

20



PRZEGLĄD MORSKI



PRZEGLĄD MORSKI
LUTY 2003

„PRZEGLĄD MORSKI”
LUTY 2003

“PRZEGLĄD MORSKI”, 2003 NR 2

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

- Art. Nr 1 4
Kmdr mgr Włodzimierz DERLACZ
Terroryzm jako zagrożenie XXI wieku (2)

SZTUKA OPERACYJNA I TAKTYKA

- Art. Nr 2 12
Kmdr por. dr Mariusz ZIELIŃSKI
Aspekty morskie działań połączonych (2)

NAWIGACJA

- Art. Nr 3. 23
Kpt. mar. mgr inż. Dariusz GRABIEC
Elektroniczna mapa nawigacyjna i systemy zobrazowania map elektronicznych

HYDROGRAFIA

- Art. Nr 4. 37
Kmdr mgr inż. Henryk NITNER
XVI Międzynarodowa Konferencja Hydrograficzna

SZKOLENIE I WYCHOWANIE

- Art. Nr 5. 43
Kmdr prof. dr hab. inż. Andrzej FELSKI
Kmdr dypl. Jacek WITKOWSKI
Oficer Marynarki Wojennej jako przywódca

PRAWO MORSKIE

- Art. Nr 6. 54
Kpt. mar. dr Dariusz BUGAJSKI
Odpowiedzialność majątkowa żołnierzy

SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

- Art. Nr 7. 63
Kmdr ppor. dr Ryszard SZYNOWSKI
Analiza porównawcza ćwiczeń Floty Bałtyckiej i wybranych państw Morza Bałtyckiego (1993-1999)

MARYNARKA WOJENNA RP

- Art. Nr 8. 74
Kmdr dr hab. Bogdan ZALEWSKI
Poglądy na rozwój i wykorzystanie sił Marynarki Wojennej w latach 1945-1949 (2)

POLSKA MARYNARKA WOJENNA 1939-1947

- Art. Nr 9. 84
Kmdr ppor. w st. spocz. mgr Jerzy GUCKI
Czy ORP „Wilk” taranował U-Boota?

WSPOMNIENIA Z MARYNARKI WOJENNEJ

Art. Nr 10.

86

Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI

Z ŻYCIA PODWODNIKÓW (4)

Ciekawość kucharza

ŻEGLARSTWO

Art. Nr 11.

87

St. chor. mar. mgr Ireneusz KAMIŃSKI

Sezon żeglarski 2002 na pokładzie „Astrolabium”

TERRORYZM JAKO ZAGROŻENIE XXI WIEKU (2)

Dokończenie z nr 1

Technika w działaniach terrorystycznych

Rozpowszechnianie kolejnych generacji techniki informacyjnej i nowoczesnych systemów łączności, połączone z postępem w dziedzinie inżynierii chemicznej i biologicznej oraz rozchwianych wartości moralnych, rosnącego poczucia beznadziejności całych grup społecznych (narodowościowych), umożliwiają terrorystom podejmowanie zdecentralizowanych działań i sprawną koordynację organizowanych ataków.

Należy mieć świadomość, że każda dziedzina współczesnej techniki może stanowić źródło wspomagania działalności terrorystycznej. Informacje służb specjalnych państw atakowanych przez terrorystów wskazują, że technika fotograficzna i kamera wideo są obecnie wykorzystywane jako podstawowe narzędzia oceny sytuacji wywiadowczej oraz rozpoznania obiektów przyszłego ataku.

Podstawowym i najczęściej stosowanym narzędziem terroru są ładunki wybuchowe, wykonywane sposobem chałupniczym, dostarczane na miejsce planowanego ataku jako bagaż podręczny terrorysty. Terrorysty doskonale opanowali technikę instalowania ładunków wybuchowych w samochodach oraz w łodziach. Ładunki te detonowane są przy użyciu zapalników czasowych lub zdalnie sterowanych.

W ostatnim okresie obserwuje się realizację ataków terrorystycznych przy użyciu środków chemicznych i biologicznych. Zainteresowanie terrorystów użyciem środków biologicznych i chemicznych znacznie wzrosło po udanym ataku na metro w Tokio. Wysokotoksyczne środki chemiczne i biologiczne, z punktu widzenia terrorystów, mają większe zalety w stosunku do środków konwencjonalnych. Są one stosunkowo tanie, łatwe do wyprodukowania i łatwe w użyciu. Niektóre z nich mogą działać natychmiast, inne po pewnym okresie utajnienia. Środki, które mogą być wykorzystane w czasie działań terrorystycznych, to zarówno bojowe środki trujące, jak również substancje stosowane w przemyśle. Środki biologiczne stanowią ogromne zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego. Mogą być bardzo łatwo rozproszone i przenoszone. Powodują wysoką śmiertelność, wywołują panikę i niepokoje społeczne, lecz przede wszystkim wymagają użycia specjalnych procedur do ich wykrycia oraz zwalczania.

Bardzo prawdopodobnym zagrożeniem może być terroryzm nuklearny, który doprowadzi do skażenia radiologicznego, skutkiem czego nastąpi rozproszenie substancji radioaktywnych w powietrzu, wodzie, żywności, jak również skażenie szczególnie ważnych obszarów i obiektów.

Reasumując, stwierdzić należy, iż koszty pozyskania środków do przeprowadzania akcji terrorystycznej rosną wraz z rodzajem środków wykorzystanych do jej przeprowadzenia. Najtańsze będą środki biologiczne, w następnej kolejności chemiczne i jako najdroższe środki promieniotwórcze.

Prawdopodobne warianty działań terrorystycznych

Grupy terrorystyczne stały się we współczesnym świecie nowym rodzajem sił zbrojnych, mogących realizować politykę państwa słabego i biednego (terroryzm państwowy) lub określonej grupy interesów (terroryzm pozapaństwowy).

Terroryści nie muszą być związani bezpośrednio z określonym terytorium. Mogą funkcjonować w społeczeństwach państw będących przedmiotem ataku.

Dotychczas Siły Zbrojne przygotowywane były na ewentualny konflikt zbrojny ze swoim odpowiednikiem, nie są zatem przygotowane do zwalczania grup terrorystycznych. Trudność wynika z faktu, iż nie można jednoznacznie określić struktury organizacyjnej grupy, źródła finansowania oraz zakresu i rodzaju szkolenia.

Przedmiotem ataku terrorystycznego, wynikającego ze sprzeciwu wobec globalizacji, mogą być strategiczne węzły komunikacyjne, zakłady chemiczne, ujęcia wody pitnej i infrastruktura hydrologiczna, zakłady zbrojeniowe, magazyny materiałów wybuchowych i amunicji, dowództwa rodzajów Sił Zbrojnych oraz związki taktyczne (dowództwa flotyll). Skutkiem ataków byłyby olbrzymie straty materialne, straty w stanach osobowych, wywołanie psychozy strachu oraz dezorganizacja systemów dowodzenia i łączności.

Przedmiotem ataków terrorystycznych, wynikających z konfliktu lokalnego, będą finansowe systemy informatyczne, strategiczne węzły komunikacyjne, rafinerie i rurociągi paliwowe, zakłady o znaczeniu strategicznym zarówno dla gospodarki jak i systemu obronnego państwa, dowództwa rodzajów Sił Zbrojnych, dowództwa związków taktycznych (flotyll), lotniska, bazy morskie, stanowiska dowodzenia, węzły łączności, jednostki sił szybkiego reagowania. Sprawcami ataków mogą być członkowie mniejszości narodowej kontestujących porządek polityczny kraju, obcokrajowcy o długim pobycie w Polsce, studenci zagraniczni, członkowie grup przestępczych.

Ostatnią grupę działań terrorystycznych stanowią te, które wynikają z interesów zorganizowanych grup przestępczych. Ich działania prawdopodobnie będą miały na celu wymuszenie od państwa realizacji polityki gospodarczej, zgodnej z interesami grupy przestępczej. Celem ataków stałyby się ważne osobistości (politycy, prawnicy, bankierzy), konsorcja i duże firmy, ujęcia wody pitnej i infrastruktura hydrologiczna, zakłady zbrojeniowe, magazyny wojskowe itp. W Marynarce Wojennej, w celu pozyskania środków walki, przedmiotem ataków mogą być przede wszystkim magazyny amunicji i składnice materiałów wybuchowych. W tym wariancie, mimo ciągłego podnoszenia na wyższy poziom jakości systemów ochrony obiektów, istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo przeprowadzenia ataków na obiekty Marynarki Wojennej, głównie w celu pozyskania środków walki.

Przeciwdziałanie zagrożeniom

W celu właściwego skutecznego przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom terrorystycznym, w każdej jednostce (instytucji) Marynarki Wojennej funkcjonuje system ochrony obiektów. Za jego organizację i właściwe funkcjonowanie odpowiedzialny jest dowódca (kierownik). W ramach tego systemu należy:

- analizować zagrożenia obiektów, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożeń terrorystycznych;
- w sposób ciągły aktualizować "Plan ochrony";
- opracować procedury postępowania służb ochrony i stanów osobowych w przypadku wystąpienia przewidywanych zagrożeń;
- prowadzić systematyczne szkolenia służb ochrony i stanów osobowych z udziałem przedstawicieli Żandarmerii Wojskowej, Policji, straży pożarnej, terenowych komórek zarządzania kryzysowego miast (gmin).

Analiza zagrożeń jednostki (instytucji) Marynarki Wojennej jest podstawą do właściwego zorganizowania systemu ochrony. Winna ona być przeprowadzana między innymi w oparciu o:

- położenie obiektu, jego otoczenie bliższe i dalsze;
- ustalenia wynikające z przeprowadzonego rekonesansu ochranianego obiektu;
- analizę przeznaczenia i wykorzystania obiektu (obiektów) pod kątem wykorzystania zadań przez pododdział (jednostkę wojskową).

Po przeprowadzeniu analizy powinniśmy znać odpowiedź na pytania:

- jakie są potrzeby i możliwości sił i środków niezbędnych (koniecznych) do zorganizowania skutecznego systemu ochrony;
- jakim zagrożeniom dowódca (komendant) jednostki (instytucji) Marynarki Wojennej może przeciwdziałać siłami i środkami własnymi, a jakie wymagają pomocy (wsparcia) przełożonego, współdziałania z jednostkami sąsiednimi lub układem pozamilitarnym;
- jak zorganizować system ochrony, aby był on skuteczny i szczelny.

W ramach tej analizy należy również uwzględnić niżej wymienione problemy:

- usytuowanie obiektu, jego sąsiedztwo (osiedle, zakład produkcyjny, inna jednostka wojskowa, teren zurbanizowany, leśny, trasy komunikacyjne, itp.);
- obiekty podlegające szczególnej ochronie, rodzaje zagrożeń wynikające z poszczególnych funkcji obiektu, gdzie, ze względu na usytuowanie i charakter, może nastąpić kumulacja różnego rodzaju zagrożeń;
- aktualny stan ochrony obiektu i przed jakimi działaniami osób nieuprawnionych zabezpiecza.

Na podstawie przeprowadzonej analizy położenia obiektu, jego funkcji oraz dotychczasowej praktyki powinniśmy określić:

- które części obiektu oraz jakie mienie jest szczególnie narażone na kradzież, włamanie bądź inną działalność osób nieuprawnionych;
- gdzie, ze względu na usytuowanie, charakter obiektu czy ruch osób, może następować kumulacja różnego rodzaju zagrożeń;
- jakie przypadki naruszenia systemu miały miejsce w przeszłości, w jaki sposób działali sprawcy.

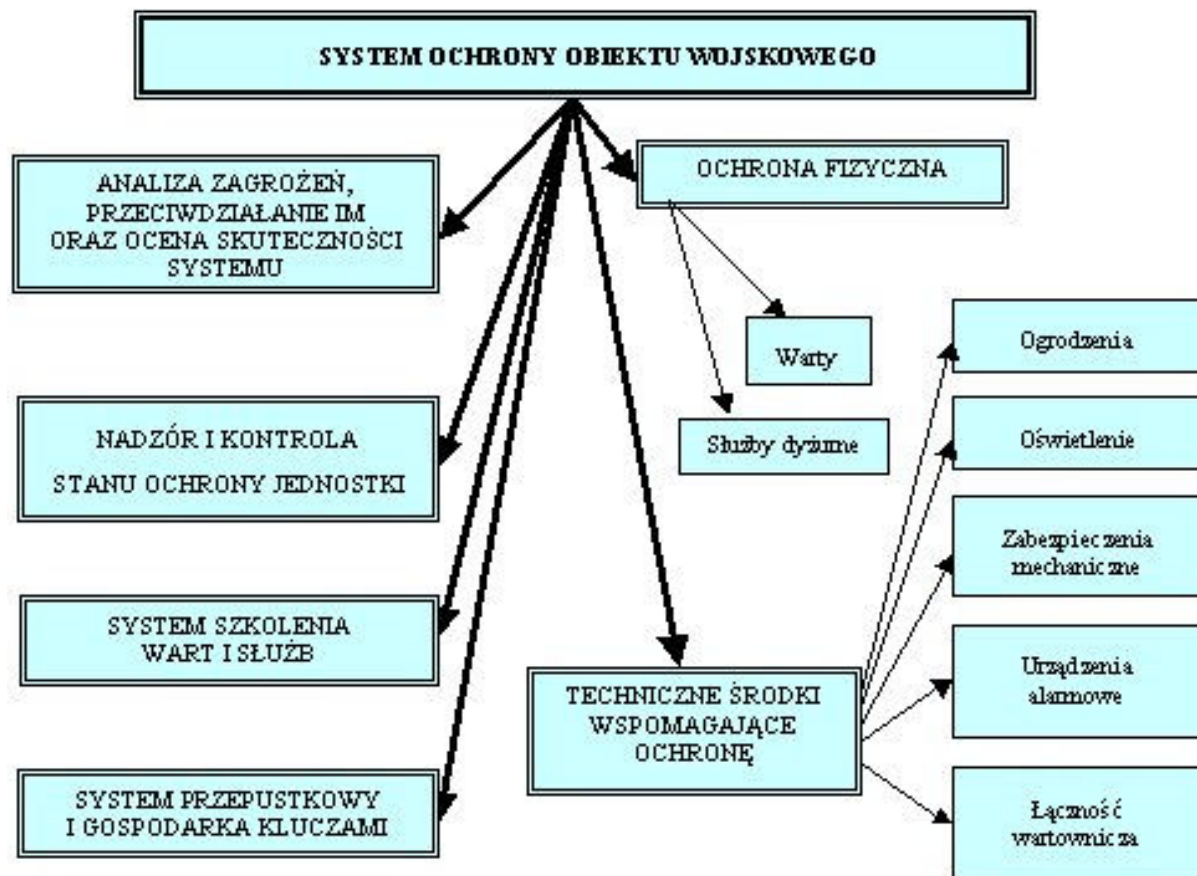
Po ustaleniu rodzajów zagrożeń miejsc ich występowania określamy:

- jakie podsystemy technicznych środków wspomagających są niezbędne do zabezpieczenia przechowywanego mienia i osób na ochranianym terenie;
- jak zmiany systemu ochrony technicznej wpłyną na zmniejszenie ilości wykorzystywanych sił ochronnych;
- czas interwencji służb i wart w odniesieniu do najbardziej zagrożonych obiektów.

Prawidłowo opracowany system ochrony winien zapewnić możliwość skutecznej reakcji na przewidywane zagrożenia. Aby warunek ten został spełniony, czas reakcji i zadziałania systemu musi być krótszy od czasu działania sprawców.

