

Maciej Franz

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

LOTNISKOWCE W DRUGIEJ FAZIE BITWY O ATLANTYK (1942-1945)

STRESZCZENIE

Druga faza Bitwy o Atlantyk trwająca w latach 1942-1945 charakteryzowała się przejęciem inicjatywy przez Aliantów. W ramach tej ofensywy główna siła flot brytyjskiej i amerykańskiej stały się lotniskowce, które zdołały zdominować morskie pole walki. Nie tylko zmusiły do odwrotu niemieckie okręty podwodne z Atlantyku, ale także przyczyniły się do rozbitcia sił nawodnych Kriegsmarine. Równocześnie bez wsparcia lotniskowców trudno wyobrazić sobie sprawnie przeprowadzoną operację przerzucenia żołnierzy i zaopatrzenie wojennego z USA do Wielkiej Brytanii, a w efekcie tego otwarcia drugiego frontu w Normandii w czerwcu 1944 roku. Rozwój lotniskowców i ich aktywne użycie pozwoliło Aliantom szybciej i sprawniej wygrać Bitwę o Atlantyk.

Słowa kluczowe:

Bitwa o Atlantyk, lotniskowce, wojna morska, druga wojna światowa, operacje morskie 1939-1945.

Pojawienie się okrętów lotniczych na morskim polu walki w toku pierwszej wojny światowej, było tylko przedsmakiem ich walki o jego opanowanie¹. Już w toku tamtej wojny pojawiły się klasyczne lotniskowce pokładowe, które w ciągu następnych lat miały okazać się najważniejszym i najgroźniejszym przeciwnikiem dla wszelkich wrogich zespołów flot wojennych. Już pierwsze miesiące walk prowadzonych na Oceanie Atlantyckim pokazały jak dużą rolę może odgrywać lotniskowiec i to pomimo braku wy-

¹ Więcej na temat tego okresu patrz M. Franz, *Okręty lotnicze pierwszej wojny światowej*, Gdynia 2009.

pracowanej w tym czasie koncepcji ich użycia². Okazało się, że żadna operacja morska nie może być prowadzona bez wsparcia ze strony lotnictwa, to zaś na otwartym oceanie mogły dostarczyć tylko lotniskowce. Podjęte realnie w 1940 roku działania wojenne na Morzu Śródziemnym także wskazały na ogromną rolę tego nowego typu okrętów wojennych dla uzyskania i utrzymania panowania na morzu³.

Jak można sądzić z biegiem kolejnych miesięcy rola i znaczenie lotniskowców na morskim polu walki miało tylko wzrastać. O ile działania wojenne na Pacyfiku zostały faktycznie zdominowane przez tą klasę okrętów, doprowadzając nawet do niespotykanych na innych akwenach bitew lotniskowców, w toku których okręty je prowadzące nawet nie widziały się nawzajem⁴, to atlantycki teatr działań wojennych charakteryzował się potężną rolą okrętów podwodnych, które pozostawały podstawową bronią strony niemieckiej prowadzącej ofensywę przeciwko Aliantom. Co prawda na Morzu Śródziemnym sytuacja ta miała być bardziej skomplikowana, ze względu na zamkniętość tego akwenu, oraz nasycenie lotniskami wybrzeży, z których można było prowadzić działania przeciwko flocie, to jednak i tam lotniskowce zdołały wywalczyć sobie samodzielną pozycję⁵.

Walki na Atlantyku prowadzone w pierwszych dwóch latach drugiej wojny światowej, charakteryzowały się dużą intensywnością ze strony floty nawodnej III Rzeszy. Jednakże brak większych i trwałych sukcesów jej okrętów, czy to w operacjach korsarskich, czy też w toku działań skierowanych przeciw flotom Aliantów, przyczynił się do podjęcia decyzji o wycofaniu wielkich jednostek artyleryjskich do baz, przy jednoczesnym zintensyfiko-

² Próbą ukazania tych pierwszych miesięcy walk stał się szkic M. Franz, *Lotniskowce jako nowa broń na atlantyckim teatrze wojennym w okresie od 03 września 1939 do 06 grudnia 1941*, [w:] *Druga wojna światowa w Europie 1939-1945 – aspekty militarne*, red. H. Królikowski, P. Matusak, Siedlce 2007, s. 191-210.

³ Por. M. Franz, *Lotniskowce w walce o panowanie na Morzu Śródziemnym (1939-1941)*, [w:] *Historia wojskowości XX wieku. Księga pamiątkowa z okazji 50-lecie pracy zawodowej prof. dr. hab. Lecha Wyszczelskiego*, red. nauk. A. Niewęglowska, M. Wiśniewska, Siedlce 2010, s. 293-308.

⁴ Przykładem może być choćby bitwa na Morzu Koralowym, która była pierwszą taką bitwą w dziejach. Pokazała ona siłę i znaczenie lotniskowców w walce na Pacyfiku. Okazało się, że można zerwać potężną operację desantową bez konieczności napotkania realnie floty przeciwnika. Samoloty atakujące z pokładów lotniskowców, mogą zatopić okręty przeciwnika, zdezorganizować ich działanie, a nawet zmusić do powrotu do baz.

⁵ Por. M. Franz, *Lotniskowce na śródziemnomorskim teatrze działań wojennych w drugim okresie wojny (grudzień 1941 – październik 1944)*, w druku.

waniu działań okrętów podwodnych. Bitwa o Atlantyk wchodziła w decydującą fazę.

Zatopienie „Bismarcka” przez okręty Royal Navy, było pod wieloma względami wydarzeniem przełomowym dla działań na atlantyckim teatrze operacyjnym. Był to bowiem ostatni rejs korsarski wielkiej jednostki nawodnej Niemiec na Atlantyk podczas tej wojny. Niemcy zdecydowali się ostatecznie na porzucenie dotychczasowej koncepcji działań i na prowadzenie dalszej wojny o Atlantyk poprzez okręty podwodne⁶. Zatopienie „Bismarcka” sygnalizowało także zbliżający się okres przesilenia w walce o zwycięstwo na Atlantyku⁷. Dodatkowo uzmysłowiło Brytyjczykom ostatecznie znaczenie lotnictwa pokładowego, a co za tym idzie także lotniskowców⁸. Stąd od momentu pościgu za „Bismarckiem” dowódca Home Fleet starał się zawsze posiadać w składzie swojej eskadry choć jeden lotniskowiec uderzeniowy⁹.

Obok kontrolowania wód atlantyckich, czy też utrzymywania zamkniętego charakteru akwenu Morza Północnego na barki Royal Navy, a z czasem także US Navy szybko spadł dodatkowy obowiązek. Było nim zapewnienie bezpieczeństwa konwojom do Murmańska i Archangielska. Wybuch wojny na wschodzie i rozpoczęcie wielkiej kampanii (Fall Barbarossa) było dla Niemiec najważniejszym wydarzeniem 1941 roku. Przesunięcie ciężaru wojny na terytoria wschodnie spowodowało stworzenie nowych rejonów wojny morskiej. ZSRR podjął bój z potęgą Niemiec hitlerowskich

⁶ Zadania korsarskie miały realizować dalej krążowniki pomocnicze. Jednak ich rola w walkach na Atlantyku była w porównaniu do wysiłku zbrojnego u-bootów marginalna.

⁷ Więcej na temat tej operacji patrz M. Skwiot, E. T. Prusinowska, *Operacja Rheinübung. Polowanie na Bismarcka*, Gdańsk 1999.

⁸ Według części historyków to właśnie działanie samolotów pokładowych w toku tej operacji było decydujące na osaczenie i w efekcie tego zatopienie niemieckiego okrętu liniowego.

⁹ W drugiej połowie roku 1941 w składzie Home Fleet znajdowały się lotniskowce „Victorious” i „Furious”, obok okrętu liniowego „King George V”, 2 krążowników i flotylli niszczycieli. W grudniu 1941 roku w składzie Home Fleet przebywał tylko jeden lotniskowiec, był to „Victorious”. Oprócz niego Brytyjczycy zgromadzili w tym zespole 3 okręty liniowe, 4 ciężkie krążowniki, 6 lekkich krążowników i 18 niszczycieli. W czerwcu 1942 roku nadal jeden lotniskowiec znajdował się w składzie Home Fleet, były to nadal „Victorious”. W styczniu 1943 roku Amerykanie przetrzucili do Wielkiej Brytanii swój zespół Task Force 22 chcąc wzmocnić brytyjskiego sojusznika w walkach na Atlantyku. W jego składzie znalazł się jeden lotniskowiec „Ranger”. Pod koniec wojny w składzie Home Fleet znajdowało się przejściowo nawet i pięć lotniskowców, z tego trzy były to lotniskowce uderzeniowe, a dwa eskortowe.

praktycznie osamotniony. Jediną drogą komunikacji między Aliantami zachodnimi i ZSRR pozostało morze i to w dodatku kontrolowane częściowo przez flotę i lotnictwo niemieckie. Północne fragmenty Morza Północnego znajdowały się w zasięgu działania lotnictwa niemieckiego z baz położonych w Norwegii¹⁰.

