

MODELARSTWO OKRĘTOWE

ISSN 1895-2216



Magazyn modelarzy okrętowych

nr 95 (4/2021)

Cena 28,90 zł (8% VAT)

nakład: 1000 egz.

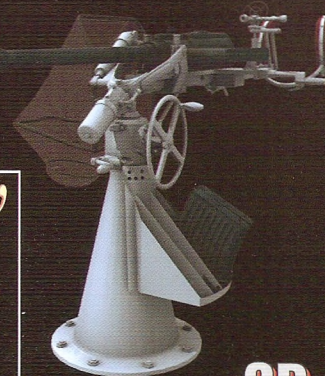


- Japoński żaglowiec *Higaki Kaisen* w skali 1:72 - raport z budowy
- Statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej „*Grażyna*” - plany w skali 1:100
- Malowanie niszczycieli typu „*Flush deck*” cz. 5
- Japońskie lekkie krążowniki typu „*Tenryu*” i „*Kuma*” - monografia modelarska
- Osmański okręt podwodny „*Abdül Hamid*” (ex-„*Nordenfelt II*”) - model 3D i rysunki w skali 1:125

2 cm Flak 30

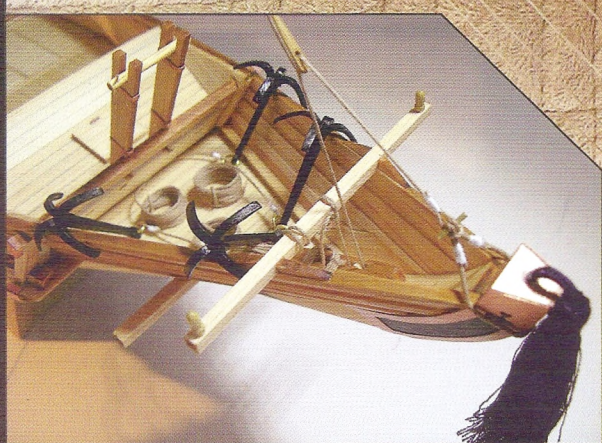
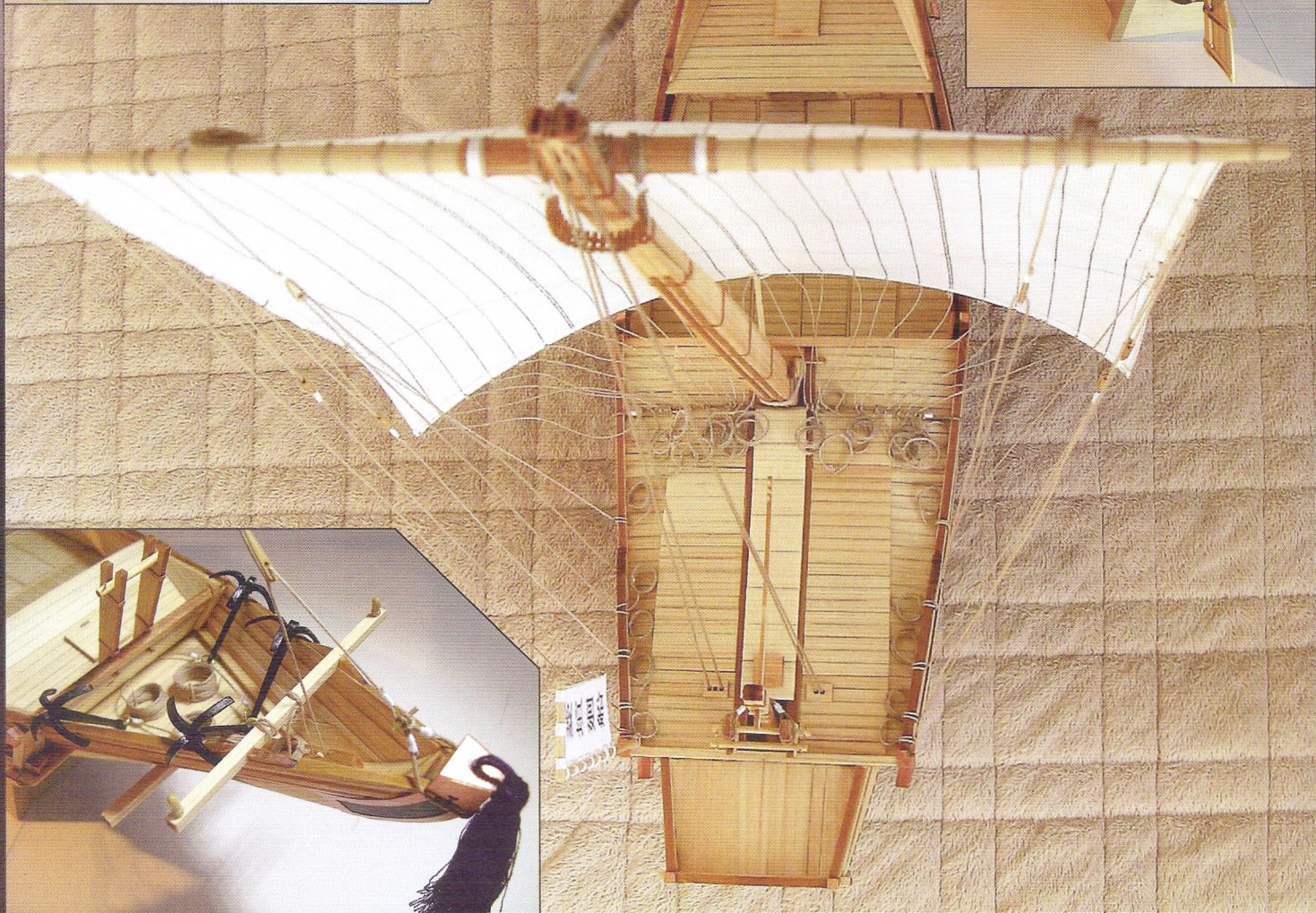
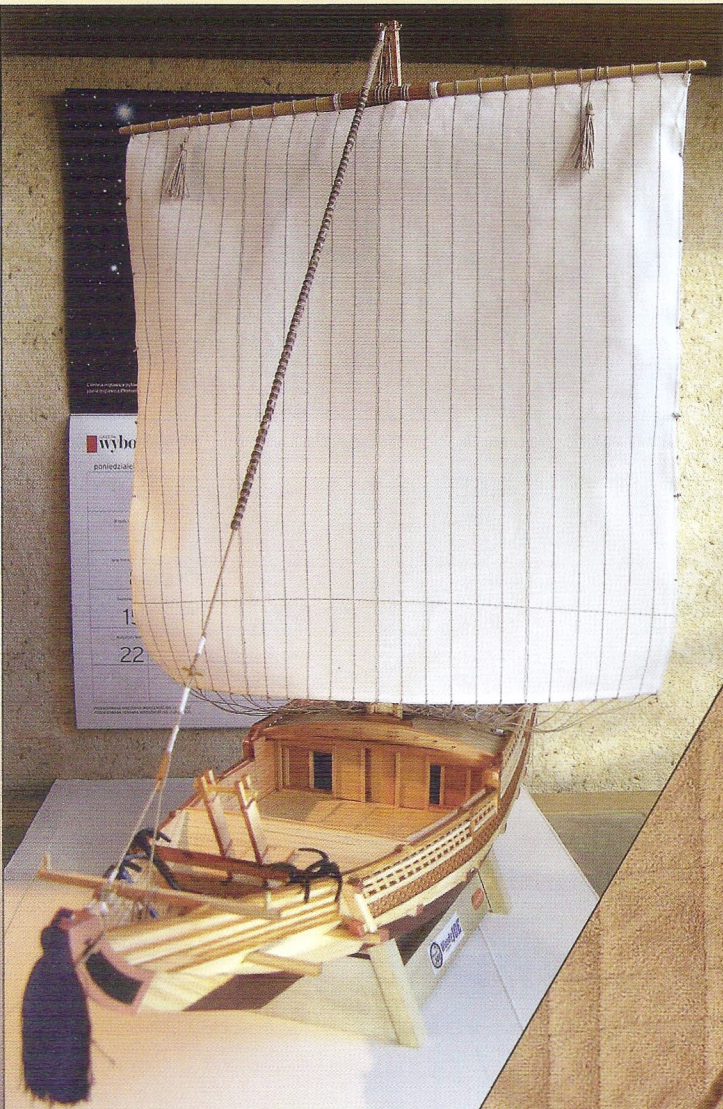
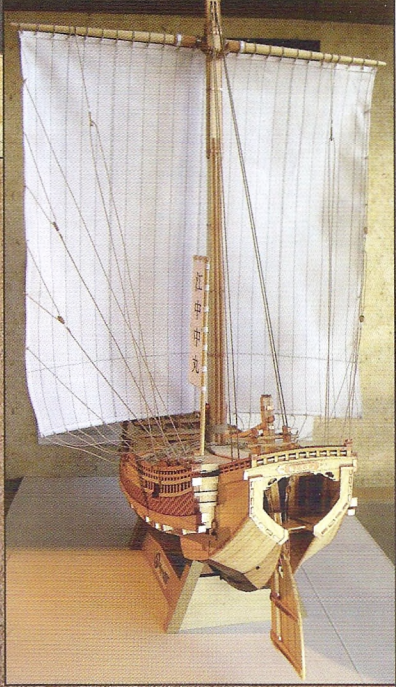


HMCS „Trentonian”
korweta typu „*Flower*”
plany modelarskie w skali 1:100 cz. 1



w 3D

垣廻船



MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych

www.modelarstwookretowe.pl

www.facebook.com/modelarstwookretowe/

Dwumiesięcznik

ISSN 1895 - 2216

nr indeksu: 209015

numer 95 (4/2021)

sierpień 2021 - wrzesień 2021

Adres Redakcji:

Kolonia Brużycza 6M, ul. Ciechowskiego 46A

95-070 Aleksandrów Łódzki

tel. 604 444677

Redaktor naczelny:

Sylwester Grabarczyk

grabry@modelarstwookretowe.pl

Redakcja:

Jarosław Leoniec (zastępca red. nac.) jleoniec@modelarstwookretowe.pl

Współpraca:

Michał Glock, Waldemar Góralski, Czesław Greszkiewicz,

Grzegorz Jeremaj, Jacek Krzewiński, Mirosław Miarka,

Grzegorz Nowak, Jan Schmidt.

Wydawca:

SAGA Sylwester Grabarczyk

Kolonia Brużycza 6M

95-070 Aleksandrów Łódzki

tel. 604 444677

saga@modelarstwookretowe.pl

Druk:

BIGPRESS - Łódź, tel: (042) 6762728

Nakład: 1000 egz.

Redakcja zastrzega sobie prawo do dokonywania skrótów tekstów i zmiany tytułów oraz nie ponosi odpowiedzialności za opinie autorów zawarte w tekstach. Materiałów nie zamówionych nie zwracam. Za treść ogłoszeń i reklam nie odpowiadamy.

Blachy z elementami fototrawionymi do modeli kartonowych w skali 1:200

- uniwersalna do japońskich okrętów
- Lotniskowiec „JUNYO” z wyd. ANSWER
- Lekki krążownik „GIUSEPPE GARIBALDI” z wyd. MODELIX
- Lotniskowiec eskortowy USS „GAMBIER BAY” z wyd. AH
- Niszczyciel „JAGUAR” z wyd. WAK
- Ciężki krążownik „ALGERIE” z wyd. OREL
- Lotniskowiec „KAGA” z wyd. DOM BUMAGI
- Niszczyciel HMCS „HAIDA” z wyd. NEPTUNIA
- Niszczyciel HMS „HESPERUS” z wyd. WAK
- Kanonierka USS „ERIE” z wyd. WAK
- Ciężki krążownik USS „BALTIMORE” z wyd. AVANGARD

NOWOŚĆ !!!

- Niszczyciel HMS „VEGA” z wyd. WAK

do kupienia tylko na

WWW.MODELARSTWOOKRETOWE.PL

Wydawca czasopisma „MODELARSTWO OKRĘTOWE” zastrzega P.T. Sprzedawców, że sprzedaż aktualnych i archiwalnych numerów pisma po cenie innej niż wydrukowana na okładce jest działaniem na szkodę wydawcy i skutkuje odpowiedzialnością sądową.



W numerze
95 (4/2021)

Co we wręgach skrzypi ?

Nowości, zapowiedzi, plotki ...

2

Monografie

Niszczyciele typu „Flush deck” - malowania cz. 5

6

Japońskie lekkie krążowniki typu „Tenryu” i „Kuma”

12

Plany modelarskie

Statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej „GRAŻYNA”

19

Osmański okręt podwodny „ABDÜL HAMID” (ex-„NORDENFELT II”)

25

Kanadyjska korweta typu „Flower” HMCS „TRENTONIAN”

30

wskazówka

Uzbrojenie i wyposażenie statków i okrętów

Niemieckie działko przeciwlotnicze kal. 20 mm C/30

32

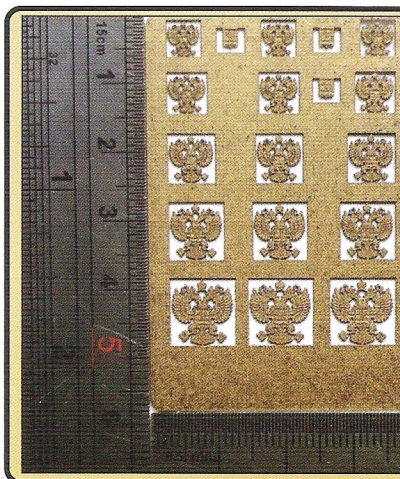
Relacje z budowy

Japoński żaglowiec HIGAKI KAISEN
model drewniany, skala 1:72

37

Mikroflota Jima - „MAANZEE”

44



NOWOŚĆ !!!

Grawerowane laserem na połączonym kartoniku herby carskiej Rosji, umieszczane na dziobach rosyjskich okrętów.

Na kartoniku znajduje się 18 takich herbów w różnych wymiarach. Producentem jest wyd. DOM BUMAGI

Cena 15 zł plus koszt wysyłki.

PARTNERZY

witryna modelarstwa pływającego RC
ModelTeam
com.pl strona forum galeria

www.koga.net.pl
Portal o żaglowcach i modelach



INTERNETOWE FORUM MODELARZY KARTONOWYCH

... od nas się nie odkleisz :)

PRENUMERATA I NUMERY ARCHIWALNE:

Cennik prenumeraty:

- roczna (6 numerów zwykłych) - 158 zł,
- roczna (6 numerów zwykłych i 2 specjalne) - 214 zł,
- półroczna (3 numery zwykłe) - 81 zł,
- półroczna (3 numery zwykłe i 1 specjalny) - 109 zł.

Prenumeraty czasopisma „MODELARSTWO OKRĘTOWE” oraz zakupu numerów archiwalnych można dokonać w sklepie na naszej stronie www.modelarstwookretowe.pl, telefonicznie lub wpłacając pieniądze na konto Nr. 09 1140 2004 0000 3902 3063 4720; SAGA Sylwester Grabarczyk, Kolonia Brużycza 6M, 95-070 Aleksandrów Łódzki. W tytule transakcji proszę wpisać: „prenumerata roczna/półroczna od numeru ...”

Wakacje. Jedni kochają, inni nienawidzą. W tym roku upały doskwierają, pracować nie idzie, żyć się nie da. A z drugiej strony urlop jak zimno też nieciekaw. W końcu jednak można gdzieś pojechać, coś zwiedzić. Chyba przez to mniej nowych modeli zbudujemy. Jednak w porządku, siedzieliśmy zamknięci to budowaliśmy więcej. Teraz można pofolgować. W branży okrętowo-modelarskiej już od dawna nie ma różnicy czy to wakacje, czy nie. Każdy wydaje nowe modele jak tylko są gotowe, a niektórzy nawet wcześniej, by tylko urwać swój kawałek rynku. Ostatnio jakichś fajerwerków nie było, ale nie narzekajmy. Nowości nie brakuje od dłuższego czasu, choć tym razem prawie wszystkie nowe pudełka to zestawy małe. Ale możemy być spokojni, prędzej nam życia zabraknie na klejenie, niż nowych modeli w sklepach.

MODELE PLASTIKOWE I ŻYWICZNE



Pisaliśmy ostatnio o armatach średniej artylerii z pancernika „Yamato” w 1/35 produkcji TAKOMI, a właśnie wrzucono nową informację z boxartem i większą ilością szczegółów dotyczących tego zestawu.

Poza tym zapowiadano też dwa nowe zestawy. W 1/350 wydzie niemiecka współczesna fregata typu „Sachsen” (we współpracy ze SNOWMAN MODEL) oraz w skali 1/144 radziecki ekranoplan typu „Lun”.



Szczególnie ta druga jednostka, choć nie jest w pełni tego słowa znaczeniu jednostką pływającą, może być obiektem zainteresowania wielu modelarzy okrętowych. W końcu chyba nic innego szybciej się po wodzie

nie poruszało.

TRUMPETER pokazał boxart „Scharnhorsta” w 1/700. Okrętu przedstawiać nie trzeba, producenta też. Wiadomo czego się spodziewać, a kto potrzebuje ten kupi. TRUMPETER poniżej pewnego poziomu nigdy nie schodzi więc nie ma się czego obawiać. Jedynie chyba tego, że może trzeba będzie trochę poczekać na porządną i duży zestaw blach fototrawionych od któregoś z chińskich producentów.

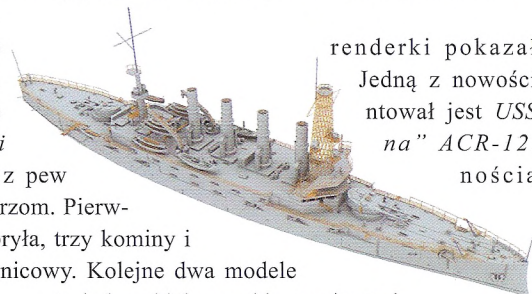


Czeska grupa SPECIAL HOBBY/PLANET MODELS/CMK wydała w skali 1/72 niemiecką armatę kal. 15 cm TbtSk C/36, stosowaną na drugowojennych niszczycielach. Szczepnie powiedzia-

wszy to raczej nie ma na rynku zestawów, w których można by ją zastosować do waloryzacji więc trzeba ją chyba traktować jako osobny model. Chyba, że w przyszłości ktoś w tej skali jakiś niemiecki niszczyciel wyda, w co szczerze wątpię. Choć, kto wie? Kiedyś też trudno było przewidzieć, że pojawią się wtryskowe pancerniki w „200-ce”. Zestaw wygląda bardzo porządnie, zrobiony dokładnie i szczegółowo.

Ciekawe KOMBRIG. jakie zapreze „North Caroli Spodoba się z pew wielu modelarzom. Pierwszowojenna bryła, trzy kominy i maszt kratownicowy. Kolejne dwa modele

renderki pokazał Jedną z nowości ntował jest USS „na” ACR-12. nością



to jednostki francuskie, a mianowicie bliźniacze fregaty pancerne „Col-

bert” oraz „Trident”. Okręty żaglowo-parowe z końca XIX wieku. Także bardzo ładne i interesujące.

Wszystko to żywiczszane „700-ki” tylko ale wysokiej jakości i

no-bla do linii wodnej, godne polecenia.

HMS „Hood” FLYHAWKA lada moment pojawi się na półkach europejskich sklepów.

Będzie to okazja poszerzyć kolekcję „700-ek” z najwyższej półki jakościowej. Portfele nam z pewnością mocno schudną, lecz akurat ten model wart będzie tego bez wątpliwości. Jak zwykle

do wyboru wersja normalna i de luxe z dodatkami. Jakość plastiku najwyższych lotów, w wersji de luxe także sporo dodatkowych elementów waloryzacyjnych. Mimo sporej ceny nie można nie polecić.

Bułgarskie OKB GRIGOROV kontynuuje produkcję prostych modeli okrętów podwodnych. Kolejny z listy nowości to radziecki



Golf I (proj. 629R). Model w 1/700, prosty i zupełnie nieskomplikowany, zresztą

jak większość modeli tego producenta. Odlany bez zarzutu, nieźle zdetalizowany jak na tę skalę. Nieco tajemniczo zaanonsowano też zupełną nowość jaką ma być szwedzki galeon „Vasa”. Tego typu modeli jeszcze OKB GRIGOROV nie wydawał, a znając sposób działania tej firmy, to może być to zapowiedź całej serii, podobnej do wyrobów naszej rodzimej MIKROSTOCZNI.

A skoro o niej mowa, to właśnie wydała w 1/700 „pół modelu”, a mianowicie tylko część dziobową tonącego frachtowca do użycia na dioramce. Zestaw jak zwykle ma-



lutki, mało skomplikowany i dość tani. Jako odskocznia od większych projektów lub uzupełnienie jakiejś sceny to jak najbardziej się przyda.

TRIUMPH MODELS i OSTRICH HOBBY,

dwie chyba nieznane większości modelarzy na świecie chińskie firmy, wydały w 1/700 żywiczyzny model drugowojennego brytyjskiego lotniskowca HMS „Glorious”. Niewiele o zestawie wiadomo prócz tego, że to żywica i blachy. Znając jednak te dziwne pojawiające się i znikające chińskie przedsięwzięcia modelarskie, to może być naprawdę wysokiej jakości model. Więcej informacji trzeba jednak sobie wyszukać w czeluściach Internetu.

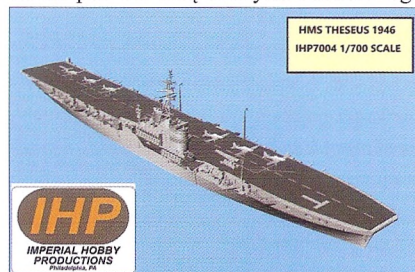
Gorąco polecamy zapoznanie się z ofertą chińskiego VEE HOBBY dostępną w kilku polskich sklepach. Modele tej marki to plastikowe "700-ki", naprawdę wysokiej jakości. Modele są sprzedawane w wersjach zwykłej, de luxe i platinium i w każdej jest coraz więcej zapakowane do pudełka. Od prawie gołego plastiku, do najbogatszej wersji z drewnianym pokładem, żywicami, blaszkami i elementami toczonymi z mosiądzu. Wszystko to mocno przypomina modele FLYHAWKA i daje co nieco do myślenia, czy to nie kolejne wcielenie tej firmy, ukierunkowane tym razem na okręty US Navy. Jak na razie w ofer-



cie są USS „Missouri” BB-63 i USS „South Dakota” BB-57, każdy z nich w trzech wersjach pudełkowych. VEE HOBBY będziemy z pewnością uważnie obserwować.

IMPERIAL HOBBY PRODUCTIONS

zapowiedziało w 1/700 kolejny plastikowy lotniskowiec brytyjski HMS „Vengeance” na 1945 rok. Okręt nie zdążył załapać się na II wojnę światową, ale potem popływał trochę pod banderą Australii, a następnie aż do swego końca już w XXI wieku pod banderą Brazylii. Modele tego producenta nie należą do



HMS „Theseus” z lat 1946 - 1947.

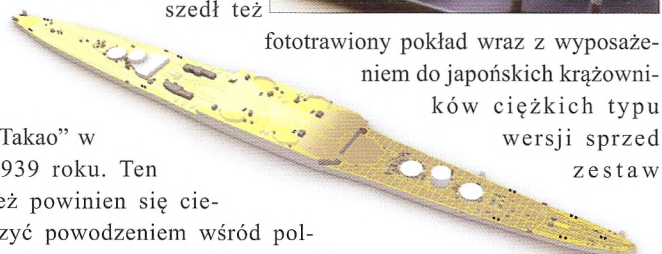
„pierwszej ligi” lecz nie widzę powodu, by sobie takowego nie kupić, jeśli ktoś jest zainteresowany tymi tematami. Drugi zapowiedziany, bardzo podobny zestaw to kolejny lotniskowiec typu „Colossus”, tym razem

ARMO wydało austro-węgierski krążownik pancerny SMS „Kaiser Karl VI”. Wielka szkoda, że producent upiera się przy robieniu tych zestawów tak jak dwadzieścia parę lat temu, czyli sama żywica, absolutnie bez blaszek. Oczywiście każdy coś tam sobie dostruga z posiadanego „złomu modelarskiego” lecz naprawdę bez blaszek modele te tracą połowę ze swego dużego potencjału. Nie wiem, co kieruje producentem tym bardziej, że modele te nie są jakoś wybitnie tanie i mała blaszka chyba nie podniosłaby znacząco ceny zestawu.



DODATKI I AKCESORIA

Nasze krajowe SHELF ODDITY wydało dwa zestawy brytyjskich „pom-pomów” w 1/700. Jeden zestaw to wersja czterolufowa, a drugi to ośmiolufowa. Jakość wykonania to oczywiście klasa światowa, zarówno tworzywa, jak i blaszki. Modeli okrętów brytyjskich w tej skali nie brakuje więc na pewno oba zestawy znajdą zastosowanie w waloryzacji wielu jednostek. W tej samej skali wyszedł też

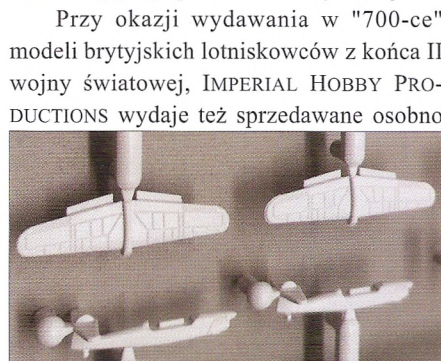


„Takao” w

1939 roku. Ten

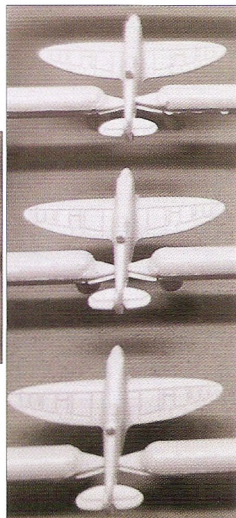
też powinien się cieszyć powodzeniem wśród polskich modelarzy, bowiem japońskie okręty są nieustająco popularne w naszym kraju.

Przy okazji wydawania w „700-ce” modeli brytyjskich lotniskowców z końca II wojny światowej, IMPERIAL HOBBY PRODUCTIONS wydaje też sprzedawane osobno



plastikowe zestawy samolotów pokładowych z tego okresu. Nie są one jakieś zapierające dech w piersiach lecz złe też nie są. Warto chociaż rzucić na nie okiem.

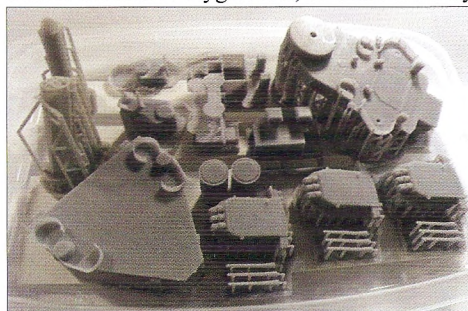
RED DEVIL DESIGN wydało zestaw konwersyjny pozwalający przerobić USS „San Francisco” z TRUM-



PETERA w 1/350 na USS „Astoria” na stan sprzed zatonięcia w sierpniu 1942 roku. W skład tego zestawu wchodzi drewniany pokład, dalocelowniki, kaptuły samolotów



pokładowych, dźwigi, kominy, artyleria małego kalibru, relingi, artyleria 5-calowa i 8-calowa, nadbudówki. Elementy zestawu to efekt pracy wielu znanych firm modelarskich, a RED DEVIL DESIGN tak naprawdę tylko go merytorycznie opracował i zlecił do wykonania. Jeśli ktoś jednak przykłada dużą uwagę do merytorycznej zgodności modelu z oryginałem, to takie zestawy są wręcz bezcenne.



Druka nowość to podobny zestaw, tym razem pozwalający przerobić to samo USS „San Francisco” na USS „Quincy” z bitwy koło Wyspy Savo. Zestawów szukajcie na e-Bay’u lub

na Kraken Hobbies.

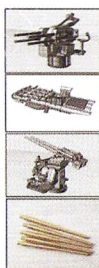
Warto obserwować na bieżąco stronę wyd. GPM lub ich Facebooka, bo niemal co tydzień dochodzą nowe zestawy uzbrojenia i wyposażenia drukowane w 3D w skali 1/100 i 1/200. Jest ich tak wiele, że niemożliwością jest ich wszystkie wymienić. Ostatnimi czasy firma zaczęła wyda-

Z-37

zestaw uzbrojenia :lufy i działa druk 3D

5X150mm lufy metalowe
4X533mm GERMAN
Torpedoparant
1 ALX 1
4 X 20mm GERMAN
FLAKVIERLING
2X37 mm GERMAN
SK C/30

1/200



ORP JASTRZĄB (S-25) GPM-SS1/100SKALA
DETALIE ŻYWICZNE DRUKOWANE 3D



wać całe zestawy dedykowane konkretnym wydanym ostatnio modelom kartonowym i to nie tylko wydawanym przez siebie. I tak mamy

PRINZ EUGEN

zestaw ARTYLERYI P-101
GUNS-AA
Flakartyleria
16x40 mm BOFORS
6x 20 mm FLAKVIERLING

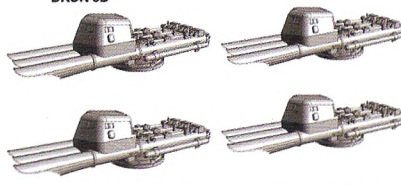
DRUK 3D



PRINZ EUGEN

zestaw APARATÓW TORPEDOWYCH 533 mm

4 X
DRUK 3D



np. zestaw dla ORP „Jastrzębia” w 1/100, ale też dla niszczyciela niemieckiego Z-37 lub ciężkiego krążownika „Prinz Eugen” wydanych niedawno przez ukraiński AVANGARD.

Także generalnie do modelarzy kartonowych dedykuje swoje zestawy nowa, polska firma z Łodzi PD-3D, drukująca w 3D zesta-

PD-3D

Żywiczne figurki marynarzy

www.pd-3d.pl



Skala 1:100

PD-3D

Żywiczne figurki marynarzy

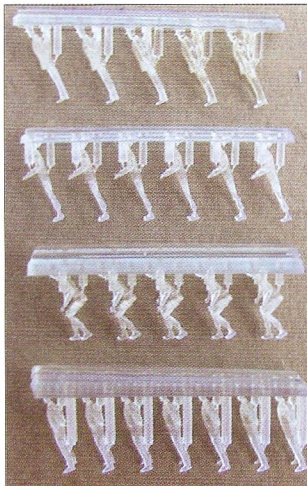
www.pd-3d.pl



Skala 1:200



wy figurek marynarzy. W każdym zestawie mamy 10 pól dla oficerów i marynarzy. W skali 1/200 mamy w sumie 61 figurek w cenie 66 zł za zestaw, a w 1/100 38 figurek kosztujących 81 zł. Figurki załogi są bardzo szczegółowo i starannie oddane, w bardzo wysokiej jakości druku. Gdzie je można kupić? Najprościej i najszybciej przez nasze czasopismo, na naszej stronie internetowej www.modelarstweekretowe.pl.



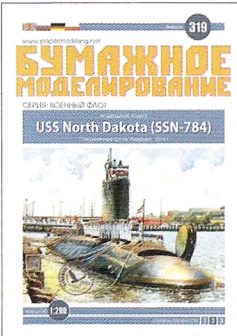
MODELE KARTONOWE

W połowie czerwca ukazała się kolejna porcja nowości z ukraińskiego ORELA. Aż osiem nowych modeli!

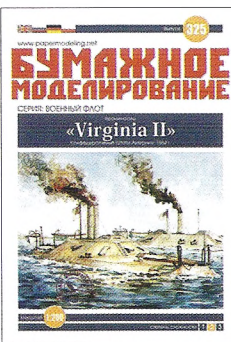
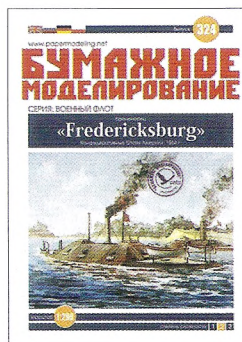


Pierwszy o nr kat. 326 to jeden z najbardziej znanych okrętów radzieckich Wielkiej Wojny Ojczyźnianej - lider „Taszkient”. Ten zamówiony i zbudowany we Włoszech duży, nowoczesny niszczyciel, zaślął heroiczną walkę z Luftwaffe na Morzu Czarnym latem 1942 roku w obronie Sewastopolu. Ostatecznie zatopiony 2 lipca 1942 r. na redzie Noworosijska, stał się szybko symbolem szeroko wykorzystywanym przez radziecką propagandę. Jego model w skali 1/200 opracował Jewgienij Kuzmin i pokazuje okręt w czasach swojej chwały w 1942 roku, w błękitnym malowaniu. Bardzo zdetalizowany, opracowany na najwyższym poziomie, w cenie ok. 100 zł. Drugo nowość w tej samej skali, o nr kat. 319, tego samego autora jest z zupełnie innej „bajki”, bo mówimy tu o modelu amerykańskiego okrętu podwodnego o napędzie atomowym USS „North Dakota” SSN-784. To jedenasta jednostka najnowszego typu „Virginia”, przyjęta do służby raptem siedem lat temu. Dla sporej rzeszy miłośników współczesnych okrętów podwodnych to absolutne „must have”, bo o ile mi wiadomo dotąd nie wydano w kartonie okrętu tego typu. Trzy nowości są autorstwa Aleksandra Kustova (skala 1/200), a więc o ich jakości także nie musimy się martwić. Pod nr kat. 320 mamy świetny model niemieckiego stawiacza min SMS „Albatross”

wg stanu na 1908 rok. Okręt zbyt długo w I wojnie światowej nie powalczył, bo już 2 lipca 1915 r. został zatopiony przez rosyjskie krążowniki niedaleko szwedzkiej wyspy Gotlandia. To bardzo ciekawa architektonicznie jednostka, która idealnie pasuje w stylistykę modeli Kostova. Model nie jest szczególnie duży, ot taki wielkości niszczyciela, ale można pokazać w nim cały swój kunszt modelarski. Cena 40 zł. Dużo



np. zestaw dla ORP „Jastrzębia” w 1/100, ale też dla niszczyciela niemieckiego Z-37 lub ciężkiego krążownika „Prinz Eugen” wydanych niedawno przez ukraiński AVANGARD.