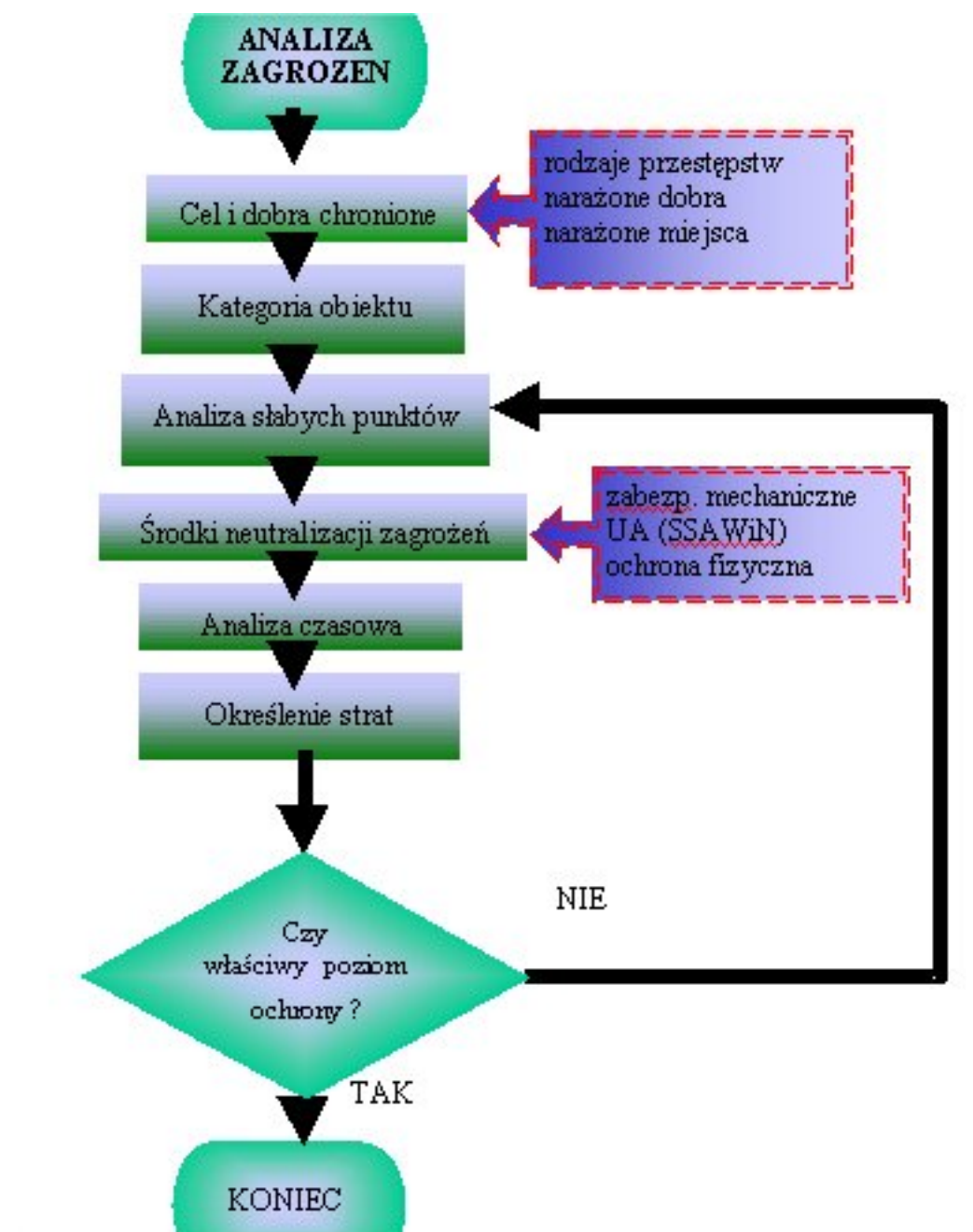
Procedurę przygotowania systemu ochrony obiektu wojskowego przedstawiają schematy 1 i 2.

Schemat 1



Schemat funkcjonalny systemu ochrony obiektu wojskowego

Schemat 2



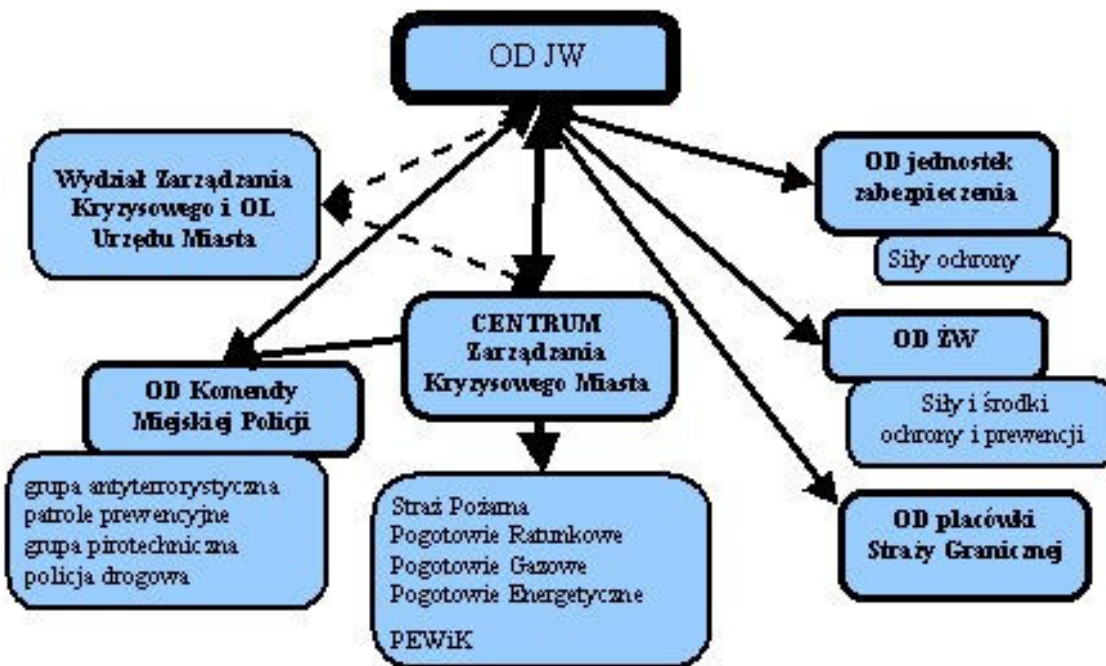
Algorytm analizy zagrożeń

Współdziałanie z siłami układu pozamilitarnego w sytuacjach kryzysowych

Organizacja i zakres współdziałania z siłami układu pozamilitarnego zależą od ich rozmieszczenia i możliwości w każdym z garnizonów Marynarki Wojennej.

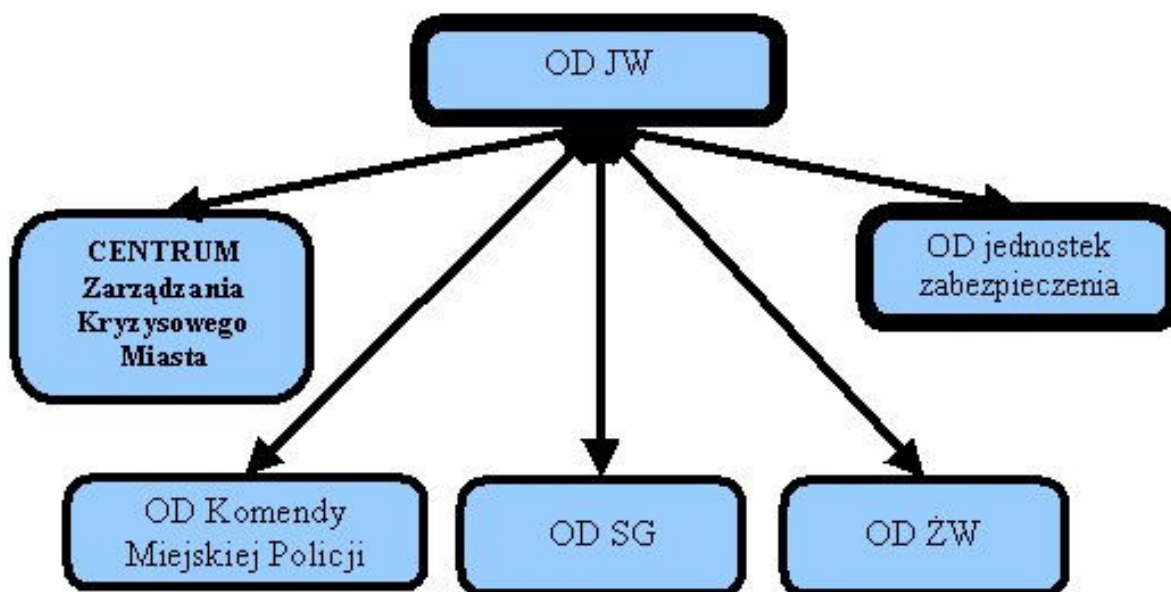
Prezentowane na schematach 3 i 4 relacje właściwe są dla Garnizonu Gdynia, a przyjęte rozwiązania potwierdziły przeprowadzone gry decyzyjne oraz ćwiczenia praktyczne.

Schemat 3



Organizacja współdziałania z siłami biorącymi udział w likwidacji zagrożeń

Schemat 4



Organizacja łączności

Kończąc, chciałbym poinformować, iż w Pionie Ochrony Informacji Niejawnych Dowództwa Marynarki Wojennej RP opracowano przykładowe procedury postępowania stanu osobowego i sił ochrony jednostki (instytucji) wojskowej w sytuacjach kryzysowych, które zawarto w następujących przepisach:

- Instrukcja postępowania stanu osobowego jednostki organizacyjnej Marynarki Wojennej w sytuacjach kryzysowych;
- Procedura postępowania oficera dyżurnego jednostki organizacyjnej Marynarki Wojennej w wypadku zagrożenia terrorystycznego;
- Procedura postępowania oficera dyżurnego jednostki organizacyjnej Marynarki Wojennej w przypadku zagrożenia detonacją materiałów wybuchowych na terenie jednostki;
- Zasady postępowania z przesyłką bądź z substancją niewiadomego pochodzenia, znajdującą się na terenie jednostki organizacyjnej Marynarki Wojennej;
- Procedura postępowania oficera dyżurnego jednostki organizacyjnej Marynarki Wojennej w przypadku stwierdzenia penetracji.

Ze względu na ograniczoną objętość opracowania nie będą one prezentowane. Wynika to również z faktu, iż treść tych dokumentów, a szczególnie procedury postępowania, sygnały niejawne itp. są informacjami niejawnymi.

ASPEKTY MORSKIE DZIAŁAŃ POŁĄCZONYCH (2)

Dokończenie z nr 1

Przerzut sił do rejonu działań - morskie aspekty “strategic mobility”

Niezależnie od tego, czy konieczny jest desant morski, nieodzownym jest przemieszczenie do rejonu działań bojowych komponentów z innych rodzajów sił zbrojnych. Po wprowadzeniu w 1991 roku poprzedniej “nowej” strategii NATO, Dowódca sił NATO w Europie (Supreme Allied Commander Europe – SACEUR) w dokumencie “SACEUR’s Defence Concept for the defence of Allied Command Europe 4/92” stwierdził, że strategic mobility is the capability to transport forces across the Atlantic or between regions in Europe and is essential to support the new strategy.

Transport morski był i pozostanie rozstrzygającym środkiem transportu materiału podczas przemieszczeń strategicznych. Transport lotniczy może przejmować tylko funkcje pomocnicze. Może on mieć szczególne znaczenie w przypadku, gdy z powodów politycznych lub operacyjnych należy przemieścić siły (w pewnym sensie pierwszego rzutu), które muszą dotrzeć do rejonu działań bojowych szybciej i bliżej miejsca przeznaczenia, niż mógłby to zapewnić transport morski.

Do przerzutu w rejon działań bojowych jednostek sił zbrojnych korzysta się standardowo z dwu równoległych rodzajów transportu. Transportu morskiego dla przemieszczenia materiału/sprzętu oraz transportu lotniczego dla personelu. Obydwie drogi transportu należy tak skorelować, aby personel docierał do portu przeznaczenia przed statkami transportowymi. Umożliwia to prawidłowy rozładunek i przejęcie sprzętu.

Ponieważ zdolności frachtowców do przewozu osób są ograniczone, statki te powinny każdorazowo zabierać nieliczny wojskowy kontyngent zabezpieczający. Sprzęt poszczególnych pododdziałów należy ładować w miarę możliwości łącznie na jeden statek. Trudno spodziewać się we wczesnej fazie kryzysu, że siły zbrojne będą mogły skorzystać ze statków pasażerskich.

Na transport morski składają się następujące fazy:

- marsz pododdziałów i oddziałów innych rodzajów sił zbrojnych z miejsc stałej dyslokacji, poligonów lub rejonów formowania do portów załadunku, względnie rejonów wyczekiwania w pobliżu portów załadunku;

- dokonywany kolejną lub żegluga śródlądową transport do portów załadunku, względnie położonych w pobliżu rejonów wyczekiwania (Holding Areas) pojazdów gąsienicowych, kontenerów i pozostałego ciężkiego sprzętu/materiału;
- powrót personelu do miejsc stałej dyslokacji;
- w przypadku korzystania z rejonów wyczekiwania, przemieszczenie sprzętu/materiału z tychże rejonów do portów załadunku;
- przejście morzem jednostek transportowych do portów/rejonów wyładunku;
- wyładunek w portach docelowych i przemieszczenie sprzętu do rejonów ich wykorzystania lub położonych w pobliżu rejonów zbiórek;
- marsz w kolumnach do rejonów zbiórek;
- jeśli to konieczne, dokonywany kolejną lub przy wykorzystaniu żeglugi śródlądowej transport pojazdów gąsienicowych, kontenerów i pozostałego ciężkiego sprzętu/materiału do rejonów ich wykorzystania wzgl. również do rejonów zbiórek;

Na transport lotniczy składają się następujące fazy:

- transport personelu i ew. sprzętu/materiału do portów lotniczych załadunku;
- przelot do portów lotniczych/lotnisk wyładunku;
- transport, potrzebnego do rozładunku statków transportowych, personelu do portów morskich wyładunku (jeśli to możliwe przy pomocy środków transportowych kraju gospodarza w ramach Host Nation Support - HNS);
- transport pozostałego personelu do rejonu zbiórki;

Koniecznym warunkiem wykonania każdego zadania bojowego jest terminowe i skryte przybycie do rejonu działań bojowych, w stanie wysokiej gotowości bojowej, sił głównych. Tak więc przejście morzem jednostek transportowych do portów/rejonów wyładunku musi być tak samo jak przejście zespołu okrętów bojowych, zabezpieczone przez pozostałe siły floty.

Terminowość przybycia osiąga się przez odpowiedni dobór trasy przejścia, prędkości zespołu oraz właściwego momentu wyjścia w morze, z uwzględnieniem rezerwy około 5-10% czasu na nieprzewidywalne okoliczności.

Skrytość przejścia uzyskuje się przez wprowadzenie przeciwnika w błąd odnośnie zamiaru działania, składu zespołu itp. Służą temu działania demonstracyjne, przedsięwzięcia maskowania bezpośredniego i walki radioelektronicznej.

Zachowanie wysokiej zdolności bojowej osiąga się poprzez:

- niszczenie zagrażających sił przeciwnika;

- stworzenie warunków zapewniających bezpieczeństwo nawigacyjne i przeciwminowe dla sił własnych i utrudnienie pływania przeciwnikowi;
- obronę przed atakami z morza i powietrza.

Obrona zespołu podczas przejścia morzem jest to system przedsięwzięć i działań bojowych zapewniających broniom okrętom (transportowcom) zachowanie zdolności bojowej (bezpieczeństwa) w każdych warunkach napadu (uderzeń, ataków) przeciwnika.

Przedsięwzięcia obrony jednostek na przejściu morzem obejmują:

- sformowanie szyków i ugrupowań marszowych odpowiednich dla przeciwdziałania spodziewanemu zagrożeniu i utrudnienia ataku przeciwnika na siły główne (ochraniane);
- prowadzenie obserwacji i rozpoznania taktycznego, w celu wczesnego wykrycia sił i środków napadu przeciwnika i terminowego powiadomienia o nich zespołu;
- utrzymanie środków ogniowych i WRE w odpowiedniej, do rodzaju i poziomu zagrożenia, gotowości bojowej;
- niszczenie sił i środków napadu przeciwnika za pomocą środków ogniowych okrętów zespołu (z wykorzystaniem środków WRE);
- nieprzerwane dowodzenie siłami zespołu;
- przedsięwzięcia utrudniające atakowanie zespołu przez przeciwnika i zmniejszające efektywność użytego uzbrojenia (maskowanie bezpośrednie, przeciwdziałanie radioelektroniczne, manewrowanie zmiennymi kursami i prędkościami);
- usuwanie skutków uderzeń.