Niemcy po rozpoczęciu wojny ze Związkiem Radzieckim wzmocnili poważnie swoje siły w Norwegii, nie tylko w odniesieniu do wojsk lądowych, ale zwłaszcza lotnictwa. Podobnie też postąpiło dowództwo Kriegsmarine, które rozpoczęło przesuwanie do portów norweskich swoich okrętów¹¹. W początkowym okresie były to okręty podwodne, a później także duże jednostki artyleryjskie, z największym ówczesnie okrętem niemieckim, okrętem liniowym „Tirpitz”¹². Działania te spowodowane były stworzeniem tzw. „drogi północnej” przez Aliantów. Droga północna, była to trasa konwojów z portów angielskich do portów radzieckich. Konwoje wypływały, często jeszcze nie sformowane z portów szkockich, w rejon Islandii, gdzie były formowane i ruszały do Murmańska lub Archangielska. Konwoje te omijały od północy Norwegię, Przylądek Północny, a wraz z nimi znajdujące się tam bazy niemieckie. Latem konwoje te szły dalej na północ, wykorzystując cofanie się strefy wiecznych lodów. Jednak zimą konwoje musiały, praktycznie, defilować kilka dni i nocy niedaleko wybrzeży norweskich. I latem i zimą konwoje te znajdowały się w zasięgu działania lotnictwa niemieckiego¹³. O ile latem ten okres był wyraźnie krótszy, to długa zima arktyczna była dla tych operacji konwojowych śmiertelnym zagrożeniem.

Już w dwa miesiące po wybuchu wojny radziecko-niemieckiej do Archangielska z Wielkiej Brytanii wypłynął pierwszy konwój z zaopatrzeniem dla nowego sojusznika rodzącej się koalicji antyhitlerowskiej. W rejs wyszło sześć statków handlowych, jeden zbiornikowiec w osłonie trzech niszczycieli i kilku mniejszych jednostek. Jego przejście drogą północną skryto pod kryp-

¹⁰ O znaczeniu Norwegii dla prowadzonej wojny, oraz wysiłkach dla jej pozyskania patrz M. Franz, *Bohaterowie najdłuższych dni. Desanty morskie w drugiej wojnie światowej*, Warszawa 2011, s. 20-34.

¹¹ Przesuwano tam nie tylko wielkie okręty artyleryjskie, ale także znaczne ilości drobnoustrojów, które miały stanowić zagrożenie dla alianckich linii komunikacyjnych. O ich działalności patrz M. S. Sobański, M. Jarczyk, O. Myszor, *Schnellbooty w akcji*, cz. 2, Tarnowskie Góry 2011, s. 18-40.

¹² Ciekawą, choć skromną analizę tej jednostki przynosi praca R. C. Sterna, *German Battleships of World War II*, Carrollton 2004.

¹³ O jego powstaniu, rozwoju i działaniach, zwłaszcza na tym północnym akwenie patrz J. Ledwoch, *Niemieckie lotnictwo morskie 1939-1945*, Warszawa 1998.

tonimem „Derwisz”. Rejs zakończył się sukcesem, także i dlatego że stanowił zaskoczenie dla strony niemieckiej¹⁴.

Przeprowadzanie konwojów z zaopatrzeniem do ZSRR kosztowało Aliantów ogromne straty w tonażu handlowym i straty w posiadanych okrętach wojennych, które tonęły od ciosów torped łodzi podwodnych oraz bomb i torped lotniczych¹⁵. Niemcy zdawali sobie sprawę ze znaczenia tychże transportów i nieprzebierani w środkach by doprowadzić do ich zerwania. Wzmoczona działalność niemieckiego lotnictwa morskiego wynikała nie tylko z bliskości teatru działań od lądu i lotnisk, ale także chęci udowodnienia, że nawet nie mając lotniskowca można spokojnie operować siłami lotniczymi nad morzami i odnosić sukcesy nad przeciwnikiem¹⁶. Prowadziło to także do wniosków stronę aliancką. Alianci zdawali sobie sprawę, że tylko wprowadzenie lotnictwa do osłony konwojów może zasadniczo zmienić tę sytuację. Konwoje do ZSRR oznaczały ogromny wysiłek nie tylko dla marynarki wojennej i handlowej, ale i dla całego przemysłu Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Nikt nie mógł sobie pozwolić wysyłać ton sprzętu bojowego na wody północne bez odpowiedniej osłony, godząc się na jego utratę. Z drugiej strony, jasnym było, zwłaszcza dla brytyjskiej Admiralicji, że wprowadzenie na wody północne, do osłony konwojów lotniskowców uderzeniowych jest bezsensowne i zakończyć się może tylko niepotrzebnymi stratami¹⁷. Brytyjczycy, jednocześnie nie mogli pozwolić sobie na ciągłe straty i absolutnie niczym nieskrępowane działanie niemieckiego lotnictwa nad konwojami do Murmańska. Te wszystkie elementy spowodowały stworzenie,

¹⁴ M. Szopa, *Konwoje arktyczne*, [w:] *II wojna światowa. Wojna na morzu*, Warszawa 2009, s. 69.

¹⁵ Już w lipcu 1941 roku brytyjski zespół dokonał ataku na niemieckie bazy w Kirkenes i Petsamo. Zadanie to wykonały samoloty pokładowe z lotniskowców „Victorious” i „Furious”, A. Perepeczko, *Wojna za kręgiem północnym*, Gdańsk 1973, s. 82.

¹⁶ Strona niemiecka w toku drugiej wojny światowej nie wprowadziła do służby żadnego lotniskowca. Jedyną jednostką tej klasy wodowaną przez Niemców był „Graf Zeppelin”, który nigdy nie został ukończony, więcej patrz A. A. Чечин, Н. Н. Околов, С. Э. Шумилин, *Авианосец Третьего рейха Graf Zeppelin. История, конструкция, авиационное вооружение*, Moskwa 1995; S. Breyer, *Lotniskowiec Graf Zeppelin*, Gdańsk 2004; Tegoż, *The German Aircraft Carrier Graf Zeppelin*, Pensylwania 1989.

¹⁷ Doskonale pamiętali jak duże zagrożenie dla brytyjskich lotniskowców stanowiły w pierwszym okresie wojny niemieckie okręty podwodne. Działania tzw. grup poszukiwawczo-uderzeniowych doprowadziły do utraty lotniskowca „Couragerous” i zagrożenia utratą „Ark Royal”. Od 1939 roku niemieckie możliwości działania flota podwodną tylko wzrosły. Brytyjczycy musieli więc szukać innego rozwiązania dla osłony swoich konwojów na drodze północnej.

samodzielnego, nowego i bardzo oryginalnego teatru wojennego. Działania na drodze północnej, z Wielkiej Brytanii do portów radzieckich nad Morzem Białym, były połączeniem aktywnych i agresywnych operacji strony brytyjskiej, prowadzonych faktycznie dla uzyskania panowania na morzu, a z drugiej strony wykorzystywania przez flotę niemiecką słynnej koncepcji „flota w istnieniu”. Niemieckie duże okręty artyleryjskie stacjonujące w portach norweskich co prawda miały wychodzić w morze, czasami nawet szukać konwojów brytyjskich, jednak ich głównym zadaniem było zmuszanie Brytyjczyków do angażowania w działania na tym teatrze operacyjnym znaczących sił własnych.

W drugiej połowie sierpnia 1941 roku Brytyjczycy wysłali mały lotniskowiec „Argus”¹⁸, z 24 samolotami myśliwskimi Hurricane, w rejon Murmańska¹⁹. Siły te jednak nie miały operować aktywnie na wodach Morza Białego, zwłaszcza że wysłany tam lotniskowiec w tym czasie mógł odgrywać tylko rolę jednostki pomocniczej, dostarczającej jedynie samoloty w nakazany rejon operacyjny. „Argus” miał podrzucić samoloty z 151 Skrzydła Myśliwskiego na lotniska radzieckie, które miały operując z nich, wspomóc radzieckie lotnictwo myśliwskie w walce z hitlerowską Luftwaffe²⁰. „Argus” wykonał swoje zadanie bez przeciwdziałania przeciwnika²¹. 21 sierpnia z Islandii wypłynął niewielki konwój do Murmańska. W osłonie tego konwoju znalazł się jednak lotniskowiec uderzeniowy „Victorious”. Całością osłony dowodził kontradmirał Wake-Walker²². Kon-

¹⁸ Został on w tym celu przeniesiony z bazy w Gibraltarze. „Argus” najczęściej podczas II wojny światowej był wykorzystywany jako transportowiec lotniczy. Przewoził samoloty, które startowały z jego pokładu i lądowały w bazie lądowej, z której operowały w późniejszym okresie czasu. Rzadko „Argus” był kierowany do klasycznych działań dla swojej klasy okrętów.

