

JAROSŁAW DZIUBIŃSKI  
Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie

## KONCEPCJA KRĄŻOWNIKA LINIOWEGO JAKO PRÓBA ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

BATTLECRUISER – A CONCEPT OF A WARSHIP  
SECURING SEA DOMINANCE

### ABSTRAKT

Artykuł jest analizą koncepcji powstania krążowników liniowych jako klasy okrętów uniwersalnych, w okresie I wojny światowej. Miały one być jednocześnie silnie uzbrojone i zdolne do toczenia bitwy z okrętami liniowymi wroga a jednocześnie dość szybkie, aby zwalczać krążowniki atakujące żeglugę – taką koncepcję przyjęli, pracując równolegle, Japończycy oraz Brytyjczycy. Inną koncepcję przyjęli Niemcy, widząc w krążownikach liniowych głównie szybkie okręty bitewne. Omówione są także niektóre niezrealizowane koncepcje krążowników liniowych w innych krajach, których budowę ostatecznie przerwano z powodów doktrynalnych, ograniczeń finansowych jak i w wyniku ustaleń Traktatu Waszyngtońskiego.

### SŁOWA KLUCZOWE

Krążownik liniowy, John Fisher, Traktat Waszyngtoński, Invincible, Tsukuba

## ABSTRACT

Article presents the analysis of the battlecruiser warship as a concept of an universal warship class, in the Great War era. They were both strongly armed and therefore able to fight back enemy's battleships, and at the same time fast enough to protect the seagoing trade. That concept was provided, simultaneously, by the British and the Japanese; the Germans adopted other way of use the battlecruisers, as "fast battleships" rather than "powerful cruisers". Some of the other countries' battlecruiser plans and unfinished project are shown, which were not completed according to the lack of military necessity, founds shortage or due to the Washington Treaty.

## KEY WORDS

Battlecruiser, John Fisher, the Treaty of Washington, Invincible, Tsukuba

## WSTĘP

Krążowniki liniowe jako klasa jednostek bojowych są bodaj najgorzej ocenianą klasą okrętów doby I wojny światowej. Szczególnie podkreśla się, jako jedno z ich głównych cech, zbyt cienki pancierz, niedostosowany do potężnego uzbrojenia oraz przesadny nacisk na prędkość okrętów. Cechy te, jako pierwotne i popełnione na etapie opracowywania koncepcji klasy okrętów, miały być podstawową przyczyną późniejszych strat tych jednostek, zarówno w I wojnie światowej (*Indefatigable*, *Queen Mary*, *Invincible*), jak i II wojnie światowej (*Hood*). Nie były to jedyne jednostki tej klasy, jakie zostały zatopione, jednak to straty tych konkretnych są postrzegane jako wyjątkowo spektakularne. W niniejszej pracy, nie unikając zarysowanego powyżej problemu, chciałbym przeanalizować samo zagadnienie trafności koncepcji krążowników liniowych jako jednostek realizujących zadanie zapewnienia bezpieczeństwa morskiego: jakie stawiano przed nimi zadania i na ile były one adekwatne do zadań planowanych dla tych jednostek na etapie projektu. Niezbędne wydaje się także przedstawienie skróconego – analitycznego rysu ewolucji w budownictwie kolejnych generacji krążowników liniowych i wskazanie swoistych cech odróżniających krążowniki liniowe od okrętów liniowych<sup>1</sup> oraz uwypuklające różnice krążowników liniowych budowanych w konkretnych flotach.

---

<sup>1</sup> W tekście stosuję terminologię przyjętą w pracy J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka -Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1997. Konieczna jest jednak

W epoce flot żaglowych istniał wyraźny podział na okręty walczące w bitwie, w szyku torowym – a więc w linii, skąd nazwa „okręt liniowy” oraz na lżejsze okręty, których atutem była większa prędkość, osiągnięta kosztem siły ognia, a która przez to była dalece niewystarczająca wobec wymagań starcia głównych sił liniowych. Wraz z rewolucją industrialną połowy XIX w. znaczne zmiany zaszły także w dziedzinie budownictwa okrętowego. Długo poszukiwano optymalnego typu okrętu o zbalansowanych charakterystykach i kilkadziesiąt lat chaotycznej różnorodności<sup>2</sup> zamknęła seria brytyjskich okrętów liniowych typu *Royal Sovereign* (wrzesień 1889 – maj 1892), dająca początek predrednotom, dominującym na morzach przez okres kolejnych kilkunastu lat. Okręty te, ograniczając się do podstawowych danych taktyczno-technicznych<sup>3</sup>, miały całkowitą wyporność rzędu 15 580 t, główne uzbrojenie składające się z 4 armat kalibru 330 mm<sup>4</sup> (w podwójnych wieżach, po jednej na dziobie i rufie), maksymalną prędkość 16,5 w, opancerzenie burtowe sięgające 460 mm.

