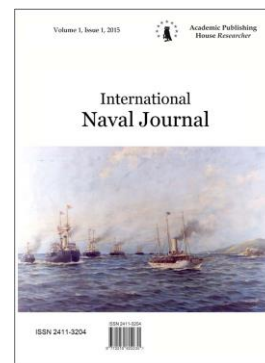


Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN: 2411-3204  
E-ISSN: 2413-7596  
2017, 5(1): 70-76

DOI: 10.13187/inj.2017.1.70  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 94(438).08

## The Transfer, Repair and Sailing to Poland of its Torpedo-Boats in 1921

Michal Kochan <sup>a</sup><sup>a</sup>Independent investigator, Poland

Translation from Poland L.A. Olyunin

### Abstract

The actions of Polish destroyers during the Second World War are widely known, their career in the period between world wars is less well known. On the basis of memoir literature and information from the periodical press, an attempt is made to reconstruct the events that accompanied the transfer, repair and sailing to Poland of six captured destroyers. Three of them, because of their bad technical condition, made the transition to a tow, and three of them under their own power.

**Keywords:** Poland, history, the Polish fleet, captured torpedo-boats.

### Передача кораблей

С момента подписания 28 ноября 1918 года маршалом Юзефом Пилсудским Декрета о создании Польского Военного Флота начинается рассмотрение вариантов по приобретению для него кораблей. Однако финансовые возможности страны позволяли закупить лишь несколько вспомогательных кораблей и судов с весьма посредственными боевыми возможностями. Поэтому в середине декабря подполковником флота Ежи Звирковским была выдвинута идея о предоставлении Польше бывшей собственности приграничных государств потерпевших поражение в Мировой войне. Предложение Звирковского предусматривало изъятие кораблей общим тоннажем 210000 тонн: в том числе 75650 тонн от германского флота, 83000 тонн – от российского и 73160 тонн – от австро-венгерского. Оно основывалось на том «вкладе», который данные державы внесли в истории в раздел Польского государства. Однако к моменту Парижской Конференции эти притязания оказались уже неактуальными. Германский флот самозатопился в Скапа Флоу, а в России, лежащей в разлухе, гражданская война закончилась установлением власти большевиков. К сожалению, помимо столь неблагоприятного стечения обстоятельств, попыткам приобретения кораблей не способствовала и польская дипломатия, которая понятия не имела о международном морском праве. Подтверждением этому является фрагмент письма полковника Звирковского от 14 сентября 1919 г.: «...Пан Владислав Грабский заявил адмиралу В. Клочковскому, что Польша не имеет никакого права на обладание кораблями, как торговыми, так и военными. Подобные притязания вредят международному положению Польши, и поэтому Пан Грабский не станет ни отвергать их, ни поддерживать».

Несмотря на это контр-адмирал Поревский убедил Владислава Грабского в необходимости обратиться в Комиссию по разделу австро-венгерского флота. Результатом

этого обращения стало выделение 9 декабря 1919 г. Польше Палатой Лордов шести бывших германских миноносцев общим водоизмещением 1200 тонн. Выделение такого ничтожного, в сравнении с ожидаемым, числа кораблей, имело свои причины, которые отмечены в телеграмме министра иностранных дел Великобритании Лорда Керзона английскому послу в Варшаве господину Рамбольду от 28 февраля 1920 г.: «...*Палата Лордов 21.12.1919 г. постановила:*

*1. Никакого значительного деления неприятельских кораблей с пользой для малых государств.*

*2. Миноносцы предназначенные Польше должны быть германские, а не австрийские, учитывая трудности и расходы по буксировке австрийских кораблей с Адриатики в Гданьск... Полагаю, что поскольку Польша намерена иметь флот, то для нас выгоднее продавать ей наши корабли».*

Подобная деятельность британских политиков вызвала горький комментарий польской стороны, выраженный контр-адмиралом Звирковским: «*Великобритания за нас ... решила – а имеет ли Польша право вообще иметь флот*». Факт, что даже те шесть миноносцев явились милостивым жестом, подтвердили слова Лорда Керзона, сказанные 3 февраля 1920 г. британским представителям в Париже: «*Поляки должны быть благодарны нам за выделенные корабли*». Однако когда дошло до жеребьевки трофеев, находящихся в Розайте и выделении Польше V-105, A-59, A-64, A-68, A-69 и A-80, запротестовало британское Адмиралтейство, ссылаясь на то, что миноносцы большие и их суммарное водоизмещение превышает выделенный 1200-тонный лимит (фактическое 2000 тонн). Протест был явно вызван нежеланием развития польского флота, да еще и за счет германских кораблей.