¹⁹ Były to klasyczne, lądowe wersje tego samolotu myśliwskiego. Z czasem na lotniskowcach pojawiła się wersja morska tej maszyny. Były to Sea Hurricane Mk IIC, wyposażone w morską aparaturę radiową i hak do lądowania. Nigdy jednak nie była to pełnowartościowa maszyna lotnictwa pokładowego.

²⁰ Walki o Murmańsk były prowadzone nie tylko na wodach Morza Północnego i Morza Białego, nie tylko w powietrzu, ale także na lądzie. W ramach operacji „srebrny Lis” 65.000 żołnierzy niemieckich z XIX Korpusu Strzelców Górskich miało otoczyć i zablokować od strony lądu radziecki port. W efekcie, jak sądzono, stanie się on łatwym celem dla strony niemieckiej. Planu tego nie udało się zrealizować przez cały okres drugiej wojny światowej, A. Perepeczko, *Wojna za kręgiem północnym*, Gdańsk 1973, s. 81.

²¹ B. B. Schofield, *The artic convoy*, London 1977, s. 28.

²² Osłonę dla płynącego w pewnej oddali od konwoju „Victoriousa”, spełniały dwa krążowniki i kilka niszczycieli.

wój dotarł bez strat do Murmańska 12 września. Była to jednak jednorazowa operacja, obarczona zbyt wielkim ryzykiem by kierować ten lotniskowiec częściej na te wody. Bez strat do portów radzieckich dotarły także konwoje PQ-9, PQ-10 i PQ-11. Był to spory sukces, ale ryzyka przyszłych strat to nie zmniejszało.

Walki w rejonie Dalekiej Północy wymagały nadzwyczajnych środków zaradczych, zwłaszcza w zakresie użycia lotnictwa dla osłony sił konwojowych. Pewną metodą było wprowadzenie samolotów na statki, które wyposażano w katapultę i jeden samolot myśliwski. Statki takie nazywano CAM-Shipami²³. Jednak nie było to dobre i skuteczne rozwiązanie. Takich specjalnie wyposażonych statków nie mogło być zbyt wiele, a dodatkowo ich użycie mogło mieć charakter tylko jednorazowy. To zaś, przy intensywności działania niemieckiego lotnictwa, było rozwiązaniem bardzo nieskutecznym.

Innym i zdecydowanie lepszym rozwiązaniem miało się stać wprowadzenie na morskie pole walki lotniskowca eskortowego. Lotniskowce takie najczęściej były przebudowywane ze statków pasażerskich. Było to rozwiązanie korzystne także dlatego, że nowe jednostki pozyskiwano stosunkowo niewielkim kosztem i szybko. Taki lotniskowiec, wyposażony w eskadry samolotów, głównie myśliwskich, mógł towarzyszyć konwojowi na całej długości rejsu i osłaniać go przed atakami samolotów oraz w sposób istotny zmniejszać ryzyko uderzeń ze strony okrętów podwodnych²⁴. Pierwszym

²³ Były to statki wyposażone w katapultę startową i jeden samolot myśliwski (najczęściej był to Hawker Hurricane). Statek taki mógł w momencie szczególnie dla konwoju niebezpiecznym wyrzucić swojego myśliwca w powietrze, który atakując zniemacka niemieckie samoloty wprowadzał zamieszanie i zmniejszał ryzyko strat wśród jednostek konwoju. Samolot taki utrzymywał się w powietrzu do momentu gdy kończyło się paliwo, po czym pilot albo wodował albo skakał ze spadochronem. Było to wynikiem, nie wyposażenia z oczywistych przeszkód natury technicznej, CAM-Shipów w pokłady do lądowania. Metoda ta była dość kosztowna – jeden start – jeden samolot stracony, a zarazem mało efektywna. Samolot nie mógł zapewnić konwojowi osłony na całej długości jego rejsu a jedynie na jego małym fragmencie. Nie pomogło nawet wyposażenie kilku statków w konwoju w samoloty.

²⁴ Prawdziwą rewolucją w metodzie obrony konwojów i działaniach przeciw u-bootom było pojawienie się lotniskowca eskortowego. Pojawienie się lotniskowca eskortowego było wynikiem zapotrzebowania wojennego na tani, masowo produkowany lotniskowiec. Zarazem przypomniano sobie, że część pierwszych lotniskowców była jednostkami przebudowanymi ze statków. Postanowiono powrócić do tej koncepcji. Dzięki temu powstał mały, nieopancerzony lotniskowiec. Nadano mu nazwę eskortowy. Było to podobnie jak przy niszczycielu eskortowym oznaką jego zadań i mniejszej siły uderzeniowej wobec jednostek klasycznych w tej klasie.

lotniskowcem eskortowym wprowadzonym do służby w ramach Royal Navy był HMS „Audacity”²⁵. Była to jednostka przebudowana z niemieckiego statku towarowego „Hanower”, zdobytego przez okręty alianckie w rejonie San Domingo w lutym 1940 roku. Statek przebudowano i latem 1941 roku wprowadzono do służby. Na jego pokładzie zaokrętowano 802 Morski Dywizjon Lotnictwa Myśliwskiego, wyposażony w samoloty Grumman Martlet II²⁶.

Brytyjczycy w końcu kwietnia 1941 roku zamówili w stoczniach amerykańskich następnych dziesięć lotniskowców eskortowych. Do przebudowy wykorzystano w ich przypadku kadłuby statków o wyporności około 8.000 ton. Nowe lotniskowce miały zabierać 16 samolotów myśliwskich i 12 torpedowo-bombowych. Pierwszym z zamówionych okrętów okazał się HMS „Archer”, który wszedł do służby już listopadzie 1941 roku²⁷. W grudniu 1941 roku „Audacity” ruszył do pierwszej akcji bojowej. Został włączony w skład jednostek osłony konwoju HG-76, który szedł na trasie Wielka Brytania-Gibraltar²⁸. Samoloty myśliwskie bohatercko broniły konwoju. Pojawienie się lotniskowca w osłonie konwoju zaskoczyło Niemców, którzy postanowili za wszelką cenę zatopić brytyjską jednostkę. Ostatecznie udało im się zatopić „Audacity”, który poszedł na dno trafiony torpedami U-571. Za swój sukces zapłacili jednak utratą aż sześciu okrętów podwodnych. Rejs „Audacity”, choć zakończony utratą jednostki, dał brytyjskiej Admiralicji sporo wniosków, dzięki którym zdołali oni już w 1943 roku opanować sytuację na Atlantyku, w tym także na drodze północnej²⁹. Okazało się, że pojawienie się lotniskowców eskortowych, a tym samym samolotów na wodach

²⁵ Jednostka ta wypierała trochę ponad 10.000 ton, mogła przemieszczać się z prędkością 15 węzłów, przenosząc na swoim pokładzie 6 samolotów.

²⁶ Była to brytyjska odmiana bardzo dobrze znanego samolotu myśliwskiego F4F-3 Wildcat, który był podstawowym myśliwcem pokładowym US Navy w pierwszym okresie wojny na Pacyfiku. Był to dobry samolot myśliwski, spokojnie mogący podjąć skuteczne działania przeciwko niemieckiemu lotnictwu morskemu.

²⁷ Co warto zauważyć działo się to wszystko przed atakiem japońskim na Pearl Harbour, co świadczy o wzroście znaczenia lotnictwa pokładowego i dostrzeganiu jego roli przez Brytyjczyków, a po nich także i Amerykanów. Atak japoński choć stanowi moment przełomowy, to jednak jest też pośrednio wynikiem działania na obszarze atlantyckim i analiz doświadczeń brytyjskich.

²⁸ Obok konwojów transatlantyckich coraz ważniejsze były także konwoje idące z południa, poprzez Gibraltar, dostarczające towary i zaopatrzenie wojskowe do Wielkiej Brytanii. Jeden z takich konwojów HG-76, złożony z 32 statków osłaniany był przez 38 Grupę Eskortową. W jej ramach działał wspomniany tu lotniskowiec eskortowy „Audacity”, A. Perepeczko, *Bój o Atlantyk...*, s. 182-194.

²⁹ S. W. Roskill. *The War at Sea*, tom I, London 1954, s. 477-479.

dotąd nie objętych operowaniem alianckiego lotnictwa, było sporym zaskoczeniem dla dowódców niemieckich łodzi podwodnych.

Brytyjczycy w początkowym okresie prowadzenie konwojów do Murmańska nie mogli jeszcze skorzystać z pomocy lotniskowców eskortowych, jednak starali się możliwie często w skład ich osłony włączać lotniskowce uderzeniowe. Najczęściej jednak do tych zadań kierowali starsze jednostki, których ewentualna utrata mogła być dla nich mniej kosztowna. Konwój PQ-1 wyszedł z portów brytyjskich 11 października 1941 roku. W składzie jego osłony znalazł się lotniskowiec „Argus”. Już w pierwszy konwoju do Murmańska, wysyłanym w słynnej i okrytej chwałą serii PQ znalazł się lotniskowiec. „Argus”, jako jedyny był wtedy bez przydziału konkretnych działań, a z drugiej strony jego przydatność w innych rejonach była już mocno wątpliwa³⁰.

