

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Securitate 11(2) (2021)

ISSN 2657-8549

DOI 10.24917/26578549.11.2.5

Jarosław Jastrzębski

ORCID ID 0000-0003-4722-547X

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Krażownik ciężki – problemy klasyfikacyjne

Część 1: Geneza i definicja krażownika ciężkiego

Wprowadzenie

Krażowniki ciężkie to podklasa okrętów artyleryjskich w ramach klasy krażowników¹. Znajdowały się one w składach 10 marynarek wojennych od 1926 do 1975 roku. Ich szczytowy okres świetności przypada na lata II wojny światowej², ale brały aktywny udział w wielu mniejszych konfliktach morskich, z których najważniejsze to: wojna domowa w Hiszpanii w latach 1936–1939³, wojna koreańska w latach 1950–1953, a nawet wojna wietnamska w latach 1964–1975⁴.

¹ *Encyklopedia wojskowa*, t. 1: A–M, A. Krupa (red.), PWN–Bellona, Warszawa 2007, s. 481.

² Nowatorskie syntetyczne ujęcie tego największego konfliktu zbrojnego w dziejach ludzkości zob. E. Mawdsley, *II wojna światowa. Nowe ujęcie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2011. Natomiast zmagania wojennomorskie zostały niedawno znakomicie opisane w: C. Symonds, *II wojna światowa na morzu. Historia globalna*, Znak Horyzont, Kraków 2020. W tym ostatnim zakresie najbardziej szczegółowymi syntetycznymi opracowaniami polskich autorów są jak dotąd: Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Bellona, Warszawa 1994; idem, t. 2, Bellona, Warszawa 1995; M. Franz, *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 1: *Wojna się rozpoczyna*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016; idem, t. 2: *Zmagania o panowanie na morzu*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016; idem, t. 3: *Do ostatniej kropli paliwa*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2017; idem, t. 4: *Aliancka ofensywa*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2017; idem, t. 5: *Gdy Włochów już w tej wojnie nie było*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2018; A. Perepeczko, *Burza nad Atlantykiem*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999; idem, t. 2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2000; idem, t. 3, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2001; idem, t. 4, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2002.

³ A. Beevor, *Walka o Hiszpanię 1936–1939. Pierwsze starcie totalitaryzmów*, Znak, Kraków 2009, *passim*.

⁴ K. Kubiak, *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej*, Książka i Wiedza, Warszawa 2007, s. 323–392.

Mimo że przez wszystkie lata swej służby krążowniki ciężkie pozostawały stale w cieniu lotniskowców, niszczycieli i okrętów podwodnych, to wiele doświadczeń wyniesionych zarówno z ich konstruowania, jak i działalności bojowej pozostaje aktualnych po dziś dzień i stanowi przedmiot zainteresowania w wojskowych szkołach morskich największych potęg współczesnego świata. Mają też swój prestiżowy udział w tym, że pojęcie krążowników nie zanikło wraz z odchodzeniem w przeszłość kategorii okrętów artyleryjskich, lecz wciąż pozostaje w użyciu – jako termin stosowany do klasyfikowania najpotężniejszych okrętów raketowych współczesnego świata, począwszy od krążownika raketowego *Long Beach*, wprowadzonego do służby w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych (ang. *United States Navy*, skr. *U.S. Navy*) w 1961 roku⁵.

Do dziś jednak trwają spory o właściwe zdefiniowanie krążowników ciężkich i związaną z tym kwestię przyporządkowania do tego zbioru konkretnych jednostek pływających. W niniejszej pracy podejmę próbę ostatecznego rozstrzygnięcia tej kwestii, formułując zamknięty katalog kryteriów, które każdy tego rodzaju okręt musi spełniać, wraz z ich merytorycznym uzasadnieniem, opierającym się przede wszystkim na cechach technicznych okrętów, wpływających na możliwości ich taktycznego wykorzystania, ale też na regulacjach prawnomiędzynarodowych i najważniejszych punktach zwrotnych w budownictwie okrętowym jednostek artyleryjskich z napędem mechanicznym w XX wieku.

Określenie kryteriów, których spełnienie jest konieczne do zaliczenia w poczet krążowników ciężkich, pozwoli odpowiedzieć na wiele pytań szczegółowych dotyczących właściwego przyporządkowania konkretnych okrętów – odpowiedzi na nie znajdują się w kolejnych częściach niniejszej pracy. Najważniejsze z nich, ponieważ niejednokrotnie podnoszone w naukowych rozważaniach, są następujące:

1. Czy niemiecki krążownik pancerny *Blücher*⁶, pozostający w służbie w latach 1909–1915, można uznać za pierwszy krążownik ciężki ze względu na rozmieszczenie jednolitej artylerii głównej kalibru 210 mm, zgodne ze standardami narzuconymi wprowadzeniem do służby słynnego pancernika *Dreadnought*⁷, czy też jest to kryterium niewystarczające?
2. Czy 5 brytyjskich krążowników typu *Hawkins*⁸, mających w poszczególnych okresach na swych pokładach armaty kalibru 190 mm⁹, w różnej liczbie i częściowo

⁵ *USS Long Beach (CGN 9)*, <https://www.navysite.de/cg/cgn9.htm>, [dostęp: 7.08.2021].

⁶ E. Kosiarz, *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979, s. 33.

⁷ S. Dрамиński, *Pancernik HMS „Dreadnought”, „Okręty”* 2013, nr 5 (25), s. 30–43.

⁸ J. Radziemski, *Krążowniki „elżbietańskie” – niezwykła historia brytyjskich krążowników typu Hawkins*, „Okręty” 2017, nr 3 (51), s. 4–23.

⁹ Spotykane czasem podawanie kalibru tych dział na 191 mm jest błędne, tak uczyniono przykładowo w: *Hawkins-class cruiser*, https://en.wikipedia.org/wiki/Hawkins-class_cruiser, [dostęp: 30.07.2021]. Działa te miały oryginalnie kaliber określany na 7,5 cala angielskiego. Przeważnie podaje się zaokrągloną, lecz niezwykle zbliżoną wartość tej jednostki długości – 25,4 mm, co rzeczywiście dawałoby liczbę 190,5 i pozwalało zgodnie z matematycznymi

anachronicznie rozmieszczonych w wieżach umieszczonych po bokach kadłuba, powinno figurować na liście krążowników ciężkich, czy też nie?

3. Czy 8 japońskich krążowników typów: *Furutaka*, *Aoba*¹⁰ i *Myōkō*¹¹, w okresie posiadania przez nie uzbrojenia głównego w postaci armat kalibru 200 mm, należy już zaliczać do grona krążowników ciężkich?
4. Czy 2 argentyńskie okręty typu *Veinticinco de Mayo*¹², posiadające na uzbrojeniu armaty średnicy 190 mm, należy włączyć do zbioru krążowników ciężkich?
5. Czy 6 sowieckich jednostek typu *Kirow* (transkrypcja: *Kirow*)¹³ i jego udoskonalonej wersji¹⁴, wszystkie zbrojne w działa średnicy 180 mm, winny być klasyfikowane jako krążowniki lekkie, czy może jednak ciężkie?
6. Czy sowiecki krążownik *Krasnyj Kawkaz* (transkrypcja: *Krasnyj Kawkaz*)¹⁵, z uzbrojeniem w jedynie 4 armaty kalibru 180 mm, zasługuje na status krążownika ciężkiego, czy też raczej nie?
7. Czy 3 niemieckie tzw. pancerniki kieszonkowe typu *Deutschland*¹⁶ należy zaliczyć do krążowników, a jeśli tak, to do ciężkich czy może liniowych?
8. Jakie cechy jednoznacznie odróżniają krążowniki ciężkie od krążowników lekkich, pancernych i liniowych?
9. Jak liczne były floty krążowników ciężkich poszczególnych marynarek wojennych i jakie były ich cechy szczególne?
10. Jak kształtowała się światowa flota krążowników ciężkich w całym okresie pozostawania w służbie tej klasy okrętów i czy da się wyróżnić jakieś prawidłowości w jej rozwoju?

Celem niniejszej pracy jest zatem ostateczne rozstrzygnięcie, przynajmniej na poziomie nauki polskiej, wyżej zarysowanych dylematów i sporów, poprzez sformułowanie jednoznacznych kryteriów klasyfikacyjnych dla klasy krążowników ciężkich oraz przedstawienie konsekwencji osiągniętych wyników dla kształtu światowej

regułami zaokrąglić na potrzeby systemu metrycznego ów kaliber w górę. Rzecz w tym, że w rzeczywistości cal angielski ma 25,3995 mm, a zatem po przemnożeniu tej wartości z oryginalnie podawanym kalibrem calowym otrzymujemy liczbę 190,49625, którą należy zaokrąglić w dół, a nie w górę, co daje ową bliższą prawdy wielkość kalibru – 190 mm.

¹⁰ M. Sobański, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2005, nr 4 (72), s. 20–32; idem, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2005, nr 5 (73), s. 17–24; idem, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2005, nr 6 (74), s. 21–32.

¹¹ G. Bukala, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2002, *passim*.

¹² M. Sobański, *Argentyńskie krążowniki typu „Almirante Brown”*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2006, nr 1 (75), *passim*; idem, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2006, nr 2 (76), s. 32–43.

¹³ Rosyjskie nazwy własne zostały podane w transliteracji z cyrylicy na alfabet łaciński. Niemniej przy pierwszym pojawieniu się owej nazwy w tekście głównym podano również w nawiasie transkrypcję polską.

