

ENCYKLOPEDIA TOP WOJNY ŚWIATOWEJ



8

HISTORIA II WOJNY ŚWIATOWEJ	
ROZWÓJ NIEMIECKIEJ BRONI PODWODNEJ	127-130
STRATEGICZNE CELE STRON KONFLIKTU	131-136
AGONIA POKOJU	137-140
WOJNA NA MORZU PÓŁNOCNYM	141-144
MILITARIA	
MARYNARKA WOJENNA - OKRĘTY 1939-1941	
KALENDARIUM	
NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA VII-VIII 1940 R.	15-16

WOJNA MORSKA

NIEMIECKA BRÓŃ PODWODNA - STARCIA NA MORZU PÓŁNOCNYM



ROZWÓJ NIEMIECKIEJ BRONI PODWODNEJ

Od najdawniejszych czasów zwawcy strategii morskiej uważali, że niezwykle przydatną jednostką byłby okręt zdolny do kontrolowanego zanurzenia, posiadający możliwość skrytego prowadzenia działań głównie zaczepnych. Skonstruowanie takiego okrętu wiązało się jednak z koniecznością rozwiązania wielu problemów technicznych, z których do najbardziej istotnych należały kwestie napędu zanurzonej jednostki i jej uzbrojenia, pozwalające na przeprowadzenie skutecznego ataku oraz późniejsze bezpieczne wycofanie się z rejonu walki.

Pierwszym pojazdem podwodnym, który można uznać za protoplastę współczesnych okrętów podwodnych, był skonstruowany w 1776 r. „Turtle”. Jego konstruktorem był Amerykanin, David Bushnell. Inny Amerykanin, Robert Fulton, w 1801 r. zbudował i wypróbował łódź podwodną „Nautilus”. Oba te pojazdy były jednak bardzo

powolne i nie dysponowały skutecznym uzbrojeniem. Dopiero gwałtowny rozwój techniki, jaki miał miejsce w XIX w., pozwolił skonstruować pierwsze prawdziwe, dysponujące skutecznym uzbrojeniem łodzie podwodne. W latach 60. XIX w. Anglik, Robert Whitehead, skonstruował pocisk-minę samobieżną, czyli torpedę wyposażoną w regulator głębokości zanurzenia. Natomiast w 1881 r. Amerykanin, John Philip Holland, skonstruował pierwszy udany okręt podwodny. Holland założył stocznnię Torpedo Boat Company, a jego pierwszym klientem była US Navy. W 1900 r. marynarka USA zakupiła swój pierwszy okręt podwodny, który wprowadzono do służby pod nazwą USS „Holland”. Jednostkę wykorzystywano głównie do badań i testów.

W ciągu kilku kolejnych lat rozwój nowego rodzaju broni nabrał gwałtownego przyspieszenia. Floty wszystkich liczących się państw wprowadzały okrę-



Grossadmiral Alfred von Tirpitz (1849–1930), twórca nowoczesnej niemieckiej floty wojennej. Zwolennik budowy ciężkich jednostek nawodnych, odszedł ze stanowiska na skutek różnicy zdań z cesarzem Wilhelmem II co do sposobu wykorzystania niemieckiej marynarki wojennej.

ty podwodne do swojego wyposażenia. Pierwsze zastosowanie bojowe okrętów podwodnych miało miejsce w trakcie wojny rosyjsko-japońskiej, gdy Rosja wysłała je przeciwko okrętom japońskim operującym w pobliżu Port Artur. Nie zanotowały żadnych sukcesów, jednak nie przeszkodziło to w dalszym rozwoju broni podwodnej.

POWSTANIE I ROZWÓJ BRONI PODWODNEJ W NIEMCZECH

Pierwszy niemiecki okręt podwodny zbudowano w stoczni Kruppa w 1902 r. i nadano mu nazwę „Forelle”. Rozwój broni podwodnej w Niemczech został jednak zahamowany przez Grossadmirala Alfreda von Tirpitz, który był zwolennikiem budowy wielkiej floty nawodnej, złożonej z ciężkich jednostek, zdolnych do nawiązania równorzędnej walki z flotą brytyjską. Dzięki piastowanej funkcji sekretarza stanu marynarki wojennej Niemiec zdołał on wpłynąć na cesarza Wilhelma II, który zdecydował o przeznaczeniu większości funduszy na budowę jednostek nawodnych. Firma Krupp budowała jednak okręty podwodne dla Rosji, Włoch, Austro-Węgier oraz Norwegii. Sztab niemiecki, zgadzając się z Tirpitzem w kwestii kierunku rozwoju własnej floty, był jednocześnie zaniepokojony coraz szybszym rozwojem nowej klasy okrętów, która nie miała swojego odpowiednika w Niemczech – na stanie niemieckiej floty na początku XX w. nie było ani jednego okrętu podwodnego. Wspomniany „Forelle” został sprzedany do Rosji. Ostatecznie, mimo niechęci Tirpitz, okręty podwodne znalazły się jednak w wyposażeniu mary-

narki niemieckiej, która wprowadziła je do służby jako ostatnia z flot wielkich mocarstw. Pierwszy okręt podwodny przekazano marynarce wojennej Niemiec 14 XII 1906 r., był to U-1 zbudowany w stoczni Germaniawerft w Kilonii.

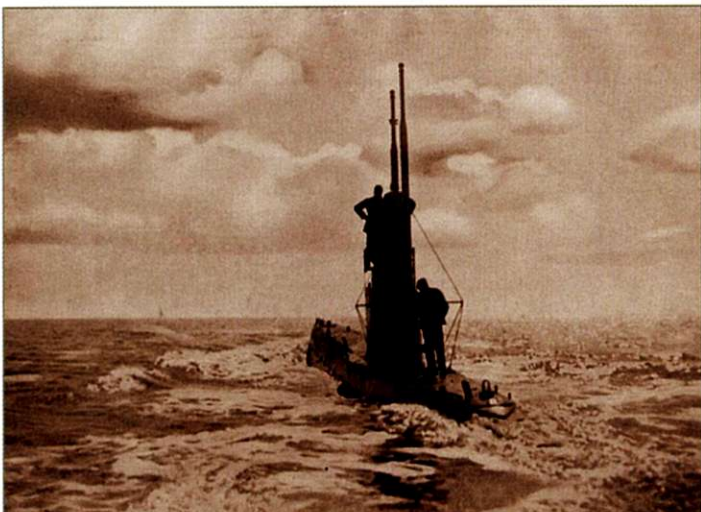
Początkowo w Niemczech, podobnie jak i w innych państwach, brak było jasnej koncepcji wykorzystania okrętów podwodnych. Pierwotnie przypisywano im zadania defensywne, następnie sformułowano doktrynę ofensywną, do czego niewątpliwie przyczyniły się wzrastające możliwości taktyczne okrętów podwodnych, jak choćby coraz większy zasięg działania. Broń podwodna stopniowo stawała się coraz poważniejszym zagrożeniem dla floty nawodnej przeciwnika oraz jego linii żeglugowych (zaopatrzeniowych). Badania, testy i manewry przeprowadzone z udziałem U-1 (zwłaszcza uwieńczony sukcesem pozorowany atak na krążownik „München”) spowodowały zmianę nastawienia decydentów. Podjęto decyzję o rozbudowie niemieckiej floty podwodnej, a od 1910 r. datowany jest stosunkowo szybki wzrost liczby jednostek oddawanych do służby.



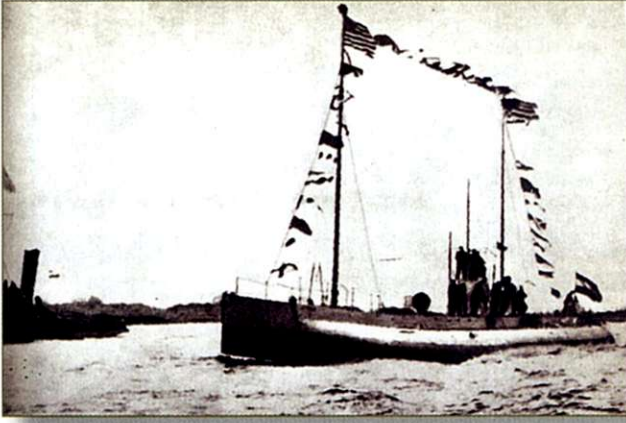
U-1 – niemiecki okręt podwodny z 1906 r. o wymiarach: 42,39 m (długość), 3,75 m (szerokość), 3,17 m (zanurzenie); wyporność: 238 t (nawodna) i 283 t (podwodna). Okręt napędzany był silnikiem zasilanym ropą naftową o mocy 400 KM (uruchamianym na powierzchni) oraz silnikiem elektrycznym o mocy 400 KM (napędzającym jednostkę pod wodą), posiadał dwie śruby napędowe, a jego prędkość nawodna wynosiła 10,8 węzłów, podwodna zaś – 8,7 węzłów. Jego zasięg był niewielki – na powierzchni wynosił 1400 mil morskich przy prędkości 10 węzłów, pod wodą – 50 mil morskich przy prędkości 5 węzłów. Zapas paliwa do silnika wynosił 23 t. Okręt mógł się zanurzać do głębokości 30 m, szybkość zanurzania wynosiła ok. 2 m na minutę. Uzbrojenie stanowiła jedna wyrzutnia torped kalibru 450 mm z zapasem 3 torped, załoga liczyła 2 oficerów oraz 10 podoficerów i marynarzy.

OKRĘTY PODWODNE W I WOJNIE ŚWIATOWEJ

Wspomniany brak wypracowanej koncepcji zastosowania okrętów podwodnych w przyszłej wojnie morskiej, a także brak doświadczeń związanych z eksploatacją nowego rodzaju broni, połączony z wciąż niedoskonałą konstrukcją, znalazły wyraz w przekonaniu niemieckiego dowództwa, iż okręty te nadają się wyłącznie do obrony własnych wybrzeży (baz floty). Lekceważenie możliwości nowej klasy okrętów spowodowało także zaniechanie prac nad sposobami ich skutecznego wykrywania i niszczenia. Pierwsze sukcesy zmieniły jednak to nastawienie, zmotywowały także konstruktorów do wprowadzenia kolejnych ulepszeń. Konstruowano nowe, specjalistyczne okręty podwodne, takie jak stawiacze min i transportowce. Budowano okręty coraz większe i skomplikowane technicznie, posiadające tym samym znacznie zwiększone możliwości bojowe.



Niemiecki okręt podwodny z czasów I wojny światowej. Niedoskonałe technicznie i niewielkie jednostki zdołały bardzo poważnie zagrozić brytyjskiej żegludze handlowej. Lupem niemieckich U-Bootów padały głównie powolne, przestarzałe frachtowce, jednak takich było najwięcej. Wody Atlantyku stały się grobem dla wielu dzielnych marynarzy.



Niemiecki podwodny przerywacz blokady „Deutschland” wpływający do macierzystego portu po powrocie z rejsu do Stanów Zjednoczonych.

Już na samym początku I wojny światowej niemieckie okręty podwodne zadały ciosy dumnej Royal Navy. Najbardziej dotkliwym było zatopienie przez U-9 trzech krążowników pancernych o wyporności 12 tys. t każdy. Okręty brytyjskie „Aboukir”, „Cressy” i „Hogue” zostały storpedowane 22 IX 1914 r. u wybrzeży Holandii, wszystkie zatonęły w ciągu nieco ponad godziny. W trakcie I wojny światowej Niemcy prowadziły tzw. nieograniczoną wojnę podwodną. Najgłośniejszym i jednym z jej najtragiczniejszych incydentów było zatopienie statku pasażerskiego „Lusitania”. Był to statek pasażerski o pojemności 31 550 BRT, mogący zabrać 2165 pasażerów, z załogą liczącą 815 ludzi. Armatorem statku była linia żeglugaowa Cunard. „Lusitania”, której budowę sfinansowano dzięki pożyczce rządowej, miała być do dyspozycji Admiralicji w wypadku wojny. Wymusiło to zresztą pewne zmiany konstrukcyjne, wymagające m.in. przewidzenia stanowisk dla 10 dział kalibru 152 mm. 7 V 1915 r. „Lusitania” została zatopiona w pobliżu Irlandii przez niemiecki okręt podwodny U-20. Jej zatopienie dało Stanom Zjednoczonym pretekst do przystąpienia do wojny, co zdecydowanie przyspieszyło jej zakończenie i klęskę państw centralnych.

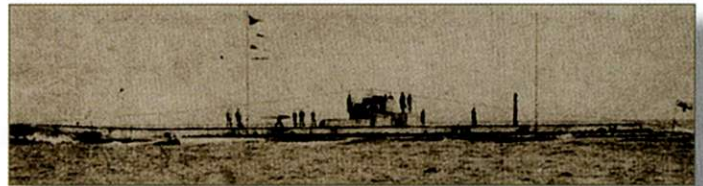
Załogi ok. 150 niemieckich okrętów podwodnych upokorzyły brytyjską flotę

gdzie łupem niemieckich U-Bootów padły brytyjskie i sprzymierzone statki handlowe o łącznej wyporności ponad 12 mln t.

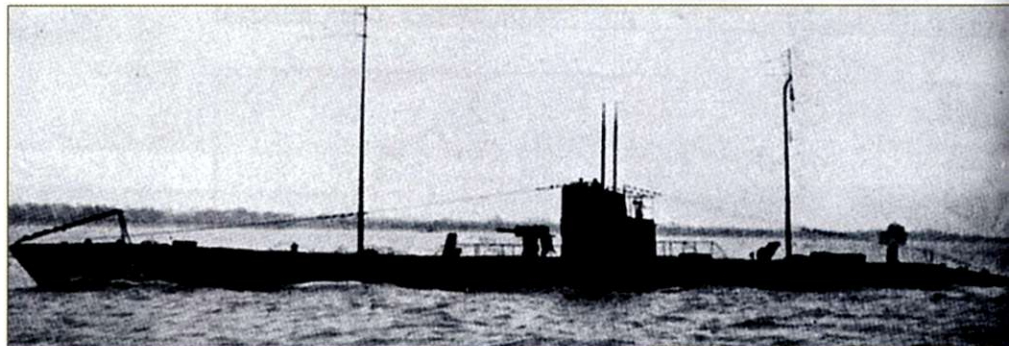
W okresie I wojny światowej, zwłaszcza w jej początkowej fazie, metody walki z okrętami podwodnymi były niedoskonałe. W czasie trwania działań wojennych wprowadzono nowe środki poszukiwania i niszczenia okrętów podwodnych. Dość powszechnie stosowano, przykładowo, tzw. statki-pułapki. Znane są dwa rodzaje tych statków. Pierwszym był tandem złożony ze statku holującego zanurzony okręt podwodny. Statkiem holującym był najczęściej trawler rybacki. Gdy okręt podwodny przeciwnika wynurzał się, żeby zatopić bezbronny statek ogniem artyleryjskim, holowany okręt atakował go torpedami. Drugim typem statku-pułapki były przebudowane frachtowce posiadające zamaskowane uzbrojenie. Płynąc samotnie, stanowiły dogodny cel dla okrętu podwodnego. Większość niemieckich dowódców uważała, że na

taki cel szkoda było torped – najczęściej dowódca U-Boota wydawał rozkaz wynurzenia i zatopienia statku ogniem armaty pokładowej. Kiedy U-Boot pojawił się już na powierzchni, opadały zasłony maskujące uzbrojenie statku-pułapki i myśliwy zamieniał się w zwierzynę. Statki-pułapki stosowali głównie Brytyjczycy. Pod koniec wojny zwalczanie okrętów podwodnych stało się nieco łatwiejsze, głównie dzięki wprowadzeniu nowych systemów wykrywania nieprzyjaciela (ASDIC), wprowadzeniu konwojów oraz nowego uzbrojenia (bomby głębinowe). Nastąpił dynamiczny rozwój lekkich jednostek nawodnych, takich jak kontrtorpedowce (w okresie międzywojennym zmieniono nazwę tej klasy okrętów na niszczyciele) i torpedowce (ta klasa okrętów po I wojnie światowej straciła na znaczeniu i w czasie następnej wojny światowej całkowicie zanikła). W wyniku doświadczeń wojennych wykształciła się też nowa klasa okrętów, przystosowanych ściśle do eskortowania konwojów, ogólnie zwanych eskortowcami (były to fregaty, korwety, awiza). Do służby eskortowej używano również kontrtorpedowców i torpedowców (rzadziej krążowników) oraz uzbrojonych statków, zwłaszcza trawlerów rybackich, które ze względu na swoją dzielność morską idealnie nadawały się do prowadzenia patroli przeciwpodwodnych. Na wodach przybrzeżnych zwalczanie okrętów podwodnych prowadziły trawłowce, kutry torpedowe (oba te rodzaje okrętów znacznie zmieniły się w stosunku do swych pierwowzorów w związku z rozwojem broni minowej i torpedo-

Niemiecki okręt podwodny U-20, który zatopił „Lusitanię”.