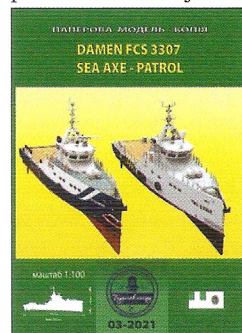
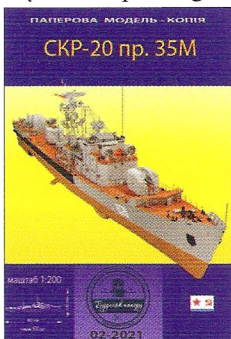
prostsze i mniejsze, ale nie mniej ciekawe są kolejne dwa modele (każdy w cenie 30 zł), bo są nimi okręty pancerne z okresu Wojny Secesyjnej, tym razem walczące po stronie Konfederatów: CSS „Fredericksburg” (nr kat. 324) oraz CSS „Virginia II”.

Obydwa służyły na rzece James, broniąc stolicy Konfederatów Richmond (stan Wirginia), gdzie 3 kwietnia 1865 r. po opuszczeniu miasta przez obrońców zostały samozatopione. To klasyczne dla swego okresu "stalowe puszki". Na tylnej okładce obydwu modeli załączono bardzo ładną mapkę USA, z zaznaczonymi miejscami i rzekami, gdzie służyły wszystkie dziewięć tej klasy okrętów, których repliki wydał do tej pory OREL. Trzy ostatnie modele opracował Albert Drybnik i nie są to żaglowce! Dwa zeszyty o nr kat. 321 i 322 zawierają modele w skali 1/100 ra-



dzieckich wodorotów rzecznych proj. 340 „Rakieta” - jeden w klasycznej, pasażerskiej wersji, drugi w strażackiej. Nie wiem, czy kogoś one w Polsce zainteresują, ale za 30 zł każdy mamy fajne modele, na których mogą się uczyć młodzi modelarze. Podobnie ma się rzecz z modelem innego radzieckiego rzeczno statku wycieczkowego z 1975 roku proj. 301 „Wladimir Ilic” (nr kat. 318), tym razem w skali 1/200. Tu także cena 40 zł zachęca do kupienia go z przeznaczeniem dla najmłodszych.

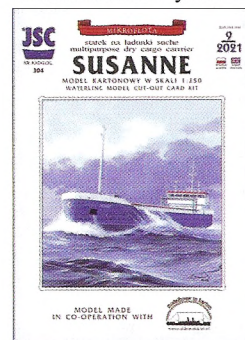
Dwie nowości przyjechały do nas z drugiego, dużego wydawnictwa ukraińskiego DOM BUMAGI. Pierwsza to model w skali 1/200 radzieckiej małej fregaty proj. 35M, w kodzie NATO Mirka II. W latach 1964 - 65 zbudowano 18 jednostek dwóch podtypów (Mirka I i II), które pełniły na Morzu Bałtyckim i Czarnym służbę dozоровą w zakresie obrony przeciwpodwodnej i przeciwrakietowej. Model przedstawia jed-



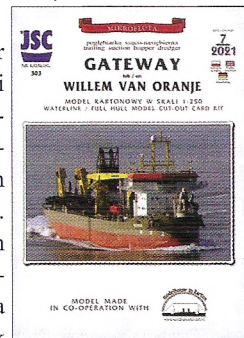
nostkę SKR-20 pełniącą służbę w latach 70-tych na Bałtyku. Choć tego nie podano, model bardzo przypomina projekty A. Jakunina i podejrzewam, że to on jest autorem tego modelu. A więc mamy projekt mega zdetailizowany, świetnie opracowany i wydany. Cena 60 zł. Druga nowość jest kompletnym zaskoczeniem. W skali 1/100 DOM BUMAGI wydał dwa modele (w jednym zeszycie) jednego z najnowszych pro-

jektów koncernu Damen - statków patrolowych proj. FCS 3307. Te 34-metrowe jednostki przeznaczone są do ochrony wód przybrzeżnych, kontroli celnych, ścigania piratów. Nie posiadają stałego uzbrojenia, ale mogą przewozić uzbrojone jednostki wojskowe. Mają nietypową budowę kadłuba, bogate wyposażenie radarowe oraz duży pokład operacyjny na rufie. Modele przedstawiają dwie jednostki zamówione i użytkowane przez Nigerię, w zupełnie różnych malowaniach: TMC „Eagle” w szaro-czarnych kolorach oraz SVS „Hawkins” w biało-granatowych barwach. Modele zaprojektował Bogdan Szkaruna. Ciekawe i nieszampowe tematy, bardzo ładnie zaprojektowane i wydane. Cena 60 zł.

Wyd. JSC wydało w skali 1/250 (nr kat. 303) model holenderskiej pogłębiarki ssąco-nasiebiernej „Gateway” albo „Willem van Oranje” (jeden model do wyboru). To kolejny owoc współpracy dwóch wydawnictw JSC i SCALDIS z Holandii. Model można wykonać w wersji z pełnym

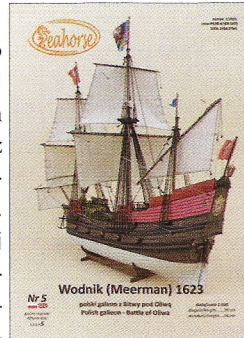


kadłubem lub waterline. Ciekawa propozycja, jak widać nie tylko my jesteśmy zainteresowani pogłębiarkami. W modelu można znaleźć wydrukowane na folii relingi, ale to nie jest już żadna nowość w modelach JSC. Cena 83 zł. Druga nowość także opracowana przez wyd. SCALDIS, a wydana przez JSC to masowiec „Sussane”, którego model również jest w "250-ce", ale tylko w wersji do linii wodnej. Cena 33 zł.



Tomasz Weremko w ramach swojego autorskiego wyd. SEAHORSE wydał swój kolejny kartonowy model żaglowca, tym razem coś rodzimego - galeon „Wodnik” z okresu Bitwy pod Oliwą. Bohatera przedstawiać nie trzeba. Skala 1:100, cena 44 zł. To już piąty wydany model w dwuletniej działalności tej firmy więc jak widać tempo jest imponujące. Podobnie jak imponująca jest jakość projektu i wydania. SEAHORSE to godny następca SHIPYARDU, jego modele na dzień dzisiejszy stanowią absolutny wzór współczesnych opracowań i wydań kartonowych modeli żaglowców oraz świetną podstawę do budowy klasycznych modeli drewnianych, tak jak ongiś stanowiły i wciąż stanowią stare opracowania SHIPYARDU.

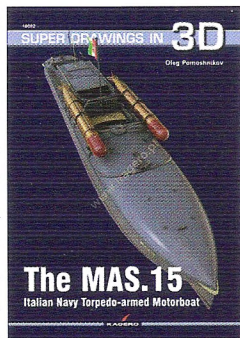
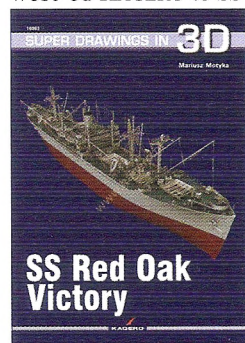
Ukazał się wreszcie długo oczekiwany model ciężkiego krążownika HMS „Suffolk”, jednego z bohaterów pogoni za niemieckim „Bismarckiem”. Oczekiwany, bo jak zwykle w przypadku modeli z wyd. FANTOM MODEL, jego powstawanie można było obserwować "na żywo" na jednym z popularnych modelarskich forum internetowym. Również jak zawsze najpierw ukazał się model w skali 1/300, a "200-ka" ma być lada dzień. Szerzej przyjrzymy się jej jak tylko znajdzie się w naszych rękach, bo nowości z FANTOM MODEL to zawsze duże wydarzenie na rynku.



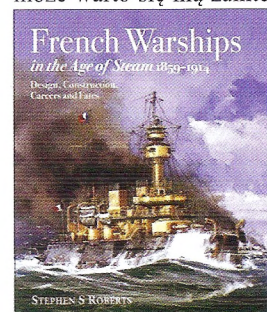
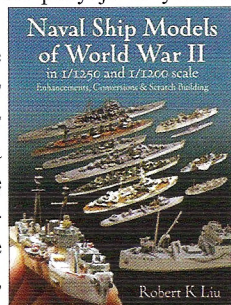
KSIAŻKI I PUBLIKACJE

Lubelskie KAGERO wydało dwie nowe pozycje z serii "Super-

drawings in 3D". Pierwsza z nich to *The MAS.15 Italian Navy Torpedo-armed Motorboat* autorstwa Olega Pomoshnikova. *MAS.15* to jeden z dwóch pierwszowojennych włoskich kutrów torpedowych, które istnieją po dziś dzień. Prezentowany jest w Rzymie w Narodowym Pomniku Wiktora Emanuela II zwanym Vittoriano, gdzie znajduje się też włoski Grób Nieznanego Żołnierza. Jednostka ta wślawiła się zatopieniem na Adriatyku w czerwcu 1918 roku austro-węgierskiego pancernika SMS „Szent Istvan”. Książka to 56 stron, 70 renderów 3D i plany w formacie A4. Można powiedzieć, że to niewiele, ale *MAS.15* to naprawdę nieduży okręt. Druga nowość od KAGERO to *SS Red Oak Victory* autorstwa Mariusza Motyki. Pozycja ta przedstawia amerykański statek handlowy typu „Victory”, będący rozwinięciem typu „Liberty”. Był to jeden z kilku tego typu statków wcielony do US Navy. Jednostka istnieje do dziś jako statek-muzeum w Richmond w Kalifornii - tam, gdzie został zbudowany. Nazwano go od miejscowości Red Oak w stanie Iowa, która poniosła proporcjonalnie jedne z największych strat wśród mieszkańców wcielonych do amerykańskiej armii w czasie I wojny światowej. *S/s „Red Oak Victory”* służył w czasie trzech wojen: II wojny światowej, wojny koreańskiej i wojny wietnamskiej. Książka to 80 stron i 100 renderów 3D. Obie pozycje oczywiście gorąco polecamy.

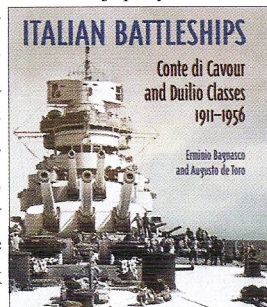


SEAFORTH PUBLISHING wydał stricte modelarską książkę pt. *Naval Ship Models of World War II in 1/1250 and 1/1200 Scales* autorstwa Roberta K. Liu. 160-stronicowa książka zawiera 300 fotografii i skupia się na budowie modeli okrętów drugowojennych. 25 rozdziałów opisuje zarówno proste techniki budowy, jak i odlewanie żywicy, przeróbki i przebudowy istniejących zestawów, budowę od podstaw itp. Takich książek na naszym rynku prawie nie ma od czasów pozycji autorstwa Stanisława Katzera więc może warto się nią zainteresować pomimo obcego języka? Kolejna



nowość tego wydawnictwa to kompendium pt. *French Warships in the Age of Steam 1859-1914* autorstwa Stephena S. Robertsa. 520 stron, 250 ilustracji. Książka raczej dla miłośników historii niż modelarzy, ale wiedzy nigdy za dużo. Zdecydowanie bardziej przydatna dla modelarzy będzie pozycja autorstwa

Erminio Bagnasco pt. *Italian Battleships - Conte di Cavour & Duilio Classes 1911-1956*. Prawie 300 stron, plany, rysunki uzbrojenia, schematy kamuflaży i zdjęcia. Jeśli ktoś ma zamiar włoskie pancerniki budować, to może być jak znalazł.



Dział zredagowali: Jarosław Leoniec i Sylwester Grabarczyk

Monografie

NISZCZYCIELE TYPU „FLUSH DECK”

MALOWANIA CZ. 5

W kolejnym z odcinków powracamy do dwóch wcześniejszych tematów. Jeden z nich to niszczyciele spod norweskiej bandery, a drugi to przebudowa "czterofajkowców" na "dwufajkowce", czyli na okręty spod znaku APD.

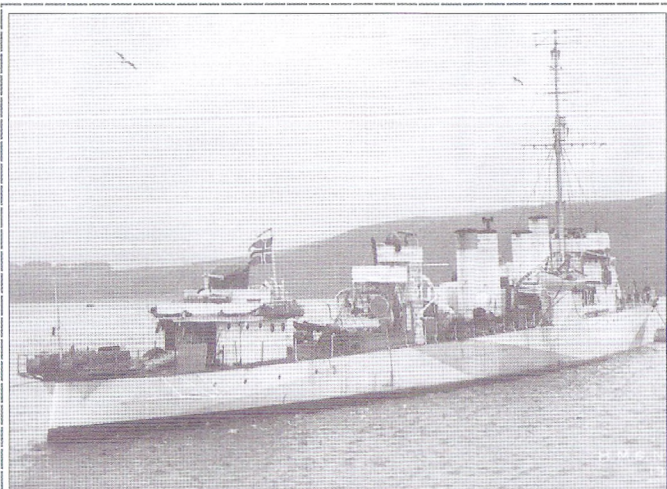
Natomiast Admiralicja USA po rozpoczęciu wojny na Pacyfiku z Japonią miała coraz to większy problem z przewozem swych wojsk do szybkiego wzmocnienia swoich garnizonów walczących na odległych wysepkach. Zatem postanowiono o przebudowie tych okrętów na szybkie transportowce lub szybkie trałowce. W jednostkach oznakowanych APD wymontowano dwa pierwsze kotły i zlikwidowano dwa pierwsze kominy, przez co uzyskano dużą przestrzeń. W tych pomieszczeniach można było transportować do 150 żołnierzy z pełnym wyposażeniem. Żołnierzy na brzeg dostarczano w łodziach desantowych LCP(L), w które wyposażono okręty po modernizacji. Początkowo na kilku jednostkach było ich aż sześć, jednak w trakcie prób desantowych postanowiono ujednolicić ich ilość do czterech łodzi.

Mirosław Miarka



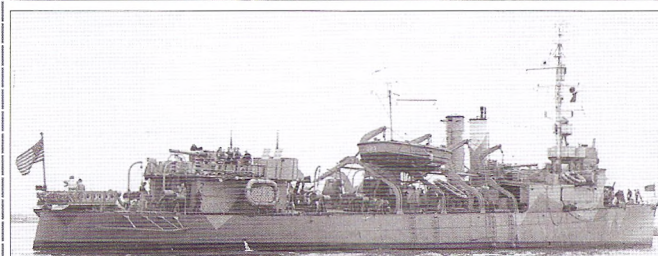
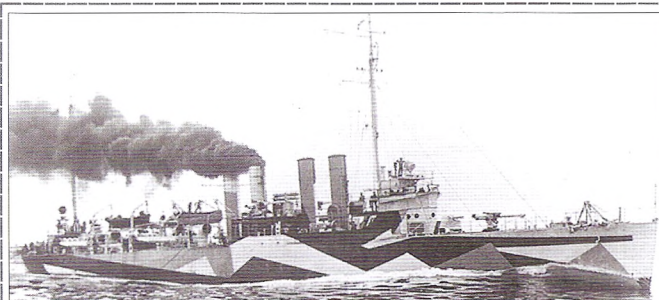
USS „Gregory” DD-82 (APD-3)

Nazwa okrętu pochodzi od nazwiska jego patrona, czyli od nazwiska adm. Francisa Gregory'ego. Budowa okrętu została rozpoczęta 25 sierpnia 1917 r. w stoczni Fore River Shipbuilding Co. w Quincy (Massachusetts). Wodowanie nastąpiło 27 stycznia 1918 r., czyli trwało prawie pół roku. Jak zatem widzimy stocznia Fore River nie była zbyt dopasowana do wojennych, pilnych potrzeb. Wejście do służby następuje 1 czerwca 1918 r. i okręt zostaje skierowany do służby eskortowej na wodach europejskich. Do końca wojny okręt pływał jako jednostka eskortowa na Atlantyku bazując we francuskim porcie Brest. Bierze udział w eskortowaniu statków wchodzących w strefę zagrożenia niemieckich okrętów podwodnych. Po zakończeniu I wojny światowej okręt wraca do USA i dalszy czas to naprawy i wycofania do rezerwy, które są bardzo często przeplatane aż do 7 lipca 1922 r., kiedy to ostatecznie zostaje wycofany ze służby. W takiej rezerwie okręt przetrwał do roku 1940, kiedy to zostaje skierowany do stoczni w której następuje przebudowa na szybki transportowiec wojska. Teraz następują ćwiczenia z przyjęciem na pokład oraz desantowaniem żołnierzy małymi, szybkimi łodziami desantowymi typu LCP. Do tych nowych zadań okręt zmienia oznaczenie na APD-3. Skierowany do Sił Południowego Pacyfiku bierze udział w lądowaniu na Guadalcanalu w dniach 7 - 9 sierpnia 1942 r. Podczas tej operacji zostaje zatopiony 4 września 1942 r. przez japońskie niszczyciele z „Tokyo Exspress” w pobliżu Lunga Point (niektóre źródła jako datę zatopienia podają dzień 5 września).



USS „Sigourney” DD-81 (HNoMS „Newport”)

Stępkę po niszczycielu USS „Sigourney” położono 25 sierpnia 1917 r. w stoczni Fore River Shipbuilding Co. w Quincy (Massachusetts). Wodowanie okrętu odbyło się 16 grudnia 1917 r., budowa trwała niezbyt długo. Jednak do służby okręt został zaliczony dopiero 15 maja 1918 r., czyli na pół roku przed zakończeniem I wojny światowej. Zatem okręt miał jeszcze sporo czasu by wykazać się w działaniach bojowych. Ten okres służby rozpoczął się 27 maja rejsiem z USA do Francji, będąc asystą dla transportowca z zaopatrzeniem dla wojsk amerykańskich. Okręt po przybyciu do bazy w Breście został przydzielony do Dowódcy Sił Morskich we Francji i do końca wojny wykonywał zadania eskortowe w strefie zagrożenia niemieckimi U-bootami. Strefa ta miała zasięg do 500 Mm na zachód od Brestu. Okręt wykonując te zadania bardzo często podnosił znak dowódcy Sił Morskich, jednak nie zgłaszał bezpośredniego kontaktu z nieprzyjacielem. Ponownie jako okręt flagowy USS „Sigourney” występuje już po zakończeniu wojny, gdy dowodził grupą składającą się z czterech okrętów osłaniających transportowca przewożącego amerykańskiego prezydenta W. Wilsona z USA do Francji na Konferencję Pokojową w Wersalu. Ostatnie dni grudnia roku 1918 to wypłynięcie z Brestu i powrót do Stanów Zjednoczonych. W Bostonie zjawia się 8 stycznia 1919 r. i przechodzi do stoczni na remont trwający niecałe pół roku. Po remoncie zostało przeprowadzone letnie szkolenie i okręt został skierowany do czynnej rezerwy. Całkowite wycofanie ze służby następuje w czerwcu 1922 roku. Ponowne przyjęcie do służby następuje dopiero w sierpniu 1940 roku. Okręt przebazowuje się do Halifaxu (Nowa Szkocja). Listopad 1940 roku to wycofanie ze służby i przekazanie do Kanady celem remontu konserwacyjnego. Po tym remoncie okręt zostaje przejęty przez Brytyjczyków w ramach porozumienia „okręty za bazy” i otrzymuje nazwę HMS „Newport” z sygnaturą G58, co powoduje skreślenie z amerykańskiej listy floty 8 stycznia 1941 r. Przejście do Europy nie oznacza pływania pod brytyjską banderą, bowiem okręt zostaje wypożyczony do Królewskiej Norweskiej Marynarki Wojennej. Jako okręt norweski pływał w okresie od marca 1941, aż do czerwca 1942 roku, czyli przeszło rok. Okręt nie wyróżnił się niczym szczególnym i powrócił do służby pod banderą Wielkiej Brytanii, gdzie po dokonaniu napraw został w czerwcu 1942 roku przeznaczony do ćwiczeń jako cel nalołów lotniczych. W roku 1945 został skierowany do złomowania po wcześniejszym, w 1943 roku skierowaniu do rezerwy. Złomowanie nastąpiło w 1946 roku.



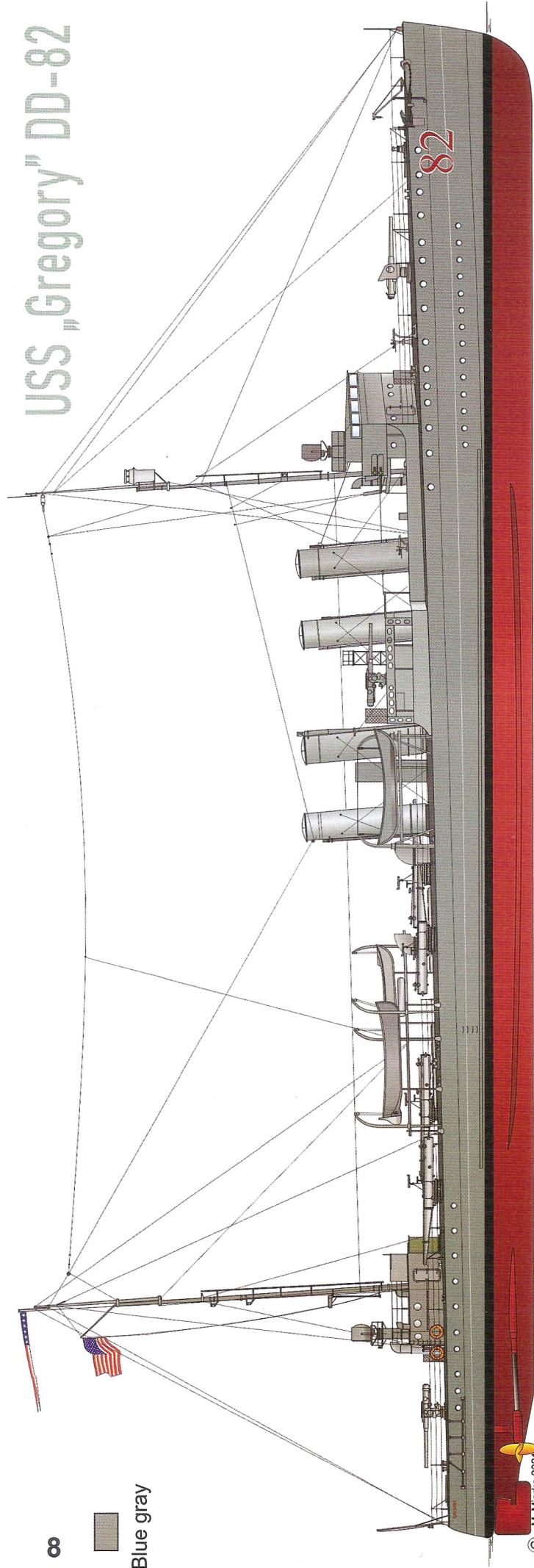
USS „Colhoun” DD-85 (APD-2)

19 września 1917 r. w stoczni Fore River Shipbuilding Co. w Quincy (Massachusetts) została położona stępka pod niszczyciel USS „Colhoun”. Zwodowanie okrętu nastąpiło 21 lutego 1918 r. Do służby okręt został zaliczony dopiero latem 13 czerwca 1918 r. Służba tej jednostki upływała też bardzo podobnie do swych siostrzanych okrętów, czyli do ostatnich miesięcy I wojny światowej okręt pływał w osłonach konwojów do Europy i przebywał na wodach francuskich z bazą w Breście. Po tym okresie okręt przeszedł na wody Pacyfiku i bazował w różnych portach, aż do całkowitego wycofania ze służby w 1922 roku. Rok 1940 spowodował powrót jednostki z tej rezerwy i postanowiono o przebudowie jednostki na szybki transportowiec piechoty. Okręt otrzymał oznakowanie APD-2 i został skierowany na obszar Pacyfiku do wspierania kampanii w walce o Guadalcanal. Wcześniej, podczas szkolenia w przeprowadzaniu desantu oraz dostarczania sprzętu wojskowego, na okręcie było zainstalowanych sześć łodzi desantowych. Jednak okazało się, że taka konfiguracja nie sprzyja w szybszym przeprowadzaniu desantu oraz osłabia dzielność morską na dużej fali Pacyfiku. Zainstalowano wówczas na okręcie wyrzutnie i miotacze bomb głębinowych co sprawiło, że okręt pełnił podwójne zadania szybkiego transportowca i okrętu osłony przed okrętami podwodnymi. Podczas działań transportowych okręt przewoził posiłki wojskowe w ilości 150 żołnierzy z pełnym wyposażeniem. W tej roli okręt na początku sierpnia 1942 roku zaokrętował na pokład żołnierzy 1 Batalionu Piechoty Morskiej i popłynął w stronę Guadalcanalu. 30 sierpnia 1942 r. okręt popłynął do portu Kukum Point w celu rozładunku zapasów dla garnizonu US Marine Corps na Guadalcanalu. Po rozładunku okręt powrócił na pełne morze by pełnić ochronę przed atakami okrętów podwodnych. Ok. godz. 14 zauważono nieprzyjacielskie samoloty. Japoński atak nastąpił od strony słońca i w pierwszym ataku USS „Colhoun” otrzymał trafienie w rufową część, co spowodowało pożar na okręcie. Drugi nalot spowodował trafienia w prawą burtę niszcząc stanowiska przeciwlotnicze oraz w rufę okrętu zabijając wszystkich znajdujących się tam marynarzy. Pomimo pomocy innych jednostek, które przypląły na ratunek, USS „Colhoun” zatonął wraz z 51 marynarzami. Okręt z listy floty został oficjalnie skreślony w dniu 11 września 1942 r.



Blue gray

USS „Gregory” DD-82



USS „Gregory” DD-82 w wyglądzie z roku 1919, z bardzo nietypowym oznakowaniem burtowym.

rys. Mirosław Miarka



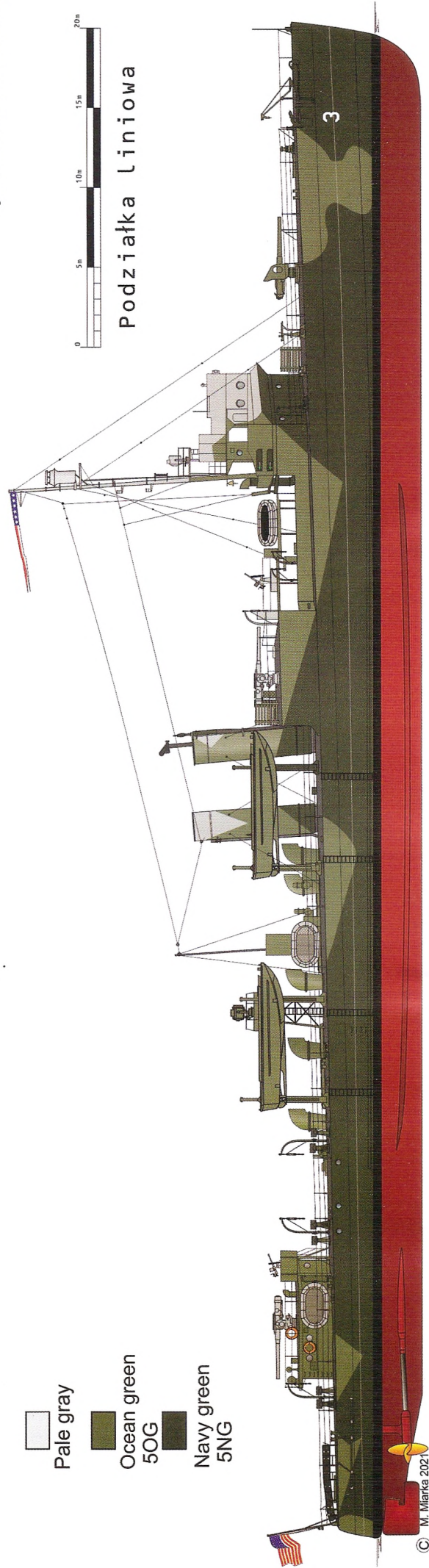
Pale gray



Ocean green
5OG

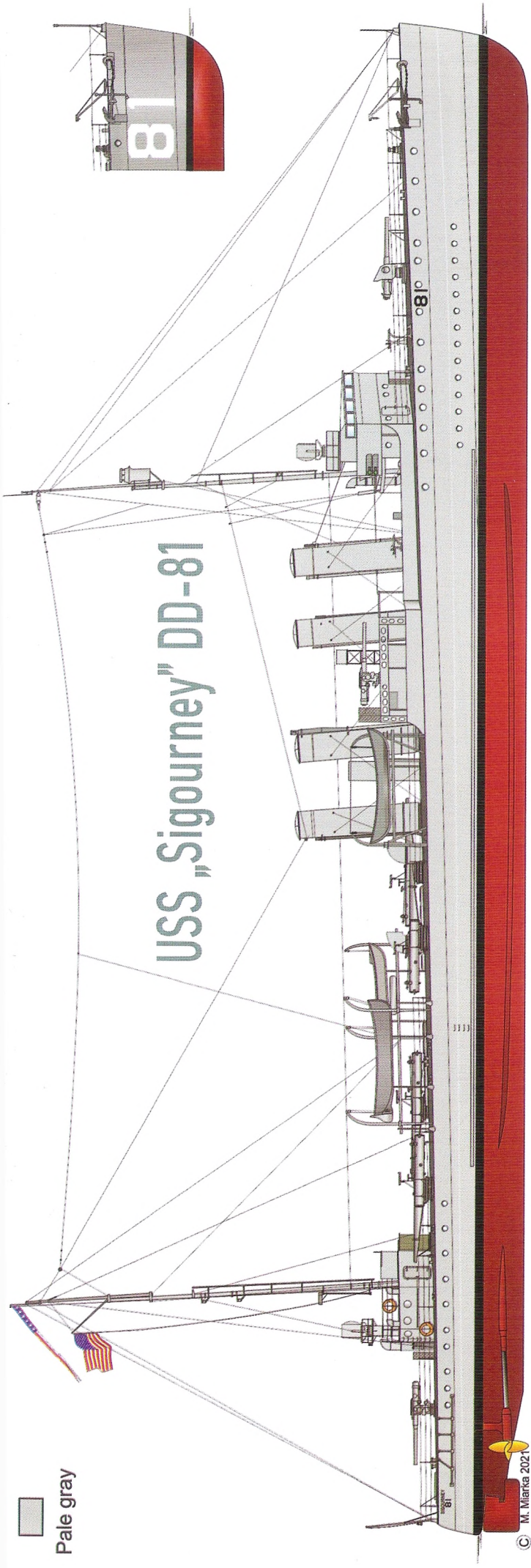


Navy green
5NG

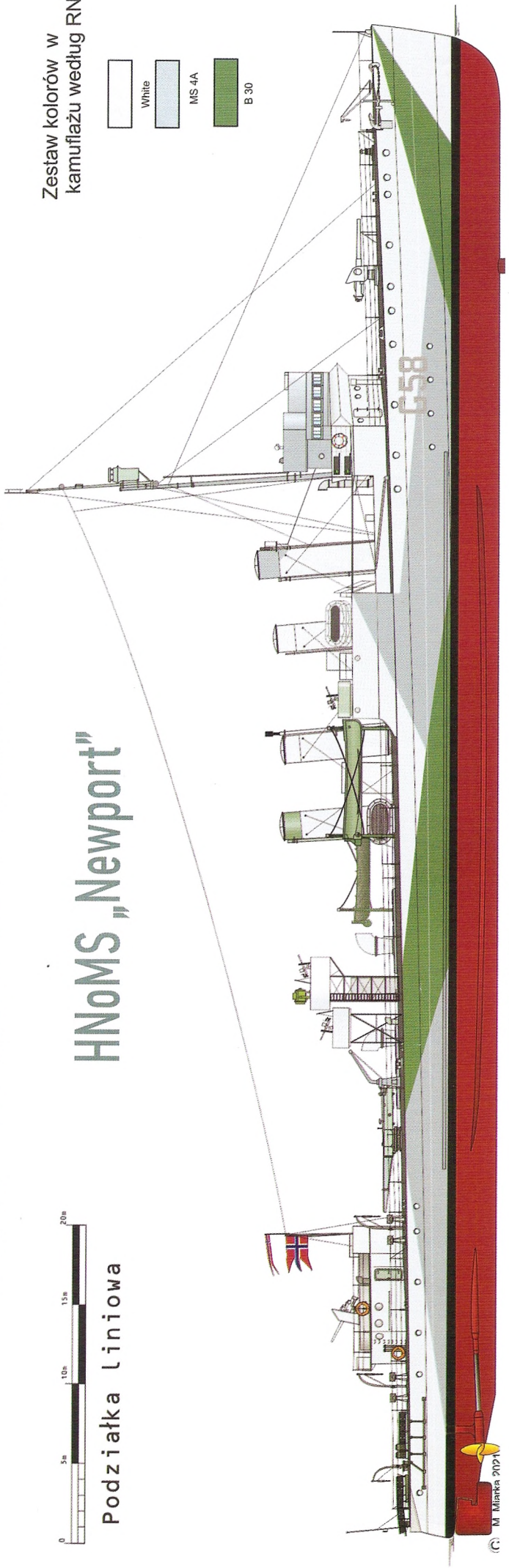


Podziółka liniowa

USS „Gregory” APD-3 w wyglądzie z 5 września 1942 r., z chwili zatopienia przez niszczyciele „Tokyo Express”.