W zależności od posiadanych przez przeciwnika sił (ilości, dyslokacji, stopnia gotowości), warunków wojskowo-geograficznych rejonu, rodzaju wykonywanego zadania i poziomu panowania na akwenie sił własnych, podczas przejścia morzem zespołowi mogą zagrażać:

- nawodne siły uderzeniowe;
- lotnictwo uderzeniowe;
- okręty podwodne;
- miny morskie.

W zależności od rodzaju zagrożenia wyróżnia się:

- obronę przeciwlotniczą (OPL);
- obronę przed okrętami nawodnymi (OPON);
- obronę przed okrętami podwodnymi (OPOP);
- obronę przeciwminową (OPM).

W warunkach morza zamkniętego i w rejonach przybrzeżnych mórz otwartych, a więc tam, gdzie przede wszystkim wykonywane będą działania sił połączonych, należy oczekiwać jednoczesnego zagrożenia ze strony różnorodnych sił przeciwnika. Uważa się, że najbardziej prawdopodobne warianty zagrożenia to:

- I – atak środków napadu powietrznego (ŚNP) i uderzenia okrętów nawodnych i podwodnych;
- II – atak środków napadu powietrznego (ŚNP) i zagrożenie minowe.

Dodatkowo, w przewidywanych działaniach ONON, lotnictwa uderzeniowego i OOP, zasadniczym rodzajem używanego uzbrojenia będą przeciwokrętowe kierowane pociski rakietowe (KPR). W znacznym stopniu upodabnia to sposoby reakcji atakowanego zespołu. W wariacie pierwszym organizuje się OPL, OPOP i OPON, jednak podstawowym rodzajem obrony jest OPL.

W wariacie nr 2 organizuje się OPL i OPM, przy czym podstawą obrony zespołu jest OPM. Dąży się do zintegrowania przedsięwzięć różnych obron w tzw. obronę uniwersalną, obejmującą reakcje na wszystkie przewidywane zagrożenia przy nadaniu priorytetu przeciwdziałaniu zagrożeniu najpoważniejszemu.

Zapewnienie zachowania zdolności bojowej sił podczas przejścia morzem nie oznacza osiągnięcia przez nie rejonu przeznaczenia. Końcowe ogniwo łańcucha transportowego stanowi rejon zbiórki. Należy go, jeśli to możliwe, tak umieścić aby leżał korzystnie, zarówno w stosunku do portów wyładunku oraz lotnisk, na które będzie przemieszczany personel, jak i do urządzeń infrastruktury transportowej, które umożliwią przemieszczenie materiału/sprzętu do rejonów ich wykorzystania. Po osiągnięciu w rejonie zbiórki, przez pododdziały i oddziały, gotowości do działania, może zostać dokonane (w wypadku konieczności) przemieszczenie wojsk do tzw. rejonów dyspozycyjnych. Wiązać się to może w tym momencie ze zmianą statusu podległości tzn. przejściem pod rozkazy dowódcy NATO. Jeżeli podczas transportu skryształizowały się zamiary operacyjne, rejon zbiórki może być identyczny jak rejon wykorzystania wojsk. Możliwy jest również transport pojazdów gaśnicowych i zapasów logistycznych z położonego w pobliżu portu rejonu wyczekiwania bezpośrednio do rejonu wykorzystania.

Przerzut sił aranżowany w ramach narodowych jest dokonywany w kolejności, która odpowiada potrzebom i priorytetom dowódcy NATO. Dotyczące tej sprawy ustalenia narodowe powinny zapadać w strukturach połączonych. Wykorzystanie systemu transportowego kraju gospodarza (jeżeli przerzut sił odbywa się do niego), względnie w rejonie docelowym, powinno odbywać się również według priorytetów dowódcy NATO oraz zasad HNS – Host Nation Support. Winny być w tym względzie poczynione ustalenia

dotyczące wykorzystania resursów i obiektów. Oznacza to nie tylko ustalenia kolejności dotarcia sił, ale również lokalizacji w sensie rozdzielania przedsięwzięć związanych z transportem. Sprowadza się to, zgodnie z zasadami deconfliction by force⁷ i “deconfliction by space do przydzielenia, każdemu krajowi uczestniczącemu, portu morskiego, lotniczego jak również linii kolejowej lub drogi. Nie oznacza to jednakże wyłączności w ich wykorzystaniu. W przypadku wspólnego korzystania z infrastruktury, trzeba stosować zasadę rzutowania przedsięwzięć transportowych w czasie deconfliction by time. Oznacza to jednakże wydłużenie całego procesu.

Dla poszczególnych faz transportu należy ustalić zakresy odpowiedzialności oraz organizację dowodzenia. W portach lotniczych i morskich będą to siły sprawujące funkcje dowódcze, łącznikowe w stosunku do instytucji cywilnych i HNS, zaopatrzeniowe, medyczne, kwaterunkowe, wartownicze, ochronne i przeładunkowe.

Zaopatrywanie przerzuconych wojsk winno zaczynać się z chwilą przybycia pierwszego pododdziału. Oznacza to, że wraz z pierwszymi elementami struktury dowodzenia należy przerzucić elementy jednostek medycznych i logistycznych. Dalej winno następować regularne zaopatrywanie, co wskazuje kolejne obciążenie dla transportu morskiego. W przypadku przerzutu ekwiwalentu dywizji oznacza to przybycie każdego dnia jednego statku transportowego z zaopatrzeniem.

Kontrola i ochrona żeglugi w celu odparcia agresji na państwo sojusznicze

W zależności od sytuacji wojskowo-geograficznej, siły morskie zobligowane będą do ochrony transportowców na całej długości przejścia morzem, bądź w rejonie działań bojowych. Umożliwią to działania w ramach tzw. kontroli żeglugi. Właśnie w czasie sytuacji kryzysowych i wojny wymagane jest wzmocnienie sił drogą przerzutów morskich. Stąd funkcjonowanie żeglugi wymaga koordynacji i ochrony.

Powstanie w NATO pojęcia “kontroli żeglugi” (naval control of shipping – ncs) wynikało z NATO Cooperation Shipping Policy (polityki współpracy w dziedzinie żeglugi). Obecnie wprowadzane jest pojęcie naval cooperation and guidance for shipping – ncags. W początkowym okresie istnienia paktu, wychodząc z doświadczeń wojen światowych, zakładano full naval control of shipping – fncs (całkowitą kontrolę żeglugi), a lokalnie regional naval control of shipping – rncs.

Jednakże zmiana uwarunkowań związana ze zmniejszeniem się prawdopodobieństwa wybuchu konfliktu o zasięgu światowym oraz istnieniem szeregu elementów ryzyka dla

żeglugi, wynikających z lokalnych konfliktów lub zagrożeń, spowodowała rewizję tego stanowiska. Punkt ciężkości w aspekcie ochrony i kontroli żeglugi zaczęły stanowić shipping risk areas (rejonry ryzyka/niebezpieczne dla żeglugi). Nieodzownym stało się uproszczenie procedur wprowadzania NCS/NCAGS tak, aby możliwe ono było, po pierwsze – nie tylko w stanie wojny, ale również w sytuacjach kryzysowych. Po drugie – nowe podejście do zagadnienia kontroli żeglugi umożliwić miało uruchamianie procedur również na najniższych szczeblach.

Kierowanie i koordynację działań z zakresu kontroli żeglugi handlowej powierzono w NATO Organizacji Kontroli Żeglugi (Naval Control of Shipping Organisation – NCSORG). Organem wykonawczym ds. kontroli żeglugi na szczeblu całego NATO jest położone w Northwood NATO Shipping Center. Ten znajdujący się w stadium organizacji ośrodek ma za zadanie monitorować 24 godziny na dobę, na użytek paktu, sytuację żeglugową na całym świecie, ze szczególnym uwzględnieniem rejonów zapalnych. Jednym z ważniejszych zadań w czasie pokoju byłoby monitorowanie statków z niebezpiecznymi ładunkami, ze szczególnym uwzględnieniem ładunków produktów rozszczepialnych. Uzupełniana o przyczynki rozpracowywane przez National Shipping Authority's (narodowe władze żeglugowe), praca ośrodka ma przyczyniać się do stworzenia obrazu sytuacji w aspekcie Recognise Maritime Picture. Działalność ta ma w głównej mierze zapobiec konfliktowi interesów pomiędzy morskimi siłami zbrojnymi, a żeglugą handlową (Deconfliction) na przykład poprzez ustalanie rejonów zabronionych dla żeglugi.

W RNCS kierowanie jest realizowane przez dowódcę RNCS (Naval Control of Shipping Region Commander - NCSRC). Będzie on usytuowany albo na lądzie, jako element sztabu dowódcy obszaru, lub na morzu, jako element sztabu komponentu morskiego. Chociaż liczba miejsc na jednostkach w morzu ogranicza wielkość sztabu, to nie ma tu żelaznych reguł, a wybór dyktuje aktualna sytuacja. Kiedy NCSRC będzie umiejscowiony na morzu, to sztab ulokowany na lądzie będzie zabezpieczał tyły i przekazywał mu informacje w morzu. W tej sytuacji NCSRC określi jakie zadania będzie wykonywać wspierający sztab na jego korzyść, w tym procedury składania meldunków.

Każdemu NCSRC podlegać będą tzw. Punkty Kontroli Żeglugi (Shipping Control Points – SCP). Celem ich jest zabezpieczenie miejsc, gdzie statki mogłyby bądź uzyskać informacje na temat ryzyka i trasy żeglugi zanim wejdą w region lub SRA, bądź być organizowane w celu zapewnienia lepszej ochrony. Kilkanaście SCP może być rozlokowanych albo na lądzie, w dogodnych miejscach, lub też na morzu, na okrętach

marynarki wojennej, jednostkach pomocniczych lub wycarterowanych statkach. Dostępność odpowiedniej łączności będzie dyktowała faktyczny wybór.

Lokalizacja SCP zależy będzie od rozmieszczenia SRAs na obszarze regionu NCS, miejscowej geografii i układu szlaków żeglugowych. Prawdopodobnym jest rozmieszczenie ich na obrzeżach Regionu NCS. Mogą one być obsadzone przez międzynarodową obsadę. Jej skład oraz zakres udzielanych przez nią informacji zależy będą od sytuacji kryzysowej, gęstości ruchu i prawdopodobnych potrzeb. Na przykład, w sytuacji niewielkiego zagrożenia, obsada może się ograniczać do ludzi opracowujących zobrazowanie sytuacji i przekazujących informacje ustne. W skomplikowanych, złożonych sytuacjach, w skład SCP może wchodzić znaczna liczba oficerów łącznikowych, a także komodor konwoju i dostępny sztab. W każdym przypadku SCP spełnia następujące funkcje:

- kieruje ekipy na pokład statków handlowych w celu przekazania: informacji o aktualnych zagrożeniach, szczegółów dotyczących szlaków żeglugowych i instrukcji w tym zakresie oraz sprawdzenia wyposażenia i dokumentów żeglugowych;
- okrętuje oficerów łącznikowych na statkach handlowych, jeśli zachodzi tego potrzeba, wraz z odpowiednim sprzętem łączności i dokumentacją niejawną / kryptograficzną;
- monitoruje żeglugę handlową do regionu i poza regionem NCS;
- informuje kapitanów statków o zakończeniu przejścia przez SRA i jeśli to konieczne, odbiera określone dokumenty niejawne i/ lub PACE (pocket-sized crypto equipment).

Przewidywane w dokumentach NATO tzw. poziomy kontroli żeglugi to:

- faza doradcza polegająca na informowaniu o sytuacji, zagrożeniach etc.;
- faza aktywna, w ramach której dla ochrony żeglugi używane są asygnowane siły .

Aktywowane są tylko niezbędne, adekwatne elementy NATO-wskiej Organizacji Kontroli Żeglugi (Naval Control of Shipping Organisation – NCSORG) i Cywilnego Kierowania Żeglugą (Civil Direction of Shipping – CDS). Narodowe władze żeglugowe informują w tym wypadku swoich narodowych armatorów i operatorów o spektrum wariantów obronnych znajdujących się w ofercie i zachęcają ich statki, pływające w zagrożonych rejonach lub ich pobliżu, do zastosowania się do wymogów RNCS.

Ustanowienie przez siły morskie jakiegoś rejonu, Regionem Kontroli Żeglugi stanowi polityczny i wojskowy sposób reagowania w celu przeciwdziałania zagrożeniom dla żeglugi handlowej. Status ten w żadnym wypadku nie ogranicza narodowych praw do wód terytorialnych, czy też swobody przepływu na otwartym morzu. W przypadku, gdy dany region obejmuje wody znajdujące się pod jurysdykcją jakiegoś państwa nadbrzeżnego,

wymagane jest ustanowienie kontaktów łącznikowych z władzami tego państwa. Zgoda na ustanowienie Regionu NCS w obszarze NATO wydawana jest na prośbę dowódcy sił morskich przez Komitet Wojskowy lub Komitet Planowania Obronnego.

W razie gdy poziom zagrożenia w rejonie działań nie jest jednakowy, ustanawiane są lokalnie obszary zwiększonego ryzyka dla żeglugi (Shipping Risk Area – SRA). Działanie takie pozwala na lokalną koncentrację środków ochrony w celu zwiększenia efektywności ich wykorzystania. O ustanowieniu SRA informuje każdorazowo dowódca odpowiedniego regionu NCS (Naval Control of Shipping Region Commander - NCSRC). Środkami ochrony statków na czas przejścia przez część lub cały SRA są:

- trasy chronione;
- grupowanie statków; lub
- pływanie w konwoju.

W przypadku stosowania bezpośredniej ochrony (grupowanie statków, pływanie w konwoju) dowódca ochrony (Screen Commander), kiedy otrzyma zadanie od dowódcy Sił Morskich jako OTC grupy statków handlowych wymagających asysty, będzie decydował jak najlepiej przeciwstawić się zagrożeniu. Uzasadnionym jest przydzielanie tylko jednego zespołu ochrony dla grupy statków handlowych. Może się zdarzyć, że nie wszystkie statki będą miały oficerów łącznikowych. W takich przypadkach, przekazywanie sygnałów między okrętami ochrony a jednostkami eskortowanymi powinno ograniczać się do bardzo prostych znaków. Działalność sił ochrony będzie sprowadzała się do bezpośredniej ochrony żeglugi i określenia zasad wykorzystania uzbrojenia. Będzie ona obejmować:

- zdefiniowanie zagrożenia;
- określenie prędkości przemieszczania się sił i dostępnego czasu;
- rozpoznanie warunków hydrometeorologicznych;
- rozpatrzenie możliwości przykrycia z powietrza;
- ocenienie możliwości obronnych okrętów/statków własnych;
- wybór trasy;
- ustalenie charakteru ładunku poszczególnych jednostek;
- przyjęcie odpowiedniego szyku i odległości;
- przestrzeganie zasad emisji elektromagnetycznych;
- sprecyzowanie zasad uchylania się;
- ustalenie zasad reagowania na zagrożenie;
- określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia strat i z maruderami.

Czynnik “międzynarodowość”, a udział sił morskich w działaniach połączonych w celu odparcia agresji na państwo sojusznicze (wnioski praktyczne)

Wykonując wynikające z punktu piątego zobowiązania, zbalansowane zespoły zadaniowe będą działały w mieszanym, międzynarodowym składzie, który to skład będzie implikował pewne charakterystyczne podstawowe i specyficzne cechy tego rodzaju działania. Mówiąc o cechach podstawowych działania w składzie międzynarodowym należy stwierdzić, że “wielonarodowość” jest symbolem międzynarodowej solidarności i przekonań. Sprawia ona, że wzrasta polityczne sankcjonowanie takich działań oraz ich poparcie przez opinię publiczną. Czynniki napędowymi międzynarodowej współpracy w ramach sojuszy i koalicji jest wola polityczna oraz/lub polityczna konieczność. Współpraca międzynarodowa może mieć miejsce w ramach stałych lub tworzonych ad hoc struktur. W ramach współpracy międzynarodowej może być wywierany nacisk narodowy, co odbijać się może na kształcie tych struktur międzynarodowych. “Wielonarodowość” nie wymaga rezygnacji z pewnych cech narodowych. Żyje ona wielorakością pomysłów, idei, doświadczeń potencjałów państw partnerskich i zyskuje przez to na jakości.