U-Boot z czasów I wojny światowej. Doskonale widoczna jest armata pokładowa, pozostająca głównym środkiem zwalczania nieuzbrojonych brytyjskich statków handlowych. Torpedy były zbyt cenne, by wykorzystywać je przeciwko powolnym i zazwyczaj niezbyt dużym frachtowcom.



wej) oraz nowo powstała klasa okrętów – ścigacze okrętów podwodnych.

ROZWÓJ NIEMIECKIEJ FLOTY W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

Analizy działań morskich przeprowadzone po zakończeniu I wojny światowej i sukcesy, jakie w jej trakcie odniosły okręty podwodne, uświadomiły decydom wszystkim flot, że broń podwodna w przyszłym konflikcie odegra jedną z najważniejszych ról. Na mocy podpisanych przez Niemcy 11 XI 1918 r. warunków zawieszenia broni flota niemiecka miała zostać rozbrojona i internowana w portach sojuszniczych lub neutralnych. W wyniku podpisanego 28 VI 1919 r. traktatu wersalskiego wielkość marynarki wojennej Niemiec została znacznie ograniczona. Zdecydowano, że w jej skład może wejść 6 okrętów liniowych, 6 lekkich krążowników, 12 kontrtorpedowców i 12 torpedowców. Niemcy nie miały prawa posiadać okrętów podwodnych, nie mogły także prowadzić żadnych badań dotyczących tego rodzaju broni.

Na początku lat 20. poczyniono pierwsze kroki w kierunku ograniczenia

zbrojeń na morzu. Z inicjatywy USA zwołano tzw. waszyngtońską konferencję morską (12 XI 1921–6 II 1922), na zakończenie której państwa uczestniczące zdecydowały się wprowadzić ograniczenia jakościowe i ilościowe w podstawowych klasach okrętów. Lata 20. charakteryzowały się wycofywaniem ze składu flot okrętów starszych roczników, wprowadzonych do służby w okresie I wojny światowej i bezpośrednio przed jej wybuchem. Do służby wprowadzono niewielką liczbę nowych okrętów podstawowych klas (na które zezwalały porozumienia waszyngtońskie), koncentrując się głównie na modernizacji jednostek starszych. W okresie tym narastały rozbieżności pomiędzy państwami-sygnatariuszami konferencji waszyngtońskiej. W celu uregulowania kwestii spornych w 1930 r. zwołano I londyńską konferencję morską (21 I 1930–22 IV 1930), jednak nie przyniosła ona decydujących rozstrzygnięć. W ustalaniu parytetów nie uczestniczyły Niemcy (jako państwo pokonane w wojnie), które potajemnie prowadziły przygotowania do rozbudowy nowoczesnej floty wojennej. W latach 1934–1935 rozpoczęto z inicja-

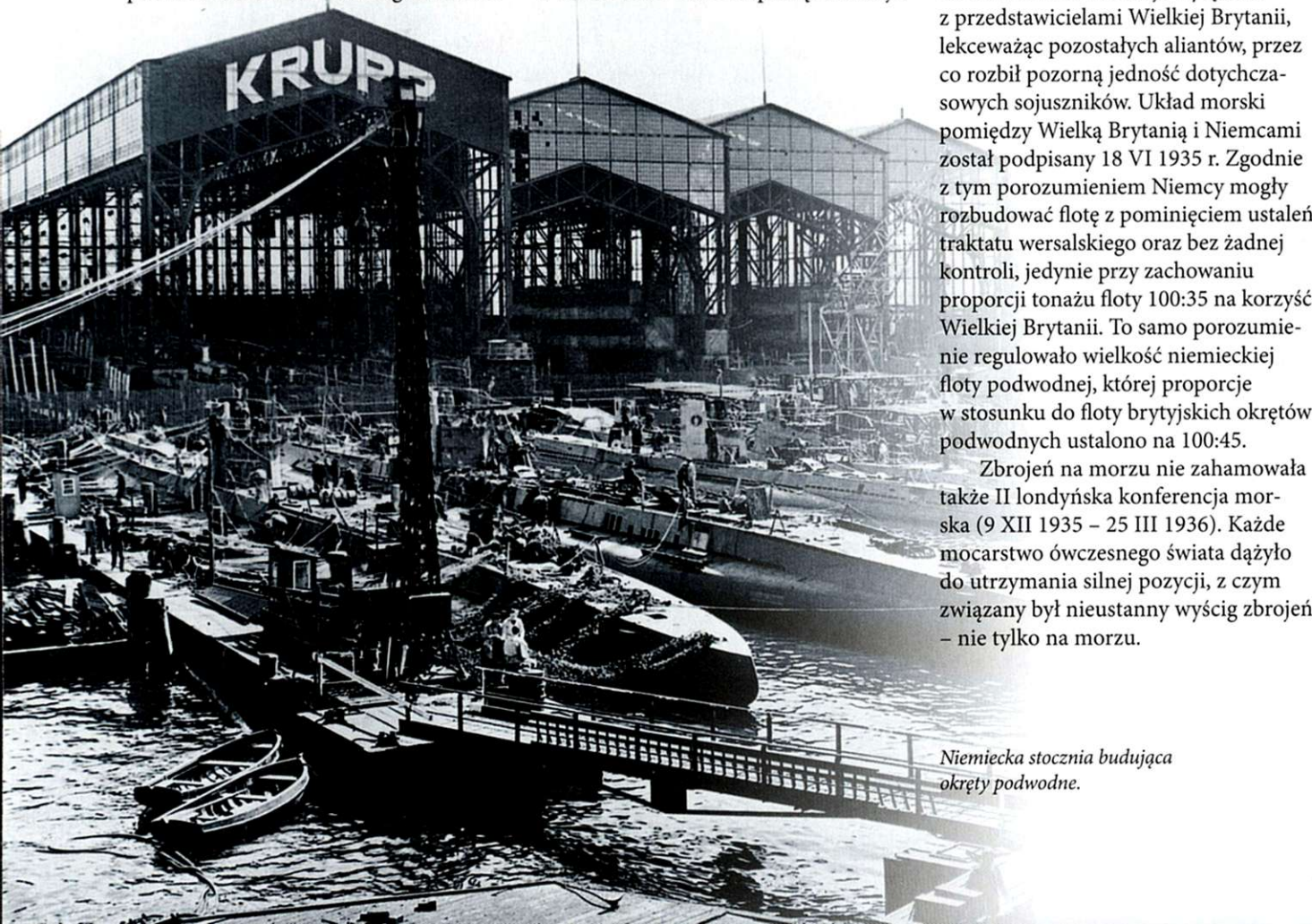


U-Boot UB-2 należący w 1915 r. do flandryjskiej flotylli U-Bootów cesarskiej marynarki wojennej Niemiec.

tyw Hitlera, który odrzucił ograniczenia traktatu wersalskiego, rozbudowę niemieckiej floty wojennej, łącznie z budową okrętów podwodnych.

Negatywna, choć niezbyt silna reakcja państw zachodnich, zwłaszcza Wielkiej Brytanii, zmusiła Hitlera do rozmów. Prowadził je wyłącznie z przedstawicielami Wielkiej Brytanii, lekceważąc pozostałych aliantów, przez co rozbił pozorną jedność dotychczasowych sojuszników. Układ morski pomiędzy Wielką Brytanią i Niemcami został podpisany 18 VI 1935 r. Zgodnie z tym porozumieniem Niemcy mogły rozbudować flotę z pominięciem ustaleń traktatu wersalskiego oraz bez żadnej kontroli, jedynie przy zachowaniu proporcji tonażu floty 100:35 na korzyść Wielkiej Brytanii. To samo porozumienie regulowało wielkość niemieckiej floty podwodnej, której proporcje w stosunku do floty brytyjskich okrętów podwodnych ustalono na 100:45.

Zbrojeń na morzu nie zahamowała także II londyńska konferencja morska (9 XII 1935 – 25 III 1936). Każde mocarstwo ówczesnego świata dążyło do utrzymania silnej pozycji, z czym związany był nieustanny wyścig zbrojeń – nie tylko na morzu.



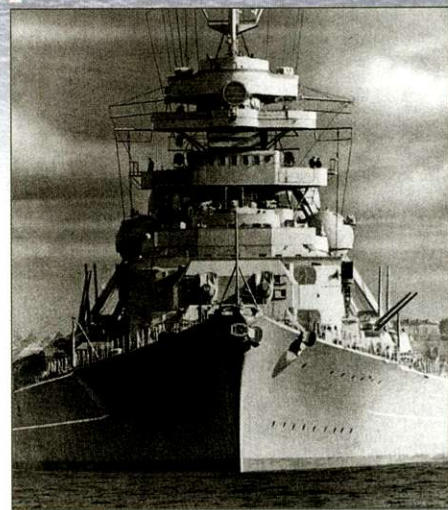
Niemiecka stocznia budująca okręty podwodne.



STRATEGICZNE CELE STRON KONFLIKTU

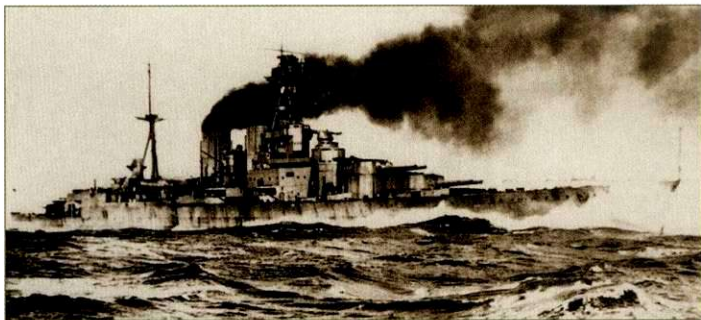
Większość, jeśli nie wszystkie mocarstwa światowe traktowały lata pokoju po zakończeniu I wojny światowej jako okazję do wzmocnienia własnych sił przed spodziewanym wybuchem kolejnej wojny. Państwa zwycięskiej koalicji zdecydowane były jednak na utrzymanie pokoju za wszelką cenę, czego wynikiem była prowadzona przez nie polityka *appeasementu*. Stanowiło to sytuację niezwykle korzystną dla Niemiec – Hitler, korzystając z nieudolności Wielkiej Brytanii i Francji, stawiał je wciąż przed nowymi faktami dokonanymi, wymuszając coraz to nowe ustępstwa. Oczywiście doprowadziło to do zaostrzenia sytuacji międzynarodowej i do narastających konfliktów. Przywódcy mocarstw zachodnich uważali, że dzięki działaniom politycznym uda się skierować rosnącą potęgę Niemiec przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Niemcy i Włochy, korzystając z ustępliwości mocarstw zachodnich, jeszcze przed wybuchem wojny zajęły szereg terytoriów – Niemcy dokonały aneksji Austrii, Czech i Kłajpedy, domagały się też zwrotu swoich byłych posiadłości

kolonialnych; Włochy zajęły zbrojnie Albanii i dążyły do utworzenia z Morza Śródziemnego tzw. morza wewnętrzznego, a w konsekwencji do dominacji nad całym regionem śródziemnomorskim. Na Dalekim Wschodzie Japonia, wykorzystując wojnę domową w Chinach, rozpoczęła przeciw nim działania wojenne, do prowadzenia których niezbędne były regularne dostawy surowców. To z kolei zapewnić mogła tylko dominacja w basenie Pacyfiku. Zbrojenia morskie Niemiec, Włoch oraz Japonii zmusiły do działania pozostałe mocarstwa. Wielka Brytania i Francja zwiększyły swój wysiłek ukierunkowany na modernizację floty. Zwłaszcza Wielka Brytania była zaniepokojona szybką rozbudową floty wojennej Niemiec, której naturalnym celem była izolacja Wysp Brytyjskich oraz rozbicie lub zablokowanie floty brytyjskiej. Francja konkurowała z Włochami o wpływy w rejonie śródziemnomorskim. Z kolei Stany Zjednoczone, które nie ingerowały w sprawy europejskie, były zaniepokojone imperialistyczną polityką Japonii na Pacyfiku, bezpośrednio godzącą

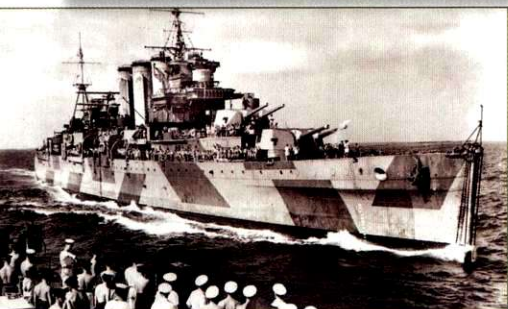


Niemiecki okręt liniowy „Bismarck” widziany od strony dziobu, zdjęcie wykonano wkrótce po przyjęciu okrętu do służby w 1940 r. Okręt wciąż nie był w pełni gotowy do działania, brakowało m.in. dalmierzy.

w interesy amerykańskie. W wyścigu zbrojeń na morzu dominowały Wielka Brytania i Stany Zjednoczone, czyli państwa posiadające największy potencjał przemysłowy i ekonomiczny. Ambitne plany rozbudowy własnych flot miały Japonia, Niemcy i Włochy, jednak



HMS „Hood” przez pewien czas był największym okrętem liniowym świata. W 1941 r. zatopił go „Bismarck”.



Zwodowany w 1927 r. krążownik HMS „Devonshire” sfotografowany w trakcie rejsu na Pacyfiku.

możliwości gospodarki tych państw nie były tak duże jak poprzednich dwóch mocarstw. Jeszcze mniejsze fundusze na rozwój floty przeznaczala Francja. Mało kto w ówczesnych kalkulacjach brał pod uwagę rosnącą siłę Związku Radzieckiego, który również aktywnie włączył się do wyścigu zbrojeń.