W związku z zwiększeniem się pomocy aliantów zachodnich dla ZSRR i w efekcie tego wzrostem znaczenia rejonu Morza Północnego, którym płynęły konwoje do Murmańska, Niemcy postanowili przerzucić w rejon Norwegii kilka dużych jednostek nawodnych. Wielki admirał E. Raeder liczył, że z czasem będą one mogły podjąć działania korsarskie na alianckich liniach zaopatrzeniowych. 22 lutego samoloty z „Victoriousa” przechwyciły niemiecki zespół złożony z pancernika kieszonkowego „Admiral Scheer” i krążownika ciężkiego „Prinz Eugen”. Niemieckie okręty zauważono idące z portów niemieckich do Bergen. Około 8.27 zostały one zbombardowane przez brytyjskie samoloty pokładowe. Pomimo dużej odwagi brytyjskich pilotów zdołały one przetrwać ten atak bez jakichkolwiek strat³¹. „Victorious” wysłany w ten rejon przez Brytyjczyków zaniepokojonych wzmocnieniem sił niemieckich, miał sparaliżować niemieckie poczynania i w miarę swoich możliwości uszkodzić, lub jeszcze lepiej zniszczyć, maksymalnie dużo jednostek Kriegsmarine.

Największym zagrożeniem był dla Brytyjczyków znajdujących się na tych wodach od pewnego czasu największy niemiecki okręt liniowy, czyli „Turpitz”. 26 lutego samoloty z „Victoriousa” przeprowadziły nalot przeciw „Tirpitzowi” znajdującemu się w Vest Fiordzie. Atak ten nie zakończył się jednak żadnym sukcesem³². Podobne efekty uzyskano 9 marca, kiedy to w rejon bazowania niemieckiej jednostki skierowano 12 torpedowych Alba-corów. Bardzo trudne warunki terenowe uniemożliwiały skuteczne podejście

³⁰ B. B. Schofield, *The artic convoy...*, s. 33.

³¹ H. i W. Trojca, *Krążowniki ciężkie klasy Admiral Hipper*, Seria Nautilus, nr 1, s. 42.

³² S. W. Roskill, *The War at Sea...*, s. 483.

do ataku a co za tym idzie zmniejszyły realne szanse na trafienie niemieckiego okrętu, który czuł się bardzo bezpieczny na wodach norweskich fiordów. Atak ten połączony był z próbą przeciwdziałania niemieckim planom uderzenia „Tirpitzem” na konwój PQ-12. Ataki lotnicze z „Victoriousa”, choć nie odniosły bezpośrednich skutków to ostudziły niemieckie zamierzenia. „Tirpitz” wyszedł co prawda ostatecznie z bazy, jednak nie odniósł żadnych sukcesów³³. Konwój okazał się być doskonale chronionym³⁴. Każda jednak taka operacja wymagała użycia znacznych sił, w tym także lotnictwa pokładowego. Dla Brytyjczyków odczuwających przez cały okres drugiej wojny światowej brak dostatecznej liczby lotniskowców, takie ich zaangażowanie w działania na szlakach do Murmańska i Archangielska było bardzo trudne do zaakceptowania.

Kolejne konwoje alianckie szły więc najczęściej bez bezpośredniej osłony lotniczej, a jedynie niektóre statki płynące w składzie konwoju były wyposażane w samoloty na katapultach (sygnalizowane wcześniej CAM-Shipy). W dalekiej osłonie pojawiał się jednak jakiś lotniskowiec, co było spowodowane zagrożeniem żeglugi na tej trasie przez czające się w norweskich fiordach okręty niemieckie. Nie miały one jednak zapewniać swoimi samolotami pokładowymi osłony konwojowi, a stanowić osłonę i wsparcie dla sił Royal Navy na wypadek wyjścia któregoś z niemieckich okrętów artyleryjskich w morze.

Jednym z przykładów takich operacji był konwój PQ-13. Osłaniany on był przez zespół Home Fleet, dowodzony przez admirała J. Toveya, w składzie którego znalazły się okręt liniowy „Duke Of York”, krążownik liniowy „Renown” i lotniskowiec „Victorious”, w osłonie mniejszych jednostek³⁵. Konwój ten doszedł jednak bez większych problemów do Murmańska. Trochę inny los spotkał konwój PQ-17. W początkowej fazie trasy osłaniany on był przez zespół floty, w którego składzie znalazł się zwyczajowo także jeden z brytyjskich lotniskowców. Był to ponownie „Victorious”, który po

³³ Konwój został minięty przez niemiecką jednostkę w gęstej mgłę, bardzo obfitych opadach śniegu i przy katastrofalnej widoczności. Niemcy nie posiadali dobrego wyposażenia radarowego i w takich warunkach byli faktycznie „ślepi” na morzu.

³⁴ W osłonie konwoju znajdował się okręt liniowy „King George V”, ciężki krążownik „Berwick”, a w niedalekiej odległości znajdował się zespół Home Fleet z okrętem liniowym „Duke Of York”, krążownikiem „Kenya” i 6 niszczycielami. Niemcy nie podjęli boju z eskadrami brytyjskimi. Samoloty z „Victoriousa” atakowały niemiecki okręt na podejściach do bazy w Vest Fiordzie.

³⁵ B. B. Schofield, *The artic convoy...*, s. 54.

prostu w tym czasie pozostawał w składzie Home Fleet³⁶. Konwój ten w dalszej fazie rejsu, na skutek błędnej decyzji brytyjskiej Admiralicji został rozproszony i w efekcie tego poniósł ogromne straty³⁷. Decyzja o rozproszeniu konwoju zapadła na skutek informacji o wyjściu w morze niemieckich jednostek nawodnych, w tym okrętu liniowego „Tirpitz” i uznaniu, że nie ma możliwości zapewnienia mu dostatecznej osłony ze strony sił Royal Navy³⁸.

Po fatalnych doświadczeniach z konwojem PQ-17, Brytyjczycy czasowo zawiesili kursowanie konwojów do Murmańska. Niestety zobowiązania wobec ZSRR, a zwłaszcza jej niekończące się potrzeby na materiały wojenne wymuszały na Brytyjczykach powrót do tych operacji. 2 września z Loch Ewe w Szkocji wypłynął następny konwój, był PQ-18. Otrzymał on bardzo silną osłonę. W składzie bliskiej osłony³⁹ znalazł się lotniskowiec eskortowy „Avenger”⁴⁰. Wśród statków płynął CAM-Ship „Empire Morn” z Hurricanem na katapultcie. W zespole dalekiej osłony znalazł się ponownie lotniskowiec uderzeniowy „Victorious”, który miał zapewnić temu zespołowi zabezpieczenie lotnicze i stanowić odwód w razie pojawienia się „Tirpitz” ponownie na morzu. Konwój pomimo falowych ataków niemieckiego lotnictwa doszedł do portu przeznaczenia. Niemcy rzucili przeciwko temu konwojowi znaczne siły lotnicze licząc, że uda im się go rozbić. Zapobiegły temu zwłaszcza samoloty pokładowe „Avengera”, które zestrzeliły podczas walk trzynaście niemieckich bombowców Junkers Ju-88 i Heinkel He-111⁴¹. Działania „Avengera” w osłonie tego konwoju w pełni potwierdziły słuszność brytyjskiej koncepcji oraz wpłynęły na pomyślne przeprowadzenie operacji, która po tragedii PQ-17 miała dla Brytyjczyków ogromne znaczenie od stro-

³⁶ Od czasu polowania na „Bismarka” Brytyjczycy starali się zawsze utrzymywać w składzie Home Fleet choć jeden lotniskowiec.

³⁷ R. Kaczkowski, *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986, s. 140-142.

³⁸ A. Perepeczko, *Wojna za kręgiem polarnym...*, s. 117-164; Tegoż, *Tragedia konwoju PQ-17*, Gdynia 1962.

³⁹ Składała się ona oprócz lotniskowca z krążownika, 2 krążowników przeciwlotniczych, 20 niszczycieli, 4 korwet, 3 trałowców i 2 okrętów podwodnych.

⁴⁰ Na jego pokładzie znalazły się trzy dywizjony: 802 i 883 wyposażone w samoloty myśliwskie Hurricane II C oraz 825 wyposażony w specjalnie przystosowane do zwalczania u-bootów samoloty torpedowo-bombowe Swordfish. Była to jednostka o wyporności 7.800 ton, rozwijający prędkość 17,5 węzła i mogący przenosić ok. 30 samolotów.