Tym okrętom liniowym miały towarzyszyć krążowniki pancerne, jako jednostki prowadzące rozpoznanie i zastępujące je w mniej ważnych zadaniach. Równoległe do typu *Royal Sovereign* budowano krążowniki pancerne typu *Edgar*. Jednostki te miały całkowitą wyporność rzędu 7 350 t, główne uzbrojenie składające się z 2<sup>5</sup> armat 234 mm (jednodziałowe wieże na dziobie i rufie), maksymalną prędkość 20 w, opancerzenie burtowe do 127 mm.

---

uwaga w kwestii nazewnictwa, gdyż określenie „okręt liniowy” ma szersze znaczenie i odnosi się do okrętu, jaki stanowił podstawę głównej siły bojowej floty liniowej (stosującej w bitwie szyk torowy i artylerię jako czynnik rozstrzygnięcia), zaś „predrednot” czy „drednot” oznacza konkretną fazę rozwoju „okrętu liniowego”.

<sup>2</sup> Por. T. Klimczyk, *Historia Pancernika*, Warszawa 1994, s. 18–55.

<sup>3</sup> Dane taktyczno-techniczne przytaczam za *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, London 1979 oraz *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1986. Dobór prezentowanych danych taktyczno-technicznych ma na celu nie tyle całościowe oddanie charakterystyki okrętu, co konkretyzację wywodu, stąd ich fragmentaryczny charakter. Wykazy zawierające kompletne dane techniczne znaleźć można w specjalistycznych wydawnictwach temu poświęconych, jak *Conway's All the World's Fighting Ships*, wydawnictwach ciągłych („Brassey's Naval Annual”; „Jane's Fighting Ships”), czy pracach dotyczących konkretnych konfliktów, których autorzy z reguły sporządzają stosowne wykazy (np. J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *op. cit.*).

<sup>4</sup> Z czasem podstawowym kalibrem stało się 305 mm, choć popularny był również kaliber 280 mm; za ciężką artylerię uznawano kalibry powyżej 240 mm.

<sup>5</sup> Późniejsze typy krążowników pancernych posiadały najczęściej 4 armaty artylerii głównej, w dwudziałowych wieżach, na dziobie i rufie; typowe kalibry artylerii głównej to 210–240 mm, choć zdarzały się armaty 178 mm, jak i 254 mm.

## KONCEPCJA JAPOŃSKA

Krążowniki pancerne, mimo znacznie słabszego uzbrojenia i opancerzenia, bywały nieproporcjonalnie drogie ze względu na rozbudowaną maszynownię; nie sposób było jednak zrezygnować z ich budowy. Chcąc użyć wszystkie posiadane okręty w walnej bitwie, a jednocześnie wykorzystać ów atut prędkości osiągnięty kosztem siły ognia, Japończycy zdecydowali się dostosować do tego celu planową rozbudowę swej floty po zakończeniu wojny z Chinami (lata 1894–1895). Już podczas tego konfliktu, w bitwie u ujścia Yalu (17 IX 1894), ich flota uszykowana była w eskadrę manewrową (*Yoshino, Takachiho, Akitsushima, Naniwa*) oraz bojową (*Matsushima, Chiyoda, Itsukushima, Hashidate, Fuso*). Był to jednak podział improwizowany, a nie wynikający z przedwojennych koncepcji.

Po tej wojnie Japończycy opracowali, przyjęty w 1896 r., plan rozbudowy floty „6+6”, którego celem było posiadanie 6 okrętów liniowych oraz 6 krążowników pancernych wraz z jednostkami towarzyszącymi, co miało dać Japonii pozycję lokalnego mocarstwa na Dalekim Wschodzie<sup>6</sup>. Było to oparte o, jak się wydaje słuszną kalkulację, że żadne mocarstwo europejskie poza Wielką Brytanią nie będzie w stanie wysłać na Daleki Wschód więcej niż 4–6 okrętów liniowych. Plan ten stał się pierwowzorem dla późniejszego programu rozbudowy floty japońskiej (plan „8+8”). Stanowił również ugruntowanie zasady dzielenia sił morskich, w skali operacyjnej, na dwie eskadry: siły główne, złożone z okrętów liniowych oraz eskadrę manewrową, złożoną z krążowników rozpoznawczych.

W wyniku doświadczeń kolejnego konfliktu, wojny z Rosją z lat 1904–1905, Japończycy uznali, iż ich krążowniki pancerne uzbrojone w artylerię główną 203–254 mm mają zbyt małą siłę ognia. Pociski armat tych kalibrów nie były w stanie zagrozić okrętom liniowym przeciwnika, bowiem okazało się, iż największym zagrożeniem są trafienia pociskami najwyższych kalibrów, nawet pojedyncze. Powstała zatem potrzeba uzbrojenia okrętów eskadry manewrowej w armaty głównego kalibru, w jaki uzbrajano okręty liniowe.