WIELKA BRYTANIA I DOMINIA BRYTYJSKIE: AUSTRALIA, KANADA, NOWA ZELANDIA, INDIE I INNE

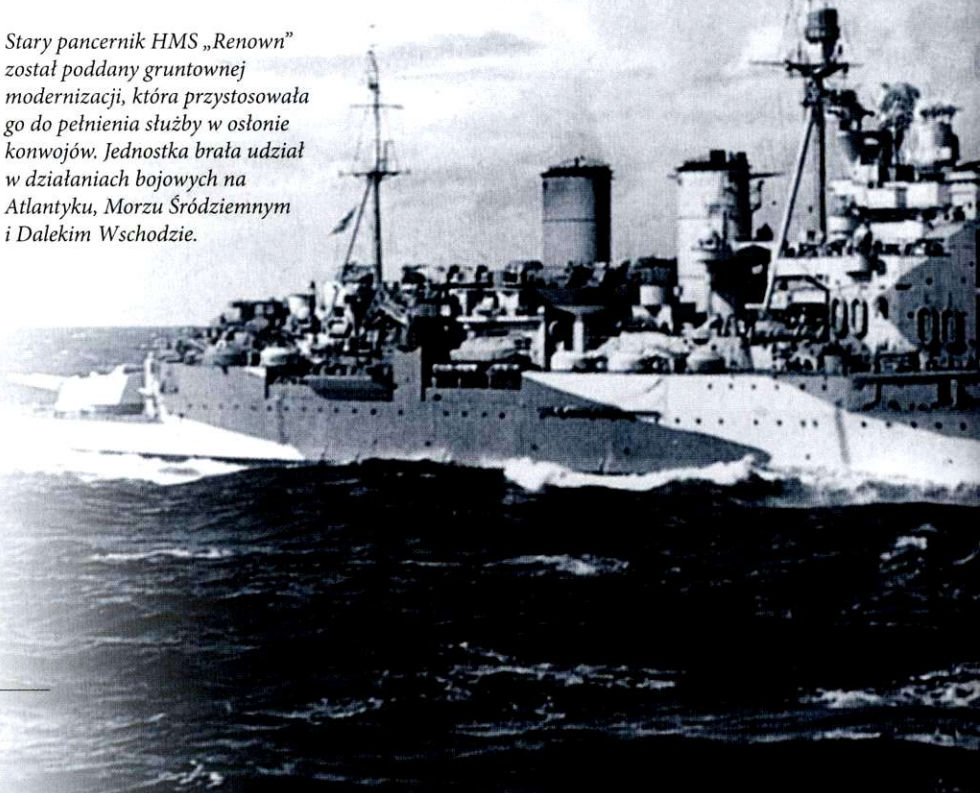
Brytyjskie plany wojny morskiej zakładały zapewnienie bezpieczeństwa własnej żeglugi handlowej oraz zdobycie panowania na morzu. Cele te miano zrealizować poprzez zniszczenie sił nawodnych przeciwnika w bitwie morskiej (w której główną rolę miały odegrać okręty liniowe), obronę własnych transportów morskich oraz blokadę floty nieprzyjaciela w bazach. W planach brytyjskich zakładano, że głównym przeciwnikiem będą Niemcy i Włochy. W związku z tym większość okrętów została skoncentrowana w tzw. Flocie Macierzystej (*Home Fleet*) i wydzielonym zgrupowaniu stacjonującym na Morzu Śródziemnym. Zabezpieczenie interesów brytyjskich w rejonie Pacyfiku było trudne lub wręcz niemożliwe ze

względu na wielkość floty japońskiej. Okręty brytyjskie działające z baz na oceanach – Spokojnym i Indyjskim były nieliczne.

Marynarka wojenna Wielkiej Brytanii w 1939 r. była uważana za najsilniejszą na świecie – spoczywał na niej obowiązek utrzymania brytyjskich linii komunikacyjnych i zaopatrzeniowych. Odcięcie dopływu surowców oraz żywności miałyby katastrofalne skutki dla gospodarki Wielkiej Brytanii, spowodowałyby załamanie produkcji przemysłu zbrojeniowego i klęskę głodu. Ponieważ największe znaczenie miały szlaki żeglugowe na Atlantyku i te prowadzące przez Morze Śródziemne, w tych rejonach utrzymywano największe siły morskie. Naturalnym przeciwnikiem Royal Navy na Atlantyku była marynarka wojenna Niemiec, natomiast w rejonie śródziemnomorskim marynarka włoska.

Brytyjska doktryna wojenna głównie naciskała na działania wielkich

Stary pancernik HMS „Renown” został poddany gruntownej modernizacji, która przystosowała go do pełnienia służby w osłonie konwojów. Jednostka brała udział w działaniach bojowych na Atlantyku, Morzu Śródziemnym i Dalekim Wschodzie.



okrętów nawodnych, choć nie zaniebawiano prac nad nowymi rodzajami jednostek i uzbrojenia. Trzon Royal Navy w chwili wybuchu wojny stanowiły okręty liniowe typów: „Queen Elizabeth” (pozostałe: „Barham”, „Malaya”, „Valiant” i „Warspite” – 8 dział 381 mm, prędkość 24 węzły); „Royal Sovereign” (pozostałe: „Ramillies”, „Resolution”, „Revenge” i „Royal Oak” – 8 dział 381 mm, prędkość 22 węzły); „Renown” (okręt bliźniaczy „Repulse” – 6 dział 381 mm, prędkość 29 węzłów); „Hood” (8 dział 381 mm, prędkość 31 węzłów); „Nelson” (okręt bliźniaczy „Rodney” – 9 dział 406 mm, prędkość 23 węzły). W budowie znajdowały się okręty typu „King George V” (pozostałe: „Anson”, „Duke of York”, „Howe” i „Prince of Wales” – 10 dział 356 mm, prędkość 29 węzłów), planowano także budowę czterech jednostek typu „Lion” (9 dział 406 mm, prędkość 30 węzłów), ostatecznie jednak budowę dwóch okrętów wstrzymano, a zamówienie na dwie kolejne jednostki anulowano. Wszystkie okręty liniowe floty brytyjskiej, poza typem „Nelson” (zbudowanym w latach 20.), były wybudowane w czasie I wojny światowej lub bezpośrednio po niej („Hood”). W okresie międzywojennym poddano je modernizacji, za wyjątkiem okrętów typu „Royal Sovereign”, które miano zastąpić jednostkami typu „King George V”. Głównym celem modernizacji było zwiększenie uzbrojenia przeciw-

Francuski krążownik podwodny „Surcouf”, będący jednym z największych ówczesnych okrętów podwodnych na świecie. Jednostka uzbrojona była w 2 działa 203,2 mm, posiadała także własny wodnoplatawiec Besson umieszczony w specjalnym wodoodpornym hangarze.



lotniczego oraz poprawienie opancerzenia. Jednostki brytyjskie były powolne, z wyjątkiem krążowników liniowych (typy „Renown” i „Hood”), które z kolei były słabiej opancerzone.

W skład brytyjskiej marynarki wojennej wchodziły również monitory typów: „Marshal Soult” (2 działa 381 mm, prędkość 7 węzłów), „Erebus” (bliźniaczy „Terror” – 2 działa 381 mm, prędkość 12 węzłów), „Roberts” (bliźniaczy „Abercrombie” – 2 działa 381 mm, prędkość 12 węzłów).

Flota brytyjska posiadała w swym składzie również lotniskowce, z których typy: „Eagle” (21 samolotów, prędkość 24 węzły), „Furious” (36 samolotów, prędkość 30 węzłów) i „Courageous” (okręt bliźniaczy „Glorious” – 48 samolotów, prędkość 31 węzłów) to przebudowane pancerniki i krążowniki. Pierwszym lotniskowcem zaprojektowanym od początku jako okręt tej klasy był „Hermes” (12 samolotów, prędkość 25 węzłów). Brytyjskie lotniskowce mimo wprowadzenia wielu modernizacji były w chwili wybuchu wojny przestarzałe. Do nowych można było zaliczyć jedynie „Ark Royal” (60–72 samoloty, prędkość 31 węzłów). Tuż przed rozpoczęciem działań wojennych lub po wybuchu wojny do służby weszły kolejne lotniskowce: „Illustrious” (pozostałe: „Formidable” i „Indomita-

ble” – 54 samoloty, prędkość 31 węzłów) i „Implacable” (bliźniaczy „Indefatigable” – 54 samoloty, prędkość 32 węzły).

Przed rozpoczęciem wojny flota brytyjska posiadała 16 ciężkich krążowników (w tym 2 australijskie). Były to w miarę nowe okręty (z wyjątkiem dwóch, których budowę rozpoczęto jeszcze w czasie I wojny światowej), oddane do służby w latach 1928–1931 i zmodernizowane pod koniec lat 30. W chwili wybuchu II wojny światowej Royal Navy posiadała także 49 lekkich krążowników (25 zbudowano przed 1925 r.). Brytyjskie krążowniki były stosunkowo dobrze opancerzone i uzbrojone, a w czasie wojny poddano je modernizacji zwiększającej liczbę działek przeciwlotniczych, często nawet kosztem redukcji artylerii głównej. Część krążowników lekkich (starszych typów) przebudowano do wersji przeciwlotniczej.

W 1939 r. Royal Navy posiadała także 196 niszczycieli różnych typów, z tej liczby 79 zbudowano lub zaprojektowano w czasie I wojny światowej. Nowe typy okrętów zaczęły wchodzić do służby pod koniec lat 20. Były to klasyczne jednostki średniej wielkości, jednak, jak wykazały doświadczenia pierwszych lat wojny, nie posiadały one wystarczającego uzbrojenia przeciwlotniczego. W budowie znajdowały się okręty nowej klasy – niszczyciele eskor-

towe przeznaczone do walki z okrętami podwodnymi. Innymi klasami okrętów floty brytyjskiej przeznaczonymi do walki z okrętami podwodnymi i eskortowania konwojów były eskortowce, korwety i fregaty. Szczególnie udanym typem miały okazać się korwety, które nadawały się do masowej produkcji ze względu na prostą konstrukcję.

Brytyjska flota podwodna była stosunkowo nieliczna, w służbie znajdowało się 58 okrętów, z czego jedynie część stanowiły duże okręty zdolne do działań oceanicznych.

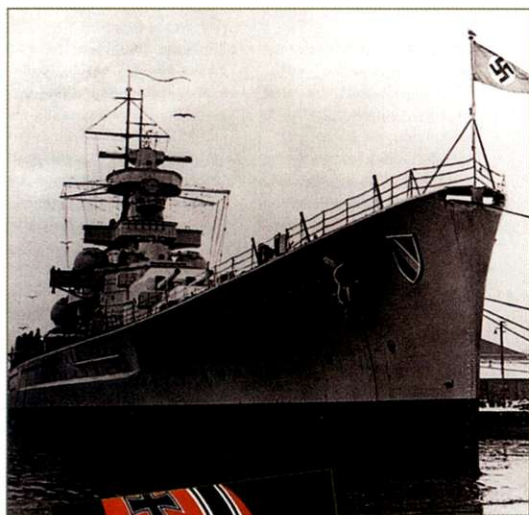
Nawodne siły brytyjskie uzupełniało wiele mniejszych jednostek, takich jak trałowce, ścigacze, stawiacze min.

FRANCJA

Porozumienie, jakie Francja i Wielka Brytania zawarły w dziedzinie współpracy sił morskich, określało, że działania floty francuskiej będą planowane z uwzględnieniem działań sił brytyjskich. Oznaczało to, że założenia brytyjskiego planu strategicznego obowiązywały także flotę francuską. Głównym rejonem działania floty francuskiej była zachodnia część Morza Śródziemnego, które prowadziły szlaki żeglugowe łączące Afrykę Północną z Francją. Silny zespół okrętów wydzielono także do działania na Atlantyku. Kilka jednostek



Brytyjski okręt liniowy „Ramillies”, który brał udział m.in. w bombardowaniu Bardiji w sierpniu 1940 r.



Dziób niemieckiego okrętu liniowego „Scharnhorst” przed modyfikacją. Dziobnica okrętu została przebudowana na krążowniczczą, by zwiększyć dzielność morską jednostki w trakcie działań na burzliwych wodach Atlantyku.

przebudowany z pancernika „Béarn” (40 samolotów, prędkość 21 węzłów). Planowano wprowadzić budowę innych okrętów tej klasy, jednak do kapitulacji Francji nie zdołano dokończyć budowy ani jednego.

Francuzi posiadali 7 ciężkich krążowników. Były to nowoczesne okręty typów: „Duquesne” (2 jednostki – 8 dział 203 mm, prędkość 36 węzłów), „Suffren” (4 jednostki – 8 dział 203 mm, prędkość 33 węzły) oraz „Algerie” (8 dział 203 mm, prędkość 33 węzły). Równie nowoczesne było 11 krążowników lekkich. Skład floty francuskiej uzupełniało 66 klasycznych niszczycieli, w tym 32 wielkie (niektóre z nich dorównywały ówczesnym lekkim krążownikom) oraz 12 torpedowców. W budowie w chwili wybuchu wojny znajdowało się 11 niszczycieli (w tym niszczyciele eskortowe).

Stosunkowo silna była francuska flota podwodna – liczyła 80 jednostek, a 14 dalszych było w budowie. W skład marynarki francuskiej wchodziły też inne okręty lekkie (eskortowce, awiza, kanonierki, trałowce, kutry i ścigacze). Po kapitulacji Francji okręty znajdujące się w budowie zostały przechwycone przez Niemców, część z nich po ukończeniu zasilila floty włoską i niemiecką.

NIEMCY

Plan strategiczny opracowany przez sztab niemieckiej marynarki wojennej zakładał obronę własnych wybrzeży, ataki na żeglugę handlową przeciwnika, blokadę Wysp Brytyjskich oraz wsparcie działań armii i lotnictwa. W planach strategicznych nie uwzględniono ochrony własnej

żeglugi atlantyckiej, gdyż flota niemiecka była do tego zbyt słaba. Zwalczenie żeglugi przeciwnika na wodach wokół Wielkiej Brytanii i na Atlantyku powierzono okrętom podwodnym, dużym okrętom nawodnym oraz krążownikom pomocniczym. Zadaniem lekkich sił było eskortowanie konwojów przybrzeżnych, obrona baz floty i cieśnin duńskich oraz zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych.

Niemiecka marynarka wojenna należała do bardzo nowoczesnych – było to ubocznym skutkiem postanowień traktatu wersalskiego, który zabraniał Niemcom rozbudowy floty. Kiedy Hitler zdecydował się zignorować postanowienia tego układu, flota niemiecka zaczęła błyskawicznie rosnać w siłę, do linii wprowadzono nowoczesne okręty ciężkie. Podobnie jak w innych państwach trzon floty stanowiły okręty liniowe typów: „Scharnhorst” (bliźniaczy „Gneisenau” – 9 dział 280 mm, prędkość 32 węzły) i „Bismarck” (bliźniaczy „Tirpitz” – 8 dział 380 mm, prędkość 29 węzłów). W skład floty wchodziły również pancerniki kieszon-

Plakat propagandowy Kriegsmarine zachęcający do zaciągania się w szeregi niemieckich marynarzy.



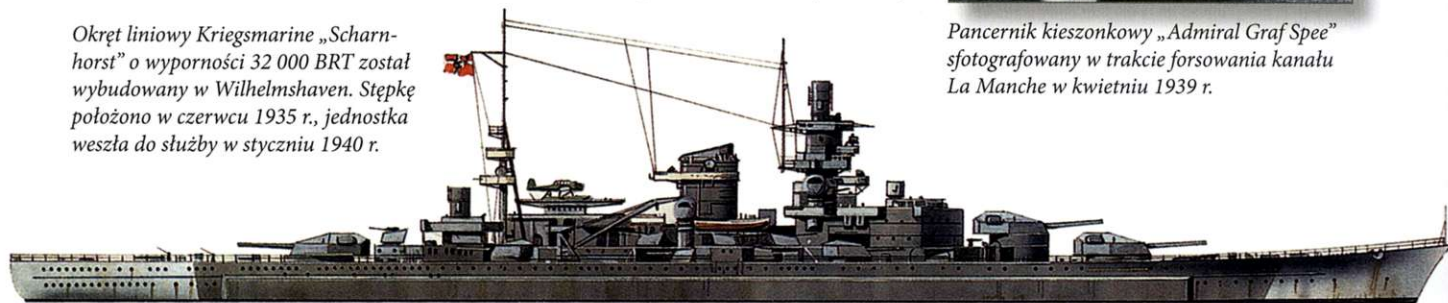
zabezpieczało francuskie interesy na Dalekim Wschodzie.