В ноябре 1920 года началась подготовка к передаче миноносцев Польше. Для этого в Розайт прибыл контр-адмирал Ключковский, который 6 ноября вместе с бразильским атташе осмотрел находящиеся там корабли, предназначенные Польше и Бразилии. О трудностях выбора может свидетельствовать послание контр-адмирала, направленное 17 ноября в Военно-морской Департамент: «*... осмотрены миноносцы – три типа V, пять типа A (больших) и 11 типа A (малых), постройки 1914-1918 гг. Из их числа нам выделен один V, три A-больших и два A-малых. Внешне корабли выглядят ужасно, состояние котлов и машин неизвестно. Вооружения почти нет*», но так уж выпало по жеребьевке. Миноносцы находились в печальном состоянии (англичане без раздумий намеревались сдать их на слом), и без капитального ремонта о переходе в Польшу нечего было и думать.

### **Ремонт кораблей**

10 ноября 1920 г. официально начался ремонт миноносцев в Розайте. Однако недостаток денежных средств стал причиной того, что было решено основательно поработать только с тремя из них, а остальные довести до состояния, позволяющего их буксировку в Польшу. Согласно первоначальному плану ремонт первой пары (A-64 и A-68) должен был занять от шести до восьми недель и затронуть турбины, котлы, и частично корпуса. Этих работ было достаточно для перехода миноносцев в Гданьск. Действительность же оказалась далека от планов. Ремонт затягивался, а уже выполненные работы не отличались качеством. «*Ремонт, выполняемый английскими верфями оставляет желать много лучшего, выполнены только поверхностные работы, (...) рабочие, получая зарплату, ничего не делают, а ремонт еще далек до завершения. Ими никто не руководит. Вполне возможно, что все это происходит с ведома британской администрации. Появилась так называемая «детская наивность» – например, при производстве монтажа показателей оборотов турбин, когда на наше замечание, рабочие раз 20 переспрашивали: «А разве они вообще нужны?»*. Еще одной причиной задержек работ стали массовые забастовки в Великобритании, охватившие и рабочих верфи, а также идущая советско-польская война, в которой англичане заняли выжидательную позицию. Работы едва двигались до 1 апреля 1921 г., после чего фактически совсем остановились. Следующим фактом пренебрежения польских интересов британской стороной, стал несогласованный перенос начала испытаний кораблей с 30 апреля на 1 июня 1921 г., хотя A-64 был готов уже 6-го, а A-68 15 апреля. Первые их результаты оказались совершенно неудовлетворительными, что коротко прокомментировал контр-адмирал

Клочковский: *«Верфь провела ремонт миноносцев крайне плохо»*. И все вышесказанное навело поляков на мысль уведомить Адмиралтейство об отказе от услуг английских рабочих и выполнить часть работ силами польского персонала, оставив только мастеров для контактов с руководством верфи. Исходя из этого, польская сторона при 30–40 своих мастеровых, рассчитывала сократить ремонт А-64 и А-68 на полтора месяца, что при тянувшихся уже пятый месяц работах (вместо запланированных 6-8 недель) было совсем неплохо. Однако это предложение было категорически отвергнуто, поскольку напряженность на рынке труда в Англии в тот период складывалась крайне острой и последствия привлечения «чужих» рук могли быть непредсказуемыми.

Начавшиеся 10 июня испытания А-64, А-68 и V-108 продолжались до самого ухода кораблей из Англии. Сдаточные, несмотря на неполадки в работе машин (течи насосов, авария котла), завершились относительно благополучно.