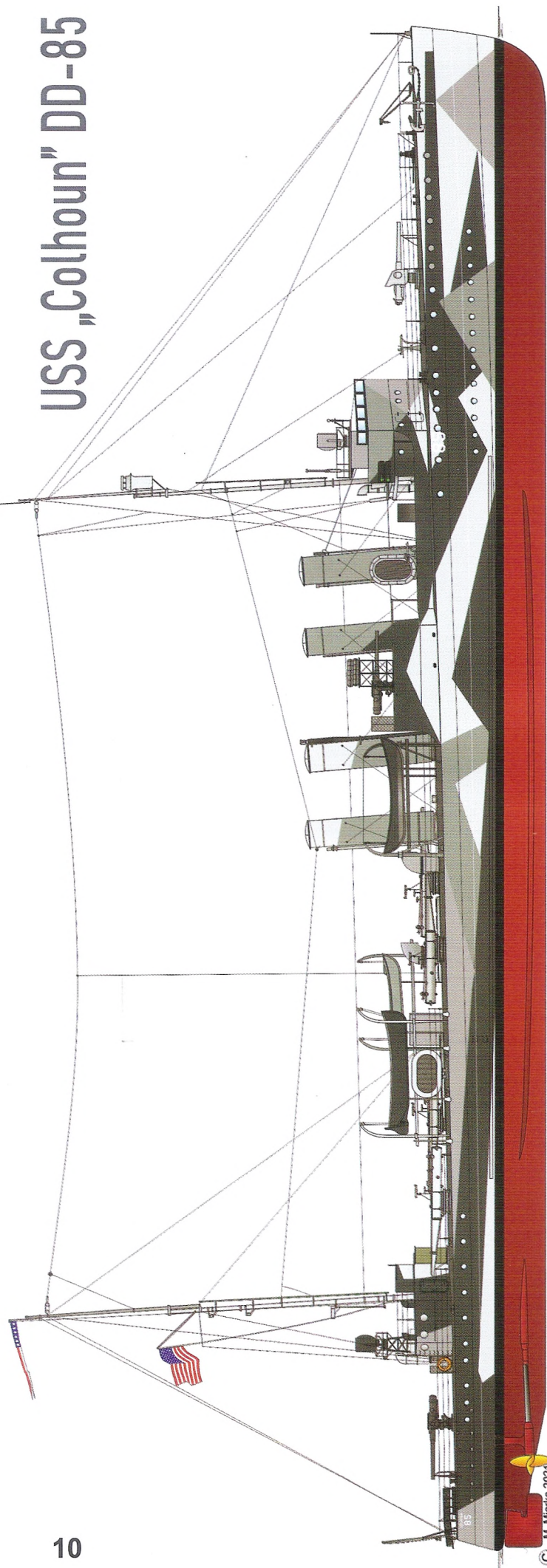


USS „Sigourney” DD-81 w wyglądzie z roku 1919, z dwoma rodzajami oznakowania burtowego.



HNoMS „Newport” w wyglądzie z roku 1942.

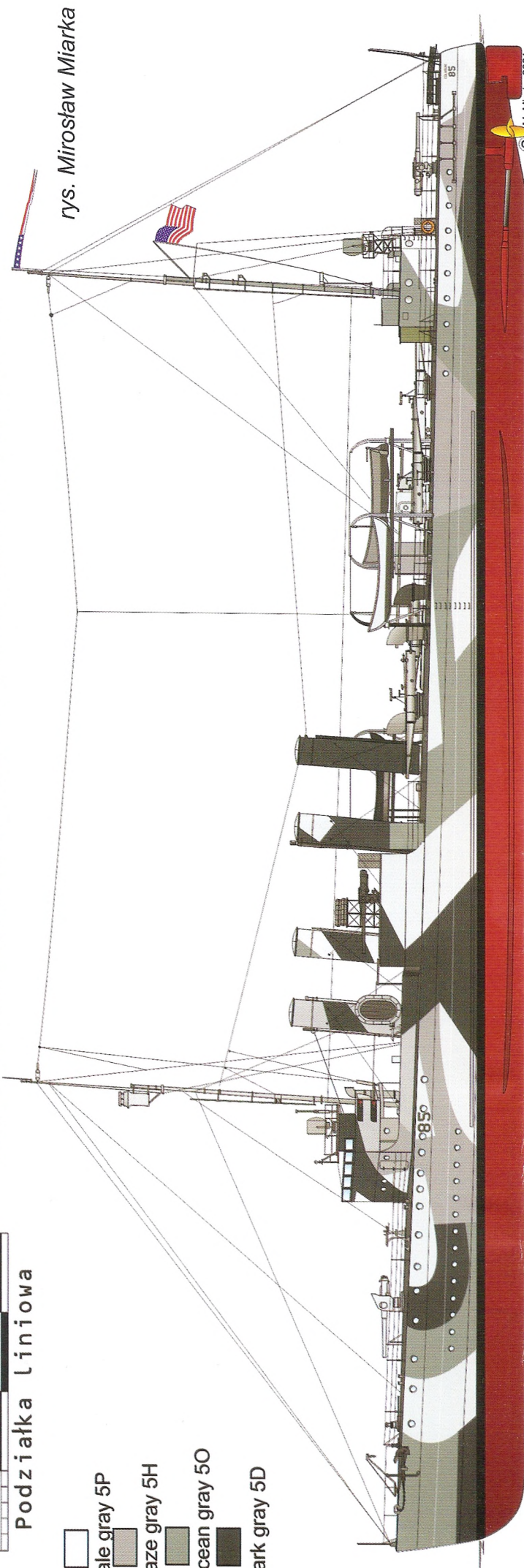
USS „Colhoun” DD-85



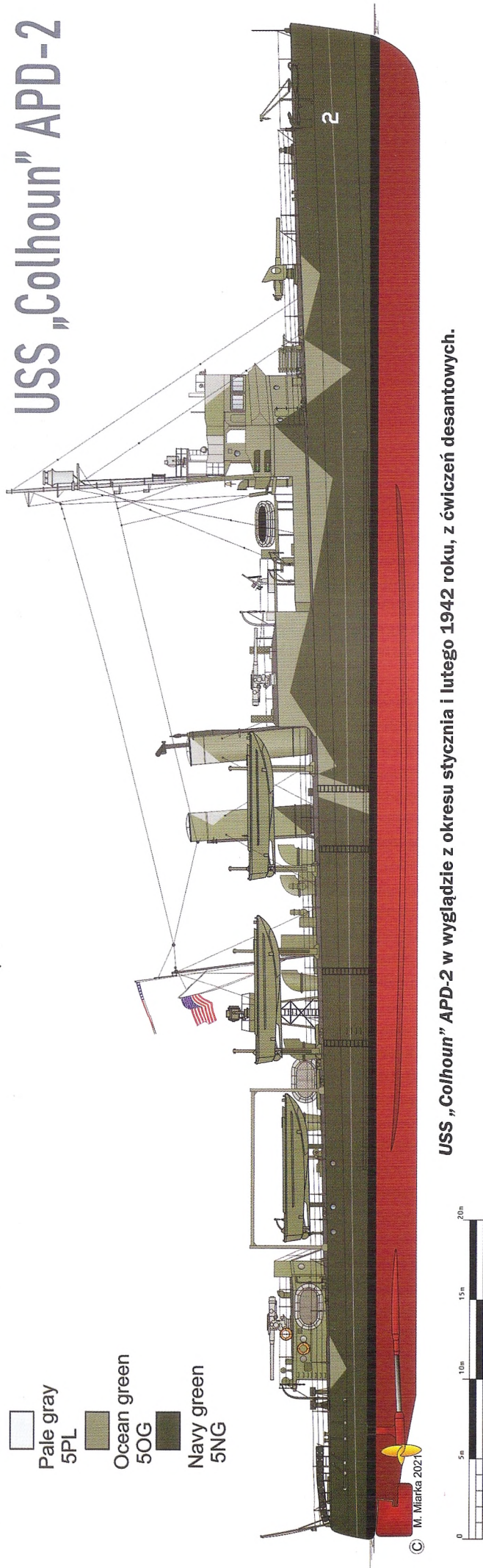
USS „Colhoun” DD-85 w wyglądzie z okresu 1918 - 1919, w czasie służby we Francji z bazą w Breście.

Podziałka liniowa

-  Pale gray 5P
-  Haze gray 5H
-  Ocean gray 5O
-  Dark gray 5D



USS „Colhoun” APD-2



Pale gray
5PL

Ocean green
5OG

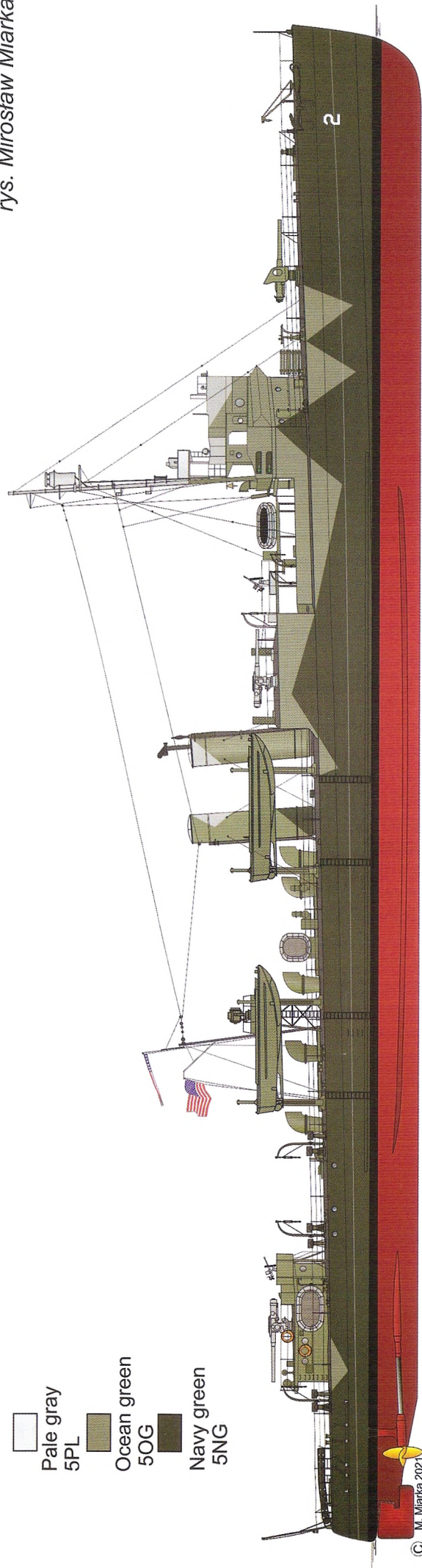
Navy green
5NG

Pale gray
5PL

Ocean green
5OG

Navy green
5NG

rys. Mirosław Miarka



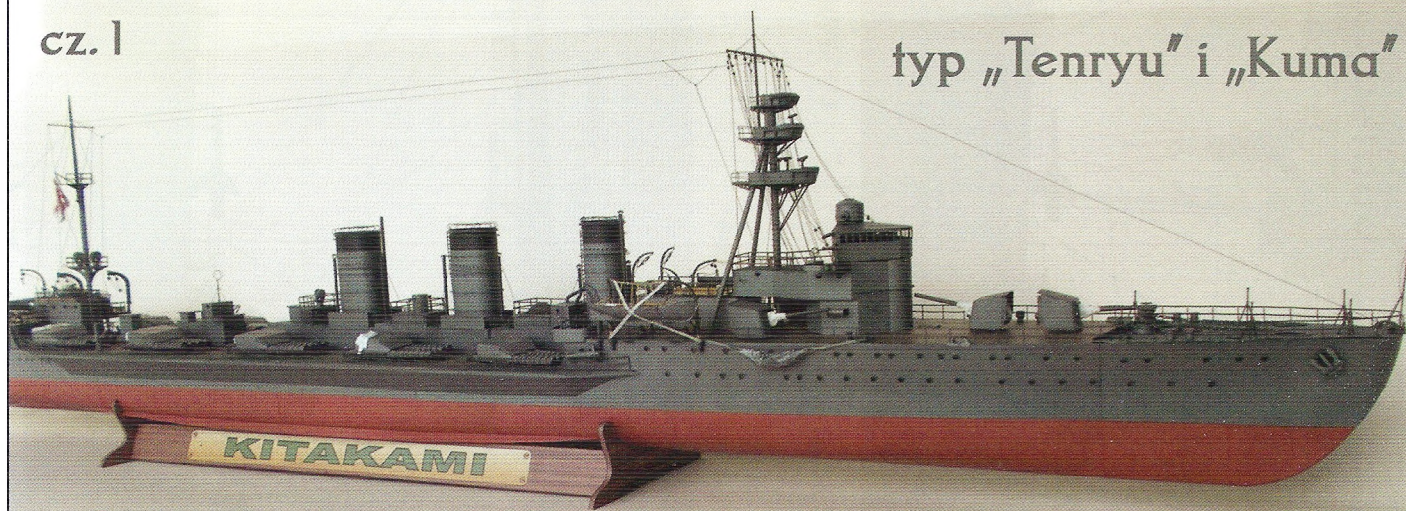
USS „Colhoun” APD-2 w wyglądzie po modernizacji, z dnia zatopienia 5 września 1942 r. przez niszczyciele „Tokyo Express”.

Japońskie lekkie krążowniki

cz. I

Model kartonowy krążownika torpedowego „KITAKAMI”
w skali 1:200, sklejony z modelu wydane przez wyd.
ANSWER przez Łukasza Chudzika.

typ „Tenryu” i „Kuma”



Japońskie lekkie krążowniki wpisały się na trwałe w historię wojny na Pacyfiku toczącej się w latach 1941 - 1945. Cesarska Flota w dniu 7 grudnia 1941 r., kiedy zaatakowała amerykańską bazę Pearl Harbor na Hawajach, przystępując tym samym do II wojny światowej po stronie Państw Osi, dysponowała 17 lekkimi krążownikami, zgrupowanymi w pięciu typach oraz trzema lekkimi krążownikami szkolnymi, które z czasem także wzięły udział w działaniach wojennych. W czasie wojny wprowadzono do służby jeszcze pięć nowych okrętów tej klasy. Dla modelarzy okrętowych egzotyka ich konstrukcji w połączeniu z interesującą historią tworzą niesłychanie ciekawą kombinację. Dziś pierwsza część monografii lekkich krążowników japońskich, z zaplanowanych trzech, poświęcona typom „Tenryu” i „Kuma”.

Rodowód pierwszych japońskich lekkich krążowników sięga pierwszej dekady XX wieku, kiedy to Japończycy zbudowali serię czterech okrętów typu „Tone”, z których pierwszy wszedł do służby w 1910 roku. Były to pierwsze okręty tej klasy całkowicie zaprojektowane i zbudowane w Japonii. Technicznie nie przedstawiały sobą żadnych rewelacji, były w stosunku do swoich odpowiedników europejskich czy nawet amerykańskich dość przeciętnymi okrętami. Były też ostatnimi zarazem krążownikami japońskimi o napędzie tłokowym, bowiem już kolejna czwórka lekkich krążowników typu „Chikuma” wyposażona została w silniki turbinowe, co stanowiło przełom. Także artylerią te cztery okręty górowały na poprzednikami, bowiem ich armaty głównego kalibru miały już kal. 152 mm. W istocie nie były to jeszcze „rasowe” krążowniki lekkie, jakbyśmy je dziś oceniali z perspektywy czasu, bo były tak naprawdę krążownikami pancernopokładowymi. Sami Japończycy po swojemu klasyfikowali swoje okręty, określając je mianem krążowników drugiej klasy. Jednak najbardziej istotną ich cechą był fakt, że od początku projektowane były z myślą o wykorzystaniu w charakterze przewodników flotylli niszczycieli.

Właśnie ta ostatnia cecha okazała się dominująca przy projektowaniu następnych japońskich krążowników II klasy. O ile Amerykanie czy Brytyjczycy dla flotylli własnych niszczycieli budowali okręty tej samej klasy (choć nieco zmodyfikowane, zazwyczaj o nieco większych rozmiarach i uzbrojeniu), o tyle Japończycy uznali, że flotylla własnych niszczycieli powinny być dowodzone z pokładu odpowiednio zaprojektowanych i dostatecznie szybkich krążowników II klasy. W praktyce rola przewodników flotylli zdominowała na kolejne lata japońską myśl techniczną w zakresie tworzenia kolejnych projektów krążowników, zwanych przez pozostałe mocarstwa morskie po prostu krążownikami zwiadowczymi (*scout cruisers*) lub po prostu lekkimi, w odróżnieniu od krążowników pancernych, a później „waszyngtońskich”, uzbrojonych w armaty o znacznie większym kalibrze.

Już w 1916 roku w japońskim programie rozbudowy floty wyasygnowano odpowiednie fundusze na zaprojektowanie i budowę

dwóch lekkich krążowników nowej generacji. Jako przewodniki flotylli dla niszczycieli miały mieć stosunkowo niewielką wyporność, bo zaledwie 3500 t (było to mniej, niż wspomniane starsze krążowniki typu „Tone” czy „Chikuma”). Poza tym w pewnym stopniu miały być okrętami doświadczalnymi. Trwała w owych latach intensywna rozbudowa sił lekkich Cesarskiej Floty, a coraz liczniej budowane niszczyciele grupowane w dywizjony (zazwyczaj po cztery jednostki) tworzyły flotylle, której dowodzeniem miały zajmować się specjalne sztaby dowódców zaokrętowanych właśnie na lekkich krążownikach. Flota potrzebowała zatem odpowiednich okrętów, a dwie jednostki z programu 1916 miały posłużyć do sprawdzenia w praktyce wielu rozwiązań przed planowaną dalszą budową kolejnych jednostek tego typu, w charakterze przewodników.

Dwa okręty „Tenryu” i „Tatsuta” zostały zaprojektowane w czasie, kiedy japońscy konstruktorzy dość mocno zapatrzeni byli w europejskie konstrukcje. W japońskim projekcie można dostrzec wiele cech brytyjskich *scout cruisers* typu C, czy też niemieckich lekkich krążowników budowanych tuż przed oraz w trakcie I wojny światowej. Cechą główną „ściągniętą” na swoje poletko od Niemców było zastosowanie identycznego układu napędowego, z wykorzystaniem trzech wałów i śrub: dwie burtowe i jedna centralna. W przeciwieństwie do okrętów brytyjskich czy niemieckich, zdecydowano o nieco słabszym uzbrojeniu artyleryjskim, uznając armaty kal. 140 mm za wystarczające dla krążowników II klasy.

Budowę obu jednostek rozpoczęto w 1917 roku, a do służby weszły już po zakończeniu I wojny światowej w 1919 roku i praktycznie można uznać, że już w tym momencie były jednostkami przestarzałymi. Sami Japończycy uznali, że są to okręty zbyt małe, za słabo uzbrojone (zaledwie cztery armaty kal. 140 mm), a przede wszystkim zbyt powolne ze swoją prędkością maksymalną 33 w. Trudno wypełniać zadania przewodników flotylli jednostce, która rozwija 33 w, podczas gdy najnowsze niszczyciele wchodzące w tym samym czasie do służby rozwijały 39 w, a kolejne typy jeszcze więcej. Okręty o długości 142 m, szerokości 12,34 m i zanurzeniu 3,96 m były w praktyce nieco powiększonymi niszczycielami, także

z racji kształtów kadłuba i całej sylwetki. Symboliczne opancerzenie miało jedynie chronić najbardziej żywotne części okrętów przed pociskami amerykańskich armat kal. 102 mm, jakie używane były na masowo budowanych "czterofajkowcach" US Navy. Pas burtowego pancerza miał grubość tylko od 51 do 63 mm, co było zupełnie niewystarczające, gdyby okręt ten miał zmierzyć się w walce z dowolnym lekkim krążownikiem każdego innego państwa.

„Tenryu” i „Tatsuta” zostały także uzbrojone w wyrzutnie torped (po sześć na każdym okręcie), jednak nie były to jeszcze słynne "długie lance" kal. 610 mm, ale klasyczne 533 mm, jakie stosowano na niszczycielach. W czasie II wojny światowej obydwa okręty poddawano nieznacznym modernizacjom, które związane były głównie ze zwiększaniem ilości luf broni przeciwlotniczej. Okręty mimo swoich wad wykorzystywano dość intensywnie. „Tenryu” wślawił się szczególnie jako element sił wiceadm. Gunichi Mikawy, w jego słynnym rajdzie na wody Guadalcanalu, gdzie japoński zespół złożony z pięciu ciężkich krążowników, dwóch lekkich i jednego starego niszczyciela bez strat własnych zatopił cztery ciężkie krążowniki (trzy amerykańskie i jeden australijski) oraz jeden ciężko uszkodził. Wkrótce jednak ten krążownik padł ofiarą okrętu podwodnego USS „Albacore”, który zatopił go 18 grudnia 1942 r. Bliźniaczy „Tatsuta” przetrwał do 1944 roku i także padł ofiarą torped amerykańskiego okrętu podwodnego USS „Sand Lance” 13 marca 1944 r.

Kiedy budowano dwa okręty typu „Tenryu”, sztabowcy japońscy żywo dyskutowali nad dalszym etapem rozwoju lekkich sił floty. Jedni domagali się budowy kolejnych jednostek tego typu (w programie na 1918 rok zawarto punkt dotyczący budowy aż sześciu takich jednostek!), a drudzy zdawali sobie sprawę, że koniecznością jest budowa okrętów większych, o wyporności co najmniej 5500 t. Zanim jeszcze obydwie jednostki typu „Tenryu” weszły do służby, zatwierdzono do budowy nowy projekt krążownika II klasy o wyporności właśnie 5500 t. W 1917 roku przyznano fundusze na budowę ośmiu takich krążowników (dodano jeszcze dziewiąty okręt jako jednostkę eksperymentalną), a w 1918 roku zatwierdzono budowę kolejnych trzech krążowników.

Z grupy krążowników 5500 t, w 1917 roku zamówione zostały dwie pierwsze jednostki nazwane później „Kuma” i „Tama” (stąd nazwa typu „Kuma”), a z grupy zatwierdzonych w 1918 roku zamówiono trzy kolejne okręty dając im nazwy: „Kiso”, „Kitakami” i „Oi”. Dwa pierwsze rozpoczęto budować w 1918 roku, trzy kolejne w 1919 roku, a do służby wchodziły w latach 1920 - 1921. Okręty miały 162,15 m długości, 14,2 szerokości i od 4,8 do 5,2 m zanurzenia. Były szybsze od typu „Tenryu”, mogły bowiem rozwijać prędkość do 36 w, co jak się okazało po latach wystarczyło, ponieważ kolejne typynowoczesnych niszczycieli, dla których nowe krążowniki w czasie II wojny były liderami, nie rozwijały większej prędkości jak 35 - 36 w (typy „Asashio”, „Kagero”, „Yugumo”). Uzbrojenie artyleryjskie zwiększono do siedmiu armat kal. 140 mm, a uzbrojenie torpedowe do czterech zdwojonych wyrzutni kal. 533 mm. Opancerzenie nadal pozostawało symboliczne, bowiem pas burtowy miał jedynie 60 mm grubości.

Zbudowano jedynie pięć okrętów typu „Kuma”, choć planowano więcej. W czasie II wojny światowej były już okrętami zdecydowanie przestarzałymi, jednak używane jako przewodniki flotylli niszczycieli znakomicie wywiązywały się ze swojej roli. Trzy pierwsze okręty nie przechodziły poważniejszych modernizacji, jeśli nie liczyć ustawicznego dozbrajania w broń przeciwlotniczą w postaci działek kal. 25 mm, a także wymiany niektórych armat kal. 140 na uniwersalne, zdwojone armaty kal. 127 mm. Dwa ostatnie okręty jednak zdecydowano się przebudować na krążowniki torpedowe, które zasłynęły jako torpedowi rekordziści. Przebudowano na „Kitaka-

mi” i „Oi” część pokładów i burty, dodając specjalne sponsony umożliwiające montaż aż 10 wyrzutni torped (każda czterorurowa) kal. 610 mm, co dało łączną ilość 40 wyrzutni torped specjalnego typu zwanych "długimi lancami". Okręty te jednak ze swoim nietuzinkowym uzbrojeniem nie odegrały właściwie żadnej istotnej roli w zmaganiach na Pacyfiku, a po Bitwie o Midway w 1942 roku zdecydowano o kolejnej ich przebudowie na szybkie transportowce desantowe. Ostatecznie w 1945 roku „Kitakami” był okrętem-nosicielem *kaitenów*, czyli samobójczych żywych torped kamikaze. Przetrwał wojnę i po jej zakończeniu został rozebrany na złom. „Oi” natomiast nie doczekał przebudowy na nosiciela *kaitenów*, bowiem został zatopiony przez okręt podwodny USS „Flasher” 10 września 1944 r. na Morzu Południowo-Chińskim.

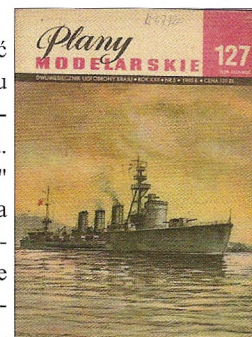
Zarówno „Kuma” jak i „Tama” miały zostać przebudowane na okręty szkolne, jednak nigdy do tego nie doszło. „Kuma” została zatopiona przez torpedy okrętu podwodnego USS „Tally-Ho” 10 marca 1944 r. Krążownik „Tama” padł ofiarą torped okrętu podwodnego USS „Jallao” 25 października 1944 r., a nieco ponad dwa tygodnie później trafiony został i zatopiony krążownik „Kiso” - sprawcą tym razem były samoloty amerykańskich lotniskowców.

PUBLIKACJE I PLANY

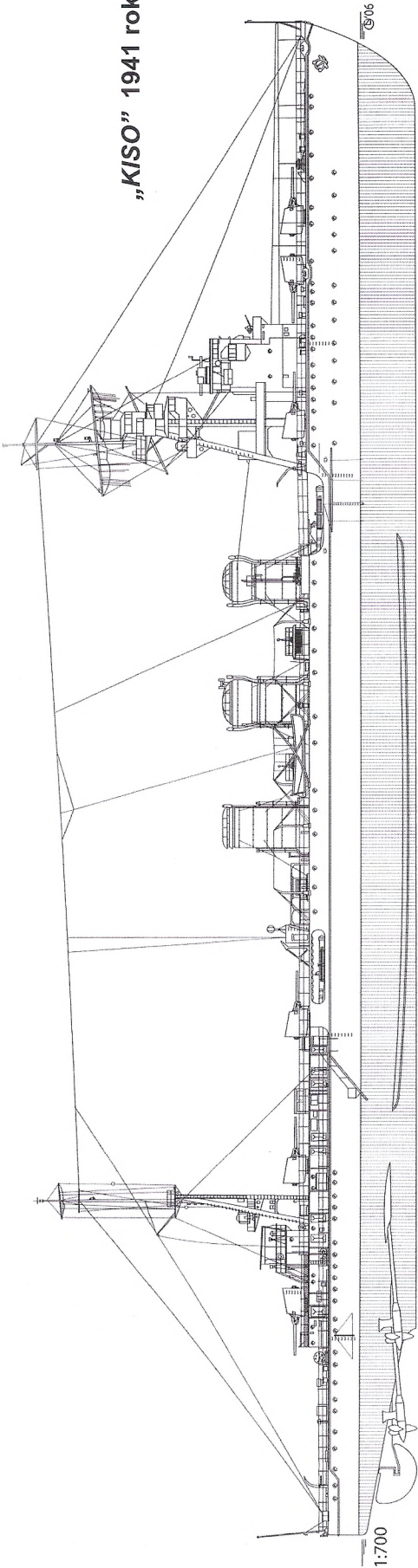
Pierwsze dwa typy japońskich lekkich krążowników „Tenryu” oraz „Kuma” to rzecz jasna tylko element większej całości, którą omówimy w trzech najbliższych częściach naszej mini monografii modelarskiej. Omówione zatem poniżej materiały źródłowe nie skupiają się więc jedynie na tych siedmiu pierwszych okrętach, ale na wszystkich liderach flotylli, także typach „Nagara” i „Sendai”, o których napiszemy w drugiej części.

Pisząc o materiałach ikonograficznych i źródłowych dotyczących okrętów wojennych cesarskiej Japońskiej Floty, trzeba rzecz jasna zacząć od publikacji i planów wydawanych właśnie w kraju "kwitnącej wiśni". Szukając planów modelarskich najlepiej od razu skierować się na stronę MYUKIKAI z Yokohamy, strony japońskiego twórcy planów okrętów Cesarskiej Floty pana Haruo Takami, którą znajdziemy pod adresem www2.odn.ne.jp/miyukikai. Niestety, nie ma planów ani „Tenryu”, ani „Tatsuta” w ofercie, ale są za to już plany krążownika „Kuma” wg stanu na 1935 rok w skali 1:200 nr kat. 056. Niestety, w zakresie okrętów typu „Kuma” nie ma u H. Takami niczego więcej, a szkoda. Są jednakże inne źródła, o których poniżej.

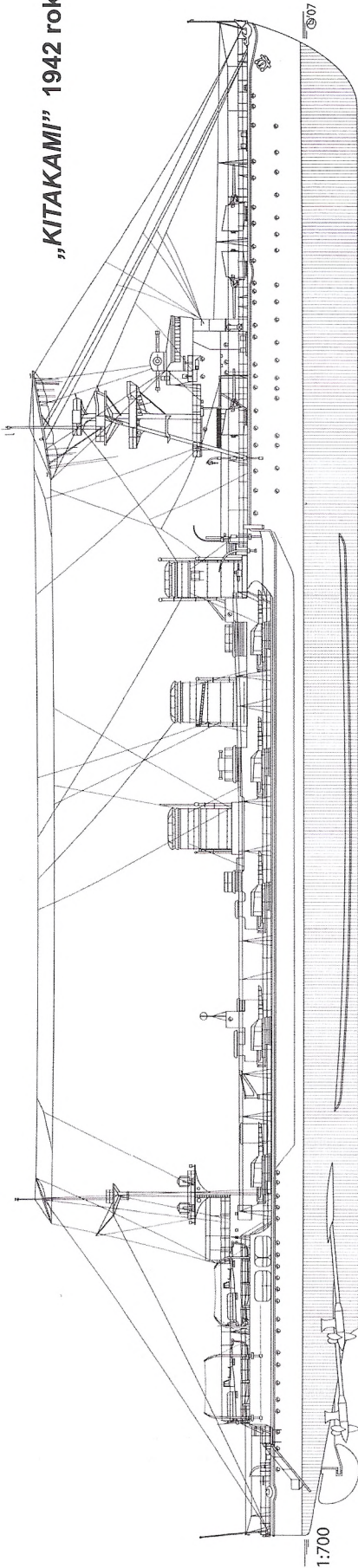
Także w Polsce możemy zapatrzeć się w plany jednego z krążowników typu „Kuma”, a mianowicie rekordzisty torpedowego „Kitakami”. W 1985 roku wyd. MON w swojej serii "Plany Modelarskie" pod nr 127 wydało opracowanie autorstwa niestety nieżyjącego już modelarza z Wybrzeża Andrzeja Łopatniuka dotyczące „Kitakami” w wersji z 10 wyrzutniami torped kal. 610 mm. Pamiętam, jakim szokiem było wówczas ukazanie się tego numeru w czasach, kiedy znalezienie jakichkolwiek planów japońskich okrętów graniczyło z cudem w naszej peerelowskiej rzeczywistości. O samych okrętach „Kitakami” i „Oi” można było dowiedzieć się już wcześniej co nieco, kiedy to w 1977 roku na łamach miesięcznika "Morze" (nr 10/1977) opublikowany został artykuł poświęcony tym dwóm okrętom, wraz z niezłej jakości planikami generalnymi. Autorem artykułu o tych dwóch "egzotycznych" okrętach był Andrzej Jaskuła, późniejszy wieloletni redaktor naczelny czasopisma "Morza Statki i Okręty". Jakość jego rysunków jak na tamte lata była najwyższej próby i



„KISO” 1941 rok

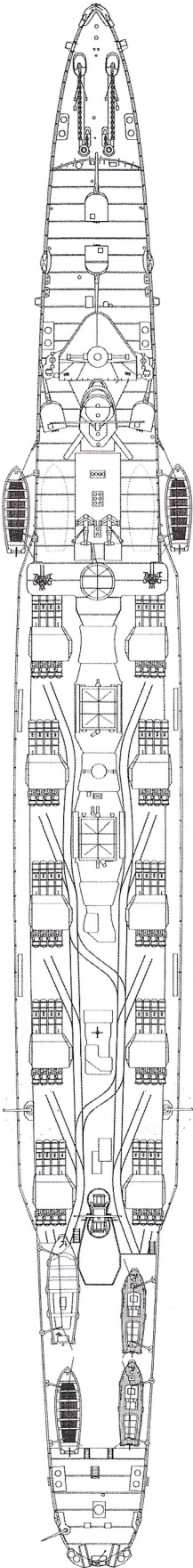


„KITAKAMI” 1942 rok



0 5 10 20 30 40 50 m

Copyright: Grzegorz Nowak 2006



sam budowałem model kartonowy własnej produkcji w skali 1:400 na początku lat 80-tych, powiększając rysunki z "Morza" metodą kratkową, ponieważ nie miałem żadnego dostępu do jakiegokolwiek ksero. Czy dziś młodzi modelarze wiedzą co to jest metoda kratkowa? Pamiętam, że zastanawiałem się, skąd A. Jaskuła miał tak dobre materiały na podstawie których mógł wykreślić tak dobre rysunki. Dopiero po latach odkryłem na własną rękę, że była to po prostu kopia rysunków zamieszczonych w zachodnim magazynie "Warship International". Dowiedziałem się także po latach od samego Andrzeja Łopatiuka, że swoje plany „Kitakami” oparł właśnie na tych rysunkach z "Warship International", do których dotarł. Uważam, że należy mu się szacunek i jestem pełen podziwu, ponieważ wykonanie planów modelarskich okrętu na sześciach arkuszach na podstawie wyłącznie planu generalnego, nawet najlepszej jakości, to wielka sprawa. "Plany Modelarskie" krążownika torpedowego „Kitakami” prezentują wygląd tego okrętu właśnie z okresu, kiedy posiadał 10 wyrzutni torped i choć są to naprawdę godne polecenia plany, to po latach okazało się, że nie są pozbawione błędów merytorycznych. Dopiero niedawno udało się ustalić dzięki materiałom japońskim (Gakken nr 32), że czterorurowe wyrzutnie nie wyglądały tak, jak pokazano je w "Planach Modelarskich". Nie były to po prostu te same wyrzutnie jakie stosowano na niszczycielach. Posiadały nieco innej konstrukcji obudowę stanowiska operatora i co ciekawe, nie były one identyczne dla prawej i lewej burty, a stanowiły lustrzane odbicie dla każdej z nich. Tak czy inaczej, wspomniane plany modelarskie są do dziś znakomite (zawierają kompletnie odwzorowane linie teoretyczne kałuba!) i można śmiało budować model według nich, co najwyżej wspierając się najnowszymi odkryciami, takimi jak te z japońskiego Gakkena.