Podstawą sojuszy i koalicji są sformułowane wspólne cele. Realizacja ich zabarwiona jest różnej natury narodowymi interesami i uwarunkowaniami. Dla zwartości sił zbrojnych sojuszu jest ważne, aby dowódca wojskowy znał i uwzględniał narodowe cele uczestniczących partnerów. Z pewnością jest to trudniejsze w koalicji składającej się częściowo z nowych partnerów, niż w okrępej i sprawdzonej.

Współczesne siły zbrojne muszą oferować wiele opcji użycia, które wymagają, przy szczupłości środków, szerokiego spektrum zdolności wojskowych. Wynika z tego, że stosunkowo niewiele państw jest w stanie prowadzić kompleksowe operacje wojskowe. Współpraca międzynarodowa ma zatem na celu lepsze i skuteczniejsze wykorzystanie stojących do dyspozycji militarnych środków. Prowadzi to do wzrostu potencjalnych zdolności, do zmniejszania czynnika ryzyka oraz rozszerzonego spektrum użycia. W sumie wzrasta ekonomiczność użycia sił. Oprócz tego, międzynarodowa współpraca poprzez podział zadań, specjalizację, wspólne wykorzystanie instalacji i tworzenie kooperatyw, pomaga unikać nakładania się działalności bądź występowania w niej luk.

Szczególne cechy współpracy międzynarodowej powodują, że wraz z postępującym włączaniem w struktury wielonarodowe następuje przemieszczanie opcji działania ze środowiska lokalnego/krajowego do środowiska międzynarodowego. Ten trend może przynosić efekty synergiczne, możliwość przydziału do hierarchii dowodzenia oraz udziału w

misjach, których pojedyncze państwo w ramach narodowych nie jest w stanie przeprowadzić. Jednakże nie może to powodować utraty swobody działania w ramach narodowych.

Współpracujące międzynarodowe siły zbrojne różnią się od siebie w aspekcie zdolności czysto wojskowych, prawideł i sposobów działania, wyposażenia, wyszkolenia, doświadczeń i kultury wojskowej. Również różne systemy wartości, uwarunkowania gospodarcze i socjalne wpływają na współpracę międzynarodową.

Wyposażenie, zasady i formy prowadzenia działań oraz sposoby taktyczne wymagają ujednolicenia – standaryzacji. Różnice w wyposażeniu, wyszkoleniu i wychowaniu prowadzą do różnych zdolności. Należy o tym stale pamiętać podczas przydziału zadań. W NATO rozwinięto standardy zasad i sposobów działania, które wspierają, a niejednokrotnie umożliwiają współpracę. Szczególne znaczenie ma tu interoperacyjność środków dowodzenia, wspólna terminologia, jak również jednolity język dowodzenia (z reguły angielski).

Współpraca międzynarodowa wymaga okrzepnięcia, aby różni partnerzy razem dorastali współpracując. Proces ten może być długotrwały i wymaga wycucia w stosunku do krajów partnerskich. Nieodzownym warunkiem jest tu zdolność do kompromisu. Współpraca międzynarodowa ma miejsce w różnych formach organizacyjnych. Międzynarodowe jednostki organizowane są według zasad Lead Nation, Framework Nation lub Integration.

Międzynarodowe podporządkowanie nie oznacza całkowitego zrzeczenia się odpowiedzialności narodowej. Zarówno odpowiedzialność w stosunku do żołnierza, jak i do parlamentu czy ludności państwa, pozostaje zawsze w rękach narodowych. Transfer of Authority (ToA) ma miejsce maksymalnie do szczebla Operational Command (OPCOM). Full Command pozostaje zawsze w rękach narodowych.

Przełożony narodowy, poprzez międzynarodowego dowódcę kontyngentu, ma w każdej chwili możliwość dostępu do wszystkich swoich żołnierzy. Oczywiście przy egzekwowaniu tego dostępu należy przestrzegać procedur, które zapewniają dowodzenie wielonarodowych sił zadaniowych. Przy użyciu narodowych kontyngentów sił występują zakresy zadaniowe, które zawsze pozostają w gestii narodowej. Są to:

- egzekwowanie władzy dyscyplinarnej;
- zdobywanie informacji i rozpoznanie;
- zabezpieczenie w środki dowodzenia;
- zabezpieczenie bojowe;
- współpraca z zabezpieczającymi wojska organizacjami wojskowymi i cywilnymi;

- informowanie opinii publicznej oraz współpraca z mediami;
- informacje zdobywane metodami operacyjnymi.

Oczywiście narodowa odpowiedzialność za te zakresy zadaniowe nie wyklucza współpracy i niektóre z zadań mogą być częściowo wykonywane wspólnie.

ELEKTRONICZNA MAPA NAWIGACYJNA I SYSTEMY ZOBRAZOWANIA MAP ELEKTRONICZNYCH

Dokonujący się stały postęp techniczny w nawigacji i hydrografii morskiej spowodował pojawienie się na pokładach jednostek pływających szeregu nowych urządzeń i systemów, których zadaniem jest między innymi zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi oraz ułatwienie pracy nawigatora i oficera wachtowego. Przykładem tutaj może być wprowadzenie systemów o dość dziwnych nazwach będących w większości skrótami z języka angielskiego – np. RCDS, ECS, ECDIS.

Wymienione nazwy odnoszą się do systemów mających coś wspólnego z dotychczasowym, głównym atrybutem pracy nawigatora morskiego, tj. do morskiej mapy nawigacyjnej. Niektóre z nich mogą tylko wspomagać pracę nawigatora, inne mogą wręcz, przy spełnieniu określonych warunków, zastępować dotychczasową, papierową morską mapę nawigacyjną.

Celem tego opracowania jest przybliżenie, w podstawowym stopniu, problematyki przedstawionej w tytule oraz pewne usystematyzowanie pojęć z tym związanych. Potrzeba ta wynika z obserwowanego w środowisku nawigacyjnym niesłusznego przekonania, że każda mapa (a raczej podkład mapowy) prezentowana na ekranie komputera to produkt zwany elektroniczną mapą nawigacyjną oraz, że posiadanie zespołu urządzeń (najczęściej komputera z oprogramowaniem nawigacyjnym) do jej zobrazowania zwalnia nawigatora z obowiązku prowadzenia nawigacji na tradycyjnej morskiej mapie nawigacyjnej.

W niniejszym artykule przedstawiono podstawowe informacje przybliżające sprawy związane z elektroniczną mapą nawigacyjną ENC oraz ze współczesnymi systemami zobrazowania map nawigacyjnych opracowanych w postaci elektronicznej.

Rozwój technik zobrazowania informacji nawigacyjno-hydrograficznej

Dotychczas, dla większości osób, nieodłącznym i podstawowym atrybutem nawigatora morskiego była morska mapa nawigacyjna postrzegana jako arkusz odpowiedniej jakości papieru z naniesioną informacją kartograficzną i zestawem informacji nawigacyjno-hydrograficznej. Chcąc uzyskać bardziej szczegółowe dane nawigator zobowiązany był i jest do korzystania z innych wydawnictw nautycznych (spisów świateł, locji, WŻ itd.)

Jednym z pierwszych dążeń nawigatora była chęć otrzymania takiego zobrazowania informacji mapowej, by była ona bezpośrednio powiązana z informacją o pozycji okrętu. Przykładem mogą tu być mechaniczne, automatyczne nakreślacze drogi. Rozwój elektroniki oraz informatyki w zakresie przetwarzania, przesyłania i zobrazowania informacji nawigacyjno-hydrograficznej doprowadził do stworzenia początkowo koncepcji zobrazowania morskiej mapy nawigacyjnej na ekranie monitora, a następnie do powstania szeregu modeli, realizujących proces wizualizacji treści morskiej mapy nawigacyjnej na ekranie monitora, wykorzystujących techniki video i fotografii (videoplotery i fotoplotery). Takim urządzeniem był m.in. zestaw nawigacyjny firmy Racal Decca, złożony z odbiornika MK53G – dostarczającego danych odnośnie pozycji okrętu (radionawigacyjny system Decca + GPS) oraz urządzenia zobrazowania informacji mapowej i pozycyjnej – w postaci tzw. videoplotera CVP 3000 (Color Video Printer).

Informacja mapowa w zasadzie obejmowała dane dotyczące przebiegu linii brzegowej, granic torów wodnych i obszarów zabronionych, a także ważniejszych znaków nawigacyjnych (elementów stałego i pływającego oznakowania nawigacyjnego). Informacja ta wprowadzana była ręcznie, za pomocą pióra świetlnego, bez zachowania tradycyjnego sposobu zobrazowania takich danych za pomocą znaków, skrótów i symboli stosowanych na papierowych morskich mapach nawigacyjnych. Takie podkłady mapowe tworzone były przez użytkownika danego systemu we własnym zakresie.

Dalszy rozwój metod przetwarzania i gromadzenia informacji doprowadził do powstania, na początku lat 80., koncepcji Systemu Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej, mającej być odpowiednikiem lub ekwiwalentem tradycyjnej morskiej mapy nawigacyjnej i będącej w zgodzie z założeniami konwencji SOLAS 74. Wówczas też pojawiły się pomysły wyeliminowania konieczności przeglądania wielu pozycji wydawniczych tworzących zestawy morskich pomocy nawigacyjnych. Odzwierciedleniem tych dążeń było opracowanie zasad i norm funkcjonowania dla systemów nazwanych w skrócie ECDIS (Electronic Chart Display and Information System – System Zobrazowania Elektronicznej Mapy i Informacji Nawigacyjnej). System taki jest zatem czymś więcej niż tylko reprodukcją mapy papierowej na ekranie monitora i zgodnie z założeniami IHO (International Hydrographic Organization) i IMO (International Maritime Organization) jest nawigacyjnym systemem informacyjnym. Opracowanie zasad i norm funkcjonowania systemu ECDIS jest typowym przykładem wytworu myśli interdyscyplinarnej, bowiem na ich powstanie i rozwój wpływ miały takie dziedziny wiedzy jak: matematyka, hydrografia, kartografia, nawigacja, informatyka,

automatyka i radiokomunikacja, uzupełnione elementami nauki zajmującej się kształtowaniem warunków pracy na linii człowiek-urządzenie, czyli ergonomii.

W polskich opracowaniach początkowo można było spotkać określenia równoważne temu typowi systemu jako elektroniczna mapa nawigacyjna (EMN) co jest, według autora tego opracowania, dość dużym błędem, bowiem wspomniana powyżej Elektroniczna Mapa Nawigacyjna (Electronic Navigational Chart) jest praktycznie tylko jednym z elementów Nawigacyjnego Systemu Informacyjnego ECDIS, co zostanie przedstawione w dalszej części niniejszego opracowania. Aktualnie spotyka się coraz częściej nazwę: Nawigacyjny System Informacyjny ECDIS lub prościej – system ECDIS.

Jednak zanim omówione zostaną systemy zobrazowania map elektronicznych spróbuję odpowiedzieć na pytanie czym jest elektroniczna mapa nawigacyjna?

Elektroniczna mapa nawigacyjna – ENC

Idea opracowania ENC bierze swój początek z chęci dostarczenia nawigatorowi nowoczesnego produktu, który zawierając pełną i stale aktualizowaną informację zamieszczaną na tradycyjnych mapach nawigacyjnych, mógłby zastąpić klasyczną (papierową) mapę morską, stanowiąc jej wiarygodny ekwiwalent.

Ogólnie wiadomo, że każda morska mapa nawigacyjna zawiera zespół danych graficznych i opisowych, które odpowiednio przedstawiane za pomocą umownych znaków i symboli graficznych oraz skrótów i napisów alfanumerycznych tworzą to, co ogólnie nazywamy treścią mapy. Na tradycyjnej mapie dane te były i są prezentowane za pomocą różnych technik drukarskich, przy czym można wyróżnić pewien umowny poziom gęstości prezentacji takich danych, powyżej którego na mapie może występować zjawisko “przeładowania informacyjnego”.

Zjawisko to zaś może powodować trudności z wyborem najbardziej istotnych dla nawigatora informacji mapowych, ważnych dla procesu prowadzenia nawigacji oraz negatywnie wpływać na prawidłową ocenę całej sytuacji w jakiej znalazł się nawigator. Stąd też, znaczna część informacji uzupełniających dane mapowe była i jest przedstawiana w licznych publikacjach nautycznych, takich jak spisy świateł i locje morskie. Co więcej, chęć wykorzystania danych mapowych zmuszała często nawigatora do posługiwania się oddzielnymi przyrządami nawigacyjnymi np. trójkątami, linijkami i przenośnikiem nawigacyjnym, dzięki którym możliwe było dalsze przetwarzanie niektórych danych dla potrzeb procesu nawigacji.

W odróżnieniu od map tradycyjnych wykonywanych na papierze, nowa mapa ENC to w praktyce oryginalna, numeryczna baza danych, zgodna co do zawartości, struktury i formatu z jednolitymi międzynarodowymi standardami, przeznaczona do wykorzystania w elektronicznych systemach zobrazowania map i informacji nawigacyjnej – nawigacyjnych systemach informacyjnych ECDIS, opracowana bądź zatwierdzona przez urzędowe (oficjalne) Biura Hydrograficzne¹.

Zarówno jej zawartość, struktura jak i format danych ENC zostały określone w kilku publikacjach będących wynikiem prac licznych grup roboczych wyłonionych spośród wielu międzynarodowych organizacji i instytucji (np. IMO, IHO, IEC). Do najbardziej znanych publikacji należą S-52 Specification for Chart Content and Display of ECDIS oraz S-57 Transfer Standard for Digital Hydrographic Data. W drugim przypadku oznaczenie kodowe publikacji S-57 zostało oficjalnie wprowadzone do obiegu w 1996 r. jako nazwa standardu odnoszącego się do struktury ENC i formatu wymiany danych².

Zdając sobie sprawę z zupełnie odmiennego procesu technologicznego tworzenia takiej mapy i to nie tylko pod względem sposobu przechowywania i prezentacji danych mapowych (elementów treści mapy), ale także odmiennego “warsztatu kartograficznego” służącego do jej przygotowania, postanowiono mimo to zachować w miarę możliwości pewien stopień podobieństwa mapy elektronicznej ENC do jej poprzedniczki, tj. tradycyjnej morskiej mapy nawigacyjnej.

Działanie to spowodowane było dążeniem do uniknięcia niejednoznaczności interpretacji treści map i uwzględnienia dotychczasowych doświadczeń i przyzwyczajień nawigatorów szczególnie w okresie wzajemnego współistnienia obu rodzajów map. Jak się okazało, podobieństwo to nie zawsze było możliwe do uzyskania we wszystkich kwestiach. Doskonałym przykładem może być paleta barw i kolorów – stosując “sztywną”, starą paletę barw nie byłoby możliwe przedstawienie ENC w oświetleniu nocnym, dziennym czy zmierzchowym. W znacznej większości, zauważalne formy odmienności wynikają z lepszych możliwości zgromadzenia i zobrazowania wielokrotnie liczniejszych danych mapowych ENC. Mogą być one prezentowane za pomocą systemu ECDIS na wielu poziomach zobrazowania, zgodnie z upodobaniem nawigatora i potrzebami wynikającymi z sytuacji nawigacyjnej w danym akwencie.