В связи со значительной задержкой ремонта и ростом расходов было решено реализовать другой вариант работ: *«Миноносцы довести до состояния пригодного к буксировке в Польшу. Работы завершить либо в Гданьске, либо в одном из Балтийских портов... Нужно как можно скорее выяснить – наши финансовые трудности или рост расходов способствуют тому, что Адмиралтейство в Розайте чинит трудности с ремонтом и испытаниями. Осень с ее штормами диктует немедленный перевод кораблей на родину...»* Предварительный срок выхода назначили на 1 августа 1921 г. Однако выдержать его не удалось, так как весь цикл испытаний закончили лишь 22 августа, а кроме того докование V-108 завершили 20-го. Помимо этого поляков ждала еще и замена миноносца А-69 на V-105, проведенная 5 августа. 105-й по жеребьевке достался Бразилии, но был перекуплен у нее фирмой Уайт. А А-69 первоначально намечалось отремонтировать до состояния буксировки в Польшу. Однако в ходе долгой канители с ремонтом выяснилось, что для ведения работ просто элементарно не хватает запасных частей. Поэтому еще 28 февраля А-69 списали на запчасти. Но, благодаря такому техническому «каннибализму» удалось восстановить А-64, А-68 и V-108. Миноносец теперь уже никакому ремонту не подлежал. Расходы не покрыли бы даже докование и покраску корпуса, и 28 апреля поступило предложение от фирмы Уайт взять один из бразильских миноносцев, либо V-105, либо V-106 и заменить им А-69, за доплату в 1000 фунтов. 30 июня контр-адмирал Клочковский рассмотрел это предложение и начал переговоры, в результате которых Уайт снизил цену до 900 фунтов и согласился передать польской стороне лучший из двух предложенных кораблей, взяв также необходимые запчасти с другого. 5 августа командор Франтишек Дирна подписал договор о замене А-69 на V-105 с соответствующей доплатой. Наконец, в начале сентября 1921 г. в Лейте удалось собрать всю группу польских миноносцев. Последним 10 сентября пришел V-108. Спустя два дня миноносцы А-59, А-80 и V-105 покинули порт на буксире парохода «Bullger». В Гданьск они пришли 14 сентября. Оставшаяся тройка находилась в Англии до 17 сентября, после чего начала самостоятельный переход в Польшу, предварительно торжественно подняв флаги. Окончательно на восстановительный ремонт было затрачено 63743 фунта 17 шиллингов. Корабли получили новые названия: «Mazur» (V-105), «Kaszub» (V-108), «Slazak» (А-59), «Krakowiak» (А-64), «Kujawiak» (А-68) и «Goral» (А-80), последний в 1922 году переименовали в «Podhalanin».

Экипажи кораблей прибыли в Англию несколькими партиями. Первая покинула Польшу 5 мая 1920 г. и состояла из командира дивизиона командор-поручика Константина Яцыничча, командира V-108 командор-поручика Валериана Антоновича, инженер-механика капитана Гаевского и 27 унтер-офицеров и матросов. Следующие группы посылались по ходу ремонта и готовности кораблей к плаванию. Весьма интересен был этнический состав команд (в отдельных подразделениях доминировали представители так называемых «новых территорий»). Итак:

- из шести командиров миноносцев пятеро были выпускниками Петербургского Морского Корпуса 1913 года;
- механиками были в основном малополяки, служившие ранее в австро-венгерском флоте;
- силезцы, познанцы и поморцы из бывшей Пруссии составили 90 % унтер-офицеров;

- минерами и торпедистами служили волынцы из бывшего Царского флота;
- нижние чины в основном были из вармийцев, кашубов и вислинских плотогонов, которые, однако, с морем знакомы не были. Что дало о себе знать во время перехода Северным морем.

Командирами принятых в Шотландии миноносцев стали:

- командир дивизиона – командор поручик Константин Яцынич.
- командир «Slazak» (б. А-59) – капитан Влодзимерж Стацкевич.
- командир «Krakowiak» (б. А-64) – командор подпоручик Антон Васович.
- командир «Goral» (б. А-80) – командор подпоручик Витольд Заячковский.
- командир «Kujawiak» (б. А-68) – командор подпоручик Михал Присецкий.
- командир «Mazur» (б. V-105) – командор подпоручик Валериан Антонович.
- командир «Kaszub» (б. V-108) – командор подпоручик Богдан Бродовский.