A skoro już o Gakkenie mowa, to trzeba tu wyjaśnić, że jest tu mowa o nr 32, jako jednym z długiej serii ponad 70 do tej pory wydanych tomów w całej serii. Każdy z takich tomów to ok. 180 - 200 stron niesłychanie interesujących japońskich materiałów publikowanych zazwyczaj tematycznie. I tak właśnie nr 32 wydany w 2001 roku poświęcony został w całości lekkim krążownikom japońskim typu „Kuma”, „Nagara” i „Sendai”. Wiele interesujących zdjęć historycznych tych krążowników, wiele zdjęć kilku znakomicie wykonanych przez japońskich modelarzy modeli, wiele rysunków technicznych oraz reprodukcja na rozkładówce planów oryginalnych dla krążownika „Anukuma” (typ „Nagara” - będziemy omawiać w 2 cz. naszej monografii), to podstawowe atuty tej publikacji. Warto poszukać na e-Bay’u, bo materiały są jedyne w swoim rodzaju.

Wielokrotnie już na łamach "MO" podczas opisywania okrętów japońskich odwoływałem się do japońskiego kwartalnika przeznaczonego dla modelarzy okrętowych "Model Art", które to wydawnictwo w specjalnej, okrętowej serii co jakiś czas zaskakuje nas znakomitymi materiałami. Najczęściej są to zdjęcia świetnie wykonanych modeli i to nie tylko okrętów japońskich. Sporo jest też materiałów historycznych, archiwalnych zdjęć, mapek, schematów i kolorowych plansz. Zazwyczaj każdy z numerów, podobnie jak to miało miejsce w Gakkenach, zdominowany jest przez jeden, konkretny temat przewodni. I tak w nr 13, który ukazał się w 2004 roku, tematem głównym są właśnie lekkie krążowniki Cesarskiej Floty. Poza zdjęciami modeli,

rysunkami poglądowymi pokazującymi różnice między okrętami, zarówno te konstrukcyjne, jak i w uzbrojeniu p-lot, na rozkładówce znajdziemy plany krążownika „Tama” w skali 1:500. Są znakomite. Nie ma wprowadzić linii teoretycznych, ale jest kapitalna generalka i przekroje poprzeczne, a na dodatek cała druga strona owej rozkładówki wypełniona jest przez rysunki perspektywiczne „Tamy”. Cały okręt pokazany w perspektywie pocięty jest na trzy jakby segmenty, dodatkowo uzupełniony mniejszymi rysunkami wielu detali. Jest to po prostu czysta, okrętowo-modelarska poezja dla oczu. To nie są rendery 3D, mamy tu do czynienia z klasyczną grafiką tworzoną odręcznie i to najwyższej jakości. Kopalnia wiedzy o krążownikach typu „Kuma”. Po czterech latach w nr 29 "Model Art" z 2008



roku powrócił do tematyki lekkich krążowników 5500 t. W tym numerze znów mamy świetne zdjęcia modeli, trochę historii oraz wkładki z planami, choć skupiono się tu bardziej na jednostkach typu „Nagara” i „Sendai”. Znalazł się jednak plan generalny w skali 1:500 krążownika „Kitakami” wg wyglądu z 1944 roku, czyli tak jak wyglądał jako nosiciel kaitenów. Jakościowo rysunki są znakomite i dla mikromodelarzy budujących modele w skali 1:700,

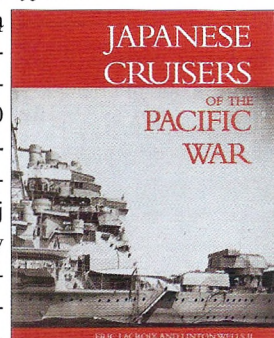
czy nawet 1:350 są znakomitą podstawą.

W literaturze japońskiej była też kiedyś wydana seria z cyklu "Drawings of Imperial Japanese Naval Vessels", w której jeden z tomików poświęcono całkowicie krążownikom zarówno ciężkim, czyli I klasy, jak i lekkim - II klasy. Wszystkie planiki wydrukowano w skali 1:700, co na pewno jest dużym ułatwieniem dla modelarzy, jednak jakość tych planików nie zawsze jest zadowalająca. Warto jednakże je mieć, bo pokazano wszystkie lekkie krążowniki, z uwzględnieniem różnic między nimi występujących.



Godna uwagi jest także rosyjskojęzyczna książka poświęcona wszystkim krążownikom japońskim z II wojny światowej autorstwa Jurija W. Apalkowa pt. *Боевые корабли японского флота - Крейсера 10.1918 - 8.1945*. Atutem jest ogromna ilość plansz z rysunkami krążowników, a ponieważ książka ma format A4 więc i czytelność tych planików jest znakomita. Oczywiście cała część tekstowa jest w języku rosyjskim.

Dla tych, którzy biegle posługują się z kolei językiem angielskim, niezwykle wartościową książką jest wielkie, opasłe tomisko liczące ponad 800 stron Erica Lacroixa pt. *Japanese Cruisers of the Pacific War*. Książka powstała jako efekt kilkudziesięcioletniej pracy autora publikującego przed laty artykuły w magazynie "Warship International". Mnóstwo rysunków, informacji o modernizacjach, przebrojeniach i dozbrojeniach, losach okrętów, słowem biblia japońskich krążowników, zarówno ciężkich, jak i lekkich, w tym liderów floty.



W języku polskim możemy jeszcze zaopatrzyć się w komplet rysunków modelarskich dla krążownika „Tama” autorstwa Piotra Wiśniewskiego. Rysunki te ukazały się w jako nr 22 wyd. BS „Profile Morskie” w 2000 roku. Plany generalne są wydrukowane w skali 1:400 i 1:700, a rozrysowane detale uzbrojenia, wyposażenia i nadbudówek w skali 1:200, 1:100 i 1:50. Całość prezentuje wygląd okrętu w 1941 roku. Interesujące i zasługujące na uwagę jest umieszczenie kolorowej planszy z atrakcyjnym malowaniem „Tamy” w 1941 roku. Japończycy większość swoich okrętów malowali na szaro, jednakże na niektórych jednostkach eksperymentowano z kamuflażami, w tym właśnie na „Tamie”. Kamuflaż wprowadził skład się wyłącznie z kolorów szarego i białego, ale z pewnością będzie urozmaicheniem na modelu, pośród powszechnej „szarzyzny” japońskiej.

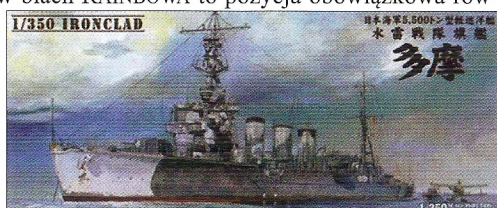
MODELE PLASTIKOWE I ŻYWICZNE

W dziedzinie modeli plastikowych modelarze mogą wybierać w skali 1:700 oraz 1:350, przy czym w tej drugiej skali jednak wyboru dużego nie ma. Nie ma bowiem jak dotąd żadnego modelu w żadnej wersji krążowników typu „Tenryu”, ale za to mamy model krążownika „Kuma”, który ukazał się na rynku w 2009 roku pod nr kat. 044216 japońskiej firmy AOSHIMA. Model w wersji z pełnym kadłubem, niestety trzeba ciąć, jeśli chcemy mieć model do linii wodnej, bo-
w i e m p o ł o w i k i
k a d ł u b a s ą p o d z i e l o n e
w z d ł u ż, a n i e
n a l i n i i w o d-
n e j, j a k t o r o b i

TRUMPETER, dając możliwość wyboru. Tu mamy klasyczny podział, jak w starych modelach np. HELLERA. Model przyzwoitej jakości, jednak w tej skali aż prosi się o uzupełnienie blaszkami lub zestawem waloryzacyjnym i takowy mamy dostępny na rynku. Wykonała go firma RAINBOW i jest tam naprawdę sam miód i orzeszki dla



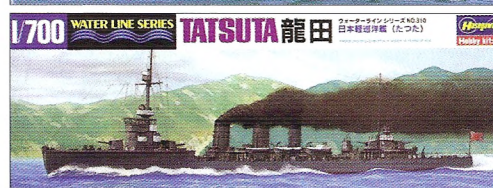
tych modelarzy, którzy nie zadowolają się sklejanym „in box”, czyli modelu tylko z pudła. Siędem sporej wielkości blach, do tego lufy metalowe i żywiczne dodatki. Wszystko dla krążownika „Tama” na 1942 lub 1944 rok, ale to bliźniak „Kumy”, zatem elementy są niemal identyczne. AOSHIMA wykorzystwała oczywiście produkt, czyli ramki wtryskowe swojego modelu „Kumy” i szybko wydała model bliźniaczego krążownika „Tama” pod nr kat. 044223 w 2010 roku. Model niemal identyczny, bo też i okręty różniły się jedynie detalami. Wspomniany już zestaw blach RAINBOWa to pozycja obowiązkowa również do tego modelu. Ładny box art pokazuje „Tamę” w malowaniu kamuflażowym dwuko-



lorowym z początku wojny na Pacyfiku, choć model jest niby na rok 1944.

I to niestety wszystko w skali 1:350 na temat lekkich krążowników typu „Kuma”. Nie znajdziemy „Kitakami” ani „Oi” jako rekordzistów torpedowych, ani też nosicieli kaitenów w plastiku w 1:350, ale miejmy nadzieję, że to tylko kwestia czasu.

Dla mikromodelarzy budujących modele w skali 1:700 jest prawdziwy raj obfitości jeśli chodzi o wtryskowe modele plastikowe japońskich liderów floty, zarówno typu „Tenryu” jak i „Kuma”. Zaczniemy od starszych typów „Tenryu”. Najstarszymi z nich są



wydane w 1980 roku modele „Tenryu” (nr kat. WL.C085) oraz „Tatsuta” (nr kat. WL.C093) przez HASEGAWĘ, oczywiście w konwencji Water Line Series, czyli bez części podwodnej. Mo-

deliki były wznawiane w 1992 - 1993 roku, bez zmiany box artów. Niestety ich jakość była niezła jak na wymagania i poziom tego, co oferowano w plastiku wtryskowym w latach 70-tych, kiedy Water Line Series wymyślono i z pomocą czterech japońskich firm: FUJIMI, HASEGAWA, AOSHIMA i TAMIYA zawojowano rynek modelarski sprawiając, że skala 1:700 przyjęła się na dobre na całym świecie. Modele HASEGAWY już w latach 90-tych nie wytrzymywały próby czasu i niewiele dawały nawet blaszki fototrawione. Były mocno uproszczone i trzeba było dużo zaparcia, weryfikacji z planami i zdjęciami, aby coś z tego zbudować. Na szczęście na fali wznowień także i HASEGAWA zdecydowała się po latach, a dokładnie w 2015 roku na wydanie



zupełnie na nowo opracowanych modeli lekkich krążowników „Tenryu” i „Tatsuta”. Ten pierwszy (nr kat. 649357) pokazuje wygląd na rok 1942, a drugi (nr kat. 49358) niby też na 1942, jak

wynika z informacji w instrukcji, w rzeczywistości pokazuje jednak wygląd na końcówkę lat 20-tych, bowiem pokłady pokrywa linoleum układane jeszcze metodą wzdłuż, a nie w poprzek, jak przyjęło się stosować na krążownikach i niszczycielach w latach 30-tych i później. Modele opracowane już o wiele, wiele lepiej niż stare z roku 1980. Mamy kadłub podzielony na burty, dno i pokłady, a nie w jednym kawałku, co przy wtryskowych modelach ma ogromne znaczenie. Dzięki takiemu podziałowi wreszcie na burtach „coś się dzieje” (są iluminatory, kable demagnetyzacyjne, a nawet linie podziału blach), a nie jest to gładka burta, bo lepiej się taki plastik tłoczy. Zarówno nowy „Tenryu”, jak i „Tatsuta” HASEGAWY (modele do linii wodnej), to obecnie najlepsze zestawy w tej skali dla krążowników tego typu. Warto tylko zaopatrzyć się w blachy, albo od razu kupić modele oferowane przez HASEGAWĘ jako „super detail”, czyli ten sam zestaw ale uzupełniony już blachami („Tenryu” nr

kat. 30038 i „Tatsuta” nr kat. 30039) wydany w 2016 roku. HASEGAWA w 2017 roku wypuściła te same zestawy jako „full hull special”, czyli nie dość, że z blaszkami, to jeszcze z dodaną częścią podwodną dla tych wszystkich, którzy sklejają modele na podstawkach z pełnymi kadłubami. „Tatsuta” to nr kat. 431637, a „Tenryu” to nr kat. 43172.

Krążowniki typu „Kuma” także zostały przyzwoicie potraktowane przez producentów modeli wtryskowych w skali 1:700 i naprawdę jest w czym wybierać. Najstarszą serią modeli tego typu liderów są „wypusty” firmy TAMIYA, która wydała po raz pierwszy model krążownika „Kuma” w 1973 roku pod nr kat. WL.C080.



Wznowienie z tym samym, bardzo ładnym box artem miało miejsce w roku 1992 (nr

kat. 31316). Także w 1973 roku na bazie tych samych ramek wtryskowych TAMIYA wypuściła model bliźniaczej „Tama” (nr kat. WL.C084), z równie pięknym obrazem na pudełku pokazującym ten okręt w rejonie Aleutów w 1942 roku w białoszarym kamuflażu. Redakcja znów miała miejsce w 1992 roku, z tym samym obrazem na pudełku



kat. 31317). Trzeci okręt tego typu - „Kiso”, także pojawił się w ofercie TAMIYA, ale dopiero w 1983 roku. Tu już mamy sporo zmian w modelu, bo jednak „Kiso” (nr kat. 204 lub 77104 albo 7604) miał zupełnie inną nadbudówkę dziobową. Wznowiony w



takim samym pudełku w roku 1992 (nr kat. 31318) jest dostępny w sprzedaży do dziś. Modele

wszystkich tych trzech okrętów nie są najgorsze, jednak dziś już nie wytrzymują próby czasu. Można jeszcze sporo z nich „wyciągnąć” z pomocą blaszek, których kilka firm dostarczyło modelarzom na przestrzeni lat m. in. RAINBOW, ale mając do wyboru nowsze edycje firmy FUJIMI, chyba już nie warto inwestować w TAMIYĘ.

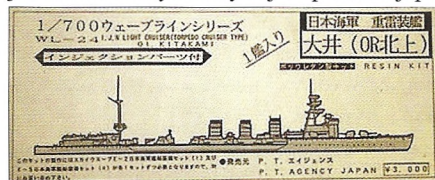


Krążowniki „Kitakami” i „Oi” to jakby nieco odrębna sprawa w skali 1:700. Z racji swoich 10 wyrzutni torped sprawiających, że okręty te zyskały nietuzinkowy wygląd, stały się tematem chętnie



podjmowanym przez firmy modelarskie. Jednym z najstarszych jest zestaw żywiczny „Kitakami” firmy H-P, który prezentuje wygląd okrętu

z końca wojny jako nosiciela kaitenów. Model trudno dziś dostępny, niestety bez blaszek fototrawionych w zestawie. Kolejnym starym już modelem żywicznym jest produkt japońskiej firmy P.T. AGENCY, której wyrób pokazuje „Kitakami” na 1941 - 42 rok, czyli jako torpedowego rekordzistę. Model dość prosty i bez blaszek.



Najstarszym modelem plastikowym wtryskowym „Kitakami”, a także bliźniaczego „Oi”, w wersji z wyrzutniami torped był i jest nadal w ofercie japońskiej firmy PIT-ROAD zestaw wydany w latach 90-tych pod nr kat. W47 „Kitakami” i W46 „Oi”. Modele jak na tamte lata wzbudzały niekłamany zachwyt i były poszukiwanym obiektem pożądanym modelarzy. Dziś już nie robią takiego wrażenia, łatwo dostrzec błędy tych modeli do linii wodnej, głównie w postaci niepoprawnych wyrzutni torped. Ale dziś mamy wybór.

Firma AOSHIMA postanowiła sięgnąć całkiem niedawno po torpedowych rekordzistów i wydała w 2017 roku pod nr kat. 05134 nowe opracowanie wtryskowe „Kitakami” w wersji z 10 wyrzutniami



torped (tym razem prawidłowego kształtu), a następnie model tego samego krążownika w wersji nosiciela kaitenów pod nr kat. 05132 i jeszcze w



wersji „pół na pół”, czyli częściowo z wyrzutniami torped (już tylko 6 sztuk)



i częściowo jako transportowiec desantowy (nr kat. 054741). Także bliźniaczy „Oi” doczekał się nowego opracowania AOSHIMY i pod nr kat. 051351

wydano model „Oi” jako transportowiec z czterema tylko wyrzutniami torped i pod nr kat. 051337 jako krążownik torpedowy - tu warto zwrócić



uwagę, że AOSHIMA dołożyła starań i model ten ma wyrzutnie torpedowe bez obudowy stanowisk operatorów, co jest zgodne z prawdą dla tego okrętu. Wyroby AOSHIMY są całkiem niezłe, choć może nie dorównują jakością modelom z FLYHAWKA czy najnowszym produktom FUJIMI, ale z dodatkiem blaszek można uzyskać interesujące repliki tym bardziej, że wydano kilka wersji tych okrętów, zatem jest w czym wybierać i grymasić.

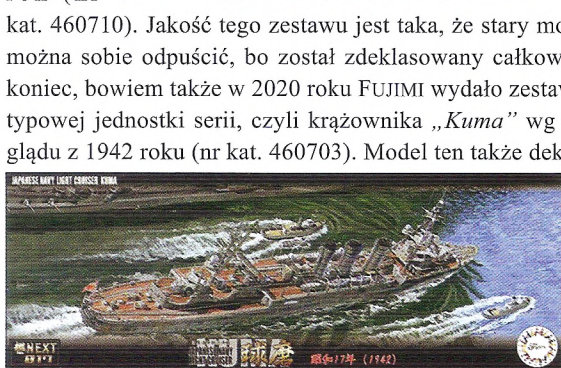
A żeby było jeszcze ciekawiej, firma FUJIMI, która w nosie ma najwyraźniej to, że inne firmy wydają modele sławnych okrętów Cesarskiej Floty (FUJIMI robi po prostu swoje od lat), wydała własny model wtryskowy „Kitakami” (nr kat. 43078) w wersji transporto-



wca dla *kaiten*ów z roku 1945. Model ten, jak wszystkie wydawane w ostatnich latach

modele FUJIMI jest na naprawdę wysokim poziomie i z pewnością obecnie to najlepszy model tego okrętu na modelarskim rynku. Aby było jeszcze ciekawiej, w ubiegłym roku FUJIMI wypuściła także modelik radowego, trzykominowego krążownika „Tama” w skali 1:700, w zupełnie

nowym opracowaniu, wg stanu na 1944 rok (nr kat. 460710). Jakość tego zestawu jest taka, że stary model TAMIYI można sobie odpuścić, bo został zdeklasowany całkowicie. To nie koniec, bowiem także w 2020 roku FUJIMI wydało zestaw dla prototypowej jednostki serii, czyli krążownika „Kuma” wg stanu i wyglądu z 1942 roku (nr kat. 460703). Model ten także deklasuje „Kumę” z TAMIYI, którą nie ma już co sobie zwracać głowy, ponieważ



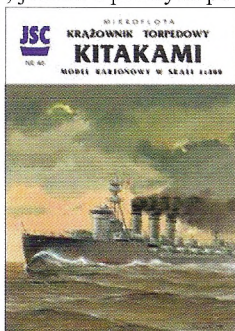
ponieważ

jakość FUJIMI jest tu po prostu nieporównywalna. Nie ma jeszcze modelu „Kiso”, ale zapewne to jedynie kwestia czasu znając konsekwencję w działaniu firmy FUJIMI.

MODELE KARTONOWE

W zakresie modeli kartonowych niestety brak jak dotąd opracowań zarówno krążownika „Tenryu”, jak i „Tatsuta” w jakiejkolwiek skali. Niżej podpisany swego czasu przystąpił do opracowania modelu w skali 1:200 krążownika „Tenryu”, jednak z pewnych powodów musiał zawiesić działania i do dziś kadłub tego modelu „rdzewieje” w pracowni nieukończony. W kwestii natomiast krążowników typu „Kuma” mamy do dyspozycji trzy opracowania.

Najstarszym wydaje się model opracowany do linii wodnej w skali 1:400 krążownika torpedowego „Kitakami” wydany przez wyd. JSC z Gdańska pod nr kat. 46. Model stosunkowo prosty do wykonania,



opracowany na podstawie „Planów Modelarskich”, jednak mimo „odręczności” czyli opracowania bez użycia komputera model ten jest bardzo efektowny. Niepoprawne niestety są wyrzutnie torpedowe takie jak na niszczycielach, ale nie ma w tym winy wydawcy czy projektanta, skoro błąd jest już w „Planach Modelarskich”.

Drugim modelem „Kitakami” jest opracowanie Macieja Herbuta wydane przez wyd. ANSWER w serii „Kartonowa Encyklopedia Techniki” jako numer specjalny IV z grudnia 2005 roku. Model w



wersji z pełnym kadłubem w skali 1:200 opracowany komputerowo robi bardzo dobre wrażenie nie tylko w postaci „płaskiej”, czyli podczas oglądania arkuszy, ale i po sklejeniu. Model świetnie zdetalizowany i wydrukowany, może nieco zbyt ciemny kolor szary znalazł tu zastosowanie, ale tak już bywa z modelami kartonowymi, że wydawcy i projektanci jakoś dziwnie uparli się malować japońskie okręty strasznie ciemnymi kolorami szarymi, podczas gdy ciemnym był tylko jeden kolor szary z Arsenalu Sasebo. Model powstał zapewne na bazie „Planów Modelarskich” Andrzeja Łopatniuka, jednak autor ustrzegł się powielanych błędów i opracował poprawnie osłony na wyrzutniach torped. Jest też wiele innych drobnych odstępstw od wspomnianych planów, choć właściwie powinno się napisać uzupełnień, co tym lepiej świadczy o autorze tego opracowania.

Trzecim modelem kartonowym jest opracowanie modelu krążownika „Tama” wydane przez wyd. ANSWER/ANGRAF pod nr 5 w 2013 roku. Autorem opracowania jest Dariusz Wandtke, a model opracowano na rok 1941 lub 1942, choć nie ma niestety w modelu uwzględnionego kamuflażu na ten okres. Także samolot pokładowy Mitsubishi „Pete” sugeruje inny okres, a mianowicie co najmniej rok 1943 lecz niestety w opracowaniu nie znajdziemy informacji o tym, na jaki rok model został zaprezentowany. Całość oczywiście w skali 1:200 z pełnym kadłubem, niezłe zdetalizowana i tylko znów razi straszliwie ciemny szary kolor, który „zatapia” skutecznie wizualnie wszelkie nakreślone detale. Nie mniej jest to ciekawe opracowanie i dla sympatyków japońskiej floty, szczególnie lekkich krążowników to pozycja obowiązkowa.



Grzegorz Nowak

Model kartonowy lekkiego krążownika „TAMA” w skali 1:200, sklepany z modelu wydanego przez wyd. ANSWER/ANGRAF przez Łukasza Chudzika.





Statek został zbudowany w roku 1927 w stoczni Howaldtswerke A.G. w Kilonii dla przedsiębiorstwa Kieler Verheers A.G. Abt. Weisse Dampfer Line. Do wybuchu wojny pływał pod nazwą „Schilksee” w kilońskiej żegludze portowo-przybrzeżnej. Po wojnie został przejęty przez Związek Radziecki i eksploatowany pod nazwą „Uran”. Następnie, w ramach podziału floty niemieckiej przekazano go Polsce. Statek, który był w złym stanie technicznym, został skierowany na remont do Stoczni Północnej w Gdańsku. Po opuszczeniu stoczni otrzymał nazwę „Grażyna” i 11 lipca 1947 r. został przekazany Przedsiębiorstwu Żeglugi Przybrzeżnej GRYF i został skierowany do obsługi linii Gdynia - Hel. W roku 1955 statek został częściowo przebudowany. Skrócony został pokład łodziowy, zmieniono komin, zlikwidowano łódź ratunkową, pojedynczą kotwicę zastąpiono dwoma klasycznymi kotwicami Halla umieszczonymi w kluzach, prymitywne urządzenie sterowe zastąpiła maszynka sterowa. Poza tym wprowadzono inne drobne zmiany. „Grażyna” pływała do 1964 roku. Po wycofaniu z eksploatacji została pocięta na złom.

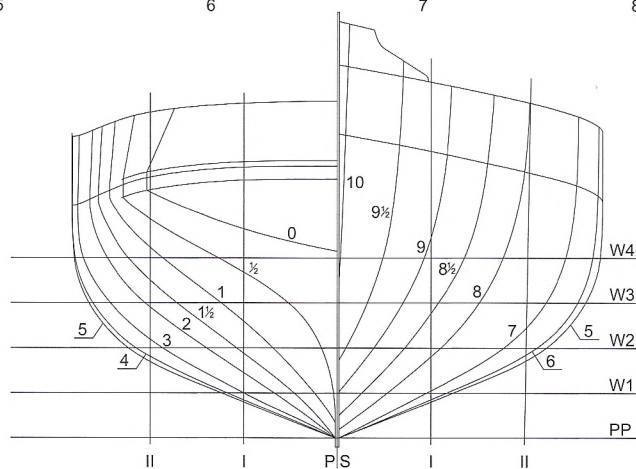
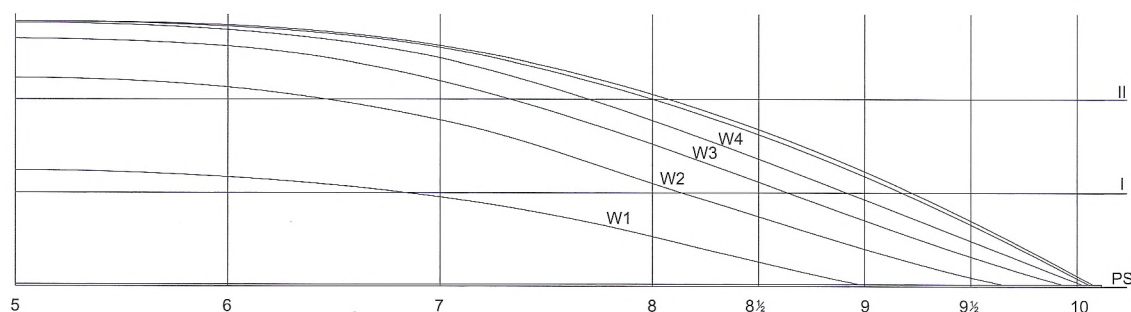
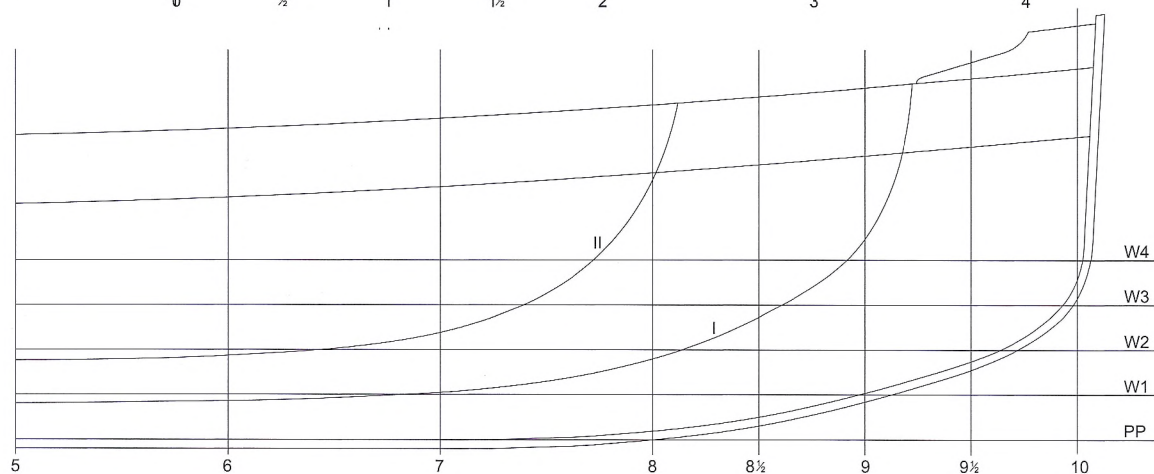
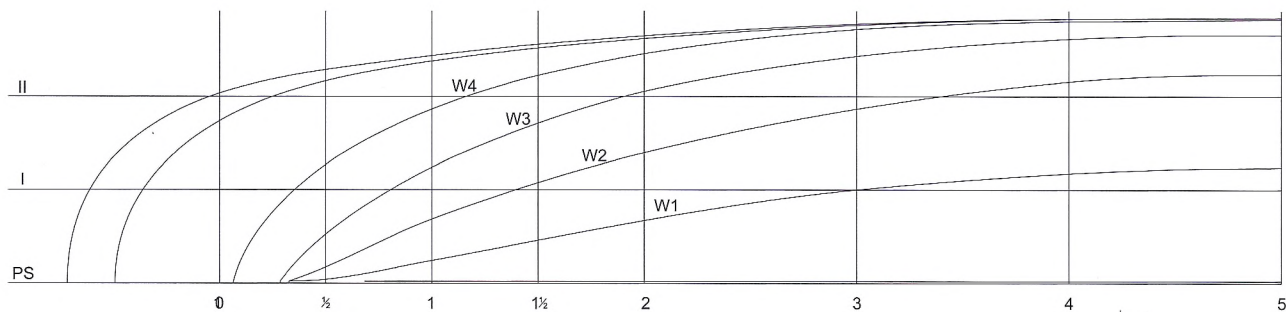
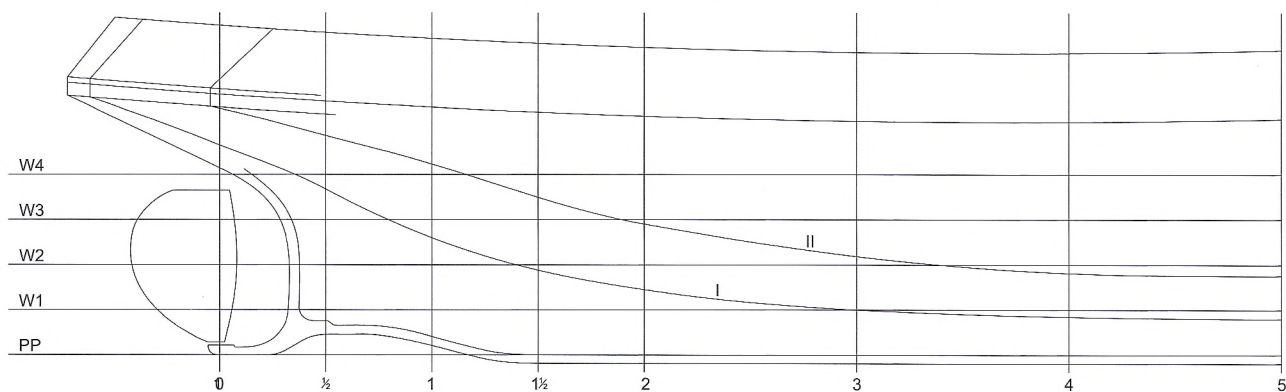
Kadłub statku był stalowy, nitowany. Nadbudówki powyżej pokładu górnego były drewniane. Napęd stanowił silnik Guldner, trzy cylindrowy, o mocy 315 KM.