¹⁴ M. Glock, *Krążowniki typu „Kirow” i „Maksym Gorki”*, Tarnowskie Góry 2006, *passim*; idem, *Duma Stalina. Krążowniki projektów 26 i 26 bis*, „Morza i Okręty” 2015, nr 2, s. 38–53.

¹⁵ M. Sobański, *Rosyjskie krążowniki lekkie typu Swietłana*, cz. 4, „Okręty Wojenne” 2003, nr 5 (61), s. 14–27.

¹⁶ Idem, *Pancerniki typu „Deutschland”*, Tarnowskie Góry 2010, *passim*.

floty okrętów tej klasy. Na całość niniejszej pracy składa się sześć artykułów poruszających pewną zamkniętą część zagadnień wchodzących w zakres wyżej przedstawionego tematu badań:

Część 1: Geneza i definicja krążownika ciężkiego;

Część 2: Okręty o klasyfikacji spornej;

Część 3: Krążowniki ciężkie w służbie Stanów Zjednoczonych, Japonii i Wielkiej Brytanii;

Część 4: Krążowniki ciężkie w służbie Włoch, Francji i Związku Sowieckiego;

Część 5: Krążowniki ciężkie w służbie Niemiec, Australii, Hiszpanii i Argentyny;

Część 6: Światowa flota krążowników ciężkich.

Rozwój różnych okrętów wojennych zwanych zbiorczo krążownikami był w rzeczywistości efektem naturalnego, ewolucyjnego rozwoju. Zazwyczaj motorem wszelkich zmian konstrukcyjnych był postęp techniczny w zakresie uzbrojenia, opancerzenia i napędu, a bezpośrednią ich przyczyną – zbrojenia potencjalnego przeciwnika i próba zdeklasowania jego istniejących lub planowanych okrętów. Stąd tak kręte i często ślepe uliczki w rozwoju tego rodzaju jednostek od momentu ich powstania. Natomiast wszelkich miarodajnych naukowych klasyfikacji można dokonywać dopiero, patrząc wstecz na całość światowej floty krążowników w interesującym nas okresie.

Geneza krążowników

Od XVIII stulecia do mniej więcej lat 70. XIX wieku termin „krążownik” był stosowany na określenie funkcji, jaką pełnił okręt. Mianowicie zwano tak pełnomorską jednostkę pływającą, której powierzono misję dokonania dalekiego rozpoznania, zwalczania żeglugi nieprzyjacielskiej lub ochrony własnych morskich szlaków komunikacyjnych. Zadania takie przydzielano najczęściej okrętom wówczas oficjalnie klasyfikowanym jako fregaty bądź korwety¹⁷. Wykonując tego typu zlecenia, okręty te musiały krążyć po morzach i oceanach, co stało się etymologicznym źródłem polskiego słowa „krążownik”¹⁸, jak i jego odpowiedników w językach wielu narodów o bogatych tradycjach morskich, na przykład: ang. *cruiser*, fr. *croiseur*, niem. *kreuzer*, ros. *krejser*, hiszp. *crucero*, nid. *kruiser*, por. *cruzador*, szw. *kryssare*. Mimo że w każdym z wyżej wspomnianych języków źródłostów może mieć pewne niewielkie odchylenia znaczeniowe, nieodmiennie pozostaje dość zbliżony do etymologii tego pojęcia w języku polskim.

Od około połowy XIX stulecia zaczęło się także rozpowszechniać potoczne używanie terminu „krążownik” na określenie większego nieopancerzonego okrętu wojennego o napędzie parowym¹⁹. Stało się tak zapewne dlatego, że nazwy fregat

¹⁷ P. Wiczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t 1: *Wiek żagla*, Zysk i S-ka, Poznań 2015, *passim*.

¹⁸ G. Kolański, *Krążowniki*, „Morze, Statki i Okręty” 2017, nr 9–10 (182), s. 28–37.

¹⁹ P. Olender, *Wojny morskie 1860–1883*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005, s. 15–16.

i korwet z epoki żagla próbowano zaadaptować dla okrętów z epoki pary, a jednocześnie pojawiło się zapotrzebowanie na całkowicie nową nomenklaturę, podkreślającą przemiany, jakich we flotach całego świata dokonała rewolucja przemysłowa, z wszystkim tym, co głęboko oddziaływało także na sferę wojennomorską.

Nowy napęd po raz pierwszy zastosowano na statku morskim w 1807 roku, na cywilnym parowcu *North River Steamboat of Clermont*, skonstruowanym przez Roberta Fultona²⁰. Po pierwszych latach prób i błędów ten napęd uzyskał na tyle dużą niezawodność, że przyjął się powszechnie w marynarkach wojennych całego świata²¹ – aczkolwiek aż do lat 80. XX wieku przeważnie decydowano się na użycie go w sposób hybrydowy, wciąż nie rezygnowano bowiem z żagli, które miały tę niewątpliwą zaletę, że nie potrzebowały paliwa w postaci węgla, a zwiększały zasięg jednostek oraz zabezpieczały je przed częstymi awariami wciąż niedoskonałych kotłów i maszynowni²². Nowatorski napęd zwiększał szybkość i manewrowość okrętów, stąd dość naturalne było, że początkowo przejęto dla nich nomenklaturę żaglowych fregat i korwet, które tym właśnie się charakteryzowały – w porównaniu z potężniej uzbrojonymi, lecz żaglowymi okrętami liniowymi w przechodzącej już wówczas do historii epoce wojennomorskiej. Upowszechnienie się stali w konstrukcji okrętów oraz ich opancerzania, wespół z ogromnymi przemianami w artylerii okrętowej, związanymi z wprowadzeniem gwintowanych luf i ładowania odtylcowego, sprawiło jednak, że intensywnie poszukiwano bardziej adekwatnego nazewnictwa dla nowych klas jednostek pływających, skokowo przewyższających swych żaglowych poprzedników potencjałem bojowym. Taka była geneza oficjalnego pojawienia się we flotach „pancerników” i „krążowników”, coraz liczniejszych podklas i typów.

W 1860 roku wszedł do służby pierwszy okręt opancerzony, choć o konstrukcji kadłuba wciąż drewnianej – francuski *La Glorie*²³, a w 1861 roku pierwszy okręt pancerny o w pełni stalowej konstrukcji – brytyjski *Warrior*²⁴. Jednostki tego rodzaju klasyfikowano początkowo przeważnie jako fregaty pancerne, a ich mniejsze odpowiedniki jako korwety pancerne²⁵. Fregaty pancerne współcześnie klasyfikujemy w nauce jako pancerniki bateryjne²⁶. Od czasu, gdy owe pochodzące jeszcze z okresu żagla burtowe rozmieszczenie artylerii zaczęto zastępować umieszczeniem jej w obrotowych barbetach, kazamatach lub wieżach, okręty te w marynarkach wojennych już coraz częściej oficjalnie określano mianem pancerników, aby podkreślić radykalną zmianę, jaką wносиło to do techniki i taktyki wojennomorskiej – zrywając

²⁰ J. Gozdawa-Gołębiowski, *Wojny morskie 1775–1851*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2001, s. 21.

²¹ Idem, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1985, *passim*.

²² P. Olender, *Wojny morskie 1883–1914*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005, *passim*.

²³ P. Wiczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t. 2: *Wiek pary*, Zysk i S-ka, Poznań 2015, *passim*.

²⁴ E. Kosiarz, *Bitwy morskie*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 156.

²⁵ J. Gozdawa-Gołębiowski, *Od wojny...*, op. cit., s. 462–464.

²⁶ P. Olender, *Wojny morskie 1860–1983*, op. cit., s. 12–15.

ostatnie naprawdę istotne więzi z przeszłością – stąd mówimy o pancernikach barbetowych, pancernikach kazamatowych, pancernikach wieżowych, względnie o ich mieszanych wariantach²⁷. Z kolei korwety pancerne, również przechodzące powyższą ewolucję w sposobie uzbrojenia, zaczęto coraz częściej klasyfikować jako krążowniki pancerne, gdyż jak wcześniej wspomniano, do większych nieopancerzonych okrętów wojennych z napędem parowym przyłgnęło już wówczas określenie „krążownik”, stopniowo wypierające z nomenklatur flotowych fregatę i korwetę.

Utwierdzenie pancerników w roli najważniejszej klasy okrętu bojowego, przeznaczanego do zwalczania najsilniejszych jednostek pływających przeciwnika, uwidocznilo potrzebę posiadania ich tańszych odpowiedników, które będą dysponowały większą prędkością i zasięgiem przy słabszym uzbrojeniu artyleryjskim i opancerzeniu. To właśnie z tej potrzeby narodziła się klasa okrętów bojowych zwana krążownikami. Pierwszeństwo oficjalnego zastosowania tej nazwy przypada flocie francuskiej, która wprowadziła ją w latach 70. XIX wieku. Termin ten okazał się wszak na tyle trafny i wygodny, że szybko rozprzestrzenił się po świecie i został też przyjęty w nauce wojskowości, w tym polskiej²⁸. W ten sposób zmiany nomenklatury okazały się niejako symbolicznym zakończeniem okresu przejściowego między epokami żagla i pary. Pancerniki stały się następcami żaglowych okrętów liniowych jako najpotężniejszych okrętów w marynarkach wojennych, służących do rozstrzygnięcia walnych starć morskich, podczas gdy krążowniki stały się następcami żaglowych fregat i korwet, dając flotom jednostki bardziej manewrowe i tańsze w eksploatacji, mające jednak w zamian znacznie większy zakres możliwych zastosowań²⁹.