Tak powstały w sumie cztery jednostki, w dwuokrętowych seriach typów *Tsukuba* i *Ibuki*, budowanych w okresie styczeń 1905 – luty 1911. Głównym uzbrojeniem tych krążowników liniowych były 4 armaty 305 mm (2x2), rozwijały one maksymalną prędkość odpowiednio 20,5 w oraz 21,5 w, dyspo-

---

<sup>6</sup> P. Olender, *Wojna rosyjsko-japońska 1904–1905. Działania na morzu*, Kraków 2010, s. 51–52.

nowały pancierzem burtowym do 178 mm. W porównaniu do japońskiego okrętu liniowego „Mikasa” (styczeń 1899 – marzec 1902), główne uzbrojenie pierwszych krążowników liniowych było równie potężne (4x305 mm), „Mikasa” osiągał prędkość tylko 18 w, zaś jego pancierz burtowy dochodził do 229 mm.

Jak widać, okręty typów *Tsukuba* i *Ibuki* dysponowały znaczną przewagą prędkości nad współczesnymi im okrętami liniowymi, dysponując słabszym opancerzeniem, przy zachowaniu głównego kalibru artylerii. Cechy te stały się elementami wyróżniającymi krążowniki liniowe od okrętów liniowych (drednotów)<sup>7</sup>.

### KONCEPCJA BRYTYJSKA

Rozwój krążowników liniowych nabral jednak innego kształtu za sprawą Brytyjczyków, którzy wprowadzając rewolucyjne zmiany w budownictwie okrętowym, nadali nową formę okrętom liniowym, tworząc również krążowniki liniowe w formie naśladowanej następnie w innych flotach. Za głównego sprawcę tej jakościowej zmiany uznawany jest adm. John Fisher<sup>8</sup>, pomysłodawca budowy rewolucyjnego okrętu *Dreadnought*, od którego pochodzi określenie „drednot”.

Rewolucyjność *Dreadnoughta* (i innych drednotów) w odniesieniu do predrednotów była wieloaspektowa, ograniczę się jedynie do wskazania wybranych z nich. Okręt ten dysponował nie 4, a 10 armatami artylerii głównej kalibru 305 mm (z czego salwę burtową oddać mogło 8), co oznaczało znaczący wzrost siły ognia okrętu, jak i ułatwiało kierowanie nim, a w konsekwencji zwiększało szansę trafienia przeciwnika i wydłużenia dystansu walki. *Dreadnought* (budowany w okresie październik 1905 – grudzień 1906) był również znacząco szybszy od predrednotów, dzięki zastosowaniu turbin parowych jako napędu – osiągając 21 w dorównywał budowanym równolegle, pierwszym japońskim krążownikom liniowym. Opancerzenie burtowe sięgało 280 mm, wyporność całkowita wynosiła 21 845 t.

Temu rewolucyjnemu okrętowi liniowemu miał towarzyszyć równie rewolucyjny krążownik, z czasem nazwany krążownikiem liniowym. Aby

<sup>7</sup> Mimo, iż typy *Tsukuba* i *Ibuki* należą do epoki predrednotów (w przeciwieństwie do reszty krążowników liniowych będących podklasą drednotów), ze względu na charakterystyki techniczne muszą zostać właśnie zaliczone do krążowników liniowych. Tak też były klasyfikowane we flocie japońskiej, jako *junyo senkan*.

<sup>8</sup> W latach 1904–1910 oraz 1914–1915 Pierwszy Lord Morski (głównodowodzący floty).

jednak wskazać w pełni na rewolucyjność krążowników liniowych pomysłu brytyjskiego, trzeba odnieść się do budownictwa okrętowego innych flot z tego okresu.

Rozważając jako przykład flotę niemiecką, głównego przeciwnika Royal Navy, wskazać trzeba, iż pierwsze budowane tam drednoty typu *Nassau* (czerwiec 1907 – wrzesień 1910) posiadały artylerię główną w postaci 12 armat 280 mm, w 6 wieżach rozmieszczonych heksagonalnie (salwa burtowa z 8 armat). Projektowane w tym czasie krążowniki pancerne, jako jednostki wspierające okręty liniowe, typu *Blücher* (luty 1907 – marzec 1910)<sup>9</sup> były uzbrojone w 12 armat 210 mm w identycznym, heksagonalnym układzie 6 wież, co w typie *Nassau*. Została więc zachowana niepisana reguła, że krążownik pancerny był „mniejszą kopią” równolegle budowanego okrętu liniowego, zachowując układ rozmieszczenia artylerii głównej przy zmniejszeniu kalibru armat.

Tymczasem brytyjskie krążowniki liniowe typu *Invincible* (luty 1906 – marzec 1909) złamały tę regułę. Jednostki były bowiem uzbrojone w armaty 305 mm (4x2), deklasując siłą ognia pozostałe krążowniki. Okręty osiągały maksymalną prędkość 25 w, opancerzenie burtowe nie przekraczało 150 mm. Były to więc krążowniki z uzbrojeniem głównym okrętu liniowego, co stało się typową cechą okrętów brytyjskich i japońskich.

Pomysłodawcą typu *Invincible* był również adm. Fisher, co więcej, wydaje się, iż to właśnie te jednostki, a nie okręty liniowe (drednoty) były jego zdaniem najwartościowszym elementem floty brytyjskiej i okrętem, który najlepiej spełnia jej wymogi. Był wielkim zwolennikiem ich budowy, doprowadzając w toku swojej drugiej kadencji jako Pierwszego Lorda Morskiego do przeprojektowania budowanych okrętów liniowych *Renown* i *Repulse* na krążowniki liniowe.

