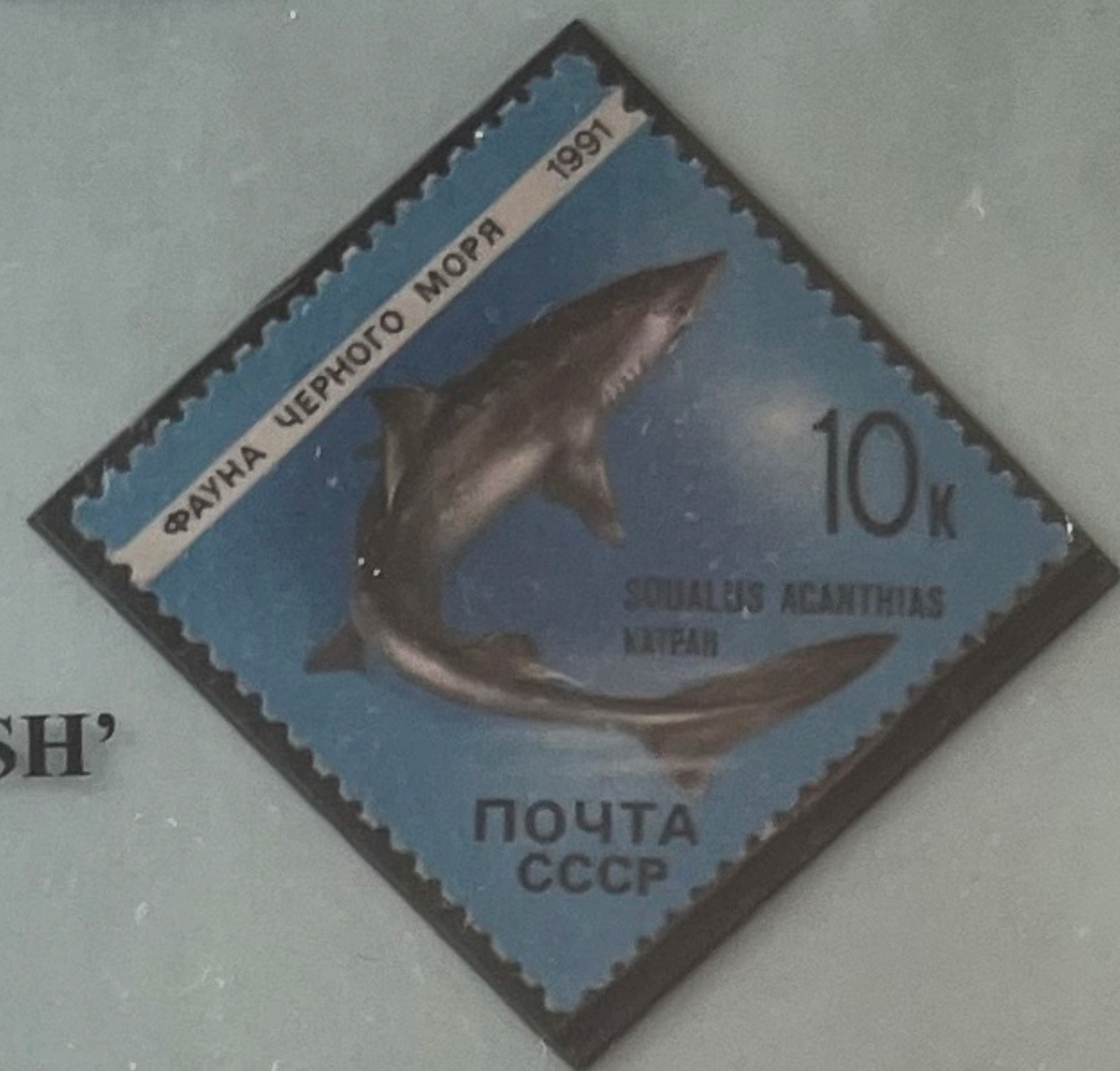
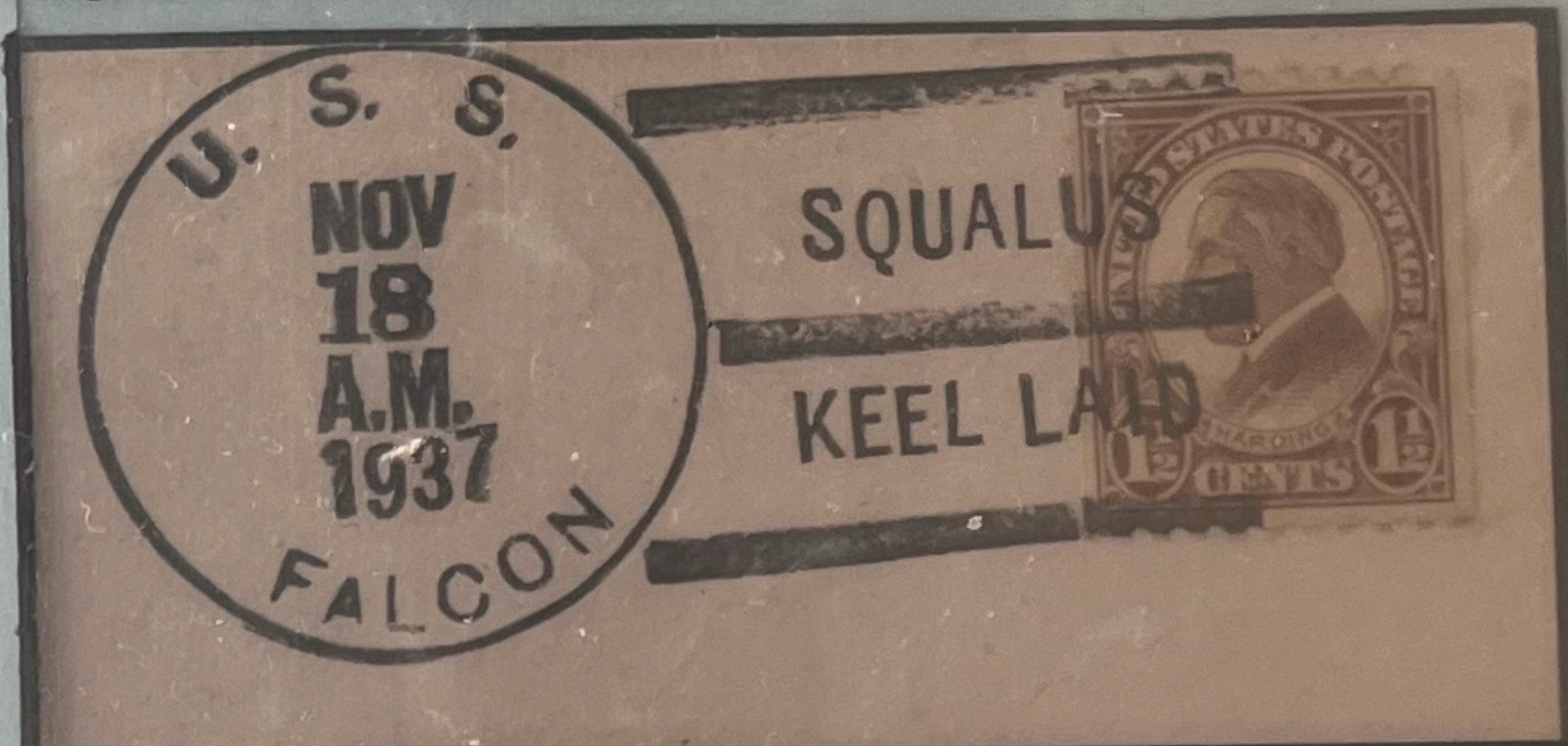


# TRAGEDY OF U.S.S. 'SQUALUS'



- 1. Unlucky submersion
- 2. Rescue of the crew
- 3. Recovery of the wreck
- 4. Like a phoenix from the ashes U.S.S. 'SAILFISH'
- 5. U.S.S. 'SAILFISH' on the battle trails
- 6. In memory of ...

On October 18 1937 in the Portsmouth Navy Yard Kittery by the river of Piscataqua in New Hampshire, USA a keel of new 'Sargo' class submarine was laid. Construction has been started. When the submarine took shapes, the time has come for the second celebration – the naming of the ship. Mrs. Caroline Browson Hart (a wife of Admiral Thomas C. Hart) became Godmother of the submarine and on September 14 1938 she named her as USS SQUALUS with the side number SS-192. Witnesses of it were a sister submarine USS SCULPIN and units based in the shipyard. The ship became a member of submarines' family, that their names were the names of predatory fish. The oldest one was Sargo SS-188, subsequently Saury SS-189, Spearfish SS-190, Sculpin SS-191, Swordfish SS-193, Seadragon SS-194, Sealion SS-195, Searaven SS-196 and Seawolf SS-197. Hard times were to come for them. Everything in Europe was going to war with big steps. On March 01 1939 a flag of the American Navy was raised. Lieutenant Oliver F. Naquin became the commander.



An envelope from an American submarine. A cancel of the ship's mail. black round text: U.S.S. SEAL, SEP 14 A.M. 1938

An endangered submarine in the depths.

An envelope from a SARGO FEB 7 P.M. 1939

Displacement: surfaced 11000Nm, crew consist

An envelope from U.S.S. SCULPIN. A coffer is

On 13 August, 1939, President F.D. Roosevelt arrived at Salvage Area of USS SQUALUS, off the coast of Portsmouth, N.H. Due to a heavy sea, the president did not board the salvage ship U.S.S. FALCON.

ABOARD  
LOCATED BY U. S. S. SCULPIN  
U. S. S. BROOKLYN STOOD BY.  
U. S. S. FALCON BEGAN RESCUE WORK.  
SPONSORED BY R. C. D. . 70

1939  
Philadelphina  
Lanier

Mr. M. Johnston  
P.O. Box 455  
Valparaiso  
Indiana

U.S.S. SCULPIN.  
AUG 13 1939 P.M.  
SALVAGE AREA  
PORTSMOUTH N.H.

U.S.S. SEAL  
SEP 14 A.M. 1938

U.S.S. SCULPIN  
AUG 13 1939 P.M.

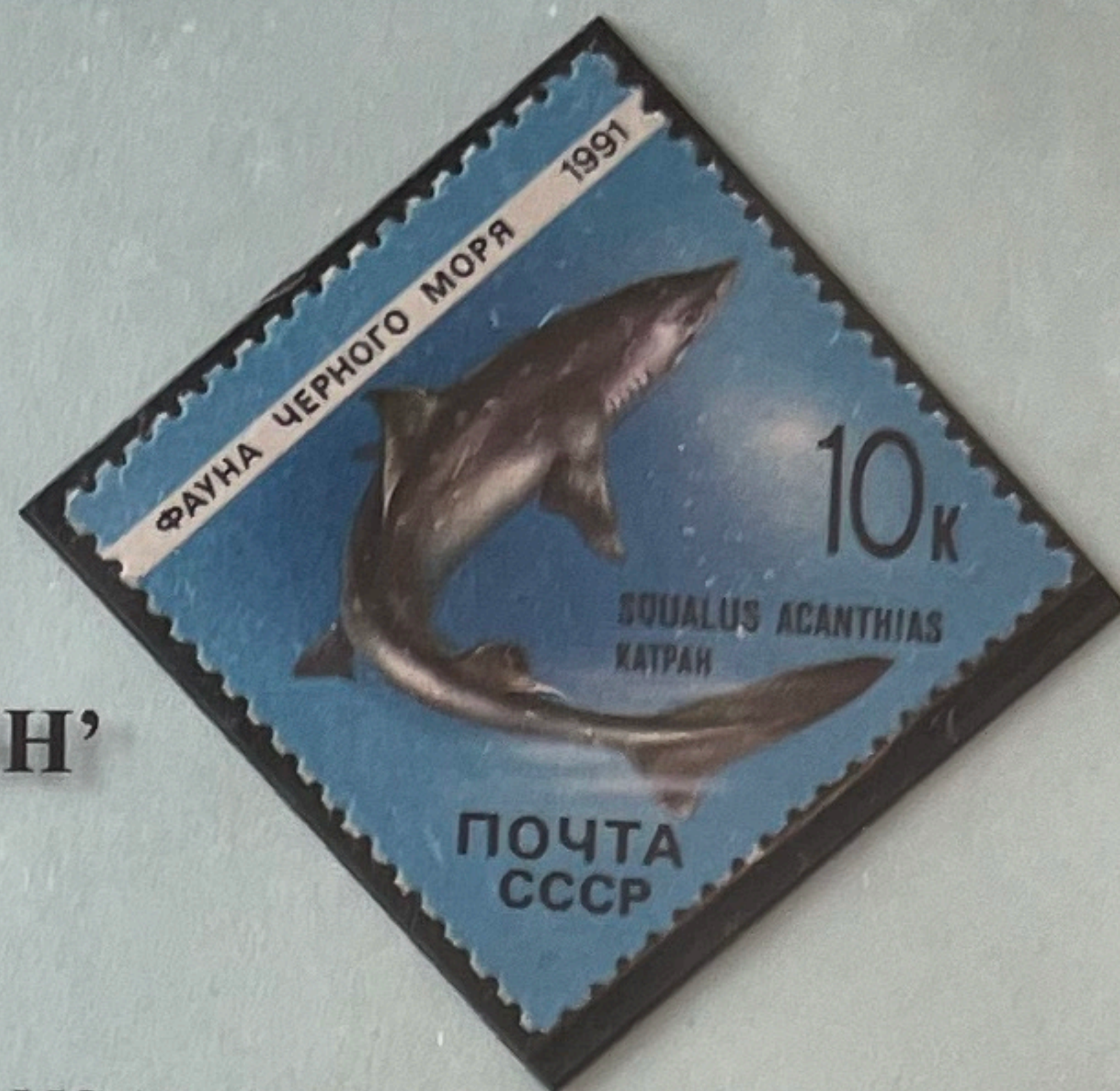
U.S.S. SCULPIN  
AUG 13 1939 P.M.

U.S.S. SCULPIN  
AUG 13 1939 P.M.

Banflex



# TRAGEDY OF U.S.S. 'SQUALUS'



- 1. Unlucky submersion
- 2. Rescue of the crew
- 3. Recovery of the wreck
- 4. Like a phoenix from the ashes U.S.S. 'SAILFISH'
- 5. U.S.S. 'SAILFISH' on the battle trails
- 6. In memory of ...

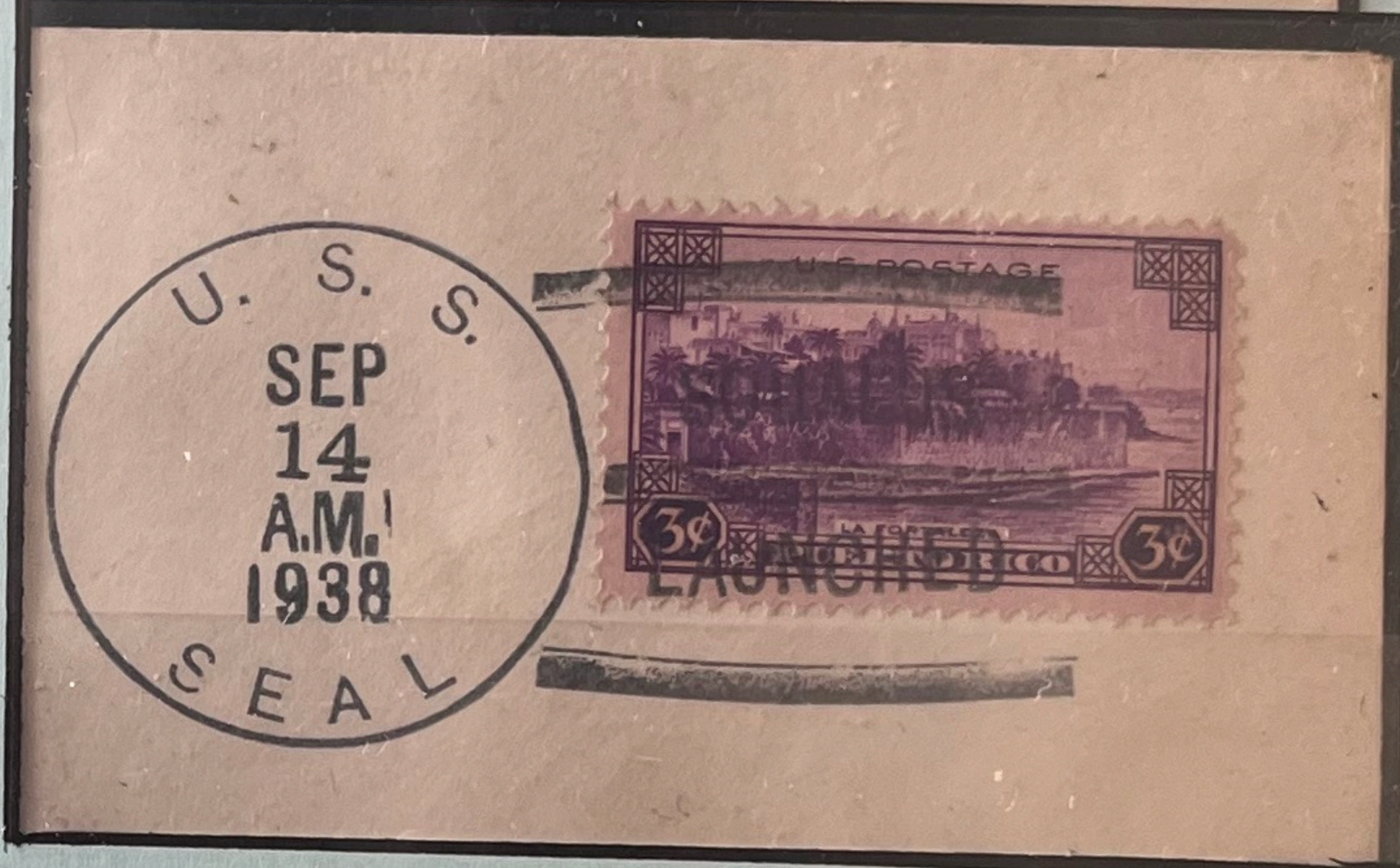
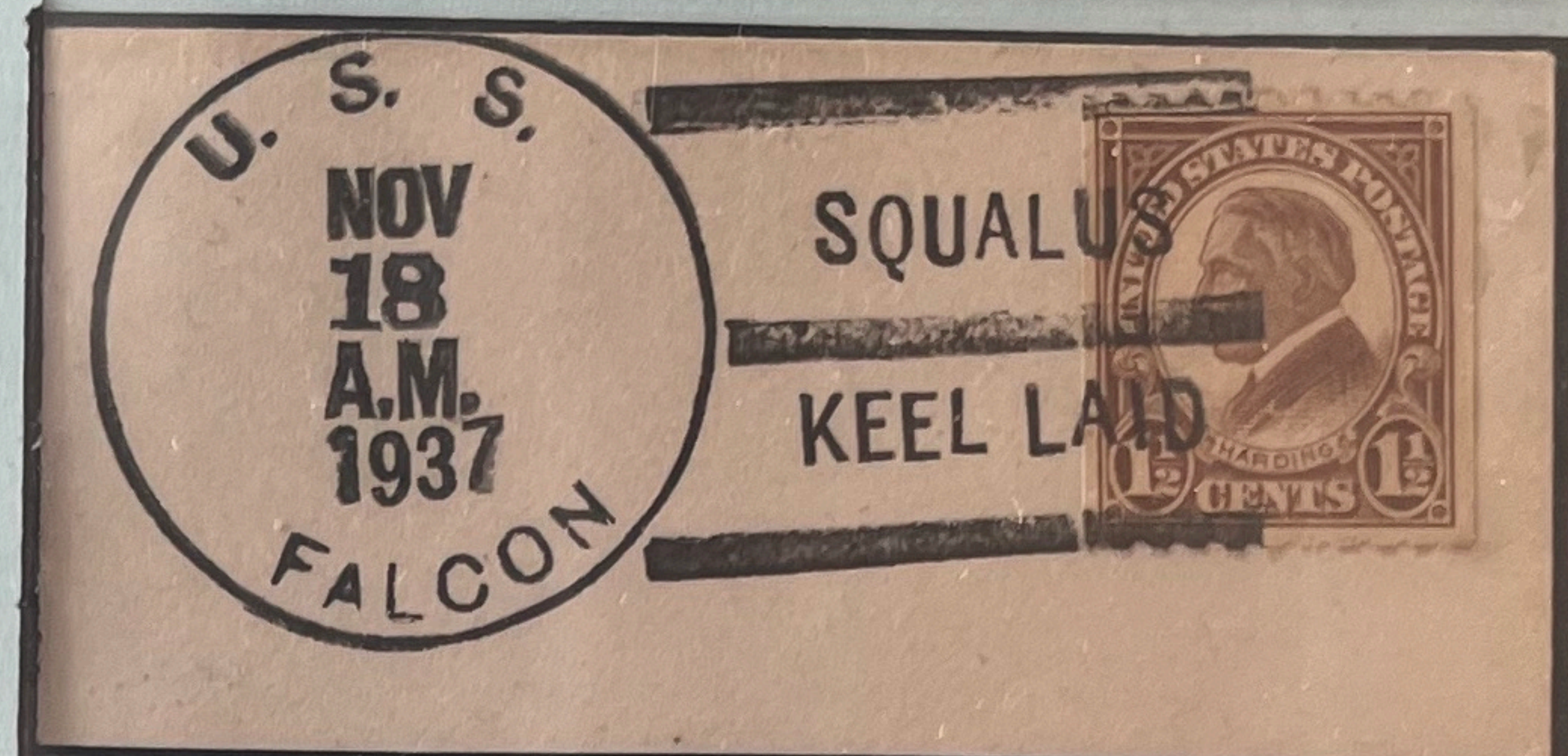
On October 18 1937 in the Portsmouth Navy Yard Kittery by the river of Piscataqua in New Hampshire, USA a keel of new 'Sargo' class submarine was laid. Construction has been started. When the submarine took shapes, the time has come for the second celebration – the naming of the ship. Mrs. Caroline Browson Hart (a wife of Admiral Thomas C. Hart) became Godmother of the submarine and on September 14 1938 she named her as **USS SQUALUS** with the side number **SS-192**. Witnesses of it were a sister submarine **USS SCULPIN** and units based in the shipyard. The ship became a member of submarines' family, that their names were the names of predatory fish. The oldest one was **Sargo SS-188**, subsequently **Saury SS-189**, **Spearfish SS-190**, **Sculpin SS-191**, **Swordfish SS-193**, **Seadragon SS-194**, **Sealion SS-195**, **Searaven SS-196** and **Seawolf SS-197**. Hard times were to come for them. Everything in Europe was going to war with big steps. On March 01 1939 a flag of the American Navy was raised. Lieutenant **Oliver F. Naquin** became the commander.