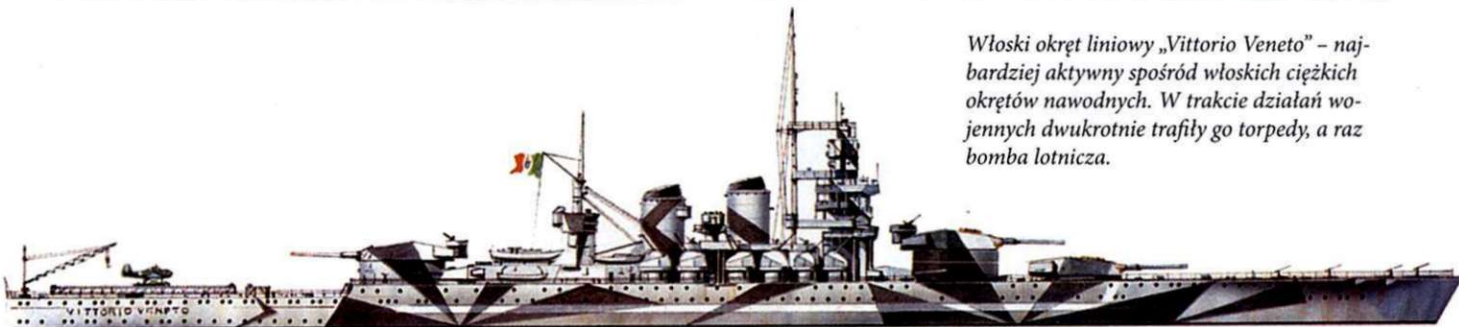
Francuska flota posiadała w swoim wyposażeniu nowoczesne, szybkie, doskonale uzbrojone i opancerzone okręty liniowe typu „Richelieu” (bliźniaczy „Jean Bart” – 8 dział 381 mm, prędkość 30 węzłów), typ „Dunkerque” (bliźniaczy „Strasbourg” – 8 dział 330 mm, prędkość 31 węzłów) oraz nieco starszy typ „Bretagne” (pozostałe: „Lorraine” i „Provence” – 10 dział 340 mm, prędkość 21 węzłów). W skład floty wchodziły dodatkowo dwa stare pancerniki, używane jako okręty szkolne, bez wartości bojowej – typ „Courbet” (bliźniaczy „Paris” – 12 dział 305 mm, prędkość 20 węzłów). Jedynym lotniskowcem francuskim był

Okręt liniowy Kriegsmarine „Scharnhorst” o wyporności 32 000 BRT został wybudowany w Wilhelmshaven. Stępkę położono w czerwcu 1935 r., jednostka weszła do służby w styczniu 1940 r.



Pancernik kieszonkowy „Admiral Graf Spee” sfotografowany w trakcie forsowania kanału La Manche w kwietniu 1939 r.





Włoski okręt liniowy „Vittorio Veneto” – najbardziej aktywny spośród włoskich ciężkich okrętów nawodnych. W trakcie działań wojennych dwukrotnie trafiły go torpedy, a raz bomba lotnicza.

kowe typu „Deutschland” (pozostałe: „Admiral Scheer” i „Admiral Graf Spee” – 6 dział 280 mm, prędkość 29 węzłów) oraz szkolne „Schlesien” i „Schleswig-Holstein” (4 działa 280 mm, prędkość 18 węzłów). Pancerniki kieszonkowe powstały specjalnie do prowadzenia wojny korsarskiej, w trakcie działań wojennych zmieniono ich klasyfikację na krążowniki ciężkie. Kriegsmarine nie posiadała lotniskowców. W budowie znajdowały się dwie jednostki, jednak przed zakończeniem wojny żadna z nich nie weszła do służby. Na początku wojny w skład niemieckiej floty wojennej wchodziły także 3 krążowniki ciężkie typu „Admiral Hipper” (8 dział 203 mm, prędkość 32 węzły) oraz 6 lekkich. W budowie znajdowało się dalszych 8 jednostek (w tym 2 krążowniki ciężkie), lecz żaden z nich nie wszedł ostatecznie do służby. Dodatkowo w Kriegsmarine służyło 16 niszczycieli oraz 11 torpedowców.

Zadania ofensywne we flocie niemieckiej przypadły okrętom podwodnym. Ich masowa produkcja oraz działalność bojowa były możliwe dzięki istnieniu dobrze wyszkolonej kadry, doświadczeniom wcześniejszej wojny oraz silnemu przemysłowi zbrojeniowemu. W chwili wybuchu wojny w służbie znajdowało się 57 okrętów podwodnych, a w toku wojny wprowadzono do linii kilkaset nowych jednostek. Dodatkowo w skład niemieckiej floty wchodziły liczne trałowce i kutry torpedowe.

WŁOCHY

Cele marynarki włoskiej sprowadzały się do wywalczenia najpierw przewagi na Morzu Śródziemnym, a następnie do opanowania całego basenu tego morza,

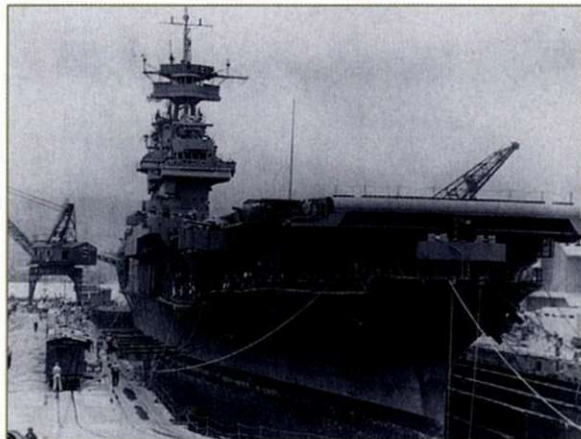
co miało zabezpieczyć włoską ekspansję w Afryce i na Bliskim Wschodzie. Włoskie plany wojenne w minimalnym stopniu brały jednak pod uwagę niedostateczne zaopatrzenie w materiały pędne i surowce dla przemysłu zbrojeniowego Włoch.

Włoskie okręty liniowe w początkowym okresie wojny to gruntownie zmodernizowane starsze jednostki z okresu I wojny światowej: typu „Conte di Cavour” (bliźniaczy „Giulio Cesare” – 10 dział 320 mm, prędkość 27 węzłów) i „Andrea Doria” (bliźniaczy „Caio Duilio” – 10 dział 320 mm, prędkość 27 węzłów). Nowoczesne okręty tej klasy, należące do typu „Vittorio

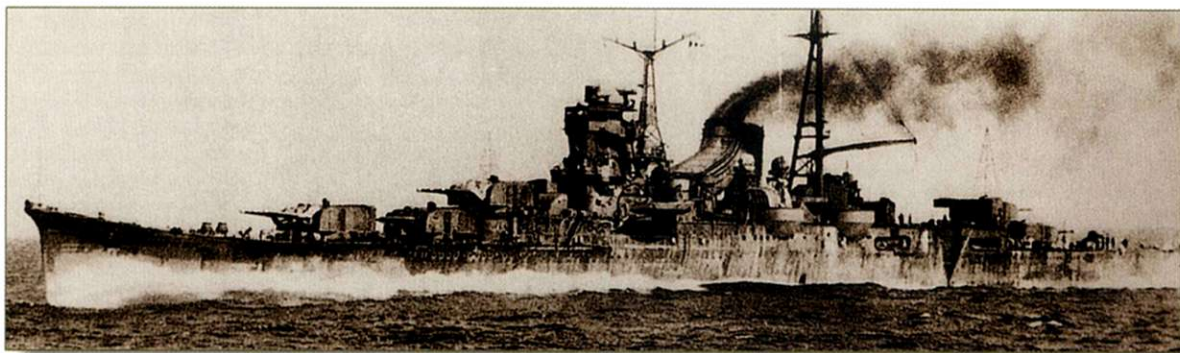
Veneto” (pozostałe: „Littorio”, „Roma” oraz znajdujący się w budowie i nigdy nieukończony „Impero” – 9 dział 381 mm, prędkość 30 węzłów), weszły do służby już po rozpoczęciu działań wojennych.

Włosi nie posiadali lotniskowców, jednak w trakcie wojny prowadzone były prace, które miały na celu przystosowanie do przenoszenia samolotów statków pasażerskich. Kapitulacja fa-

Amerykański lotniskowiec „Yorktown” przygotowujący się do wypłynięcia w morze. Zdjęcie wykonano w bazie morskiej Pearl Harbor.



Lotniskowiec „Saratoga” sfotografowany w marcu 1932 r. Na pokładzie startowym widoczna jest większość samolotów stacjonujących na okręcie. Zdjęcie wykonano w trakcie corocznych manewrów oceanicznych floty amerykańskiej.



Zdjęcie z 1933 r., wykonane w trakcie prób odbiorowych japońskiego dużego lekkiego krążownika „Mogami”. Okręt początkowo uzbrojony był w 15 dział kalibru 152 mm, potem przebrojono go w 10 dział 203 mm, jednocześnie zmieniając klasę na ciężki krążownik.



Japoński krążownik „Yura” klasy „Nagara”, sfotografowany w trakcie walk chińsko-japońskich w Szanghaju w sierpniu 1937 r.

szystowskich Włoch w 1943 r. przerwała prace nad tymi okrętami.

Flota włoska posiadała 7 ciężkich krążowników, w tym typu „Trento” (2 jednostki – 8 dział 203 mm, prędkość 35 węzłów), „Zara” (4 jednostki – 8 dział 203 mm, prędkość 33 węzły) i „Bolzano” (8 dział 203 mm, prędkość 39 węzłów). Kolejnym typem okrętów były krążowniki lekkie, których Włosi posiadali 14, w tym 2 pochodzące jeszcze z okresu I wojny światowej.

Imponująco wyglądała liczba niszczycieli i torpedowców, których w flocie włoskiej było 126. W ich liczbie znajdowały się okręty zarówno nowoczesne, jak i wybudowane w czasie I wojny światowej. Włochy posiadały najliczniejszą flotyllę torpedowców ze wszystkich państw uznawanych za mocarstwa.

Bardzo silna była włoska flota podwodna, która liczyła 107 okrętów. Większość z nich stanowiły okręty średniej wielkości, przystosowane głównie do działań na Morzu Śródziemnym. W trakcie wojny Włochy zaczęły wprowadzać do służby okręty eskortowe (korwety). Licznie reprezentowane były także małe trałowce oraz kutry torpedowe.

STANY ZJEDNOCZONE

Wojenne plany Stanów Zjednoczonych główny nacisk kładły na zachowanie kontroli w rejonie Pacyfiku, tam też stacjonowały główne siły marynarki amerykańskiej. Flota Pacyfiku miała swoją obecnością neutralizować wszelkie agresywne poczynania Japonii. Flota Atlantyku była mniej liczna, ponieważ Amerykanie uważali, że ten rejon ma dla nich zdecydowanie mniejsze znaczenie.

JAPONIA

Japonia, która w trakcie I wojny światowej stanęła po stronie zwycięzców, w okresie międzywojennym zdecydowała się na stworzenie własnego imperium dalekowschodniego. Plany cesarskiej Japonii stały w bezpośredniej sprzeczności z interesami Stanów Zjednoczonych oraz Wielkiej Brytanii i Francji. Kraj ten dążył do eliminacji wpływów tych państw

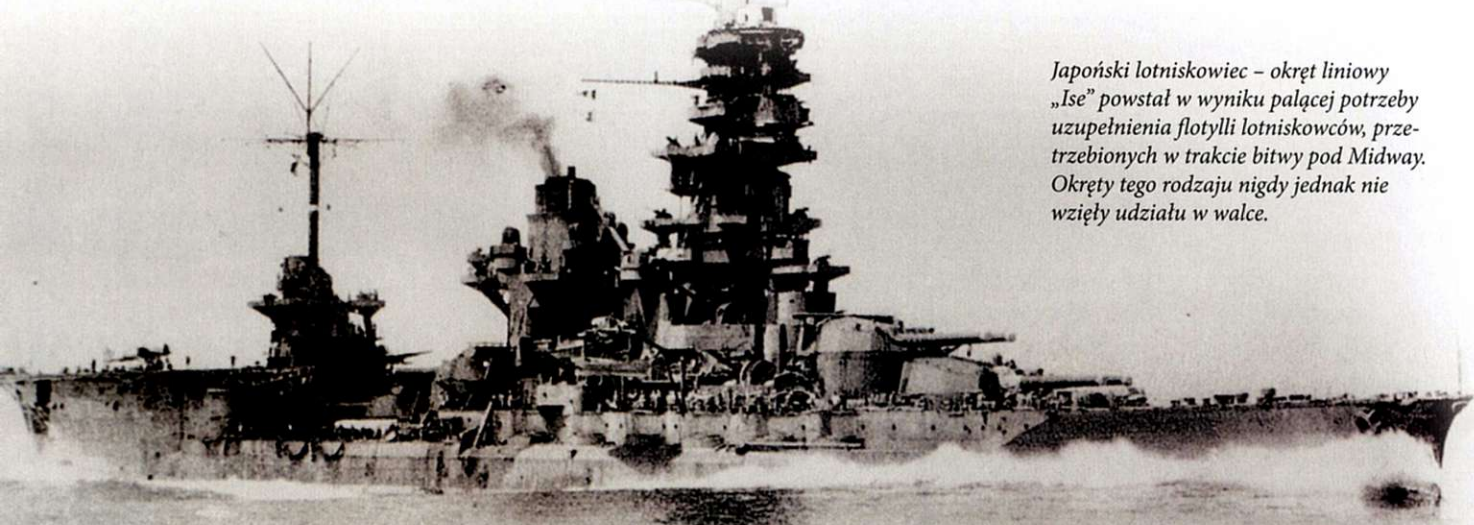
w regionie. Rywalizacja przybierała na sile, narastały konflikty i incydenty, które udawało się rozwiązywać na drodze dyplomatycznej. Napięcie wzrosło wraz z rozpoczęciem wojny chińsko-japońskiej.

ZWIĄZEK RADZIECKI

Przez długi czas po powstaniu ZSRR flota radziecka pozostawała daleko w tyle za pozostałymi rodzajami broni. Większość okrętów służących w marynarce ZSRR datowała się z okresu I wojny światowej, poddano je potem rozmaitym modernizacjom. Nowe duże okręty nawodne zaczęto wprowadzać do służby w 2. połowie lat 30. Najbardziej liczną i najnowocześniejszą częścią marynarki radzieckiej była flota podwodna.

Trzon floty ZSRR stanowiły okręty liniowe typu „Oktiabrskaja Rewolucja” (pozostałe: „Marat” i „Pariżskaja Komuna” – 12 dział 305 mm, prędkość 23 węzły). Były to jednostki stare i niedostatecznie zmodernizowane. Kraj ten nie posiadał lotniskowców, nie planował także budowy okrętów tej klasy. W 1941 r. w chwili ataku Niemiec na ZSRR w radzieckiej flocie znajdowało się 10 krążowników, ale jedynie 6 z nich można uznać za w miarę nowoczesne. Okręty podwodne były niewielkie i przeznaczone głównie do działań przybrzeżnych.

Japoński lotniskowiec – okręt liniowy „Ise” powstał w wyniku palącej potrzeby uzupełnienia flotylli lotniskowców, potrzebnych w trakcie bitwy pod Midway. Okręty tego rodzaju nigdy jednak nie wzięły udziału w walce.





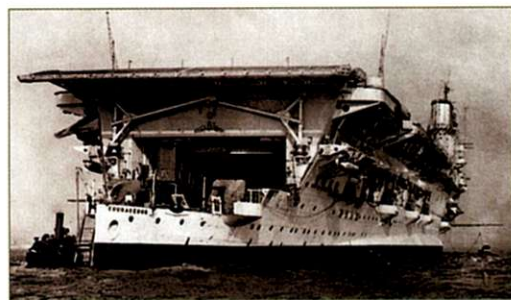
AGONIA POKOJU

Inicjatywa strategiczna na początku wojny należała do Niemiec. Nie mogąc przeciwstawić się flocie brytyjsko-francuskiej w otwartej walce, Niemcy postanowili zaatakować atlantyckie szlaki żeglowne. Już w sierpniu 1939 r. na Atlantyk wyszły dwa pancerniki kieszonkowe: „Admiral Graf Spee” i „Deutschland”, oraz okręty podwodne. Oczekiwały w wyznaczonych rejonach na rozpoczęcie działań wojennych, gotowe do zaatakowania szlaków zaopatrzeniowych Wielkiej Brytanii. Choć brytyjska flota była kilkakrotnie liczniejsza od niemieckiej, była rozproszona na wielu akwenach, zmuszona do obrony interesów brytyjskich w różnych punktach świata. Royal Navy w początkowym okresie wojny nie była na tyle silna, by zapewnić bezpieczeństwo żeglugi wszystkim jednostkom handlowym.

Lotniskowiec HMS „Ark Royal”, pierwsza nowoczesna brytyjska jednostka tej klasy, posiadał opancerzony pokład startowy. Okręt zatonął 14 XI 1941 r., padł ofiarą torpedy wyrzuczonej z U-81.