Malowanie. **Czerwonobrazowy:** część podwodna. **Zielony:** pas na linii wodnej, prawa latarnia pozycyjna wraz z ekranem. **Czarny:** kotwica, wciągarka kotwiczna, pachółki, odbojnice, szczyt komina, nazwa statku. **Biały:** kadłub nad linią wodną, nadbudówki, górne połówki kół ratunkowych, bariery, ławki, maszty. **Czerwony:** lewa latarnia pozycyjna wraz z ekranem, dolne połówki kół ratunkowych. **Szary:** pokład łodziowy, dach sterówki, tratwy ratunkowe. **Naturalne drewno:** pokłady, ławki. **Drewno lakierowane:** ramy okien salonu na pokładzie głównym. **Kremowy:** komin. **Mosiądz:** śruba.

tekst Jan Schmidt
foto ze zbiorów autora



GRAŻYNA - LINIE TEORETYCZNE



0 1 2 3 4 5 m

STATEKI PASAŻERSKIE ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

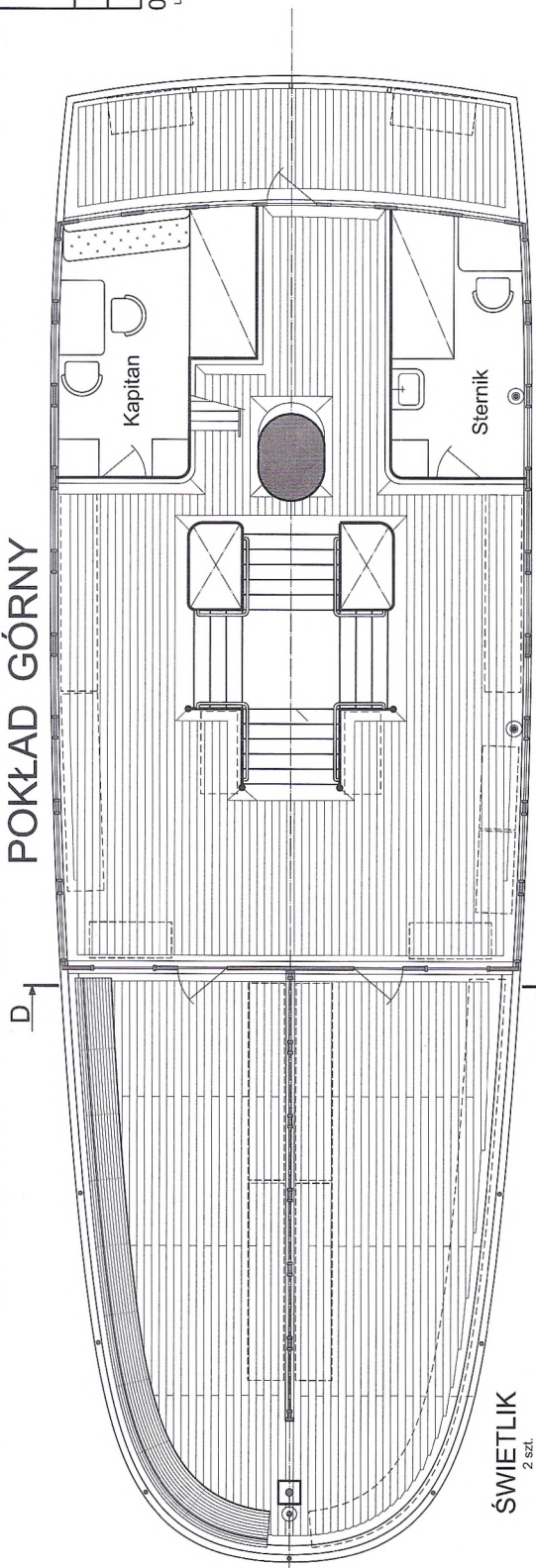
GRAŻYNA

Opracowanie i rysunki : Jan Schmidt

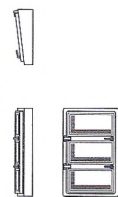
Rok 2021 Skala 1:100

Arkusz 4/4

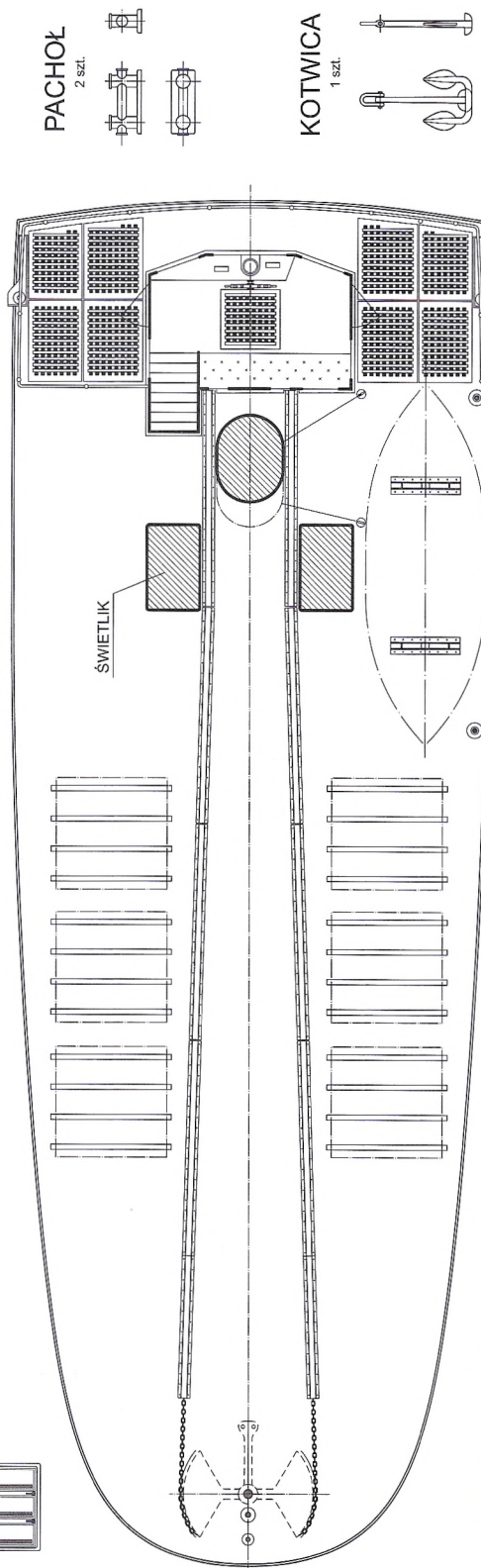
POKŁAD GÓRNY



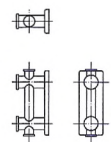
ŚWIETLIK
2 szt.



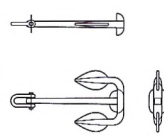
POKŁAD ŁODZIOWY



PACHOŁ
2 szt.

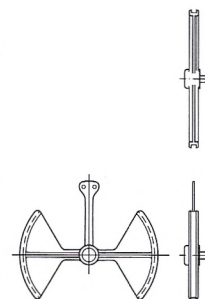


KOTWICA
1 szt.

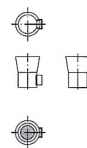


ŚWIETLIK

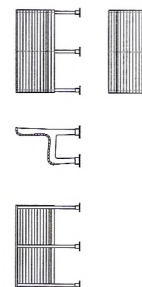
URZĄDZENIE STEROWE



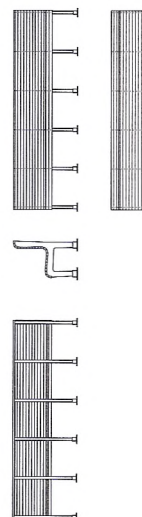
GŁOŚNIK
2 szt.



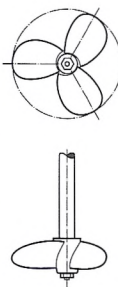
ŁAWKA
4 szt.



ŁAWKA
7 szt.



ŚRUBA NAPĘDOWA

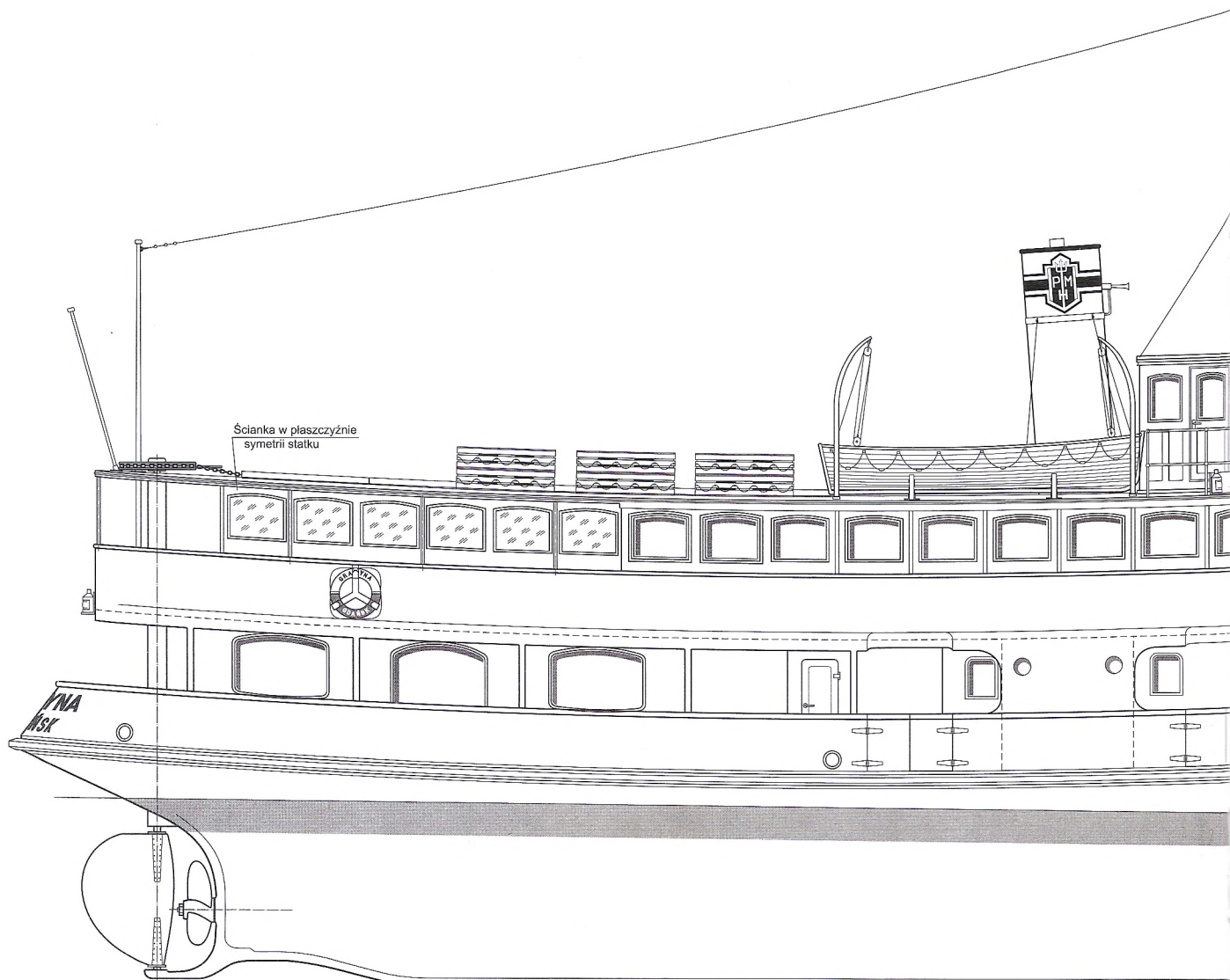


STATEKI PASAŻERSKIE ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ
GRAŻYNA

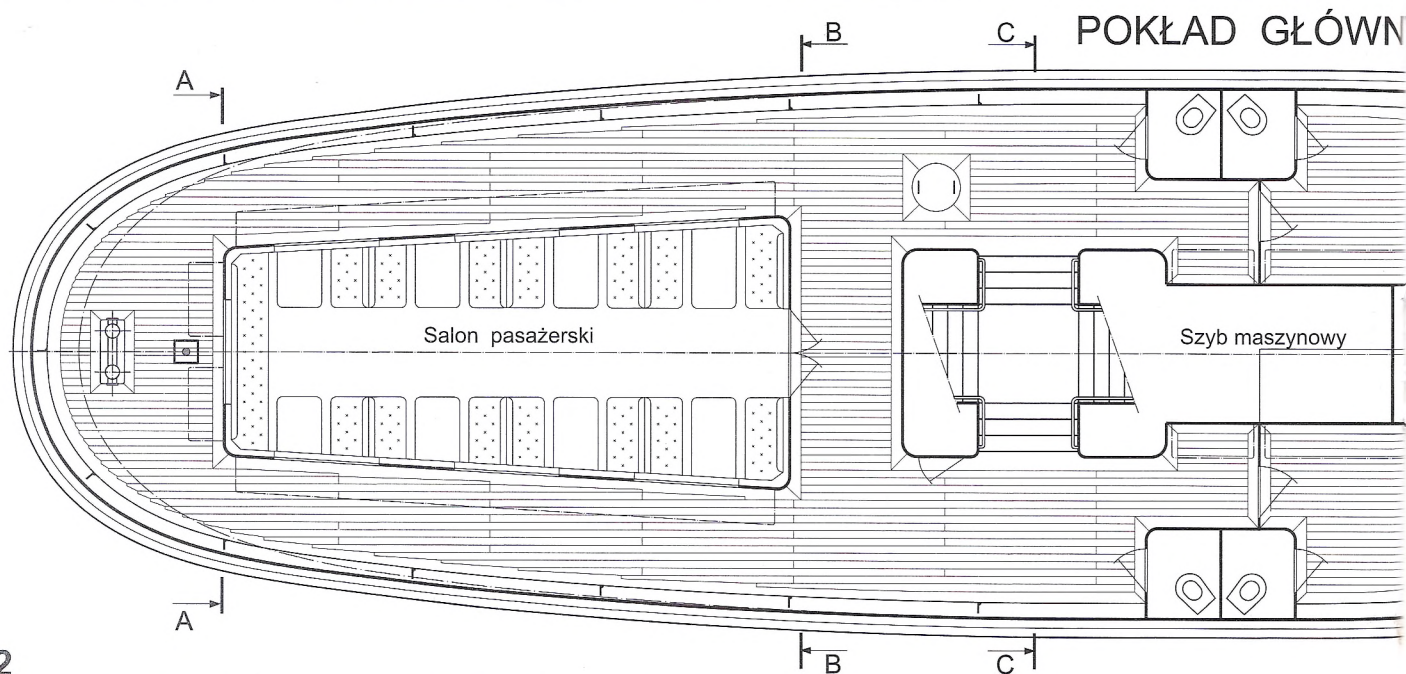
Opracowanie i rysunki : Jan Schmidt

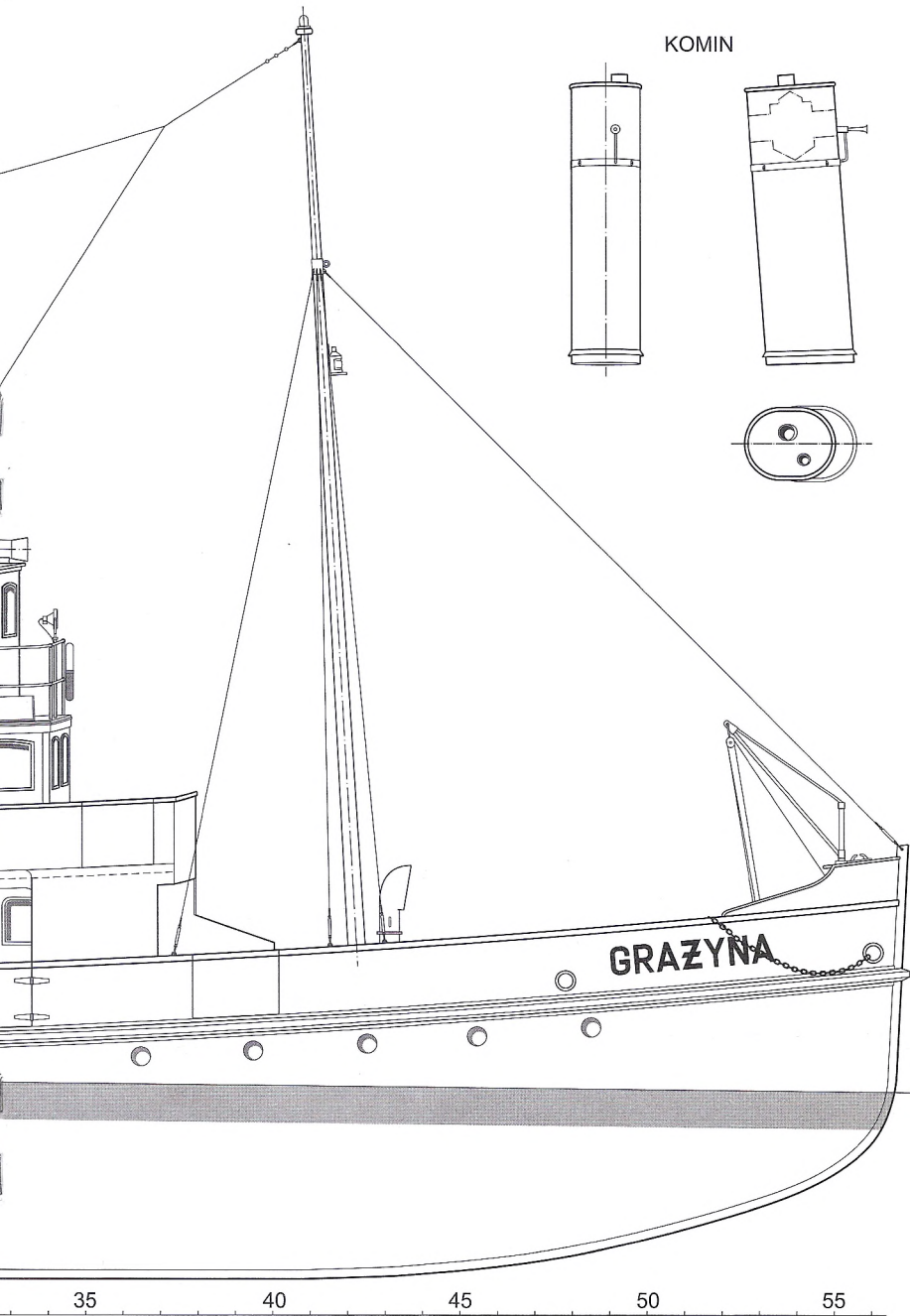
Rok 2021 Skala 1:100 Arkusz 1/4

0 1 2 3 4 5 m

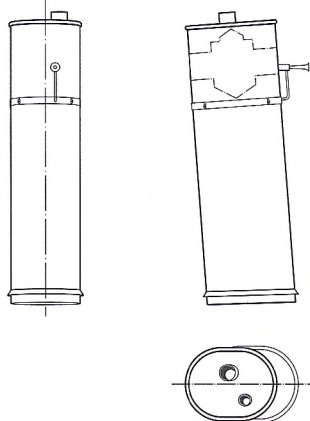


Wrgi budowlane 0 5 10 15 20 25 30





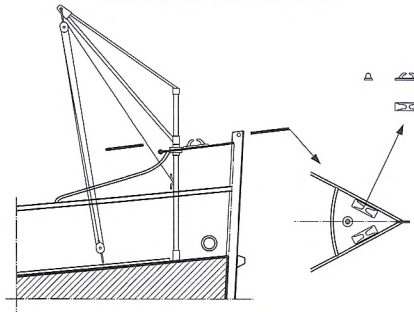
KOMIN



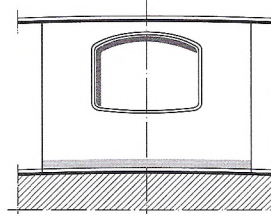
WYMIARY GŁÓWNE:

DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	Lc 30,65 m
DŁUGOŚĆ M. PIONAMI	L 28,25 m
SZEROKOŚĆ	B 7,17 m
WYSOKOŚĆ BOCZNA	H 3,13 m
ZANURZENIE	T 2,50 m
POJEMNOŚĆ BRUTTO	130 BRT
POJEMNOŚĆ NETTO	35 NRT
PRĘDKOŚĆ	10 w
ZAŁOGA	8 osób
IŁOŚĆ PASAŻERÓW	150 osób

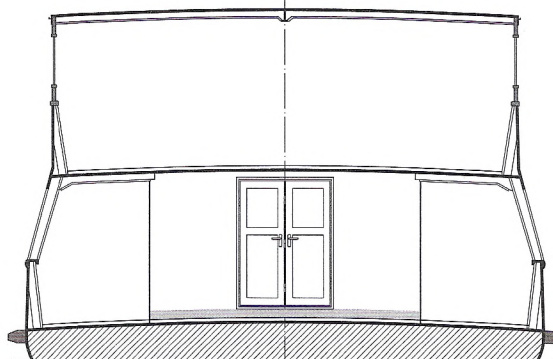
ŻURAWIK KOTWICZNY



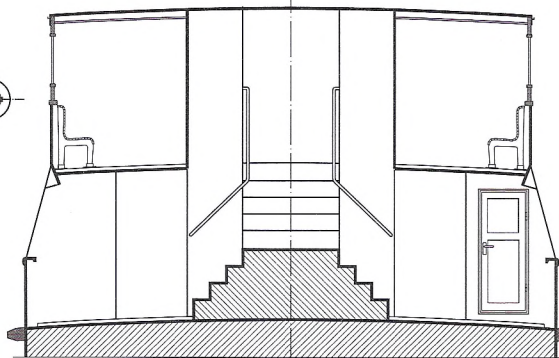
A - A



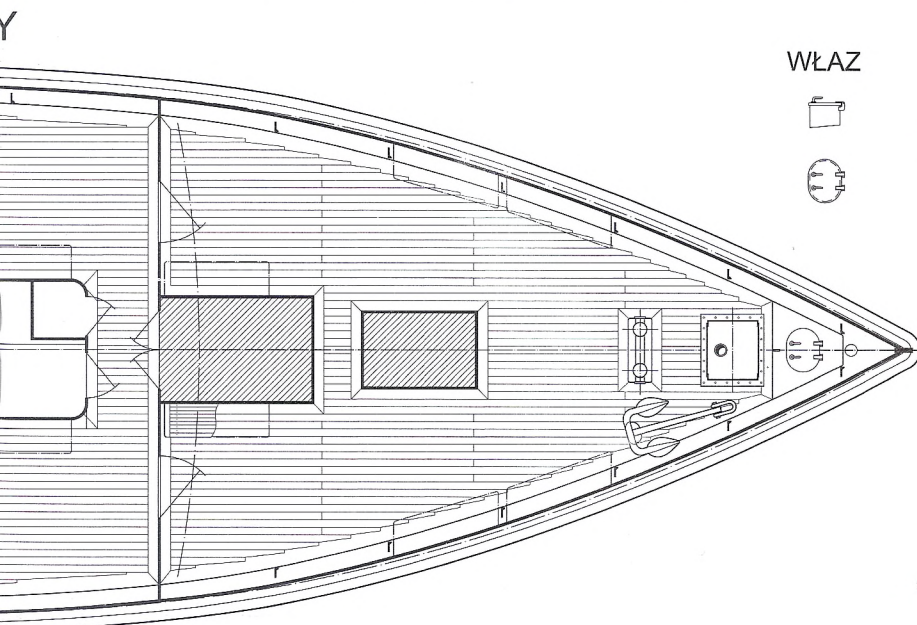
B - B



C - C



WŁAZ



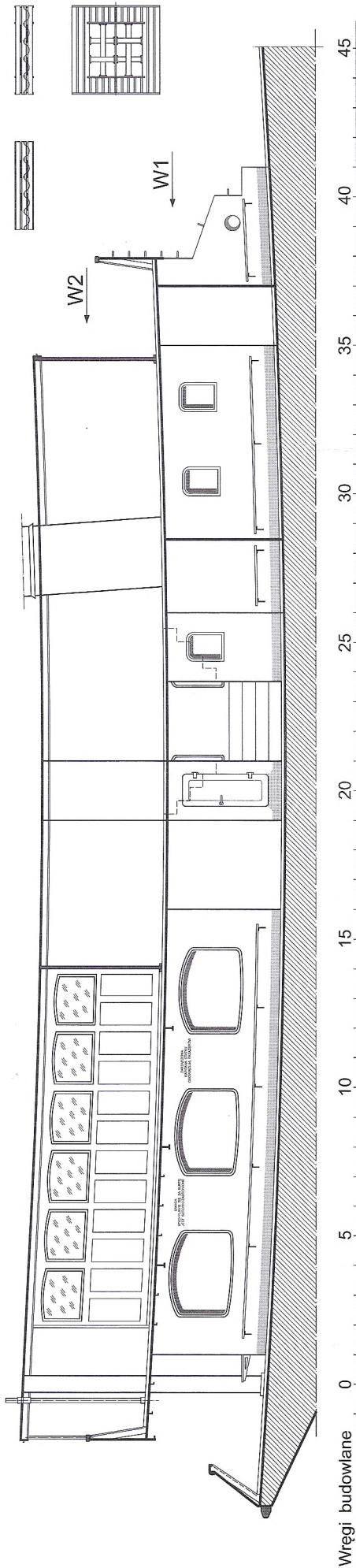
Napisy informacyjne
1:50

UWAGA
WYKONYWANE SĄ ZA BURTY
JEST SUROWO ZAPRÓSZONE

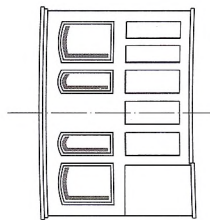
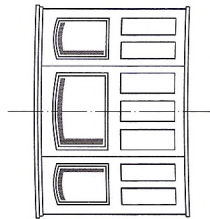
ZAKAZANIE
KAPITAŁU STATU
OBOWIĄZKOWA PASAŻERÓW

ŚCIANY WZDŁUŻNE

TRATWA
12 szt.

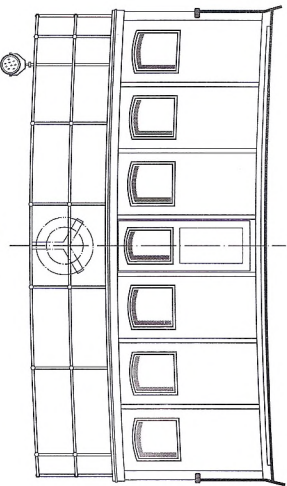
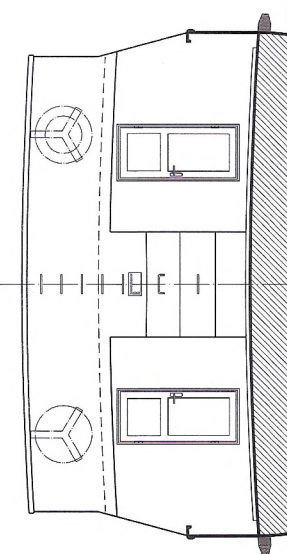


STERÓWKA

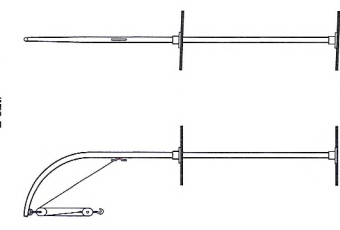


W1

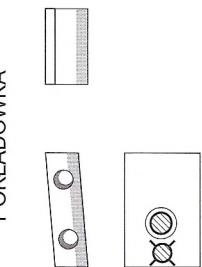
W2



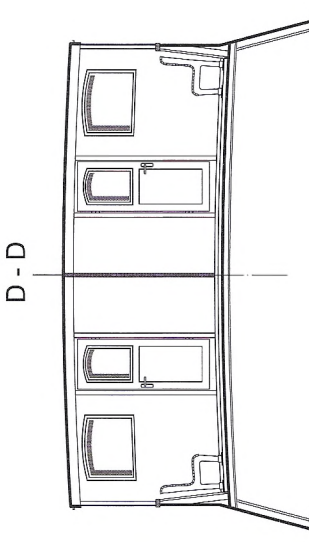
ŻURAWIK ŁÓDZIOWY
2 szt.



POKŁADÓWKA



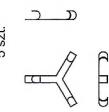
D - D



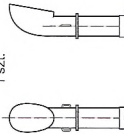
KOŁO RATUNKOWE
5 szt.



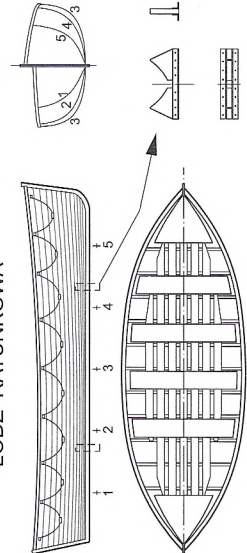
WIESZAK
5 szt.



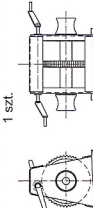
NAWIEWNIK
1 szt.



ŁÓDŹ RATUNKOWA



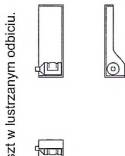
WINDA KOTWICZNA
1 szt.



REFLEKTOR
1 szt.



ŚWIATŁO POZYCYJNE
2 szt w lustrzanym odbiciu.



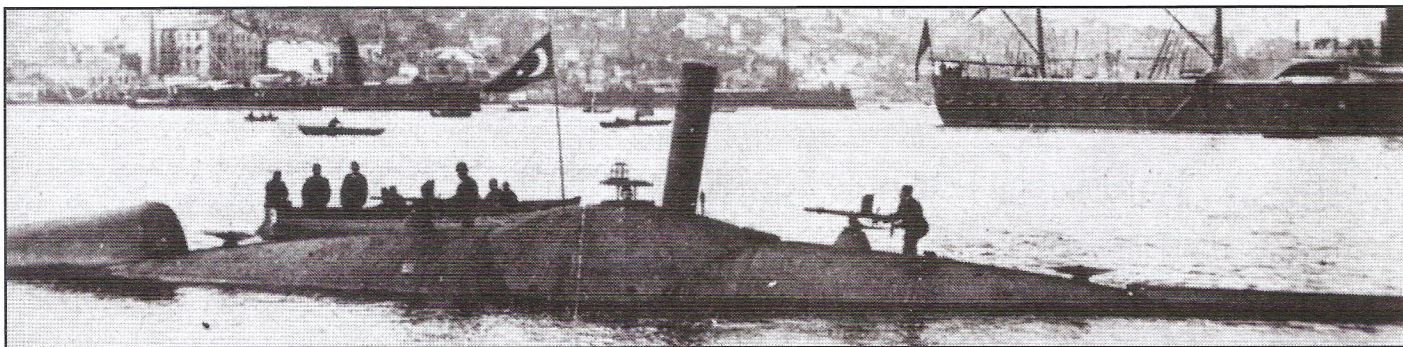
0 1 2 3 4 5 m

STATEKI PASAŻERSKIE ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ
GRAŻYNA

Opracowanie i rysunki : Jan Schmidt

Rok 2021 Skala 1:100

Arkusz 3/4



Okręt podwodny „Abdül Hamid” (ex-„Nordenfelt II”)

Okręt „Nordenfelt II” został zbudowany w Anglii w 1886 roku. Łącznie wybudowano trzy okręty tego typu, dwa z nich były zamówione dla floty osmańskiej (tureckiej), a jeden dla floty rosyjskiej.

Dwa okręty dla floty osmańskiej zostały zbudowane w stoczni Barrow i po przejściu prób w stoczni zostały rozebrane i w częściach przetransportowane do Turcji, gdzie ponownie zostały zmontowane i zostały wcielone w skład floty osmańskiej. Otrzymały one nazwy: „Abdül Hamid” (ex-„Nordenfelt II”) i „Abdül Mecid” (ex-„Nordenfelt III”).

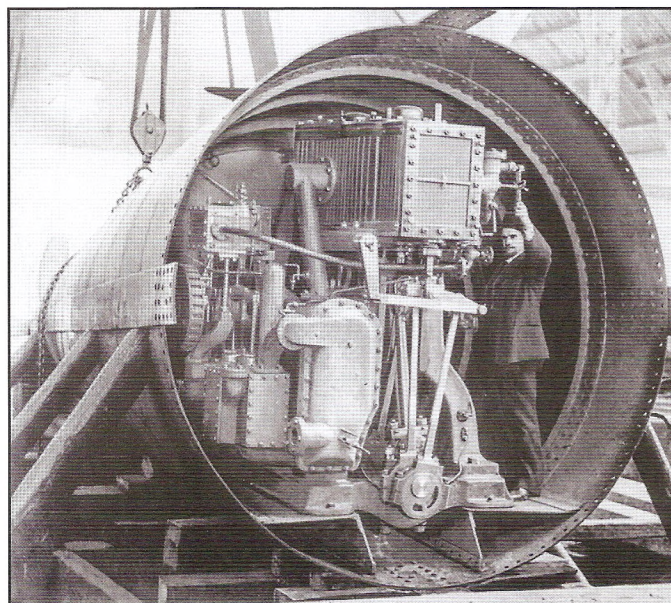
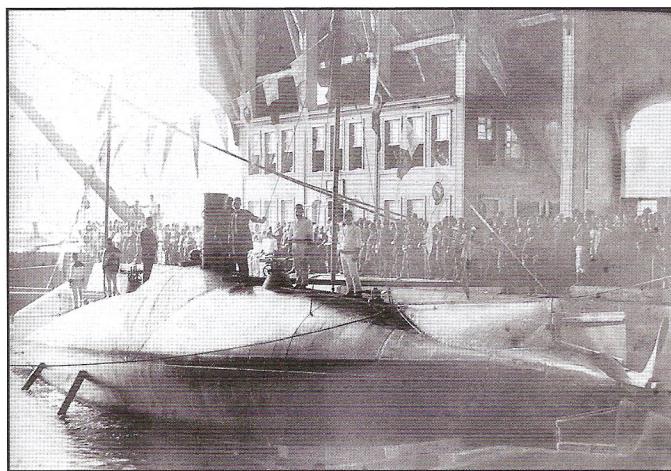
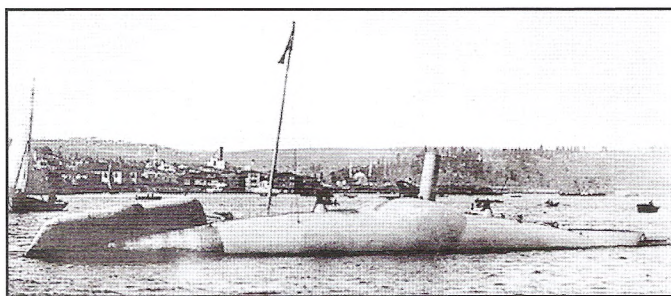
Pierwszy z nich „Abdül Hamid” został ponownie zmontowany w Turcji i uroczystie zwodowany 6 września 1886 r. Pierwsze próby zanurzeniowe przeprowadzono 5 lutego 1887 r, które zakończono sukcesem. Wykonano łącznie trzy zanurzenia które trwały bardzo krótko, przy czym nad wodą pozostawał tylko półkolisty kokpit nawigatora. Podczas kolejnego testu na początku 1888 roku okręt osiągnął prędkość do 10 w i skutecznie zatopił stary okręt-ceł za pomocą jednej torpedy. Po dalszych testach i próbach w bazie morskiej Izmit, oficjalnie dołączył do Osmańskiej Marynarki Wojennej podczas ceremonii podniesienia bandery 24 marca 1888 r.