An envelope from an American submarine. A cancel of the ship's mail, black, round text: U.S.S. SEAL SEP 14 A.M. 1938 SQUALUS LUNCHED (a day of launching)



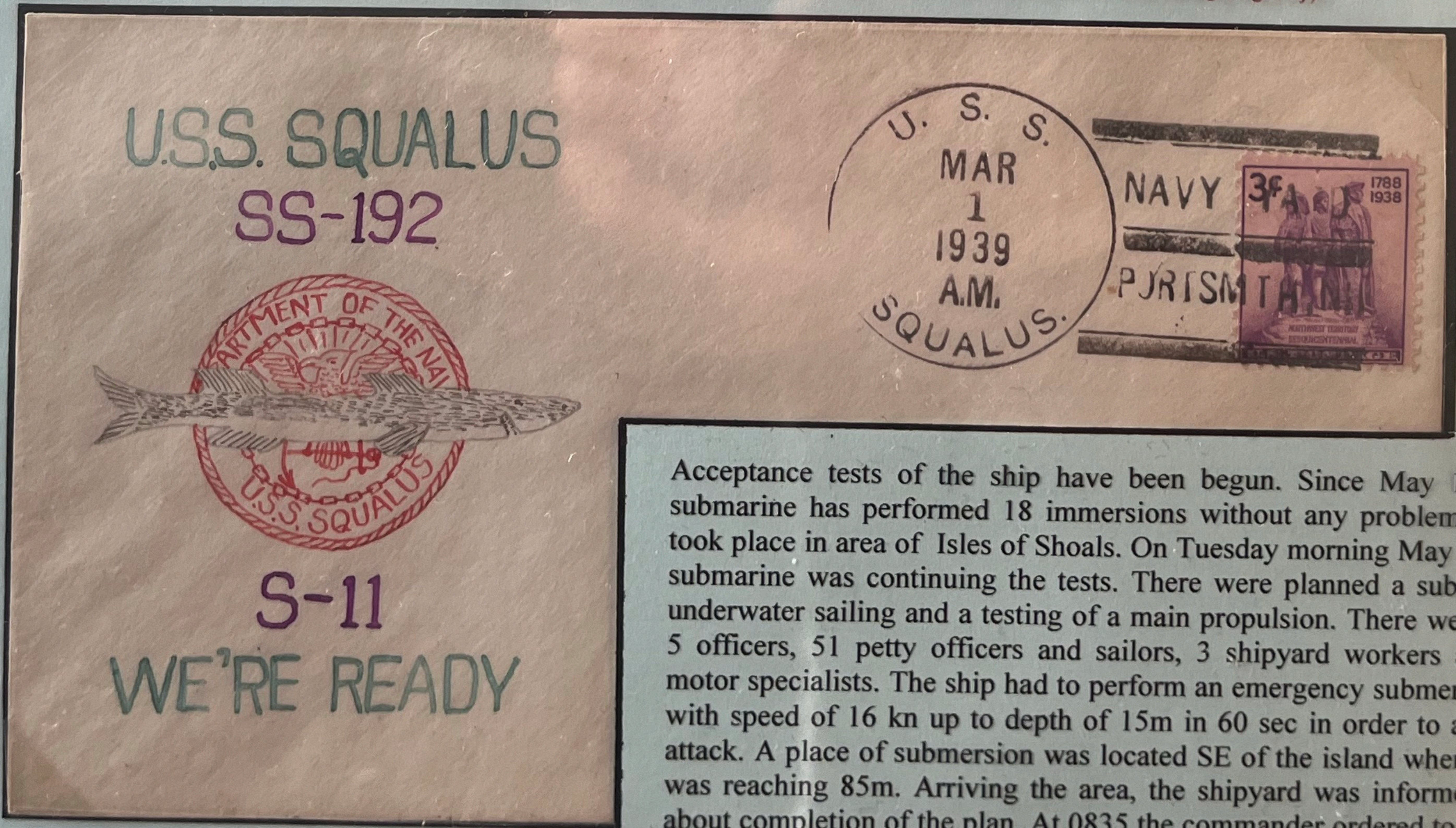
An endangered submarine in the depths.

An envelope from a submarine, a cancel of ship's mail, black, round text: U.S.S. SARGO FEB 7 P.M. 1939 NEW LONDON (a sister ship) a group leader.



Displacement: surfaced 1450t, dived 2350t, dimensions 94,64x8,18x5,07m, speed: surfaced 21kn, dived 8,75kn, range at 10kn: 11000Nm, crew consisted of 5 officers and 54 sailors, armament: 8 torpedo tubes 533mm, 1 deck gun 67mm and machine gun.

An envelope from USS SQUALUS, a cancel of ship's mail, black, round text: U.S.S. SQUALUS MAR 1 1939 A.M. NAVY YARD PORTS MOUTH. A coffer is presenting Squalus fish, text: U.S.S. SQUALUS SS-192 S-11 WE'RE READY (the raising flag day).



Acceptance tests of the ship have been begun. Since May 12 1939 the submarine has performed 18 immersions without any problems. The tests took place in area of Isles of Shoals. On Tuesday morning May 23 1939 the submarine was continuing the tests. There were planned a submersion, an underwater sailing and a testing of a main propulsion. There were on board 5 officers, 51 petty officers and sailors, 3 shipyard workers and electric motor specialists. The ship had to perform an emergency submersion sailing with speed of 16 kn up to depth of 15m in 60 sec in order to avoid an air attack. A place of submersion was located SE of the island where the depth was reaching 85m. Arriving the area, the shipyard was informed by radio about completion of the plan. At 0835 the commander ordered to prepare for submersion and then to perform the manoeuvre.



# OKRĘT PODWODNY

## TRAGEDIA U.S.S. „SQUALUS”

1. Pechowe zanurzenie
2. Ratowanie załogi
3. Wydobycie wraku
4. Jak Feniks z popiołów U.S.S. „SAILFISH”
5. U.S.S. „SAILFISH” na bitewnych szlakach
6. Ku pamięci

18.10.1937 w stoczni Portsmouth Navy Yard Kittery nad rzeką Piscataqua w New Hampshire USA położono stępkę okrętu podwodnego klasy „Sargo”. Okręt nabrał kształtów i nadszedł czas na drugą uroczystość w jego życiu - nadanie imienia. Matką chrzestną została pani Caroline Browson Hart (żona admirała Thomasa C. Harta), która w dniu 14.09.1938 na dała okrętowi imię U.S.S. „SQUALUS” nr burtowy SS -192. Świadcami zdarzenia był siostrzany USS SCULPIN i okręty bazujące w stoczni. Był członkiem rodziny okrętów, których miana były nazwami drapieżnych ryb. Najstarszym był Sargo SS-188, dalej Saury SS-189, Spearfish SS-190, Sculpin SS-191, Swordfish SS-193, Seadragon SS-194, Sealion SS-195, Searaven SS-196 i Seawolf SS - 197. Przed nimi ciężkie czasy. W Europie wszystko dużymi krokami zmierzało do wojny. 1.03.1939 na okręcie podniesiono banderę Marynarki Wojennej USA. Dowódcą został porucznik marynarki Olivier F. Naquin.

Koperta z okrętu ratowniczego, stempel poczty okrętowej czarny, okrągły z txt. U.S.S. FALCON NOV 18 A.M. 1939 SQUALUS KEEL LAID

Zagrożony okręt podwodny  
(op) w głębinach

Koperta z amerykańskiego op. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły z txt. U.S.S. SEAL SEP 14 A.M. 1938 SQUALUS LUNCHEd (dzień wodowania)

Wyporność nawodna 1450t, podwodna 2350t, 94,64x8,18x5,07m, w nawodnym podwodna 8,75w, zasięg powierzchniowy 11000 mil, załoga 5 oficerów 54 marynarzy, uzbrojenie 8 wyrzutni torped 53mm, 1 torpeda 7mm, jeden karabin maszynowy.

Koperta z U.S.S. SQUALUS 1938, stempel poczty okrętowej czarny, okrągły z txt. U.S.S. SQUALUS MAR 11 1939 SEALS PARTS MO UTH. Kaseton

byby zdawczo odbiorcze stwierdzające sprawność okrętu. Od 12 maja okręt wykonał osiemnaście zanurzeń bez jakichkolwiek kłopotów. Próby wykonywano w rejonie wysp Isles of Sholas. We wtorek 23 maja 1939 rano w planie było zanurzenie, pływanie w położeniu podwodnym i sprawdzenie działalności napędu głównego. Na pokładzie było 5 oficerów 54 marynarzy oraz trzech pracowników stoczni, specja listów elektronicznych. Okręt miał wykonać zanurzenie awaryjne płyn do głębokości 15m w 60 sek w celu uniknięcia ataku lotniczego. Po zanurzeniu na SE od wyspy gdzie głębokość dochodziła do 15m, płynąc do rejonu, drogą radiową poinformowano stocznię o realizacji planu. O 0835 dowódca zarządził przygotowanie do zanurzenia i polecił wykonać manewr.



Statki, które poszły na dno, samoloty, które spadły z nieba, piekło płomieni  
- często pozostała tylko „poczta z katastrofy” („Katastrophenpost”)

## Milczący świadkowie ogromnej tragedii

Markus Schlesag

Elbe”



Out of the 354 Souls on Board  
LBE.” January 30, 1895.

### THE LOSS OF THE “ELBE.”

On the afternoon of January 30th a distressing rumor came to New York of a disaster happening to the North German Lloyd steamship *Elbe*, and on the 31st the terrible character of the accident was confirmed. The *Elbe* left Bremen on Tuesday afternoon, January 29th, in rather heavy weather, the wind blowing hard and the sea running high. It is reported that special vigilance was exercised by the officers so as to warn vessels to keep out of the track of the large steamer.

As well as can now be ascertained, on the morning of the 30th a steamer was seen nearing the *Elbe*, and precaution rockets were fired. But the speed of the approach and the *Elbe* was of the small loose, a large which the w place some f ship, and at a To indicate place, the stea of the Netherl then head a h were struck by or a Dutch port contact would be Sea.

The *Elbe*, after immediately. Fr tainable, her com and deliberate in the lives of his pa care for the childre time before the ship the captain's orders. two are supposedly l passengers, was picke the *Wildflower*, and bro

It is now known that a steamer plying betwe to the loss of life in the general list of passenger fully large it was. The Bremen, of cabin passeng sengers for Southampton, York and Southampton, 140; officers and crew, 155—or a total of 354. Of these only 20 are known to have been saved, so that the probable total loss of life is 334. In such a heavy sea, with the waves breaking over the small boat which weathered the storm, the escape of the twenty survivors was miraculous. It was from them that the character of the accident was obtained.



CAPTAIN KURT VON GOESSEL,  
Of the Steamship *Elbe*. From a Photograph by Falk.

Der Dampfer „Elbe“ bef

95, owej  
gu. Tym  
ampton,  
tój. To

jutach  
eryki.

30  
akże

rodu  
tały

ich  
ało

ek  
”

but 20 were saved.

Crath

See Page 126.

Sunk i







### 1. Pechowe zanurzenie

Dziesięć minut później, około 0845 usłyszano jakieś dziwne trzepotanie. Żaden ze wskaźników w centrali nie wskazywał niebezpieczeństwa, dlatego dużym szokiem była wiadomość o zatopieniu rufowej maszynowni i pomieszczenia torped. Obciążona rufa zaczęła ciągnąć okręt w dół. Opadał w miarę łagodnie na dno i ułożył się na stępce bez znacznego przechyłu z niewielkim przegłębieniem (około 11°) na rufę. Głębokościomierz wskazywał 73m. Temperatura wody wynosiła zaledwie kilka stopni powyżej 0.

Koperta z amerykańskiego op stempel okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. SCULPIN MAR 8 1939 A.M. PORTSMOUTH N.H.. Kaseton przedstawia sylwetkę op i skład kadry oficerskiej

**U. S. S. SCULPIN**



**COMMISSIONED, 16 JANUARY 1939**  
**KEEL LAID, 7 SEPTEMBER 1937**  
**NAVY YARD, PORTSMOUTH, N. H.**

COMMANDING OFFICER, LT. W. D. WILKIN, U.S.N.  
EXECUTIVE OFFICER, LT. W. E. FERRALL, U.S.N.  
ENGINEER. OFFICER, LT. (jg) B. E. WIGGIN, U.S.N.  
GUNNERY OFFICER, LT. (jg) E. DENBY, U.S.N.  
COMM. OFFICER, ENS. J. H. TURNER, U.S.N.



Pierwszym problemem było zabezpieczenie przedziałów przed zato pniem, zamknięto wszystkie zawory, wzmocniono zamknięcie włazów. Kolejno nawiązywano łączność z przedziałami. Obie silownie i przedział baterii były zalane wszyscy którzy w nich przebywali stracili życie. Nie można było uzyskać połączenia z rufowym przedziałem torpedowym, co świadczyło o praw dopodobnym zatopieniu. W centrali były 23, a w dziobowym pomieszczeniu torped 10 osób.



Koperta z amerykańskiego cztero-kominowego niszczyciela, stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt U.S.S. SEMMES MAY 23 P.M. 1939 ISLES OF SHOALS jeden z pierwszych okrętów nawodnych przybyły w rejon zderzenia. Okręt klasy Clemson bud. 1918 wyp 1215t, 95,8x9,7x2,8 v 35w załoga 101, uzbrojenie: 4x102, 3x76mm i 12 wt 533mm.

Amerykański niszczyciel klasy Clemson w morzu


Wszyscy byli przemoczeni, zziębnięci w celu oszczędzania tlenu ograniczono ruch i rozmowy. Zanieczyszczone powietrze sprawiało, że wszyscy czuli się zmęczeni, ociężali, dlatego kładziono nacisk na odpoczynek. Aparatura re generująca powietrze nie nadążała, natomiast zbiorniki z tlenem zostawiono na czarną godzinę. Jedną z możliwości wydostania się z zatopionego okrętu była ewakuacja przez wyrzutnie torpedowe z wykorzystaniem aparatów ucie czkowych zwanych „Płucami Momsena”. Każdy z członków załogi posiadał taki aparat i był przeszkolony w jego obsłudze. 5 osób z centrali przesunięto do dziobowego przedziału torpedowego. Stwierdzono, że przedział baterii jest zalewany wodą morską, i wydziela się chlor niebezpieczny dla życia.




**UNITED STATES NAVY**

**U. S. S. SQUALUS - SS-192**

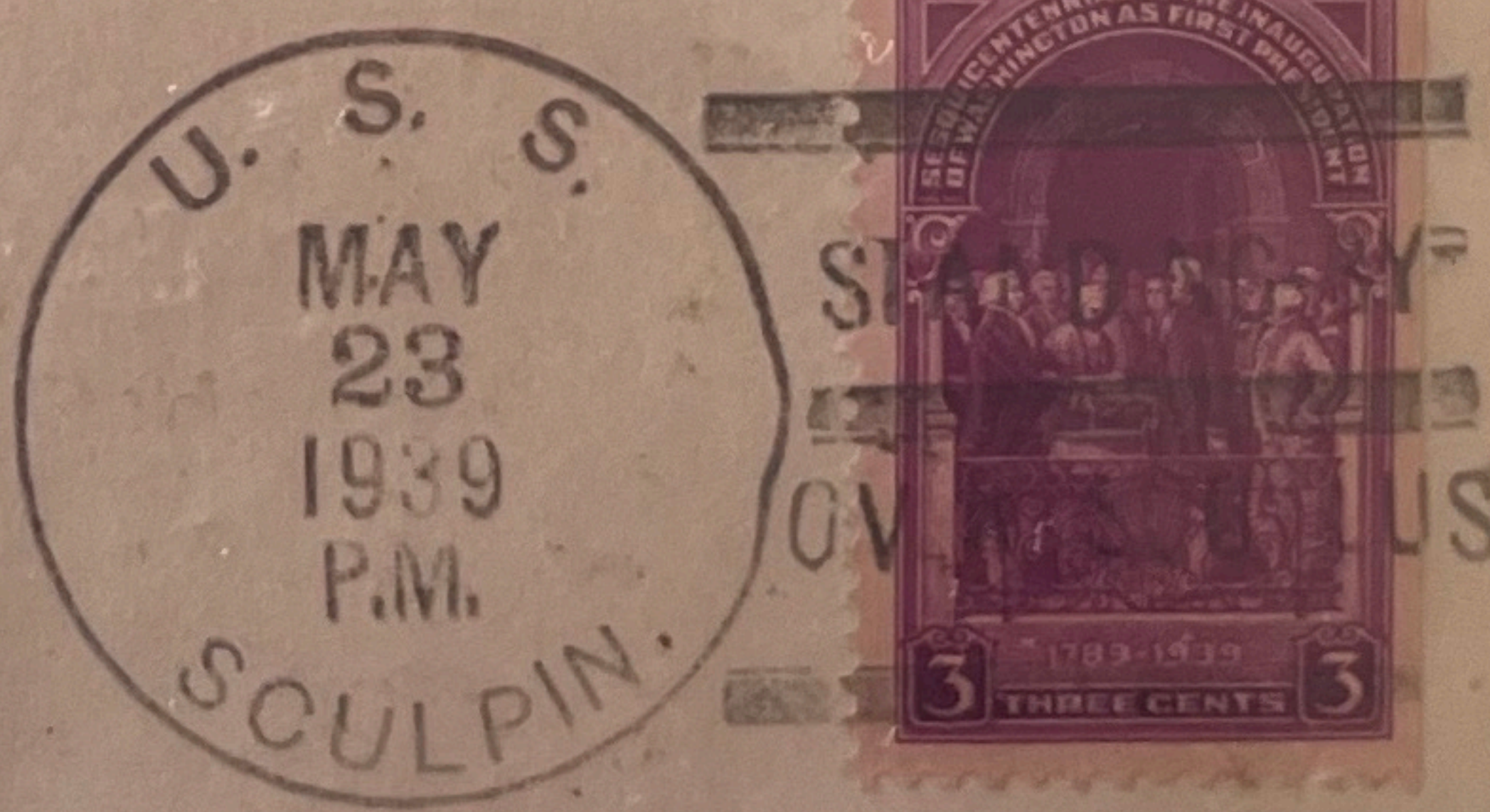
**SANK IN 240 FT. OF WATER ON A BLUE MUDDY OCEAN BOTTOM, OFF THE PORTSMOUTH COAST, NEAR THE ISLE OF SHOALS. WITH 59 MEN ABOARD.**



**U.S.S. SCULPIN - SS-191**

**SIGHTED THE RED SMOKE BOMB, DISTRESS SIGNAL. FIRED BY THE DISABLED U.S.S. SQUALUS.**

**SPONSORED BY R. C. D. - 70**



Koperta z amerykańskiego op stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. SCULPIN MAY 23 1939 P.M. STANDING OVER SQUALUS Kaseton przedstawia zatopiony okręt podwodny z wypuszczoną na powierzchnię boją ratowniczą. Pierwszy okręt podwodny skierowany do działania w rejon wysp ISLES OF SHOALS. Okręt siostrzany U.S.S. SQUALUS



## 2. Ratowanie załogi

Okręt musiał o swojej sytuacji powiadomić służby ratownicze. Z powodu dużej głębokości nie było możliwości nawiązania łączności radiowej. Wykorzystano nowy środek jakim była boja ratownicza umieszczona na otwartym pokładzie, którą można było uwolnić z centrali. Wypłynęła ona na powierzchnię, gdzie świeciła mocnym białym światłem oraz wydobywał się z niej gęsty pomarańczowy dym, wewnątrz był telefon. Boja była połączona z okrętem liną i kablem telefonicznym.