Ewolucja krążowników do końca I wojny światowej

Mnogość krążowników zaowocowała koniecznością ich pogłębionej klasyfikacji, zwłaszcza w większych marynarkach wojennych³⁰. Flota każdego kraju przyjmuje na ogół własny odrębny system podziału i nomenklatury, który zresztą ewoluuje. Może być on w całości albo w części wzorowany na innych marynarkach wojennych, zwłaszcza większych lub cieszących się dłuższymi tradycjami funkcjonowania, ale może też być wytworem własnych przemyśleń czy zwyczajowej, lokalnej terminologii. Przez pierwsze dekady istnienia klasy krążowników systemy klasyfikacyjne przeważnie odnosiły się do jednej z następujących cech: wyporności (duże, średnie,

²⁷ Ibidem.

²⁸ *Encyklopedia wojskowa*, t. 1: A–M, op. cit., s. 481. Ten termin stosowany jest przez wszystkich współczesnych polskich badaczy i marynistów zajmujących się wojskowością morską z okresu od połowy XIX wieku aż po współczesność.

²⁹ P. Wieczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t. 2, op. cit., *passim*; P. Olender, *Wojny morskie 1860–1983*, op. cit., *passim*; J. Gozdawa-Gołębiowski, *Od wojny...*, op. cit., *passim*.

³⁰ P. Olender, *Wojny morskie 1883–1914*, op. cit., s. 635–718; J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 16–19, 519–623; J. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983, s. 483–605.

małe itp.), aktualnego potencjału bojowego (I klasa, II klasa, III klasa itp.) albo właściwości defensywnych (pancerne, pancernopokładowe, nieopancerzone itp.), choć oczywiście nie wyczerpuje to wszystkich możliwości³¹. Jak jednak łatwo się domyślić, bardzo często w różnych krajach ta sama lub podobna nazwa wcale nie musiała oznaczać tego samego, stąd nauka nie może zadowalać się formalnym nazewnictwem, lecz musi wypracowywać wspólny mianownik do miarodajnych klasyfikacji. Aby bowiem możliwe było porównywanie potencjałów wojennych flot, siły ich poszczególnych struktur organizacyjnych czy poszczególnych okrętów, trzeba wytypować istotne cechy wspólne, przechodząc do porządku nad tym, jak w konkretnej marynarce wojennej i w określonym czasie przyporządkowywano oficjalnie daną jednostkę pływającą. Takie podejście rodzi oczywiście spory między specjalistami, zarówno teoretykami, jak i praktykami, lecz jest absolutnie konieczne. Innymi słowy – trzeba oddzielić klasyfikację formalną, czyli jak szeregowano dany okręt w jego macierzystej flocie, od klasyfikacji funkcjonalnej, czyli jak winno się zaszeregować ów okręt ze względu na jego przeznaczenie i cechy konstrukcyjne.

Ewolucja w konstruowaniu krążowników przyniosła pojawienie się terminu krążownika lekkiego – do tej kategorii zaczęto włączać te krążowniki, których nie dało się zaliczyć ani do krążowników pancernych, ani do krążowników liniowych³². Za symboliczną cezurę można w tym zakresie uznać koniec wojny japońsko-rosyjskiej, toczonej w latach 1904–1905. Ten proces przyspieszyły zmiany w konstrukcji krążowników, konieczne wobec wzrostu znaczenia okrętów torpedowych, a zwłaszcza kontrtorpedowców, uzbrajanych również w artylerię lekką, lecz o coraz większym kalibrze³³. Zagrożenie to uczyniło zarówno krążowniki nieopancerzone, jak i pancernopokładowe przestarzałymi oraz wymusiło przynajmniej lekkie opancerzenie także burt większych okrętów artyleryjskich, przez co zmniejszył się konstrukcyjny dystans między krążownikami lekkimi a pancernymi, wciąż wszakże różniącymi się potencjałem bojowym, związanym czy to z siłą ognia, czy grubością lub masą pancerza.

Krążowniki liniowe, zwane też rzadziej krążownikami bojowymi lub – od lat 30. XX wieku – krążownikami najcięższymi, z chwilą wejścia do służby pierwszej z nich w 1908 roku: brytyjskiego *Indomitable*, jednostki typu *Invincible*³⁴, stały się generacyjnym odpowiednikiem nowej klasy pancerników, którą zapoczątkował brytyjski *Dreadnought* w 1906 roku³⁵. Podobnie jak te ostatnie, krążowniki liniowe charakteryzowały się monokalibrową artylerią główną, na którą składało się co

³¹ P. Olender, *Wojny morskie 1883–1914*, op. cit., s. 635–718; J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna...*, op. cit., s. 16–19, 519–623; J. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, op. cit., s. 483–605.

³² J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna...*, op. cit., s. 16–19.

³³ P. Olender, *Wojny morskie 1883–1914*, op. cit., *passim*.

³⁴ J. Roberts, *Battlecruisers*, Caxton Editions, London 1997, *passim*.

³⁵ R. Massie, *Dreadnought*, t. 1–2, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2020, *passim*.

najmniej 6 dział o średnicy powyżej 250 mm³⁶ i jednakowej długości luf, w całości rozmieszczonych w wieżach. Problem w tym, że wyścig z pancernikami w zakresie wyporności, zapoczątkowany jeszcze przez krążowniki pancerne, szybko okazał się dość absurdalny, co dobitnie wykazała bitwa jutlandzka z 1916 roku, stoczona w toku I wojny światowej³⁷. Aby bowiem uzyskać większą szybkość i zasięg tych okrętów w stosunku do pancernika o podobnej wielkości, obniżano liczbę dział artylerii głównej, a co najważniejsze, drastycznie zmniejszono grubość i masę pancernika³⁸. Sprawiało to, że krążownik liniowy nie był w stanie walczyć z nowoczesnym pancernikiem – dreadnotem, mimo że koszt jego budowy był nie niższy, lecz przeważnie nawet wyższy niż tego ostatniego. Potwierdziły to zresztą również starcia II wojny światowej: niemiecki pancernik *Bismarck* kontra brytyjski krążownik liniowy *Hood* w 1941 roku³⁹, amerykański pancernik *Washington* kontra japoński krążownik liniowy *Kirishima* w 1942 roku⁴⁰ czy brytyjski pancernik *Duke of York* kontra niemiecki krążownik liniowy *Scharnhorst* w 1943 roku⁴¹. Nadzieje, że krążowniki tego rodzaju będą mogły stać się szybkim skrzydłem floty liniowej, okazały się zatem przynajmniej częściowo rozczarowujące. Rozbudziły je doświadczenia z użycia krążowników pancernych Kraju Kwitnącej Wiśni w toku wojny japońsko-rosyjskiej z lat 1904–1905⁴², a zwłaszcza ich rola w słynnej bitwie pod Cuszimą (jap. Tsushima), stoczonej 27 i 28 maja 1905 roku⁴³. Nie potwierdziły wszakże tych nadziei starcia stoczone w trakcie zarówno I⁴⁴, jak i II wojny światowej⁴⁵. Duża prędkość może i pozwalała na wyjście tych okrętów na dogodną pozycję do rozpoczęcia walki z wrogimi pancernikami, ale samym manewrowaniem nie dało się wygrywać starcia. W końcu krążownik liniowy musiał przystąpić do wymiany ognia, a dysponując artylerią o podobnym zasięgu jak pancernik, przeważnie zresztą nieco słabszą,

³⁶ W każdym razie nigdy nie powstał krążownik liniowy uzbrojony w działa o kalibrze mniejszym niż 283 mm.

³⁷ J. Campbell, *Jutland. An Analysis of the Fighting*, Lyons Press, New York 1998, *passim*; Z. Flisowski, *Bitwa jutlandzka 1916*, Bellona, Warszawa 1994, *passim*; T. Klimczyk, *Największe starcie pancerników*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2007, *passim*; W. Włodarczyk, *Dzień Armagedonu. Bitwa Jutlandzka*, Fundacja Historia.pl, Gdańsk 2021, *passim*.

³⁸ R. Kochnowski, *Krążowniki liniowe. Geneza – rozwój – zmierzch*, „Okręty Wojenne” 2019, nr 2 (154), s. 13–23.

³⁹ Idem, *Niemieckie działania krążownicze w latach 1939–1942*, Wydawnictwo Inforteditions, Zabrze 2015, s. 201–262.

⁴⁰ P. Wajda, *Guadalcanal – przełom na morzu. Zagłada pancernika „Kirishima”*, „Militaria XX Wieku” 2010, nr 4 (37), s. 28–34.

⁴¹ J. Pertek, *Morze w ogniu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1996, s. 409–438.

⁴² Najobszerniejszą monografią tego konfliktu w literaturze polskiej jest: P. Olender, *Wojna rosyjsko-japońska 1904–1905. Działania na morzu*, PAU, Kraków 2010.

⁴³ J. Dyskant, A. Michałek, *Port Artur – Cuszima 1904–1905*, Bellona, Warszawa 2005, *passim*.

⁴⁴ J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna...*, op. cit., *passim*.

⁴⁵ J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999, *passim*.

przynajmniej jeśli idzie o liczbę luf, nie był w stanie jej wytrzymać, gdyż był znacznie słabiej opancerzony, a co za tym idzie – mniej odporny na ciosy. Jeśli zdążył, mógł próbować uchylić się od walki dzięki przewadze prędkości, ale znów – w ten sposób nie sposób było zadać przeciwnikowi strat, nie mówiąc o wygrywaniu walnych bitew morskich z udziałem najpotężniejszych okrętów pancernych ówczesnego świata.