Odpowiednio przygotowana baza danych, tj. ENC, zgodnie z założeniami, dostarczana może być do systemu ECDIS w oparciu o magnetyczne i magneto-optyczne nośniki informatyczne, najczęściej na płytkach CD-R. Operator systemu ECDIS nie powinien mieć żadnej możliwości ingerencji w dostarczone dane (tj. dokonywania zmian w danych – ich

kasowania lub wprowadzania nowych danych). Przypomnijmy, że wszelkie zmiany mogą być wykonywane wyłącznie przez autoryzowaną instytucję posiadającą zezwolenie lub będącą przedstawicielem państwowej służby hydrograficznej (w Polsce jest to Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej). Zatem rodzi się tu pytanie: w jaki sposób nawigator może realizować nanoszenie poprawek i uzupełnień otrzymanych np. za pośrednictwem radiowych ostrzeżeń nawigacyjnych? Rozwiązaniem, jakie przewidzieli twórcy koncepcji funkcjonowania systemu.

ECDIS, jest tworzenie tzw. systemowej elektronicznej mapy nawigacyjnej zwanej skrótowo SENC (System Electronic Navigational Chart), będącej czymś w rodzaju duplikatu ENC, utworzonym dla potrzeb jej wykorzystania nawigacyjnego przez operatora-nawigatora. Zatem systemowa elektroniczna mapa nawigacyjna oznacza bazę danych, jednakże powstała poprzez przetworzenie ENC za pomocą systemu ECDIS w celu jej odpowiedniego wykorzystania, wprowadzenia poprawek do ENC z zachowaniem przyjętych procedur i w odpowiedni sposób, a także wprowadzania danych i uaktualnień przez operatora systemu. Z SENC korzysta system ECDIS w celu generowania zobrazowania mapy będącej odpowiednikiem uaktualnionej papierowej morskiej mapy nawigacyjnej oraz realizacji innych istotnych funkcji nawigacyjnych. W dużym uproszczeniu można powiedzieć, że SENC to mapa aktualnie wyświetlana na ekranie monitora, na której nawigator może pracować. Informacja SENC, dostępna podczas planowania podróży i monitorowania trasy powinna być podzielona na trzy podstawowe rodzaje zobrazowań, a mianowicie:

- zobrazowanie standardowe (Standard Display)³;
- zobrazowanie podstawowe (podstawa lub baza zobrazowania) (Display Base)⁴;
- cała pozostała informacja.

Wykorzystuje się tu jedną z wielu możliwości technicznego zobrazowania danych wynikających między innymi z zastosowanej struktury i formatu ENC, tj. z możliwości tworzenia i modyfikowania prezentacji poszczególnych warstw (poziomów) informacyjnych. Zakresy i rodzaje wyświetlanej informacji nawigacyjno-kartograficznej dla pierwszych dwóch rodzajów zobrazowań zostały ściśle określone i przedstawione w postaci norm zobrazowania zawartych w publikacji IHO S-52.

Dla nawigatora istotne jest to, że zgodnie z postanowieniami IHO i IMO, poziom informacji prezentowanej w zobrazowaniu standardowym został tak dobrany, by możliwe było prowadzenie bezpiecznej nawigacji, w przeciwieństwie do poziomu zobrazowania Display Base, który uważa się za niewystarczający.

Kończąc omawianie spraw związanych z ENC wypada wspomnieć, że odpowiednio opracowana ENC może być wykorzystywana nie tylko w systemach ECDIS, z myślą o których była opracowana. Elektroniczna mapa nawigacyjna może być także z powodzeniem prezentowana w systemach nie w pełni odpowiadającym wszystkim kryteriom (programowym lub funkcyjnym) przypisanym systemowi ECDIS, tj. w systemach nazywanych ECS, ale tylko w tych, które umożliwiają odczytywanie danych przedstawionych w standardzie S-57.

Pamiętajmy także o jeszcze jednej rzeczy, nie każda mapa prezentowana na ekranie monitora jest mapą odpowiadającą wymaganiom przypisanym ENC, a w związku z tym takie mapy nie powinny być nazywane elektronicznymi mapami nawigacyjnymi. Mówiąc o mapach innych niż ENC mam tu na myśli mapy cyfrowe (numeryczne) wykonane w innych formatach, charakteryzujące się inną kolorystyką, zastosowanymi symbolami i znakami, wreszcie wykonane innymi technikami (np. mapy rastrowe). O takich mapach mówimy używając pojęcia mapa elektroniczna, bez słowa nawigacyjna.

Klasyfikacja systemów zobrazowania map elektronicznych

W zależności od rodzaju i sposobu opracowania mapy w postaci elektronicznej, a także od możliwości technicznych prezentacji na ekranie monitora informacji graficznej i opisowej zawartych w takich mapach, wykorzystuje się :

- nawigacyjne systemy informacyjne ECDIS;
- systemy map elektronicznych ECS (Electronic Chart Systems);
- systemy zobrazowania map rastrowych RCDS (Raster Chart Display Systems).

Każdy z wymienionych systemów charakteryzuje się określonymi cechami i właściwościami. Każdy z nich, przy umiejętnym wykorzystaniu, stanowić może w ręku nawigatora potężne źródło wiedzy wspomagające jego pracę w charakterze oficera wachtowego na mostku. Najpełniejszego opracowania w postaci standardów, konwencji i wytycznych IHO i IMO doczekały się nawigacyjne systemy informacyjne ECDIS. Również ta tematyka poruszana była i jest w licznych publikacjach naukowych i nadal stanowi jeden z głównych tematów wielu konferencji krajowych i międzynarodowych. Przyczynami tego stanu rzeczy jest dokonujący się stały postęp technologiczny i techniczny oraz obserwowany stały wzrost oczekiwań coraz liczniejszej rzeszy użytkowników tych systemów.

Zwiększająca się liczba takich systemów instalowanych na pokładach jednostek pływających zmusiła Międzynarodową Organizację Morską IMO do podjęcia kroków zmierzających do ustanowienia formalnych uregulowań związanych z tzw. kursami

modelowymi operatorów systemów ECDIS, precyzujących wymagany przez IMO minimalny poziom informacji teoretycznych i wiedzy praktycznej koniecznej do obsługi takich systemów na morzu przez oficera wachtowego. Można także zaobserwować “przenikanie” idei i technologii ECDIS do innych dziedzin gospodarki morskiej, takich jak nadzór i kontrola ruchu statków czy też hydrografia morska.

Ze względu na obszerność zagadnień związanych z mapami elektronicznymi i systemami ich zobrazowań w nawigacji morskiej, w niniejszym opracowaniu przedstawiono w sposób ogólny tylko najważniejsze zagadnienia z nimi związane.

Nawigacyjny System Informacyjny ECDIS

Pierwszy opis systemu ECDIS, przedstawiony w formie projektu, został zaprezentowany państwowym członkowskim IHO na XIII Międzynarodowej Konferencji Hydrograficznej w maju 1987 roku. Projekt został szeroko rozpowszechniony wśród przedstawicieli środowisk zainteresowanych tą problematyką (służb hydrograficznych i bezpieczeństwa żeglugi, instytucji administracji morskich, władz żeglugowych i armatorów, potencjalnych producentów sprzętu oraz oczywiście użytkowników) w celu uzyskania ich opinii. W projekcie tym przedstawiono definicję systemu ECDIS początkowo rozumianego jako Electronic Chart Display System, a następnie określanego jako Electronic Chart Display and Information System – w ogólnie przyjętym tłumaczeniu jako System Zobrazowania Elektronicznej Mapy i Informacji Nawigacyjnej.

Aktualna definicja zawarta w publikacjach IHO i IMO5 mówi, że ECDIS to nawigacyjny system informacyjny, który wraz z odpowiednim wyposażeniem rezerwowym, może być przyjęty za ekwiwalent uaktualnionej morskiej mapy nawigacyjnej wymaganej przez przepis V/20 konwencji SOLAS 1974. To system, który poprzez zobrazowanie wybranych informacji z systemowej elektronicznej mapy nawigacyjnej (SENC) wraz z informacjami pochodzącymi z okrętowych “czujników” nawigacyjnych, pomaga nawigatorowi w planowaniu i śledzeniu (monitoringu) trasy i jeśli tego wymaga sytuacja – przedstawia na ekranie dodatkowe, związane z nawigacją, informacje. Zakłada się, że wszystkie informacje przechowywane w bazie danych systemu ECDIS muszą posiadać autoryzację oficjalnej (państwowej) służby hydrograficznej odpowiedzialnej za ich przygotowanie i rozpowszechnianie. Dla nawigatora ważne jest ostatnie zdanie mówiące o konieczności posiadania autoryzowanej bazy danych. Baza danych dla systemu ECDIS to nic innego jak autoryzowana ENC (Electronic Navigational Chart), czyli elektroniczna mapa nawigacyjna.

Uwzględniając powyższą definicję systemu ECDIS oraz opierając się na dokumentach IHO i IMO można stwierdzić, że podstawowymi zadaniami systemu ECDIS pozostają:

- zobrazowanie na ekranie w sposób ciągły pozycji jednostki na tle informacji kartograficznej wraz z rozwiązywaniem wszystkich nawigacyjnych zadań i problemów, które były dotychczas wykonywane na mapach papierowych, wliczając w to także i nawigacyjne planowanie podróży;
- umożliwienie dostępu do wszystkich innych informacji nawigacyjno-hydrograficznych, zawartych dotychczas w morskich pomocach nawigacyjnych, innych niż mapa morska, tj. w locjach, w spisach świateł i sygnałów mgłowych, w spisach radiosygnarów itp.
- zapewnienie zobrazowania tej części informacji, która jest aktualnie pożądana przez użytkownika, przy zachowaniu jednak zawsze pewnego zestawu informacji uwidocznionej stale i we wszystkich warunkach (tzw. minimalnego poziomu informacji);
- automatyczne sygnalizowanie zbliżania się do niebezpieczeństw, według kryteriów ustawianych przez użytkownika (np. przekroczenie “izobaty bezpieczeństwa” lub określonych granic akwenów, zbliżanie się do tzw. punktu zwrotu, wykazanego niebezpieczeństwa lub zadanej linii);
- zobrazowanie na ekranie informacji dostarczanej z systemu ARPA (Automatic Radar Plotting Aids);
- zapewnienie możliwości zmiany skali zobrazowania;
- prowadzenie uaktualnień bazy danych w sposób automatyczny (poprzez środki łączności radiowej i satelitarnej).

Nawigacyjny system informacyjny ECDIS powinien zatem umożliwiać zobrazowanie wszystkich informacji mapowych niezbędnych dla bezpiecznej i skutecznej nawigacji, jednakże przy założeniu, że będą one przygotowane i rozpowszechniane wyłącznie przez autoryzowane przez rząd danego państwa służby hydrograficzne.

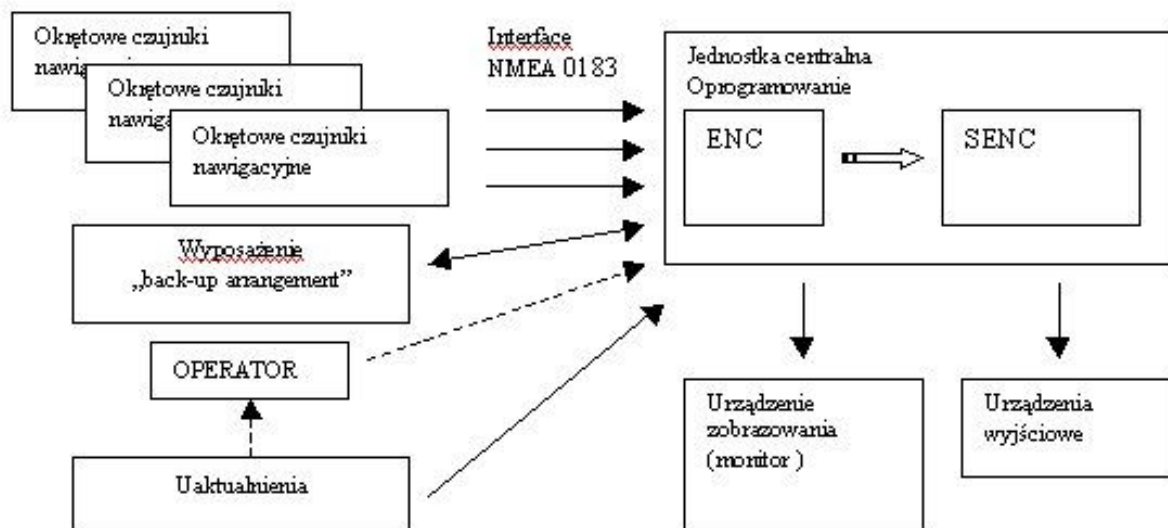
Zawarte w definicji systemu ECDIS określenie – odpowiednie wyposażenie rezerwowe (Adequate back-up arrangements) – w praktyce najczęściej jest:

- drugim kompletnym zestawem ECDIS, lub;
- pełnym kompletem papierowych, zaktualizowanych morskich map nawigacyjnych.

Zadaniem takiego odpowiedniego wyposażenia rezerwowego jest zapewnienie bezpiecznego przekazania funkcji systemu ECDIS oraz umożliwienie prowadzenia

bezpiecznej nawigacji podczas dalszej podróży w przypadku awarii systemu ECDIS. Poniżej na przedstawiono ogólny schemat konfiguracji systemu ECDIS.

Schemat 1



Uproszczony schemat konfiguracji Nawigacyjnego Systemu Informacyjnego ECDIS

Przez pojęcie okrętowe czujniki nawigacyjne rozumiemy urządzenia i systemy dostarczające informacje niezbędne do zapewnienia prawidłowej pracy systemu ECDIS lub informacje i dane uzupełniające zawartość bazy danych, tj. ENC. Mogą zatem to być: odbiorniki radionawigacyjnych i satelitarnych systemów określania pozycji, radar lub system ARPA, echosonda, log, żyrokompas, anemometr elektroniczny, kompas elektroniczny. Urządzeniami wyjściowymi są najczęściej drukarka, rejestrator typu “black-box”. Pod hasłem “uaktualnienia” rozumiemy odbiorniki radiowych poprawek aktualizujących przesyłanych z lądu na jednostkę pływającą, urządzenia nadawczo-odbiorcze realizujące wymianę informacji w relacji okręt – okręt, jak również dyski lub dyskietki aktualizujące zawartość SENC.

Systemy map elektronicznych – ECS

Systemy map elektronicznych ECS początkowo swoje istnienie zawdzięczały niemożności spełnienia przez producentów map elektronicznych i systemów ich zobrazowań, wszystkich narzuconych przez IHO standardów określonych dla systemów ECDIS. Również dzisiaj, stworzenie, a następnie wprowadzenie do eksploatacji takiego zgodnego z wymaganiami IMO i IHO systemu wiąże się z dość dużymi kosztami i wysiłkiem technologiczno-organizacyjnym. Oficjalne stanowisko IHO odnośnie definicji systemów ECS

znalazło swoje odzwierciedlenie w publikacji IHO S-52 (pkt 1.3.a oraz 1.4), gdzie za system ECS uznano – [...] systemy wykorzystujące informacje z mapy cyfrowej nie spełniające choćby jednego ze standardów i możliwości przypisanych systemowi ECDIS.

Zgodnie z tym zapisem za system ECS powinno się uznawać także te systemy, które spełniają wszystkie możliwości techniczne i operatorskie określone dla ECDIS, jednakże nie posiadające autoryzowanej przez odpowiednie służby hydrograficzne bazy danych, a dokładnie mówiąc ENC.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, w 1993 roku przedstawiciele Japonii oficjalnie zgłosili potrzebę ustanowienia norm dla systemu prostszego i tańszego, pozwalającego na praktyczne przetestowanie działania niektórych elementów przyszłego nawigacyjnego systemu informacyjnego ECDIS. Tym czymś miał być tzw. System Mapy Elektronicznej, którego zainstalowanie na jednostce pływającej nie zwalniałoby użytkownika z obowiązku posiadania aktualnej, tradycyjnej morskiej mapy nawigacyjnej.