Koperta z amerykańskiego okrętu ratowniczego stempel okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON MAY 24 1939 A.M. ISLES OF SHOALS. Kaseton prezentuje sylwetkę okrętu.

Załoga miała świadomość swojego położenia. Akcja ratowania podwodniaków jaką do tej pory szczęśliwie przeprowadzono miała miejsce przy głębokości 6,5m, a tu aż 73m. Szczęśliwie do wykorzystania była komora ratownicza (dzwon ratowniczy) jaką skonstruował były dowódca okrętu podwodnego Charles „Sweede” Momsen. To nic, że była w fazie prób i nie była używana w działaniach faktycznych, ale była na USS FALCON (ASR-2) (okręt ratowniczy okrętów podwodnych). Niedługo po południu usłyszeli nad okrętem pracę śrub dwóch okrętów. Nadchodziła pomoc, niebawem ich odnajdą, zlokalizują, nawiążą łączność i wszystko dobrze się skończy.

Koperta z amerykańskiego niszczyciela. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. SEMMES MAY 24 A.M. 1939 ISLES OF SHOALS. Kaseton z sylwetką komory ratowniczej.



W trakcie pływania okrętu podwodnego ustalone są terminy seansów łączności. Jeżeli okręt nie nawiąże kontaktu jest to znak, że coś się wydarzyło. Przeważnie są to problemy techniczne, czyli niemożność nawiązania łączności. Około 1040 stwierdzono, że USS Squalus spóźni się z łącznością. Ponowiono próby nawiązania kontaktu – bezowocnie.

Kiedy stało się jasne, że USS Squalus nie może się samodzielnie wynurzyć, powołano sztab mający za zadanie w pierwszej kolejności ratować ludzi, a w dalszym wydobycie zatopiony wrak. Na ratowanie ludzi czasu było niewiele ponieważ rozbitkowie przebywali na głębokości 73m. Dowódcą zespołu został admirał C.W. Cole. W skład sztabu wchodził: kpt. Greenlee, Edwards, kmdr Mckee, McCann, kmdr por. Tusler, Sackett, Momsen, por. Morrison, Yarbrough, Behenke, Willmon oraz Barron. Jako okręt flagowy wyznaczono U.S.S. “BROOKLYN”



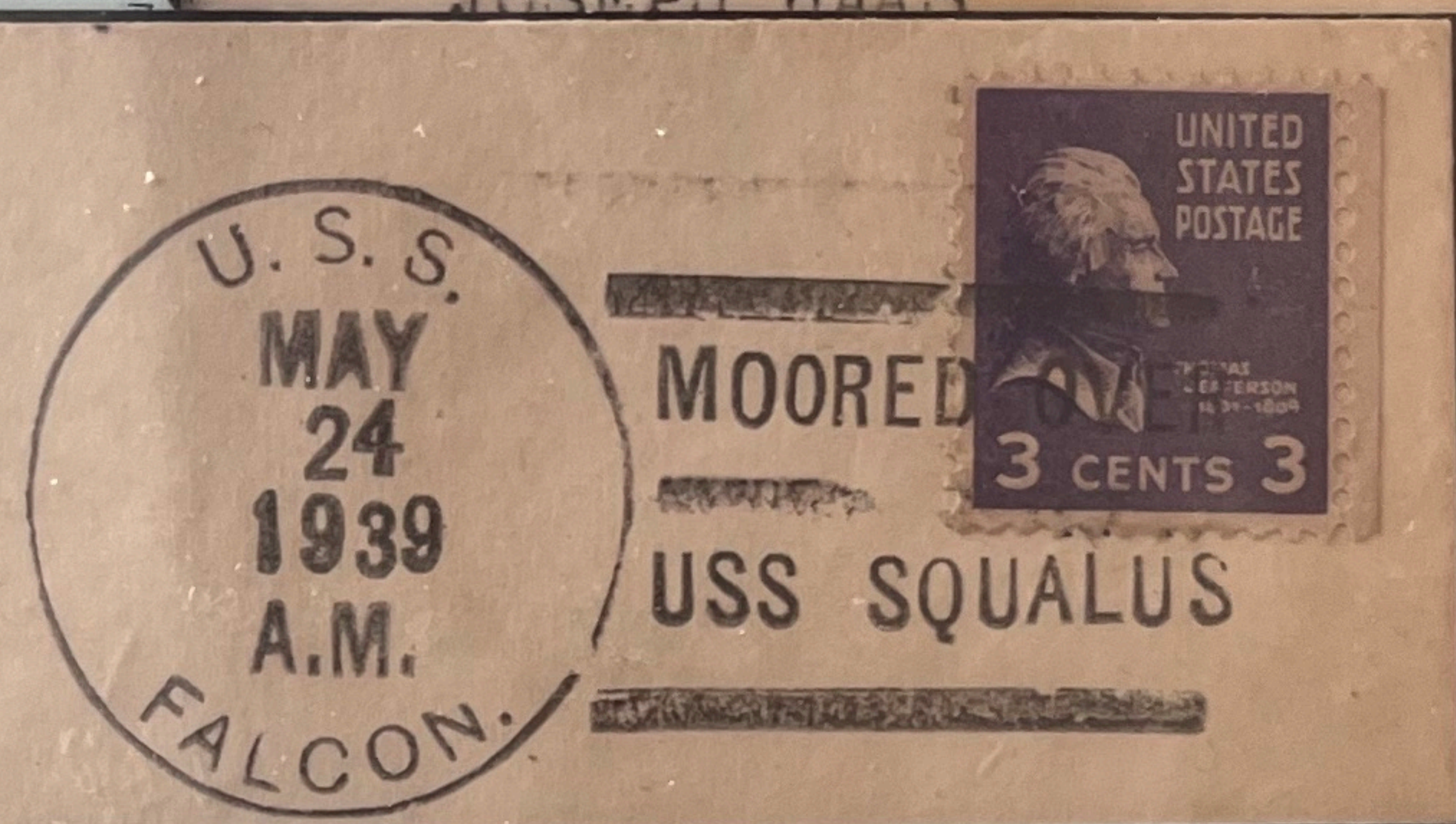
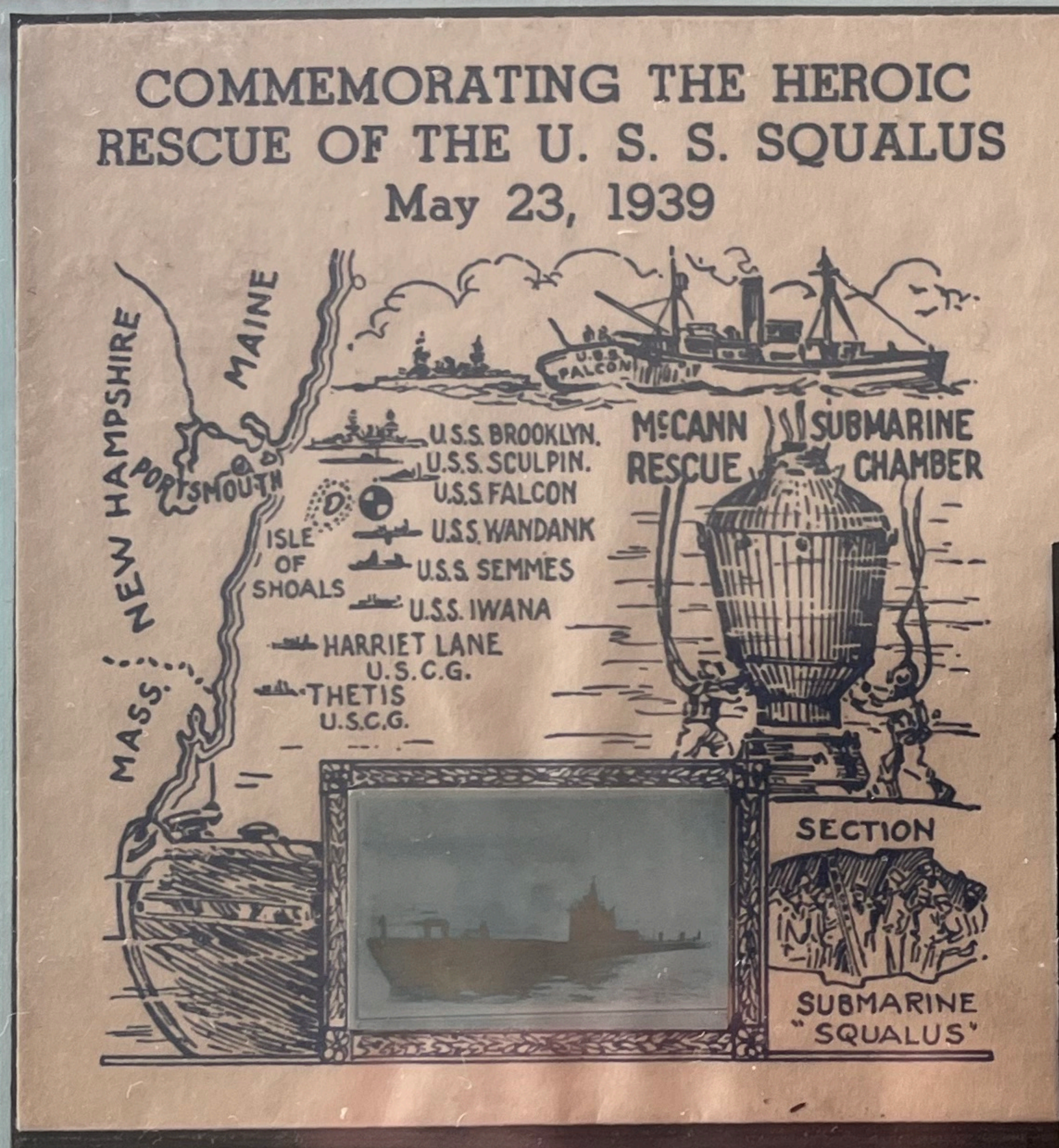
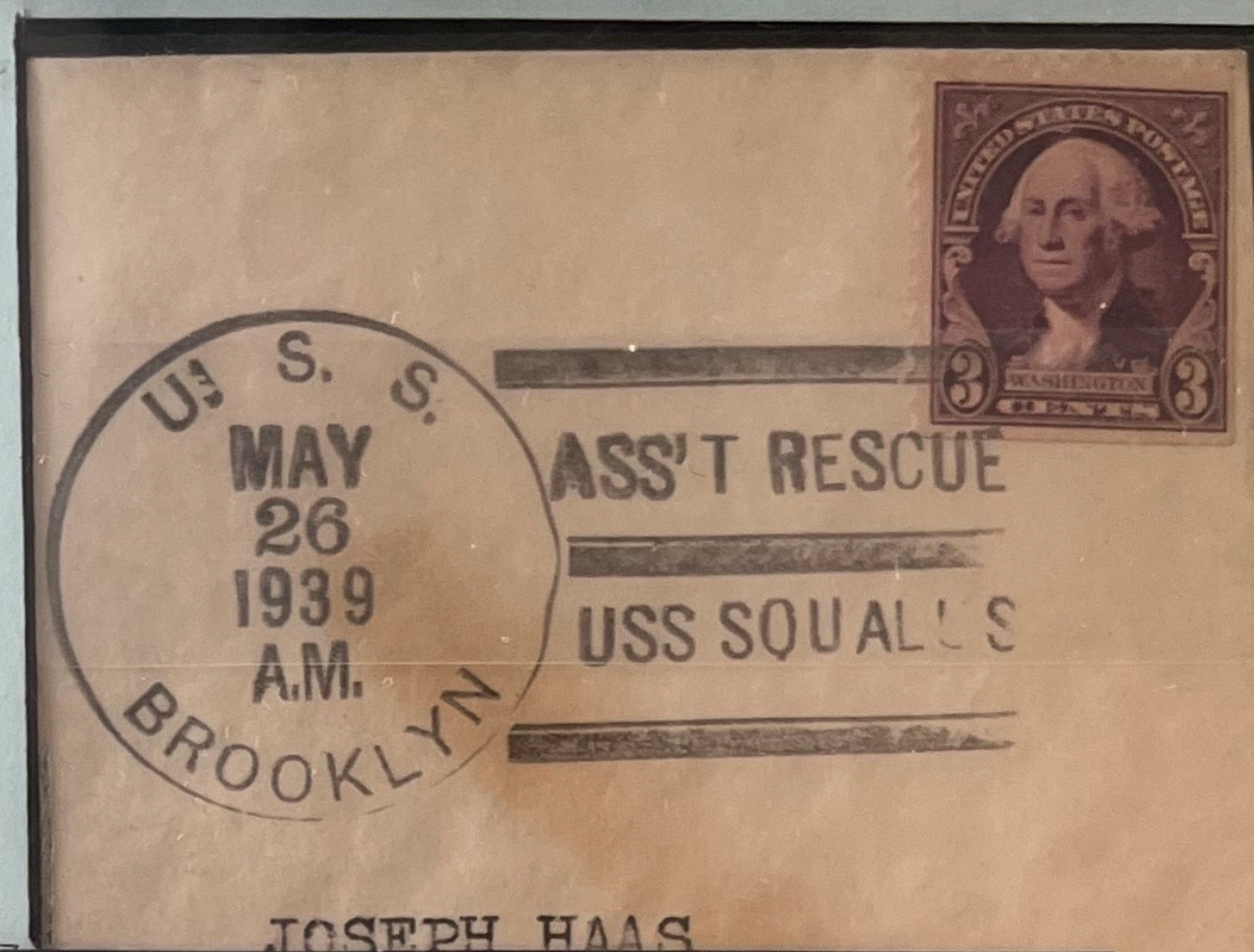
## 2. Ratowanie załogi

W tej niepewnej sytuacji dowództwo zarządziło ALARM. Bliźniaczy okręt podwodny U.S.S. „SCULPIN” o godz. 1130 opuścił stocznice i udał się w rejon działań Squalusa, z zadaniem odnalezienia boi ratowniczej i nawiązania łączności z zatopionym okrętem. W rejon wysp Isles of Shoals został skierowany U.S.S. „FALCON” okręt do ratowania okrętów podwodnych z ekipą nurków i niezbędnym sprzętem.

Problemem okazało się dokładne określenie pozycji zatopionego okrętu. Około 1241 „SCULPIN” melduje o zauważeniu pomarańczowego dymu i kieruje się w jego stronę. W rejon zdarzenia udają się holowniki USS „PENACOOK” i „WANDANK”. „SCULPIN” zgłasza odnalezienie boi ratowniczej ze „SQUALUSA” na pozycji  $\phi$  42°53'N i  $\lambda$  070°37'W w odległości 4,75 mili od pozycji zanurzenia.

Koperta z amerykańskiego lekkiego krążownika. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. BROOKLYN MAY 26 1939 A.M. ASS'T RESCUE USS SQUALUS. Bud. 1937r. wyp. 12207t. 184,4x18,8x7,3m, v 33,6w, załoga 1300, 15x152, 8x127, 8x12,7mm, dwa wodnosamoloty. Numer burtowy CL - 40

Koperta z amerykańskiego okrętu ratowniczego. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON MAY 24 1939 A.M. MOORED OVER USS SQUALUS kaseton ciemnoniebieski z sylwetką okrętu ratowniczego, opuszczoną komorą do ratowania załóg zop, pracującymi nurkami, listą okrętów uczestniczących w operacji i zdjęciem op.



Dowódca U.S.S. „SCULPIN” melduje o nawiązaniu łączności przez telefon zamontowany w boi ratowniczej z U.S.S. „SQUALUS”. Rozmowa trwała około dwóch minut, prowadzili ją por. J.C. Nichols i dowódca por. O.F. Naquin. Uzyskano bezpośrednio informacje o sytuacji na okręcie, stratach, uszkodzeniach i niemożności samodzielnego wynurzenia. Łączność z okrętem utracono, bo zerwał się kabel telefoniczny.

Postanowiono, że metodą trałowania przeszukane zostanie dno w celu dokładnego określenia położenia zop. Brały w tym udział holowniki: Chandler, Penacook, Wandak, USCG 991, 158 oraz 409. Penacookowi udało się zaczepić w trakcie trałowania kotwiczka o jakiś element zatopionego okrętu.



Wykorzystując urządzenia do łączności podwodnej utrzymywano łączność z okrętem wysyłając informacje alfabetem Morse'a. Squalus odpowiadał jedno uderzenie młotkiem w kadłub to była kropka, a dwa szybko po sobie następujące to była kreska. Jednostki pływające sukcesywnie się wymieniały. Dowoziły w rejon ekipy nurków, sprzęt do nurkowania, butle z czynnikami oddechowymi oraz ekipę kierującą operacją. Okręt ratowniczy U.S.S. „FALCON” spodziewany był rano. Załoga Squalusa musiała spędzić noc w zatopionym okręcie.

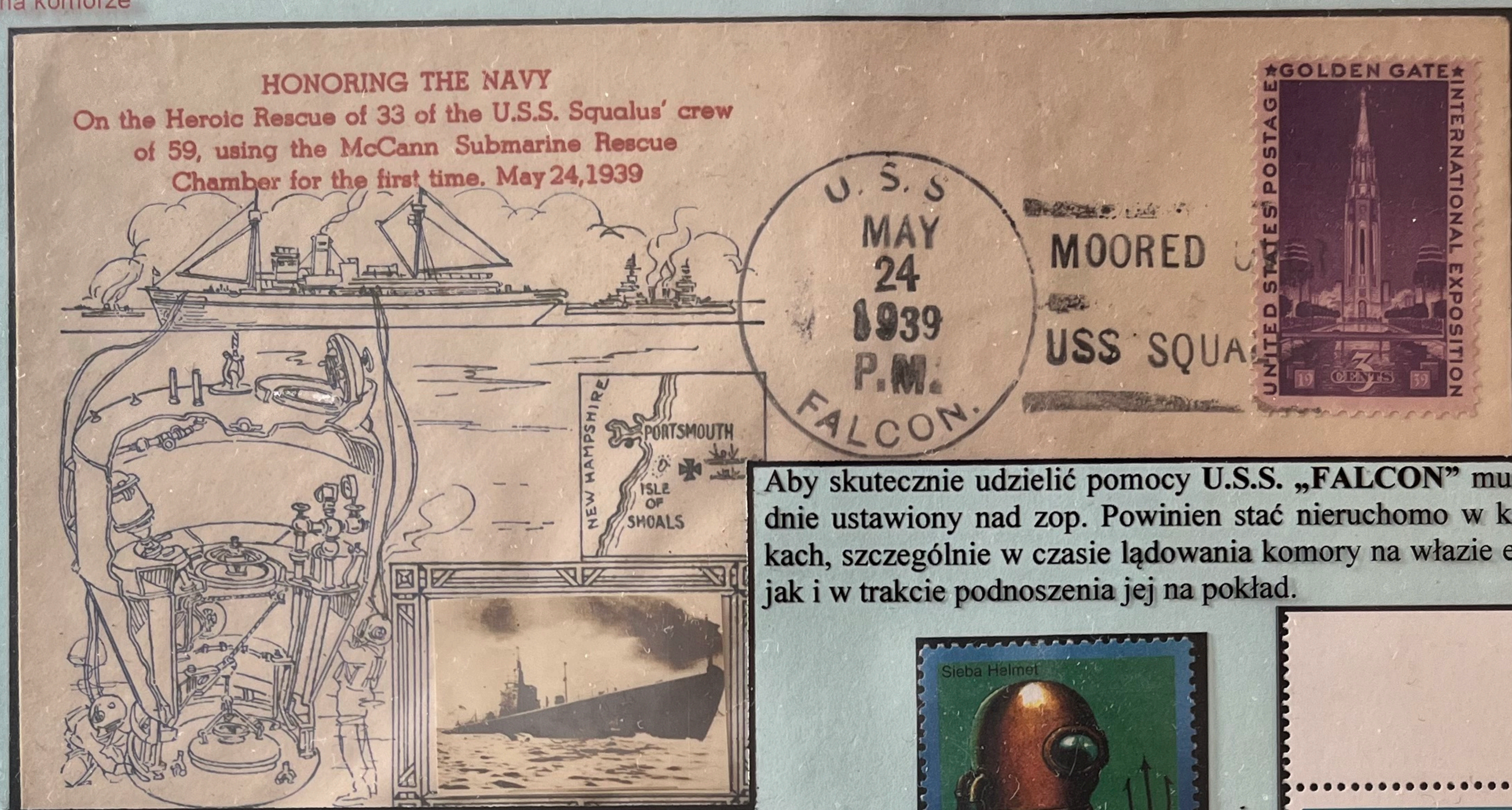
Koperta z amerykańskiego op. Stempel okrętowy czarny okrągły txt: U.S.S. SCULPIN MAY 24 1939 P.M. 33 SAVED SQUALUS. Kaseton czarny w formie wieńca z listą uczestników operacji.