Переданные Польше корабли принадлежали к четырем типам: «Mazur» и «Kaszub» (340 тонн, 62,60 × 6,20 × 2,30 м, 29,4 уз. 2 88-мм орудия и 2 450-мм ТА) были миноносцами типа «V», построенными фирмой «Вулкан» в Штеттине в 1914 году для голландского флота как Z-1 и Z-4. После начала Первой мировой войны были реквизированы и вошли в состав Кайзеровского флота как V-105 и V-108. И, поскольку их строительство началось еще до войны, механизмы и корпуса изготовлены в соответствии со спецификациями, а потому от кораблей военной постройки отличались в лучшую сторону. Остальные миноносцы – «Podhalanin» (330 т., 60,40 × 6,40 × 2,0 м, 26 уз. 3 88-мм) построен в 1917 г. на «Ховальдт Верке» в Киле, «Slazak» в 1917 г. и «Krakowiak» (330 т. 61,10 × 6,40 × 2,20 м, 28 уз. 2 88-мм и 1 450-мм ТА) в 1918 г. на верфи «Вулкан» в Штеттине принадлежали к серии «А»-большой». Последний – «Kujawiak» (335 т., 60 × 6,40 × 2,30 м, 28 уз. 2 88-мм. 1 450-мм ТА) был представителем серии «А»-малый и построен в 1917 г. в Эльбинге.

В начале сентября 1921 г. в Лейте отметились, наконец, все шесть миноносцев. Последним 10 сентября пришел V-108. А за два дня до этого тройка А-80, А-59 и V-105 на буксире парохода «Bullger» покинула английский порт. В Гданьск они пришли 14 сентября. Оставшиеся три корабля задержались до 17 сентября, после чего отправились домой своим ходом. По пути сделали плановый заход в Кристиансанн.

### Переход в Польшу

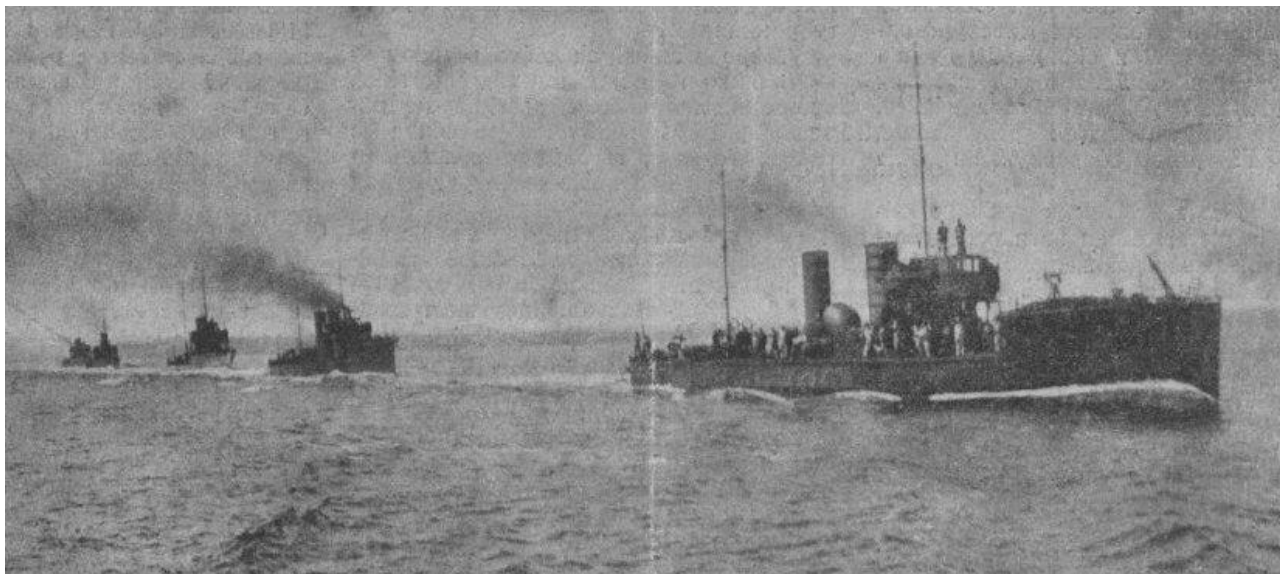
По окончании работ началась подготовка к переходу. Но из-за нехватки денег удалось закупить значительно меньше топлива, чем требовалось. «Krakowiak» принял 75 т. нефти (максимальный запас 81 т.), «Kujawiak» – 56 т. нефти (максимум 75 т.), «Kaszub» – 14 т. нефти и 54 т. угля (максимум 16 и 60 т. соответственно). По расчетам командира дивизиона этого должно было хватить для перехода до Кристиансанна, но «Kaszub» необходимо было дозаправлять в море, так как пройти 460 миль на 14 тоннах он не мог (требовалось не менее 30 тонн). Правда, командир миноносца командор подпоручик Антонович предлагал идти короткой дорогой с заходом в Абердин, что сократило бы путь на 75 миль, а еще 200 миль вести корабль на буксире. Но это предложение отвергли, решив действовать по первоначальному плану.