Zatem, już w założeniach, jest to system, który nie spełnia warunku ekwiwalentności w myśl przepisu V/20 konwencji SOLAS. Zgodnie z koncepcją Japońskiego Departamentu Hydrograficznego system ECS miał zostać pomyślany jako typ całkowicie nowego urządzenia nawigacyjnego, mającego możliwość grupowania i selekcjonowania informacji kartograficzno-hydrograficznej z informacjami o charakterze nawigacyjnym z możliwością (opcją) wprowadzenia danych odnośnie sytuacji radarowej (wersja ECS bardziej rozbudowana) z urządzeń typu radar, ARPA.

Strona amerykańska reprezentowana przez RTCM (Radio Technical Commission for Maritime Services) zgłosiła nawet propozycję ustanowienia podziału ECS na 3 klasy, przyjmując za kryterium stopień podobieństwa możliwości danego systemu ECS pod względem możliwości ECDIS oraz zawartości baz danych i sposobów graficznego zobrazowania informacji w nich składowanych na ekranie monitora (monitorów). Jednakże wobec dokonanego obecnie postępu w zakresie sprzętu i oprogramowania sprawa opracowania standardów dla systemów ECS została praktycznie ograniczona do zera, zaś systemy ECS ponownie sprowadzono do roli systemów nie spełniających wymagań dla ECDIS.

Należy tu wspomnieć, że przeglądając niektóre opracowania dotyczące systemów zobrazowania treści mapy morskiej na ekranie komputera spotkać można także określenie Electronic Navigation System – ENS czyli System Nawigacji Elektronicznej, określane jako system informacyjny zawierający tylko wybrane elementy treści mapy morskiej np. przebieg linii brzegowej, tory podejściowe do portów, elementy stałego i pływającego oznakowania

nawigacyjnego itp., w którym żądana droga podążania jednostki pływającej jest wprowadzana do pamięci komputera w postaci współrzędnych geograficznych punktów zwrotów, a pozycja jednostki przedstawiana jest na ekranie komputera w skali odpowiadającej tej drodze i w odwzorowaniu najczęściej Merkatora i układzie odniesienia WGS-84. Informacjami wejściowymi są dane pochodzące z systemu GPS/DGPS, kurs z żyrokompasu i prędkość z logu. Jednak ze względu na swoje małe możliwości, ENS nie może być utożsamiany z ECS.

Systemy zobrazowania map rastrowych RCDS

Zanim przejdziemy do wyjaśnienia czym są systemy RCDS, należy najpierw wyjaśnić czym jest sama mapa rastrowa. Nie wdając się w szczegóły związane z technologią tworzenia takich map, jest to cyfrowa postać tradycyjnej papierowej mapy nawigacyjnej uzyskana za pomocą procesu skanowania. Powierzchnię takiej mapy tworzą elementy obrazu zwane pikselami, które w dużych powiększeniach są widoczne na ekranie monitora w postaci wypełnionych kolorem kwadracików. W oficjalnym nazewnictwie, mapa tego rodzaju przeznaczona do prowadzenia nawigacji określana jest mianem RNC (Raster Nautical Chart). Mapy rastrowe powstały jako alternatywna możliwość uzyskania, w stosunkowo krótkim czasie, identycznego zobrazowania na ekranie komputera mapy, która niczym nie odbiega od tradycyjnej, papierowej mapy nawigacyjnej, do jakiej jest przyzwyczajona większość nawigatorów. Co więcej technologia pozyskiwania takich map jest znacznie tańsza od map typu wektorowego – zamiast stosowania skomplikowanych procedur wektoryzacji, tworzenia topologii i kodowania wszystkich elementów danej mapy wektorowej, wystarczy oryginał takiej mapy (najczęściej tzw. diapozytywy kolorów) zeskanować, uzyskując określony plik graficzny. Jednakże takie pliki, ze względu na swoje dość duże wielkości przy ich dalszym przetwarzaniu np. w systemach ich zobrazowania, wymagają stosowania odpowiednich procedur kompresji danych, mających za zadanie przyspieszenie procesu przetwarzania i wyświetlania tych map.

Jednym z pierwszych dostawców takich map była Admiralicja Brytyjska, która wprowadziła na rynek nawigacyjny swój zestaw map znanych pod nazwą ARCS (Admiralty Raster Chart Service). Wkrótce potem w USA powstał kolejny serwis map rastrowych znany pod nazwą serwisu NOAA – od nazwy organizacji go tworzącej tj. (National Oceanic and Atmospheric Administration). Obecnie oba serwisy map rastrowych posiadają w pełni rozwiniętą sieć ich dystrybucji i co najważniejsze sprawny system ich aktualizacji oparty na dotychczasowych sieciach sprzedaży tradycyjnych map papierowych.

Możliwość łatwego pozyskiwania danych mapowych została skwapliwie wykorzystana przez producentów sprzętu nawigacyjnego, którzy wobec przeciągających się

na początku lat 90. prac w zakresie tworzenia standardów dotyczących zawartości i zobrazowania ENC w systemach ECDIS, rozpoczęli tworzenie i wprowadzanie na rynek systemów nawigacyjnych opartych właśnie na mapach rastrowych. Wobec zwiększającej się liczby takich systemów, Międzynarodowa Organizacja Morska – IMO niejako została zmuszona do uwzględnienia tego faktu, co znalazło swoje odbicie w postaci załącznika 7 do rezolucji A817 IMO ECDIS Performance Standards for ECDIS. W załączniku tym jest między innymi mowa o dopuszczeniu do użytkowania na pokładach statków systemów określonych jako RCDS w charakterze osobnego typu urządzeń i systemu wspomagającego pracę nawigatora.

Należy jednak pamiętać, że użytkowanie takiego systemu nie zwalnia nawigatora z obowiązku prowadzenia nakresu drogi na tradycyjnej, papierowej morskiej mapie nawigacyjnej. Co więcej, w załączniku tym jest także mowa o tym, że w systemach ECDIS oprócz map wektorowych, tj. ENC dopuszcza się wykorzystywanie zestawu map rastrowych. Zastrzega się jednak, że jest to możliwe tylko w przypadku, gdy dla danego akwenu nie zostały jeszcze opracowane mapy ENC lub operator systemu ECDIS w danym momencie nie posiada dostępu do takiej mapy.

System ECDIS, pracujący na mapie rastrowej, powinien o takim fakcie poinformować nawigatora poprzez uruchomienie odpowiedniej procedury alarmowania. Nawigator w takim przypadku zobowiązany jest do rozpoczęcia równoległej pracy również na mapie papierowej, pomimo posiadania systemu ECDIS, który w założeniach miał to eliminować.

Wyjaśniając ten narzucony przez IMO obowiązek, trzeba wyraźnie powiedzieć, że mimo, iż współczesne systemy RCDS, podobnie jak systemy ECDIS, umożliwiają realizację nawigacyjnego planowania drogi, następnie monitoringu takiej drogi czy pozycjonowanie w czasie rzeczywistym, to istnieją pewne ograniczenia pełnego wykorzystania takich map zarówno przez system RCDS jak i ECDIS. Są to np. niemożność uproszczenia lub usunięcia pewnych warstw informacyjnych, jak ma to miejsce w przypadku map wektorowych opracowanych zgodnie z wytycznymi IHO; nie jest możliwe tworzenie zapytań do RCDS dotyczących zespołu informacji dodatkowych, opisujących dane obiekty na mapie rastrowej; często występuje dość duże zróżnicowanie kolorów przy prezentacji tych samych obiektów na różnych mapach rastrowych tego samego akwenu; istnieje możliwość obniżenia dokładności określenia pozycji otrzymywanej np. z systemów DGPS w wyniku niskiej dokładności opracowania mapy papierowej, która posłużyła do stworzenia mapy rastrowej, itd.

BIBLIOGRAFIA:

1. Grabiec D., Kartograficzne zabezpieczenie prac hydrograficznych cz.II , skrypt AMW, w opracowaniu; tenże, Koniec XX wieku – Nawigacyjny system informacyjny ECDIS czy System Mapy Elektronicznej ECS?, Materiały I Symposium Nawigacyjnego WSM, Gdynia 1995, s.15-25.
2. IHO, Transfer Standard for Digital Hydrographic Data, IHO S-57 Edition 3.1., July 2001, International Hydrographic Bureau, Monaco;
3. IHO, Specification for Chart Content and Display of ECDIS, IHO S-52 4th Edition, December 1996, International Hydrographic Bureau, Monaco, wraz załącznikami.
4. IMO, Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS), IMO Resolution A19/Res.817, 23 November 1995, International Maritime Organization, London.
5. Przypisy:
6. IHO, S-52 Appendix 3: Glossary of ECDIS –related Terms, July 1991, s. 6.
7. Najnowsza wersja tego standardu została wprowadzona oficjalnie przez IHO 1 czerwca 2001 r. i posiada nazwę S-57 ed. 3.1. Pierwsze zapowiedzi wprowadzenia nowej wersji S-57 ukazały się już w listopadzie 1999 r., Wprowadzenie to miało mieć miejsce 1 listopada 2000 r. Jednakże, na skutek próśb wielu producentów oprogramowań ECDIS, ECS wykazujących niezbędność przydzielenia dodatkowego czasu na pełne przygotowanie swoich oprogramowań do nowej wersji (wykonanie upgrades), nastąpiło to aż 7 miesięcy później.
8. Zobrazowanie standardowe – oznacza informacje SENC, które powinny być przedstawione, gdy mapa jest po raz pierwszy, po jej włączeniu, zobrazowana przez system ECDIS. Poziom takiej informacji może być modyfikowany przez operatora systemu w zależności od jego potrzeb.
9. Zobrazowanie podstawowe (bazowe) – oznacza taki poziom informacji SENC niemożliwej do usunięcia z zobrazowania, bowiem jest ona niezbędna przez cały czas rejsu na wszystkich akwenach. Display Base obejmuje: linię brzegową, izobatę bezpieczeństwa statku, odosobnione podwodne niebezpieczeństwa leżące na głębokości mniejszej niż wartość izobaty bezpieczeństwa, wydzielone niebezpieczeństwa będące w obrębie pasa wyznaczonego izobata bezpieczeństwa, takie jak kable napowietrzne, mosty itp., włącznie z pławami i stawami, systemy rozgraniczenia ruchu statków, skalę, zakres, zorientowanie i tryb zobrazowania oraz jednostki głębokości i wysokości.

10. IHO, Specification for Chart Content and Display of ECDIS, IHO S-52 4th Edition, International Hydrographic Bureau, Monaco, December 1996, wraz załącznikami; IMO, Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS), IMO Resolution A19/Res.817, 23 November 1995, International Maritime Organization, London.

HYDROGRAFIA

Kmdr mgr inż. Henryk NITNER

XVI MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA HYDROGRAFICZNA

W dniach od 15 do 19 kwietnia 2002 r. odbyła się w Grimaldi Forum w Monte Carlo XVI Międzynarodowa Konferencja Hydrograficzna.

Zgodnie ze Statutem Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO) takie spotkania społeczności hydrograficznej odbywają się w Monako co pięć lat. Co prawda, ostatnio częstotliwość spotkań nieco się zwiększyła, a to za sprawą Drugiej Nadzwyczajnej Konferencji, która odbyła się w okresie między planowanymi konferencjami, w kwietniu 2000 roku. Zwyczaj ten, jak się zdaje, będzie podtrzymany i kolejne, nadzwyczajne konferencje będą odbywały się pomiędzy konferencjami statutowymi (odbywanymi w pięcioletnim odstępie). Praktyka ta wynika ze znacznego rozszerzania zakresu zadań służb hydrograficznych w ostatnich latach, potrzeby integracji działań serwisów z różnych krajów i konieczności ustalania wspólnych, międzynarodowych procedur oraz standardów w dziedzinie hydrografii i kartografii morskiej.

IHO, która w grudniu 2001 r. otrzymała status Obserwatora Zgromadzenia ONZ, zamierza rozwijać współpracę międzynarodową w dziedzinie hydrografii i kartografii morskiej i realizować zalecenie uchwalonej na 53 Sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ (w listopadzie 1998 r.) Rezolucji A 53/32 "Oceany i Prawo Morza", w której znajduje się następujący artykuł:

Artykuł 21 Rezolucji ONZ 53/32

Zgromadzenie Ogólne zaprasza Państwa do współpracy w prowadzeniu badań hydrograficznych i dostarczaniu informacji nautycznej dla celów zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, jednolitości map morskich i publikacji nautycznych oraz do koordynacji ich działalności, tak, aby informacja hydrograficzna i nawigacyjna była dostępna na skalę światową. IHO planuje więc podtrzymać i rozwinąć współpracę ze wyspecjalizowanymi agencjami ONZ (IMO, UNESCO-IOC, WMO, FAO itp.). IHO chciałaby, aby ONZ uznała rolę organizacji jako koordynatora działania narodowych serwisów hydrograficznych państw członkowskich dla badania mórz i produkcji map nawigacyjnych oraz specjalnych potrzeb naukowych.

Podczas obrad konferencji czynne były dwie wystawy: wystawa map wydawanych przez Państwa Członkowskie IHO oraz wystawa komercyjna sprzętu i oprogramowania hydrograficznego. W czasie trwania obrad, port w Monako odwiedziły trzy okręty hydrograficzne: z Indii, USA i Włoch.

W konferencji wzięły udział delegacje większości Państw Członkowskich IHO. Było również wielu obserwatorów z innych państw, organizacji międzynarodowych i narodowych. Przewodniczącym obrad (prezydentem konferencji), wybranym przez wszystkich uczestników, został kmdr por. rez. Frode Klepsvik, szef Norweskiej Służby Hydrograficznej (NHS). Jest on powszechnie znanym w społeczności hydrograficznej specjalistą, propagatorem wprowadzania nowych technik w pracy hydrograficznej, szczególnie w dziedzinie map elektronicznych (w siedzibie NHS w Stavanger mieści się PRIMAR, jedno z nielicznych jeszcze centrów map elektronicznych).

Oficjalnego otwarcia konferencji dokonał Jego Wysokość Książę Rainier III. Podczas ceremonii otwarcia, ostatnio przyjęte do IHO państwa, Bangladesz i Meksyk przekazały formalnie swoje flagi do siedziby IHO, czyli Międzynarodowego Biura Hydrograficznego (IHB) w Monako. Ogłoszono także o przyjęciu 72. członka IHO, którym stała się Słowenia. Książę Rainier III wręczył także najwyższe wyróżnienia IHO: Medal Księcia Alberta komandorowi Federico Bermejo (Hiszpania/IHB), za publikacje związane z historią organizacji oraz Nagrodę Międzynarodowego Towarzystwa Kartograficznego dla Chin, za najlepszą ekspozycję na ubiegłorocznej wystawie kartograficznej.

Podczas obrad rozpatrywano wiele różnorodnych zagadnień, obejmujących szeroki zakres przedsięwzięć administracyjnych i technicznych. Zostały one podzielone w następujące grupy tematyczne:

- Sprawy organizacji (Konwencja IHO i regulamin);
- Tworzenie możliwości i współpraca techniczna;
- Zakres zadań IHO oraz jej komitetów i grup roboczych;
- Konferencje i spotkania IHO;
- Kryteria dla wyboru dyrektorów IHB;
- Zagadnienia geodezyjne i kartograficzne;
- Zagadnienia finansowe i budżet na następny okres;
- Stanowisko IHO wobec światowego szczytu w sprawie rozwoju;
- Ustanowienie Międzynarodowego Dnia Hydrografów.

Podczas sesji roboczych rozważano szereg sprawozdań z prac prowadzonych przez organizację przez ostatnie 5 lat, zgodnie z przyjętym na Drugiej Nadzwyczajnej Konferencji Hydrograficznej w 2000 r. Programem Pracy. Raporty te podkreślały postęp w wprowadzaniu różnorodnych standardów IHO i znaczącą rolę hydrografii w zapewnianiu informacji bezpieczeństwa na morzu. Po raz pierwszy zadanie służb hydrograficznych, polegające na dostarczaniu właściwych map morskich, jest wymogiem wynikającym także z postanowień Konwencji SOLAS oraz zobowiązaniem rządów będących jej sygnatariuszami. Przedstawione sprawozdania i raporty zostały przez konferencję przyjęte i były następnie źródłem wielu podjętych decyzji.