## 2. Ratowanie załogi

Problemem było nurkowanie. Oddychanie powietrzem na tak dużej głębokości utrudniało wykonanie zadań i zagrażało zdrowiu nurków. Postanowiono, że nurkowie będą oddychali mieszankami helowo-tlenowymi (nurkowanie na mieszankach było w trakcie prób). Do działań wyznaczono Eksperymentalną Jednostkę Nurków pod dowództwem kmdr C. B. Momsena. Ekipa wodnosamolotem dostarczona została do Portsmouth o 1930.

Koperta z amerykańskiego okrętu ratowniczego. Stempel okrętowy czarny okrągły txt: U.S.S. FALCON MAY 24 1939 P.M. MOORED OVER USS SQUALUS. Kaseton kolorowy przedstawia USS Falcon z opuszczoną na zop komorą ewakuacyjną, pracujących nurków oraz zdjęcie USS Squalus. Błędem jest otwarty górny właz na komorze



Aby skutecznie udzielić pomocy U.S.S. „FALCON” musiał być dokładnie ustawiony nad zop. Powinien stać nieruchomo w każdych warunkach, szczególnie w czasie lądowania komory na włazie ewakuacyjnym jak i w trakcie podnoszenia jej na pokład.

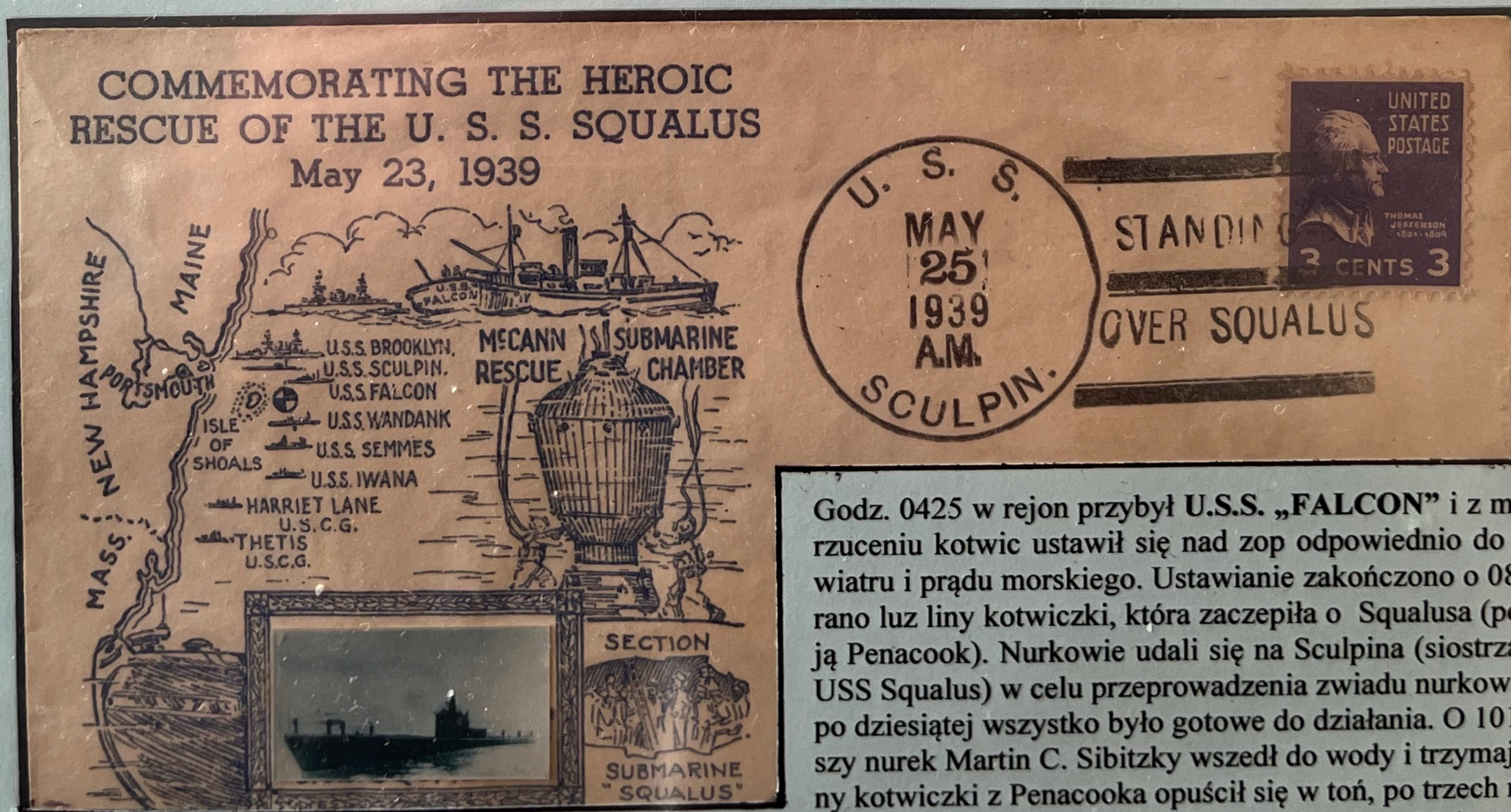
Nurek: klasyczny zwany ciężkim ubrany w szczelny skafander hełm, pelerynę ciężarki piersiowe, pas kroczny i zwykły, buty nurkowe. Masa wyposażenia zasadniczego od 81-92kg. Powietrze dostarczane węzami, łączność kablowa. Masa kompletu sprzętu z węzami, linami i kablem 100m wynosi około 300kg.

Planowano przeprowadzić ewakuację załogi U.S.S. „SQUALUS” wykorzystując komorę do ratowania załóg zop. Była ona w fazie prób i znajdowała się na pokładzie U.S.S. „FALCON”. Do obsługi komory i prawidłowego osadzenia jej na włazie zop potrzebna była duża liczba nurków pracujących na mieszankach helowo-tlenowych.

Odrzucono metodę szasowania zbiorników balastowych, ponieważ nie znano przyczyny wypadku. Zaniechano ratowania załogi z wykorzystaniem aparatów uciezkowych ponieważ były przeznaczone do 70m.



Koperta z amerykańskiego okrętu ratowniczego op. txt: U.S.S. SCULPIN MAY 25 1939 A.M. STANDING OVER SQUALUS. Kaseton przedstawia okręt ratowniczy opuszczający komorę ratowniczą na zop. Wymienia okręty uczestniczące w operacji. Sytuuje miejsce zdarzenia. Zawiera zdjęcie USS SQUALUS



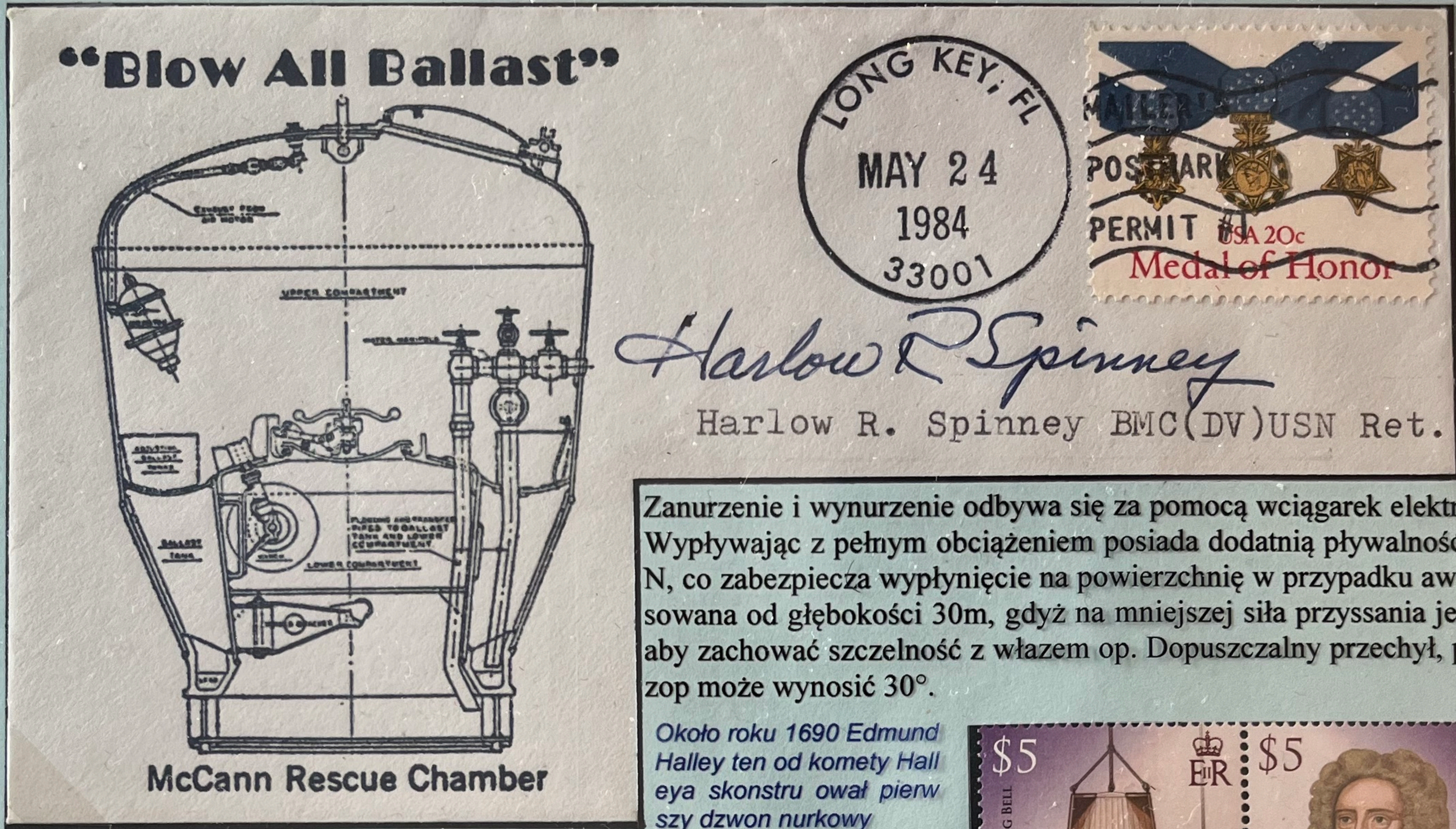
Godz. 0425 w rejon przybył U.S.S. „FALCON” i z marszu, po rzuceniu kotwic ustawił się nad zop odpowiednio do kierunku wiatru i prądu morskiego. Ustawianie zakończono o 0840. Wybrano luz liny kotwiczki, która zaczepiła o Squalusa (pozostawiła ją Penacook). Nurkowie udali się na Sculpina (siostrzany okręt USS Squalus) w celu przeprowadzenia zwiadu nurkowego. Tuż po dziesiątej wszystko było gotowe do działania. O 1014 pierwszy nurek Martin C. Sibitzky wszedł do wody i trzymając się liny kotwiczki z Penacooka opuścił się w toń, po trzech minutach

był na pokładzie zop. Miał przygotować rejon wokół dziobowego włazu ewakuacyjnego, żeby nic nie przeszkadzało w swobodnym dokowaniu komory ratowniczej. Okazało się, że U.S.S. „SQUALUS” ma trym na rufę 7°. Załoga Squalusa słyszała kroki nurka na pokładzie okrętu. Pomoc była o wyciągnięcie ręki.



**2. Ratowanie załogi**

Komora (dzwon) ratownicza McCann'a przeznaczona do ratowania załóg zop. Osadza (dokuje) się ją na pierścieniu osadczym włazu okrętu. Zbudowana jest z przedziału mieszkalnego, przedziałka oddzielonego włazem, śluzi i zbiorników balastowych. Posiada wyporność około 90 kN, prędkość zanurzenia 9 -11 m/min i może przyjąć do 8 osób. Jest to cylinder o wysokości 4m, szer.2,2m i ciężarze około 10t. Zasilana energią elektryczną dostarczaną wodoszczelnymi przewodami, powietrze do wentylacji i szasowania balastów doprowadza się z powierzchni wężami.



Zanurzenie i wynurzenie odbywa się za pomocą wciągarek elektrycznych. Wy wypływając z pełnym obciążeniem posiada dodatnią pływerność około 4,5 kN, co zabezpiecza wypłynięcie na powierzchnię w przypadku awaryjnym. Sto sowana od głębokości 30m, gdyż na mniejszej siła przysiania jest zbyt mała, aby zachować szczelność z włazem op. Dopuszczalny przechył, przegłębienie zop może wynosić 30°.

Około roku 1690 Edmund Halley ten od komety Halleya skonstruował pierwszy dzwon nurkowy

Koperta upamiętniająca wydarzenia z 24 maja 1939r. W 45 rocznicę ratowania załogi zop. Stempel czarny okrągły txt: LONG KEY FL MAY 24 1984 33001. Kaseton prezentuje komorę ratowniczą McCanna. Autograf nurka H. R. Spinney

Komora McCanna wzorowana na dzwonie nurkowym, który ułatwia prace nurkom. Stanowi dla nich podwodną bazę. Opuszczany windą elektryczną, węzami dostarczane jest powietrze do oddychania. W użyciu są dzwony suche i mokre. Nurkowie w dzwonie przygotowują się do zejścia do wody. Po wykonaniu zadania wracają do dzwonu i przechodzą wstępną dekompresję. Dzwon na powierzchni ustawiany jest na komorze dekompresyjnej, do której przechodzą nurkowie i w niej prowadzona jest dalsza dekompresja.



**БЪЛГАРСКИ ПОДВОДНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ В ЧЕРНО МОРЕ**



НР БЪЛГАРИЯ 1 лев · поща



Współczesny dzwon nurkowy

1240 komora dokuje na włazie okrętu podwodnego. Rozpoczyna się otwieranie zaworów, wyrównywanie ciśnienia. Od 1247 trwa ewakuacja załogi. Jednocześnie prowadzona jest wentylacja okrętu oraz dostarczony jest prowiant. Umożliwi to przetrwanie do momentu ewakuacji. Przyjęto na pokład komory siędem osób. 1256 zamknięto wszystkie zawory i rozpoczęto transport na powierzchnię. O 1342 pierwszy uratowani są na USS Falcon. Kolejne dwie wyprawy komory do zatopionego okrętu przebiegły bezproblemowo. Zdołano ewakuować 24 osoby.

Jako ostatni o godz. 1951 opuszcza okręt dowódca por. Naquin. W trakcie wynurzenia następuje zablokowanie jednej z lin. Nurkowie schodzą w celu usunięcia usterki, konieczne jest opuszczenie komory na dół. Kolejni nurkowie wymieniają linę, ale sytuacja się nie zmienia. Kmdr Momsen decyduje o wypłynięciu komory na powierzchnię poprzez powolne szasowanie balastu. Ostatni marynarze ze Squalusa lądują na pokładzie USS Falcon 25 maja o godz. 0038. Trzydzieści dziewięć godzin trwała niepewność tych, którzy przeżyli. Piąte i ostatnie opuszczenie komory ratowniczej na rufowy właz ratowniczy potwierdza całkowite zalanie rufowego przedziału torpedowego i niemożność zachowania kogokolwiek przy życiu.



### 3. Wydobycie wraku

Zakończono sukcesem operację ratowania ludzi. Zapadła decyzja o wydobyciu wraku w celu poznania przyczyn tragedii i uniknięcia ich w budowie kolejnych okrętów. Dużym argumentem była możliwość odzyskania okrętu i przywrócenie go do sprawności. O ile w przypadku ewakuacji marynarzy najważniejszy był czas, w operacji podnoszenia wraku nie miał on tak dużego znaczenia.

Koperta z amerykańskiego okrętu ratowniczego okrętów podwodnych stempel czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON MAY 26 1939 P.M. ISLE OF SHOALS. Okręt pozostał w rejonie zop i szykował się do wykonania kolejnego zadania: podniesienia wraku z dna. Wybudowany w 1918r jako trałowiec klasy Lapwing o numerze burtowym AM-28. wyp. 965t, 57x10,8x3,8m, v 14w, uzb.: 2x76mm. 12.03.1929 przemianowany na okręt ratowniczy okrętów podwodnych z numerem burtowym ASR-2

Dowódcą operacji został admirał C.W. Cole, oficerem ratownikiem por. F.A. Tusler. U.S.S. „FALCON” pod dowództwem por. G.A. Sharpa stanowił platformę roboczą /bazę/. Przez następne trzy miesiące trwały prace zmierzające do wydobycia wraku, a był to kadłub o długości ponad 94m, wadze 1450t oddalony od brzegu o 15 mil morskich i leżący na głębokości 73m.

Przed nurkami szczególnie trudne zadanie, wydobycie kadłuba zatopionego okrętu podwodnego z głębokości 73m. Nurkowanie na mieszkankach jeszcze nie bardzo wdrożonych i sprawdzonych, duży wysiłek fizyczny, długi czas postoju na stacjach dekompresyjnych, nie najlepsze warunki socjalne.

Kompletny ekwipunek nurka ciężkiego od dychającego mieszkankami waży około 100 kg, masa kompletu sprzętu z węzami linami, kablami około 300m waży ponad 400 kg.



Koperta z amerykańskiego lekkiego krążownika, stempel okrągły, czarny txt: U.S.S. BROOKLYN MAY 30 1939 A.M. MEMORIAL DAY STANDING BY. Okręt pozostał w rejonie pełniąc rolę okrętu flagowego do 03.06.1939r.



Nurek pod wodą musi wykonywać różne prace. Przeważnie są to prace ciężkie, fizyczne utrudnione dużym ciśnieniem wody, bardzo męczące. Jedną z lżejszych jest spawanie lub cięcie metali pod wodą.

Rozważano dwa sposoby podniesienia kadłuba. Pierwszy to usunięcie wody z zalanych przedziałów i pompowanie powietrzem z zewnątrz okrętowych zbiorników balastowych. Wrak powinien odzyskać dodatkia wyporność i wypłynąć na powierzchnię.

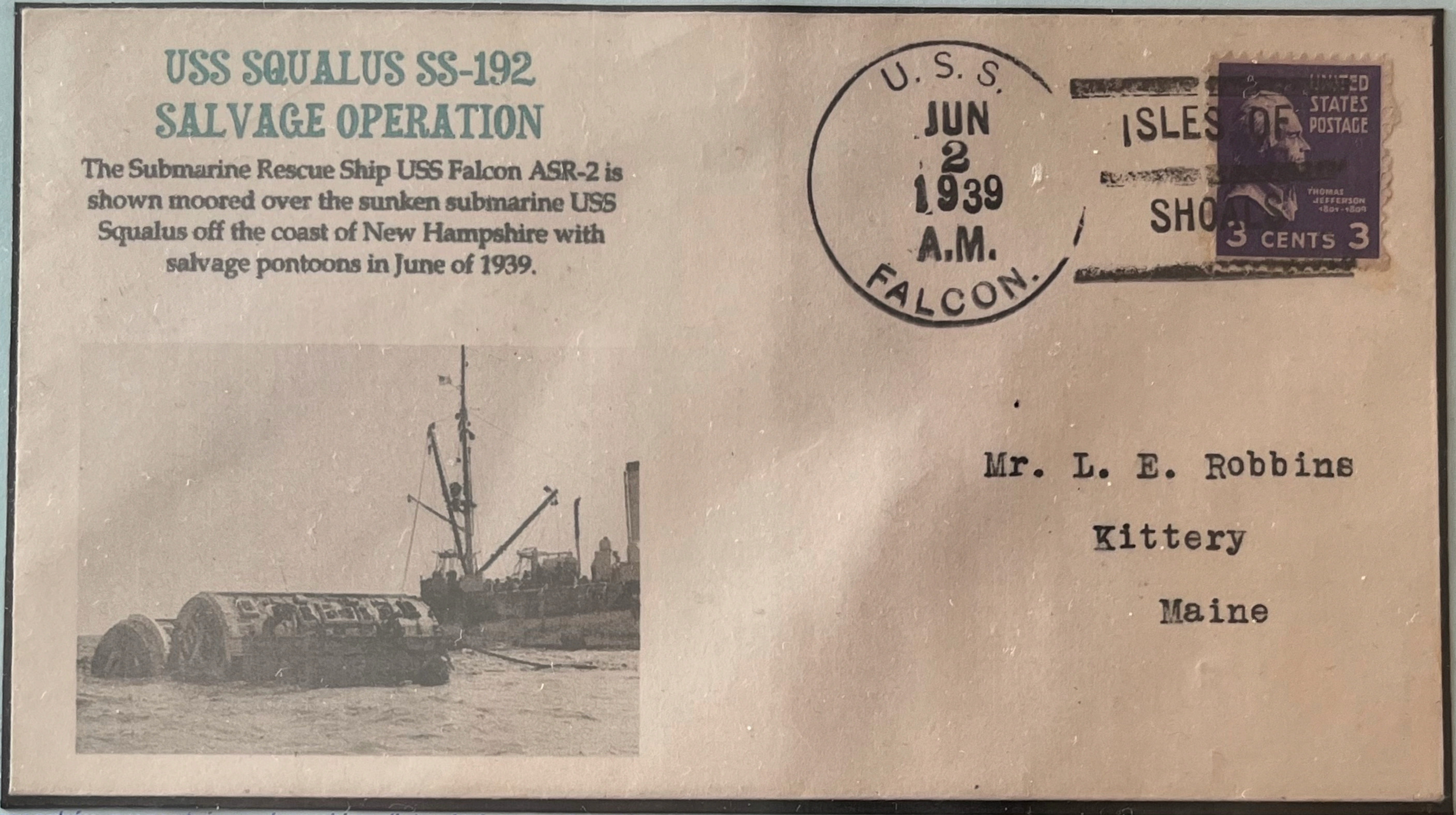
Drugi polegał na wykorzystaniu pontonów wypornościowych zatopionych i zamocowanych do kadłuba wraku. Usuwając z nich sprężonym powietrzem wodę, odzyskują pływerność i wypływają na powierzchnię wydobywając zatopiony kadłub.