⁴¹ W tym rejsie na pokładzie lotniskowca znajdowało się 12 samolotów myśliwskich I dwa bombowo-torpedowe Swordfishy przystosowane do walki z okrętami podwodnymi.

ny psychicznej⁴². Okazało się, że samoloty pokładowe działającego z lotniskowca eskortowego mogą poważnie utrudnić działanie siłom przeciwnika⁴³. Co prawda jeszcze w toku tej operacji nie udało im się na stałe wywalczyć panowania w powietrzu nad konwojem, ale był to krok w dobrą stronę⁴⁴. W toku walk powietrzno-morskich toczonych w osłonie tego konwoju strąconych zostało łącznie 40 samolotów niemieckich i zatopione zostały 3 okręty podwodne. Jednocześnie utracono aż 13 statków. Zerwać się jednak operacji konwojowej stronie niemieckiej się nie udało.

Do końca 1942 roku na północnoatlantyckim teatrze działań wojennych, operował tylko lotniskowiec eskortowy „Avenger”, ale już w lutym 1943 roku, dołączył do niego następny czyli „Dasher”. Obie jednostki rozpoczęły działania w osłonie kolejnych konwojów do Murmańska. Pierwszym z nich, który osłaniany był przez „Dashera”, był JW-53⁴⁵. Konwój ten opuścił port brytyjski 15 lutego i po dwunastu dniach dotarł bez strat do Murmańska. Obecność samolotów pokładowych okazała się tu bardzo przydatna.

20 lutego 1944 roku wypłynął z portów brytyjskich konwój JW-57, składający się z 42 statków. Był to jeden z większych konwojów prowadzonych do Murmańska w tamtym czasie. W jego osłonie szedł lotniskowiec eskortowy „Chaser”⁴⁶. Siły dalszej osłony, składające się z trzech krążowników (jeden ciężki i dwa lekkie) mające konwojowi zapewnić jedynie osłonę przed siłami nawodnymi Niemiec, tym razem pozbawione zostały wsparcia ze strony lotniskowca uderzeniowego. Myśliwce z „Chasera” skutecznie przepędzały znad konwoju niemieckie samoloty rozpoznawcze i próbujące atakować statki bombowce. Konwój podczas rejsu utracił tylko jeden statek. Niemcy zapłacili za ten wątpliwy sukces utratą dwóch okrętów podwodnych i kilkunastu samolotów. Po raz pierwszy straty niemieckie przewyższyły stra-

⁴² B. B. Schofield, *The artic convoy...*, s. 108-115.

⁴³ Był to tym większy sukces jeśli wspomnimy, że na lotniskach norweskich Niemcy w tym czasie dysponowali prawie 100 samolotami torpedowymi i blisko 130 bombowcami dalekiego zasięgu. Była to potężna siła uderzeniowa, mogąca zdeorganizować wszelkie działania Royal Navy.

⁴⁴ A. Perepeczko, *Wojna za kręgiem polarnym...*, s. 171-178; Tegoż, *Wojna w obronie konwoju*, Gdynia 1961.

⁴⁵ Brytyjczycy w międzyczasie zmienili system kodowy konwojów na drodze północnej. Początkowo konwoje udające się do Murmańska oznaczano PQ-1, 2, 3,...; zaś powracające do portów brytyjskich QP-1,2,3,... Po zmianie konwoje do Murmańska oznaczano JW-53, 54, 55,...; zaś powracające z ZSRR RA-53, 54, 55,...

⁴⁶ Oprócz lotniskowca eskortowego w osłonie znajdowało się także 17 niszczycieli.

ty brytyjskie na północnej drodze konwojowej. Był to sygnał, że sytuacja na tym akwenie zaczęła się przechylać na stronę brytyjską. Alianci wprowadzając kolejne lotniskowce eskortowe do osłony konwojów na drodze do Murmańska położyli podwaliny pod swój sukces w walce w tym rejonie⁴⁷. Lotniskowiec „Chaser” miał osłaniać kolejny konwój do Murmańska, czyli JW-58, zostając na krótki czas etatowym lotniskowcem eskortowym na drodze północnej.

Brytyjczycy, co było już sygnalizowane, w rejonie Morza Północnego musieli ciągle utrzymywać znaczne siły morskie. Spowodowane to było obecnością „Tirpitz” i innych niemieckich okrętów artyleryjskich w fiordach norweskich⁴⁸. Brytyjczycy chcąc ostatecznie rozwiązać ten problem, postanowili przeprowadzić operację „Tungsten”, w wyniku której przestałaby istnieć „flota w trwaniu”⁴⁹. Zadanie zniszczenia „Tirpitz” powierzono zespołowi kontradmirała la Bisseta. Jego trzon stanowiły lotniskowce uderzeniowe „Victorious” i „Furious”. Wspomagać ich musiały lotniskowce eskortowe⁵⁰. O godzinie 4.15 3 kwietnia 1944 roku, wystartowały z pokładów brytyjskich lotniskowców 21 samolotów torpedowych typu Barracuda wraz z myśliwcami Hellcat i Wildcat jako ich osłoną. Około godziny 5.00 z pokładów lotniskowców wystartowała druga fala uderzeniowa. Złożona była z 21 samolotów torpedowych Barracuda i 40 myśliwców osłony. Samoloty nadleciały nad cel nie wykryte i całkowicie zaskoczyły niemiecką obronę przeciwlotniczą. Podczas ataku pierwszej fali „Tirpitz” został trafiony dziewięciokrotnie. Druga fala ataku dokonała podobnych zniszczeń. Ogólnie niemiecki okręt liniowy został trafiony piętnastoma bombami i poważnie uszkodzony. Niestety żadna z bomb nie przebiła potężnego pokładu pancernego.

⁴⁷ B. B. Schofield, *The arctic convoy...*, s. 185-187.

⁴⁸ Był to ostatni wielki okręt niemiecki w tym rejonie po zatopieniu przez Brytyjczyków niemieckiego krążownika liniowego „Schrannerhorst” podczas bitwy w rejonie Nordkappu 26 grudnia 1943.

⁴⁹ Podjęcie tej operacji było także efektem nieskuteczności podejmowanych dotąd prób zatopienia niemieckiego okrętu liniowego. Takim niepowodzeniem zakończyła się próba jego zatopienia w oparciu o miniaturowe okręty podwodne typu „XE”. We wrześniu 1943 roku okręty „X-6” i „X-7” próbowały zatopić „Tirpitz”. Niestety bez powodzenia. J. Nowak, *„Tirpitz” początek końca*, Gdynia 1960.

⁵⁰ Było to spowodowane tym, że brytyjskie lotniskowce prznosiły na swoich pokładach stosunkowo niewiele samolotów pokładowych. O ile amerykańskie lotniskowce klasy „Essex” mogły zmieścić ich ponad 90, japońskie jak choćby „Zuikaku” także blisko tej liczby, to Brytyjczycy nie byli w stanie realnie operować grupami bojowymi większymi niż 50 maszyn. To poważnie ograniczało ich możliwości bojowe. Miało to znaczenie szczególnie duże przy takich operacjach jak próba zniszczenia „Tirpitz”.

nego i okręt nie został zatopiony. Ogromne były też straty osobowe sięgające 122 ludzi zabitych i 316 rannych. „Tirpitz”, choć poważnie uszkodzony nadal pozostawał zdolny do podjęcia działań wojennych w przyszłości. Uszkodzenia spowodowały jednak, że na jakiś czas został wyłączony z aktywnych działań⁵¹. Ataki lotnicze z lotniskowców na „Tirpitz” powtarzały się jeszcze kilkakrotnie. „Tirpitz” atakowały początkowo samoloty z „Victoriousa” i „Furiosa”, a później także z pokładów lotniskowców „Indomitable” i „Indefatigable”. Jednak i w tych przypadkach pancierz „Tirpitz” zniósł trafienia bombami. Tylko nadbudówki „Tirpitz” odnosiły kolejne uszkodzenia⁵².

Obok działań skierowanych przeciwko niemieckim okrętom artyleryjskim próbowano zwalczać lotnictwem pokładowym przybrzeżną żeglugę wroga, oraz paraliżować wszelki ruch morski pomiędzy fiordami. Samoloty pokładowe z lotniskowca „Victoriousa” zatopiły 3 statki w rejonie Bodo, zaś sam lotniskowiec pozostał na wodach norweskich do początku czerwca tego roku⁵³.

Walki w rejonie Morza Północnego nie ustawały. Lotniskowiec eskortowy „Fenser” 1 i 2 maja zatopił trzy niemieckie u-booty U-277, U-674, U-959, oraz osłonił powracający z Murmańska konwój RA-59. W osłonie konwoju JW-59 walczyły aż dwa lotniskowce eskortowe („Vindex” i „Striker”). Konwój przeszedł do Murmańska bez strat⁵⁴. Trasy do Murmańska stały się w tym czasie tak bezpieczne, że w rejs do tej radzieckiej bazy wyruszył zwarty zespół Home Fleet. W jego składzie szły lotniskowce uderzeniowe „Formidable”, „Furious” i „Indefatigable”, oraz dwa lotniskowce eskortowe „Trumpeter” i „Nabob”. Wizyta w Murmańsku tego potężnego zespołu floty brytyjskiej przebiegła spokojnie, a okręty w drodze do i z Murmańska dodatkowo ochraniały konwoje znajdujące się właśnie na tej trasie⁵⁵.