Postanowienia konferencji swój formalny kształt uzyskały w postaci tzw. Decyzji Konferencji, których przyjęto 29 (niektóre bardzo rozbudowane).

Jednym z ważniejszych zagadnień było przyjęcie nowego Zakresu Działania dla istniejącej Grupy Roboczej Planowania Strategicznego (SPWG). To właśnie ta ważna grupa, w której pracach uczestniczy wielu wybitnych specjalistów, szefów narodowych służb hydrograficznych najbardziej rozwiniętych państw, przygotowywała zasady działania i długofalowe plany dla całej organizacji na właśnie rozpoczęte stulecie. Były one dyskutowane i przyjęte na konferencji w 2002 r. Według decyzji obecnej konferencji, SPWG będzie kontynuowała swoją pracę według przyjętych zasad. Głównym jej zadaniem ma być doradzanie Komitetowi Dyrekcyjnemu IHB odnośnie realizacji Planu Strategicznego oraz związanego z tym Programu Pracy, a także badanie potrzeb poprawienia Konwencji IHO oraz innych dokumentów podstawowych, przedstawiając Komitetowi Dyrekcyjnemu stosowne rekomendacje zmian (do grudnia 2003 r.). Grupa ma też opracowywać obszerne raporty, które będą dyskutowane na kolejnej konferencji nadzwyczajnej, planowanej na początek 2005 r.

Innym postanowieniem, związanym z dalszym rozwojem organizacji, była modyfikacja tzw. Rezolucji Technicznych IHO w paragrafach związanych z powoływaniem Regionalnych Komisji Hydrograficznych (RHC). Generalnie IHO pragnie rozwoju tej formy działania państw członkowskich.

Obecnie istnieje 14 komisji regionalnych (w tym Komisja Hydrograficzna Morza Bałtyckiego – Polskę reprezentuje biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej), które niejednokrotnie wykazały swoją przydatność w rozwiązywaniu wspólnych problemów hydrograficznych na danym obszarze. Jednak jest wiele regionów świata, gdzie takie komisje jeszcze nie działają. Tak więc IHO, a szczególnie jej biuro w Monako, będzie wspierało państwa członkowskie, mające wspólne interesy regionalne, w zbieraniu danych lub w

kartografii morskiej, aby formować kolejne regionalne komisje Hydrograficzne w celu współpracy w prowadzeniu pomiarów i innych projektach.

Zadaniem RHC powinno być zapewnienie, zgodnie z rezolucjami i rekomendacjami IHO, regionalnej koordynacji w zakresie informacji nautycznej, pomiarów hydrograficznych, produkcji map nawigacyjnych i dokumentów, szkolenia, współpracy technicznej i wsparcia technologicznego. Komisje regionalne powinny być zdolne do wymiany informacji i konsultacji pomiędzy odpowiednimi służbami hydrograficznymi, a sąsiadujące – powinny nawiązać ze sobą łączność.

Konferencja usilnie zaleca także, aby każde biuro hydrograficzne ogłaszało katalog swoich map i publikacji nautycznych oraz utrzymywało ten katalog w stanie aktualnym przez jego regularne nowe edycje. Zaleca dalej, aby taki katalog był dostępny on-line z wykorzystaniem stron internetowych tak, aby systematycznie aktualizowana informacja nawigacyjna była osiągalna w każdym momencie.

W ramach innych decyzji konferencja sprecyzowała zadania wspólnego komitetu IHO i Międzynarodowej Federacji Geometrów (FIG) koordynującego współpracę i asystę techniczną. Zadaniem tego komitetu ma być systematyczne badanie stanu pomiarów hydrograficznych oraz kartografii morskiej i informacji nautycznej w krajach i regionach, gdzie serwis hydrograficzny dopiero się rozwija i wymaga wsparcia. Komitet ma też promować, wśród wszystkich państw morskich, prawidłowe zrozumienie ważności istnienia narodowego serwisu hydrograficznego i jakości świadczonych przez ten serwis usług.

Jednym z ważnych zadań jest też wspieranie procesu zawierania odpowiednich porozumień dwustronnych i wielostronnych pomiędzy krajami mającymi dobrze rozwinięte służby hydrograficzne a krajami, które zamierzają takie służby powołać lub rozwinąć już istniejące, a którym brak jest doświadczenia lub wystarczających środków finansowych. Takie wspólne projekty winny obejmować na przykład szkolenia specjalistyczne, doradztwo ekspertów lub nawet wypożyczanie sprzętu pomiarowego.

Jednym z ważniejszych zagadnień poddanych dyskusji podczas obrad był problem funkcjonowania komitetów i grup związanych z produkcją i stosowaniem elektronicznych map nawigacyjnych. Konferencja sprecyzowała nowe zadania dla najważniejszych w tej dziedzinie dwóch komitetów IHO, to jest dla Komitetu Światowej Bazy Danych Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (WEND – World-wide Electronic Navigational Chart Database) oraz Komitetu Wymagań Hydrograficznych dla Systemów Informacyjnych (CHRIS – Committee on Hydrographic Requirements for Information Systems).

Głównym zadaniem komitetu WEND ma być nadal harmonizowanie i promowanie działalności Regionalnych Centrów Koordynacyjnych Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (RENC – Regional Electronic Navigational Chart Coordinating Centre). Wyrażono też życzenie, aby państwa członkowskie dążyły do udziału w tych koordynowanych projektach poszczególnych RENC, z zachowaniem ustalonych przez IHO standardów dla końcowych produktów i wymiany danych oraz zaleceń co do produkcji i wykorzystania ENC.

Komitet będzie szczególnie zajmować się rozwiązywaniem zagadnień związanych z prawem własności oraz odpowiedzialnością za dane i produkty, procedurami sprawdzania jakości danych, zasadami dystrybucji ENC i poprawek do użytkowników. Przyjęto także rezolucję WEND, która zaleca, aby państwa członkowskie:

- tworzyły właściwy klimat dla regionalnej i międzynarodowej współpracy w pozyskiwaniu i zarządzaniu danymi hydrograficznymi oraz uznawaniu praw własności danych;
- dawały wysoki priorytet produkcji danych i ich weryfikacji, zgodnie z wymaganiami ustalonymi dla ENC;
- promowały produkcję ENC i wykorzystanie ECDIS w swoich krajach;
- ustanowiły właściwe narodowe mechanizmy dla regionalnej i międzynarodowej dystrybucji produkowanych przez siebie ENC, zgodnie z zasadami WEND.

Z kolei CHRIS ma za zadanie monitorowanie potrzeb i wymagań morskich użytkowników różnorodnych elektronicznych systemów informacyjnych wykorzystujących dane dostarczane przez narodowe biura hydrograficzne oraz rozwiązywanie zagadnień, które mogą mieć znaczący wpływ na działalność tych biur i jakość ich produktów.

Komitet ten ma opracowywać standardy dla rozwoju i rozpowszechniania oficjalnych cyfrowych produktów hydrograficznych oraz wydawnictw nautycznych, a także innych świadczonych przez biura serwisów. Ten właśnie komitet będzie więc opracowywał rekomendowane metody i standardy IHO, opisując je przede wszystkim w tzw. Publikacjach Specjalnych IHO, wśród których do najważniejszych należy zaliczyć wydawnictwa opisujące standard zobrazowania ENC oraz wymagania dla publikacji nautycznych. Konferencja przyjęła między innymi, że każde biuro hydrograficzne winno rozważyć wydawanie następujących rodzajów publikacji:

- locji;
- spisu świateł;
- spisu radiosygnatów;

- wykazu znaków, skrótów i symboli na mapach;
- Wiadomości Żeglarskich;
- tablic odległości;
- tablicy i atlasu pływów;
- opisu tras żeglugowych;
- podręczników dla marynarzy.

Podano też szereg nowych zaleceń co do zawartości niektórych z wymienionych powyżej rodzajów publikacji. We wszystkich tych nowych zaleceniach przejawia się dążenie do wprowadzania cyfrowych metod opracowywania publikacji, wprowadzania, jak tylko to możliwe, również ich cyfrowych wersji oraz cyfrowych metod korektowania. Zaznacza się też, aby tam, gdzie to jest już możliwe, standaryzować zawartość tych produktów poprzez przyjęcie zalecanej struktury i formy danej publikacji. Podano również taką właśnie zalecaną strukturę niektórych z tych publikacji.

Wreszcie konferencja przyjęła Program Prac na lata 2003-2007 oraz Plan Strategiczny i cykl planistyczny dla Programu Prac. Zaaprobowała także podjęcie starań o ustanowienie Międzynarodowego Dnia Hydrografa.

Ważnym zagadnieniem dla dalszej działalności IHO był wybór Komitetu Dyrekcyjnego, dokonany ostatniego dnia obrad, w piątek 19 kwietnia. Komitet Dyrekcyjny, zgodnie ze Statutem IHO, liczy trzy osoby – prezydent IHO oraz dwóch dyrektorów. Po głosowaniach, w których każde państwo posiada liczbę głosów proporcjonalną do opłacanej składki członkowskiej (a ta z kolei zależy od zadeklarowanego tonażu floty), na stanowisko prezydenta IHB wybrano kontradmirała Alexandrosa Maratosa, dotychczasowego szefa Służby Hydrograficznej marynarki wojennej Grecji.

Pozostałymi dyrektorami IHB na lata 2002-2007 zostali: kontradmirał Kenneth Barbor (USA), obecnie dyrektor Hydrograficznego Centrum Badawczego Uniwersytetu Mississipi oraz komandor Hugo Gorziglia, ze Służby Hydrograficzno-Oceanograficznej marynarki wojennej Chile. Wszyscy oni objęli swoje obowiązki 1 września 2002 r. (z rąk kontradmirała G. Angrisano – ustępującego prezydenta IHO i kontradmirała Neila Guy, pełniącego obowiązki dyrektora IHO; drugi dyrektor wybrany w 1997 r., komodor Leech z Australii ustąpił ze stanowiska w trakcie kadencji).

Po konsultacjach z rządem Monako, konferencja zdecydowała, że następna, XVII Międzynarodowa Konferencja Hydrograficzna odbędzie się w dniach 2 – 13 maja 2007 r.

SZKOLENIE I WYCHOWANIE

Kmdr prof. dr hab. inż. Andrzej FELSKI

Kmdr dypl. Jacek WITKOWSKI

OFICER MARYNARKI WOJENNEJ JAKO PRZYWÓDCA

Kilka lat temu określenia „przywódca” w odniesieniu do wojska właściwie nie było stosowane. Jeżeli pojawiało się, to raczej w znaczeniu negatywnym, na przykład w postaci zwrotu “nieformalny przywódca” co niemalże utożsamiane było z buntownikiem, człowiekiem który zagraża władzy dowódcy. Bowiem, w oficjalnym języku wojskowym istniały tylko terminy “dowódca” i “dowodzenie”.

Tymczasem uważnemu obserwatorowi doświadczeń zachodnich winno rzucić się w oczy, iż co najmniej od połowy lat siedemdziesiątych kształtuje się tam nowy, odmienny od tego, który ukształtował się w efekcie doświadczeń wojen światowych, typ dowódcy.

Kładzie się olbrzymi nacisk na kształtowanie w młodych oficerach umiejętności przywódczych, nie dowódczych. Wbrew pozorom nie jest to tylko gra słów. Barwną ilustracją takiego zróżnicowania jest porównanie wojny pozycyjnej z okresu I wojny światowej lub wojen prowadzonych przez masy ludzi w II wojnie światowej z obecną, prowadzoną przez niewielkie zespoły – ruchliwe, samodzielne i oddalone od centrum decyzyjnego. O ile przedtem dowódca miał niemal ciągły kontakt i bezpośredni wpływ na podwładnych i w istocie jego zadaniem było wymusić wykonanie rozkazu, a nawet posiadał siły by wymusić posłuszeństwo, to dzisiaj zasadniczą wartością jest zaufanie podwładnych do wiedzy, doświadczenia i kompetencji dowódcy.

Wynika to z faktu, iż podwładny często wykonuje zadanie bez kontaktu z przełożonym, a bezpośredni wpływ przełożonego bywa niemożliwy. Dla przykładu zauważmy, że nie można wyobrazić sobie funkcjonowania współczesnej kompanii kawalerii powietrznej czy drużyny komandosów bez dobrowolnego podporządkowania się dowódcy, ale z drugiej strony niemożliwym wydaje się, aby tacy żołnierze podporządkowali się osobie, co do której kompetencji nie mają przekonania.

Zmienił się też stosunek do pewnych problemów, jak konieczność wykonania zadania za wszelką cenę, albo dopuszczalności strat. Znamienna w tym względzie jest wypowiedź płk. Polko1, który jako doświadczony dowódca batalionu komandosów odbywał szkolenie w USA i wspomina, że nie zaliczył jednego z ćwiczeń tylko dlatego, że postanowił wykonać zadanie za wszelką cenę, nawet kosztem podwładnych.

Oczywiście dywagacje takie można traktować jako akademickie. W praktyce współczesnych armii określenie dowódca i przywódca można uznać za tożsame, jako skrót myślowy oddający ideę przywództwa w wojsku. Nie ulega wątpliwości, że trudno doszukać się w literaturze poglądów kwestionujących tezę, że aby osiągnąć sukces w walce dowódca musi dysponować pododdziałem, którego nie tylko wyszkolenie ale i morale, spistość, gotowość do realizacji woli dowódcy muszą być wysokie. Jednakże osiągnięcie takiego stanu możliwe jest tylko wtedy kiedy dowódca nie będzie kwestionowany przez podwładnych jako przywódca, zwłaszcza w sytuacjach ekstremalnych.

Powyższe problemy są szczególnie istotne w służbie okrętowej, gdzie podwładny, niekiedy w przeciągu całego rejsu, nie widzi dowódcy, niekiedy przebywa samotnie w małym pomieszczeniu, jednak gdy w głośniku usłyszy rozkaz dowódcy, to winien go wykonać bez zwlekania, bez zastanawiania się nad jego celowością. Zrobi tak tylko wówczas, gdy będzie głęboko przekonany o tym, że dowodzący nim oficer jest kompetentny, doświadczony i wydając rozkaz podejmuje najważniejszą decyzję.

Oczywiście stan przedstawiony powyżej wymaga odpowiednich działań, odpowiedniego ukształtowania oficerów, jak i prawidłowego ich oddziaływania na podwładnych. Panuje wprawdzie pogląd, że przywódcami zostają osoby, które posiadają naturalne predyspozycje do takiej roli społecznej, jednak autorzy zamierzają przedstawić pogląd, iż stan taki należy osiągnąć poprzez umiejętne rozwijanie cech przywódczych u podchorążych, a także przekazania im wiedzy i wytworzenia umiejętności przywódczych. Ponadto niezbędne jest, aby w oparciu o uzyskaną wiedzę oficerowie byli w stanie kształtować u podwładnych swój wizerunek jako dowódcy.

Dotychczas nie udało się wykryć cech osobowości charakterystycznych dla przywódców. Należy więc raczej zgodzić się z poglądem, że o byciu przywódcą decydują umiejętności (niekiedy wrodzone).

*

Studia nad literaturą przedmiotu oraz obserwacja funkcjonowania sił zbrojnych czołowych krajów zachodnich skłaniają do wniosku, że umiejętności przywódcze stanowią najważniejszy element przygotowania oficerów, decydujący o ich dalszej karierze.

Autorzy są zdania, że nie tyle gruntowne zapoznanie z wiedzą specjalistyczną (jakkolwiek jest to czynnik konieczny), co wychowanie przywódców jest podstawowym zadaniem wszystkich uczelni kształcących kandydatów na oficerów w marynarkach wojennych państw NATO. I właśnie tymi cechami winien odróżniać się absolwent uczelni wojskowej od absolwenta dowolnej uczelni cywilnej. Dlatego warto podjąć dyskusję nad

rozumieniem terminu przywództwo w naszych warunkach, a także nad metodami jego kształtowania.