To optowanie za krążownikami liniowymi nie wynikało jednak tylko, jak mu często się przypisuje, z fascynacji ich zawrotną jak na ówczesne realia, szybkością oraz bagatelizowaniu mankamentu w postaci cienkiego opancerzenia<sup>10</sup>. Admirał Fisher miał dość oryginalną wizję składu całej

---

<sup>9</sup> Ostatecznie zbudowano tylko jeden okręt.

<sup>10</sup> Zagadnienie to analizuje Jon Sumida, weryfikując powszechnie przeświadczenia na temat oceny koncepcji adm. Fishera utrwalone za sprawą chociażby Artura Mardera; zob. J. T. Sumida, *Sir John Fisher and the Dreadnought: The Sources of Naval Mythology*, „The Journal of Military History” Vol. 59, No. 4 (Oct., 1995); *Idem*, *British Naval Administration and Policy in the Age of Fisher*, „The Journal of Military History”, Vol. 54, No. 1 (Jan., 1990).

Royal Navy, opartej o trzy klasy okrętów: jako jednostki przeznaczone do obrony macierzystych wysp – okręty podwodne i torpedowce oraz krążowniki liniowe jako siły zabezpieczające szlaki handlowe i podejmujące walkę z siłami liniowymi wroga<sup>11</sup>.

W kontekście zarzutów podnoszonych wobec spektakularnych strat krążowników liniowych *Indefatigable*, *Queen Mary*, *Invincible*, *Hood*, które zostały zatopione po zaledwie paru trafieniach ciężkimi pociskami (eksplodowały po wybuchu komór amunicyjnych), konieczne jest bardziej szczegółowe omówienie koncepcji krążowników liniowych jako klasy okrętów, jaką przewidział adm. Fisher.

W zamyśle krążownik liniowy miał być okrętem uniwersalnym, pośrednim między okrętem liniowym a krążownikiem. Potrzeba posiadania takiego typu okrętów podyktowana była szeregiem uwarunkowań. Po pierwsze, żywotnym interesem Wielkiej Brytanii była konieczność utrzymania szlaków żeglugowych łączących macierzyste wyspy z resztą Imperium. Największym zagrożeniem dla morskich linii komunikacyjnych były ówczesznie krążowniki, które zgodnie ze starą praktyką wojen morskich, mogły atakować brytyjskie statki handlowe<sup>12</sup>. Do ich zwalczania okręty liniowe były zdecydowanie zbyt wolne, a krążowniki pancerne nie zawsze dysponowały odpowiednią przewagą siły ognia do pokonania przeciwnika. Idealnym rozwiązaniem było stworzenie okrętu uzbrojonego w najcięższą artylerię, szybkiego jak krążownik i tak samo opancerzonego.

Wreszcie, krążowniki liniowe zabezpieczając linie żeglugowe, operując poza wodami macierzystymi, mogły skutecznie wypełniać również rolę dawniej przewidzianą dla krążowników pancernych – reprezentowania interesów Imperium w danych regionie<sup>13</sup>.

Byłoby jednak rozrzutnością budowanie drogiego okrętów uzbrojonych w najcięższą artylerię a przeznaczonych wyłącznie do ochrony żeglugi. Mimo

---

<sup>11</sup> List J. Fishera do lorda Eshera z 02.08.1909 r., [w:] J. Fisher, *Memories*, London, New York, Toronto 1919, s. 191. O całościowej wizji Royal Navy według J. Fishera zob. N. A. Lambert, *Admiral Sir John Fisher and the Concept of Flotilla Defence, 1904-1909*, „The Journal of Military History”, Vol. 59, No. 4 (Oct., 1995).

<sup>12</sup> Okręty podwodne, jeszcze wtedy niedoskonałe technicznie, nie były brane poważnie pod uwagę jako potencjalne zagrożenie dla handlu morskiego.

<sup>13</sup> Wobec koncentracji wszystkich okrętów liniowych na Morzu Północnym, przeciwko Niemcom, na drugim pod względem ważności dla Brytyjczyków akwenie – Morzu Śródziemnym – pozostawiono flotę w składzie trzech krążowników liniowych.

cienkiego pancerza, krążowniki liniowe miały mieć szereg atutów pozwalających im śmiało mierzyć się z okrętami liniowymi przeciwnika.

Zastosowany najcięższy kaliber armat (305 mm, potem 343 mm aż po 381 mm) dawał przewagę siły i zasięgu ognia, szczególnie wobec jednostek niemieckich uzbrojonych w artylerię główną kalibru 280 mm – 305 mm<sup>14</sup>. Utrzymanie odpowiedniego dystansu walki – poza zasięgiem armat przeciwnika – miała umożliwiać zarówno przewaga szybkości, jak i zastosowany system kierowania ogniem, nad którego wyborem toczyła się długa debata w Admiralicji<sup>15</sup>. W założeniu stosunkowo cienki pancerz nie miał być wadą, skoro krążownik liniowy był zdolny do zatopienia wrogiego okrętu bez narażania się na ryzyko trafienia. Wymagało to oczywiście zmian w strategii i taktyce walki morskiej, do czego Fisher nie był w stanie w pełni przekonać Admiralicji<sup>16</sup>. Niemniej, nie sposób odmówić pewnych racji założeniom leżącym u podstaw koncepcji krążowników liniowych, a późniejsze fatalne w skutkach losy okrętów tej klasy przypisać trzeba w pewnym stopniu i innym czynnikom.