31 października ruszył w rejs konwój JW-61, który przetransportowywał 11.000 byłych jeńców radzieckich, których wojska alianckie wyzwoliły podczas ofensywy w Europie Zachodniej. Konwój ten choć mały, złożony

⁵¹ „Tirpitz” zatopią ostatecznie samoloty typu Lancaster wyposażone w tonowe bomby. „Tirpitz” zatonię 12 listopada 1944 roku.

⁵² Ataki przeprowadzano: 28 maja, 17 lipca, 22 sierpnia, 24 sierpnia i 29 sierpnia.

⁵³ G. B. Mason, *HMS VICTORIOUS - Illustrious-class Fleet Aircraft Carrier*, <http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-04CV-Victorious.htm>.

⁵⁴ B. B. Schofield, *The artic convoy...*, s. 193.

⁵⁵ Były to konwoje JW-60 i konwój powrotny.

tylko dwa statki, otrzymał poważną osłonę, wśród której znalazł się lotniskowiec eskortowy „Campania”⁵⁶. Konwój doszedł do portów radzieckich bez przeszkód. Następny konwój JW-62 wyszedł w osłonie dwóch lotniskowców eskortowych „Campania” i „Naraina”. Pomimo groźnych ataków i to zarówno ze strony samolotów niemieckich, jak i ze strony okrętów podwodnych, dotarł on na czas i to bez większych strat. Powrotny konwój RA-62 także był gwałtownie atakowany przez Niemców. W jego osłonie zasłużył się lotniskowiec eskortowy „Vindex”. Niemcy pod koniec roku 1944 przypuścili ostatni większy szturm na konwoje do Murmańska. W efekcie tego następane konwoje, czyli JW-64 osłonie którego szły lotniskowce eskortowe „Campania” i „Naraina” i powrotny RA-64, także osłaniany przez te dwa lotniskowce eskortowe, również musiały toczyć ostre boje we własnej obronie. System osłony konwojów był wtedy jednak już tak dopracowany, a załogi tak doświadczone, że Brytyjczycy przetrwali tą falę niemieckich ataków bez większych strat. Ostatnie konwoje szły do Murmańska już w 1945 roku⁵⁷. Także i one były osłaniane przez lotniskowce eskortowe⁵⁸.

Był to już koniec walk w tym rejonie. Brytyjczycy wygrali wielką batalię na drodze północnej, głównie dzięki wprowadzeniu lotniskowców eskortowych, a przez to lotnictwa pokładowego do osłony konwojów. Bez osłony lotniczej na całej trasie konwoje do Murmańska traciłyby duże ilości statków do ostatnich dni wojny. Zwycięstwo w walkach konwojowych na drodze północnej, było niezwykle ważnym elementem składowym w całym wysiłku Sprzymierzonych podczas ostatniej wojny światowej. Był to jeden z tych morskich teatrów działań wojennych, gdzie użycie lotniskowców okazało się nie tylko przydatne, ale i decydujące dla odniesienia zwycięstwa.

Doświadczenia z walk na drodze północnej i konwojowania statków do Murmańska były wykorzystywane przez Brytyjczyków także na centralnym Atlantyku. Konwoje ze Stanów Zjednoczonych, ze sprzętem wojennym dla Wielkiej Brytanii, a później także transport wojsk amerykańskich na Wyspy Brytyjskie w ramach przygotowań do otworzenia drugiego frontu w Europie, były dla Brytyjczyków i Amerykanów równie ważne, jeśli nawet nie

⁵⁶ Nikt nie zamierzał tym razem ryzykować jakichkolwiek strat. Przetransportowanie uwolnionych radzieckich żołnierzy bezpiecznie miało dla Brytyjczyków bardzo duże znaczenie. Inną sprawą był fakt, że znacząca ich część i tak miała pozostać na Dalekiej Radzieckiej Północy na długie lata.

⁵⁷ JW-64 i RA-64 także szły już w styczniu 1945 roku.

⁵⁸ Były to JW-65, JW-66 i JW-67. W ich osłonie znalazły się lotniskowce eskortowe „Campania”, „Vindex” i „Premier”.

ważniejsze od konwojów do Murmańska. Stąd trudno się dziwić, że te konwoje otaczano szczególną opieką. Dodatkowo na trasach tych konwojów czyhały duże ilości niemieckich łodzi podwodnych, które starały się sparaliżować ruch konwojowy na tym akwenie. Walka z niemiecką flotą podwodną była najdłuższą bitwą morską w toku drugiej wojny światowej. Dla odniesienia w niej zwycięstwa przez Aliantów, koniecznym było opanowanie tego akwenu przez lotnictwo. Ogromną rolę w tym względzie miały odegrać samoloty pokładowe i to ponownie działające z lotniskowców eskortowych⁵⁹.

Konwoje ze Stanów Zjednoczonych szły w osłonie głównie amerykańskich lotniskowców eskortowych⁶⁰. Konwój HX-235 osłaniał lotniskowiec „Bogue”, zaś HX-237 brytyjski „Biter” dowodzony przez komandora E. M. C. Abel-Smith’a. Swordfishy działające z pokładu „Bitera” atakowały niemieckie u-booty i uszkodziły jeden z nich, czyli U-456. „Biter” prowadził także walki osłonowe w obronie konwoju ONS-7 i następnych kilku⁶¹. Była to jednostka mocno eksploatowana także i dlatego, że jej zespół lotniczy uznawany była za jeden ze skuteczniejszych spośród tych którym przyszło walczyć na atlantyckim teatrze operacyjnym.

Konwój HX-239 osłaniały wspólnie lotniskowce eskortowe: brytyjski „Archer” i amerykański „Bogue”⁶². Współpraca amerykańsko-brytyjska, była w tym okresie skuteczną metodą na zmniejszanie zagrożenia ataków na konwoje, zwłaszcza że sama Royal Navy nie była w stanie wystawić dostatecznej liczby okrętów tej klasy. Dla Amerykanów tymczasem Atlantyk nadal pozostawał drugorzędny rejonem działań ich floty i współpraca z Brytyjczykami była im bardzo na rękę. Działania w 1943 roku, prowadzone były już przy opanowanej sytuacji za strony Aliantów i coraz większych stratach ze strony Niemców⁶³. W zasadniczy sposób na taki właśnie obrót sytuacji

⁵⁹ Miały się one okazać skuteczną bronią przeciwko okrętom podwodnym, gdyż były nie tylko tanie w budowie, ale również bardzo skuteczne poprzez przenoszone na ich pokładach samoloty pokładowe.

⁶⁰ Konwoje idące z Halifaxu w Kanadzie do Wielkiej Brytanii ukrywane były pod kryptonimem „HX”, zaś w drugą stronę „ON”, A. Perepeczko, *Bój o Atlantyk*, Warszawa 1995, s. 172.

⁶¹ S. E. Morison, *History of United States Naval Operations In World War II*, vol. X, *The Atlantic Battle Won, May 1943-May 1945*, Boston 1947, s. 76-83.

⁶² R. C. Stern, *Escort Carriers in action*, Carrollton 1996, s. 9-10.

⁶³ Bitwa o Atlantyk była w tym czasie już właściwie wygrana. Niemcy miesięcznie tracili coraz więcej swoich okrętów podwodnych, przy jednocześnie zmniejszających się ich sukcesach. Okazało się, że nie tylko niemożliwym było przerwanie atlantyckich tras konwojowych, ale w pewnej perspektywie w ogóle działanie na ich niemieckich łodzi podwodnych stało się nierealne.

miało pojawienie się lotniskowców eskortowych w bezpośredniej osłonie konwojów oraz zapewnianie przez nie osłony konwojom na całej trasie. Niemieckie łodzie podwodne nie mogły już bezkarnie działać w centralnych rejonach Atlantyku i przez to dziesiątkować statki aliantów. Samoloty pokładowe wraz z radarem, coraz powszechniej stosowanym do walki z niemieckimi łodziami podwodnymi, zdołały przechylić szalę w walce o zwycięstwo na Atlantyku na stronę Aliantów. W 1943 roku powoli zaczęły sobie zdawać z tego sprawę obie strony.

Między czerwcem a sierpniem 1943 roku Alianci stoczyli kilka bitew w osłonie swoich konwojów atlantyckich. W czerwcu w obronie konwoju GUS-7A samoloty z lotniskowca „Bogue” zatopiły dwa niemieckie u-booty U-217 i U-118. W lipcu i sierpniu w walkach obronnych, podczas eskortowania konwojów GUS-9, GUS-10, UGS-12 i GUS-13 samoloty operujące z lotniskowców „Bogue”, „Core” i „Sante” posłały na dno kolejne dziewięć niemieckich łodzi podwodnych. Konwoje w tym czasie przestały ponosić duże straty⁶⁴. W październiku 1943 roku w osłonie konwojów UGS-21 i GUS-18 lotniskowiec eskortowy „Block Island”⁶⁵ zatopił niemiecki okręt podwodny „U-220”⁶⁶. Niemcy zostali zmuszeni do działania w ukryciu, bez możliwości wyjścia na powierzchnię. Ich dotychczasowa taktyka „wilczych stad” stała się tylko wspomnieniem. Nie było już szans na swobodne operowanie nie tylko w obrębie konwoju, ale także w dość szerokim jego otoczeniu. W każdej chwili na niemiecki okręt czyhały samoloty, permanentnie operujące w rejonie przemieszczania się konwoju.