POCZĄTEK WOJNY

Rozproszone siły brytyjskie od samego początku wojny podjęły działania, których celem było zminimalizowanie zagrożenia ze strony nawodnych i podwodnych jednostek niemieckich patrolujących wody Atlantyku. Pamiętając lekcję wyniesioną z I wojny światowej, organizowano konwoje, tak skuteczne w ostatnim okresie poprzedniej wojny. Okazało się jednak, że flota brytyjska posiadała za mało niszczycieli i eskortowców, by skutecznie chronić wszystkie konwoje. Niemcy początkowo postawili na działania okrętów podwodnych – oba pancerniki kieszonkowe skierowano w rejony odległe od szlaków komunikacyjnych. Pierwsze straty żegluga aliancka poniosła już 3 IX 1939 r. Okręt podwodny U-30, dowodzony przez por. Fritza Juliusa Lempa, zatopił bez ostrzeżenia



Pierwszym bolesnym ciosem dla Royal Navy była utrata lotniskowca HMS „Courageous”, zatopionego 17 IX 1939 r. przez niemiecki okręt podwodny U-29.

statek pasażerski „Athenia”, pogwałcając tym samym umowy dotyczące zasad walki na morzu, ratyfikowane przez Niemcy. Początkowo dowództwo Kriegsmarine zaprzeczało, by sprawcą zatopienia „Athenii” był okręt niemiecki. Podjęto nawet próbę przerzucenia winy na Royal Navy, niemiecka propaganda twierdziła,





U-Boot podążający w rejon patrolowania. W początkowym okresie wojny niemieckie okręty podwodne dopływały do wyznaczonych im miejsc dozoru na powierzchni.



Adm. Karl Dönitz, dowódca niemieckich okrętów podwodnych, od 1943 r. dowódca Kriegsmarine.

że statek został celowo zatopiony przez Brytyjczyków, którzy chcieli w ten sposób wciągnąć do wojny Stany Zjednoczone (ze 112 ofiar 28 było Amerykanami). W późniejszym okresie Niemcy przyznali, że „Athenia” padła ofiarą niemieckiego U-Boota, którego dowódca uznał zygakujący statek pasażerski za uzbrojony krążownik pomocniczy. Obecnie nie można ustalić z całą pewnością, jak wyglądało to wydarzenie – bezpośrednio po incydencie zmieniono zapis w dzienniku okrętowym, zaś awansowany potem na kapitana Lemp w dniu 10 IV 1941 r. zginął wraz z całą załogą na pokładzie okrętu podwodnego U-110.

Admiralicja brytyjska była zaskoczona zatopieniem „Athenii”, gdyż nie spodziewała się ataków okrętów podwodnych tak szybko po rozpoczęciu wojny. Wobec realnego zagrożenia ze strony niemieckiej broni podwodnej przyspieszono wprowadzenie konwojów atlantyckich, a do walki z okrętami podwodnymi skierowano lotnictwo morskie operujące z baz lądowych oraz z pokładów lotniskowców.

14 IX 1939 r. Brytyjczyki byli o włos od kolejnej bolesnej klęski. Niemiecki okręt podwodny U-39 przeprowadził atak torpedowy na lotniskowiec HMS „Ark Royal”. Na szczęście dla Brytyjczyków dwie torpedy wybuchły przed trafieniem w cel, alarmując eskortę lotniskowca. Brytyjskie niszczyciele typu F uszkodziły potem napastnika, zmuszając go do wynurzenia. Załoga po wynurzeniu opuściła tonącego U-Boota. U-39 był pierwszym niemieckim okrętem podwodnym zatopionym w czasie II wojny światowej, a jego załoga pierwszymi niemieckimi podwodniakami, którzy trafili do niewoli. Szczęście nie sprzyjało Brytyjczykom zbyt długo. 17 IX 1939 r. U-29 dowodzony przez kpt. Ottona Schuharta zaatakował lotniskowiec HMS „Courageous”, znajdujący się o 200 mil morskich na południowy zachód od Irlandii. Tym razem

torpedy wystrzelone z okrętu podwodnego trafiły w cel. Brytyjski okręt zatonął wkrótce potem.

Oba ataki na lotniskowce zmusiły Admiralicję brytyjską do wycofania okrętów tej klasy z działań przeciwko U-Bootom. Załogi niszczycieli i okrętów eskortowych przeszły intensywne szkolenie, podczas którego uczono je wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych. Jednocześnie poddano modernizacji wiele jednostek tego typu. Należy jednak pamiętać, że w początkowym okresie wojny środki rozpoznania i wykrycia U-Bootów były niesłychanie prymitywne. W pobliżu obu zaatakowanych lotniskowców znajdowały się niszczyciele wyposażone w ASDIC, które jednak nie zdołały wykryć atakującego wroga.

Przez pierwsze kilka miesięcy wojny strona niemiecka posiadała wyraźną przewagę i inicjowała wszystkie potyczki, flota Wielkiej Brytanii została zepchnięta do defensywy, a straty poniesione przez marynarkę wojenną i handlową były tak duże, że niektórzy historycy uznają początkowy okres wojny za czarne dni Royal Navy.

Oprócz wymienionego lotniskowca HMS „Courageous” Wielka Brytania utraciła również inne okręty. Najbardziej bolesna była strata okrętu liniowego „Royal Oak”, zatopionego 14 X 1939 r. przez dowodzony przez por. Günthera Priena U-47 w silnie strzeżonej brytyjskiej bazie morskiej w Scapa Flow. Zatopienie „Royal Oak” było prawdziwym ciosem dla brytyjskiej dumy, zostało także niezwykle nagłośnione przez niemiecką propagandę.

DZIAŁANIA NIEMIECKICH RAJDERÓW

Wojna na morzu nie ograniczała się jednak jedynie do zmagania alianckich okrętów nawodnych z U-Bootami. Do akcji wkroczyły także niemieckie okręty liniowe, pancerniki kieszonkowe oraz krążowniki pomocnicze. Czekające w pogotowiu na rozkaz rozpoczęcia działań pancerniki kieszonkowe, „Admiral Graf Spee” na południowym Atlantyku i „Deutschland”, rozpoczęły akcje bojowe 26 IX 1939 r. Oba okręty miały do swej dyspozycji statki zaopatrzeniowe,

Okręt podwodny typu II sfotografowany podczas ćwiczeń na Bałtyku.

z których pobierały paliwo i amunicję. „Deutschland” krążył po oceanie do 20 X 1939 r., zatopił w tym czasie dwa statki, a jeden wziął do niewoli. Wskutek poważnych problemów z napędem głównym został skierowany do macierzystej bazy. Nieco dłużej trwał korsarski rejs „Admirała Grafa Spee”, który zatopił 9 statków sojuszniczych. Dopiero 13 XII 1939 r. niemiecki pancernik kieszonkowy wykryty został przez zespół brytyjskich krążowników, w skład którego wchodził krążownik „Exeter” oraz lekkie krążowniki „Ajax” i „Achilles”. Wywiązała się walka artyleryjska, w której przewagę mieli Niemcy. Salwa artylerii pancernika ważyła 2200 kg, a łączna salwa zespołu brytyjskiego tylko 1400 kg. Brytyjczycy byli jednak lepszymi taktykami, ich działania zmusiły okręt niemiecki do odwrotu. Dowódca „Admirała Grafa Spee” podjął decyzję o wejściu do Montevideo – portu neutralnego. Tam otrzymał zgodę na pobyt przez 72 godziny, w trakcie których miał usunąć uszkodzenia. W tym czasie uszkodzone okręty brytyjskie zorganizowały blokadę portu, pomimo odpłynięcia na Falklandy



Załoga pancernika kieszonkowego „Admiral Graf Spee” obserwuje zatopienie brytyjskiego parowca „Trevanion”.

najpoważniej pokiereszowanego „Exetera”. Na jego miejsce do zespołu dołączył ciężki krążownik „Cumberland”. Brytyjczycy złożyli jedynie formalny protest przeciwko przedłużającemu się pobytowi niemieckiego okrętu w neutralnym porcie – zwłoka była dla nich korzystna, pozwalała skoncentrować w rejonie większe siły. Po konsultacji z dowództwem Kriegsmarine „Admiral Graf Spee” wypłynął z Montevideo z towarzyszącym mu statkiem niemieckim „Tacoma” 17 XII 1939 r. Dowódca okrętu rozkazał samozatopić okręt u ujścia rzeki La Plata.

Skuteczność rajdów korsarskich należy oceniać nie tylko przez pryzmat liczby zatopionych statków, gdyż tych nie było zbyt wiele. Znacznie większe znaczenie miała dezorganizacja żeglugi na całym Atlantyku oraz konieczność utrzymywania znacznych sił, z lotniskowcami włącznie, przeznaczonych do tropienia niemieckich rajderów. Brytyjskie krążowniki, które wysledziły niemiecki pancernik kieszonkowy, były częścią właśnie takiego większego zespołu, przeznaczonego do ochrony atlantyckich szlaków żeglugowych.

Niemcy podjęli drugą próbę podobnego rajdu. Wzięły w nim udział bliźniacze okręty liniowe „Scharnhorst” i „Gneisenau”, jednak rejs nie był udany. Oba okręty miały dokonać krótkiego wypadu dywersyjnego na Atlantyk i powrócić do bazy. 23 XI 1939 r. okręty niemieckie napotkały na swej drodze krążownik pomocniczy „Rawalpindi”, którego dowódca, kmdr Edward Kennedy, bez wahania ruszył w kierunku niemieckich gigantów, nawiązując z nimi kontakt ogniowy. W trakcie nierównej walki „Rawalpindi” poszedł na dno ra-



Dowódca U-47 Günther Prien z żoną. Po powrocie z rejsu, w trakcie którego Prien zatopił okręt liniowy HMS „Royal Oak”, w Niemczech powitano go jak bohatera.

zem ze swym dzielnym dowódcą, jednak wypadek niemieckich okrętów został ujawniony. Niemieckie jednostki otrzymały rozkaz powrotu do bazy, który wykonały, korzystając ze złej pogody, znacznie utrudniającej ich odszukanie okrętom Royal Navy.

AKCJE U-BOOTÓW

Niezależnie jednak od działań jednostek nawodnych decydujący cios brytyjskiej potędze na morzach świata miały zadać okręty podwodne. Już w październiku 1939 r. dowódca Kriegsmarine Karl Dönitz wysłał na Atlantyk pierwszy rzut U-Bootów, w skład którego weszło 6 okrętów – 3 należały do typu VIII B (U-45, U-46 i U-48), kolejne 3 były to jednostki typu IX (U-37, U-40 i U-42). Dowódcą zgrupowania został kpt. Werner Hartmann z U-37. W rejon koncentracji na Atlantyku dotarło tylko 5 okrętów, ponieważ U-40 zatonął na minie w kanale La Manche. W tym okresie, zgodnie z decyzją Hitlera, niemieckie okręty podwodne mogły zatapiać natychmiast i bez ostrzeżenia każdy zaciemniony statek znajdujący się w pobliżu Wysp Brytyjskich lub w pob-



„Admiral Graf Spee” wypływa z Wilhelmshaven na patrol na wodach wokół Hiszpanii w trakcie hiszpańskiej wojny domowej.



Warunki służby w marynarce były bardzo ciężkie – na zdjęciu niemiecki wachtowy w zimowym ubiorze służbowym.

liżu atlantyckiego wybrzeża Francji. Wydając ten rozkaz, Hitler utrzymał w mocy obowiązek ratowania załóg zatopionych statków przez U-Booty, jednak pod warunkiem, że udzielenie pomocy nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo okrętu i załogi.

Część niemieckich okrętów podwodnych wzięła w tym okresie udział w akcji minowania podejść do brytyjskich portów, samych portów oraz przybrzeżnych szlaków komunikacyjnych. Na minach zatone kilka statków i mniejszych jednostek pomocniczych. Najbardziej spektakularnym sukcesem wojny minowej było jednak uszkodzenie pancernika „Nelson” oraz lekkiego krążownika „Belfast”.

W początkowym okresie wojny dowódcy U-Bootów borykali się z licznymi awariami zapalników torped. Raporty dowódców okrętów mówiły też, że torpedy miały problemy z utrzymaniem kierunku oraz eksplodowały zbyt wcześnie. Dodatkowo już w pierwszych miesiącach wojny doszło do, jak to określił Dönitz, aktu sabotażu. Załogi U-25, U-51 i U-52 wykryły w oleju smarowym piasek. Z tego powodu U-25 musiał przenieść akcję na Morzu Północnym i wrócić

do portu, a pozostałe dwie jednostki w ogóle nie mogły wyjść w morze.

PRZYGOTOWANIA BRYTYJCZYKÓW I SYTUACJA NA POCZĄTKU 1940 R.

Nie próżnowała także Admiralicja brytyjska. Prowadzono intensywne działania mające na celu poznanie słabych stron niemieckich okrętów. Od jeńców uzyskiwano informacje na temat danych taktyczno-technicznych U-Bootów, ich uzbrojenia, poznawano szlaki, którymi okręty pływały do rejonów działania, rozpoznawano rejony patrolowe. Niezwykle cenna okazała się niemiecka torpeda wystrzelona przez U-47 w Scapa Flow, która nie wybuchła w trakcie ataku. Wydobyto ją z dna zatoki, po czym poddano dokładnym badaniom. Kolejną cenną zdobyczą była nienaruszona niemiecka mina magnetyczna, której zbadanie pozwoliło szybko opracować skuteczny środek jej trałowania oraz system neutralizacji pola magnetycznego. Prowadzono również prace nad zwiększeniem niezawodności i dokładności działania radarów oraz nad ich miniaturyzacją, dzięki czemu mogłyby one być instalowane na samolotach i pokładach niewielkich okrętów eskortowych. Intensywnie pracował wywiad, zajmujący się łamaniem szyfrów niemieckiej Enigmy, powszechnie używanej maszyny szyfrującej, za pomocą której przekazywano rozkazy okrętom będącym na morzu. Brytyjskie dowództwo doszło też do wniosku, że do skutecznej walki z U-Bootami potrzebne będzie znaczne zwiększenie liczby okrętów eskortowych. Rozpoczęto budowę nowych fregat typu

Pismo wydawane dla niemieckich marynarzy.

„River” oraz korwet typu „Flower”, okrętów, które można było produkować seryjnie w nawet niewielkich stocznicach. Szczególnie udaną konstrukcją okazała się korweta, którą zaprojektowano na bazie trawlera rybackiego, statku słynącego z dzielności morskiej.

Początek nowego roku okazał się w miarę spokojny. Niemieckie okręty podwodne nie zintensyfikowały działań, gdyż zima 1939/1940 r. należała do najcięższych od kilkudziesięciu lat. Porty i wody przybrzeżne były skute grubą warstwą lodu, co poważnie utrudniało remonty i budowę jednostek oraz szkolenie załóg okrętów podwodnych. Ograniczone też były wszelkie ich ruchy, gdyż lód poważnie zagrażał niezbyt silnym kadłubom U-Bootów, nawet pomimo wprowadzenia drewnianych osłon mających chronić dziobowe wyrzutnie torpedowe. Z powodu problemów z lodem zimą 1939 r. Dönitz przeniósł większość swoich okrętów podwodnych do bazy na Helgolandzie, która była wolna od lodu. W lutym 1940 r. Niemcom udało się opracować system zaopatrywania okrętów podwodnych w paliwo na morzu – zbiornikowcami były specjalnie wybudowane okręty podwodne. Pierwszą niemiecką jednostką, która zatopiła wrogi statek po uzupełnieniu paliwa na morzu, był U-25.