Koncepcja krążownika liniowego była wyrazem nie tyle fascynacji konkretnymi osiągnięciami taktyczno-technicznymi, co efektem analizy potrzeb i możliwości Imperium. Były to jednostki znacznie potężniejsze od wszystkich innych krążowników, mające jednocześnie szansę nawiązania skutecznej walki z okrętami liniowym przeciwnika. Wydawać się mogło, że pojawiła się klasa okrętu uniwersalnego, łączącego w sobie najlepsze cechy krążowników i okrętów liniowych, przełamująca podział na okręty rozpoznawcze i liniowe. Fisher, optując za klasą okrętu pośredniego, dawał zatem szansę utrzymania przewagi jednostek posiadających ciężką artylerię, bez rezygnacji z ochrony szlaków żeglugowych<sup>17</sup>. Korzyści z budowy krążowników liniowych miały mieć zarówno wymiar wojskowy, jak i finansowy – koncentrując się na jednej klasie okrętów można było ich zbudować więcej i utrzymać dominującą pozycję na morzach<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> Jedyne „Bayern” i „Baden” dysponowały armatami 380 mm, ale były to ostatnie okręty liniowe zwodowane dla Kaiserliche Marine; w bitwie jutlandzkiej nie wzięły udziału.

<sup>15</sup> Równoległe pracowano nad dwoma systemami: Artura Pollena oraz Frederica Dreyera; szerzej o tym w J. T. Sumida, *British Capital Ship Design and Fire Control in the Dreadnought Era: Sir John Fisher, Arthur Hungerford Pollen, and the Battle Cruiser*, „The Journal of Modern History”, Vol. 51, No. 2, Technology and War (Jun., 1979).

<sup>16</sup> List J. Fishera do lorda Eshera z 02.08.1909 r., [w:] J. Fisher, *op. cit.*, s. 191.

<sup>17</sup> A. Jones, A. T. Keogh, *The Dreadnought Revolution: Another Look*, „Military Affairs”, Vol. 49, No. 3 (Jul., 1985), s. 129–130.

<sup>18</sup> List J. Fishera do lorda Eshera z 02.08.1909 r., [w:] J. Fisher, *op. cit.*, s. 191.



## KONSTRUKCJE BRYTYJSKIE I JAPOŃSKIE

Po zwodowaniu trzech okrętów typu *Invincible* przyszła kolej na kolejne 3 jednostki typu *Indefatigable* (luty 1909 – czerwiec 1913), będące niemal kopiami pierwszej serii i powielające ich błędne rozwiązania (np. brak nawet teoretycznej możliwości oddania salwy burtowej ze wszystkich wież). Uzbrojone w 8 armat 305 mm, z opancerzeniem burtowym do 150 mm, osiągając prędkość 25 w, były już konstrukcjami starej generacji w stosunku do równolegle budowanych okrętów liniowych typu *Neptune*, czy *Colossus*. Nową jakość stanowić miały bardzo zbliżone do siebie okręty typów *Lion*, *Queen Mary*, *Tiger* (w sumie 4 jednostki, wrzesień 1909 – październik 1914). Uzbrojone w 8 armat 343 mm dorównywały w tym względzie standardom równoległym konstrukcjom okrętów liniowych typów *Orion*, *King George V* i *Iron Duke* uzbrojonych w 10 armat 343 mm.

Widać tu kolejną charakterystyczną cechę krążowników liniowych odróżniającą je od budowanych równolegle okrętów liniowych – mniejszą liczbę armat głównego kalibru, z reguły o 2 (jedna wieża). Różnice w opancerzeniu burtowym były tu również na stałym poziomie – 300 mm na okrętach liniowych i 230 mm krążowników liniowych. O ile prędkość okrętów liniowych pozostała na w miarę niezmiennym poziomie (21 w w wymienionych typach), to krążowniki liniowe począwszy od typu „Lion” osiągały o najmniej 27 w, co było już znaczną różnicą.

Kolejne konstrukcje brytyjskie należy traktować w pewnym sensie oddzielnie, ze względu na zastosowanie paliwa płynnego, podczas gdy wcześniej omawiane okręty opalane były węglem. Paliwo płynne jest bardziej wydajne i pozwala na osiągnięcie wyższych prędkości, stąd okręty liniowe typów *Queen Elisabeth* oraz *Revenge* osiągały prędkość 23 w. Pancierz burtowy miał maksymalną grubość 330 mm, główne uzbrojenie to 8 armat 381 mm. Dwa ostatnie okręty typu *Revenge* – *Renown* i *Repulse* ukończono jako krążowniki liniowe, z utrzymaniem charakterystycznych różnic: uzbrojenie główne 6 armat 381 mm, pancierz burtowy do 150 mm, prędkość 30 w.