Итак, в начале сентября 1921 года в Лейте собрались все миноносцы, последним из которых прибыл V-108. За два дня до этого на буксире увели А-59, А-80 и V-105. 14 сентября караван пришел в Гданьск.

17 сентября 1921 г. на трех отремонтированных кораблях произвели торжественный подъем флагов, и они также вышли в Польшу: «Kaszub» (с командиром дивизиона командором Яцыничем), «Kujawiak» и «Krakowiak». Еще в ходе ремонта планировалось, что «ходячие» миноносцы поведут на буксире остальную троицу, однако при разделении кораблей на две группы пришлось учесть, что скорость буксировки составит всего 5-7 узлов и приведет к очень большому расходу топлива.

Рейс буксируемых миноносцев прошел без каких либо происшествий, в то время как идущие самостоятельно столкнулись со значительными трудностями. После выхода из Лейта корабли легли курсом на Кристиансанн со скоростью 15 узлов. Погода благоприятствовала началу похода. Однако уже через несколько часов хода с такой скоростью, оказалось, что принятое топливо отвратительного качества. Особенно это

касалось угля, который сгорая, забивал шлаком колосники топок. В совокупности с практически необученным персоналом кочегарок, который в подавляющем большинстве в море был впервые в жизни и работе только одного угольного и одного нефтяного котла, скорость то падала менее 10 узлов, то поднималась до 15-ти. Расход топлива на всех трех миноносцах был очень высок. Уже 18 сентября к 17.00 запас нефти на «Kaszub'e» иссяк и потребовалось его пополнение с «Kujawiak'a» (приняли примерно 11-14 т.). В течение следующих суток, ввиду утомления кочегаров и усиления волнения моря, скорость отряда, который теперь подстраивался под ход «Kaszub'a», снизилась до 8 узлов. 19 сентября в 00.20 на «Kaszube» вновь возникли проблемы с некачественным топливом, и командир отряда решил повернуть корабли в Абердин. Но чуть позже командор Яцынич, перейдя на «Krakowiak», велел возвращаться только «Kaszub'у». В 06.30 сигнал о нехватке топлива поднял «Kujawiak» и попросил взять его на буксир. Однако бурное море и отсутствие буксировочного оборудования сделать это не позволили. Посреди Северного моря «Kujawiak» лег в дрейф. «Krakowiak» по приказанию Яцынича пошел в Кристансанн, где планировалось дождаться отставшие корабли. В 08.45 командир дивизиона приказал «Kujawiak'у» дать радиограмму: «Нуждаюсь в помощи», которую радист самовольно дал в эфир как «SOS». Около 20.00 к миноносцу подошло судно «Senator Brand», согласившееся на буксировку. 20 сентября в 03.30 завели буксир и миноносец развернули носом на волну. В 08.00 дали ход. Примерно в это же время свои услуги в помощи предложил немецкий траулер № 61, однако ему было отказано. Чуть позже сюда же подошел норвежский буксир «Stunzund». Его присутствие позволило изменить курс каравана на Кристиансанн и предупредить капитана «Senator Brand», что если он поведет миноносец не в указанный порт, то польская команда воспользуется услугами норвежцев. В 19.00 21 сентября пришли в Кристиансанн.