Konwoje atlantyckie, chroniły nie tylko siły bezpośredniej osłony, ale także i pośrednio grupy poszukiwawczo-uderzeniowe. Na początku 1943 roku Alianci powrócili do pomysłu ofensywnego operowania przeciwko niemieckim okrętom podwodnym. W tym celu stworzyli grupy poszukiwawczo-uderzeniowe, których trzonem były lotniskowce eskortowe. Lotniskowce eskortowe, posiadające dobrze wyszkolone załogi samolotów, które wyposażone były w nowoczesne środki wykrywania okrętów podwodnych, w tym oczywiście radary, mogły podjąć skuteczną walkę z niemieckimi jednostkami. Działania tych grup doprowadziły do ostatecznego załamania się nie-

⁶⁴ S. E. Morison, dz. cyt., s. 118-127.

⁶⁵ Był to jeden ze skuteczniejszych lotniskowców eskortowych zwalczających niemieckie okręty podwodne. Pełen spis sukcesów lotnictwa pokładowego z niemiecką flotą podwodną w latach 1943-1945 patrz, M. Franz, *Bohaterowie najdłuższych dni...*, Aneks 2, s. 293-294.

⁶⁶ S. E. Morison, dz. cyt., s. 156-157.

mieckich planów na Atlantyku, wyniszczenia niemieckiej floty podwodnej, oraz w końcu wojny do sparaliżowania wszelkich niemieckich poczynąń na otwartym oceanie. Lotniskowce eskortowe nadawały się do tego typu zadań znakomicie i w pełni potwierdziły słuszność brytyjskiej i amerykańskiej koncepcji działań morskich⁶⁷.

Pierwsza taka grupa została zorganizowana w lutym 1943 roku. W jej składzie znalazł się amerykański lotniskowiec eskortowy „Bogue”⁶⁸. Brytyjczycy początkowo zbyt zajęci zadaniami obrony konwojów na północy, nie stworzyli swojej grupy uderzeniowo-poszukiwawczej⁶⁹. Ostatecznie to amerykańskie lotniskowce eskortowe przejęły kompleks zadań związanych z wykrywaniem i niszczeniem zgrupowań niemieckich łodzi podwodnych. W lipcu i sierpniu działające w takich grupach lotniskowce eskortowe „Bogue”, „Card”, „Core”, „Santee”, „Badger” i „Block Island” zdołały zatopić 15 u-bootów, w tym aż osiem podwodnych zbiornikowców. Ta ostatnia strata była szczególnie dotkliwa dla Niemców, gdyż zmusiła ich do wycofania pozostałych jednostek z centralnego i południowego Atlantyku, wobec niemożliwości zaopatrywania ich w paliwo i żywność. Oznaczało to dla Niemców załamanie się ofensywy podwodnej 1943 roku⁷⁰. Bez użycia lotniskowców eskortowych i ich samolotów pokładowych nie byłoby to możliwe do uzyskania⁷¹.

We wrześniu 1943 roku Brytyjczycy wprowadzili na wody centralnego Atlantyku specjalnie sformowaną grupę uderzeniową lotniskowców eskortowych, którą dowodził kontradmirał P. Vian. Jednostki tej grupy, lotniskowce eskortowe „Unicorn”, „Battler”, „Attaker”, „Hunter” i „Stalker”, w osłonie trzech krążowników i dziesięciu niszczycieli miały prowadzić

⁶⁷ Szczególnie ważne było pojawienie się alianckich samolotów nad głowami marynarzy statków handlowych idących w konwojach. Pojawienie się osłony z powietrza miało ogromne znaczenie psychologiczne w tej jednej z najdłuższych bitew morskich drugiej wojny światowej. Wojna prowadzona była we wszelkich możliwych aspektach. By odnieść zwycięstwo wykorzystywano wszelkie możliwości. Lotniskowiec eskortowy był bardzo cennym uzbrojeniem wprowadzonym przez Aliantów w toku tychże działań wojennych.

⁶⁸ S. E. Morison, dz. cyt., s. 20.

⁶⁹ Dodatkowo wolny w tym czasie, tzn. pozostający bez konkretnego przydziału, brytyjski lotniskowiec eskortowy „Dasher” spłonął po wybuchu paliwa lotniczego u ujścia Clyde.

⁷⁰ S. E. Morison, dz. cyt., s. 114-116.

⁷¹ C. G. Reynolds, *Flugzeugträger im 1. und 2. Weltkrieg*, Bindlach 2002, s. 123-127.

działania ofensywne przeciw okrętom podwodnym⁷². Od początku okazało się, że decyzja o utworzeniu i skierowaniu do działań tej grupy uderzeniowej było bardzo zasadne. Faktycznie oczyściła ona swój rejon operacyjny z niemieckich okrętów podwodnych.

Między 3 a 20 października 1943 roku lotniskowce eskortowe „Card” i „Core” działały w rejonie centralnego Atlantyku⁷³. W wyniku ich działalności rozbita została niemiecka grupa okrętów podwodnych „Foxyer”. Obydwa lotniskowce włączały się także w obronę poszczególnych konwojów, które przechodziły przez ich strefy operacyjne⁷⁴.

Okres drugiej połowy 1943 roku był czasem szczególnie intensywnych działań alianckich grup poszukiwawczo-eskortowych. W tym czasie w każdym tygodniu dochodziło do starć z niemieckimi łodziami podwodnymi. Samoloty pokładowe nie tylko osłaniały konwoje, ale prowadziły wymiatania ster w rejonie szlaków komunikacyjnych. Przynosiło to efekty w postaci nie tylko zmniejszania się liczby niemieckich okrętów gotowych do walki, ale także potęgującego się po stronie niemieckiej przekonania, że nie ma takiego miejsca na oceanie, gdzie mogą być bezpieczni i nie docierają samoloty przeciwnika⁷⁵.

Na początku listopada 1943 roku amerykański lotniskowiec eskortowy „Boire” stoczył swój ostatni bój z niemieckim u-bootami. W jego wyniku lotniskowiec został zatopiony przez U-405 2 listopada. Okręt po krótkiej akcji ratunkowej poszedł na dno o godzinie 9.00⁷⁶. Była to jedna z niewielu strat okrętów tego typu w toku drugiej wojny światowej. Dla Aliantów była to strata ważna, ale nie decydująca dla przebiegu działań wojennych. Produkcja lotniskowców eskortowych prowadzona była w tym czasie w takim tempie, że takie straty, trudne przecież do uniknięcia w toku wojny, można było już szybko uzupełniać⁷⁷.

W listopadzie i grudniu 1943 roku, bardzo intensywne działania na Atlantyku prowadził także amerykański lotniskowiec eskortowy „Bogue”⁷⁸.

⁷² J. Creswell, *Sea Warfare 1939-1945*, London-New York 1950, s. 216.

⁷³ Były to lotniskowce klasy „Bogue”, liczącej 10 jednostek i będącej podstawą amerykańskiej ofensywy skierowanej przeciw niemieckim okrętom podwodnym, A. Preston, *Jane's Fighting Ships of World War*, London 1989, s. 271.

⁷⁴ S. E. Morison, dz. cyt., s. 159-162.

⁷⁵ J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1970, s. 365-366.

⁷⁶ S. E. Morison, dz. cyt., s. 162-167.

⁷⁷ Kwestia produkcji wojennej, oraz kosztów prowadzenia wojny nie znalazła dotąd właściwe ujęcia w historiografii. Próba przyjrzenia się tej tematyce jest zbiór studiów *Ekonomia a wojna. Studia i szkice*, red. nauk. M. Franz, Toruń 2011.

⁷⁸ S. E. Morison, dz. cyt., s. 168-170.