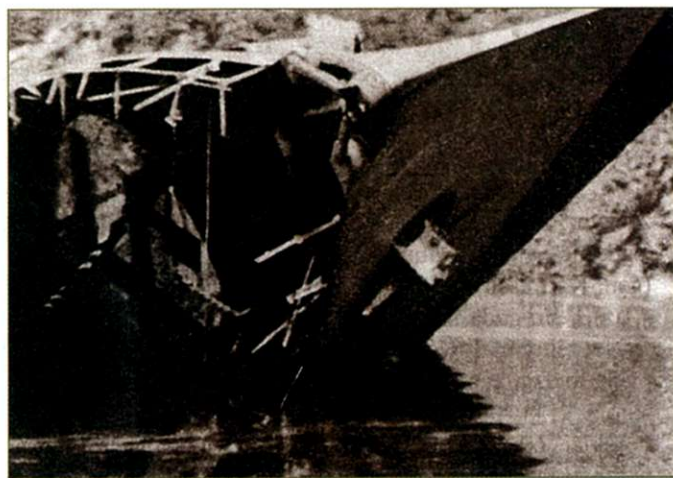
Upragniona chwila przerwy w zajęciach służbowych – czas na papierosa.



WOJNA NA MORZU PÓŁNOCNYM

Począwszy od lutego 1940 r. główne działania w wojnie morskiej przeniosły się na Morze Północne. Miało to bezpośredni związek z niemieckimi planami zajęcia Danii i Norwegii. Alianci planowali również zajęcie Norwegii, chcąc odciąć dostawy szwedzkiej rudy sprowadzanej do Niemiec przez Narwik. Obie strony skoncentrowały większość swoich sił w bazach macierzystych. 16 II 1940 r. brytyjskie okręty napotkały niemiecki okręt zaopatrzeniowy „Altmark”. Wyruszył on na Atlantyk jeszcze w sierpniu 1939 r. z zapasami paliwa, żywności oraz części zamiennych dla pancernika kieszonkowego „Admiral Graf Spee”. Do chwili zatopienia pancernego korsarza „Altmark” sześciokrotnie spotkał się z nim na Atlantyku, przeka-

zując niezbędne zapasy, a na swój pokład zabierając marynarzy z zatopionych statków. W lutym „Altmark” wracał do Niemiec. Admiralicja brytyjska wiedząc o jego powrocie, wysłała kilka zespołów okrętów, które patrolowały przypuszczalne trasy powrotu. Jeden z takich zespołów, składający się z krążownika lekkiego „Arethusa” i pięciu niszczycieli, wykrył niemiecki okręt, lecz ten zdołał się schronić na norweskich



Wrak niemieckiego niszczyciela „Bernd von Arnim” zatopionego w Narwiku w kwietniu 1940 r.

Groźba ataków niemieckich okrętów podwodnych była realna od samego początku wojny. Admiralicja brytyjska obawiała się, że działania niemieckich U-Bootów i ciężkich jednostek nawodnych mogą uniemożliwić desant jednostek piechoty w Norwegii.



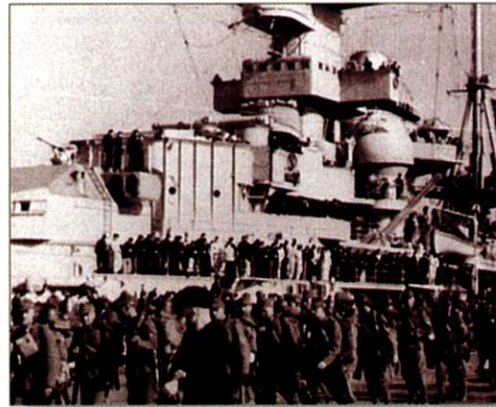
wodach terytorialnych, wówczas jeszcze neutralnych. Norwegia nie wyraziła zgody na dokonanie rewizji niemieckiego statku, lecz dowódca zespołu brytyjskiego postanowił, po uprzednim uzyskaniu zgody Admiralicji, dokonać kontroli przy użyciu siły. Do burty „Altmarka” podszedł niszczyciel „Cossack”, który wysadził oddział abordażowy. W wyniku brawurowej akcji uwolniono 303 marynarzy alianckich.

Dwa dni później na Morze Północne demonstracyjnie wyszedł zespół niemieckich okrętów. W jego skład wchodziły okręty liniowe „Scharnhorst” i „Gneisenau” oraz krążownik ciężki „Admiral Hipper” i 2 niszczyciele. Raid ten nie przyniósł Niemcom żadnych sukcesów, gdyż obawiając się spotkania



Niemieckie okręty wysadziły desant w Narwiku 9 IV 1940 r. Następnego dnia Royal Navy zmusiła je do walki, kolejna bitwa rozegrała się 13 IV. Wszystkie niemieckie okręty i statki zaopatrzeniowe znajdujące się w fiordzie zostały zatopione lub osadzone na mieliźnie przez własne załogi.

Niemiecy strzelcy górscy okrętują się na pokład ciężkiego krążownika „Admiral Hipper”, który przetransportuje ich do Norwegii. Na dachu wieży „B” okrętu widoczne jest dodatkowe uzbrojenie przeciwlotnicze.



z siłami głównymi Royal Navy, Niemcy pozostawali na morzu bardzo krótko – po kilku dniach okręty niemieckie wróciły do bazy. Tragicznie zakończył się reis sześciu niszczycieli niemieckich, które wypłynęły na Morze Północne w celu przechwycenia podejrzanej flotylii rybackiej (operacja „Wikinger”). Niszczyciele przechodziły szlakiem prowadzącym przez własne pole minowe, jednak kilka dni wcześniej Brytyjczycy częściowo zaminowali przejście. W trakcie przechodzenia przez pole minowe niszczyciele zostały omyłkowo zaatakowane przez własny samolot bombowo-torpedowy Heinkel He 111. Jeden z okrętów otrzymał bezpośrednie trafienie. Okręty niemieckie wskutek wykonanych manewrów unikowych weszły na pole minowe, wskutek czego zatoniły dwa niszczyciele.

Niemieckie okręty podwodne w trakcie przygotowań do inwazji na Danię i Norwegię otrzymały zadanie patrolowania Morza Północnego. W rejonie tym działało wiele samolotów i okrętów sojuszniczych – zadaniem niemieckich okrętów podwodnych było przeciwdziałanie alianckiej próbie wysadzenia desantu na wybrzeżu Norwegii. 11 III 1940 r. brytyjski samolot Bristol Blenheim zaatakował wykryty nieprzyjacielski okręt podwodny – U-31, płynący na powierzchni w pobliżu Wil-

helmshaven. Niemiecki U-Boot prawdopodobnie przechodził jakieś próby, gdyż na jego pokładzie znajdowali się specjaliści od uzbrojenia torpedowego i stoczniovcy. Pilot bombowca, wykorzystując osłonę chmur, niespodziewanie pojawił się nad okrętem, zrzucając cztery bomby. Okręt zatonął wraz z całą załogą. Był to pierwszy U-Boot zatopiony samodzielnie przez samolot.

W przeddzień niemieckiej agresji na Danię i Norwegię dużą aktywność wykazywały okręty sojusznicze. Godne podkreślenia jest bohaterstwo załogi brytyjskiego niszczyciela „Glowworm”, który podjął nierówną walkę z niemieckim zespołem złożonym z krążownika ciężkiego „Admiral Hipper” i czterech niszczycieli. Przed zatopieniem brytyjski niszczyciel zdołał nadać meldunek o wykryciu niemieckiego zespołu. 9 IV 1940 r. Niemcy zaatakowały Danię i Norwegię. Zadaniem Kriegsmarine było wspieranie działań wojsk lądowych, a także transport oddziałów. Do



Niemiecki niszczyciel typu 34 „Maas”. 10 jednostek tego typu Brytyjczycy zatopili w pobliżu Narwiku. Jednym z nielicznych niszczycieli tego rodzaju, który przetrwał wojnę (5 bliźniaczych jednostek podtypu Z34A zatono na wodach norweskich) był widocznym obok „Karl Galster”. Po wojnie został on przekazany ZSRR, służył w radzieckiej marynarce do połowy lat 50.





Niezwykle istotną częścią służby na okręcie podwodnym była wachta pokładowa. W czasie, gdy okręt pozostawał w wynurzeniu, marynarze wachtowi bezustannie obserwowali morze i niebo w poszukiwaniu ewentualnych celów i zagrożeń.

■ Grupa 6, której celem było zajęcie Egersundu, składała się z czterech trałowców.

Obie strony poniosły znaczne straty. Niemcy stracili: krążownik ciężki „Blücher” zatopiony 9 IV 1940 r. w fiordzie Oslo przez baterie norweskiej artylerii nadbrzeżnej; krążowniki lekkie: „Karlsruhe”, początkowo uszkodzony 9 IV koło Kristiansandu przez brytyjski okręt podwodny „Truant”, a następnego dnia samozatopiony przez torpedowiec „Greif”, oraz „Königsberg” zatopiony 10 IV w Bergen przez samoloty. Największe straty Niemcy ponieśli w trakcie bitwy o Narwik. Początkowo, podczas zajmowania portu i fiordów, opór stawiały jedynie dwa stare norweskie pancerniki obrony wybrzeża „Eidsvold” i „Norge”, które zatopiono bez strat własnych, a okręty niemieckie wpłynęły bez przeszkód do portu. W Narwiku zostały one unieruchomione z powodu braku paliwa (część zbiorników płynących w celu zaopatrzenia zespołu

pomocy w zajęciu Danii wyznaczono stary pancernik „Schleswig-Holstein”, kilka niewielkich jednostek bojowych i pomocniczych. Ich zadaniem było wysadzenie desantów w portach i na duńskich wyspach. Flota obrońców była nieliczna, a Niemcy nie spodziewali się większego oporu. Opanowali Danię w ciągu jednego dnia bez strat własnych.

Znacznie większe siły, w praktyce niemal całość Kriegsmarine, wyznaczono do inwazji na Norwegię. Flota niemiecka miała przewieźć i wysadzić na ląd oddziały desantowe, także prowadzić działania osłonowe. W skład grupy osłonowej wchodziły okręty liniowe „Scharnhorst” i „Gneisenau”. Desant przewoziły okręty podzielone na następujące grupy:

■ Grupa 1, której celem było zajęcie Narwiku, składała się z dziesięciu niszczycieli.

■ Grupa 2, której celem było zajęcie Trondheim, składała się z krążownika ciężkiego „Admiral Hipper” oraz czterech niszczycieli.

■ Grupa 3, której celem było zajęcie Bergen, składała się z krążowników lekkich: „Köln” i „Königsberg”, oraz dwóch niszczycieli, stawiacza min, pięciu kutrów torpedowych i trzech okrętów pomocniczych.

■ Grupa 4, której celem było zajęcie Kristiansand i Arendal, składała się z krążownika lekkiego „Karlsruhe”, trzech niszczycieli, siedmiu kutrów torpedowych oraz okrętu pomocniczego.

■ Grupa 5, której celem było zajęcie Oslo, składała się z pancernika kieszonkowego „Lützow” (dawniej „Deutschland”), krążownika ciężkiego „Blücher”, krążownika lekkiego „Emden”, trzech torpedowców oraz flotylii kutrów trałowców.

została zatopiona) i musiały czekać na jego uzupełnienie. 10 IV Brytyjczycy, realizując swój plan zajęcia Norwegii, wysłali do Narwiku 5 niszczycieli, których zadaniem było zaatakowanie niszczycieli niemieckich. W trakcie walki, zwanej I bitwą pod Narwikiem, zatopione zostały 2 niszczyciele brytyjskie i 2 niemieckie. Na dno poszło także kilka niemieckich statków zaopatrzeniowych. Do zniszczenia pozostałych w Narwiku sił niemieckich wyznaczono pancernik „Warspite” i 9 niszczycieli (dowódca zespołu – wiceadm. William Whitworth), z którymi współpracował lotnikowiec „Furious”. Samoloty bazujące na lotniskowcu przeprowadzały rozpoznanie fiordów, w których znajdowały się jednostki niemieckie. Brytyjczycy wpłynęli do fiordu 13 IV, po czym ogniem dział zatopili pozostałe niszczyciele

MAT KRIEGSMARINE

Marynarz widoczny na ilustracji ubrany jest w strój zimowy. W warunkach sztormowych na głowie noszono czarną skórzaną czapkę z opuszczanymi nausznikami, a na odzież narzucano ciężki płaszcz – sztormiak. Całości stroju dopełniały wodoodporne wysokie buty i rękawice. Stopień marynarza wskazują naszywki na kołnierzu kurtki i naszywka z kotwicą, widoczna na lewym rękawie. W przypadku podoficerów Kriegsmarine łączono ją z elementami określającymi rodzaj służby marynarza.



Niemieckie plakaty propagandowe zachęcające Duńczyków i Norwegów do wstąpienia w szeregi organizowanych przez Niemców oddziałów wojskowych.



Niemiecki marynarz w trakcie rejsu na Morzu Północnym.

wylądował sojuszniczy desant. Niedobitki wojsk lądowych ewakuowano z Norwegii 5 VI, w czasie, gdy na Morzu Norweskim działał silny niemiecki zespół w składzie: okręty liniowe „Scharnhorst” i „Gneisenau”, krążownik ciężki „Admiral Hipper” oraz 4 niszczyciele. Niemieckie okręty miały za zadanie zniszczyć zgrupowane w rejonie Harstad brytyjskie transportowce, zbombardować umocnienia lądowe oraz odciążyć siły lądowe w rejonie Narwiku poprzez związanie walką znajdujących się w pobliżu portu alianckich sił morskich. Działający zgodnie z posiadanymi informacjami o wycofywaniu się aliantów z Norwegii dowódca zespołu niemieckiego

podjął decyzję o zaatakowaniu jednego z konwojów. 4 VI niemieckie okręty liniowe zatopiły 3 jednostki brytyjskie. Cztery dni później niemiecki zespół natknął się na brytyjski lotniskowiec „Glorious”, osłaniany przez 2 niszczyciele. Po krótkiej walce okręty niemieckie zatopiły lotniskowiec wraz z eskortą, z napastników uszkodzenia odniósł jedynie „Scharnhorst”, trafiony torpedą wystrzeloną z jednego z niszczycieli.

W czasie walk na Morzu Północnym, poza wspomnianymi wcześniej trzema krążownikami, Kriegsmarine

straciła dodatkowo 10 niszczycieli, 6 okrętów podwodnych, 1 torpedowiec i 1 okręt artyleryjski – stawiacz min oraz liczne transportowce, okręty pomocnicze i statki. Uszkodzone zostały okręty liniowe „Scharnhorst”, „Gneisenau” i pancernik kieszonkowy „Lützow”, krążownik „Emden” oraz okręt artyleryjski – stawiacz min.

Równie wysokie były straty po stronie sprzymierzonych, poza lotniskowcem „Glorious” alianci stracili krążowniki lekkie „Effingham” i „Curlew” oraz 9 niszczycieli (w tym polski „Grom” i francuski „Bison”), eskortowiec i 5 okrętów podwodnych (w tym francuski „Doris”). Uszkodzone zostały krążowniki: ciężki „Suffolk” i lekkie „Penelope”, „Aurora”, „Curacao”, „Cairo” i francuski „Emile Bertin” oraz 8 niszczycieli i 2 eskortowce.

Proporcjonalnie, bardziej dotkliwe były straty po stronie niemieckiej, gdyż po zakończeniu walk na wodach norweskich Kriegsmarine dysponowała jedynie 2 starymi pancernikami, krążownikiem ciężkim, dwoma krążownikami lekkimi, czterema niszczycielami i 19 torpedowcami. Były to bardzo skromne siły, które w żaden sposób nie mogły przeciwstawić się flocie sprzymierzonych.

Obie strony konfliktu przez cały okres wojny często wykorzystywały miny, którymi blokowano podejścia do nieprzyjacielskich portów i szlaki żeglugowe wroga.



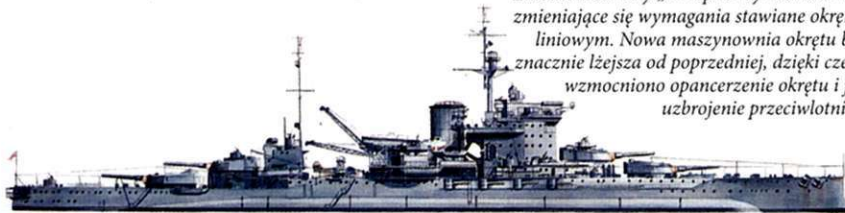
Niemiecki ciężki krążownik „Admiral Hipper” sfotografowany w trakcie walki z brytyjskim niszczycielem HMS „Glowworm”.