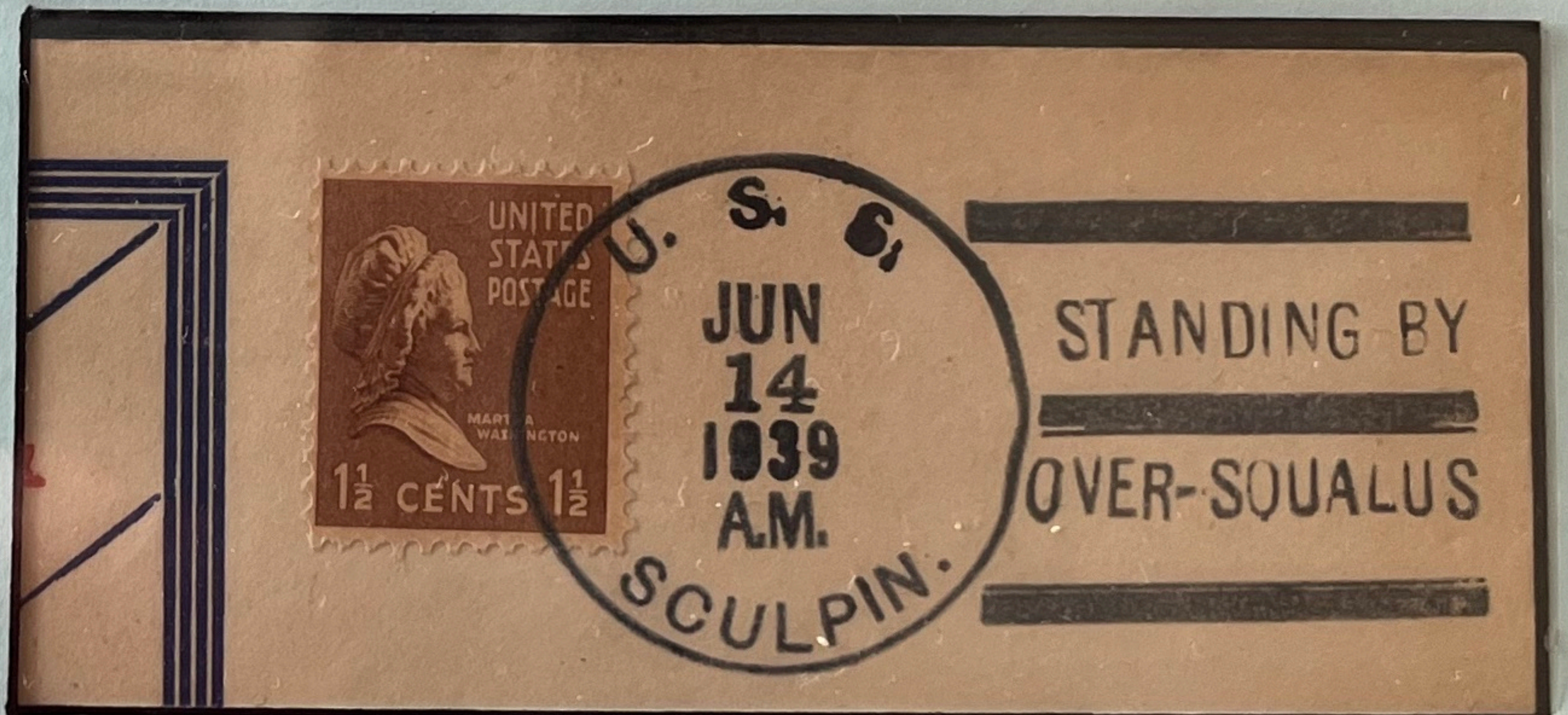
**3. Wydobycie wraku**

Przedsięwzięcie nie mające precedensu, jeszcze nikt w świecie nie przeprowadził operacji wydobycia zatopionego okrętu podwodnego z głębokości 73m. Wykorzystanie mieszanek do ratowania ludzi z zatopionego okrętu było wyższą koniecznością, wtedy liczył się czas. Natomiast podniesienie wraku nie było operacją pilną, ale też nie można było zwlekać. Analizując dotychczasowe akcje, zebrane doświadczenia oraz biorąc pod uwagę brak informacji o przyczynie katastrofy postanowiono wykorzystać pontony wypornościowe oraz wewnętrzny system balastowy okrętu podwodnego.

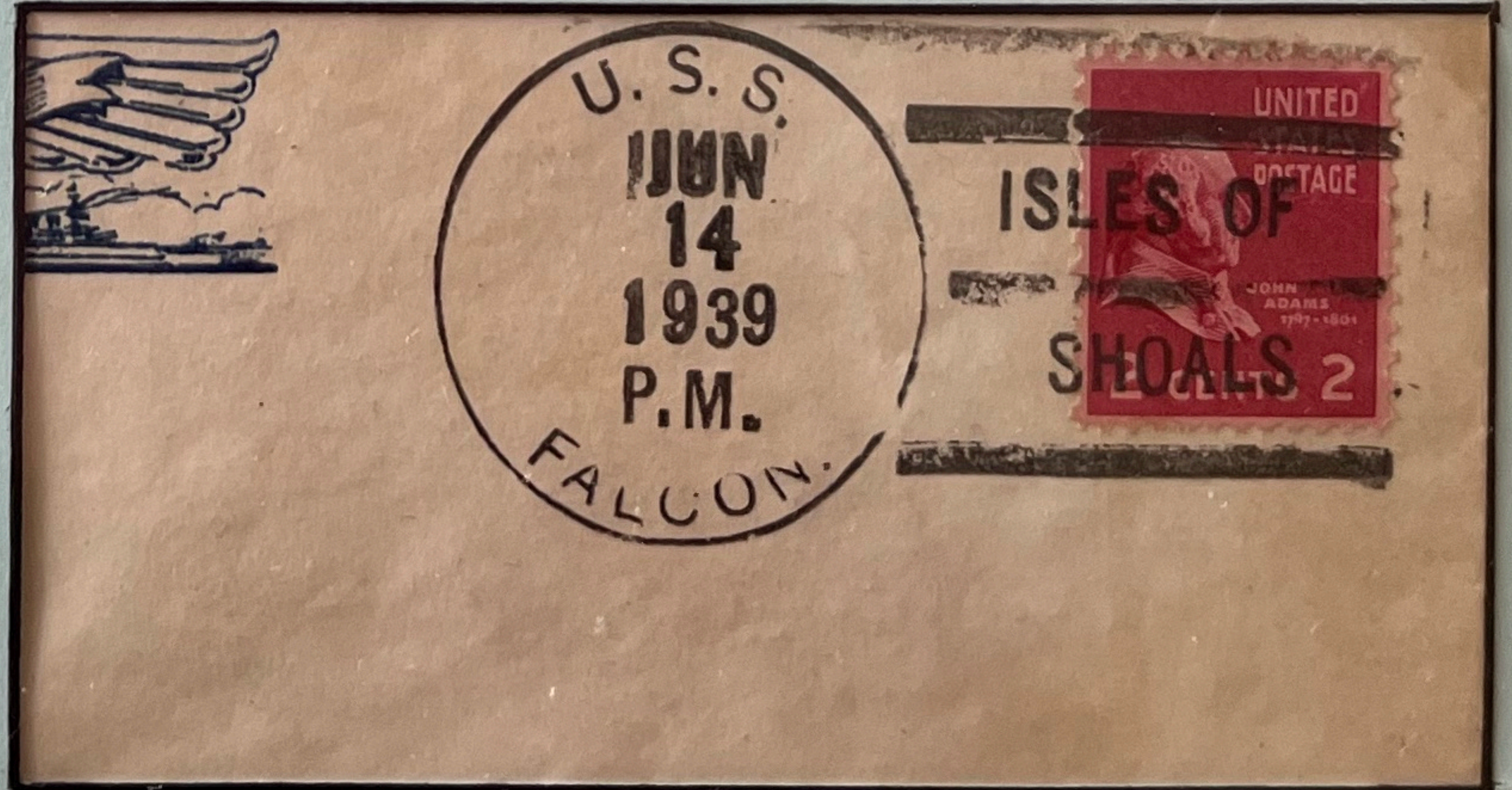
Koperta z amerykańskiego okrętu U.S.S. FALCON stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S FALCON JUN 2 1939 A.M. ISLES OF SHOALS. Zdjęcie kasetonu przedstawia okręt ratowniczy i przygotowanie pontonów wypornościowych do zanurzenia, ustawienia i zamocowania do zop.



Zeszytik znaczków prezentujący skrzynki na listy. Jedną z nich stanowi helm nurka klasycznego



Koperta z amerykańskiego okrętu podwodnego U.S.S. SCULPIN przebywającego od pierwszego dnia zdarzenia do końca operacji wydobycia wraku. Stempel poczty okrętowej czarnej, okrągły txt: U.S.S. SCULPIN JUN 14 1939 A.M. STANDING BY OVER-SQUALUS



Koperta z okrętu ratowniczego okrętów podwodnych U.S.S FALCON. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON JUN 14 1939 P.M. ISLES OF SHOALS

Do dyspozycji było 58 nurków. Ze względu na dużą głębokość nurek mógł na dnie pracować około 15 minut. Rozpoczęto wstępne prace nurkując na powietrzu. Rozpoczęto gromadzenie składników potrzebnych do wykonania mieszanek oddechowych. Konieczne było dostarczenie pontonów wypornościowych wraz z osprzętem, dużej ilości sprzętu do nurkowania i sprężonego powietrza.



### 3. Wydobycie wraku

Chcąc uniknąć niekontrolowanego wypłynięcia kadłuba na powierzchnię, zdecydowano wydobyc wrak w trzech etapach. W pierwszym planowano podnieść kadłub o około 27m i przeholować go 1,5 mili (w toni) na płytszą wodę i położyć na dnie. W drugim etapie okręt należało podnieść o dalsze 27m i przeholować 5 mil w rejon gdzie jest twarde piaszczyste dno i głębokość około 14m. Ta głębokość umożliwiała prowadzenie wszystkich prac nurkowych z wykorzystaniem powietrza do oddychania pod wodą. Z tej pozycji miał nastąpić ostateczny atak na wydarciu wraku USS Squalus z głębin morskich i holowanie do stoczni na oględziny i remont.



Szwedzi w 1961r wykorzystali pomysł i doświadczenia zebrane przy wydobywaniu wraku U.S.S. SQUALUS w operacji podnoszenia z dna okrętu „VASA”

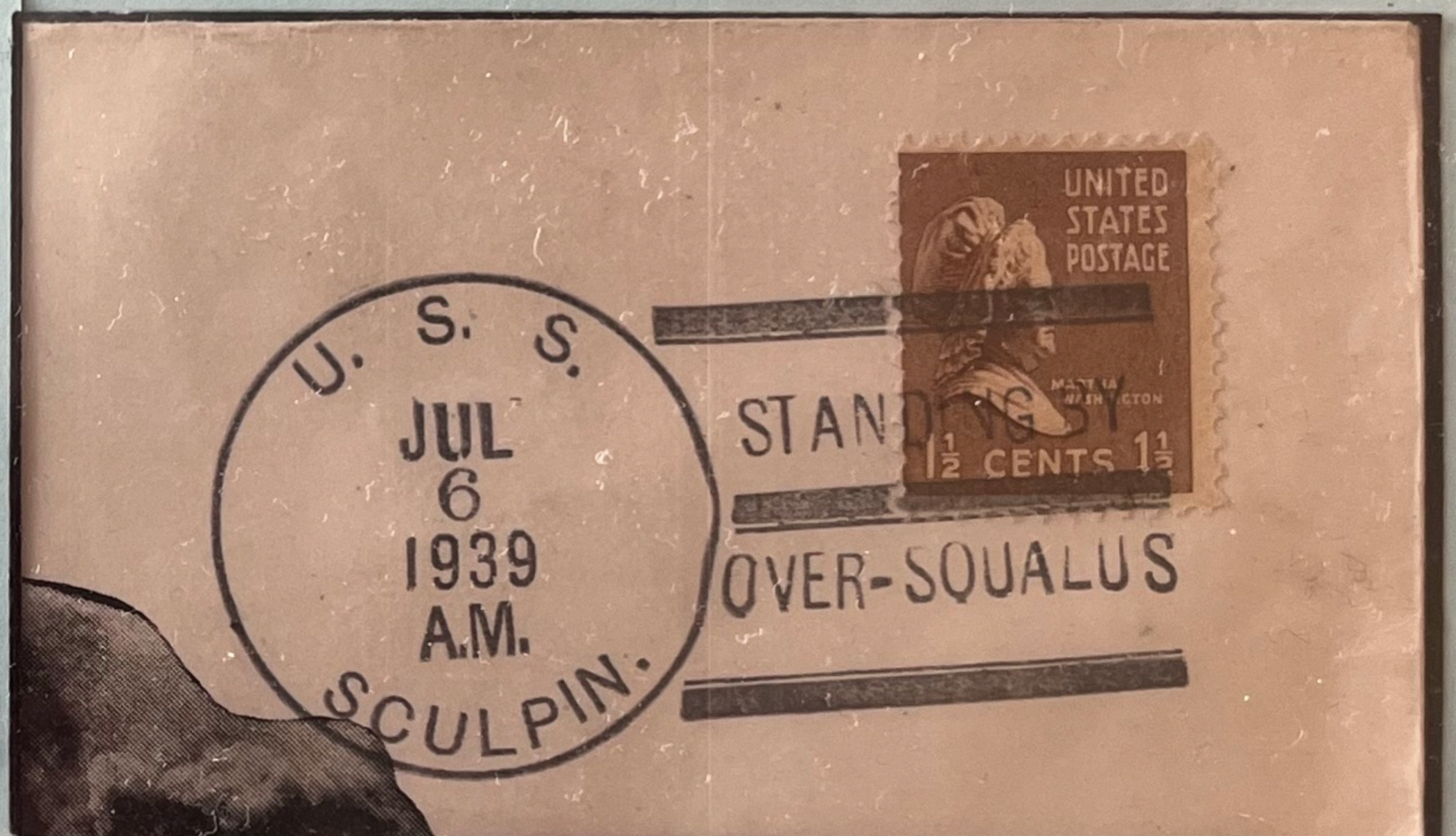


Kompletnie ubrany nurek klasyczny (ciężki) schodzi do wody po trapie, chwytając linę opustową (opustówkę) wykonuje zanurzenie kontrolne, o jego wynikach melduje prowadzącemu nurkowanie i na jego polecenie wykonuje zanurzenie naciągając głową zawór upustowy. Ze skafandra przez hełm uchodzi powietrze, nurek staje się cięższy i pogrąża się w toni. Wążem cały czas jest dostarczane powietrze. Jeżeli jest go za dużo, melduje kierującemu, wówczas na zaworach jest zmniejszane ciśnienie.

Koperta z okrętu ratowniczego okrętów podwodnych. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON JUN 16 1939 P.M. ISLES OF SHOALS



List z okrętu podwodnego asystującego w operacji wydobywania wraku. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. SCULPIN JUL 6 1939 A.M. STANDING BY OVER-SQUALUS



### UNITED STATES NAVY

#### SALVAGING U.S.S. SQUALUS

JULY 13TH. 1939



AFTER SEVEN WEEKS OF HARD WORK, THE U.S.S. SQUALUS WAS RAISED 85 FEET FROM THE OCEAN BOTTOM, READY TO BE TOWED TO SHALLOWER WATERS. SOMETHING WENT WRONG AND SUDDENLY THE SUBMARINE BURST TO THE SURFACE FOR A FEW SECONDS AND THEN SANK TO THE BOTTOM.



SHOALS N H

Koperta z amerykańskiego okrętu ratowniczego. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON JUL 13 1939 P.M. ISLES OF SHOALS. Kaseton kolorowy przedstawiający wyrzucony na 10m dziób okrętu podwodnego podczas pierwszej próby wydobywania wraku. Napis: USN ratowanie U.S.S. Squalus lipiec 13 1939r. Po siedmiu tygodniach ciężkich prac wrak USS Squalus wstaje z dna morskiego, gotowy do przeholowania na płytką wodę. Coś poszło nie tak, nagle po kilku sekundach wrak ponownie zanurza się w toni. Morze nie łatwo oddaje swoje ofiary.

Przygotowania do pierwszego podnoszenia trwały pięćdziesiąt dni. W tym czasie nurkowie pod kadłubem zatopionego okrętu wydrążyli w dnie tunele i przeciągnęli pod nim grube stopy (liny, lub łańcuchy). O ile dziób okrętu był lekko osadzony na dnie to rufa leżała głęboko w niebieskim mule. Do pontonów podłączono węże podłączone do butli z powietrzem wysokiego ciśnienia. Pontony zatopiono ustawiając je przy zop i mocując do stropów. Dwa pontony ustawiono w toni nad wrakiem na głębokości około 46m. Miały one pierwsze wypłynąć na powierzchnię dając sygnał do rozpoczęcia holowania zestawu na płytszą wodę. 29 czerwca usunięto wodę i 360 t oleju napędowego z zatopionego okrętu. Pogorszenie pogody przerwało dalsze prace.



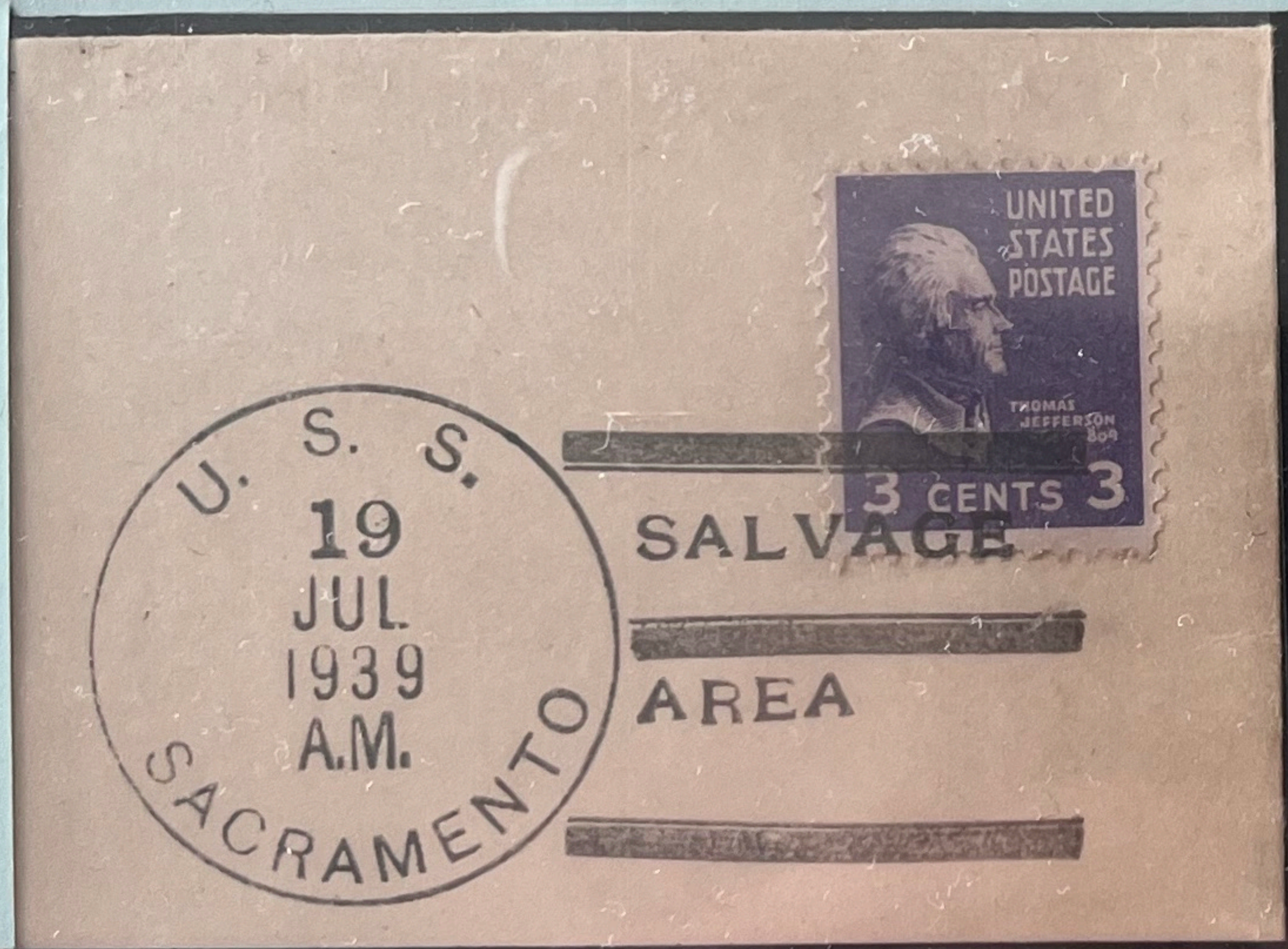
### 3. Wydobycie wraku

13 lipca rozpoczęto operację wydobycia kadłuba USS Squalus. Rozpoczęto pompować powietrze do pontonów i jednego zbiornika balastowego okrętu podwodnego. Kiedy kadłub długo się nie ruszał rozpoczęto szasować drugi zbiornik balastowy. Nagle wrak drgnął i jak szalony ruszył do góry na powierzchnię. Nic nie mogło go zatrzymać.