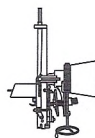
Okręt był napędzany opalany węglem silnikiem parowym Lamm o mocy 250 KM, który napędzał czteroramienną śrubę. Na dziobie okrętu zainstalowano dwie wyrzutnie torped kal. 356 mm oraz dwa karabiny maszynowe kal. 35 mm systemu Nordenfelda. Do opalania kotłów okręt zabierał 8 t węgla. Pływanie odbywało się w ten sposób, że po uzyskaniu odpowiedniej ilości pary, która była magazynowana w zbiorniku na dziobie okrętu, demontowano komin, zamykano właz i okręt mógł się zanurzyć. W części dziobowej i rufowej zainstalowano zbiorniki ze sprężonym powietrzem, które służyły do opróżniania zbiorników balastowych. Do zanurzenia służyły dwie śruby poziome, które zamontowano na górnej części kadłuba, okręt posiadał również w części dziobowej stery głębokości. Załoga składała się z dowódcy i sześciu marynarzy obsługi.

Po kolejnych próbach okazało się, że okręt nie spełnia wymaganych założeń pomimo, że w położeniu nawodnym sprawował się poprawnie, to jednak w pływaniu podwodnym były problemy, zwłaszcza słaba stateczność wzdłużna podczas odpalania torpedy, która dawała znać o sobie, gdyż okręt z położenia poziomego tracił stateczność i groziło mu zatopienie. Dlatego też po stwierdzeniu licznych wad okręt nigdy nie wszedł do służby liniowej i ostatecznie został wycofany ze służby w 1900 roku.

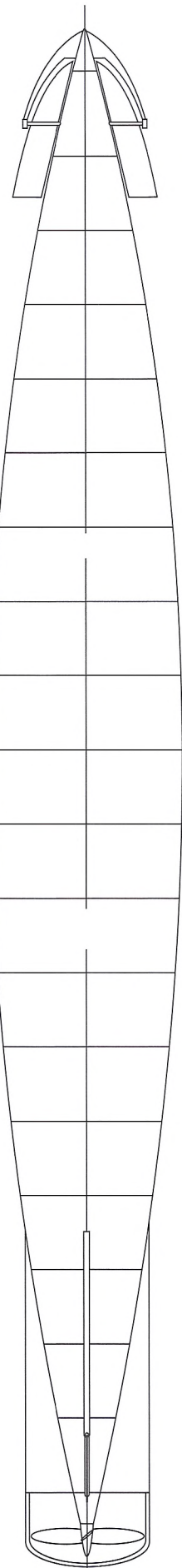
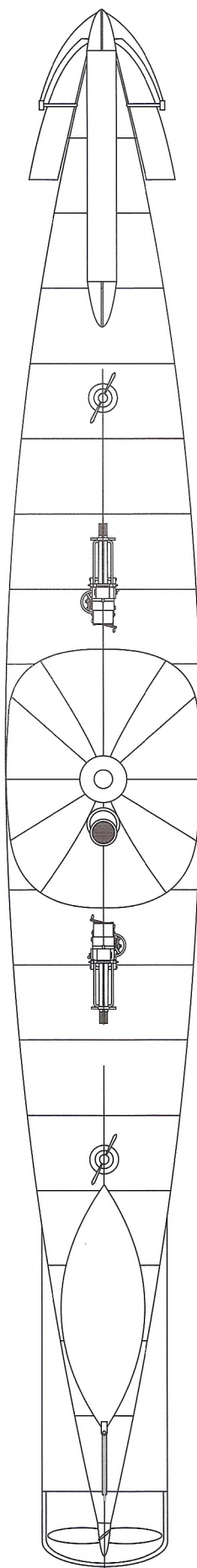
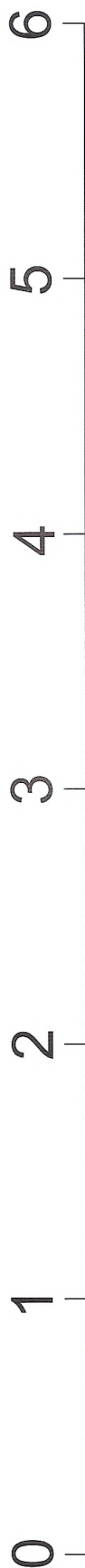
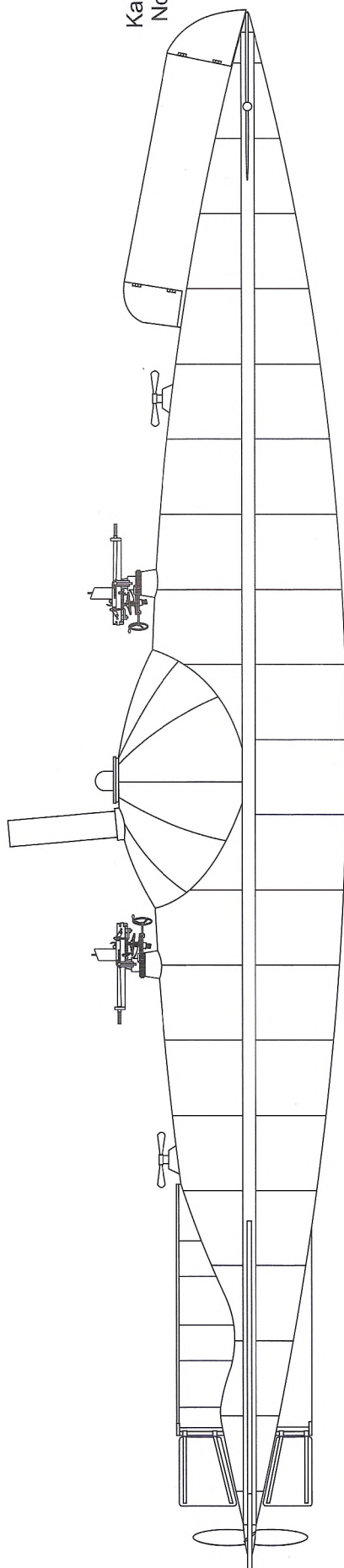
Trzeci okręt „Nordenfelt IV” zamówiony i zbudowany dla Rosji nigdy nie dotarł do klienta, ponieważ zatonął u wybrzeży Jutlandii podczas rejsu do Rosji...

tekst Czesław Greszkiewicz
fot. Internet





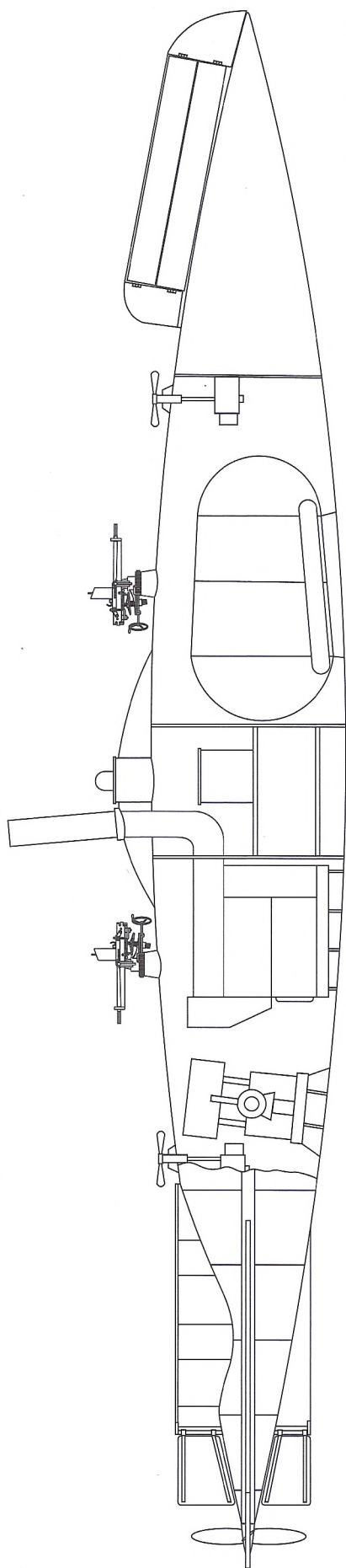
Karabin maszynowy
Nordenfelt



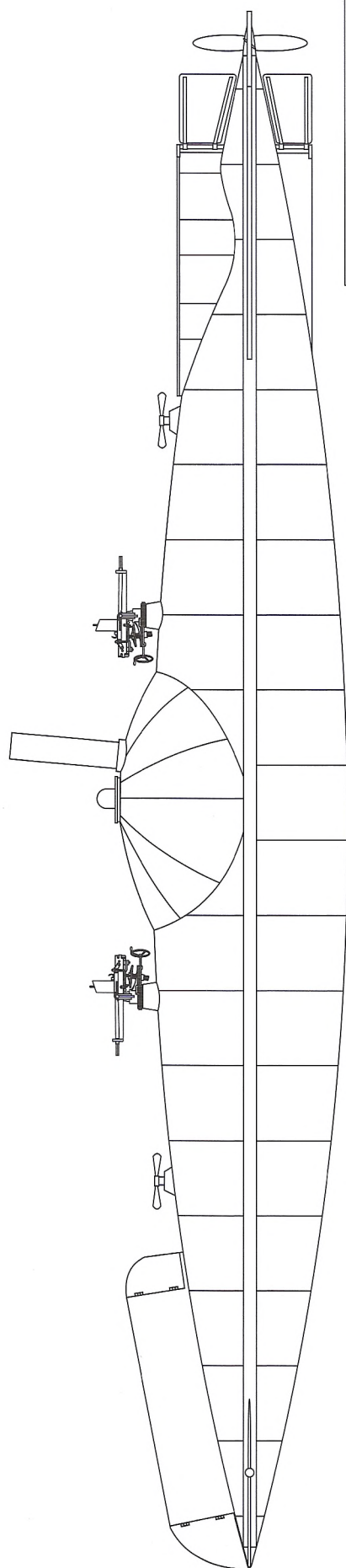
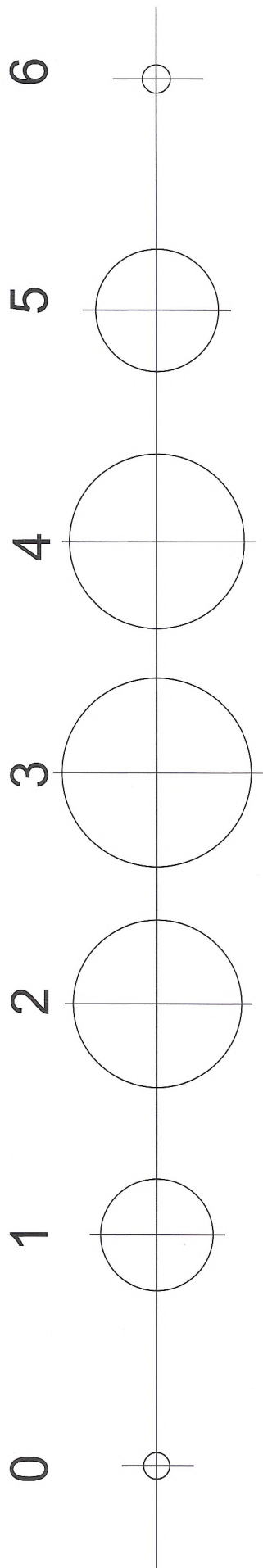
rys. Czesław Greszkiewicz



NORDENFELT-II		
Gdańsk 2021r	Opracował	Skala 1:125
	Czesław Greszkiewicz	Arkusz 1/2

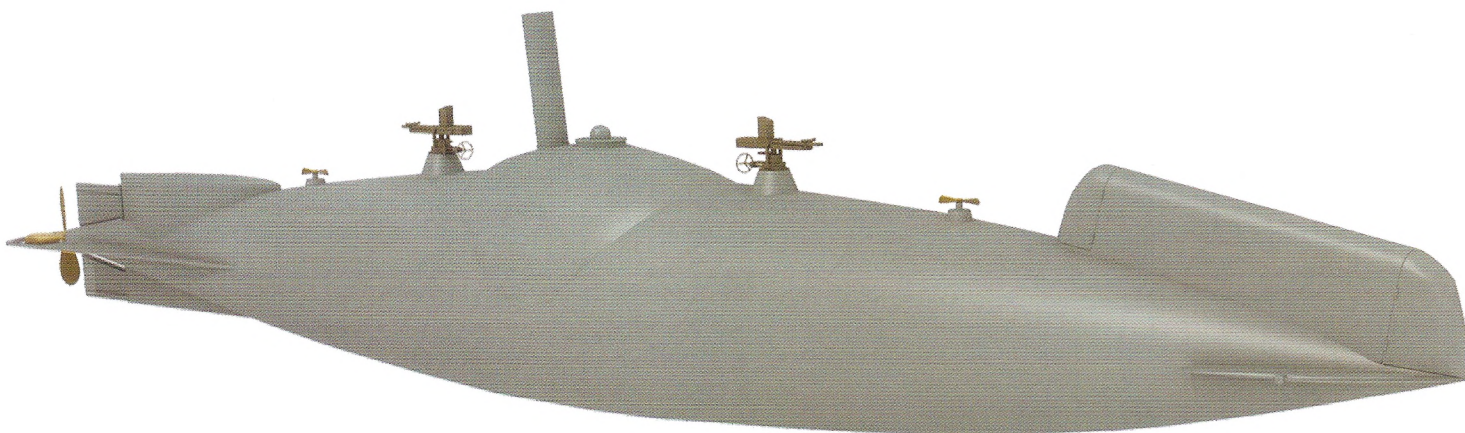
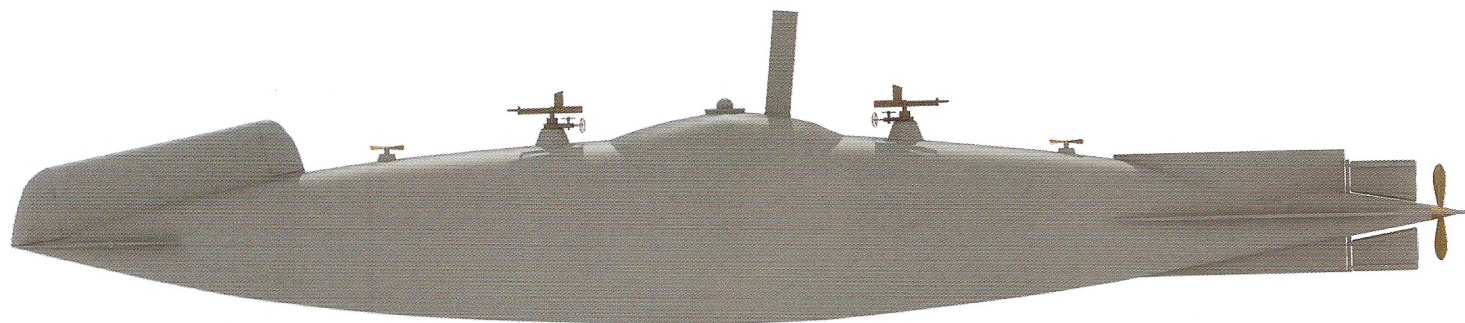
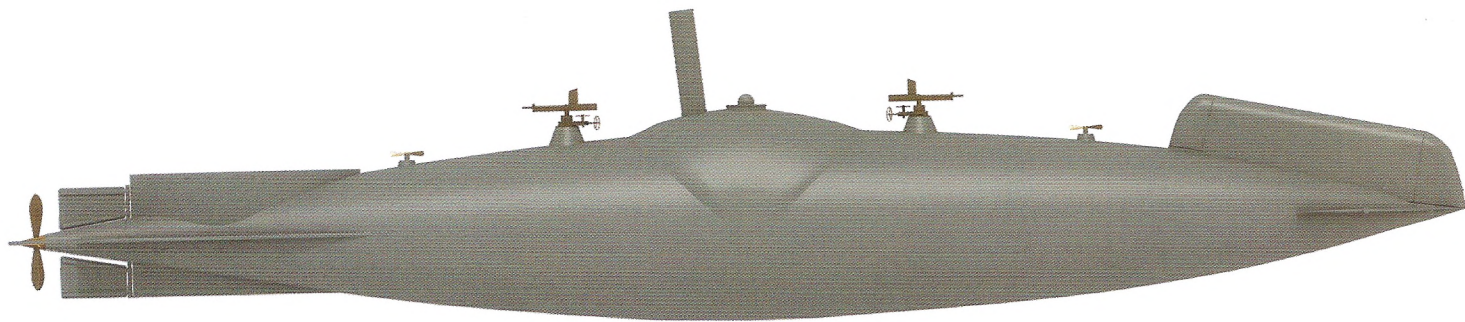


rys. Czesław Greszkiewicz



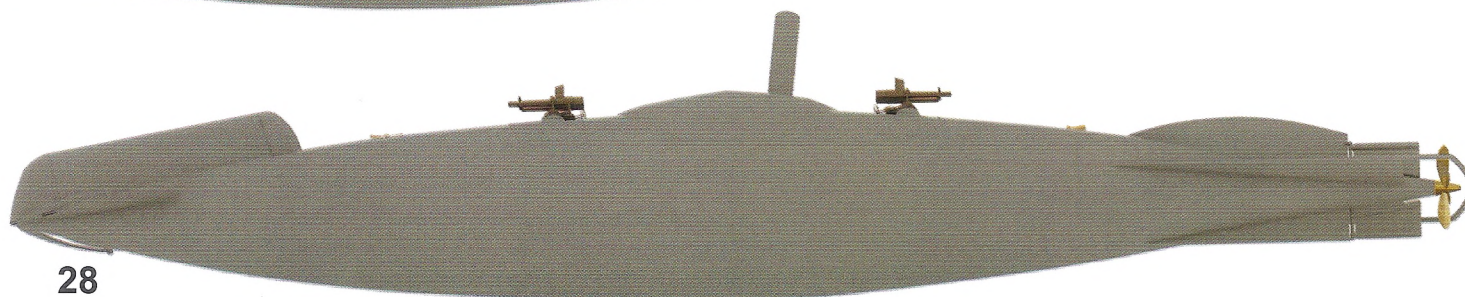
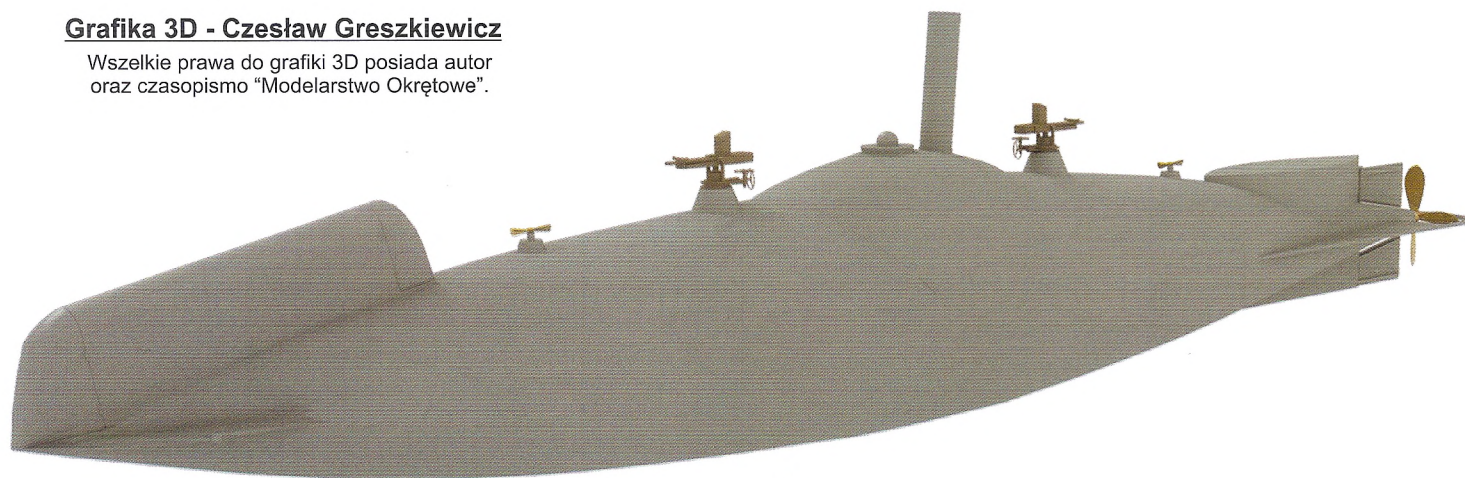
0 5 10 m

NORDENFELT-II		
Gdańsk 2021r	Opracował Czesław Greszkiewicz	Skala 1:125 Arkusz 2/2



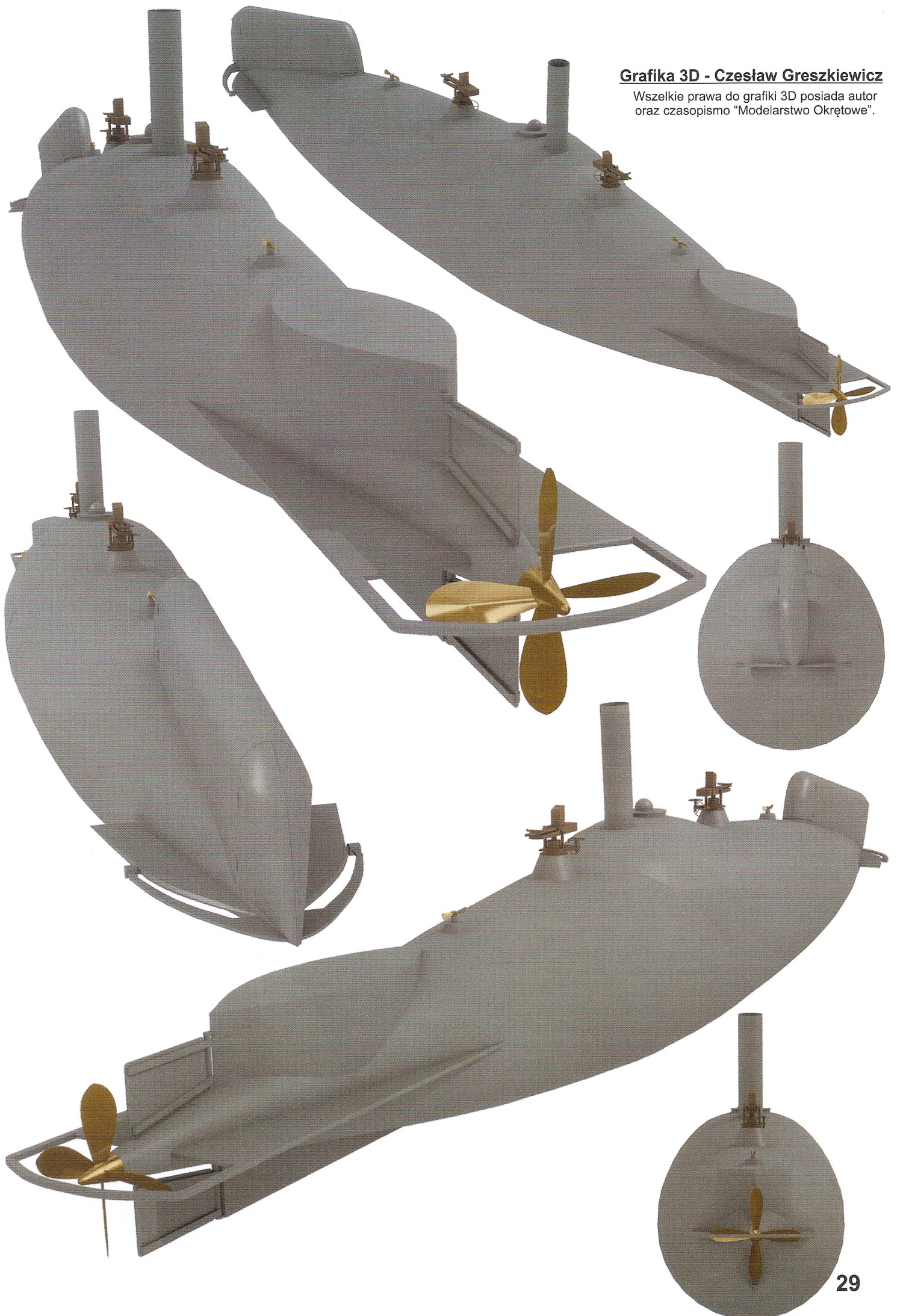
Grafika 3D - Czesław Greszkiewicz

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo "Modelarstwo Okrętowe".

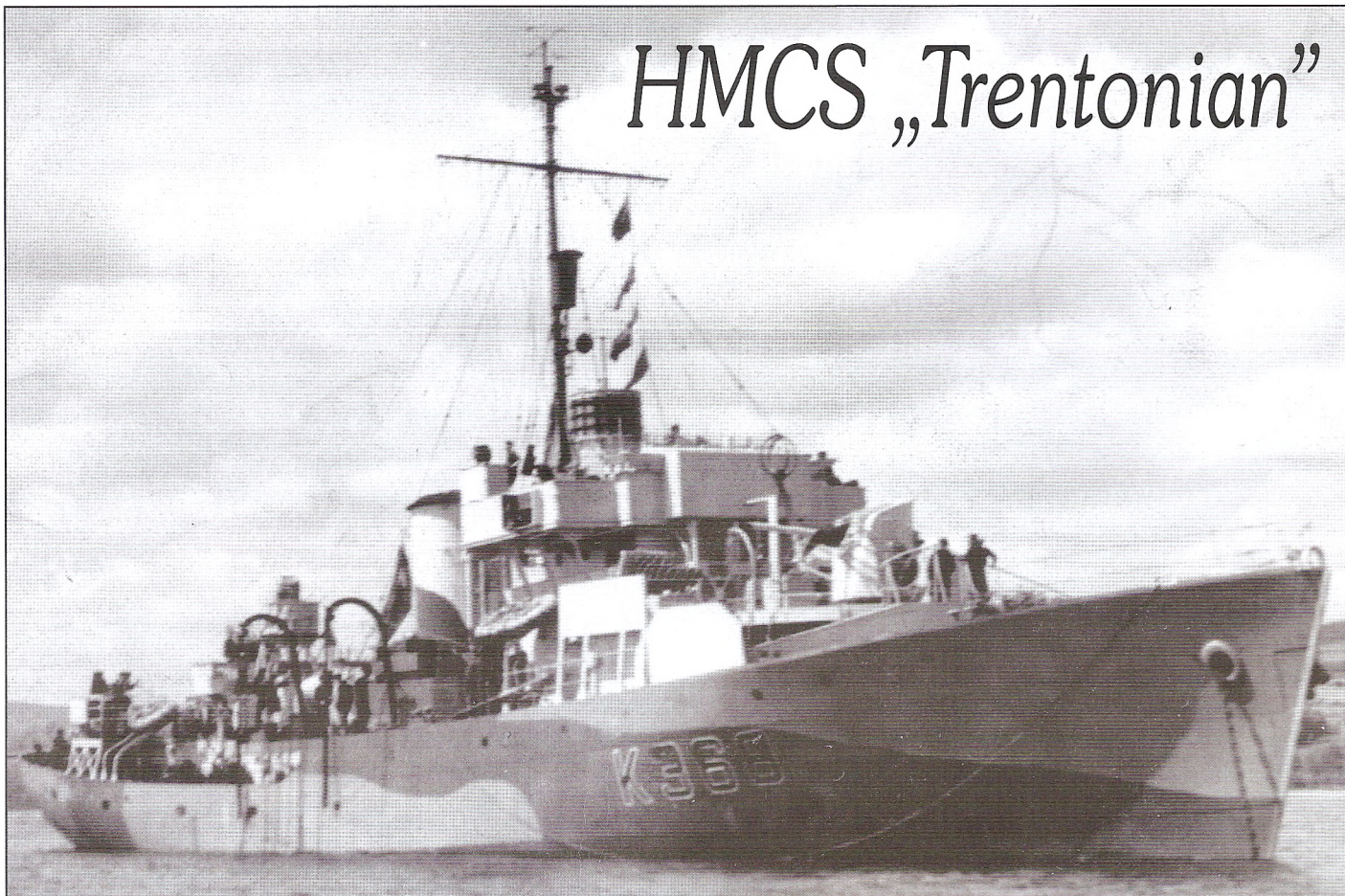


Grafika 3D - Czesław Greszkiewicz

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo "Modelarstwo Okrętowe".



HMCS „Trentonian”

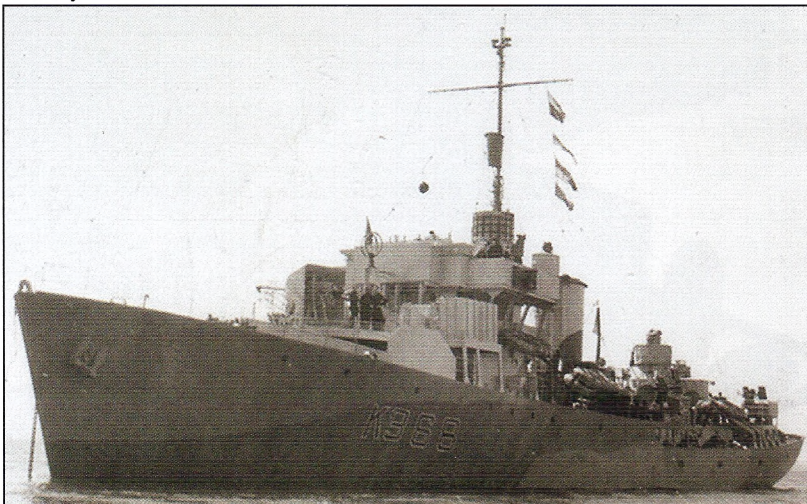


Korwety typu „Flower” stały się jednym z symboli Bitwy o Atlantyk. Pierwsze serie zamówione jeszcze przed wojną, zaczęły wchodzić do służby akurat w czasie pierwszej, wielkiej ofensywy U-bootów ujawniając swoje zalety i... niestety także wady. Do niewątpliwych zalet należały prosta konstrukcja umożliwiającą szybką budowę i łatwą obsługę, sporo miejsca na niezbędne uzbrojenie i wyposażenie oraz niezła dzielność morską na wodach przybrzeżnych, gdzie właśnie tam miały głównie służyć. Niestety szczupłość sił eskortowych wymusił na brytyjskiej Admiralicji przesunięcie tych okrętów do zadań eskortowych na Oceanie Atlantyckim, gdzie dzielność morską i zasięg były już mocno niewystarczające.

Zebrane doświadczenia pomogły wprowadzić do oryginalnego projektu kilka modyfikacji, jednak zmiany nie mogły iść za daleko, aby nadal w budowę tych okrętów angażować stocznie doświadczalne głównie w budowie jednostek handlowych oraz by czas budowy pozostał możliwie krótki, a obsługa niewymagająca. Ograniczono się więc do zwiększenia zasięgu, modyfikacji linii kadłuba i kształtu nadbudówek oraz poprawy warunków bytowych załogi. Powiększenie pojemności zbiorników paliwa o 100 t zwiększyło zasięg okrętów o 3400 Mm (przy spadku prędkości ekonomicznej o 2 węzły), a zwiększenie pochylenia dziobnicy wydłużyło kadłub o blisko metr. Dodatkowo zwiększono rozchylenie wręg w części dziobowej (szerokość kadłuba nie zmieniła się) i wydłużono pokład dziobowy w kierunku rufy, co zmniejszyło zalewanie pokładu dziobowego na dużej fali i pomogło wygospodarować więcej miejsc dla załogi. Poszerzenie i wydłużenie platformy działa pozwoliło dodatkowo posadzić na niej miotacz bomb głębinowych Hedgehog. Dodatkowo, niejako przy okazji, powiększono dolną kondygnację nadbudówki, „wyprostowano” komin i dodano więcej działek

przeciwlotniczych. Wszystko to spowodowało wzrost wyporności standardowej o 75 t, a pełnej o 70 t. Aby więc utrzymać poprzednią prędkość maksymalną na poziomie 16 w, zwiększono moc maszyny parowej o 100 KM, przy niezmienionej konstrukcji.