Okręty Royal Navy były wzorem dla konstrukcji japońskich, które miały stworzyć bitewną eskadrę manewrową, zgodnie z kolejnym planem rozbudowy floty z 1907 r., opartym o zasadę „8+8” (8 okrętów liniowych, 8 krążowników liniowych).

Klasę krążowników liniowych we flocie japońskiej reprezentował typ *Kongo* (4 jednostki, styczeń 1911 – kwiecień 1915). Uzbrojone były w 8 armat 356 mm (równolegle budowane okręty liniowe typów *Fuso* i *Ise* miały po

12 armat 356 mm), pancerz burtowy osiągał 203 mm (*Fuso* i *Ise* – 305 mm), prędkość maksymalna to 27,5 w (22,5–23 w). Były to okręty udane, przewyższające swoimi charakterystykami równolegle budowane jednostki brytyjskie, szczególnie jeśli chodzi o lepsze rozmieszczenie artylerii głównej. Ich główną wadą było słabe opancerzenie, szczególnie, że ich głównym zadaniem była walka z siłami liniowymi wroga.

### KONSTRUKCJE NIEMIECKIE

Flota cesarska dla swoich krążowników liniowych miała dalece inne zadania niż Royal Navy. Przede wszystkim nie było potrzeby budowania okrętów zdolnych do zabezpieczania linii żeglugowych, od których Niemcy nie byli uzależnieni w takim stopniu, jak Brytyjczycy. Jednak posiadając drugą najpotężniejszą flotę świata, rzucając wyzwanie brytyjskiemu prymatowi, Niemcy nie mogli pozwolić sobie (także względów prestiżowych) na rezygnację z klasy okrętów budowanych przez konkurenta<sup>19</sup>. Krążowniki liniowe pojawiły się licznie w Kaiserliche Marine, a to za sprawą „oszukania” Reichstagu przez zwolenników rozbudowy floty i ominięcia limitów budowy okrętów nakładanych przez parlament<sup>20</sup>. Oficjalnie zamówienia zgodnie z budżetem opiewać miały na określoną ilość okrętów wszystkich kategorii, w tym okręty liniowe i krążowniki pancerne<sup>21</sup>. Przy czym w praktyce od 1908 r. pod nazwą krążowników pancernych flota zamawiała krążowniki liniowe, chcąc mieć dodatkowe okręty o pełnej sile bojowej<sup>22</sup>.

O ich pełnej sile bojowej świadczyły stosownie dobrane parametry, wyraźnie odróżniające te konstrukcje od brytyjskich i japońskich. Pierwsza niemiecka jednostka tej klasy, *von der Tann* (marzec 1908 – luty 1911) układem artylerii przypominała typy *Invincible* i *Indefatigable*, (4 wieże 2x280 mm

<sup>19</sup> Prestiż był jednym z głównych czynników sprawczych budowy przez Niemcy floty oceanicznej, uwarunkowania wojskowe miały tu proporcjonalnie mniejszą rolę. Por. R. Scheer, *Germany's High Sea Fleet in the World War*, London, New York, Toronto, Melbourne 1920, s. XI; A. von Tirpitz, *Wspomnienia*, Warszawa 1997, s. 29–30, 31, 65, 66, 70, 83–84. Morska potęga nie fascynowała tylko admirałów, ale i innych zwolenników ekspansjonizmu, w tym generałów a tok rozumowania Friedricha von Bernhardiego i jego argumenty są niemal identyczne co von Tirpitz; por. F. von Bernhardt, *Germany and the Next War*, New York 1914, s. 226–240.

<sup>20</sup> M. Glock, *Niemieckie krążowniki liniowe*, „Morze, Statki i Okręty” nr 2, 2010, s. 57.

<sup>21</sup> Klasyfikowanych w Niemczech nie jak np. w Royal Navy jako *armoured cruisers* (opancerzone krążowniki), lecz jako *grosse kreuzer* (większe krążowniki).

<sup>22</sup> Stąd w Kaiserliche Marine nie istniała odrębna kategoria „krążowników liniowych”, tak jak w Royal Navy funkcjonowało określenie *battlecruiser* (krążownik bojowy).

rozmieszczone diagonalnie), pancierz burtowy sięgał 250 mm, maksymalna prędkość wynosiła 24,75 w. Okręt miał o 2 wieże artylerii głównej mniej od budowanych w tym czasie okrętów liniowych typu *Helgoland*, mających większy kaliber artylerii (305 mm), grubszy pancierz (300 mm) i wolniejszych (20,3 w).