Krażownik liniowy mógł efektywnie zwalczać tylko przeciwnika wyraźnie słabszego od siebie. Wykonywanie przy ich użyciu zadań standardowo przewidzianych dla krążowników było zaś skrajnie nieekonomiczne i stało się to oczywiste już w trakcie wielkiej wojny w latach 1914–1918. Dlatego zaczęto poszukiwać innego, tańszego i efektywniejszego rozwiązania. Wysiłki w tym względzie szły nieodmiennie w kierunku budowy krążowników o mniejszych gabarytach i co za tym idzie – tańszych, stąd odpowiednio słabiej uzbrojonych, lecz niejako w zamian bardziej zrównoważonych pod względem potencjału ofensywnego i defensywnego⁴⁶; ponadto wyraźnie szybszych od pancerników, dzięki czemu mogły uchylić się od walki w razie ich napotkania, lecz wyraźnie silniejszych od licznych mniejszych okrętów artyleryjskich i torpedowych, które mogłyby stanąć na drodze wykonywania ich zadań. A przy tym ich ewentualna strata nie byłaby tak bolesna jak w przypadku kosztowniejszych i obsadzonych znacznie większą załogą krążowników bojowych. Tak naprawdę właśnie to stało u źródeł powstania klasy krążowników ciężkich, które – jeśli spojrzeć na to na chłodno i z perspektywy czasu – winny stać się naturalnym następcą krążowników pancernych w zakresie standardów uzbrojenia narzuconych klasie pancerników przez kazus *Dreadnoughta*, gdyby nie kuriozalny pościg krążowników pancernych, a następnie liniowych za gabarytami przynależnymi najsilniejszym okrętom ówczesnego świata. Wpływ na to mógł mieć również nieszczęsny los krążownika pancernego *Blücher*, który został zatopiony w toku bitwy na ławicy Dogger Bank 24 stycznia 1915 roku⁴⁷.

Ów niemiecki okręt był niezwykle konstrukcją, jak na ówczesne standardy dla krążowników pancernych. Nie dość, że na jego uzbrojenie główne składało się aż 12 armat jednakowego kalibru i o jednakowej długości luf, to jeszcze wszystkie rozmieszczone były w wieżach⁴⁸. Jedyne zbyt mała średnica tych dział, wynosząca tylko 210 mm, nie pozwalała na zaliczenie *Blüchera* do kategorii krążowników liniowych, gdyż jego potencjał bojowych był rażąco nieporównywalny, zważywszy na to, że nawet najslabiej uzbrojone jednostki tej ostatniej podklasy miały na pokładach armaty kalibru 283 mm (były to niemieckie: *Von der Tann*, *Moltke*, *Goeben*, *Seydlitz*,

⁴⁶ M. Kopacz, *Protoplaści krążowników waszyngtońskich – japońskie krążowniki ciężkie typu Aoba*, „Morze, Statki i Okręty” 2014, nr 5 (150), s. 65–80; G. Nowak, *Błaszanki, czyli pierwsze krążowniki waszyngtońskie US Navy*, „Morze” 2018, nr 4 (31), s. 39–52; J. Radziemski, *Krażowniki „elżbietańskie”...*, op. cit., s. 4–23; J. Jastrzębski, *Ewolucja japońskich krążowników ciężkich*, [w:] *Na morzach i oceanach pod wojenną banderą. Wczoraj – dziś – jutro*, R. Kochnowski, J. Jastrzębski (red.), Księgarnia Akademicka, Kraków 2020, s. 209–243.

⁴⁷ Z. Flisowski, *Bitwa jutlandzka 1916*, op. cit., s. 26–39.

⁴⁸ *SMS Blücher*, https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Bl%C3%BCcher, [dostęp: 6.08.2021].

a po I wojnie światowej także: *Deutschland, Admiral Scheer, Admiral Graf Spee, Gneisenau, Scharnhorst*)⁴⁹. Kajzerowski krążownik był jednak wykorzystywany w sposób nieadekwatny do swych możliwości taktyczno-technicznych, poprzez włączenie do zespołu krążowników liniowych⁵⁰. Dysponujący mniejszą prędkością niż więksi bracia, stał się ofiarą starcia z brytyjskimi krążownikami bojowymi, którym nie był w stanie uciec ani nie mógł się im przeciwstawić ze względu na swój nieadekwatny potencjał bojowy⁵¹. Ów efektywny i propagandowo rozgłoszony koniec *Blüchera* oddziaływał psychologicznie na marynarki wojenne całego świata i odwrócił ich uwagę od koncepcji okrętu prowadzącej w prostej linii do krążownika ciężkiego, który miał odegrać znaczącą rolę dopiero w II wojnie światowej. Tymczasem gdyby zadbać o powiększenie prędkości takich jednostek oraz jeszcze bardziej unowocześnić rozmieszczenie artylerii, poprzez zlokalizowanie wież w osi symetrii wzdłużnej kadłuba (standard charakterystyczny dla superdrednotów), otrzymano by modelowy krążownik ciężki. Widać tu wyraźnie, jak wielką rolę w rozwoju myśli wojenno-morskiej może odegrać pojedynczy i w istocie nie dość miarodajny przypadek.

Klasa krążowników ciężkich

W języku potocznym określenie „krążownik ciężki” zaczęło się pojawiać dość naturalnie, prawdopodobnie w latach 20. XX wieku, jako przeciwstawienie znacznie wcześniej funkcjonującego pojęcia „krążownika lekkiego”, które w toku I wojny światowej, w latach 1914–1918, doznało globalnego upowszechnienia. To ostatnie określenie ukuło się zresztą dokładnie na tej samej drodze rozumowania, niejako w kontrze do terminów „krążownik pancerny” i „krążownik liniowy”, stosowanych względem krążowników o rażąco wyższym potencjale bojowym. W Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych klasę krążowników ciężkich (ang. *heavy cruiser*) wprowadzono formalnie w 1931 roku⁵², pod wpływem *Londyńskiego morskiego traktatu pięciu mocarstw* (ang. *London Naval Five Power Treaty*) z 22 kwietnia 1930 roku, którego proces ratyfikacji zakończył się 27 października tegoż roku⁵³. W tym traktacie nie pojawił się co prawda termin „krążownik ciężki”, lecz wprowadzony podział na „krążowniki typu A” i „krążowniki typu B” stał się asumptem do przeniesienia tej potocznej nazwy właśnie na te pierwsze, wyraźnie silniej uzbrojone⁵⁴.

⁴⁹ P. Federowicz, *Pancerniki typu „Scharnhorst”*, Tarnowskie Góry 2008, *passim*; M. Glock, *Niemieckie krążowniki liniowe*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 2 (98), s. 54–63; idem, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 3 (99), s. 46–56; G. Williamson, *German Pocket Battleships 1939–1945*, Osprey, Oxford 2003, *passim*.

⁵⁰ W. Włodarczyk, *Dzień Armagedonu...*, op. cit., s. 83–98.

⁵¹ M. Szopa, *Doggerbank 1915*, „Okręty Wojenne” 2005, nr 5 (73), s. 11–19.

⁵² *List of cruisers of the United States Navy*, https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cruisers_of_the_United_States_Navy, [dostęp: 7.08.2021].

⁵³ W. Dobrzycki, *Historia stosunków międzynarodowych 1815–1945*, Wydawnictwo Naukowe Scholar–Fundacja Studiów Międzynarodowych, Warszawa 2007, *passim*.

⁵⁴ J. Dyskant, *Konflikty...*, op. cit., *passim*.

Okazało się to bardzo wygodne także dlatego, że pozwalało oddzielić nowy rodzaj krążownika od innych tak określanych jednostek pływających.

Rzecz jednak w tym, że postanowienia wspomnianej umowy międzynarodowej, mimo pozornej jednoznaczności, nie dają wystarczających podstaw do sformułowania zamkniętej definicji krążownika ciężkiego, nawet gdyby przyjąć, że jej ustalenia można uznać za w jakiś sposób miarodajne także w odniesieniu do reszty morskiego świata, co wcale nie jest bezsporne. Dlatego zaproponuję w tym miejscu zmodyfikowaną definicję krążownika ciężkiego, która – jak zostanie niżej wykazane – pozwoli na dokonywanie w pełni naukowej klasyfikacji, zatem opartej na zasadzie przyporządkowania do jednego i tylko jednego zbioru.

Krążownik ciężki różnił się od krążownika pancernego artylerią główną, złożoną z co najmniej 6 dział o jednakowej długości luf, ale miało to znaczenie tylko jeśli zostały one rozmieszczone w wieżach zamontowanych w osi symetrii wzdłużnej okrętu. To ostatnie kryterium tyżące się lokalizacji stanowisk ogniowych, niemające zastosowania do krążowników liniowych, stanowi pokłosie stosunkowo późnego powstania klasy krążowników ciężkich – w latach 20. XX wieku, gdy wadliwość innego umiejscawiania wież była już oczywista i powszechnie znana. Od krążowników lekkich krążownik ciężki odróżniał się dodatkowo kalibrem artylerii głównej, który przekraczał 155 mm. Od krążowników liniowych odróżniał się on z kolei mniejszą średnicą armat uzbrojenia największego kalibru, która nie przekraczała 203 mm⁵⁵. Powyższe zastrzeżenia pozwalają sformułować zamkniętą listę kryteriów koniecznych do zaliczenia konkretnego krążownika do grupy krążowników ciężkich:

- uzbrojenie główne złożone z co najmniej 6 dział kalibru powyżej 155 mm, lecz nie większego niż 203 mm (w zaokrągleniu do 1 mm), o jednakowej długości luf;
- całość artylerii głównej zamknięta w wieżach;
- wszystkie wieże artylerii głównej rozmieszczone w osi symetrii wzdłużnej okrętu (z tolerancją nieznacznych odchyień).