List z amerykańskiej kanonierki U.S.S. SACRAMENTO (PG-19) uczestnika operacji wydobycia wraku. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U. S.S. SACRAMENTO 14 JUL 1939 A.M. SALVAGE AREA. Kaseton prezentuje sylwetkę okrętu. Txt: USS SQUALUS SS-192 OPERACJA RATUNKOWA. Bud. 1914, wyp. 1448t, 68,9x12,5x3,8m v 12w, załoga 171 marynarzy, uzb.: 3x100mm.

Koperta z kanonierki, stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. SACRAMENTO 19 JUL 1939 A.M. SALVAGE AREA



Ciężka praca nurka



pto Marítimo



Koperta z amerykańskiego okrętu. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON JULI 19 1939 A.M. ISLES OF SHOALS. Kaseton granatowy ze zdjęciem okrętu podwodnego

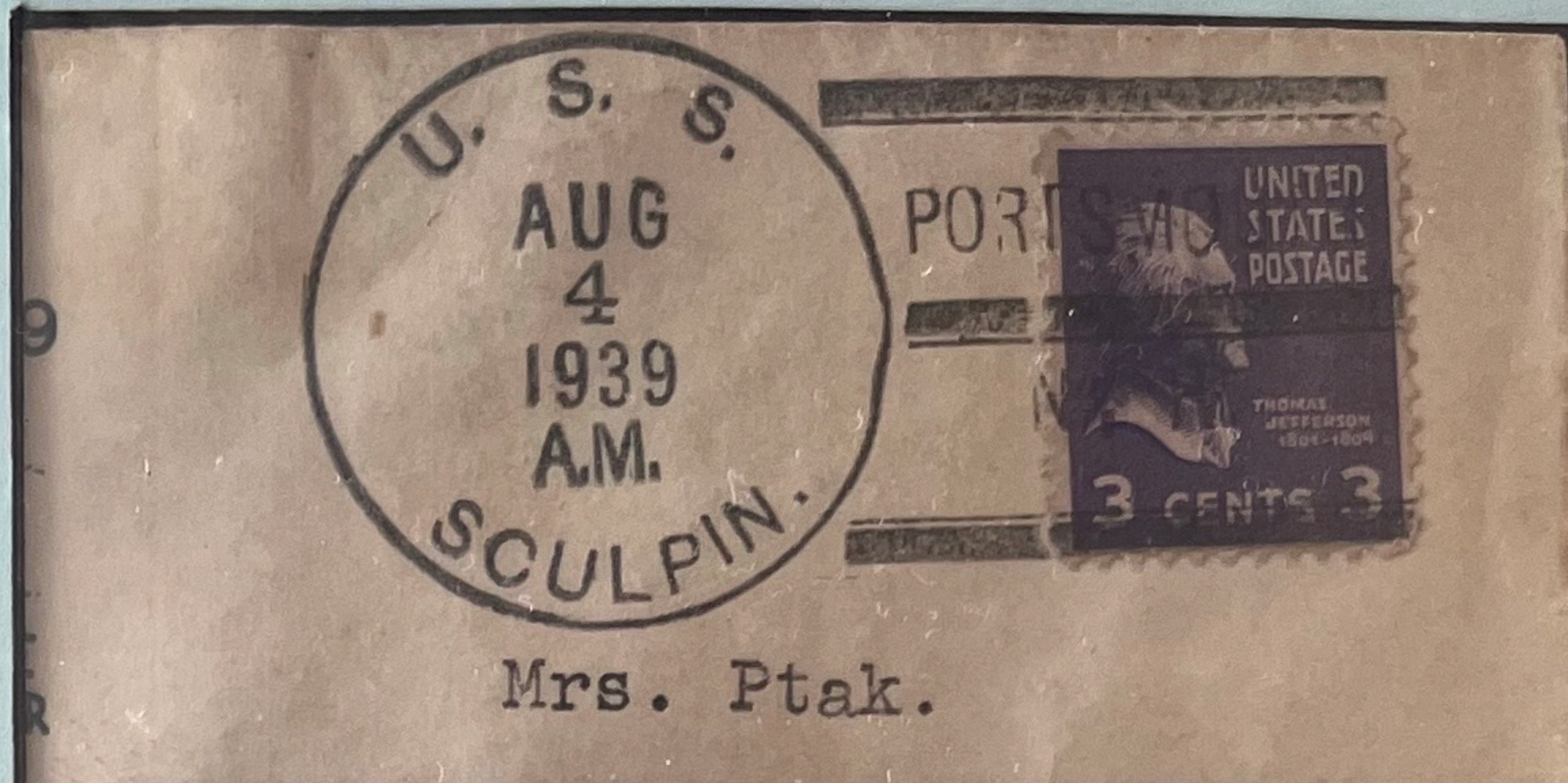
Dziób wyskoczył nad wodę na wysokość 10m. Utrzymał się około 10 sekund na powierzchni i ponownie pogrzył w toni osiadając na dnie. Morze nie łatwo oddaje swoje ofiary. Na szczęście nikomu nic się nie stało. Zerwane zostały wszystkie węże, liny, kable i stropy. Dwa pontony się zerwały, jeden z nich zginął, a pozostałe były uszkodzone i wymagały remontu, który trwał do 3 sierpnia.



### 3. Wydobycie wraku

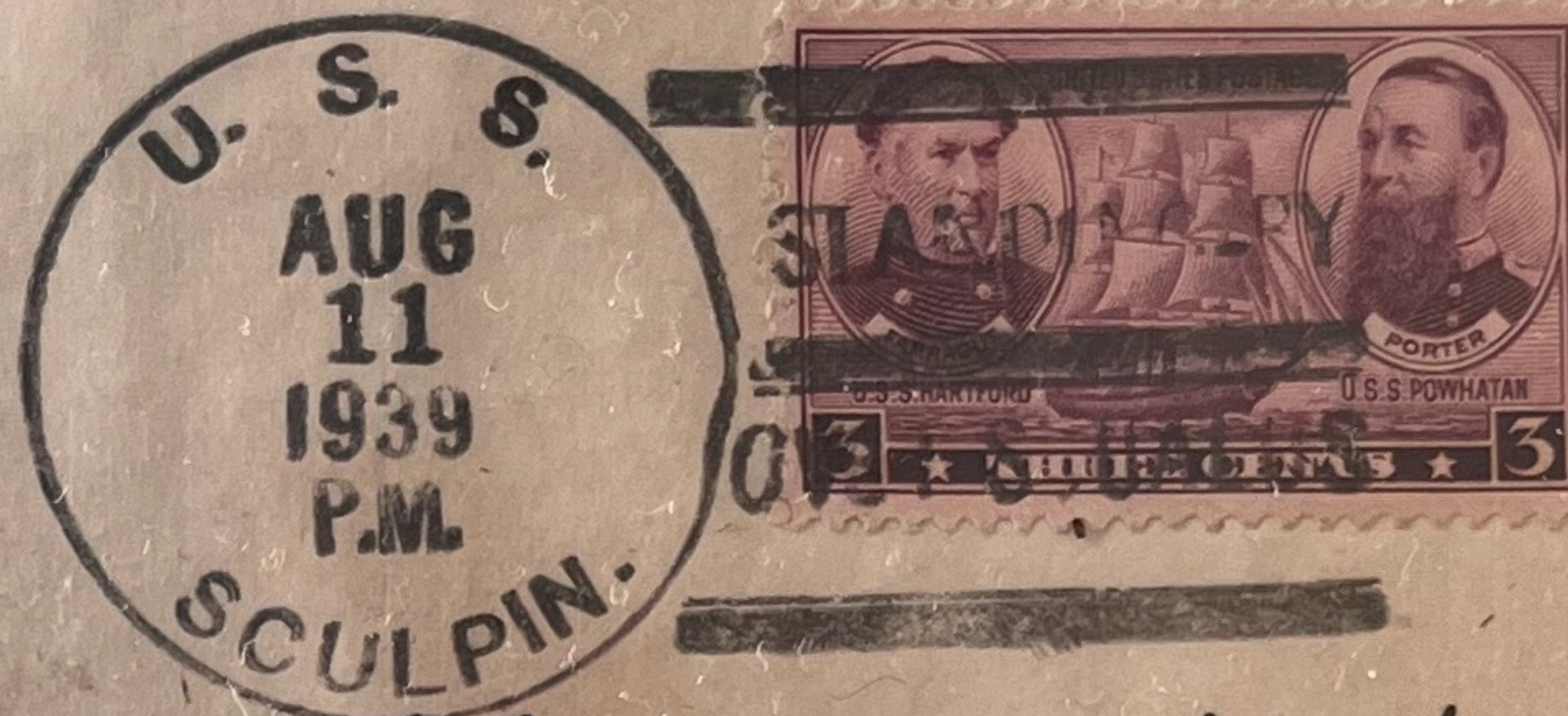
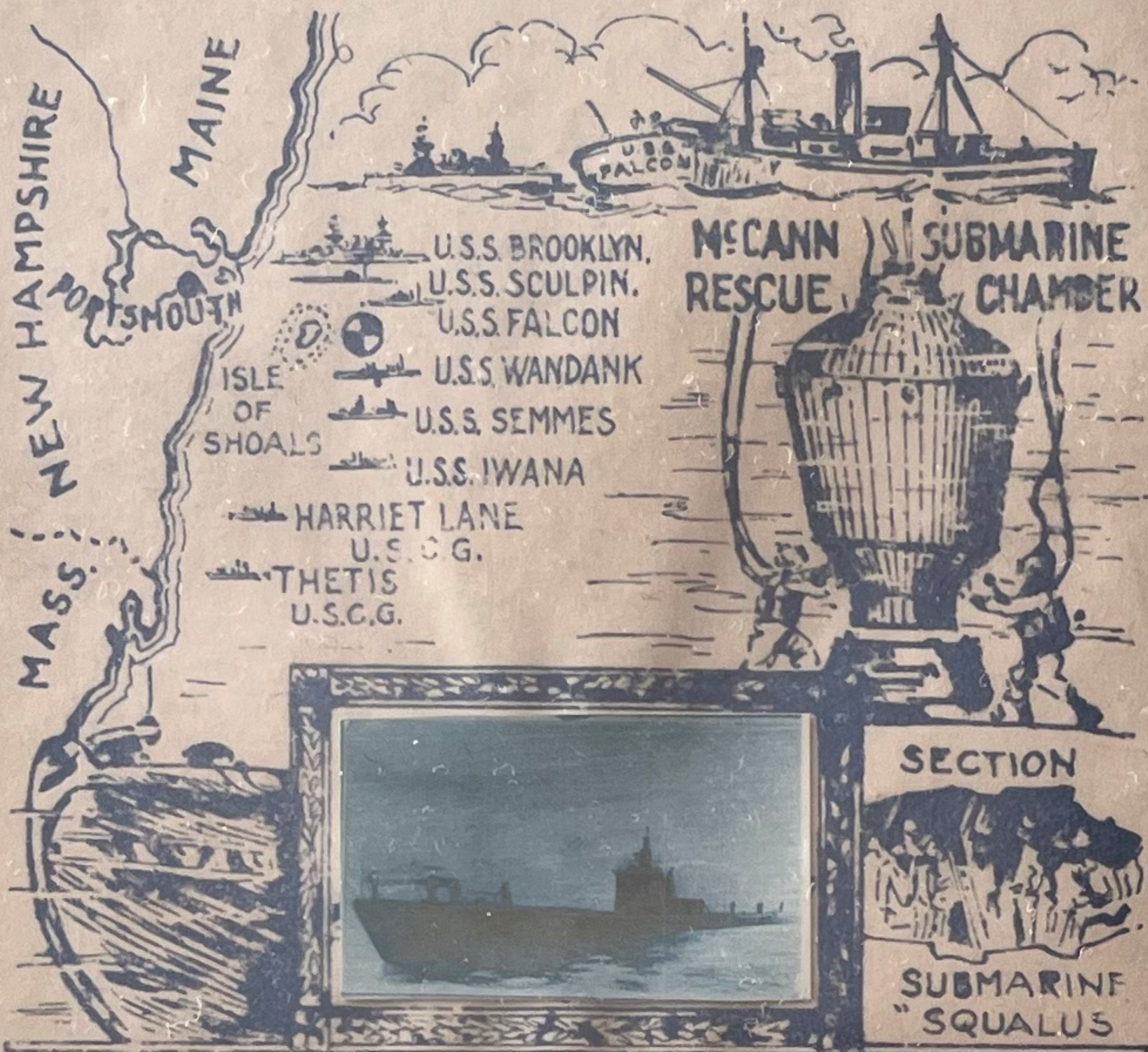
Rozpoczęto mozolne odtwarzanie sytuacji przed feralnej próby. Trwało to prawie trzy tygodnie. Tym razem na rufie umieszczono sześć pontonów, przydziobie cztery, a trzy ustawiono na głębokości 46m.

30 sierpnia zła pogoda zmusiła ratowników do przerwania jakichkolwiek prac, odłączenia wszystkich lin kotwicznych, lin łączących wrak z U.S.S. FALCON, odłączenia wszystkich węży, przerwania działań i schronienia się w Portsmouth. Szstorm odpuścił 11 września i ratownicy wrócili na arenę działań. Potrzebowali dwóch dni do przygotowania sprzętu do kolejnego ataku.



Mrs. Ptak.

### U. S. S. SCULPIN STANDING BY OVER U. S. S. SQUALUS AFTER LOCATING HER ON MAY 23, 1939



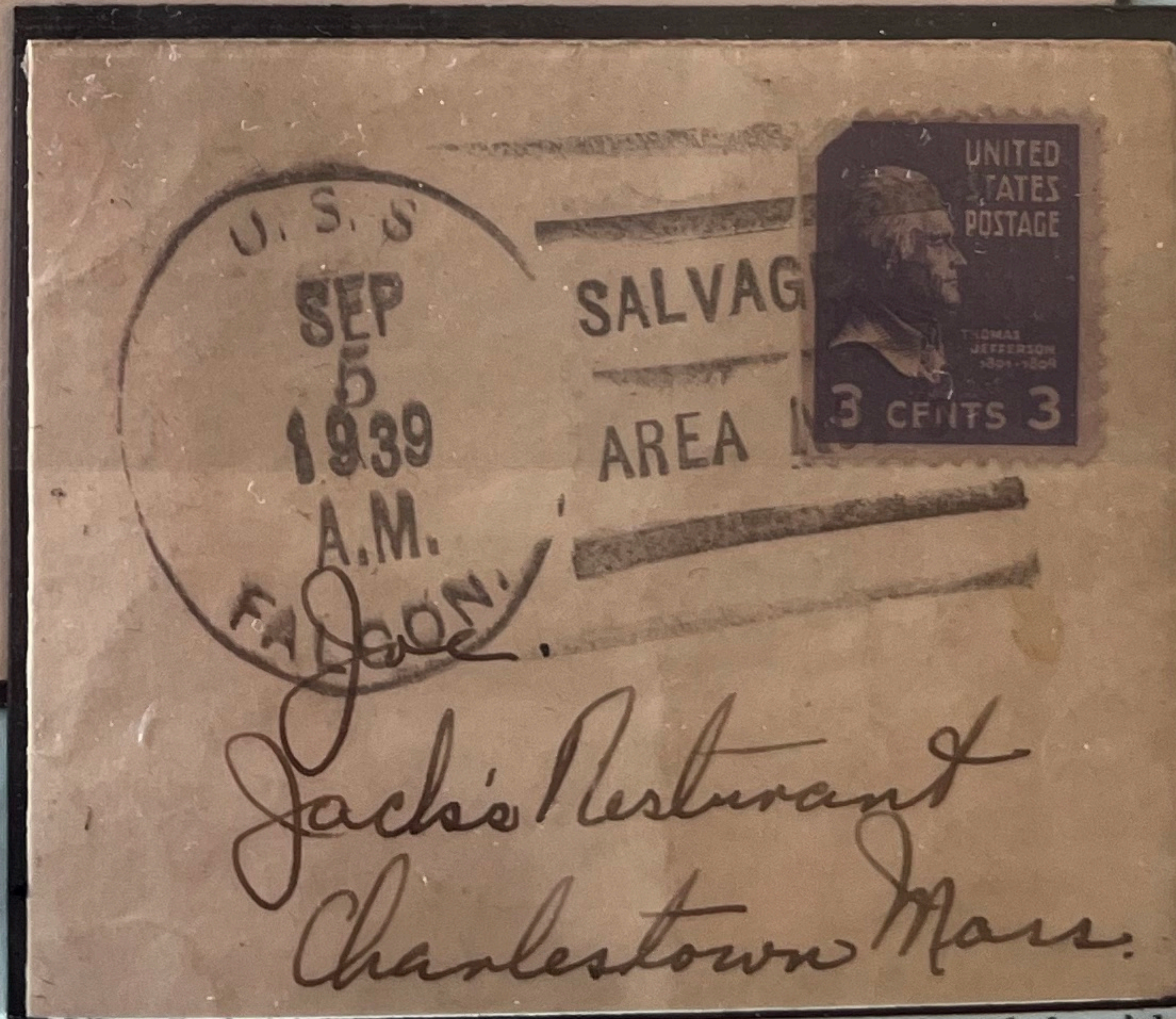
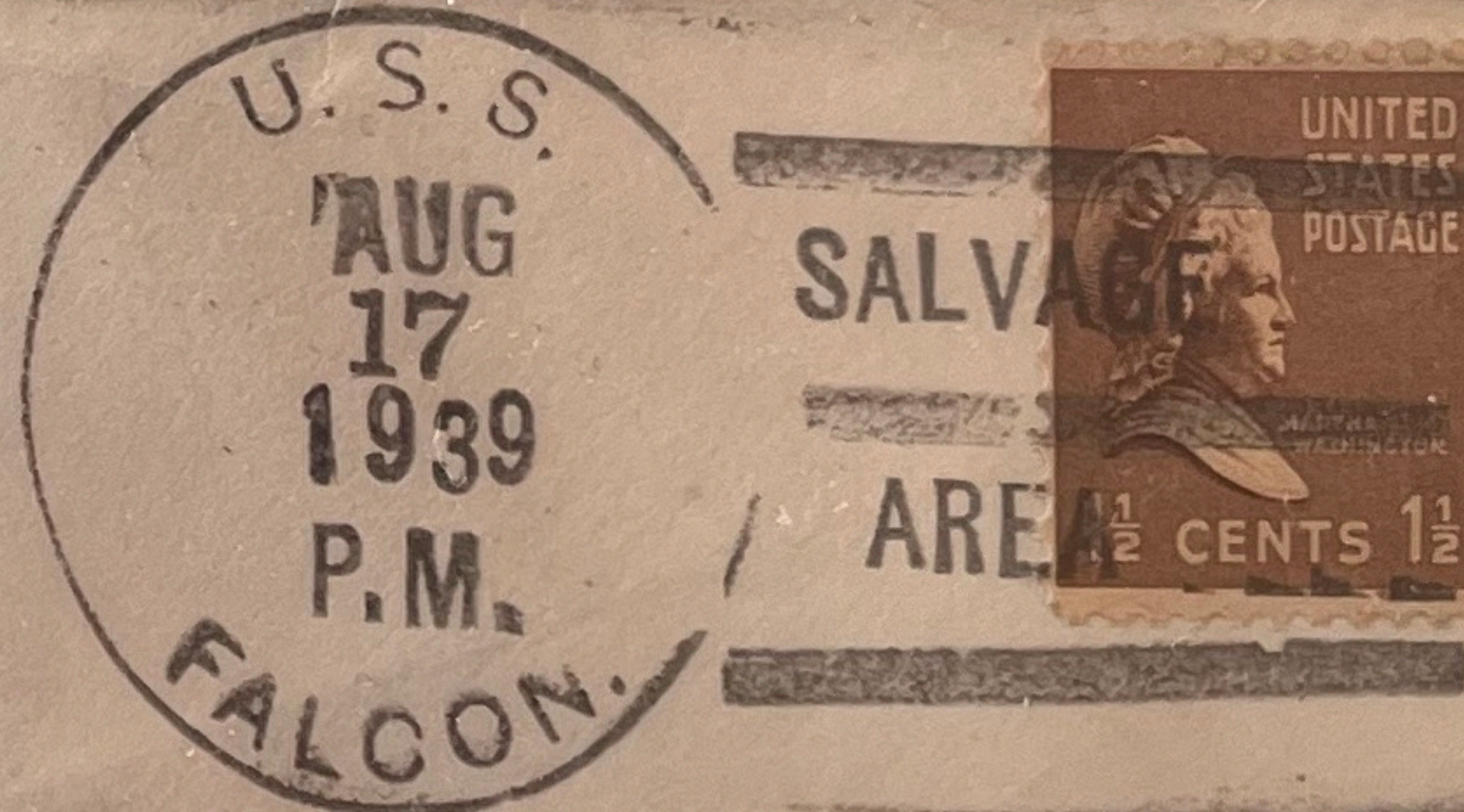
Mr. Frank W. Cook

Dwa listy z okrętu podwodnego. Stemple poczty okrętowej czarne, okrągły txt: U.S.S. SCULPIN AUG 4 1939 A.M. PORTSMOUTH N.H. okręt stojący w porcie, przerwa wywołana sztormem i dolny U.S.S. SCULPIN AUG 11 1939 P. M. STANDING BY OVER-SQUALUS powrót do działań po poprawie pogody.