Zlecenia na budowę zmodyfikowanych korwet ulokowano w pięciu stoczniach na terenie Wielkiej Brytanii (11 okrętów) i czterech stoczniach kanadyjskich (48 okrętów). Ostatecznie w Wielkiej Brytanii zbudowano 10 okrętów: po cztery dla flot Kanady i Indii i dwa dla Nowej Zelandii, zaś w Kanadzie powstało 42 okręty: 8 dla US Navy, 7 dla Royal Navy (!), a pozostałe 27 jednostek dla własnej floty. Wprawdzie Royal Navy w ogóle nie planowała już wprowadzać do służby tego typu korwet, gdyż budowano i projektowano już wówczas znacznie nowocześniejsze korwety typu „Castle” oraz fregaty typów „River”, „Bay” i „Loch”, jednak siedem z wyżej wymienionych jednostek przejęła po rezygnacji Amerykanów z części zamówienia.





Zawdzięczający swoją nazwę społeczności miasta Trenton w stanie Ontario w Kanadzie *HMCS „Trentonian”*, został zamówiony w ramach programu budowy korwet zmodyfikowanego typu „Flower” przewidzianego na lata 1942 - 1943. Położenie stępki nastąpiło 19 lutego 1943 r. w położonej nad jeziorem Ontario stoczni Kingston Shipbuilding Co. (stocznia istniała w latach 1910 - 1968, obecnie na jej terenie znajduje się muzeum Wielkich Jezior), wodowanie miało miejsce 1 września, a wcielenie do służby 1 grudnia 1943 r.

Szkolenie i zgrywanie załogi odbyło się na Bermudach, skąd w marcu 1944 roku okręt przerzucono przez Atlantyk, gdzie znalazł się pod rozkazami Western Approaches Command, czyli dowództwa tzw. „zachodnich podejść” (do wysp brytyjskich). Do początku czerwca *HMCS „Trentonian”* przygotowywał się do udziału w operacji NEPTUN, czyli morskiej części lądowania Aliantów w Normandii. Bazując w Portsmouth, od 8 czerwca oczekiwał na rozkazy, by 11 czerwca wyruszyć w eskorcie trzech kablówców układających kable pomiędzy Wielką Brytanią, a Normandią. Następnego dnia, ostatni z pracujących jeszcze kablówców „*Monarch*”, pod eskortą samotnego „*Trentoniana*”, został namierzony przez radary amerykańskich niszczycieli *USS „Plunkett”* i *USS „Davis”* (typu „*Gleaves*”), które przy użyciu kierunkowego reflektora sygnałowego zażądały identyfikacji (sygnały te nie były widziane na „*Trentonianie*”). Nie otrzymawszy odpowiedzi, już po minucie Amerykanie otworzyli ogień, który spowodował poważne uszkodzenia i straty wśród załogi „*Monarcha*” (2 zabitych i 30 rannych). Śpieszący z pomocą *HMCS „Trentonian”* także trafił pod ogień sojuszników, na szczęście zapalenie wszystkich świateł i nadawanie sygnałów rozpoznawczych spowodowało w końcu wstrzymanie ognia i zapobieżenie dalszym stratom. Wg różnych źródeł *HMCS „Trentonian”* albo w ogóle nie ucierpiał, albo ucierpiał tylko nieznacznie. Na pewno nikt

nie został ranny na pokładzie.

Od końca sierpnia okręt włączono do grupy eskortowej EG 41 z bazą w Plymouth, z zadaniem eskortowania konwojów na obszarze kanału La Manche i właśnie podczas tej służby 22 lutego 1945 r. o godz. 13:30 „*Trentoniana*” dosięgła torpeda wystrzelona z niemieckiego U-boota *U-1007*. Okręt zatonął w ciągu 10 minut. Sześciu członków załogi zginęło, a wielu było rannych. Tym samym *HMCS „Trentonian”* stał się ostatnią korwetą typu „Flower” zatopioną przez U-boota.

Dane techniczne *HMCS „Trentonian”*:

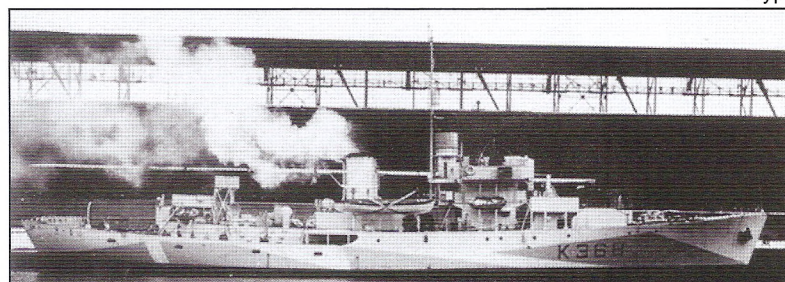
Wyporność standardowa	1031 t;
Wyporność pełna	1137 t;
Długość całkowita kadłuba	63,47 m;
Długość między pionami	58,83 m;
Szerokość kadłuba	10,13 m;
Zanurzenie na dziobie	3,6 m;
Zanurzenie na rufie	4,75 m;
Napęd:	dwa opalane olejem kotły wodnorurkowe typu Admiralicji, jedna 4-cylindrowa maszyna parowa potrójnego rozprężania o mocy 2850 KM, 1 śruba, 1 ster;
Prędkość maksymalna	16 w;
Prędkość ekonomiczna	10 w;
Zapasy paliwa	300 t;
Zasięg przy prędk. ekonom.	7400 Mm;
Załoga	109 oficerów i marynarzy;
Uzbrojenie	1 działko kal. 101,6 mm - 4 inch Mk XIX na podstawie CP Mk XXIII, 1 działko kal. 40 mm „pom-pom” Mk VIII, 6 (docełowo) pojedynczych działek kal. 20 mm Oerlikon, 2 podwójne wyrzutnie rakiet oświetlających (na masce działa) 51 mm;
Wyposażenie	radar typu 271 Q, sonar (ASDIC).

Plany przedstawiają jednostkę wg stanu z połowy 1944 roku. Trzeci arkusz planów i plansze z malowaniem korwety ukażą się w kolejnym 96 (5/2021) numerze MODELARSTWA OKRETOWEGO.

Ważniejsze źródła:

1. John Lambert, Les Brown - *Flower Class Corvettes*;
2. Oskar Myszor, Maciej S. Sobański - *Korwety typu „Flower” cz. II*;
3. Portale internetowe: Library and Archives Canada, forposterityssake.ca

tekst Waldemaz Kaczmarczyk
fot. ze zbiorów autora





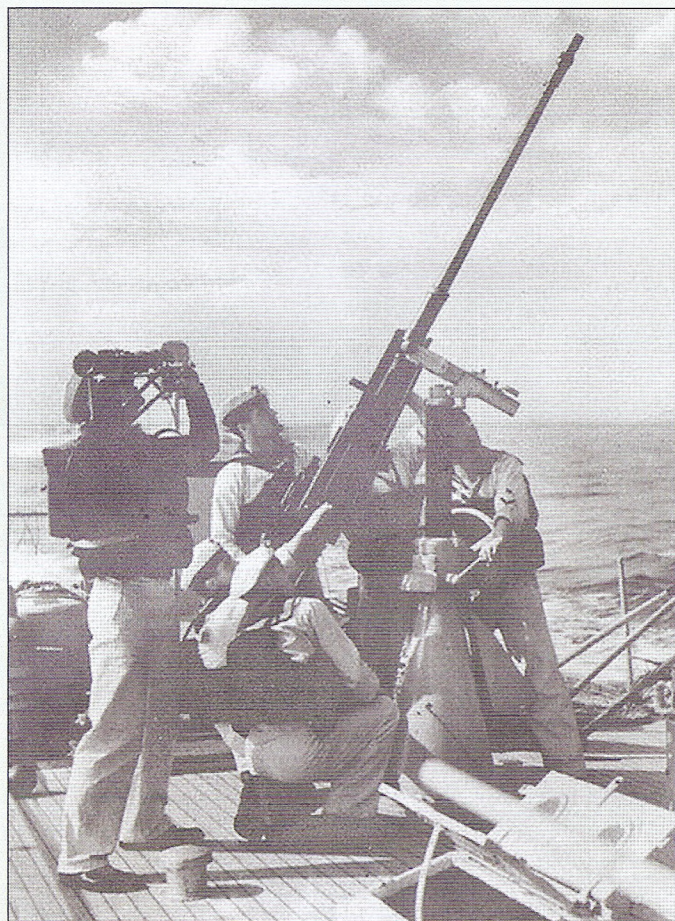
Działo przeciwlotnicze kal. 20 mm C/30 na lawecie LC/30

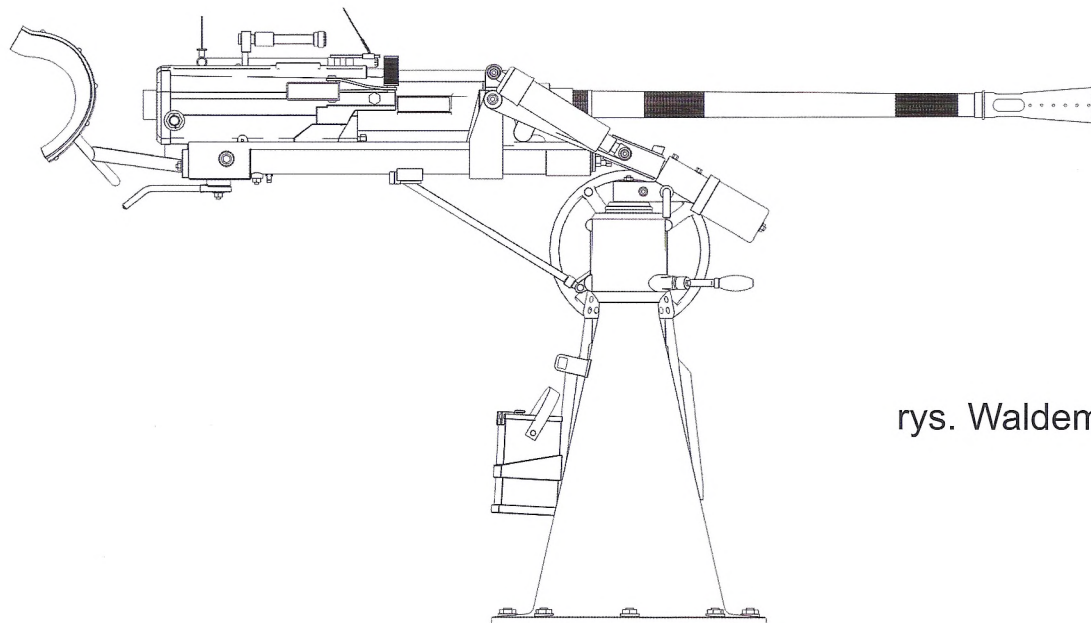
Działo przeciwlotnicze kal. 20 mm C/30 było morską odmianą najbardziej popularnej w wojsku niemieckim lądowej armaty przeciwlotniczej 2 cm Fliegerabwehrkanone 30 (2 cm FlaK 30), skonstruowanej w zakładach Rheinmetall-Borsig. Ta z kolei powstała w oparciu o szwajcarską armatę kal. 20 mm ST-5 firmy Solothurn, którą firma Rheinmetall na początku lat 30-tych XX wieku przekonstruowała pierwotnie na zlecenie właśnie Kriegsmarine. Działo było w pełni automatyczne, strzelające nabojami zespolonymi o masie 0,14 g, z prędkością początkową 900 m/s, o efektywnym zasięgu pionowym do 2200 m. Masa całego działa wynosiła 90 kg. Z uwagi na zasilanie z 20-nabojowego magazynka, szybkostrzelność faktyczna wynosiła tylko 120 strz./min, co szybko okazało się niewystarczające. Działo cechowała także duża awaryjność i częste zacina-
nie się.

W wersji morskiej działka 2 cm C/30 montowane były na stabilizowanej lawecie LC/30 o masie ok. 350 kg, przykręcanej do pokładu za pomocą ośmiu śrub. Dodatkowo, po prawej stronie armaty dokręcano siatkowy kosz na łuski.

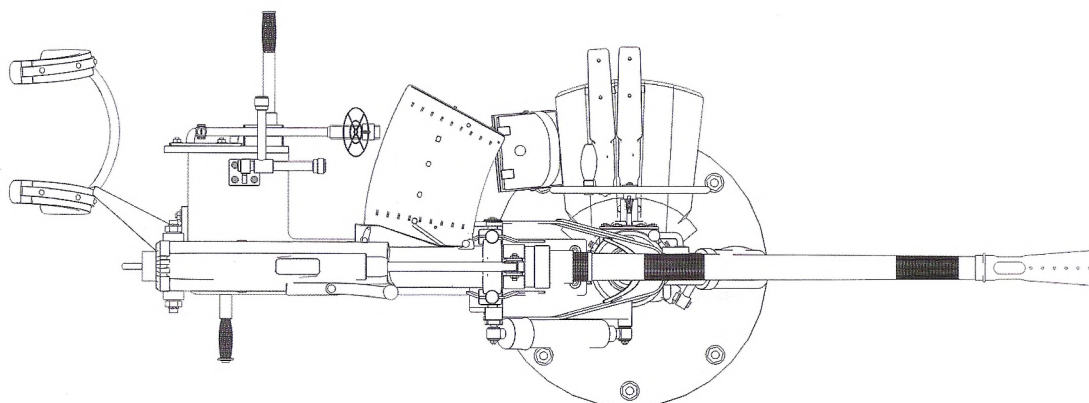
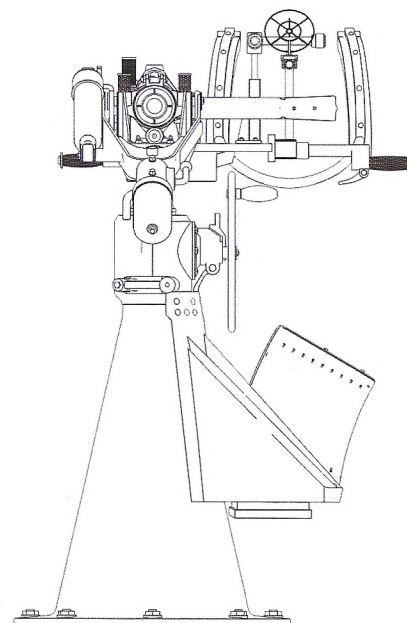
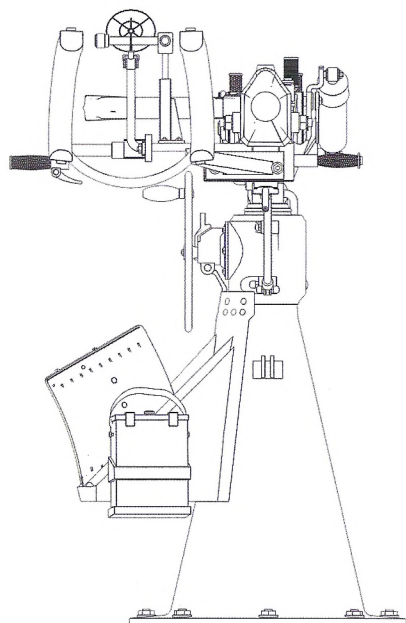
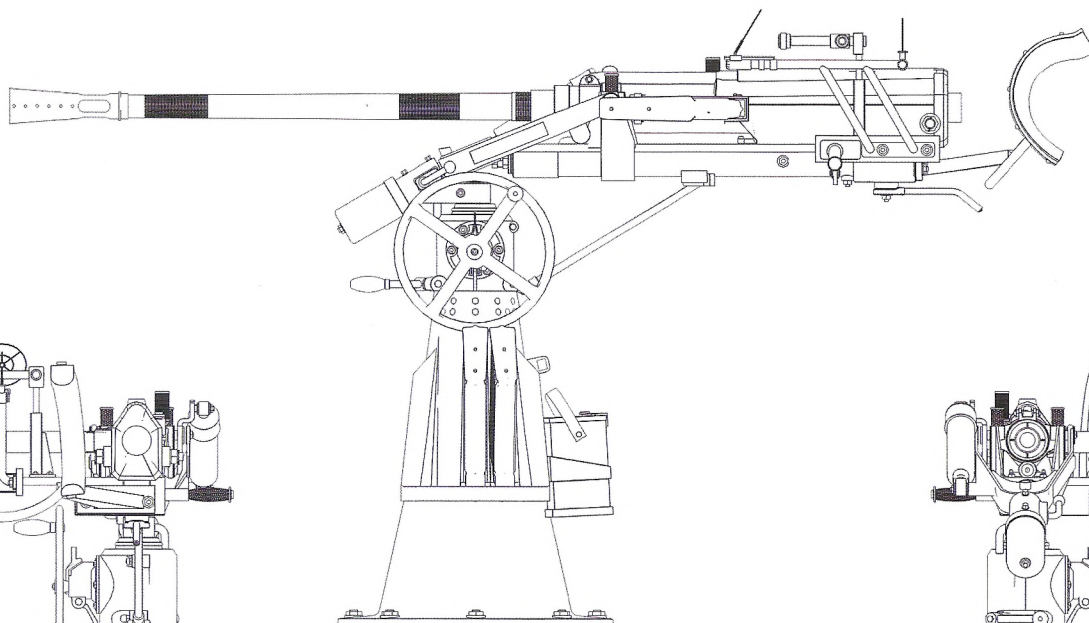
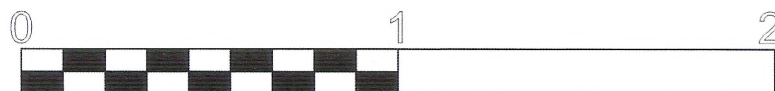
Działo szybko stało się podstawową lekką bronią przeciwlotniczą na pokładach wszystkich nawodnych i podwodnych okrętów Kriegsmarine. Od roku 1940 zaczęto je zastępować znacznie lepszą wersją armaty 2 cm FlaK 38 (w wersji morskiej 20 mm C/38), zasilaną magazynkiem mieszczącym 40 nabo-
i. Jednak z uwagi na duże zapotrzebowanie dla wojsk lądowych, działka kal. 20 mm C/30 pozostały na uzbrojeniu wielu okrętów Kriegsmarine do końca wojny

tekst Sylwester Grabarczyk
fot. Internet





skala 1:20
rys. Waldemar Góralski







Grafika 3D - Waldemar Góralski

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz wydawnictwo "Modelarstwo Okrętowe".



różne typy tłumików



Grafika 3D - Waldemar Góralski

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz wydawnictwo "Modelarstwo Okrętowe".



Higaki Kaisen

菱垣廻船



Modelarstwem zajmowałem się już w latach szkolnych, wykonując z bratem modele kartonowe z "Matego Modelarza". Po długiej przerwie, kilka lat temu, zostałem zainspirowany modelarstwem przez podarowany mi przez rodzinę zestaw modelu statku pirackiego „Buccaneer” firmy OCCRE. Zacząłem budować modele statków – żaglowców z zestawów. Interesując się różnymi technikami szkodniczymi z różnych epok, wykonałem modele statków starożytnych: egipski, Wikingów, grecki i bardziej współczesnych: chiński, wenecki, hiszpański takich firm jak AMATI, DUSEK, MAMOLI.

Przed rozpoczęciem budowy modelu zawsze staram się zdobyć wiedzę na temat konstrukcji i historii danego modelu oraz kultury kraju pochodzenia statku. W moich poszukiwaniach doszedłem do Japonii. Przeglądałem modele produkowane przez firmę WOODY JOE. Jak większość producentów

zestawów drewnianych modeli statków, firma WOODY JOE produkuje szeroką ich gamę, która obejmuje wiele interesujących i znanych modelarzom statków tj. „Cutty Sark”, „Santa Maria”, „Golden Hind”, „Half Moon” i inne. Firma ta produkuje również kilka zestawów typowo japońskich konstrukcji jak „wasen”, co oznacza po japońsku statki i łodzie budowane w tradycyjny japoński sposób. Szczególnie zainteresował mnie zestaw żaglowca „Higaki Kaisen”, który pływał po wodach Japonii w epoce Edo trwającej od ok. 1603 do 1868 roku, w transporcie przybrzeżnym przewożąc towary konsumpcyjne i użytkowe pomiędzy Osaką a Edo (obecnie Tokio).

Ten nowy dla mnie zestaw, z jego wyjątkową konstrukcją, wydawał się dobrym wyborem i przyczynkiem do zainteresowania się kulturą Japonii. Pragnę również zwrócić uwagę, że firma WOODY JOE produkuje także szeroką gamę modeli budynków i świątyń Japonii.

Historia

W czasie okresu znanego jako okres Edo, Japonia była w narzuconej sobie izolacji, odrzucając wszystkie zagraniczne wpływy, które mogłyby podważyć autorytet szoguna - militarnego władcy kraju. Oprócz duńskiej poczty handlowej działającej na małej wysepce w porcie Nagasaki i ograniczonych kontaktów z Chinami, kontakty z zagranicą były zabronione. Nawet rodowici Japończycy, którzy opuścili kraj i byli zarażeni zagraniczną kulturą, niezależnie czy z własnej woli czy losowo, mieli zakaz powrotu do kraju.

Przez wieki cały handel był prowadzony przez transport narodowy. Sieć japońskich dróg lądowych była ograniczona z powodów politycznych i militarnych. Dla Japończyków, narodu zamieszkującego górzyste wyspy, jedynym możliwym i sensownym sposobem przewozu towarów na dużą skalę był przybrzeżny transport oceaniczny. Japońskie narodowe tradycje skutnicze obejmowały budowanie od małych łodzi do dużych statków do transportu przybrzeżnego zwanych *bazaisen*, bardziej znanych pod nazwą *Sengokubune*. Tą nazwę tłumaczono, jako "1000 Koku ship", gdzie Koku jest starą jednostką miary, którą określano jako równą ilości ryżu, jaką potrzebuje zjeść jedna dorosła osoba przez jeden rok lub ok. 150 kg.

W czasie relatywnego pokoju i stabilizacji w okresie Edo, japońska gospodarka rozwijała się, a miasta portowe takie jak Osaka zaczęły stawać się głównymi centrami gospodarczymi. Handel przybrzeżny rozwijał się, a setki *bezaisen* żeglowały wzdłuż wybrzeży dostarczając towary między portami. W ten sposób odbywała się wymiana kulturalna między japońskimi wyspami, ujednolicając i jednocząc kraj wraz z jego muzyką, sztuką i językiem.

Żeglujące wzdłuż wybrzeży statki przyczyniły się do tego, że Japonia, chociaż w stosunku do Zachodu opóźniona w modernizacji, miała w XVIII i XIX wieku jedno z najbardziej zurbanizowanych społeczeństw na świecie. Stolica Japonii Edo, miasto które obecnie znamy jako Tokio, po rządach szoguna Togugawa Ieyasu stało się na początku XIX wieku silną i bogatą aglomeracją. Mając 1,4 mln mieszkańców było wówczas jednym z największych miast na świecie. Tak duża liczba ludności potrzebowała odpowiednio dużych dostaw towarów i dlatego rola transportu przybrzeżnego była taka zasadnicza.

Jedną z najwcześniejszych informacji o japońskim transporcie morskim był raport ekspedycji komodora Matthew C. Perry z 1853 roku, która przybyła do Japonii z amerykańską misją wojskową. Perry w roku 1854 podpisał z Japonią militarnie wymuszony „Traktat z Kanagawa” otwierający japońskie porty Hakodate i Shimoda dla handlu zagranicznego z USA. Traktat ten zakończył 220-letnią izolację Japonii zwaną po japońsku *sakoku*. W raporcie tym zamieszczono wiele opisów scen i obrazów wydarzeń, które miały miejsce podczas ekspedycji oraz kilka ilustracji pokazujących japońskie skutnictwo i łodzie.

Innym źródłem informacji jest kolekcja rysunków i opisów współczesnych i starożytnych statków i łodzi z całego świata znajdująca się we francuskim zbiorze książek pt. "Souvenirs de Marine". Ta trzytomowa praca viceadm. François Edmund Pâris pierwszy raz została wydana w 1882 roku i wśród innych wydawnictw zawiera wiele szczegółowych rysunków wczesnych japońskich statków również do transportu przybrzeżnego, bardzo podobnych do *Higaki Kaisen*.

Zainteresowani dawnym skutnictwem Japonii mogą zapoznać się z najlepszym źródłem po angielsku, jakim jest opracowanie amerykańskiego budowniczego łodzi Douglasa Brooks'a. Brooks od 1996 roku spędził w Japonii wiele czasu studiując budowę tradycyjnych łodzi japońskich. Podczas tych podróży spotkał i przeprowadził rozmowy z budowniczymi czterech współczesnych replik ło-

dzi do transportu przybrzeżnego oraz zwiedził stocznię gdzie budowana była łódź „*Michinoku Maru*”. Napisał też kilka artykułów na ten temat wraz z tym, który w 2011 roku ukazał się w czasopiśmie "The Shipwright". Książka Brooks'a pt. "Japanese Wooden Boat-building" została wydana w roku 2015 i w końcowym rozdziale zawiera informacje o nowych replikach statków oraz o ich budowniczym Panu Temenoshin Niinuma.

Podczas pobytu w Japonii, Brooks terminował w pięciu warsztatach skutniczych. Zauważył wówczas, że są jakieś głęboko zakorzenione błędne pojęcia dotyczące *bezaisen*. Wśród nich popularna jest idea, że z powodu edyktów wydanych przez szoguna, statki te były celowo budowane tak, że nie mogły one żeglować na głębokich wodach oceanu. Podobnym mniemaniem jest to, że ponieważ statki te nie miały stępki ani wręg, były one jakoś gorsze w porównaniu do konstrukcji statków Zachodu. Faktem jest, że statki te były konstruowane wyłącznie z myślą o żegludze na chronionych, spokojnych wodach, stosunkowo blisko brzegu. Ich budowa to w dużej skali powiększona mała łódź rodzimej konstrukcji, która nigdy nie była przeznaczona do żeglugi na głębokich wodach.

Często sugeruje się, że te tworzone prawa były przyczyną budowania statków delikatnymi lecz japońscy naukowcy nie zgadzają się z tym poglądem. Być może, że prawa, stosownie do istniejącego transportu przybrzeżnego, ustalały ogólne wytyczne co do konstrukcji statków i ich rozmiarów, ograniczając ich rozwój.

Dryfowanie *bezaisen*

Prawdą jest, że duże stery i wysokie maszty czynią *bezaisen* podatne na sztormowe zniszczenia, a przecież brzegi wysp japońskich nie są wolne od sztormów. Tajfuny uderzają w nie kilka razy w roku, szczególnie w szczytowym okresie przypadającym w sierpniu i wrześniu, właśnie w czasie gdy statki żeglują załadowane leśnymi plonami. Gdy uderzał sztorm, wiele z nich nie było w stanie dotrzeć bezpiecznie do portu i przez przesuwające się ładunki i silne wiatry wywracały się do góry dnem. Na wzburzonym morzu ciężko załadowane statki mogły łatwo zatonać, chyba że załogi były w stanie szybko wyrzucić ładunek za burtę. Niektóre z nich, które przetrwały sztorm, doświadczając zniszczenia steru lub utratę masztu lub jedno i drugie, zaczynały bezradnie dryfować z prądem oceanicznym wzdłuż wybrzeży Japonii. Co ciekawe, wiele z tych wytrzymałych statków przetrwało będąc jedynie przeniesione przez prąd oceaniczny zwany *Kuroshio* lub "Black or Japan Current" na Oceanie Spokojnym (Kuro Siwo to ciepły prąd morski w północno-zachodniej części Oceanu Spokojnego o prędkości 2 - 6 km/godz.). Prąd ten biegnie wzdłuż północnych wybrzeży Japonii, następnie skręca na wschód w Północny Pacyfik i dalej w kierunku południowym wzdłuż wybrzeży kontynentu Ameryki Północnej. Prąd ten niosł wiele nieszczęsnych statków i ich załogi przez Ocean Spokojny, a w XIX wieku wzrosła ilość *bezaisen*, które wypłynęły daleko od brzegów Japonii i wraki japońskich statków pojawiały się na Hawajach i w obu Amerykach.

Pewnego razu statek żeglugi przybrzeżnej „*Tokujomaru*”, który wiozł ryż do Edo, został zniszczony przez sztorm. Statek pojawił się blisko Santa Barbara w Kalifornii w 1833 roku. Po 17 miesiącach na oceanie niedaleko Ameryki, jego trzech członków załogi którzy przeżyli, zostało uratowanych przez statek handlarzy futrami „*Forrester*”. Później, w drodze powrotnej do ojczyzny, zmarł jeden z członków załogi, a pozostali dwaj drogą przez Alaskę i Rosję ostatecznie wrócili do Japonii.

Innym przykładem jest historia statku „*The Three Kichis*”. W tym przypadku japoński statek „*Hojunmaru*” został zniszczony przez sztorm w 1833 roku daleko od brzegów Japonii i dryfował niesiony prądem oceanicznym *Kuroshio*. Po 15 miesiącach dryfo-

wania z prądem trzech żeglarzy którzy przeżyli: Iwakich, Kyukichi i Otokichi wylądowało na brzegu obecnego stanu Waszyngton. Zostali tymczasowymi jeńcami Indian Makah. Zostali uwolnieni, gdy informacja o rozbitkach dotarła do przedstawicieli The Hudson's Bay Company - Towarzystwa Zatoki Hudsona w forcie Vancouver. Później próbowano rozbitków odesłać do domu lecz urzędnicy japońscy odmówili im powrotu do ojczyzny.

Bezaisen nie jest dżonką

Przeglądając zachodnią literaturę można zauważyć, że często japońskie statki są określane jako dżonki. Również w dokumentach ekspedycji Perry'ego i w późniejszych opracowaniach często zwyczajowo określono japońskie statki jako dżonki. Jednakże delikatnie mówiąc - takie określenie jest błędne.

W dawnych czasach, ze względu na egzotyczny wygląd tych statków, wszyscy Azjaci żeglowali statkami nazywanymi przez Zachód jednym terminem. Co prawda, są pewne cechy charakterystyczne, które były wspólne dla japońskich *bezaisen* i chińskich dżonek, takie jak deski poszycia kadłuba łączone krawędziami i duże stery. Jednak dżonka jest specyficznym typem żaglowca udoskonalonym przez Chińczyków, którą charakteryzują w pełni rozpięte żagle i budowa kadłuba podzielonego grodziami oraz inne cechy, bardzo różniące je od konstrukcji statków transportu przybrzeżnego Japończyków. Przemierzające ocean dżonki od czasu do czasu pojawiały się w Japonii lecz bardzo rzadko w okresie japońskiej izolacji. Na nieszczęście, japońskie statki są ciągle stosunkowo nieznanne w zachodnim świecie, a wielu współczesnych literatów ciągle używa w odniesieniu do nich nazwę dżonki. Prawdopodobnie, jest to coś podobnego dla ludzi używających określenie *clipper ship* (kliper), gdy nawiązują do jakiegoś długiego i wąskiego żaglowca z dalekiej Ameryki Północnej lub Europy.

Współczesne repliki

W ostatnim trzydziestoleciu zbudowano w Japonii cztery repliki *bezaisen*. Są to: „*Kesen Maru*” w 1992 roku, „*Hakusan Maru*” w 1997, „*Naniwa Maru*” w 1999 oraz „*Michinoku Maru*” w 2005. Trudności finansowe spowodowały zamknięcie Muzeum Morskiego w Osace, gdzie „*Naniwa Maru*” był eksponowany oraz Muzeum Łodzi Michinoku Maru (Michinoku Maru Boat Museum), które było domem tego statku. Zatem żaden z tych statków nie jest obecnie dostępny dla zwiedzających. Pozostałe dwie repliki można oglądać: „*Hakusan Maru*” w Ogi Folk Museum na wyspie Sado, a „*Kesen Maru*” w Ofunato na północnym wybrzeżu wyspy Honsiu. Należy zaznaczyć, że „*Kesen Maru*” był jednym z trzech statków z 53 znajdujących się w porcie Ofunato, które przetrwały trzęsienie ziemi i tsunami w roku 2011, które zdewastowały miasto i obszary przybrzeżne.

Konstrukcja bezaisen

Konstrukcja *bezaisen* - statków do transportu przybrzeżnego, cechowała się kadłubem bez stępki i wręg o przeciętnej długości ok. 30 m. Były to statki z podnoszonym sterem i składanym masztem, w zasadzie jednomasztowe żaglowce, chociaż często nosiły żagle na jednym lub więcej dodatkowych masztach pomocniczych, które były podnoszone w razie potrzeby. Żagiel był wykonany z zesnurowanych ze sobą pionowych pasów (brytów), co w zasadzie eliminowało potrzebę jego refowania.

Duży podnoszony ster umożliwiał łatwe wyciąganie tych statków na plażę oraz pływanie na płytkich wodach. Ich pokłady były wykonane z krótkich łatwo usuwalnych desek i belek, co umożliwiało dostęp do ładowni w celu załadunku i wyładunku towarów. Ponad połowę głównego pokładu stanowiła integralna kabina, która

służyła jako przestrzeń mieszkalna dla dwunastoosobowej lub większej załogi. Ponadto w kabinie znajdowały się winda do podnoszenia steru i dwa kabestany używane do podnoszenia żagla i kotwic.

Dach kabiny służył jako pokład z którego statek był sterowany, a główny żagiel ustawiany. Górny szeroki pokład rufowy umożliwiał sternikowi maksymalną widoczność nad ładunkiem wysoko ułożonym w stertach na pokładzie. Statki te przeznaczone do żeglugi przybrzeżnej, nie żeglowały na głębokich wodach otwartego oceanu. Kadłub statku bez wręg był wzmocniony przez zastosowanie ciężkich belek czopowanych do grubych szerokich desek poszycia kadłuba. Deski te łączone były krawędziami za pomocą mocowań przypominających duże stalowe klamry. Chociaż statki te nie miały stępki jak zachodnie konstrukcje, to baza kadłuba o strukturze podobnej do skrzynki i duży ster pozwalały im w pewnym stopniu żeglować pod wiatr. Dane zebrane od żeglujących repliką takiego statku o nazwie „*Naniwa Maru*” pokazują, że nawet z jego dużym kwadratowym prostym żaglem, możliwe jest pływanie pod kątem 75° do wiatru.