Działająca w rejonie Azorów grupa poszukiwawczo-uderzeniowa US Navy, z lotniskowcem „Block Island”, w ciągu jednego dnia, 1 marca, zatopiła w tym rejonie dwa niemieckie u-booty, zaś po skierowaniu się na południowy Atlantyk kolejne trzy. W początkach 1944 roku amerykańskie grupy poszukiwawczo-uderzeniowe dalej prowadziły patrole bojowe na centralnym i południowym Atlantyku. Podobne patrole, z równym szczęściem, prowadzono także i w drugiej połowie tego roku. 11 czerwca USS „Croatan” zatopił „U-490”, 2 lipca USS „Salamons” zatopił „U-233”, zaś USS „Wake Island” zatopił 2 lipca „U-543”. Dodatkowo te trzy lotniskowce eskortowe, działające samodzielnie w składach swoich grup uderzeniowych, wykryły i zatopiły jeszcze trzy inne okręty podwodne, w tym jeden japoński. Ten ostatni odnaleziony i zatopiony został w rejonie Afryki. Walki z u-bootami trwały przez cały 1944 rok⁷⁹. W 1945 roku walki na Atlantyku poważnie osłabły. Ilość niemieckich okrętów podwodnych uległa poważnemu zmniejszeniu. Pomimo tego zdarzały się jeszcze sukcesy alianckim grupom uderzeniowo-poszukiwawczym. Nie można było także uniknąć strat. W lutym 1945 roku „U-482” zdołał uszkodzić lotniskowiec eskortowy „Thane”, jednak już następnego dnia za swój sukces musiał ciężko odpokutować. Został zatopiony przez jednostki Royal Navy. Działanie na wodach otwartego Atlantyku, podobnie zresztą jak na wodach Zatoki Biskajskiej i ujścia Kanału La Manche do Atlantyku, było dla u-bootów w 1945 roku bardzo ryzykowne i często kończyły się zatopieniem niemieckich okrętów. W kwietniu-maju 1945 roku Amerykanie postanowili przeprowadzić operację „Teardrop”. Miała ona na celu zahamowanie planowanej przez Kriegsmarine ostatniej ofensywy u-bootów na Atlantyku. Alianci wiedzieli o niemieckich przygotowaniach prowadzonych na wodach Morza Bałtyckiego, gdzie szkolono nowe kadry niemieckiej floty podwodnej. Równocześnie w portach niemieckich szykowano do wyjścia w morze nowe, dużo doskonalsze wersje okrętów podwodnych. Wobec ewentualnego zagrożenia ich wyjściem w morze, postanowiono przedsięwziąć środki zaradcze. Stworzono dwie linie dozorowe, w których elementem centralnym były lotniskowce eskortowe. Samoloty działające z ich pokładów miały wykryć i zniszczyć wszystkie niemieckie okręty podwodne, które zdecydują się podjąć próbę przedarcia się na Atlantyk.

⁷⁹ Zatopione zostały między innymi: „U-709”, „U-603”, „U-801”, „U-1059”, „U-505”. Amerykanie stracili w tych walkach kolejny lotniskowiec eskortowy „Block Island”, zatopiony salwą dwóch torped z „U-549”.

W grupie północnej znalazły się lotniskowce eskortowe „Mission Bay” i „Croatan”, każdy z nich w osłonie czterech niszczycieli. Przed nimi znajdowała się jeszcze linia dozoru stworzona przez 14 niszczycieli. W grupie południowej lotniskowce eskortowe „Core” i „Bogue” wraz z 22 niszczycielami. Grupa południowa działała między 11 a 21 kwietnia 1945 roku zdołała zatopić dwa u-booty. Pozostałe niemieckie jednostki zawróciły. Grupa południowa działająca między 20 kwietnia a 2 maja wyłapała i zatopiła cztery niemieckie łodzie podwodne. Była to ostatnia większa operacja sił alianckich na Atlantyku.

Bitwa o Atlantyk po prawie sześciu latach zmagania została zakończona zwycięstwem Aliantów. Wielką rolę w odniesieniu tego zwycięstwa miały lotniskowce, na tym akwenie głównie lotniskowce eskortowe, które były produktem drugiej wojny światowej. Alianci wykorzystali najlepsze i najskuteczniejsze środki prowadzenia działań wojennych na morzu i dzięki temu oraz konsekwencji z jaką starali się je wykorzystywać, zdołali odnieść zwycięstwo w tej jednej z najkrwawszych bitew drugiej wojny światowej. Użycie lotniskowców w drugiej fazie bitwy o Atlantyk pozbawione było schematyzmu. Stosowano je nie tylko jako siłę uderzeniową skierowaną przeciwko niemieckim okrętom wojennym, ale także jako wyraźne wsparcie i osłonę dla własnych operacji. Oczywiście same lotniskowce nie zdołałyby wywalczyć dla Aliantów panowania na morzu, ale bez ich udziału walka o opanowanie wód atlantyckich była by dużo trudniejsza i prawdopodobnie kosztowałaby więcej strat własnych. Lotniskowce, w tym także ta ich tańsza wersja, a więc lotniskowce eskortowe, okazały się być sprawnym i nowoczesnym środkiem bojowym na ówczesnym morskim polu walki.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Breyer S., *Lotniskowiec Graf Zeppelin*, Gdańsk 2004.
- [2] Breyer S., *The German Aircraft Carrier Graf Zeppelin*, Pennsylvania 1989.
- [3] Creswell J., *Sea Warfare 1939-1945*, London-New York 1950.

-
- [4] Чечин А. А., Околелов Н. Н., Шумилин С. Э., *Авианосец Третьего рейха Graf Zeppelin. История, конструкция, авиационное вооружение*, Moskwa 1995.
- [5] *Ekonomia a wojna. Studia i szkice*, red. nauk. M. Franz, Toruń 2011.
- [6] Franz M., *Bohaterowie najdłuższych dni. Desanty morskie w drugiej wojnie światowej*, Warszawa 2011.
- [7] Franz M., *Okręty lotnicze pierwszej wojny światowej*, Gdynia 2009.
- [8] Franz M., *Lotniskowce jako nowa broń na atlantyckim teatrze wojennym w okresie od 03 września 1939 do 06 grudnia 1941*, [w:] *Druga wojna światowa w Europie 1939-1945 – aspekty militarne*, red. H. Królikowski, P. Matusak, Siedlce 2007, s. 191-210.
- [9] Franz M., *Lotniskowce w walce o panowanie na Morzu Śródziemnym (1939-1941)*, [w:] *Historia wojskowości XX wieku. Księga pamiątkowa z okazji 50-lecie pracy zawodowej prof. dr. hab. Lecha Wyszczelskiego*, red. Nauk. A. Niewęłowska, M. Wiśniewska, Siedlce 2010, s. 293-308.
- [10] Franz M., *Lotniskowce na śródziemnomorskim teatrze działań wojennych w drugim okresie wojny (grudzień 1941 – październik 1944)*, w druku.
- [11] Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986.
- [12] Ledwoch J., *Niemieckie lotnictwo morskie 1939-1945*, Warszawa 1998.
- [13] Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1970.
- [14] Mason G. B., *HMS VICTORIOUS – Illustrious-class Fleet Aircraft Carrier*, <http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-04CV-Victorious.htm>
- [15] Morison S. E., *History of United States Naval Operations In World War II*, vol. X, *The Atlantic Battle Won, May 1943-May 1945*, Boston 1947.
- [16] Nowak J., „*Tirpitz*” *początek końca*”, Gdynia 1960.
- [17] Perepeczko A., *Wojna za kręgiem północnym*, Gdańsk 1973.
- [18] Perepeczko A., *Tragedia konwoju PQ-17*, Gdynia 1962.

- [19] Perepeczko A., *Bój o Atlantyk*, Warszawa 1995.
- [20] Preston A., *Jane's Fighting Ships of World War*, London 1989.
- [21] Reynolds C. G., *Flugzeugträger im 1. und 2. Weltkrieg*, Bindlach 2002.
- [22] Roskill S. W., *The War at Sea*, vol. I-II, London 1954.
- [23] Schofield B. B., *The artic convoy*, London 1977.
- [24] Sobański M. S., Jarczyk M., Myszor O., *Schnellbooty w akcji*, cz. 2, Tarnowskie Góry 2011.
- [25] Stern R. C., *German Battleships of World War II*, Carrollton 2004.
- [26] Stern R. C., *Escort Carriers in action*, Carrollton 1996.
- [27] Skwiot M., Prusinowska E. T., *Operacja Rheinübung. Polowanie na Bismarcka*, Gdańsk 1999.
- [28] Szopa M., *Konwoje arktyczne*, [w:] *II wojna światowa. Wojna na morzu*, Warszawa 2009.
- [29] Trojca H. i W., *Krążowniki ciężkie klasy Admiral Hipper*, Seria Nautilus, nr 1, brw.

AIRCRAFT CARRIERS IN SECOND PHASE OF THE BATTLE OF ATLANTIC (1942-1945)

ABSTRACT

The second phase of the Battle of the Atlantic in 1942-1945 was characterized by taking the initiative by the Allies. Within the frameworks of this offensive, aircraft carriers which were able to dominate the sea battlefield, became the main force of the British and American fleet. Not only did they force the German submarines of the Atlantic to retreat but they also contributed to a defeat of above-water forces of Kriegsmarine. At the same time, without a support of aircraft carriers, it is difficult to imagine an operation of transferring soldiers and military supplies from the USA to Great Britain and as the effect opening in 1944 the second front in Normand, held so dextrously. Development of aircraft carriers and their active usage let the Allies win the Battle of the Atlantic faster and more dextrously.

Keywords:

Battle of Atlantic, aircraft carriers, sea war, world war II, sea operations 1939-1945.

Recenzent prof. dr hab. Antoni Komorowski
prof. dr hab. Zbigniew Machaliński