**Рис. 1.** Строй польских миноносцев во время учений 1924 г. (головной «Mazur», за ним «Kaszub»)

28 сентября, уже без всяких происшествий, «Kaszub», «Kujawiak» и «Krakowiak» пришли в Гданьск. В ноябре-декабре они прошли приемные испытания, после чего составили дивизион миноносцев польского флота. Три других: «Slazak», «Goral» и «Mazur» временно поставили в отстой. Начались поиски предприятия, с которым можно было бы заключить контракт на ремонт кораблей. Наиболее привлекательными оказались предложения фирмы Polorient и Государственной судовой верфи, предложивших самые низкие цены. Polorient был готов передать корабли заказчику после 6-8 недель ремонта по цене 1300000 германских марок за «Mazur». И по 1200000 – за «Slazak» и «Goral», плюс, монтаж дополнительного оборудования (радиостанции и вентиляция) – за 209300 марок. Менее выгодным было предложение Государственной судовой верфи. Она бралась подготовить первый миноносец через 5 месяцев, второй – через 6 и третий через шесть с половиной. Буксировку

на обе верфи предполагалось осуществить буксирами DSM и на его средства. Цена ремонта одного корабля предполагалась в 2592500 германских марок. Однако договор так и не был заключен, поскольку 29 ноября 1921 г. Приемная Комиссия дала заключение, что Судоверфь на данный момент существует только на бумаге и работы вести просто некому. Решили, что наилучшим вариантом будет проведение ремонта силами команд кораблей, и лучше его не откладывать в долгий ящик, поскольку уходящее время неизбежно повлечет новые и новые затраты. Исходя из опыта пребывания в Англии, следовало экономить на всем, и все сделать в Польше. За рубежом приобрести только те материалы, которых не имелось в стране. Ремонт проводился на ремонтных мастерских в Гданьске (начался уже в сентябре 1921-го) и велся в очень трудных условиях, вдали от порта, при недостатке средств связи и отсутствии запчастей на портовых складах. Зимой работы продолжались буквально только благодаря печкам-буржуйкам. Восстановление кораблей последовательно завершили в 1922–23 гг. 2 августа 1922 г. первым вошел в строй «Mazur». Затем к нему присоединился «Podhalanin» (б. «Goral»). Последним 10 июня 1923 г. поднял флаг «Slazak».

Еще одной важной проблемой ремонта стало вооружение кораблей. В Польшу миноносцы прибыли без него, поскольку все было демонтировано в Англии. Такое решение приняла Палата Лордов, которая оценивала корабли не более чем судами пограничной стражи. Однако полякам удалось достаточно быстро получить согласие на закупку вооружения. Но предложение английской стороны совершенно не обрадовало адмирала Поревского, который был хорошо знаком с характеристиками артиллерии русского флота. В конце концов, эта сделка не состоялась и миноносцы по прибытии на родину временно получили 47-мм орудия. Лишь в 1924 г., благодаря предоставленному Францией кредиту, их перевооружили 75-мм пушками и двумя 450-мм торпедными аппаратами.

В заключение стоит рассмотреть последствия событий, разыгравшихся в Северном море. Их оценка содержится в рапорте командора Ежи Свирского председателю Комиссии по расследованию обстоятельств перехода миноносцев и донесении командора Яцынича.