Podane wyżej kryteria wymagają wszakże merytorycznego uzasadnienia. Ze względu na to, że dla okrętów artyleryjskich, jakimi były krążowniki lekkie, ciężkie i najcięższe, najważniejszym parametrem bojowym była siła ognia ich największych dział, wprowadzenie kryterium ich kalibru jest najbardziej adekwatnym rozwiązaniem. Jednak do oceny potencjału bojowego tego rodzaju jednostek bardzo ważne jest również to, w jakim zakresie posiadane uzbrojenie główne mogło być faktycznie wykorzystywane w walce. Dlatego pod uwagę winno się wziąć także: liczbę dział, długość ich luf oraz sposób ich rozmieszczenia na okręcie. Te czynniki determinują moc salwy burtowej jednostki, zależnej od liczby armat mogących jednocześnie prowadzić ogień w kierunku prostopadłym do osi wzdłużnej kadłuba, co w walce

⁵⁵ Zasadniczo granicę można by wyznaczyć zarówno na 203 mm, gdyż nigdy nie zbudowano krążownika ciężkiego z większym kalibrem dział, jak i na 282 mm, gdyż najslabiej uzbrojone pod tym względem krążowniki liniowe dysponowały armatami o średnicy 283 mm. Gdybyśmy chcieli ową granicę powiązać prosto z systemem metrycznym, pewnie najwygodniej byłoby ustalić ją na poziomie 210 albo 250 mm.

okrętów artyleryjskich ma kluczowe znaczenie. Ponadto mówią one również, w jakim zakresie owa moc salwy zmienia się w zależności od położenia celu względem strzelającej jednostki. Im szersze są kąty poziome i pionowe ostrzału, w którym może wziąć udział jednocześnie największa liczba posiadanych dział, tym większy jest potencjał bojowy okrętu artyleryjskiego. W skrajnym wypadku oznacza to, że okręt teoretycznie słabiej uzbrojony dzięki korzystniejszemu rozlokowaniu swej artylerii może w walce dysponować realną siłą ognia porównywalną, a w skrajnym wypadku nawet większą niż formalnie silniej uzbrojony konkurent, który ma jednak gorsze rozmieszczenie artylerii. Przyjrzyjmy się zatem bardziej szczegółowo podanym wyżej kryteriom.

Wydarzeniem, które skanalizowało wysiłki mocarstw morskich w poszukiwaniu optymalnej koncepcji nowoczesnego krążownika o właściwościach bojowych pośrednich między krążownikiem lekkim a liniowym, była konferencja waszyngtońska, obradująca od 12 listopada 1921 do 6 lutego 1922 roku, a konkretnie finalizujący ją *Waszyngtoński traktat morski pięciu mocarstw* (ang. *Washington Naval Five Power Treaty*) z 6 lutego 1922 roku, podpisany w ostatnim dniu obrad przez Wielką Brytanię, Stany Zjednoczone, Japonię, Francję i Włochy⁵⁶. Stało się tak zresztą niejako przy okazji. Konferencja zajmowała się bowiem głównie ograniczeniem zbrojeń w kategorii okrętów liniowych: ustalono nie tylko maksymalną wyporność i kaliber artylerii pojedynczej jednostki, lecz także relacje tonażowe w tej kategorii jednostek między pięcioma najpotężniejszymi flotami świata⁵⁷. Spowodowało to konieczność postawienia wyraźnej granicy między tym, co pancernikiem albo krążownikiem liniowym jest, a co nim nie jest, przynajmniej w relacjach między sygnatariuszami traktatu, aby uniknąć sporów i nieporozumień w czasie jego obowiązywania. Ustalono zatem, że żaden okręt nie może być uzbrojony w działa kalibru powyżej 203 mm (8 cali) lub wypierać więcej niż 10 160 ton metrycznych (10 000 ton angielskich)⁵⁸, jeżeli nie ma zostać zaliczony do grupy okrętów liniowych, określanych roboczym terminem traktatowym „okrętów głównych” (ang. *capital ships*), z wyjątkiem lotniskowców, które też zostały objęte limitami waszyngtońskimi⁵⁹. Te postanowienia zatem, wbrew częstej i błędnej opinii, wcale nie definiowały klasy krążowników ciężkich, a jedynie ustanawiały maksymalne granice wielkości i uzbrojenia dla krążowników w ogóle, z wyłączeniem liniowych – awansowanych na papierze niejako do pozycji

⁵⁶ J. Polit, *Odwrót znad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu (1914–1922)*, Arcana, Kraków 1999, *passim*; idem, *Rozpad sojuszu brytyjsko-japońskiego po pierwszej wojnie światowej*, „Studia Historyczne” 1997, z. 4 (159), s. 505–518.

⁵⁷ W. Rojek, *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919–1939*, PAU, Kraków 1994, *passim*.

⁵⁸ Na potrzeby traktatowe zdefiniowano tzw. wyporność standardową – wyporność okrętu kompletnie wyposażonego, lecz bez zapasów paliwa i wody kotłowej. Była ona podstawą wszelkich ustaleń tonażowych.

⁵⁹ J. Jastrzębski, J. Polit, *Konferencja Waszyngtońska 12 XI 1921 – 6 II 1922*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2012, nr 1 (111), s. 34–42; idem, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2012, nr 2 (112), s. 41–50; idem, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2012, nr 3 (113), s. 55–61.

równej pancernikom. Przy czym, o ile w odniesieniu do kalibru wszyscy sygnatariusze ściśle przestrzegali traktatu, o tyle w odniesieniu do wyporności Japonia nagminnie go łamała, publicznie ją zaniżając w przypadku swych największych krążowników⁶⁰. Później to samo uczyniła III Rzesza, ignorując swe zobowiązania z 1935 roku wobec Zjednoczonego Królestwa⁶¹. Natomiast w okresie II wojny światowej Stany Zjednoczone w ogóle nie przejmowały się już żadnymi limitami wypornościowymi⁶², budując m.in. największe krążowniki ciężkie w dziejach świata – jednostki typu *Des Moines*, o wyporności standardowej rzędu 17 500 ton⁶³. Wyklucza to możliwość zastosowania tego kryterium w naukowej obiektywnej klasyfikacji krążowników ciężkich. Zresztą pozostałe floty sygnatariuszy, zwłaszcza amerykańska, co prawda w latach 1923–1936 starały się trzymać traktatowej granicy tonażowej, lecz z góry pozostawiały spore rezerwy konstrukcyjne na ewentualne przyszłe dozbrojenie jednostek, zwłaszcza w broń przeciwlotniczą, jak tego dowodzą zaskakujące szybkie i znaczące modernizacje tego rodzaju uzbrojenia w okresie II wojny światowej.

Powyższe maksymalne limity dla krążowników zostały oparte na propozycjach: brytyjskiej – co do wyporności i amerykańskiej – co do maksymalnego kalibru dział. Wprawdzie Brytyjczycy kierowali się tu swymi świeżo wprowadzonymi do służby okrętami typu *Hawkins*, lecz bardziej zależało im na tym, aby skierować uwagę pozostałych mocarstw na konstruowanie mniejszej liczby dużych krążowników, miast większej liczby mniejszych. Amerykanie właśnie opracowywali założenia okrętów uzbrojonych w armaty 203 mm i bliskich owej granicznej wyporności standardowej, a mających stanowić odpowiedź na japońskie projekty budowy analogicznych jednostek z działami kalibru 200 mm. Pozostałe marynarki wojenne uczestników konferencji miały w tym zakresie znacznie skromniejsze zamierzenia, dlatego bez problemu przyjęto propozycję. Jak przewidywała strona brytyjska, pozostali sygnatariusze zapragną mieć jak najwięcej najsilniejszych i największych krążowników, na jakie pozwalał traktat, a to oznaczało, że ograniczone budżety marynarek wojennych będą mogły sfinansować mniejszą liczbę takich jednostek, niż byłoby to możliwe przy ich niższej wyporności⁶⁴. Gdy traktat waszyngtoński ratyfikowano 21 sierpnia 1923 roku⁶⁵, nie istniał jeszcze tak naprawdę żaden krążownik

⁶⁰ A. Szewczyk, W. Trojca, *Japońskie krążowniki ciężkie*, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 1994, *passim*; M. Szopa, *Japońskie krążowniki ciężkie*, cz. 1, „Morze” 2018, nr 12 (38), s. 42–53; idem, cz. 2, „Morze” 2019, nr 1 (39), s. 55–65.

⁶¹ M. Sobański, *Krążowniki typu „Admiral Hipper”*, t. 1, Tarnowskie Góry 2018; idem, t. 2, Tarnowskie Góry 2018.

⁶² G. Nowak, *Krążowniki waszyngtońskie U.S. Navy*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2019, s. 7–8.

⁶³ W. Holicki, *Amerykańskie krążowniki ciężkie typu Des Moines*, „Nowa Technika Wojskowa” 2003, nr 10, s. 59–64.

⁶⁴ J. Dyskant, *Konflikty...*, op. cit., s. 124–142, 171–190; G. Nowak, *Krążowniki waszyngtońskie...*, op. cit., s. 19–20, 27–30, 35–42.

⁶⁵ H. Batowski, *Między dwiema wojnami 1919–1939. Zarys historii dyplomatycznej*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2001, *passim*.

spełniający kryteria, które zdefiniowaliśmy dla krążownika ciężkiego. Miały się one pojawić w składach flot dopiero w drugiej połowie lat 20. XX wieku, co jednoznacznie wskazuje, jaką rolę odegrało to porozumienie w powstaniu tej klasy okrętów.