Kolejne krążowniki liniowe Kaiserliche Marine utrzymały tendencję do znacznego zbliżenia osiągow taktyczno-technicznych do okrętów liniowych. Bardzo podobne do siebie 2 okręty typu *Moltke* (grudzień 1908 – sierpień 1912) oraz *Seydlitz* (luty 1911 – sierpień 1913) dysponowały co prawda 10 armatami 280 mm, jednak niższego kalibru co budowane w tym czasie dreadnoty typu *Kaiser* (grudzień 1909 – grudzień 1913, 10x305 mm), za to w tym samym układzie. Osiągając 25,5–26,5 w (typ *Kaiser* 21 w), nieznacznie tylko ustępowały pancierzem burtowym, który wynosił 270 mm (typ *Moltke*) – 300 mm (*Seydlitz*) wobec 350 mm (*Kaiser*). Ostanie niemieckie krążowniki liniowe typów *Derfflinger* i *Hindenburg*<sup>23</sup> (styczeń 1912 – październik 1917) były budowane równolegle do okrętów liniowych *König* (październik 1911 – luty 1915), przejmując wiele ich cech: kaliber artylerii głównej (305 mm) i rozmieszczenie wież w optymalny sposób, w osi kadłuba – przy czym krążowniki miały o dwudziałową wieżę mniej (łącznie 8 armat). Krążowniki były szybsze, osiągając 26,5–27,5 w wobec 21 w, opancerzenie dochodziło do 300 mm (wobec 350 mm).

Widać wyraźnie, że niemieckie krążowniki liniowe były w istocie szybkimi pancernikami, okrętami bojowymi o pełnych i zrównoważonych charakterystykach zdolnych do starć z okrętami liniowymi przeciwnika. Ich pancierz był zdecydowanie grubszy niż w konstrukcjach brytyjskich czy japońskich, dorównując okrętom liniowym budowanym w tych krajach. Właśnie to, w połączeniu z naciskiem konstruktorów na odporność okrętu na zatopienie (szereg przedziałów wodoszczelnych, poprzeczne grodzie, dbałość o usunięcie elementów łatwopalnych wyposażenia), czyniło z nich okręty o wiele bardziej wartościowe w boju flot liniowych. Mimo, że niemieckie krążowniki liniowe były nieco wolniejsze od swoich odpowiedników, to w rzeczywistości różnice były o wiele mniejsze niż pokazują to oficjalne dane, np. „Derfflinger” osiągał bez problemów 28 w<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Tak w *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, *op. cit.*, s. 154–155; okręty te występują jako jeden typ w pracy J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *op. cit.*

<sup>24</sup> *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, *op. cit.*, s. 154.

## PRZYKŁADOWE NIEZREALIZOWANE PROJEKTY I EPILOG WASZYNGTOŃSKI

Krążowniki liniowe służyły w analizowanym okresie jedynie w trzech omawianych flotach, nie znaczy to, że w innych państwach nie planowano ani nie rozpoczęto budowy okrętów tej klasy. Ponadto wybuch wojny oraz traktat z 6 II 1922 roku (tzw. Traktat Waszyngtoński) spowodowały przerwanie budowy szeregu okrętów.

Budowę amerykańskich krążowników liniowych rozpoczęto długo po zakończeniu wojny, co było wyrazem wyścigu zbrojeń z Wielką Brytanią, a przede wszystkim z Japonią. Okręty typu *Lexington*, w sumie 6 jednostek, których budowę rozpoczęto w okresie sierpień 1920–czerwiec 1921, powieślały brytyjski wzorzec. Chronił je pancierz zaledwie 178 mm, co przy uzbrojeniu w 8 armat 406 mm i prędkości 33,5 w czyniło ich charakterystyki bardzo niespójnymi. Miały one jednak być, spośród krążowników liniowych budowanych we wszystkich państwach, w najmniejszym stopniu wykorzystywane w bitwie. Ich rolą było przede wszystkim prowadzenie rozpoznania, wraz z zespołem niszczycieli i lekkich krążowników<sup>25</sup>.

Warte uwagi są kolejne japońskie krążowniki liniowe typu *Amagi* (4 okręty, położenie stępek grudzień 1920–grudzień 1921), uzbrojone w 10 armat 406 mm, z opancerzeniem burtowym sięgającym 254 mm oraz prędkością 30 w. Prawdziwie imponujące są plany krążownika liniowego nr 13, uzbrojonego w 8 armat 457 mm, z opancerzeniem 330 mm, rozwijającego prędkość 30 w; budowy okrętów nie rozpoczęto.

Krążowniki liniowe były również budowane w Rosji, 4 okręty typu *Borodino* miały służyć we na Bałtyku (początek budowy w grudniu 1913 r.). Siłę ich potężnego uzbrojenia w postaci 12 armat 356 mm (4x3) redukowało nieefektywne ustawienie (jak na okrętach liniowych *Gangut*) oraz płaski pokład. Chronione były pancierzem 238 mm osiągały prędkość rzędu 26,5 w. Koniec wojny a następnie wojna domowa spowodowały przerwanie budowy i złomowanie w 1923 r.

Francuski dorobek w zakresie krążowników liniowych ograniczył się do szeregu projektów, w tym najbardziej zaawansowanego typu *Lyon*, a poza nimi trzy inne projekty z 1913 roku. Okręty tej klasy były marynarce francuskiej, podobnie jak i wielu innym flotom, po prostu niepotrzebne lub były zbyt drogie, aby podjąć się ich budowy.