Były różne regionalne odmiany statków typu *bazaisen*. Nazwa *Higaki Kaisen* odpowiada typowi statku, którego nazwa pochodzi od wzoru szlifowania diamentu, który odwzorowany jest jako ozdoba na jego burtach. Jest to symbol gildii handlowej (bractwa) miasta Osaka, która obsługiwała linię żegludową między Osaką a Edo. Statki te były głównie przeznaczone do przewożenia towarów hurtowych o dużych rozmiarach. Natomiast *Tarukaisen* były statkami typu *bezaisen* lecz przystosowane do transportu beczek z sake lub z miso (pasta sojowa). Były one specjalnie wewnątrz wzmocnione by przenieść dodatkową wagę ciężkich ładunków.

Statki typu *bezaisen*, trzymasztowce o nazwie *Kitamaebune*, miały możliwość żeglowania z portów północnych wysp Honsiu i Hokkaido na południe wzdłuż wybrzeży morza japońskiego. W przeciwieństwie do pływających wzdłuż wybrzeży południowych wysp japońskich, przewożących towary hurtowe między określonymi portami, wiele *Kitamaebune* były zarządzane przez pojedynczych armatorów, którzy wykorzystywali wolną przestrzeń ładunkową na pokładzie do spekulacyjnego handlu w portach będących na trasach ich rejsów.

Zestaw modelu żaglowca Higaki Kaisen

Zestaw modelu żaglowca *Higaki Kaisen* firmy WOODY JOE jest



drewnianym modelem w skali 1:72 o wymiarach 40 cm długości, 40 cm wysokości i 27 cm szerokości. Zestaw kosztuje 28 000 JPY (1557 zł z dostawą i cłem do Polski). Najlepiej zamówić zestaw online u japońskiego dystrybutora, czyli w sklepie internetowym firmy ZOOTOYZ www.zootoyz.jp, którą poleca producent. Jest to firma, która nie tylko sprzedaje zestawy różnych modeli lecz również służy szybką dostawą przez pocztę Japonii i pomocą w budowie modelu.

Zestaw tego modelu zawiera dostarczoną przez firmę WOODY JOE instrukcję budowy modelu opisaną po japońsku, która jest 32-stronicową, bogato ilustrowaną broszurą. Ponadto do ilustrowanej instrukcji budowy załączono trzy arkusze planów przedstawiające w skali 1:1 pełne rzuty modelu z góry i od sterburty.

Jest to bardzo dobrze skonstruowany zestaw, który stawia duże wymagania przy montażu precyzyjnie wyciętych laserem części. Jest to model niepodobny do znanych nam zachodnich modeli dre-

wnianych i to nie ze względu na wyjątkowość konstrukcji, a raczej na konieczność wycinania elementów o małych i złożonych kształtach. Ze względu na łączenie krawędziami elementów poszycia kadłuba wyciętych laserem z forniru o grubości 1 mm, budowa modelu wymaga dużej precyzji i cierpliwości. Ważne jest też ciągłe sprawdzanie poprawności montażu z rysunkami w instrukcji i na załączonych planach, również z wyprzedzeniem kilku kroków.

Elementy drewniane są wykonane prawie wyłącznie z bardzo aromatycznego drewna zwanego *hinoki*, czyli cyprysu japońskiego. Jest to drewno o bardzo jasnej barwie, które gdy suche jest sztywne i kruche (łatwo łamliwe) lecz gdy nawilżone zgina się dość łatwo. Większość elementów drewnianych jest wycięta laserem z płyt drewnianych. Jednak wiele elementów statku, o różnych wymiarach, trzeba samemu wyciąć z listewek.

Części w zestawie są ponumerowane i zestawione w małe grupy dostarczone w plastikowych woreczkach z załączonymi kartkami identyfikacyjnymi, ułatwiającymi zlokalizowanie elementu w instrukcji budowy. Poza kotwicami i akwafortą, czyli arkuszami fototrawionej blachy miedzianej, zestaw zawiera kilka części metalowych. Jest też dostarczona tkanina z wstępnie nadrukowanymi żaglem i banerem (banderą).

Budowa modelu – kilka pomocnych informacji

Gdy budujemy model z zestawu, zasadniczo nie ma potrzeby poznawać historii statku czy konstrukcji, bo zrobił to już producent zestawu. Jednakże zawsze warto mieć przyjemność i wykazać zainteresowanie oraz zdobyć wiedzę o modelu, który buduje się. Gdy zainteresowałem się statkiem *Higaki Kaisen*, nie miałem zielonego pojęcia o japońskim szkutnictwie i kulturze. Trochę przestraszyłem się gdy okazało się, że instrukcja budowy modelu jest opisana wyłącznie po japońsku. Dlatego przetłumaczyłem i opracowałem całą instrukcję budowy na język polski. Opracowując tłumaczenie uwzględniłem własne doświadczenia zdobyte podczas budowy tego żaglowca. Można też uzyskać bardzo użyteczne wsparcie kontaktując się z uprzejmymi ludźmi z firmy WOODY JOE: Yukari Gojo (info@woodyjoe.com) lub ZOOTOYZ: Kazunori Morikawa (contact@zootoyz.jp).

Instrukcja budowy – sklejać czy nie sklejać

W instrukcji budowa została podzielona na 91 kroków. Każdy z nich ma wyraźnie określony zakres. Chociaż opis instrukcji jest po japońsku, to ilustracje są bardzo czytelne i łatwo rozpoznawalne. Budując ten model spotykamy w instrukcji uwagi wskazujące, które części, pokazane w danym etapie, nie należy sklejać w tym etapie lecz dopiero w późniejszym kroku. Próbując określić te kroki znajdujemy taki japoński opis, który może być pomocny w ich rozpoznaniu zwłaszcza, że jest on zawsze wydrukowany w instrukcji w kolorze czerwonym 接着しません lub 接着しない. Słowa te zaczynają się znakami określającymi sklejenie/spajanie 接着 i zakończony są czasownikiem. Te czasowniki mogą wyglądać podobnie. Zatem trzeba patrzeć uważnie na ich różnice.

- 接着します, 接着する lub poprostu 接着 - skleić wskazane części;
- 接着しません lub 接着しない - nie klejać tych części.

W niektórych etapach jest to całkiem oczywiste, które części nie sklejać i można łatwo to samemu zrozumieć lecz w innych miejscach nie jest to już tak oczywiste, zatem podczas budowy należy ostrożnie sprawdzać każdy krok. Pomocny może być poniższy wykaz przedstawiający etapy, w których nie należy sklejać części.

- Krok 2 - Nie przyklejamy części kadłuba 2E i 2F do kształtek szalunku z Kroku 1, które umożliwiają nadanie właściwego kształtu kadłuba oraz tymczasowe jego utrzymanie w całości. Łączymy je klinami z listwy 53.

- Krok 4 - Nie sklejaemy części kadłuba 7B z kształtkami konstrukcji tymczasowej - szalunkiem kadłuba.
- Krok 5 - Nie przyklejamy kształtki pawęży do konstrukcji kadłuba. Części "wręg" 2A, 2B i 2C przyklejamy tylko do spodu kadłuba, a nie do konstrukcji tymczasowych - szalunków.
- Krok 6 - Przyklejamy odcinki desek poszycia do spodu kadłuba, dziobnicy i pawęży lecz nie do konstrukcji tymczasowych - szalunków.
- Krok 14 - Belkę pokładu dziobowego z listwy 56 nie wklejamy, aż dopiero w Kroku 18.
- Krok 15 - Nie wklejamy belki pokładu rufowego z listwy 56, aż dopiero w Kroku 30.
- Krok 19 - Pokazany tutaj odcinek dekoracyjny nadburcia 21B jeszcze nie wklejamy, tylko przymierzamy w celu ustawienia ramy 5C.
- Krok 32 - Nie wklejamy kołka 60 Ø2 w miejscu, aż dopiero w Kroku 51.
- Krok 58 - Jeżeli chcemy mieć kabestany obrotowe, to nie wklejamy ich w tym kroku, tylko wstawiamy.
- Krok 66 - Jeżeli chcemy zachować możliwość wglądu do wnętrza kabiny, nie wklejamy części desek dachu kabiny.

Barwienie i malowanie drewna

Drewno *hinoki* (cypr japoński) dostarczone w zestawie wydzieła podczas obróbki wspaniały zapach. Jest to drewno o bardzo jasnej barwie. Można oczywiście zbudować swój statek zachowując naturalną barwę drewna, które daje specyficzną estetykę. Można też eksperymentować z barwnikami i spróbować zabarwić to drewno. Można użyć bezpieczny w stosowaniu barwnik do drewna, czyli bejce. Można też użyć farb lecz trzeba pamiętać, że klej nie skleja dobrze farb na bazie oleju więc może być konieczne malowanie na próbę różnymi mieszankami. Można też z powodzeniem zastosować wieloskładnikowe farby na bazie wody.

W przypadku zastosowania barwnika w postaci bejcy, im więcej barwnika nałoży się na drewno, tym ciemniejszą będzie jego barwa. Zatem lepiej nakładać bejcę tylko raz. Jeżeli potrzeba przeszlifować część i zakończy się to bładymi miejscami, trzeba być ostrożnym przy nakładaniu bejcy na te szlifowane miejsca. Również jeżeli nie wszystkie części będą barwione w jednym czasie, to należy upewnić się, czy przygotowana została dostateczna ilość mieszanki barwnika. Ewentualnie należy zanotować proporcje zastosowanych składników barwnika tak, by można było później dorobić go.

Niektóre z dużych statków należących do wysokiej rangi arystokracji (*daimyo*), były rozpoznawane przez malowane na czerwono kambuzy, podobnie jak malowane na czerwono świątynie, które można zobaczyć w Japonii. Jednakże w zasadzie *bezaiseny* nie były malowane, z wyjątkiem dolnej części kadłuba i czasami jakiejś dekoracji, zwykle na dziobie i/lub rufie. Układ malowań dolnej części kadłuba wyglądał bardzo podobnie i można go zobaczyć na wszystkich replikach statków, jak również czasami na rysunkach i obrazach. Wydaje się, że jest to malowanie ochronne lecz nie biegnie wzdłuż linii wodnej kadłuba. Zatem należy przyjąć wzór malowania jak na fotografiach replik statków. Cały model można pomalować lakierem bezbarwnym HUMBROL Satin Cote, który nada blasku drewnu *hinoki* i pogłębi barwione bejcą elementy.

Drewno zastępcze

Otrzymanie części zamiennych z Japonii jest trudne i kosztowne. Dlatego należy zachować maksymalną ostrożność podczas budowy. Czasem istnieje możliwość ukończenia budowy tylko dzięki posiadaniu kawałka takiego drewna. Ponieważ drewno lipowe wygląda prawie tak samo więc można go zastosować w razie koniecz-

ności. Poza tym pozostaje dość dużo drewna odpadowego z płytek ciętych laserem z zestawu, z którego można wykonać małe części tego modelu. Jednak, przy zachowaniu precyzji wykonania nie potrzeba dodatkowego materiału.

Postępując według wskazówek

To stwierdzenie może okazać się oczywiste lecz bardzo ważne jest postępowanie zgodnie ze wskazówkami. Ilustracje w instrukcji są bardzo dobrze wykonane i czytelne. Bezwzględnie należy uważnie i ostrożnie przeglądać każdy krok. Każdy powiększony szkic i obraz ma znaczenie i należy dokładnie przejrzeć go by upewnić się, że nic nie zostanie pominięte. Jest to istotne nie tylko ze względu na opis po japońsku lecz dlatego, że konstrukcja modelu oparta jest głównie na elementach wyciętych laserem. Ma to zapewnić prosty sposób budowy lecz odstępstwo od planów może spowodować, że coś w następnych krokach nie będzie dobrze pasować lub wystąpią luki. Decydując się na wprowadzenie modyfikacji by ulepszyć model należy bardzo starannie studiować instrukcję budowy, by upewnić się, że wybór nie wywoła problemów w konstrukcji podczas wykonywania dalszych kroków.

Nazwa statku

Nazwa statku występuje na banderze, czyli *nobori* (*nobori* 幟 to japońsku baner). Zestaw zawiera płótno z nadrukowanymi na-

zwami *Higaki Kaisen* 菱垣廻船. Jest to nazwa naszego zestawu od firmy WOODY JOE lecz można nanieść nazwy przez siebie wybrane np. nazwa starego Tokio - Edo „*Edo Maru*” 江中丸. Słowo „*Maru*” 丸, czyli „krąg”, jest często dołączone do japońskich nazw statków, zaś „*Edo*” (jap. 江戸, także „*Yedo*”) jest tłumaczone jako „brama” (戸) na „zatokę” (江). Baner taki można wykonać następująco: znaleźć w Internecie znaki *kanji* lub nazwę miasta, ustawić w Wordzie znaki pionowo i wydrukować je drukarką na usztywnionym rozrzedzonym klejem Wikol lub mąką ziemniaczaną, wyprasowanym arkusza płótna. Odwzorować wymiary banera, wyciąć i przykleić do masztu.

Pokłady i żagiel

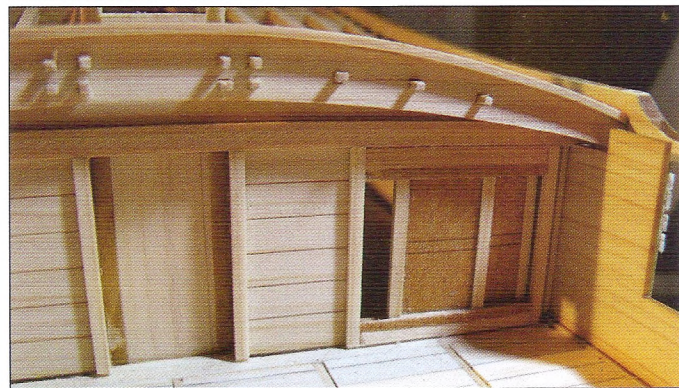
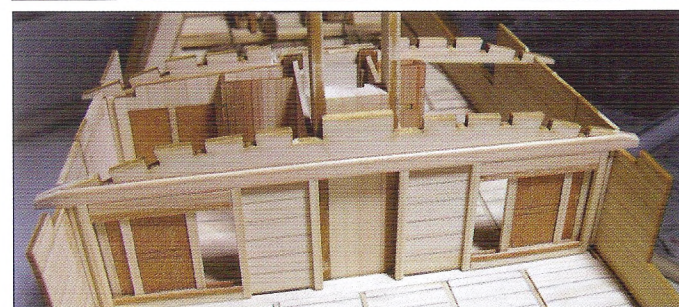
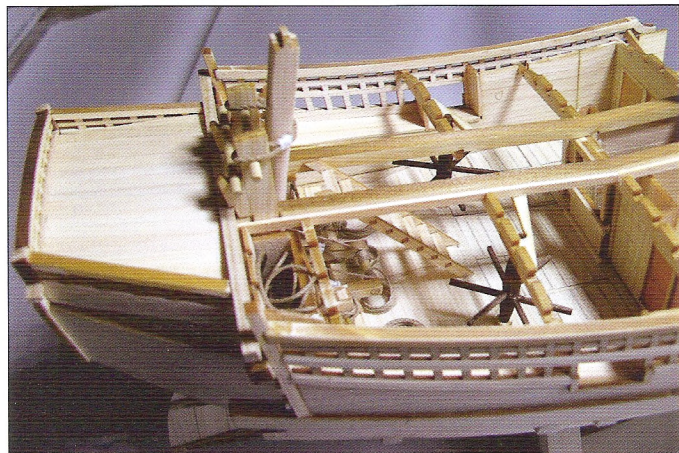
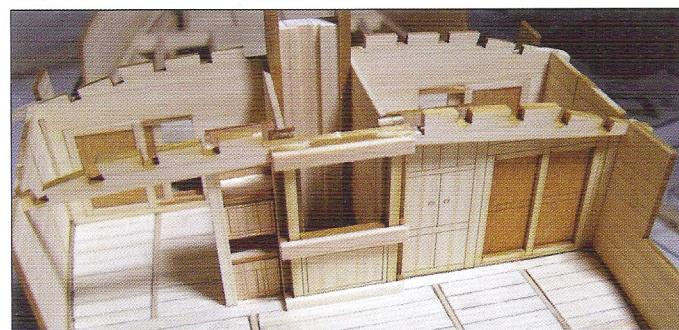
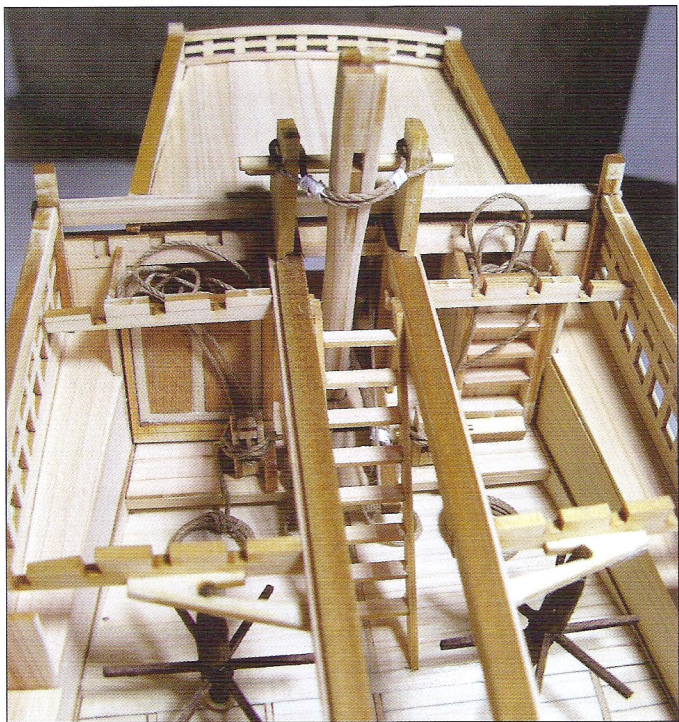
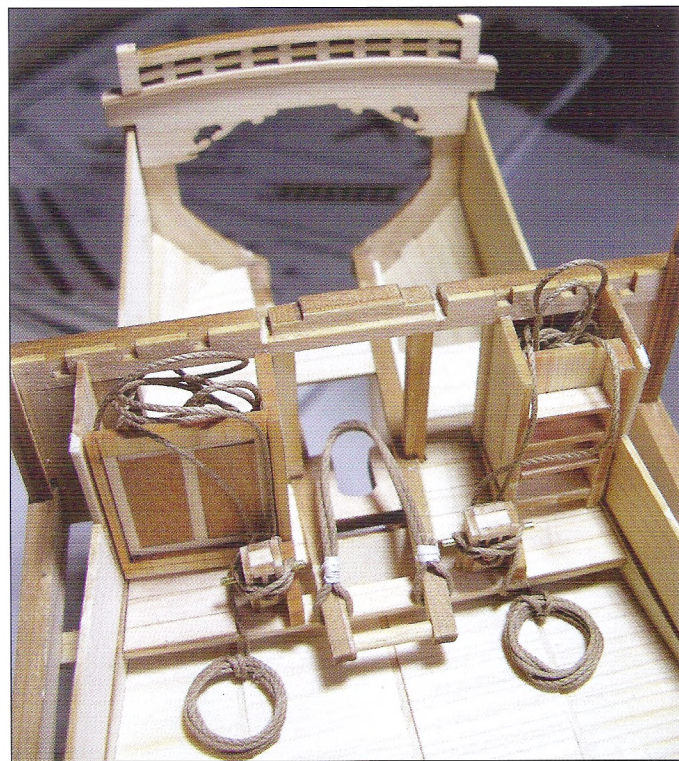
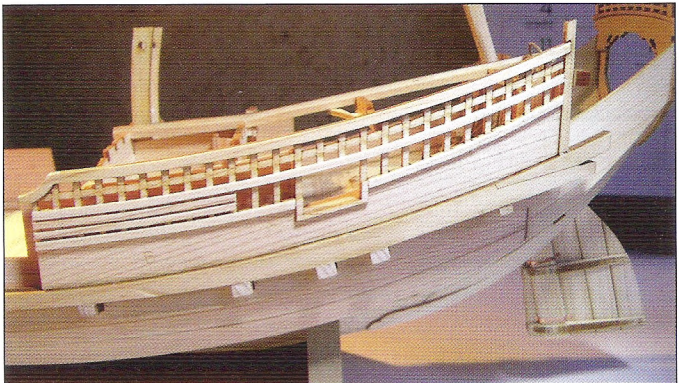
Pokłady wykonane są z listewek o małych długościach sklejo-nych ze sobą w płytki. Płytki pokładów są dopasowane do otworów między legarami. W ten sposób można wykonać ruchome elementy pokładów, które zdejmując pozwolą na wgląd do wnętrza żaglowca, gdzie umieszczone są kabestany, windy i kabiny. Dla przycięcia dużej ilości warto zastosować przycinarkę listewek.

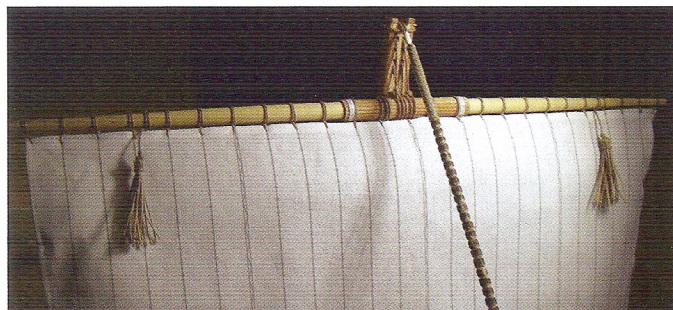
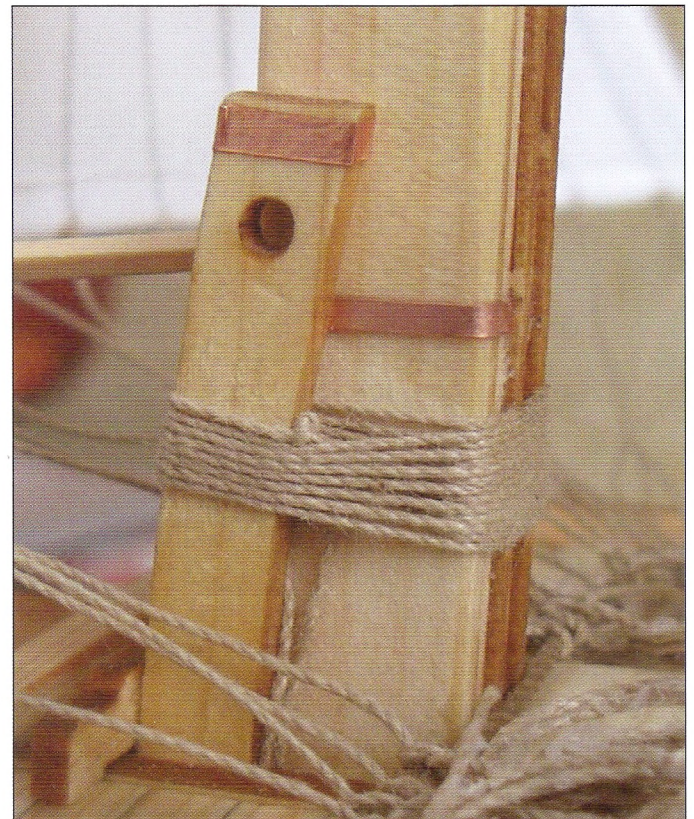
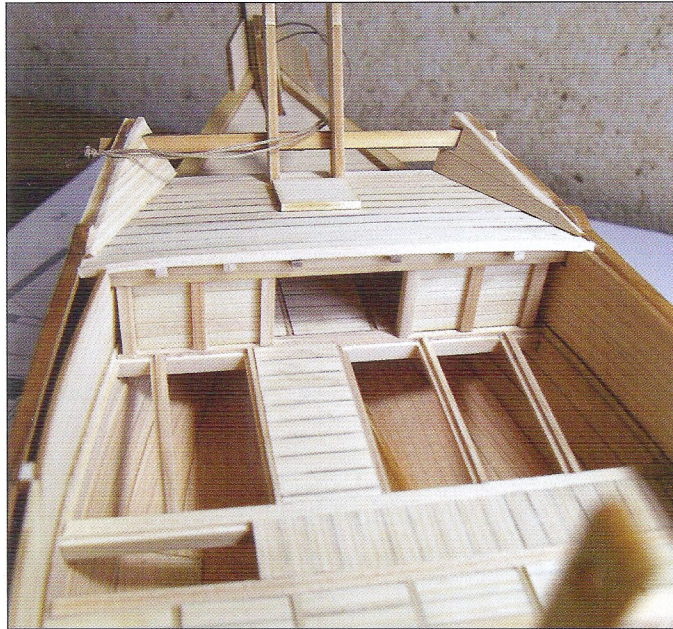
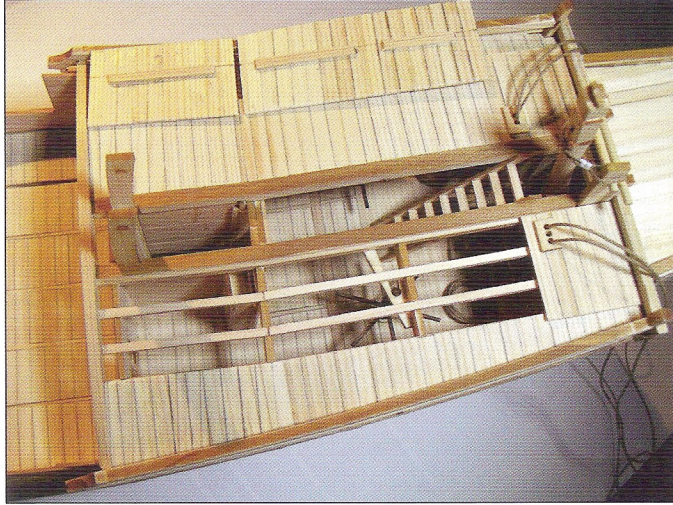
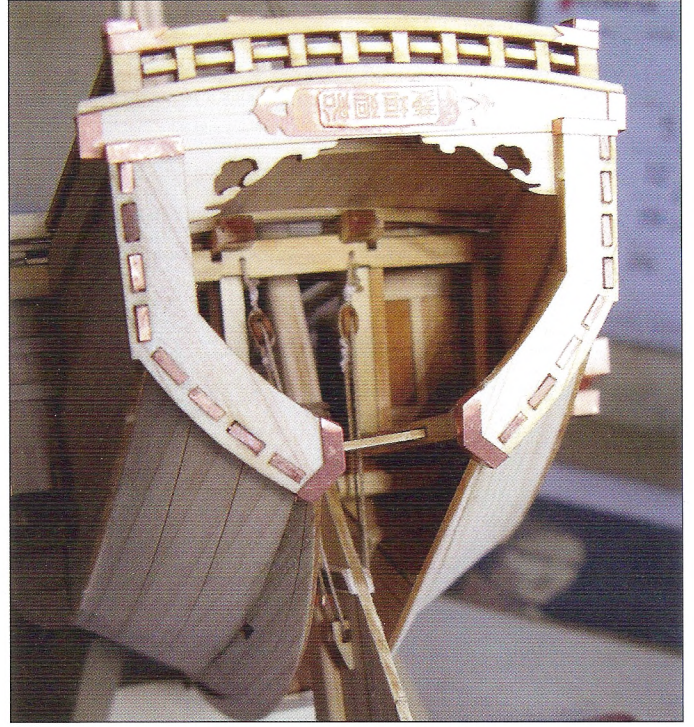
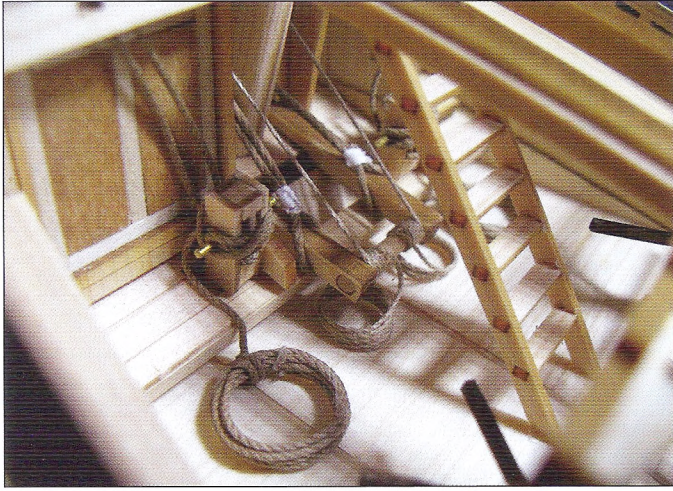
Żagiel w tym modelu jest dostarczony w postaci nadrukowanej na płótnie. Japońskie żagle to zesnurowane ze sobą długie bryty. Każdy bryt jest w dolnym liku mocowany za pomocą lin do grubej liny łączącej burty, którą możemy nazwać liną szotów. Sznurowanie brytów żagla pozwala na całkowite wyeliminowanie refowania.

Więcej szczegółowych wskazówek dotyczących wykonania modelu znajduje się w tłumaczeniu instrukcji budowy. Więcej informacji o budowie modeli statków japońskich można znaleźć na stronie www.shipmodeler.wordpress.com

Eugeniusz Kniat







„Maanzee”

1919 rok

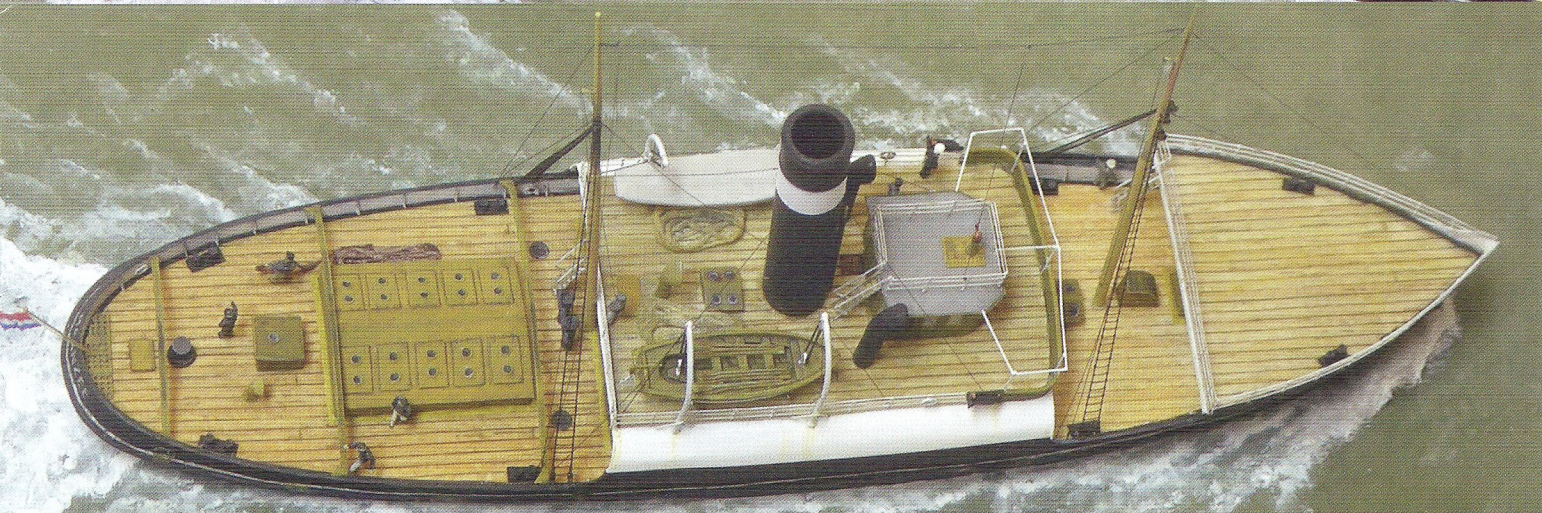
1:350



Potrzebowałem model holownika w skali 1:350 do mojej dioramy w tej skali z SMS „Vulcan” na 1919 rok. Postanowiłem go zbudować od podstaw. Aby uzyskać trochę praktyki w budowaniu holowników, wyobraziłem sobie ogólny obraz holownika parowego w stylu holenderskim z tamtej epoki. Model nie przedstawia konkretnej, historycznej jednostki, a jest konglomeratem opartym na trzech jednostkach: „Zwarte Zee”, „Rode Zee” oraz „Witte Zee” - klasycznych przykładów budownictwa tej klasy statków. Nadałem mu fikcyjną nazwę „Manzee”, co w języku niderlandzkim oznacza Morze Księżycowe.

Kadłub został wystrugany ręcznie z kawałka drewna. Pokład został pomalowany farbą AK INTERACTIVE wood. Pozostałe rzeczy powstały z blachy aluminiowej, blaszek fototrawionych, wszelakich profili PE itp. Komin i relingi to wyrób firmy WEM.

Imitację morza wykonałem z papieru akwarelowego zgodnie z opisywaną przeze mnie kiedyś w "MO" metodą. Załoga to gotowe figurki firmy L'ARSENAL.



Budowa tego tylko pozornie prostego modelu była dla mnie nie tylko ciekawa, ale i bardzo pouczająca.

tekst i foto: Jim Baumann
tłum. Sylwester Grabarczyk