Waszyngtoński traktat morski pięciu mocarstw jest tu istotny, gdyż stanowi poważny argument za ustanowieniem maksymalnego kalibru artylerii głównej dla krążownika ciężkiego właśnie na poziomie 203 mm. Skoro problem dotyczy okrętów artyleryjskich, jakimi były wówczas krążowniki w ogólności, to czynnikiem kluczowym dla ich klasyfikacji winna być siła ich ognia, na którą w znaczącym stopniu składa się właśnie wielkość miotanych pocisków, determinowana ich kalibrem. Problem w tym, że każda taka granica byłaby czysto umowna. Należałoby zatem albo opowiedzieć się za metodą najprostszą, np. opierającą się na systemie dziesiętnym, i wyznaczyć granice np. co 100 mm (co dałoby maksymalny kaliber dla uzbrojenia krążownika lekkiego na 200 mm i takie propozycje też się incydentalnie pojawiają), albo odwołać się do postrzegania tej kwestii u ówczesnych. To drugie rozwiązanie, uwzględniające międzynarodowe traktaty mocarstw morskich z lat 1922–1939, legitymuje się dłuższą tradycją funkcjonowania. Dodatkowo przemawia za nim fakt, że formalnie te traktaty uznawało pięć najpotężniejszych potęg morskich⁶⁶, a okresowo nawet sześć, bowiem od 18 czerwca 1935 roku także Niemcy, dzięki bilateralnemu porozumieniu morskemu z Wielką Brytanią⁶⁷. Co prawda strona hitlerowska, podobnie jak Japonia, nie przestrzegła swego zobowiązania w zakresie limitu wyporności krążowników ciężkich, inaczej było jednak w kwestii dopuszczalnego kalibru ich artylerii głównej⁶⁸. Układ morski z Brytyjczykami został co prawda wypowiedziany przez Adolfa Hitlera 28 kwietnia 1939 roku⁶⁹, a ostatecznie Japonia i Włochy również z dniem 1 stycznia 1937 roku odstąpiły od traktatów waszyngtońskiego i londońskiego⁷⁰. Niemniej główne klauzule tych traktatów przez kilkanaście kluczowych lat poprzedzających wybuch największego z dotychczasowych konfliktów zbrojnych w dziejach ludzkości oddziaływały na kształt najbardziej liczących się marynarek wojennych globu⁷¹. Dysponowały one razem większością światowej floty okrętów, zarówno pod względem liczby, jak i tonażu, w tym również przytłaczającą większością krążowników ciężkich⁷². Jest to dość mocny argument definicyjny, dlatego w odniesieniu do maksymalnego kalibru dla tej ostatniej odmiany krążownika opowiadam się za przyjęciem właśnie wartości 203 mm. Tym bardziej,

⁶⁶ J. Polit, *Starzy przyjaciele, nowi wrogowie. Wielka Brytania wobec Japonii 1921–1942*, „Studia Historyczne” 2008, z. 2 (202), s. 171–183; idem, *Sojusz brytyjsko-japoński: narodziny, wzlot i kres*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43, s. 14–18, 32–36.

⁶⁷ J. Pertek, *Od Reichsmarine do Bundesmarine*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1966, *passim*.

⁶⁸ A. Perepeczko, *Niemieckie krążowniki typu Admiral Hipper*, t. 1, Aj-Press, Gdańsk 2003, *passim*; idem, t. 2, Aj-Press, Gdańsk 2004, *passim*; idem, t. 3, Aj-Press, Gdańsk 2004, *passim*.

⁶⁹ R. Kochnowski, *Plan Z – geneza i fiasko*, „Okręty Wojenne” 2018, nr 3, s. 38–44.

⁷⁰ J. Dyskant, *Konflikty...*, op. cit., s. 270–292.

⁷¹ Ibidem, *passim*.

⁷² J. Lipiński, *Druga wojna...*, op. cit., s. 491–669.

że nie wszystkie kraje używały systemu metrycznego w określaniu kalibrów swych dział morskich, a nawet można powiedzieć, iż były one w mniejszości, choć zaliczały się do nich m.in. Japonia i Związek Sowiecki, mimo że używały one również armat anglosaskich kalibrów.

Z kolei pierwsza londyńska konferencja morska z 1930 roku wprowadziła, jak już wspomniano, w ramach krążowników zdefiniowanych w Waszyngtonie podział na dwie kategorie: A i B, a granicę między nimi również określał kaliber artylerii głównej, wyznaczony na 155 mm⁷³. Powyższe ustalenia dały specjalistom podstawę do wprowadzenia dla okresu 1923–1945 klasyfikacji krążowników opartej na kalibrze ich głównego uzbrojenia: lekkie, ciężkie i najcięższe (liniowe). Wiele flot nigdy nie używało jednak oficjalnie takiej nomenklatury, w tym chociażby japońska, w której krążowniki ciężkie określano mianem „krążowników pierwszej klasy” (jap. *ittō jun'yōkan*; *ittō* – pierwsza klasa, *jun'yōkan* – krążownik)⁷⁴, a pojęcie krążownika ciężkiego (jap. *jū jun'yōkan*; *jū* – ciężki, *jun'yōkan* – krążownik) pojawiło się dopiero znacznie później i ma zastosowanie raczej nieformalne.

Jednak niemożliwe jest zastosowanie dolnej granicy kalibru jako wystarczającej do odróżnienia krążowników ciężkich od innych ich rodzajów, gdyż takie postępowanie prowadziłoby do absurdu. W okresie międzywojennym wciąż w służbie pozostawało mnóstwo starych krążowników z działami o średnicy przekraczającej owe 155 mm, lecz w żadnym stopniu niewytrzymujących porównania z krążownikami ciężkimi pod względem potencjału bojowego⁷⁵. Wystarczy wspomnieć o krążownikach pancernych, wciąż licznie występujących w latach 20. XX wieku w marynarkach wojennych całego świata⁷⁶. Jeszcze w początku 1941 roku w służbie pozostawało co najmniej 10 z nich, w tym 6 w Japonii, 2 w Argentynie i po 1 we Włoszech i Grecji⁷⁷. Zrównywanie tych dwóch rodzajów krążowników nie jest racjonalne, nie tylko z uwagi na podeszły wiek konstrukcji krążowników pancernych, ale przede wszystkim ze względu na ich o wiele niższy potencjał bojowy, związany z szeregiem czynników: zbyt małą liczbą dział artylerii głównej, przestarzałą koncepcją ich rozmieszczenia – niezapewniającą najkorzystniejszych możliwych kątów ostrzału (np. w kazamatach burtowych) czy różną długością ich luf, utrudniającą prowadzenie celnego ostrzału na większych dystansach⁷⁸. To właśnie przede wszystkim dlatego konieczne jest wprowadzenie dodatkowych kryteriów, poza li tylko kalibrem artylerii głównej. Pomocne będzie tu przyjrzenie się przełomowi w konstrukcji ciężkich okrętów artyleryjskich, do jakiego doszło w 1906 roku.

⁷³ J. Dyskant, *Konflikty...*, op. cit., s. 171–190.

⁷⁴ O. Myszor, *Cesarstwo Japonii*, t. 1: *Pancerniki, lotniskowce i krążowniki*, Wydawnictwo „Okrety Wojenne”, Tarnowskie Góry 2014, s. 202.

⁷⁵ J. Dyskant, *Konflikty...*, op. cit., s. 491–605.

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ J. Lipiński, *Druga wojna...*, op. cit., s. 544, 555, 571, 647; O. Myszor, *Cesarstwo...*, op. cit., s. 180–201.

⁷⁸ J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna...*, op. cit., s. 527–615; P. Olender, *Wojny morskie 1883–1914*, op. cit., s. 643–718.

W tym to roku wprowadzono do służby w Brytyjskiej Królewskiej Marynarce Wojennej (ang. *Royal Navy*) nowatorski pancernik *Dreadnought*⁷⁹. Gdy ten okręt rozpoczął swą karierę morską, był najsilniej uzbrojonym okrętem artyleryjskim świata – dysponował 10 armatami kalibru 305 mm⁸⁰. Nie istniał wówczas żaden pancernik mający taką liczbę dział artylerii głównej. Ale przewaga *Dreadnoughta* zasadzała się nie tylko na tym. Wszystkie te wielkie armaty zostały rozmieszczone w dwulufowych wieżach, które miały większe kąty ostrzału niż pozwalały na to kazamaty burtowe, i dawały pełną osłonę obsłudze w odróżnieniu od stanowisk ogniowych na barbetach. Co więcej, wszystkie owe działa miały jednakową długość luf, co nadawało wystrzeliwanym przez nie pociskom niemal identyczne właściwości balistyczne, ułatwiając celowanie całością artylerii i pozwalając wykorzystywać pełną salwę burtową na maksymalnym zasięgu ognia. Była to istna rewolucja w budownictwie okrętowym, jednostki konstruowane według powyższej koncepcji, zwane odtąd potocznie dreadnotami, deklasowały bowiem wszystkie rodzaje starszych pancerników, nie tylko bateryjnych, barbetowych czy kazamatowych, lecz także tych wieżowych, które dotąd miały mniej dział największego kalibru, ich lufy miały różne długości lub część z nich rozmieszczona była jeszcze w kazamatach⁸¹. Szybko pojawiło się jeszcze nowocześniejsze rozwiązanie w zakresie rozmieszczenia artylerii głównej: w postaci rozlokowania wszystkich wież w osi symetrii wzdłużnej okrętu, odstępujące od ich umieszczenia przy burtach⁸². Pierwszeństwo w tym zakresie przysługuje *U.S. Navy*, która już w 1910 roku wprowadziła do służby pierwszy taki pancernik – *Michigan*, zbrojny w 8 armat kalibru 305 mm, lecz dzięki nowatorskiemu rozmieszczeniu dwulufowych wież moc jego salwy burtowej była identyczna z brytyjskim *Dreadnoughtem*⁸³. Ponadto Amerykanie zastosowali rozmieszczenie wież w tzw. superpozycji, czyli jedna górowała nad sąsiednią (na dziobie tylna nad przednią; na rufie przednia nad tylną)⁸⁴; ta metoda dodatkowo wzmacniała moc salwy także w kierunku przed dziobem lub za rufą jednostki, zwłaszcza na nieco bliższych dystansach walki. Okręty takie, z kompletem wież w osi symetrii wzdłużnej okrętu, zaczęto potocznie zwać superdreadnotami. W praktyce dreadnoty i superdreadnoty uzbrajano w 8⁸⁵ do 13 armat kalibru od 283 do 460 mm⁸⁶, a jeśli uwzględnić także

⁷⁹ T. Klimczyk, *Historia pancernika*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, *passim*.