В ходе проведенного в Польше разбирательства выяснилось, что командованию группы кораблей ничего не оставалось делать, как смириться с недостатками: нехваткой обученного персонала и скудости финансовых ресурсов. В отношении угля инженер-механик дивизиона утверждал о его высоком качестве и, что таким же пользуются сами англичане, а качество нефти засвидетельствовал сам командир дивизиона. В пользу качества топлива говорила и его цена, и с этим приходилось считаться. Другим важным упреком стал неверный расчет расхода топлива. Считалось, что при скорости 12-14 узлов «Krakowiak» и «Kujawiak» будут сжигать 1,2 тонны нефти, а «Kaszub» 1,1 т. нефти и 0,65 т. угля в час. Увы, эти расчеты уже в самом начале перехода не заслуживали оптимизма. Не был принят во внимание факт плохо обученных машинных команд. Многие из них не только впервые столкнулись с данным типом машин, но и вообще в первый раз оказались в настоящем морском походе. Помехой лучшему обучению в итоге стал поспешный уход из Англии, дабы значительно сократить расходы на пребывание в порту. И все обучение команд свелось лишь к теории, без соответствующей практики. Поэтому корабли и оказались с крайне неопытной прислужкой машин, которая естественно дала сверхмерный расход топлива, даже при очень скромной скорости. Безусловно, сказалось и недостаточное его количество. Угля и нефти и так приняли меньше необходимого запаса, да к тому же часть была израсходована в ходе приемных испытаний.

Из-за просчетов командования не избежали ошибок и при планировании перехода. Прежде всего, отказались от предложения командира «Kaszub'a» о буксировке миноносцев в Лайт, что сократило бы путь на 200 миль. Вместо этого решили дозаправить корабли во время похода. Отказались и от предложения командира «Kujawiak'a» зайти в Абердин, сославшись на то, что внешний вид кораблей оставляет желать лучшего.

Сам поход так же отмечен рядом недоразумений. Прежде всего, отсутствием доклада командира дивизиона о том, что на «Kujawiak'e» не хватает 14 т. топлива, а это в свою очередь стало причиной отправки в Абердин «Kaszub'a». А ведь инженер-механик дивизиона гарантировал – на остальных миноносцах топлива хватит до Кристиансанна. В пользу продолжения похода сыграл тот факт, что возвращение в Англию целого дивизиона создаст неблагоприятное впечатление о стране в целом.



Комиссия пришла к заключению – первоначальный замысел буксировки в Польшу всех шести миноносцев был бы наилучшим. А в итоге вину за все случившееся возложили на следующих офицеров:

- командор поручик Константин Яцынич – за недооценку трудности похода с неподготовленным экипажем;
- командор поручик инженер Мусиловский – за недостаточный контроль за приемом топлива и его дальнейший расход;
- командор подпоручик Васович – за недостаточный контроль за работой радиотелеграфиста;
- поручик флота Вилькицкий с миноносца «Krakowiak» – за недостаточный контроль за работой радиотелеграфиста;
- капитан поручик инженер Гаевский инженер-механик миноносца «Kaszub» – за плохую работу кочегаров, не сумевших поддерживать необходимую скорость и значительный перерасход топлива.

Отголоски похода напомнили о себе в мае 1922 года, когда разрешился вопрос оплаты с собственником парохода «Senator Brand» за буксировку польского корабля. Немецкая фирма требовала уплаты 30 млн. марок, что составляло 8-10% стоимости нового довоенного миноносца. Польская сторона отстаивала сумму в 50960 марок, доказывая оказание помощи военному кораблю. В итоге «MSZ проинформировал немецкое посольство, что Руководством флота принято решение о немедленной уплате немецкой фирме 50976 марок еще 16 декабря 1921 года». Этот факт и стал окончательной точкой в истории перехода миноносцев в Польшу и началом их службы под бело-красным флагом.

УДК 94(438).08

### **Передача, ремонт и переход в Польшу ее миноносцев в 1921 г.**

Михал Кохан <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Независимый исследователь, Польша

Перевод с польского Л.А. Олюнин

**Аннотация.** Широко известна действия польских миноносцев в годы Второй мировой войны, менее известна их карьера в период между мировыми войнами. На основе мемуарной литературы и информации периодической печати производится попытка реконструкции событий, сопровождавших передачу, ремонт и переход в Польшу шести трофейных миноносцев. Три из них из-за своего скверного технического состояния совершили переход на буксире, а три своим ходом.

**Ключевые слова:** Польша, история, польский флот, трофейные миноносцы.