OKRĘT LINIOWY „WARSPITE”

HMS „Warspite” był czwartą jednostką klasy „Queen Elizabeth”, wszedł do służby w marcu 1915 r. Okręt wziął udział w bitwie jutlandzkiej, gdzie przez pewien czas stał się celem ognia siedmiu niemieckich pancerników. Mimo to udało mu się wyjść z tej opresji bez większych uszkodzeń. „Warspite” dwukrotnie poddawano modernizacji. Późniejsza, z lat 1934–1937 była w zasadzie generalną przebudową jednostki – zmieniono napęd, wprowadzono podział na większą liczbę komór grodziowych, wzmocniono pancierz pokładu, zwiększono kąt podniesienia luf artylerii głównej, a w konsekwencji jej zasięg. W trakcie II wojny światowej HMS „Warspite” brał udział w 16 bitwach morskich – od walk pod Narwikiem, poprzez działania na Morzu Śródziemnym, do bombardowania plaż Normandii.

Zmodernizowany „Warspite” był dowodem na zmieniające się wymagania stawiane okrętom liniowym. Nowa maszynownia okrętu była znacznie lżejsza od poprzedniej, dzięki czemu wzmocniono opancerzenie okrętu i jego uzbrojenie przeciwlotnicze.



CIĘKAWY INFORMACJE

- „Warspite” był pierwszym brytyjskim okrętem liniowym poddawanym modernizacji w latach 30. Doświadczenia zebrane przy tej okazji wykorzystano podczas przebudowy wszystkich pozostałych brytyjskich okrętów liniowych.
- We wrześniu 1943 r. jednostka została poważnie uszkodzona w pobliżu Salerno na Morzu Śródziemnym – trafiły ją bomby szybujące.

WIELKA BRYTANIA

DANE TECHNICZNE

- Stocznia:** Devonport Royal Dockyard
- Zbudowany w latach:** rozpoczęcie budowy 31 X 1912 r.; wodowanie 26 XI 1913 r.; w służbie od 8 III 1915 r.
- Wyporność:** 31 372 t; 36 450 t (całkowita)
- Wymiary:** długość 195 m; szerokość 31,7 m; zanurzenie 9,37 m
- Moc silników:** 75 000 KM
- Prędkość:** 24 węzły
- Zasięg:** 8600 Mm przy prędkości 12,5 węzła
- Uzbrojenie:** 8 armat 381 mm, 16 armat 152 mm, 8 przeciwlotniczych armat 102 mm, 32 przeciwlotnicze armaty 37 mm, 16 przeciwlotniczych armat 20 mm, 2 samoloty Fairey Swordfish
- Opancerzenie:** burty 102–330 mm; stanowisko dowodzenia 280 mm, pokład 32–104 mm, artyleria główna 127–330 mm
- Załoga:** 1180 ludzi

PORÓWNANIE WYPORNOŚCI CAŁKOWITEJ

	Bismarck	49 609 t
	Warspite	36 450 t

CIĘŻKI KRĄŻOWNIK „PRINZ EUGEN”

NIEMCY

DANE TECHNICZNE

- Stocznia:** Krupp-Germania
- Zbudowany w latach:** rozpoczęcie budowy 23 IV 1936 r.; wodowanie 22 VIII 1938 r.; w służbie 1 IV 1940 r.
- Wyporność:** 16 400 t; 19 042 t (całkowita)
- Wymiary:** długość 207,7 m; szerokość 21,9 m; zanurzenie 7,95 m
- Moc silników:** 132 000 KM
- Prędkość:** 32 węzły
- Zasięg:** 7700 Mm przy prędkości 17 węzłów
- Uzbrojenie:** 8 armat 203 mm, 12 armat 105 mm, 12 przeciwlotniczych armat 37 mm, 28 przeciwlotniczych armat 20 mm, 12 wyrzutni torpedowych 533 mm, 3 wodnosamoloty Arado Ar 196/1 katapulta
- Opancerzenie:** burty 70–80 mm; pokład 12–25 mm, artyleria główna 70–160 mm
- Załoga:** 1550 ludzi

Niemiecki okręt klasy „Hipper”, tonażem zbliżony do wielkich japońskich okrętów tego typu. Główna artyleria okrętu liczyła tylko 8 dział, co pozwoliło wzmocnić pancierz. W trakcie wojny okręt wziął udział w dwóch sławnych akcjach – rajdzie „Bismarcka”, który zakończył się jego zatopieniem, oraz przejściu „uwięzionych” w Breście ciężkich jednostek niemieckich (wraz z okrętami „Gneisenau” i „Scharnhorst”) do baz niemieckich. W późniejszym okresie wojny okręt brał udział w działaniach bojowych na Bałtyku, gdzie ogniem dział wspierał obronę oddziałów niemieckich.

Oficjalnie okręty klasy „Hipper” budowano w zgodzie z traktatem waszyngtońskim, ograniczającym wyporność takich okrętów do 10 tys. t, wypierały one jednak od 14 do 17 tys. t, a wyporność całkowita dochodziła do 20 tys. t. Okręt na ilustracji nosi malowanie kamuflażowe z kwietnia 1941 r.



CIĘKAWY INFORMACJE

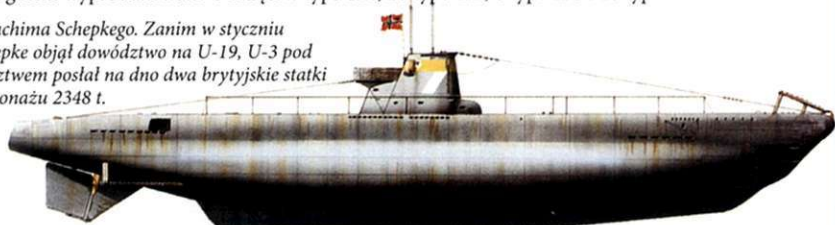
- „Prinz Eugen” został wykorzystany 1 VI 1946 r. przez Amerykanów w trakcie próby atomowej w atolu Bikini. Jednostka nie została zatopiona, wykorzystano ją w trakcie kolejnego testu 25 VII. Napromienianie okrętu było potem tak duże, że odholowano go do atolu Kwajalein, gdzie 22 XII 1946 r. przewrócił się i zatonął.

OKRĘT PODWODNY U-BOOT TYP II

NIEMCY

U-Boot typ II powstał w wyniku odrzucenia przez Niemcy ograniczeń traktatu wersalskiego, na podstawie porozumienia z Wielką Brytanią, które dopuszczało powstanie niemieckiej broni podwodnej, o łącznym tonażu stanowiącym do 35% tonażu brytyjskiej floty okrętów podwodnych. Pierwsza jednostka tej klasy weszła do służby 29 VI 1935 r. Ze względu na wielkość okrętu te miały służyć w charakterze jednostek szkoleniowych i okrętów obrony wybrzeża. W trakcie produkcji do konstrukcji wprowadzono pewne ulepszenia: typ IIB miał większy zapas paliwa i zwiększony zasięg działania, typ IIC posiadał dodatkowo mocniejszy silnik, a typ IID dodatkowe zbiorniki siodłowe. Produkcję tego typu U-Bootów przerwano w 1941 r. Ogółem wyprodukowano 6 okrętów typu IIA, 20 typu IIB, 8 typu IIC i 16 typu IID.

U-3 kpt. Joachima Schepkego. Zanim w styczniu 1940 r. Schepke objął dowództwo na U-19, U-3 pod jego dowództwem posłał na dno dwa brytyjskie statki o łącznym tonażu 2348 t.



CIĘKAWY INFORMACJE

- Na U-Bootach tego typu Niemcy prowadzili pierwsze próby z urządzeniem umożliwiającym pływanie w zanurzeniu na silniku spalinowym.
- Zamiast części torped okręt mógł przewozić 18 min.
- Pomimo niewielkiego zasięgu w początkowym okresie wojny U-Booty tego typu zatopily wiele alianckich jednostek na Morzu Północnym.

DANE TECHNICZNE WERSJI IIA

- Stocznia:** Deutsche Werke AG
- Budowane w latach:** 1935–1936
- Wyporność:** nawodna 234 t; podwodna 303 t; całkowita 381 t
- Wymiary:** długość 40,90 m; szerokość 4,87 m; zanurzenie 3,90 m
- Moc silników:** 700 KM (diesel); 410 KM (silniki elektryczne)
- Prędkość:** 13 węzłów na powierzchni; 7,5 węzła pod powierzchnią
- Zasięg:** 4040 Mm przy prędkości 12 węzłów na powierzchni; 56 Mm w zanurzeniu przy prędkości 4 węzłów
- Uzbrojenie:** 1 armata przeciwlotnicza 20 mm, 3 dziobowe wyrzutnie torped 533 mm
- Zanurzenie:** 100 m normalne; 150 m alarmowe
- Załoga:** 22–24 ludzi

Wnętrze niemieckiego okrętu podwodnego – widać, jak ciasno było w pomieszczeniach załogi.



■ NISZCZYCIELE „FLUSH DECKERS”

Amerykańskie niszczyciele gładkopokładowe („flush deckers”) typów Caldwell/Wickes/Little/Clemson. Przed rozpoczęciem II wojny światowej zaczęto stopniowo wycofywać je z linii ze względu na budowę nowych rodzajów niszczycieli. Wybuch wojny przyczynił się do przedłużenia ich służby. Większość okrętów tych typów poddano modernizacji, która dostosowała je do wypełniania nowych zadań. W trakcie II wojny światowej wykorzystywano je jako niszczyciele eskortowe, lekkie stawiacze min, szybkie trałowce, szybkie transportowce desantowe, tendry lotnictwa morskiego i okręty pomocnicze oraz szkolne. 50 niszczycieli tych typów USA przekazały Wielkiej Brytanii, wydatnie zwiększając w ten sposób ochronę konwojów atlantyckich.



HMS „Churchill” nosił we flocie amerykańskiej nazwę USS „Herndon”.

CIĘKAWY INFORMACJE

- Niszczyciele tych klas pobiły rekord pod względem liczby wyprodukowanych jednostek. Zbudowano 271 takich okrętów, w zależności od budującej je stoczni różniących się między sobą w nieznaczny sposób wyglądem.
- 8 IX 1923 r. US Navy utraciła 7 okrętów tego typu, które rozbiły się na skałach wybrzeża kalifornijskiego, pomiędzy San Francisco i San Diego.

USA/WIELKA BRYTANIA

DANE TECHNICZNE

- Stocznia: okręty tych klas budowano w 12 stoczniach amerykańskich
- Budowane w latach: 1916–1921
- Wyporność: 1020–1215 t; 1230–1329 t (całkowita)
- Wymiary: długość 95,80–96,20 m; szerokość 9,30–9,70 m; zanurzenie 2,30–2,90 m
- Moc silników: 20 000–27 000 KM
- Prędkość: 32–35 węzłów
- Zasięg: 2500 Mm przy prędkości 20 węzłów
- Uzbrojenie: początkowe – 4 armaty 102 mm, 1 armata 76 mm, 12 wyrzutni torped 533 mm; później uzbrojenie poddano modyfikacjom w zależności od przeznaczenia konkretnego okrętu
- Załoga: 114–139 ludzi



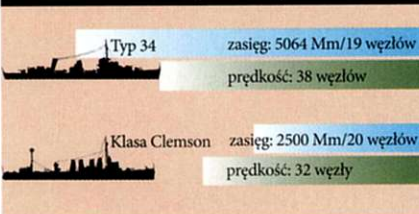
HMS „Wells”, niszczyciel klasy Wickes, stawia zasłonę dymną.

■ NISZCZYCIEL TYP 34 (MAASS)

DANE TECHNICZNE TYPU 34

- Stocznia: Deutsche Werke
- Budowane w latach: 1934–1938
- Wyporność: 2230 t; 3160 t (całkowita)
- Wymiary: długość 119,3 m; szerokość 11,3 m; zanurzenie 4 m
- Moc silników: 70 000 KM
- Prędkość: 38 węzłów
- Zasięg: 5064 Mm przy prędkości 19 węzłów
- Uzbrojenie: 5 armat 127 mm, 2 podwójne armaty przeciwlotnicze 37 mm, 6 przeciwlotniczych armat 20 mm, 2 poczwórnie wyrzutnie torped 533 mm, do 60 min
- Załoga: 315 ludzi

PORÓWNANIE ZASIĘGU I PRĘDKOŚCI



Niszczyciele typu 34 były pierwszymi konstrukcjami tej klasy, jakie powstały w Niemczech od zakończenia I wojny światowej. Wskutek tego ich konstrukcja obciążona była dość poważnymi wadami, dotyczącymi zwłaszcza budowy przedziałów silnikowych i kotłów. W trakcie służby okazało się, że okręty tego typu mają tendencję do bardzo głębokiego osiadania na falach, które zalewały pokład. Ogółem wybudowano 22 niszczyciele tej klasy, choć jedynie 4 pierwsze należały do typu 34. Kolejne 16 jednostek nosiło oznaczenie 34A, a pozostałe 36A. Zewnętrznie okręty te praktycznie się nie różniły – jedynie 6 ostatnich miało kadłub dłuższy o 6 m. W trakcie działań bojowych okręty tego typu poniosły ogromne straty – ogółem zatono 15 jednostek wszystkich podtypów typu 34, z czego 10 w Narwiku.

Niszczyciel „Leberecht Maass” w malowaniu kamuflażowym – widoczny jest fałszywy dziób i fala namalowana na rufie okrętu.



CIĘKAWY INFORMACJE

- W trakcie pierwszych miesięcy wojny niszczyciele tej klasy brały czynny udział w kampanii minowej u wschodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii.
- Nazwy wszystkich okrętów tej klasy pochodzą od nazwisk niemieckich oficerów poległych w trakcie I wojny światowej.

■ OKRĘT LINIOWY „BISMARCK”

Niemiecki okręt liniowy wybudowany bez oglądania się na jakiegokolwiek układy i ograniczenia, jego wyporność znacznie przekraczała traktatowy limit 35 tys. t. W chwili, gdy wchodził do służby, był to największy i najlepiej uzbrojony okręt liniowy na świecie. Pierwsze prace projektowe rozpoczęto jeszcze w 1932 r., natomiast w 1934 r. Kriegsmarine podpisała kontrakt z koncernem Krupp, który miał wybudować armaty dla planowanych okrętów liniowych. Dokonania bojowe zarówno „Bismarck”, jak i bliźniaczego okrętu „Tirpitz”, nie są specjalnie duże. „Bismarck” wslawił się zatopieniem w ciągu zaledwie 8 minut brytyjskiego okrętu liniowego „Hood”, jednak „Tirpitz” nie miał żadnych sukcesów.

„Bismarck” był jednym z najlepiej uzbrojonych okrętów świata, budując go, Niemcy złamali układ podpisany z Wielką Brytanią, w którym zobowiązali się do budowy okrętów o wyporności nie większej niż 35 tys. t. Duma niemieckiej floty spoczęła na dnie 27 V 1941 r., zatapiając wcześniej brytyjski okręt liniowy „Hood”.

CIĘKAWY INFORMACJE

- Bliźniaczy okręt „Bismarcka”, „Tirpitz”, był nieco większy – jego wyporność bojowa wynosiła 52 600 t.
- Wrak „Bismarcka” zlokalizował w czerwcu 1989 r. znany odkrywca i badacz głębin, Robert Ballard.