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ R. Massie, *Dreadnought*, t. 1–2, op. cit., *passim*.

⁸² M. Skwiot, *Japońskie pancerniki*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2007, *passim*.

⁸³ T. Klimczyk, *Pierwsze amerykańskie dreadnoty*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 9, s. 50–57.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ Jeśli uwzględnić także projekty przebudowy, to 6, gdyż Japończycy przewidywali możliwość przebrojenia w przyszłości swoich pancerników typu *Yamato*, uzbrojonych w 3 wieże trzylufowe z armatami kalibru 460 mm, w 3 wieże dwulufowe z armatami kalibru 510 mm.

⁸⁶ J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna...*, op. cit., s. 526–623; J. Dyskant, *Konflikty...*, op. cit., s. 491–605; C. Szoszkiewicz, *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1–2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993, *passim*.

jednostki projektowane, lecz nigdy nieukończone, to teoretycznie kaliber mógłby sięgnąć i 510 mm⁸⁷.

Powyżej opisany przełom w klasie pancerników niemal od razu zastosowano również w klasie krążowników pancernych. Tyle że wprowadzenie do nich analogicznych rozwiązań stało się źródłem powstania krążowników liniowych⁸⁸, które w stosunku do swych poprzedników charakteryzowały się identycznymi przezwagami, jak drednoty i superdrednoty nad predrednotami i semidrednotami. To oznaczało, że posiadały uzbrojenie główne złożone z co najmniej 6 luf jednakowego kalibru i długości, w całości rozmieszczonych w wieżach. Szybko też przejęto w tej klasie nowocześniejsze rozlokowanie wież w osi symetrii wzdłużnej okrętu, co charakteryzowało superdrednoty. Pierwszym takim krążownikiem bojowym był brytyjski *Lion* (rok 1912), uzbrojony w 8 dział kalibru 343 mm, w całości rozmieszczonych w osi symetrii⁸⁹. W praktyce krążowniki liniowe uzbrajano w 6–10 armat kalibru 283–381 mm⁹⁰, a jeśli uwzględnić także jednostki projektowane, lecz nigdy nieukończone, to teoretycznie mogłyby być nawet 12 dział, a kaliber mógłby sięgnąć 460 mm⁹¹.

Jeśli uwzględnimy powyższe zmiany w konstruowaniu pancerników i krążowników liniowych, to oczywista staje się zasadność zastosowania do – powstałej dopiero w latach 20. XX wieku – klasy krążowników ciężkich owych nowych standardów uzbrojenia i to już w ich najdoskonalszej wersji, charakterystycznej dla superdrednotów. Pozwala to zatem wprowadzić do definicji krążownika ciężkiego, obok kalibru dział artylerii głównej, także następujące czynniki: liczbę dział, jednolitość długości ich luf, pełne skoncentrowanie ich w wieżach, a na dodatek rozmieszczenie wszystkich wież w osi symetrii wzdłużnej okrętu.

⁸⁷ M. Skwiot, *Japońskie pancerniki*, t. 2, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2011, s. 41–42.

⁸⁸ R. Kochnowski, *Krążowniki liniowe. Geneza – rozwój – zmierzch* [w:] *Na morzach i oceanach pod wojenną banderą...*, op. cit., s. 85–103.

⁸⁹ Ibidem.

⁹⁰ J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna...*, op. cit., s. 541, 548, 569, 579, 587, 589; J. Dyskant, *Konflikty...*, op. cit., s. 493, 526–528, 545, 559, 567, 597; M. Skwiot, *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2009, s. 67–80, 93–104, 153–158, 197–246; C. Szoszkiewicz, *Pancerniki...*, t. 1–2, op. cit., *passim*.

⁹¹ M. Skwiot, *Japońskie pancerniki*, t. 1, op. cit., s. 117. Literatura podaje najczęściej kaliber 457 mm, ale ponieważ budowane w drugiej i trzeciej dekadzie XX wieku japońskie pancerniki i krążowniki liniowe zostały lub miały zostać uzbrojone w działa 410 mm, a superpancerniki typu *Yamato*, których budowę rozpoczęto w latach 30. tegoż stulecia, były zbrojne w armaty 460 mm (A. Yoshimura, *Pancernik Musashi*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2002), należy domniemywać, że i największe projektowane cesarskie krążowniki liniowe miały posiadać właśnie ów ostatni kaliber. Nieporozumienie wynika z faktu, że w rozmowach dyplomatycznych posługiwano się najczęściej miarą anglosaską, dlatego Japończycy podawali kaliber 18 cali, co przeliczano dość powszechnie na 457 mm.

Wnioski

Krążowniki ciężkie były ewolucyjnym rozwinięciem krążowników pancernych, poprzez wprowadzenie do koncepcji tych ostatnich standardu uzbrojenia głównego charakterystycznego dla koncepcji superdrednota w klasie pancerników. Było to zatem przeskoczenie o jeden szczebel wyżej w zakresie optymalizacji uzbrojenia w stosunku do rewolucyjnego brytyjskiego okrętu liniowego *Dreadnought* z 1906 roku.

O zaklasyfikowaniu krążownika do kategorii ciężkich, jak już wspomniano, przesądza spełnienie następujących kryteriów:

- uzbrojenie główne złożone z co najmniej 6 dział kalibru powyżej 155 mm, lecz nie większego niż 203 mm, o jednakowej długości luf;
- całość artylerii głównej zamknięta w wieżach;
- wszystkie wieże artylerii głównej rozmieszczone w osi symetrii wzdłużnej okrętu.

Bibliografia

- Batowski H., *Między dwiema wojnami 1919–1939. Zarys historii dyplomatycznej*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2001.
- Beevor A., *Walka o Hiszpanię 1936–1939. Pierwsze starcie totalitaryzmów*, Znak, Kraków 2009.
- Bukała G., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2002.
- Campbell J., *Jutland. An Analysis of the Fighting*, Lyons Press, New York 1998.
- Dobrzycki W., *Historia stosunków międzynarodowych 1815–1945*, Wydawnictwo Naukowe Scholar–Fundacja Studiów Międzynarodowych, Warszawa 2007.
- Dramiński S., *Pancernik HMS „Dreadnought”, „Okręty”* 2013, nr 5 (25).
- Dyskant J., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
- Dyskant J., Michałek A., *Port Artur – Cuszima 1904–1905*, Bellona, Warszawa 2005.
- Encyklopedia wojskowa*, t. 1: A–M, A. Krupa (red.), PWN–Bellona, Warszawa 2007.
- Federowicz P., *Pancerniki typu „Scharnhorst”*, Tarnowskie Góry 2008.
- Flisowski Z., *Bitwa jutlandzka 1916*, Bellona, Warszawa 1994.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Bellona, Warszawa 1994.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, Bellona, Warszawa 1995.
- Franz M., *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 1: *Wojna się rozpoczyna*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016.
- Franz M., *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 2: *Zmagania o panowanie na morzu*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016.
- Franz M., *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 3: *Do ostatniej kropli paliwa*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2017.
- Franz M., *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 4: *Aliancka ofensywa*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2017.
- Franz M., *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 5: *Gdy Włochów już w tej wojnie nie było*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2018.
- Glock M., *Duma Stalina. Krążowniki projektów 26 i 26 bis*, „Morza i Okręty” 2015, nr 2.