List z okrętu ratowniczego okrętów podwodnych stanowiącego bazę dla działań związanych z wydobyciem wraku zatopionego okrętu podwodnego. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON SEP 5 1939 A.M. SALVAGE AREA NO. 6

### USS SQUALUS SS-192 SALVAGE OPERATION

The Submarine Rescue Ship USS Falcon ASR-2 is shown moored over the sunken submarine USS Squalus off the coast of New Hampshire with salvage pontoons



Jack's Restaurant  
Charlestown Mass.

Koperta z okrętu ratowniczego, stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON AUG 17 1939 P.M. SALVAGE AREA. Kaseton prezentujący fragment sylwetki okrętu oraz pontony wypornościowe o długości 10,6m i średnicy 4,3m każdy o udźwigu 8t.

12 września rozpoczęto powolne usuwanie wody ze zbiorników w pontonach. Kadłub okrętu podwodnego oderwał się od dna i łagodnie uniół w toni do głębokości 50m i zawisł na stropach połączonych z pontonami. Przeholowano go na głębokość 50m i osadzono na dnie. Było to istotne osiągnięcie, bo zakończono etap nurkowań głębokowodnych wymagających do oddychania mieszanek helowo-tlenowych. Te raz pracowano pod wodą oddychając powietrzem. Kolejne podejście przebiegło sprawnie. Zatopiony okręt udaje się położyć na głębokości 31m.



### 3. Wydobycie wraku

Teraz wrak znajdował się na głębokości umożliwiającej ostateczny atak i wydarcie go z morskich głębin. W celu stabilizacji wypływania wraku wykorzystano kolejne pontony umieszczone w rejonie dziobu. Dodatkowo do wewnętrznego systemu szasowania balastów okrętu podwodnego podłączono węże wysokiego ciśnienia. To ostatnie podejście miało miejsce 13.09.1939r. W końcu wrak SQUALUSA pojawił się na powierzchni morza. 113 dni upłynęło od momentu kiedy okręt wykonał ostatnie pechowe zanurzenie.

Dwie koperty z amerykańskiej kanonierki. Pierwsza stempel pocztowy okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. SACRAMENTO 13 SEP 1939 A.M. SQUALUS RAISED (SQUALUS POWSTAŁ).

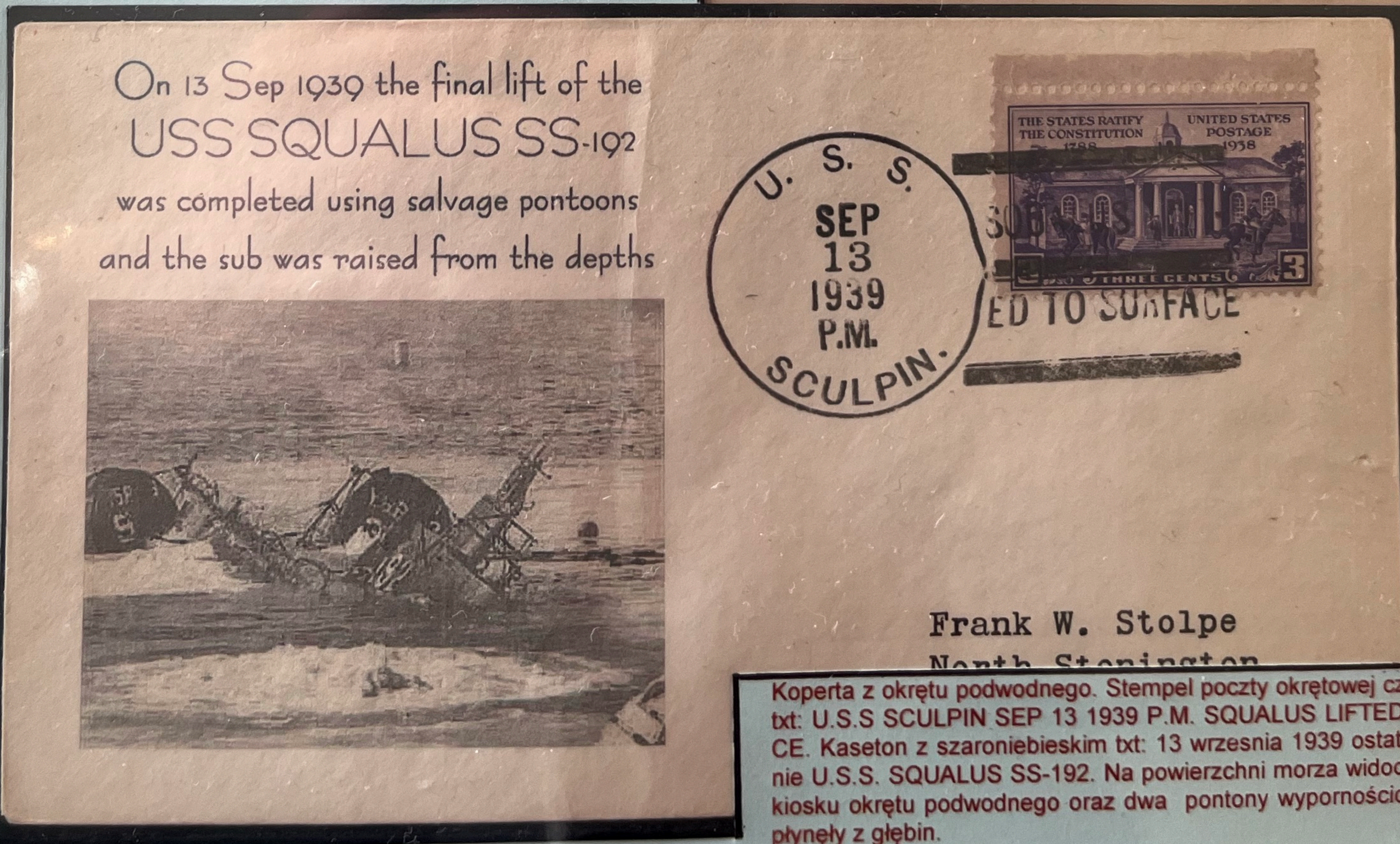
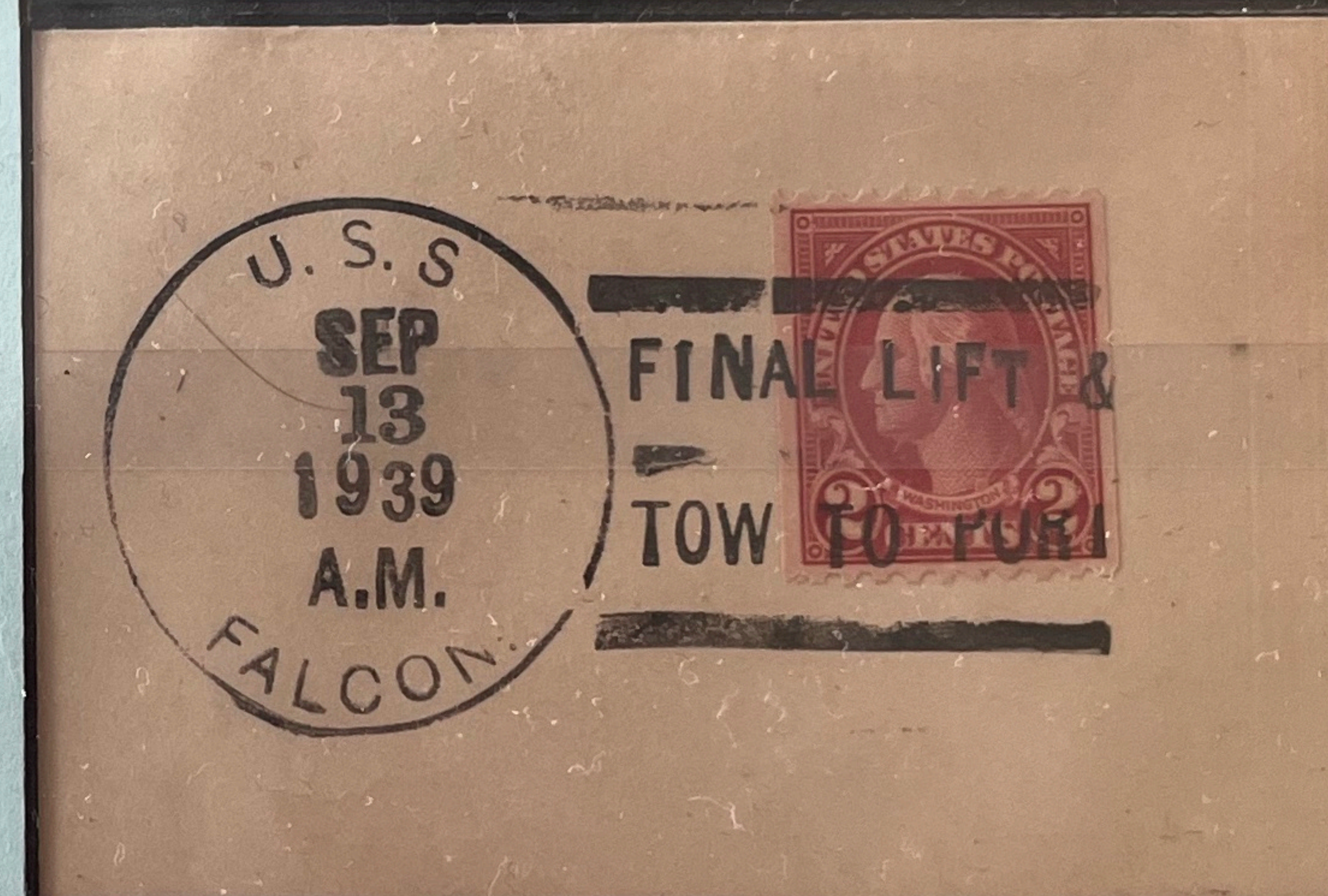
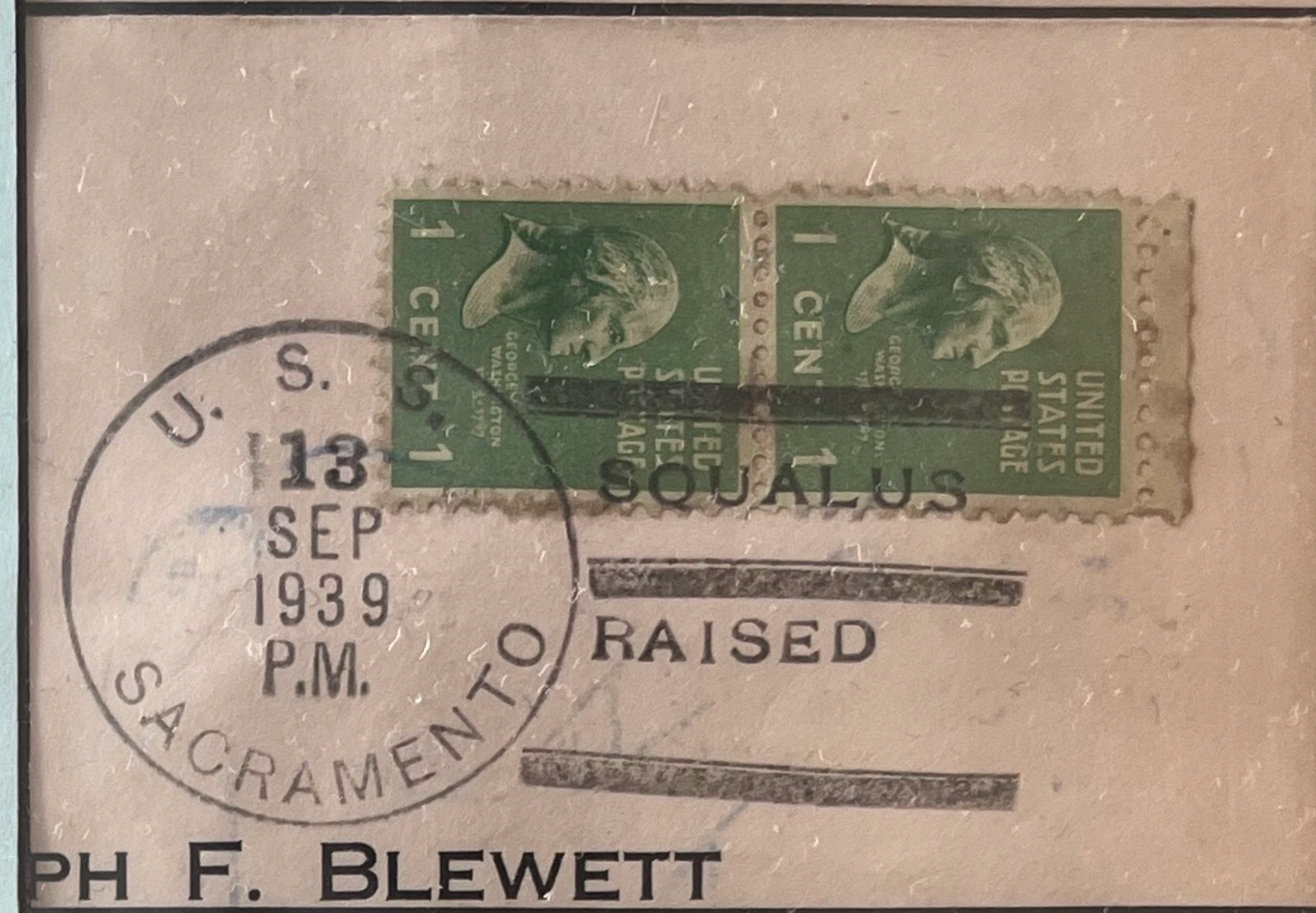
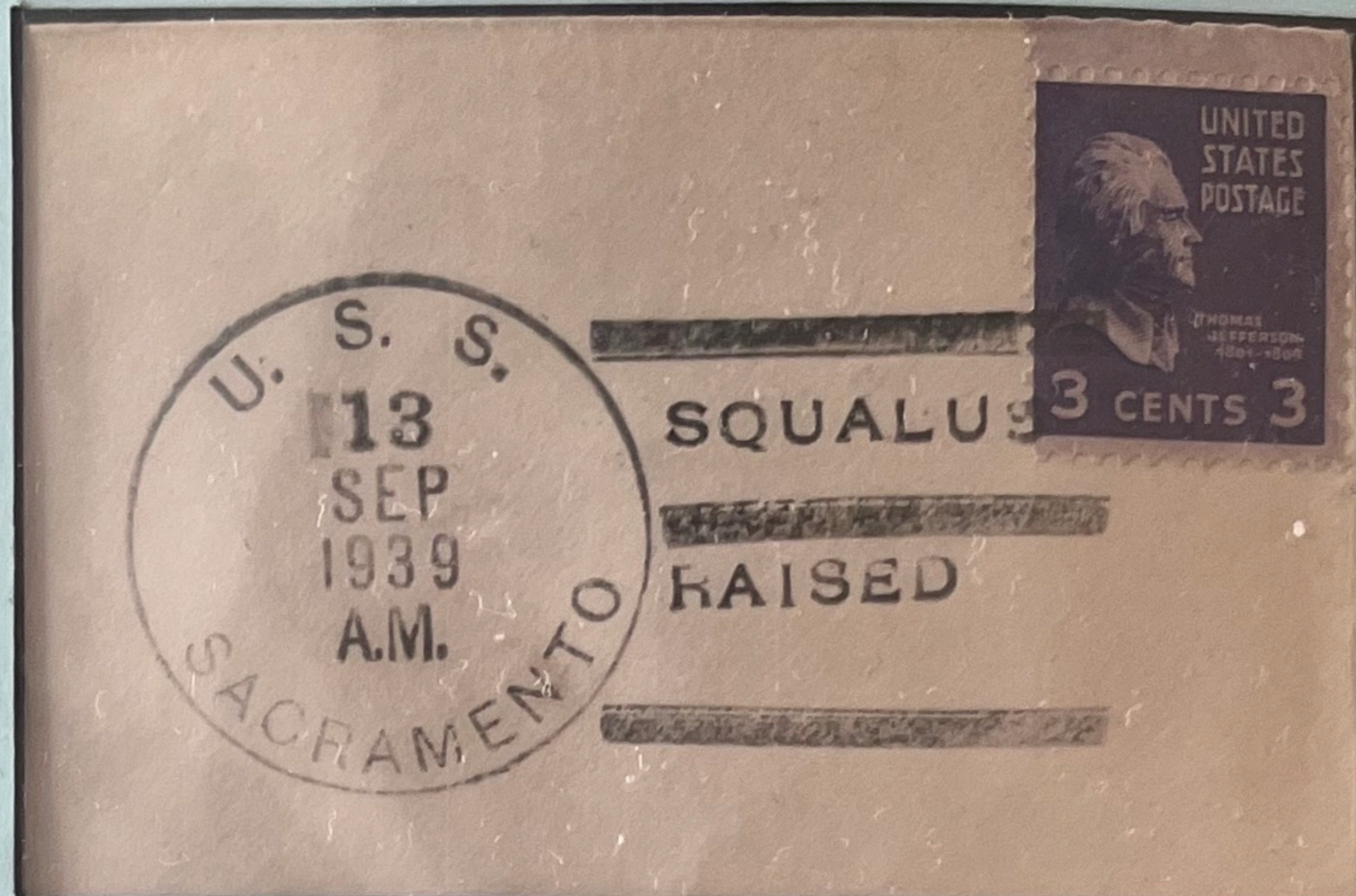
Okręt podwodny w toni



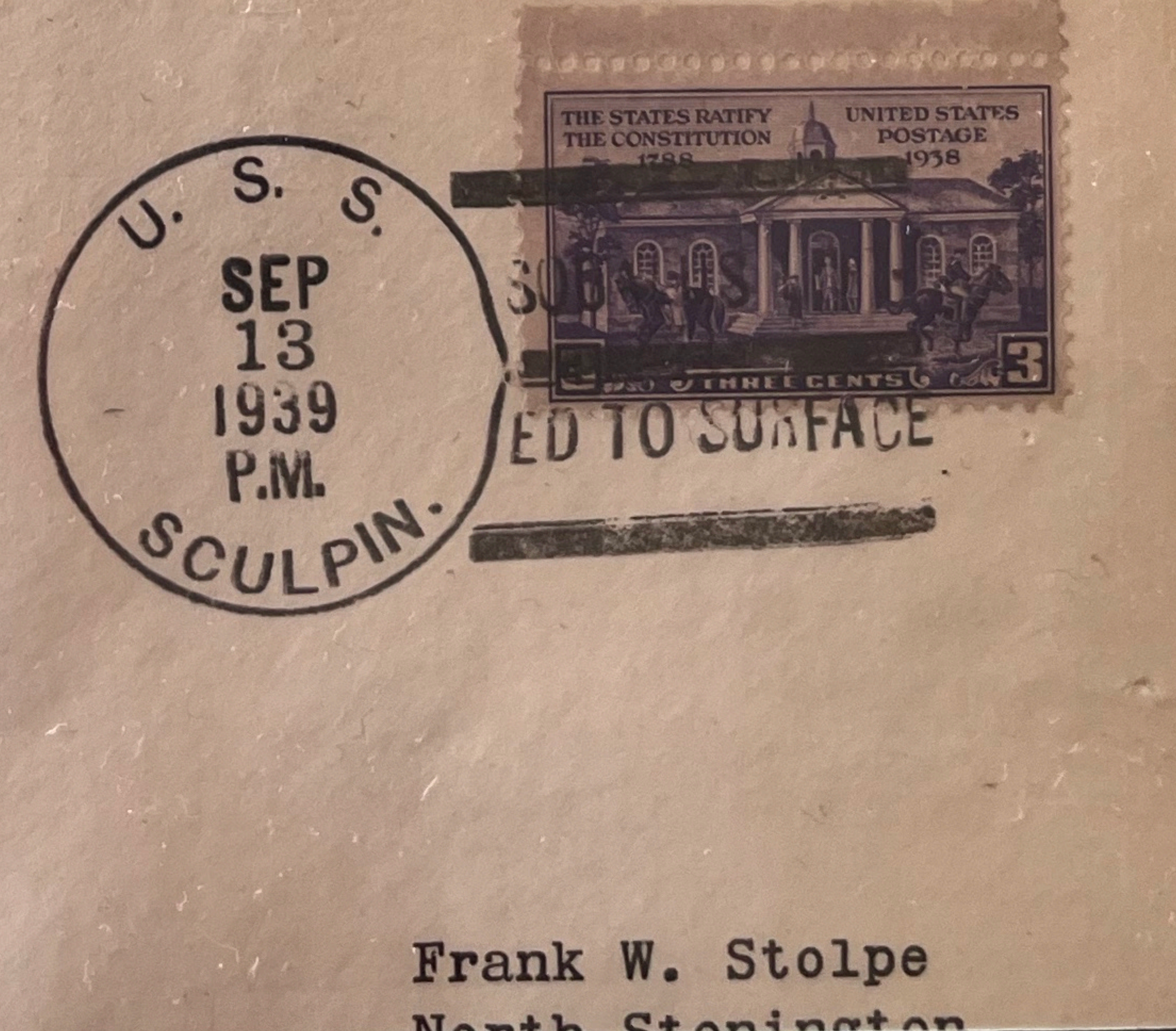
Okręt podwodny na powierzchni



List z amerykańskiego okrętu ratowniczego okrętów podwodnych. Stempel pocztowy okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON SEP 13 1939 A.M. FINAL LIFT & TOW TO PORT (OSTAT NIE PODNIENIE I HOLOWANIE DO PORTU).