---

<sup>25</sup> *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, op. cit., s. 119; E. Andrade, *The Battle Cruiser in the United States Navy*, „Military Affairs”, Vol. 44, No. 1 (Feb., 1980), s. 18–19.

Traktat podpisany 6 II 1922 roku przez Wielką Brytanię, USA, Japonię, Francję i Włochy nakładał na okręty szereg ograniczeń jakościowych i ilościowych<sup>26</sup>. W materii krążowników liniowych miał on ważne znaczenie o tyle, iż za jego przyczyną anulowano budowę wszystkich okrętów tej klasy, a tylko niektóre z nich zostały ukończone, jako lotniskowce (amerykański *Lexington* i japoński *Akagi*). Wiele brytyjskich krążowników liniowych zostały złomowanych albo zatopionych<sup>27</sup>, do drugiej wojny światowej dotrwały jedynie *Renown*, *Repulse* oraz *Hood*. Ten ostatni okręt został zachowany przez Brytyjczyków w drodze wyjątku, gdyż przekraczał o ponad 7500 t maksymalną wyporność 35 000 t jaką ustalono dla okrętu liniowego i był przez to największym okrętem świata w dwudziestolecu międzywojennym.

### PODSUMOWANIE

Sam pomysł klasy okrętu, jakim były krążowniki liniowe, mimo szeregu omówionych wad, w mojej ocenie nie zasługuje na jednoznacznie krytyczne opinie, choć z pewnością okręty brytyjskie nie zaprezentowały wysokiej sprawności bojowej. Nie bez znaczenia, w kontekście oceny tej klasy okrętów, pozostawały wyobrażenia opinii publicznej na temat ich nadzwyczajnych zdolności bojowych kreowane w ówczesnej prasie. Wszystko to odbiło się na ocenie krążowników liniowych, gdy okręty symbolizujące w przeświadczeniu Brytyjczyków potęgę Royal Navy, były rozrywane eksplozjami po trafieniu zaledwie paroma niemieckimi pociskami. Na pewno pozytywnie trzeba ocenić jednostki niemieckie, które w istocie były szybkimi okrętami liniowymi i dzięki swym zbalansowanym charakterystykom stały się najbardziej przydatnymi jednostkami tej klasy. Nie wolno jednak zapominać, że pierwotny – brytyjski i japoński – pomysł krążownika liniowego był pewnym kompromisem a jednostki te miały przed sobą o wiele szersze *spectrum* zadań niż tylko toczenie starcia z flotą liniową przeciwnika. W tej specyfice zadań, stawianych pierwotnie przed tą klasą okrętów, należy upatrywać (poza ograniczeniami finansowymi) ich niewielkiej popularności.

<sup>26</sup> Wyczerpująco zagadnienie to jest omówione w pracach J. W. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983 oraz W. Rojek, *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919–1939*, Kraków 1994.

<sup>27</sup> W latach 1922–1924 wycofano w ten sposób ze składu floty 6 jednostek, kolejny okręt (*Tiger*) w 1932 r.

## BIBLIOGRAFIA

1. Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1997.
2. Klimczyk T., *Historia Pancernika*, Warszawa 1994.
3. *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, London 1979.
4. *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1986.
5. Olender P., *Wojna rosyjsko-japońska 1904–1905. Działania na morzu*, Kraków 2010.
6. Sumida J. T., *Sir John Fisher and the Dreadnought: The Sources of Naval Mythology*, „The Journal of Military History” Vol. 59, No. 4 (Oct., 1995); *Idem, British Naval Administration and Policy in the Age of Fisher*, „The Journal of Military History”, Vol. 54, No. 1 (Jan., 1990).
7. List J. Fishera do lorda Eshera z 02.08.1909 r., [w:] J. Fisher, *Memories*, London, New York, Toronto 1919.
8. Lambert N. A., *Admiral Sir John Fisher and the Concept of Flotilla Defence, 1904-1909*, „The Journal of Military History”, Vol. 59, No. 4 (Oct., 1995).
9. Sumida J. T., *British Capital Ship Design and Fire Control in the Dreadnought Era: Sir John Fisher, Arthur Hungerford Pollen, and the Battle Cruiser*, „The Journal of Modern History”, Vol. 51, No. 2, Technology and War (Jun., 1979).
10. Jones A., Keogh A. T., *The Dreadnought Revolution: Another Look*, „Military Affairs”, Vol. 49, No. 3 (Jul., 1985).
11. Scheer R., *Germany's High Sea Fleet in the World War*, London, New York, Toronto, Melbourne 1920, s. XI.
12. Tirpitz A. von, *Wspomnienia*, Warszawa 1997.
13. Bernhardt F. von, *Germany and the Next War*, New York 1914.
14. Glock M., *Niemieckie krążowniki liniowe*, „Morze, Statki i Okręty” nr 2, 2010.
15. Andrade E., *The Battle Cruiser in the United States Navy*, „Military Affairs”, Vol. 44, No. 1 (Feb., 1980), s. 18–19.
16. Dyskant J. W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983.
17. Rojek W., *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919–1939*, Kraków 1994.