- Glock M., *Krążowniki typu „Kirow” i „Maksym Gorki”*, Tarnowskie Góry 2006.
- Glock M., *Niemieckie krążowniki liniowe*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 2 (98).
- Glock M., *Niemieckie krążowniki liniowe*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 3 (99).
- Gozdawa-Gołębiowski J., *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1985.
- Gozdawa-Gołębiowski J., *Wojny morskie 1775–1851*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2001.
- Gozdawa-Gołębiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Holicki W., *Amerykańskie krążowniki ciężkie typu Des Moines*, „Nowa Technika Wojskowa” 2003, nr 10.
- Jastrzębski J., *Ewolucja japońskich krążowników ciężkich [w:] Na morzach i oceanach pod wojenną banderą. Wczoraj – dziś – jutro*, R. Kochnowski, J. Jastrzębski (red.), Księgarnia Akademicka, Kraków 2020.
- Jastrzębski J., Polit J., *Konferencja Waszyngtońska 12 XI 1921 – 6 II 1922*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2012, nr 1 (111).
- Jastrzębski J., Polit J., *Konferencja Waszyngtońska 12 XI 1921 – 6 II 1922*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2012, nr 2 (112).
- Jastrzębski J., Polit J., *Konferencja Waszyngtońska 12 XI 1921 – 6 II 1922*, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2012, nr 3 (113).
- Klimczyk T., *Historia pancernika*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Klimczyk T., *Największe starcie pancerników*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2007.
- Klimczyk T., *Pierwsze amerykańskie drednoty*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 9.
- Kochnowski R., *Krążowniki liniowe. Geneza – rozwój – zmierzch*, „Okręty Wojenne” 2019, nr 2 (154).
- Kochnowski R., *Krążowniki liniowe. Geneza – rozwój – zmierzch [w:] Na morzach i oceanach pod wojenną banderą. Wczoraj – dziś – jutro*, R. Kochnowski, J. Jastrzębski (red.), Księgarnia Akademicka, Kraków 2020.
- Kochnowski R., *Niemieckie działania krążownicze w latach 1939–1942*, Wydawnictwo Inforteditions, Zabrze 2015.
- Kochnowski R., *Plan Z – geneza i fiasko*, „Okręty Wojenne” 2018, nr 3.
- Kolański G., *Krążowniki*, „Morze, Statki i Okręty” 2017, nr 9–10 (182).
- Kopacz M., *Protoplaści krążowników waszyngtońskich – japońskie krążowniki ciężkie typu Aoba*, „Morze, Statki i Okręty” 2014, nr spec. 5 (150).
- Kosiarz E., *Bitwy morskie*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979.
- Kubiak K., *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej*, Książka i Wiedza, Warszawa 2007.
- Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999.
- Massie R., *Dreadnought*, t. 1–2, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2020.
- Mawdsley E., *II wojna światowa. Nowe ujęcie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2011.
- Myszor O., *Cesarstwo Japonii*, t. 1: *Pancerniki, lotniskowce i krążowniki*, Wydawnictwo „Okręty Wojenne”, Tarnowskie Góry 2014.

- Nowak G., *Błaszanki, czyli pierwsze krążowniki waszyngtońskie US Navy*, „Morze” 2018, nr 4 (31).
- Nowak G., *Krążowniki waszyngtońskie U.S. Navy*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2019.
- Olender P., *Wojna rosyjsko-japońska 1904–1905. Działania na morzu*, PAU, Kraków 2010.
- Olender P., *Wojny morskie 1860–1883*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005.
- Olender P., *Wojny morskie 1883–1914*, Wydawnictwo Magnum-X, Warszawa 2005.
- Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999.
- Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. 2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2000.
- Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. 3, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2001.
- Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. 4, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 2002.
- Perepeczko A., *Niemieckie krążowniki typu Admiral Hipper*, t. 1, Aj-Press, Gdańsk 2003.
- Perepeczko A., *Niemieckie krążowniki typu Admiral Hipper*, t. 2, Aj-Press, Gdańsk 2004.
- Perepeczko A., *Niemieckie krążowniki typu Admiral Hipper*, t. 3, Aj-Press, Gdańsk 2004.
- Pertek J., *Morze w ogniu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1996.
- Pertek J., *Od Reichsmarine do Bundesmarine*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1966.
- Polit J., *Odwrót znad Pacyfiku? Wielka Brytania wobec Dalekiego Wschodu (1914–1922)*, Arcana, Kraków 1999.
- Polit J., *Rozpad sojuszu brytyjsko-japońskiego po pierwszej wojnie światowej*, „Studia Historyczne” 1997, z. 4 (159).
- Polit J., *Sojusz brytyjsko-japoński: narodziny, wzlot i kres*, „Okrety Wojenne” 2013, nr spec. 43.
- Polit J., *Starzy przyjaciele, nowi wrogowie. Wielka Brytania wobec Japonii 1921–1942*, „Studia Historyczne” 2008, z. 2 (202).
- Radziemski J., *Krążowniki „elżbietańskie” – niezwykła historia brytyjskich krążowników typu Hawkins*, „Okrety” 2017, nr 3 (51).
- Roberts J., *Battlecruisers*, Caxton Editions, London 1997.
- Rojek W., *Historia nowoczesnych stosunków międzynarodowych*, PWN, Warszawa 2010.
- Rojek W., *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919–1939*, PAU, Kraków 1994.
- Skwiot M., *Japońskie pancerniki*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2007.
- Skwiot M., *Japońskie pancerniki*, t. 2, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2011.
- Skwiot M., *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2009.
- Sobański M., *Argentyńskie krążowniki typu „Almirante Brown”*, cz. 1, „Okrety Wojenne” 2006, nr 1 (75).
- Sobański M., *Argentyńskie krążowniki typu „Almirante Brown”*, cz. 2, „Okrety Wojenne” 2006, nr 2 (76).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 1, „Okrety Wojenne” 2005, nr 4 (72).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 2, „Okrety Wojenne” 2005, nr 5 (73).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 3, „Okrety Wojenne” 2005, nr 6 (74).
- Sobański M., *Krążowniki typu „Admiral Hipper”*, t. 1, Tarnowskie Góry 2018.

- Sobański M., *Krażowniki typu „Admiral Hipper”*, t. 2, Tarnowskie Góry 2018.
- Sobański M., *Pancerniki typu „Deutschland”*, Tarnowskie Góry 2010.
- Sobański M., *Rosyjskie krążowniki lekkie typu Swietłana*, cz. 4, „Okrety Wojenne” 2003, nr 5 (61).
- Symonds C., *II wojna światowa na morzu. Historia globalna*, Znak Horyzont, Kraków 2020.
- Szewczyk A., Trojca W., *Japońskie krążowniki ciężkie*, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 1994.
- Szopa M., *Doggerbank 1915*, „Okrety Wojenne” 2005, nr 5 (73).
- Szopa M., *Japońskie krążowniki ciężkie*, cz. 1, „Morze” 2018, nr 12 (38).
- Szopa M., *Japońskie krążowniki ciężkie*, cz. 2, „Morze” 2019, nr 1 (39).
- Szoszkiewicz C., *Pancerniki II wojny światowej*, t. 1–2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993.
- Wajda P., *Guadalcanal – przełom na morzu. Zagłada pancernika „Kirishima”*, „Militaria XX Wieku” 2010, nr 4 (37).
- Wieczorkiewicz P., *Historia wojen morskich*, t. 1: *Wiek żagla*, Zysk i S-ka, Poznań 2015.
- Wieczorkiewicz P., *Historia wojen morskich*, t. 2: *Wiek pary*, Zysk i S-ka, Poznań 2015.
- Williamson G., *German Pocket Battleships 1939–1945*, Osprey, Oxford 2003.
- Włodarczyk W., *Dzień Armagedonu. Bitwa Jutlandzka*, Fundacja Historia.pl, Gdańsk 2021.
- Yoshimura A., *Pancernik Musashi*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2002.

Heavy cruiser – classification problems

Part 1: Genesis and definition of a heavy cruiser

Abstract

This article is the first in a series of six texts devoted to classification problems in the group of artillery ships such as heavy cruisers. He deals with the genesis of the heavy cruiser and formulates its definition, necessary for making reliable scientific analyzes. In the following, they will be discussed based on the result of comparing the characteristics of specific vessels with the adopted definition of a heavy cruiser: ships of the disputed classification, fleets of this class of ships of all ten countries possessing them, and their global characteristics.

Due to the fact that different navies in the world use different classifications of ships for their needs, it is necessary to adopt criteria in military science to classify a specific vessel into a specific class. This is important to be able to make meaningful estimates and comparisons of the strength of fleets, their individual organizational structures, and individual ships. This also applies to heavy cruisers, especially as there are disagreements over the assignment of numerous ships to this collection. The classification of a cruiser as a heavy category is determined by the fulfillment of the following criteria:

- primary armaments consisting of at least 6 guns with a caliber exceeding 155 mm but not exceeding 203 mm with the same barrel length;
- all main artillery enclosed in towers;
- all main artillery towers located along the ship's longitudinal symmetry axis.

Słowa kluczowe: krążownik ciężki, nauka wojskowości, okręty, krążowniki, marynarka wojenna

Key words: heavy cruiser, military science, ships, cruisers, navy

Jarosław Jastrzębski

Doktor nauk humanistycznych w zakresie historii. Absolwent Uniwersytetu Jagiellońskiego. Pracuje na Uniwersytecie Pedagogicznym im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, na stanowisku adiunkta w Instytucie Nauk o Bezpieczeństwie. Historyk administracji, prawa i wojskowości. Specjalizuje się m.in. w badaniach nad Japońską Marynarką Wojenną w okresie II wojny światowej. Jest autorem ponad 100 publikacji, w tym wielu opracowań monograficznych, do ważniejszych z nich należą: *Midway*, Warszawa 2014; *Lotniskowce Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941 – 2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, Zabrze 2020; *Okręty podwodne Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941 – 2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, Kraków 2014; *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Zabrze 2012; *Niszczyciele Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941 – 2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, t. 1: *Geneza, ewolucja, typy*, Kraków 2018; *Niszczyciele Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941 – 2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, t. 2: *Okręty*, Zabrze 2021; *Wojna na Pacyfiku. Faza przewagi japońskiej 7 XII 1941 – 6 VI 1942*, Zabrze 2015 oraz *Organizacja Japońskiej Marynarki Wojennej na poziomie strategicznym 7 XII 1941 – 2 IX 1945*, Oświęcim 2014. E-mail: jaroslaw.jastrzebski@up.krakow.pl