On 13 Sep 1939 the final lift of the USS SQUALUS SS-192 was completed using salvage pontoons and the sub was raised from the depths



Frank W. Stolpe  
North Stonington

Koperta z okrętu podwodnego. Stempel pocztowy okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. SCULPIN SEP 13 1939 P.M. SQUALUS LIFTED TO SURFACE. Kaseton z szaroniebieskim txt: 13 września 1939 ostatecznie podniesienie U.S.S. SQUALUS SS-192. Na powierzchni morza widoczny fragment kiosku okrętu podwodnego oraz dwa pontony wypornościowe, które wypłynęły z głębin.



### 3. Wydobycie wraku

Wydobyty wrak bezpiecznie przeholowano do portu w Portsmouth. Problemy stwarzało duże zanurzenie i znaczna szerokość powstałe go zespołu holowniczego. 15.09.1939 r w stoczni wrak został umieszczony i podniesiony w doku. Przeprowadzone dochodzenie wykaza ło, że przyczyną tragedii była mechaniczna wada zaworu dostarczającego powietrze do silników spalinowych, który w trakcie zanurza nia był nie zamknięty, a powinien. Wydobyto i pogrzebano ciała ofiar katastrofy.

**Raising Submarine Squalus**  
September 13, 1939



Map shows where ill-fated ship failed to rise after a test dive May 23, 1939. 33 men rescued by diving bell May 24, 1939. 26 men trapped in sunken submarine.

U. S. S. SQUALUS SEP 13 1939 A.M. DRY DOKED AT PORT N.H.



List stempel czarny, okrągły txt: U.S.S. SQUALUS SEP 13 AM 1939. DRY DOKED AT PORTN.H. Ostatnie użycie stempla poczty okrętowej. Kaseton przedstawia mapę gdzie nastąpiło tragiczne zdarzenie.





Okręty podwodne

Koperta z amerykańskiej kanonierki. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: J.S.S. SACRAMENTO 15 SEP 1939 A.M. SQUALUS DOCKED (SQUALUS WYJOKOWANY)



Amerykański okręt podwodny w zanurzeniu

U. S. S. SQUALUS DOCKED SEP 15 1939 A.M. SACRAMENTO



**UNITED STATES NAVY**  
U. S. S. SQUALUS - SS-192  
**DECOMMISSIONED**




RELEASING THE OFFICERS AND MEN FOR OTHER NAVAL DUTIES. THE CRAFT IS BEING RECONDITIONED.

NAVY YARD  
PORTSMOUTH, N. H.  
SPONSORED BY B. C. D. - 79

U. S. S. SCULPIN NOV 15 1939 A.M. PORTSMOUTH N.H.



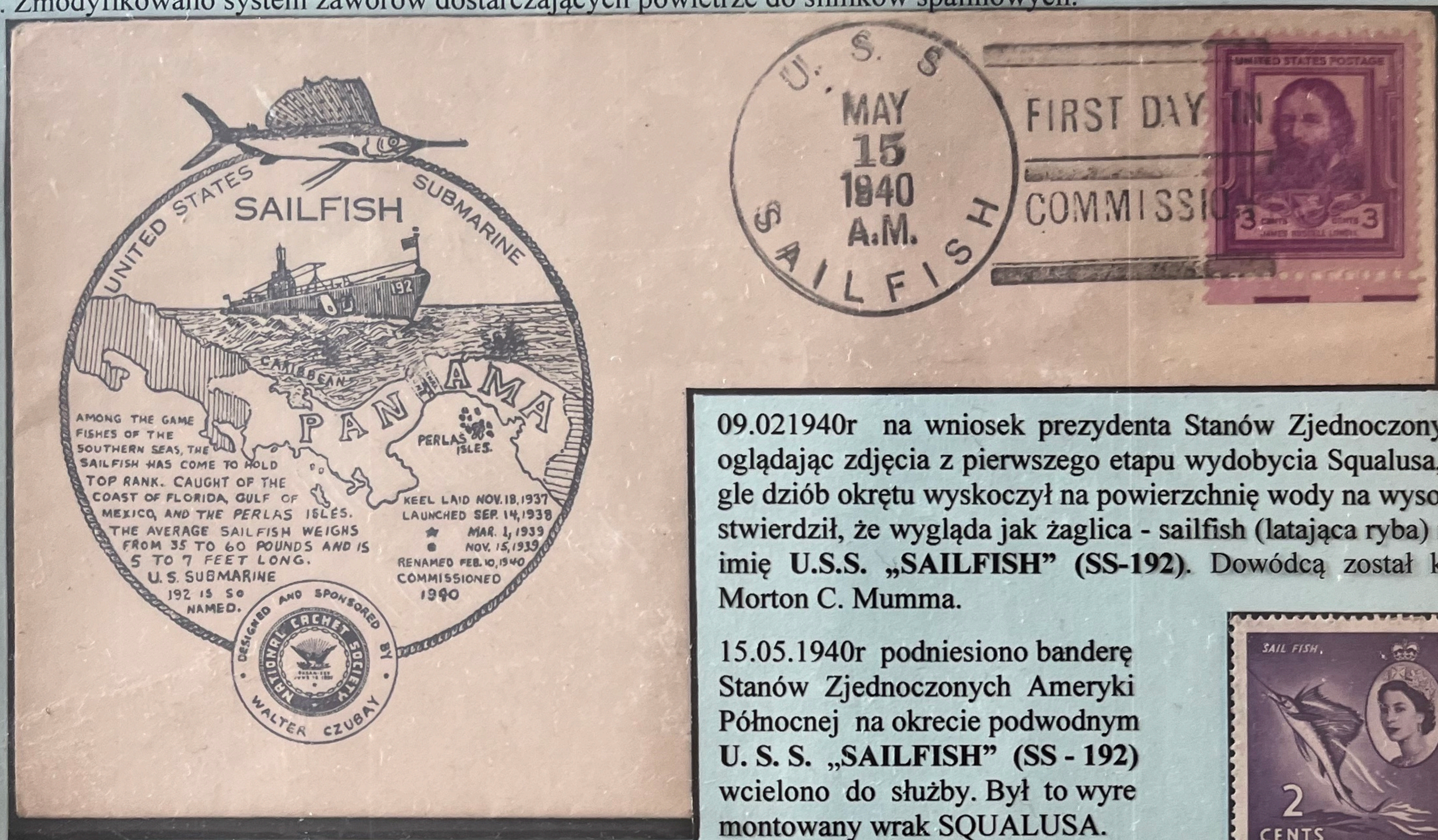
Mr. Ralph Casner  
246 North ... Road

Koperta z siostrzanego okrętu U.S.S. SCULPIN, stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. SCULPIN NOV 15. 1939 A.M. PORTSMOUTH N.H. Kaseton czarny przedstawia sylwetkę op txt: UNITED STATES NAVY U.S.S. SQUALUS - S-192 DECOMMISSIONED RELEASING THE OFFICERS AND MEN FOR OTHER NAVAL DUTIES. THE CRAFT IS BEING RECONDITIONED



#### 4. Jak Feniks z popiołów U.S.S. „SAILFISH”

Wydobyty wrak był w dobrej kondycji. Przeprowadzono remont generalny. Wymieniono urządzenia elektryczne, okablowanie i niesprawy sprzęt. Zmodyfikowano system zaworów dostarczających powietrze do silników spalinowych.



09.02.1940r na wniosek prezydenta Stanów Zjednoczonych, który oglądając zdjęcia z pierwszego etapu wydobycia Squalusa, kiedy na gle dziób okrętu wyskoczył na powierzchnię wody na wysokość 10m stwierdził, że wygląda jak żaglica - sailfish (latająca ryba) ndano mu imię U.S.S. „SAILFISH” (SS-192). Dowódcą został kmr por. Morton C. Mumma.

15.05.1940r podniesiono banderę Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej na okręcie podwodnym U. S. S. „SAILFISH” (SS - 192) wcielono do służby. Był to wyremontowany wrak SQUALUSA.

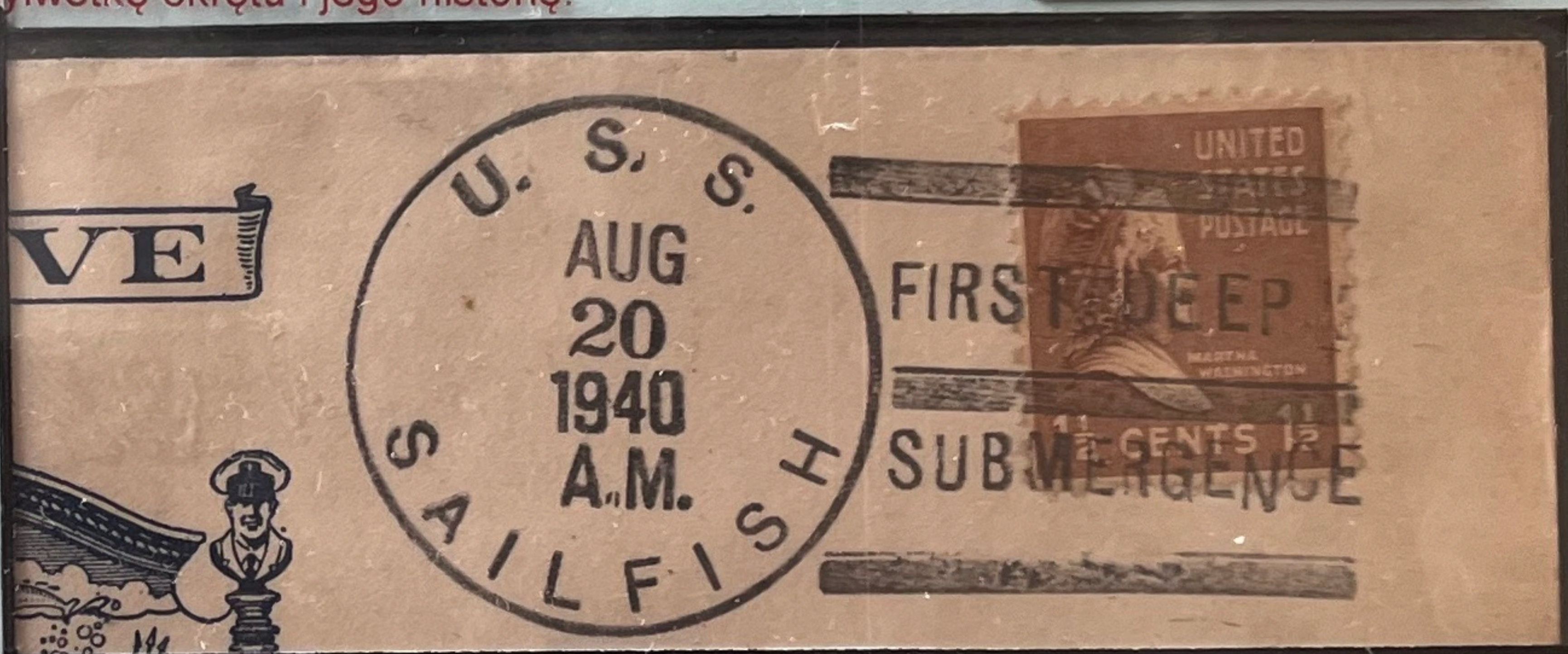


List z amerykańskiego okrętu podwodnego. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S. S. SAILFISH MAY 15 1940 A.M. FIRST DAY IN COMMISSION. Kaseton przedstawia żag licę, sylwetkę okrętu i jego historię.

Koperta z okrętu podwodnego. Stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S. S. SAILFISH AUG 20 1940 A.M. FIRST DEEP SUBMERGENCE (PIERWSZE GŁĘBOKIE ZANURZENIE)

Remont zakończono w połowie września 1940r. Rozpoczęły się próby okrętu ukończone pod koniec roku. Sailfish opuścił Ports mouth 16.01. 1941 i udał się, tranzytem przez Kanał Panamski, do Pearl Harbor na początku marca. Skierowany został na zachód do Manili, gdzie dołączył do Floty Azjatyckiej.

List z okrętu podwodnego, stempel poczty okrętowej czarny, okrągły txt: U.S.S. SAILFISH OCT 27 1940 P.M. NAVY DAY



Okręt podwodny na powierzchni

Sailfish-żaglica na powierzchni

Dowódca okrętu wydał rozkaz zakazujący używać słowa „squalus”. Jeśli ktoś użył to słowo miał być aresztowany i w najbliższym porcie wysadzony na ląd. Miało to uświadomić członkom załogi, że ich okręt to „Sailfish”. Nie było przypadku aresztowania kogokolwiek. Okręt rozpoczął ciężką patrolową służbę. Wykonał 12 patroli bojowych od grudnia 1941 do grudnia 1944.



## 5. U.S.S. „SAILFISH” na bitewnych szlakach

W trakcie dziesiątego patrolu od 17.11.1943r do 05.01.1944 okrętem dowodził Robert E. McC Ward. 3 grudnia okręt wykrył w odległości 8200m grupę japońskich jednostek w składzie: lotniskowiec „Chuyo”, krążownik i dwa niszczyciele. Tuż po północy rozpoczęło się polowanie. Rankiem z odległości 1600m odpalono trzy torpedy, nastąpiły dwie eksplozje. Okręt musiał uciekać chcąc uniknąć kontratak. Na dno poszedł lotniskowiec eskortowy. Na jego pokładzie byli amerykańscy jeńcy. Wśród nich grupa 21 marynarzy wziętych do niewoli z amerykańskiego okrętu podwodnego USS „Sculpin”, (który 23.05.1939r jako pierwszy odnalazł boję ratowniczą USS Squalus i uczestniczył aktywnie w operacji ratowania marynarzy) został zatopiony w listopadzie przez japońskie okręty. Ocalał tylko jeden z marynarzy USS Sculpin.

# THE WAR AT SEA 1943

**50TH ANNIVERSARY OF WORLD WAR II**

**DECEMBER 4, 1943 US SUBMARINE SAILFISH SINKS CARRIER CHUYO IN JAPANESE HOME WATERS.**

**GUYANA \$50**

APRIL 7, 1945 ADM. YAMAMOTO LAUNCHES ALL-OUT AIR OFFENSIVE, OPERATION I.

**GUYANA \$50**

AUG. 1, 1943 LT. JOHN F. KENNEDY'S PT109 PATROLS BLACKETT STRAIT.

**GUYANA \$50**

USS ENTERPRISE SURVIVES THE WHOLE PACIFIC WAR.

**GUYANA \$50**

OCT. 12, 1943 ALLIED SHIPS POUND ENEMY DEFENSES ON RABAU.

**GUYANA \$50**

DEC. 26, 1943 BRITISH BATTLESHIP DUKE OF YORK ATTACKS AND SINKS SCHARNHORST.

**GUYANA \$50**

FEBRUARY, 1943 USS ROGUE ENTERS SERVICE AS AMERICA'S FIRST SUB-HUNTING ESCORT CARRIER.

**GUYANA \$50**

WILDCAT FIGHTERS FROM USS ROGUE BRINK GERMAN U-118.

**GUYANA \$50**

MARCH, 1943 PEAK OF THE BATTLE OF THE ATLANTIC. U-BOATS SINK 108 SHIPS.

**GUYANA \$50**

SEPT. 10, 1943 ITALIAN FLEET SURRENDERS AT MALTA.

22.12.1944 opuszcza Hawaje i kieruje się do kanału panamskiego, którym dostaje się na Atlantyk i w styczniu 1945 dociera do New London. Do sierpnia pełni rolę okrętu szkolnego. Wykorzystany jako okręt cel przy testowaniu broni atomowej. Skierowany do Portsmouth gdzie 27.10.1945 zostaje spisany z listy okrętów US Navy. W czasie działań wojennych został dziewięciokrotnie odznaczony „Battle Stars” za służbę na Pacyfiku oraz „Presidential Unit Citation” za udział w ponad dziesięciu patrolach. Tak zakończył żywot okręt, który jak feniks powstał z popiołów.



6. Ku pamięci

Załoga U.S.S. SAILFISH nie zapomniała wydarzeń z 23 maja 1939r. Wyrazem pamięci były koperty z pamiątkowym kasetonem.



Koperta z okrętu podwodnego. Stempel pocztowy okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. SAILFISH MAY 23 1942 A.M. Kaseton kolorowy z sylwetką okrętu podwodnego txt: MEMORIUM U.S.S. SQUALUS.

Kiosk U.S.S. „SAILFISH” z fragmentem pokładu został umieszczony w Portsmouth Naval Shipyard in Kittery jako postument upamiętniający tragedię U.S.S. „SQALUS”. Pamięć o wydarzeniach z 1939 r trwa wśród społeczności morskiej i jest uwidaczniana w różnych pamiątkowych wydawnictwach. Postawa załogi zatopionego okrętu oraz heroiczny wysiłek ludzi niosących im pomoc stały się kanwą filmu fabularnego pt. „Na dnie”. Czczone jest pamięć o bohaterach wojennych podwodnych zmagani.

List z okrętu ratowniczego okrętów podwodnych. Stempel pocztowy okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. FALCON JUNE 18 1946 ASR-2 LAST DAY IN COMMISSION, nazewnątrz S-4, S-5, S-52, LANCETFISH, SQUALUS. Kaseton txt: U.S.S. FALCON ASR-2 Rescue Ship Of Squalus Operations Decommissioned



U.S.S. FALCON ASR-2  
Rescue Ship Of  
Squalus Operations  
Decommissioned

Koperta z amerykańskiego okrętu zaopatrzeniowego okrętów podwodnych. Stempel pocztowy okrętowy czarny, okrągły txt: U.S.S. SPEAR (AS-36)MAY 23 1976 AM Kaseton przedstawiający okręt podwodny, nurka, dzwon txt : FIFTIETH ANNIVERSARY FOUNDERING OF USS SQUALUS OF COAST OF NEW HAMPSHIRE 23 MAY 1939