NIEMCY

DANE TECHNICZNE

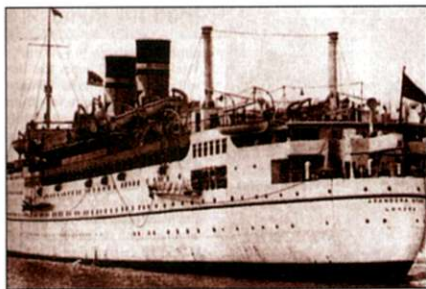
- Stocznia: Blohm&Voss w Hamburgu
- Zbudowany w latach: rozpoczęcie budowy 1 VII 1936 r.; wodowanie 14 II 1939 r.; w służbie od 24 VIII 1940 r.
- Wyporność: 41 673 t; 49 609 t (całkowita)
- Wymiary: długość 250,50 m; szerokość 36,00 m; zanurzenie 10,20 m
- Moc silników: 138 000 KM
- Prędkość: 29 węzłów
- Zasięg: 8520 Mm przy prędkości 19 węzłów
- Uzbrojenie: 8 armat 380 mm, 12 armat 152 mm, 16 armat 105 mm, 16 armat 37 mm, 16 armat 20 mm, 2 katapulty, 4 wodnosamoloty Arado Ar 196
- Opancerzenie: burty 110–320 mm; stanowisko dowodzenia 200–350 mm; pokład 50–120 mm; artyleria główna 130–360 mm
- Załoga: 2067 ludzi

Osiem armat 380 mm „Bismarcka” było najcięższym uzbrojeniem, jakie kiedykolwiek zainstalowano na pokładzie niemieckiego okrętu. Armaty te cechowała duża prędkość wylotowa i płaski tor lotu pocisku, co przekładało się na ich wysoką celność.



KALENDARIUM

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA LIPCA I SIERPNI 1940



„Arandora Star” została wybudowana w stoczni Cammel Laird & Company of Birkenhead w 1927 r.

rium Wielkiej Brytanii od kilkudziesięciu lat. Początkowo przetrzymywano ich w obozach, jednak w obliczu grożącej inwazji zdecydowano się przesać zarówno internowanych, jak i jeńców wojennych do obozów w Kanadzie. Jeden z transportów zaokrętowano na statek „Arandora Star”, należący do linii żeglutowej Blue Star. 1 VII 1940 r. statek wypłynął z Liverpoolu, mając na pokładzie 174 oficerów i członków załogi, 200 strażników, 479 internowanych mężczyzn narodowości niemieckiej, 86 niemieckich jeńców wojennych i 734 internowanych mężczyzn narodowości włoskiej. Zaledwie dzień później transportowiec stał się celem ataku niemieckiego U-Bootu U-47 dowodzonego przez Günthera Priena. Po trafieniu torpedą „Arandora Star” utrzymała się na powierzchni przez zaledwie dwie minuty. Zginęło 486 Włochów i 175 Niemców. Na mostku statku zginął kpt. Edgar Moulton i kilku oficerów. Rząd brytyjski zwrócił z podaniem informacji o zatopieniu statku, nie chcąc, by o jego storpedowaniu propagandą niemiecka oskarżyła Brytyjczyków. Po triumfalnej wiadomości podanej przez niemieckie stacje radiowe i Brytyjczycy wydali oświadczenie, w którym poinformowali o celu podróży i pasażerach statku.

6 VII: wielka parada zwycięstwa w Berlinie zorganizowana z okazji zakończenia kampanii na Zachodzie i podpisania układu o zawieszeniu broni z Francją

Wielki tłum entuzjastycznie wita powracającego z Francji Führera, naczelnego wodza Wehrmachtu. Stolica Niemiec jest odświętnie udekorowana, na cześć wodza defilują jednostki armii i formacje NSDAP. Dwa tygodnie później przed Reichstagem ma miejsce uroczystość „uczczenia zwycięzców” – dwunastu generałów pułkowników otrzymuje awanse do stopnia feldmarszałków, marsz. Hermann Göring otrzymuje awans do stopnia marszałka Rzeszy – stworzony specjalnie dla niego.



1. Dywizja Berlińska przechodzi przez Bramę Brandenburską, witana przez rozentuzjazmowany tłum mieszkańców stolicy Niemiec.

19 VII: amerykański Kongres zgadza się na plan Roosevelta, który zamierza wybudować „dwie floty”

Prezydent Stanów Zjednoczonych był przekonany, że niezależnie od polityki, jaką prowadził jego kraj, wcześniej czy później do konfrontacji zarówno z hitlerowskimi Niemcami, jak i z Japonią. W ramach przygotowań do wojny na jego polecenie opracowano plan rozwoju floty. Izba Reprezentantów zgodziła się wyasygnować dodatkowe 4 mld dolarów na budowę okrętów wojennych, dzięki którym możliwe stanie się prowadzenie równoczesnej wojny morskiej na Pacyfiku i Atlantyku. Zgodnie z założeniami planu pierwsze nowe jednostki miały wejść do służby w 1946 r.

Prezydent Stanów Zjednoczonych, Franklin Delano Roosevelt. Pomimo izolacjonistycznej polityki, jaką prowadziło kierowane przez niego państwo, Roosevelt był pewny, że USA ostatecznie wezmą udział w wojnie.

LIPIEC 1940

- 1: rząd francuski przenosi się do miasta Vichy
- 1: marsz. Rodolfo Graziani zastępuje na stanowisku głównodowodzącego sił włoskich w Afryce zabitego marsz. Italo Balbo
- 1/2: brytyjskie bombowce atakują port Kriegsmarine w Kilonii. Celem ataku, przeprowadzonego po raz pierwszy z wykorzystaniem bomb o wagomiarze 2 tys. funtów jest okręt liniowy „Scharnhorst”
- 2: niemiecki okręt podwodny zatapia statek „Arandora Star”, na którego pokładzie przewożeni są do Kanady obywatele Niemiec i Włoch internowani w Wielkiej Brytanii, ginie 613 pasażerów statku
- 3: Franz Rademacher, referent ds. żydowskich w niemieckim Ministerstwie Spraw Zagranicznych, przedstawia plan przeniesienia po wojnie wszystkich Żydów na Madagaskar
- 3: operacja „Catapult” – flota brytyjska atakuje francuski port Mers-El-Kébir, topiąc 3 okręty liniowe, ginie 1297 marynarzy francuskich
- 3: w Warszawie utworzona zostaje Zbiorowa Delegatura Rządu RP na Kraj, na której czele staje Tymczasowy Delegat Rządu na Kraj, płk Jan Skorobohaty-Jakubowski
- 4: włoskie oddziały z Afryki Wschodniej wkraczają do Somali Brytyjskiego
- 5: w proteście przeciwko atakowi na francuską flotę rząd Vichy zrywa stosunki dyplomatyczne z Wielką Brytanią
- 5: prezydent USA, Franklin Roosevelt, zakazuje eksportu do Japonii materiałów o znaczeniu strategicznym
- 5: Niemcy i Szwecja podpisują umowę, na mocy której strona niemiecka będzie mogła korzystać ze szwedzkiej infrastruktury kolejowej do zaopatrzenia i przewożenia wojsk niemieckich stacjonujących w Norwegii
- 6: rozpoczyna działalność pierwsza niemiecka baza okrętów podwodnych na atlantyckim wybrzeżu Francji (w Lorient). Rozpoczyna się także budowa betonowych schronów dla U-Bootów
- 6: w Berlinie odbywa się wielka parada wojskowa z okazji zakończenia kampanii na Zachodzie i podpisania układu o zawieszeniu broni z Francją
- 9: bitwa pod Punta Stilo, pierwsze większe starcie floty brytyjskiej z włoską
- 9: Rumunia zostaje ogłoszona państwem pozostającym pod niemiecką opieką wojskową
- 10: koniec III Republiki Francuskiej, powstaje Etat Français (Państwo Francuskie), którego dyktatorem zostaje marsz. Philippe Pétain
- 10: pierwsza walka powietrzna nad kanałem La Manche, w której uczestniczy ponad 100 samolotów
- 12: jednostki Luftwaffe przeprowadzają naloty bombowe na południową Anglię, Walię i Szkocję
- 15: Izba Przemysłowa Rzeszy Niemieckiej występuje z żądaniem wyrównania niedoborów siły roboczej poprzez skierowanie do przymusowej pracy jeńców wojennych
- 16: rząd Vichy odbiera obywatelstwo francuskie naturalizowanym Żydom
- 16: Hitler rozkazuje przygotowanie operacji desantowej na Wielką Brytanię, oznaczonej kryptonimem „Lew Morski”
- 18: pod naciskiem rządu japońskiego Wielka Brytania zamyka na trzy miesiące tzw. drogę birmańską, główną trasę zaopatrzeniową dla narodowej armii chińskiej marsz. Cziang Kaj-szeka
- 19: Hitler po raz ostatni proponuje pokój Wielkiej Brytanii
- 19: Hermann Göring marszałkiem Rzeszy
- 19: Kongres amerykański przyjmuje plan Roosevelta, który zakłada wybudowanie „dwóch flot” kosztem dodatkowych 4 mld dolarów
- 20: w Wielkiej Brytanii wchodzi w życie zakaz kupowania i sprzedaży nowych samochodów
- 22: powstaje Special Operations Executive, brytyjski wydział wywiadu, którego celem jest przeprowadzanie tajnych operacji w okupowanej Europie
- 22: nowym premierem japońskiego rządu zostaje książę Fumimaro Konoye
- 24: rząd rumuński przejmując należące do spółek brytyjskich instalacje naftowe
- 25: włoskie samoloty bombardują brytyjskie porty w Hajfie i Aleksandrii

- 26: zostaje zawieszony dzienny ruch statków brytyjskich pływających w pobliżu wybrzeża Wielkiej Brytanii
- 28: zakaz przemieszczania się Francuzów pomiędzy okupowaną częścią Francji a państwem Vichy
- 30: z Wielkiej Brytanii do Chartumu przybywa wygnany abisyński cesarz, Hajle Sellasje, który ma przygotować powstanie ludności swojego kraju, okupowanego przez Włochów

SIERPIEŃ 1940

- 1: Hitler ustala datę inwazji na Wielką Brytanię na 15 IX
- 2: sąd zależny od rządu Vichy skazuje na śmierć za zdradę gen. Charles'a de Gaulle'a
- 10: przedstawiciel rządu Vichy, Pierre Laval, deklaruje chęć wystąpienia Niemcom z pomocą 200 pilotów francuskich, którzy mają wziąć udział w walkach z Brytyjczykami
- 11: Kongres wyraża zgodę na dostarczenie Wielkiej Brytanii 4 tys. czołgów
- 11: w trakcie walk powietrznych nad kanałem La Manche i południową Anglią zostaje zestrzelonych 35 maszyn Luftwaffe przy 83 zestrzelonych maszynach brytyjskich
- 11: niemieckie samoloty po raz pierwszy atakują bazy RAF i stacje radarowe
- 12: Niemcy ostrzelują okolice Dover artylerią dalekiego zasięgu
- 13: „Adlertag” – początek wielkiej bombowej ofensywy powietrznej Luftwaffe, która tego dnia wykonuje 1485 lotów bojowych
- 15: w walkach powietrznych Niemcy tracą 76 samolotów, Brytyjczycy 35. Niemiecka 5. Flota Powietrzna ponosi tak duże straty, że jej maszyny nie odegrają już większej roli w dalszej części walk powietrznych nad Wielką Brytanią
- 15: włoski okręt podwodny torpeduje grecki krążownik „Elli”
- 16: w zamian za 99-letnią dzierżawę baz brytyjskich na półkuli zachodniej Wielka Brytania otrzymuje od Stanów Zjednoczonych 50 starych niszczycieli
- 17: Luftwaffe wycofuje samoloty Ju 87 z działań bojowych nad Wielką Brytanią
- 17: Hitler zarządza całkowitą blokadę Wielkiej Brytanii
- 17: mobilizacja armii greckiej
- 19: oddziały włoskie zajmują stolicę Somali Brytyjskiego
- 20: Churchill przemawia w parlamencie, padają słynne słowa: „Nigdy dotąd w dziejach wojen, tak wielu nie zawzięło tak wiele tak nielicznym”
- 20: Włochy ogłaszają blokadę brytyjskich portów na Morzu Śródziemnym
- 20: włoskie samoloty bombardują brytyjską bazę w Gibraltarze
- 22: Wielka Brytania udziela Grecji gwarancji wojskowych na wypadek zaatakowania tego kraju przez państwa Osi
- 23/24: przypadkowy nalot niemieckich bombowców na Londyn
- 24–31: Niemcy przeprowadzają ciężkie bombardowania brytyjskich lotnisk
- 25: Litwa, Łotwa i Estonia zostają formalnie włączone w skład Związku Radzieckiego
- 25/26: pierwszy nocny nalot bombowców RAF na Berlin przeprowadzony w odwecie za bombardowanie Londynu
- 30: pierwsze zwycięstwo powietrzne polskiego dywizjonu 303
- 30: Londyn po raz pierwszy bombardowany jest przy użyciu bomb zapalających
- 30: wskutek nacisku Niemiec Rumunia przekazuje połowę Transylwanii Węgrom
- 31: Moskwa składa formalny protest w sprawie przekazania części rumuńskiego terytorium Transylwanii Węgrom. ZSRR od dawna jest zainteresowany pozyskaniem tych terenów
- 31: RAF na granicy załamania – 38 brytyjskich samolotów zostaje zniszczonych, większość lotnisk w południowo-wschodniej Anglii nie nadaje się do użytku. Trwają ich naprawy

12 VIII: niemiecka artyleria ostrzeliwuje port w Dover

Po raz pierwszy w tej wojnie na ziemi brytyjską spadają pociski wystrzelone z niemieckich dział dalekiego zasięgu. Artyleria ustawiona po zajętej przez Niemców stronie kanału La Manche ostrzeliwuje brytyjski port w Dover. Zniszczone zostają cztery domy, brak większych strat w infrastrukturze portu. W trakcie kolejnych tygodni Niemcy wielokrotnie będą jeszcze ostrzeliwać tereny południowej Anglii. Najbardziej znany pojedynek ognioy na miejsce 22 VIII, gdy artyleria niemiecka początkowo strzela w kierunku brytyjskiego konwoju, zauważonego przy brytyjskich brzegach, a następnie przenosi ogień na Dover. Jednocześnie brytyjskie statki atakowane są przez samoloty Luftwaffe. Walki nad konwojem trwają cały dzień, ostatecznie jednak brytyjskie transportowce zawijają do portu. Nocą brytyjskie bombowce niszczą wykryte stanowiska niemieckich armat.



Niemieckie działo dalekiego zasięgu ostrzeliwuje cele położone na południowym wybrzeżu Anglii.



Amerykańskie niszczyciele z czasów I wojny światowej stojące w rezerwie w filadelfijskim porcie.

frachtowce przewożące zaopatrzenie dla walczących Wysp Brytyjskich, częściowo z powodu braku dostatecznej ochrony. Powszechnie uważa się, że zawarty układ jest reakcją na apel Churchilla z 15 V tego roku. Premier Wielkiej Brytanii w liście skierowanym do Roosevelta stwierdził wówczas, że w obliczu niemieckiej kontroli większości atlantyckiego wybrzeża Europy, wobec otrzymania przez flotę włoską stu nowych okrętów podwodnych, wskutek straty blisko połowy brytyjskich okrętów podwodnych, chroniących szlaki żeglugowe, utrzymanie ich jest praktycznie niemożliwe – a jest to „sprawa życia i śmierci”. Dodatkowo do prezydenta USA trafiła prywatna wiadomość króla Jerzego VI, który stwierdził, że „nowe niszczyciele są coraz bardziej potrzebne”. Początkowo Roosevelt uważał, że przeskody prawne i polityczne, stojące na drodze porozumienia, będą niemożliwe do pokonania. 1 VIII jedna z grup lobbystycznych, popierających Wielką Brytanię, podsunęła mu jednak pomysł wymiany okrętów za dzierżawę baz. Prezydent pozostał sceptyczny, kiedy jednak zmuszony był bronić umowy przed jednym z senatorów, powiedział: „Jeśli atakuje pan przekazanie Wielkiej Brytanii starych niszczycieli, jest pan tym samym przeciwko zdobyciu nowych baz, koniecznych dla naszej obrony”.

Mapka, na której zaznaczono położenie brytyjskich baz morskich i powietrznych, przekazanych w dzierżawę Stanom Zjednoczonym. Największe znaczenie dla USA miały bazy w rejonie Kanału Panamskiego. Bazy na mapie zaznaczone są ramkami.