Znaczenie przywództwa w marynarce wojennej

Bez przywództwa każda grupa ludzi będzie tylko zbiorem osobników, nie organizmem. Dlatego lepszy jest kiepski przywódca niż żaden, a najlepiej, gdy przywódca posiada talent w tym kierunku. Musimy jednak być świadomi, że aby zostać oficerem talent do przewodzenia nie wystarczy.

Niezbędne jest opanowanie stosunkowo szerokiego zakresu wiedzy i umiejętności. Tak więc niejednokrotnie mamy do czynienia z osobami, które nie posiadają wybitnych skłonności do przewodzenia, a powinny je posiadać. I tak jak wykształcony muzyk, nie będący wirtuozem lecz zwykłym członkiem przeciętnej orkiestry, zagra poprawnie utwór, tak z przeciętnego śmiertelnika można ukształtować nie najgorszego przywódcę, jeśli uzbroimy go w podstawową wiedzę na temat technik oddziaływania na ludzi. Oczywiście byłoby doskonale, gdyby każdy oficer mógł być porównywany do wirtuoza przywództwa, jednak takiego stanu z pewnością nie osiągniemy. Tymczasem ważniejsze, aby zbyt wielu dowódców nie „fałszowało” w tym względzie.

Analizując literaturę traktującą o przewidywanym charakterze przyszłych działań wojennych można postawić tezę, że marynarka potrzebuje oficerów którzy:

- przejawiają inicjatywę, mają wolę walki i zwyciężania;
- rozumieją ludzki wymiar działań wojennych i potrafią stosownie motywować podwładnych do działania;
- potrafią skutecznie komunikować się z otoczeniem i dla powyższych celów potrafią budować spójne zespoły ludzkie;
- są kompetentni w zakresie techniki i taktyki morskiej.

Jeżeli przyjąć, że istotą przywództwa jest wywieranie wpływu na podwładnych, to nie można osiągnąć tego stanu bez ukształtowania pożądanego wizerunku osoby w ich oczach. Jak jest to trudne na okręcie uświadamiamy sobie dopiero, gdy przywołamy nasze doświadczenia ze służby na nim. Okręt jest przecież tak zbudowany, że z jednej strony jest się na nim „na widoku wszystkich”, bowiem z racji ciasnoty trudno wyizolować się, na przykład po to, by ukryć moment słabości lub nawet załamania. Z tego względu wszystkie wiadomości, zwłaszcza o przełożonych, rozchodzą się natychmiast.

Równocześnie jednak, w pewnym sensie podwładni są bardzo oddaleni od przełożonego, bowiem dominują tu małe pomieszczenia i funkcjonowanie każdego członka załogi ogranicza się do określonej przestrzeni życiowej, która wynika z jego funkcji i hierarchii na okręcie. Bywa więc, że podwładny nie jest widziany bezpośrednio przez dowódcę, podczas gdy wiadomości o dowódcy rozchodzą się wśród podwładnych błyskawicznie.

Dodajmy dla porządku, że nie tylko w świadomości podwładnych oficer powinien posiadać wyłącznie pożądane cechy. Jest oczywiste, że mundur powoduje, iż w oczach społeczeństwa, nie tylko polskiego, oficer marynarki wojennej odbierany jest jako reprezentant siły jego państwa, przede wszystkim siły militarnej, ale także innego rodzaju, na przykład ekonomicznej.

Przywództwo jako proces wpływania czy oddziaływania na innych nie jest zjawiskiem wyjątkowym dla jakiejś wybranej kultury czy okresu historycznego, raczej przeciwnie – w różnym stopniu lub odmianach z pewnością doszukamy się go we wszystkich kulturach, tak współcześnie jak i w przeszłości. Jest to bowiem podstawowa cecha związana z życiem grupowym.

W odniesieniu do wojska wydaje się oczywistym, że podstawową czynnością, którą przywódca wykonuje, lub do której powinien być dobrze przygotowany jest kierowanie zespołami podwładnych, szczególnie w sytuacjach trudnych, czego kwintesencją jest walka. Jednak aspekt wojskowy przywództwa jest tylko jedną stroną tego zjawiska. Przywództwo zawsze można sprowadzić bowiem do zadania kierowania ludźmi. Współcześnie zjawiskiem tym zajmują się dość szeroko specjaliści z zakresu zarządzania.

Chyba najpowszechniej definiuje się przywództwo jako proces wpływania na działania jednostki lub grupy w dążeniu do osiągnięcia celu w danej sytuacji.

Definicja ta nie odnosi się do szczególnego rodzaju organizacji. W każdej sytuacji, gdy ktoś próbuje wpływać na zachowanie innej osoby lub grupy osób, mamy do czynienia z próbą przywództwa. Zatem każdy człowiek czasami próbuje przewodzić, czy to zajmując się biznesem, czy pracując w dowolnej instytucji, organizacji politycznej czy w rodzinie.

W podstawowym podręczniku funkcjonującym w Akademii Marynarki Wojennej USA możemy przeczytać, ...że przywództwo można zdefiniować jako sztukę, naukę lub dar, za pomocą których dana osoba ma możliwość i przywilej kierowania myślami, planami i działaniami innych ludzi w taki sposób, aby zdobyć i utrzymać ich posłuszeństwo, zaufanie, szacunek i lojalną współpracę³.

Podkreślmy, że wpływ na drugiego człowieka, stanowiący istotę przywództwa, może być bezpośredni (np. kontakt osobisty) lub pośredni (np. przekazywanie rozkazów przez ogniwa

łańcucha dowodzenia). Przywództwo może być skoncentrowane na przedmiocie (celu, zadaniu) lub na ludziach. Proces przewodzenia polega na tworzeniu warunków pozwalających organizacji sprawnie funkcjonować. Jest oczywiste, że tak pojmowane przywództwo może mieć zastosowanie w gospodarce i biznesie, a także w polityce. Warto więc uświadomić sobie, że tak przygotowany absolwent uczelni wojskowej ma w ręku kartę przetargową, która powinna dać mu lepszą pozycję również po zakończeniu kariery wojskowej, bowiem winien on być przygotowany do pełnienia funkcji kierowniczej w stosunku do dowolnych zespołów ludzkich.

Podstawowe czynniki przywództwa

Aby nabyć umiejętności przywódcze, prócz wiedzy teoretycznej z zakresu psychologii, pedagogiki i socjologii, wiedzy o sprawowaniu przywództwa, oficer marynarki wojennej musi posiadać umiejętności praktycznego jej wykorzystania. Ponadto, powinien je posiadać na takim poziomie, aby w sytuacjach, gdy niezbędne jest ich użycie, wykorzystywał je odruchowo. Innymi słowy – zachowania przywódcze winny być dla dowódcy nawykiem. Dopiero taki stan spowoduje systematyczne, ciągłe oddziaływanie na podwładnych, zmierzające do utwierdzenia jego roli przywódczej. Do takiego stanu nie można dojść wyłącznie poprzez studiowanie teorii. Umiejętności praktyczne w tym zakresie muszą być nabywane drogą długiego, wieloletniego treningu.

Jakość przywództwa zależy od wielu czynników, przede wszystkim jednak od lidera i jego umiejętności komunikowania się. Dowódca, który zna podstawowe zasady przewodzenia powinien jednoznacznie uświadamiać sobie kim jest, co wie i co potrafi robić. Innymi słowy musi znać swoje mocne i słabe strony, swoje możliwości i ograniczenia, aby mógł kontrolować się, dyscyplinować samego siebie i skutecznie przewodzić innym. Ocenianie innych zazwyczaj okazuje się łatwiejsze niż samego siebie, jednak bez obiektywnej oceny własnej osoby nie można liczyć na sukcesy w przewodzeniu.

Autorzy uważają, że oficerowi niezbędna jest też wiedza o technikach ukrycia swych słabych stron, eksponowania silnych, a więc tworzenia pożądanego wizerunku swojej osoby w oczach podwładnych. Z tym wiążą się, w sposób bezpośredni, umiejętności komunikowania się z podwładnymi.

Komunikowanie się, czyli porozumiewanie się z otoczeniem, oznacza wymianę informacji oraz idei pomiędzy dwiema lub większą liczbą osób. Nie oznacza to tylko przekazywania informacji w jednym kierunku, to znaczy do podwładnych, o czym często

zapomina się występując z pozycji przełożonego. Specyficznym aspektem komunikowania się jest rozbudzanie motywacji podwładnych. Można w ten sposób umacniać u podwładnych wolę zrobienia wszystkiego co w ich mocy dla osiągnięcia celu. Skłania podwładnych do podejmowania inicjatywy, jeśli zauważają potrzebę działania. Motywację można wzmacniać troszcząc się o żołnierzy, prowadząc wymagające i ciekawe szkolenia, budując zgrany zespół, nagradzając osiągnięcia, obarczając obowiązkami i odpowiedzialnością stosownymi do ich możliwości.

Skuteczne komunikowanie się następuje wówczas, gdy inni rozumieją dokładnie co się im przekazuje, ale również, gdy nadawca ma pewność, że odbiorca zrozumiał prawidłowo informację. Ludzie komunikują się werbalnie, przekazując swe komunikaty ustnie, na piśmie, za pomocą środków technicznych, albo za pomocą kombinacji tych sposobów.

Nie wolno jednak pomijać znaczenia komunikatów niewerbalnych, które w odniesieniu do przywództwa odgrywają kolosalne znaczenie. Ludzie, a zwłaszcza przywódcy komunikują się dając przykład osobisty, czy też ignorując określone zachowania, nagradzając lub karząc, poprzez gestykulację, mimikę, zachowanie dystansu w sensie dosłownym i w przenośni itd. Warto zwrócić uwagę, że w przeciwieństwie do komunikacji werbalnej, która jest przedmiotem nauczania w szkołach na różnych poziomach, komunikacja niewerbalna, której opanowanie zdaniem niektórych jest najważniejsze dla przywódcy, jest całkowicie pomijana w procesie kształcenia.

Panuje dość powszechny pogląd, że przywódcą się bywa, niekoniecznie jest się nim zawsze. Jeśli tak, to sens działań wychowawczych i dydaktycznych uczelni wojskowej sprowadza się do tego, aby jej wychowanek potrafił wykształcić takie więzi emocjonalne z podwładnymi, że będzie dla nich nie kwestionowanym przywódcą w każdym momencie, gdy zajdzie taka potrzeba.

W czasie pokoju trzeba więc budować takie więzy, które skłaniają żołnierzy do podążania za przywódcą, aby mogli podobnie zachowywać się także podczas walki. Przywódca musi zdobyć zaufanie podwładnych przed, a nie po przystąpieniu do walki. Osiągnięcie takiego stanu jest możliwe jednak tylko poprzez stałą pracę z zespołem, pod warunkiem posiadania usystematyzowanej wiedzy, a także umiejętności z zakresu przywództwa.

Nie można też mylić tej problematyki z pedagogiką, której elementy niewątpliwie pojawiają się w tym miejscu. Jednak istotą omawianego zagadnienia nie jest wychowywanie lub szkolenie podwładnych, lecz kształtowanie własnego wizerunku w oczach podwładnych. Dość często w literaturze zwraca się uwagę, że dobrym sposobem odróżnienia dowódcy od

przywódcy jest użycie następującej metafory: kiedy ktoś powiada zrobimy to, to jest przywódcą, natomiast kiedy mówi wy zrobicie to, wówczas wypowiada się jak dowódca.⁴ Można również powiedzieć, że przywództwo manifestuje się poprzez wybory wartości, które przywódca komunikuje podwładnym na różne sposoby i przy każdej nadarzającej się okazji. Jak wspomnieliśmy, dokonuje tego metodami werbalnymi, a może częściej – niewerbalnymi. Dlatego tak ważne jest ukształtowanie jego sylwetki oraz nauczenie technik kształtowania swego wizerunku w oczach podwładnych, bowiem ważniejszy od rzeczywistego kształtu tej sylwetki jest jej odbiór przez podwładnych. Ważną sprawą jest przekazywanie wiadomości o faktach oraz wymaganiach w sposób ścisły i wolny od uprzedzeń, bez wprowadzania zamętu. To, co (i jak) się komunikuje, wzmacnia lub osłabia siłę więzi pomiędzy przywódcą a żołnierzami.

Wieloletnie doświadczenie w wychowywaniu kadr oficerskich naszej MW prowadzi autorów do konkluzji, że w dotychczasowym modelu przygotowywania oficera zwracaliśmy uwagę przede wszystkim na przygotowanie fachowe, którego konieczność jest bezdyskusyjna, jednak zbyt mało uwagi zwracano na przygotowanie w zakresie umiejętności kreowania swego wizerunku, umiejętności motywowania podwładnych oraz komunikowania się z otoczeniem – podstawowych elementów tego, co coraz powszechniej nazywane jest terminem “leadership”.

Kształtowanie cech przywódczych

Wspomniano już, że zdaniem autorów umiejętności przywódczych, umiejętności oddziaływania na podwładnych oraz takiego zachowania się w danej sytuacji, aby wywrzeć pożądaną wpływ na podwładnych, można się nauczyć. Uważamy, że takie efekty można osiągnąć przez stawianie podchorążych w sytuacjach maksymalnie zbliżonych do realiów ich przyszłego działania jako dowódców.

Należy symulować sytuacje, w których podchorążowie muszą podejmować decyzje mające wpływ na innych, gdy decyzje te muszą przekazywać innym w sytuacji kontrolowanego stresu, a następnie realizować je. Wykonywanie takich ćwiczeń w warunkach terenowych, w różnych porach roku, dnia i przy zmiennych warunkach meteorologicznych, w sytuacji zmęczenia własnego i podwładnych, którymi są koledzy z grupy szkolnej, pozwala kształtować odpowiednie zachowania, rozumieć rolę dowódcy i uświadomić sobie przeróżne skutki podejmowanych decyzji.

Obserwacja i późniejsze analizowanie tych sytuacji, tak przez pedagogów jak i szkolonych, pozwala pogłębiać te efekty dydaktyczne.

W Akademii Marynarki Wojennej przed kilku laty podjęto pionierskie próby takich działań, mających na celu również zebranie doświadczeń zmierzających do opracowania kompletnego systemu kształtowania u podchorążych cech przywódczych metodami praktycznymi.

Podstawową przesłanką tego szkolenia jest uzmysławianie podchorążym, że ich głównym zadaniem w służbie zawodowej jest dowodzenie ludźmi w sytuacjach trudnych oraz budowanie pododdziału, który będzie zdolny do działania w takich sytuacjach. Budowanie tej świadomości u podchorążych wraz z wpajaniem im nawyków reagowania zgodnego z takim założeniem jest procesem ciągłym i trwa przez cały okres studiów. Można jednak wydzielić w nim określone etapy, skorelowane z etapami kształcenia w akademii. Są nimi:

- szkolenie podstawowe.;
- praktyki poświęcone doskonaleniu umiejętności przywódczych;
- praktyki na stanowiskach dowódczych.

Podczas szkolenia podstawowego największą wagę przywiązujemy do kształtowania tych cech charakteru, które są niezbędne w służbie zawodowej i nie są eksponowane w innych rodzajach działalności człowieka. Grupują się one w następujących blokach:

Wykształcenie u podchorążych sposobu myślenia o zawodzie żołnierza jako o służbie, w odróżnieniu od pracy w każdym innym zawodzie. W konsekwencji – zrozumieniu konieczności podporządkowania się ograniczeniom wynikającym z realiów służby wojskowej.

1. Ciągłe uzmysławianie szkolonym, że celem żołnierza jest osiągnięcie powodzenia w walce, wobec czego działalność oficera winna skupiać się na przygotowaniu do walki.
2. Kształtowanie nawyków działania w zespole. Uświadamianie konieczności liczenia się z zespołem i kształtowanie poczucia, że zespół liczy się ze swoimi członkami.
3. Nawyk bezwzględnego podporządkowania się dyscyplinie z jednoczesnym poczuciem, że rozkazy, którym trzeba się podporządkować, są rozwiązaniami optymalnymi.
4. Praktyki poświęcone doskonaleniu umiejętności przywódczych są nową formą szkolenia poligonowego podchorążych. Noszą one wspólną nazwę Tydzień doskonalenia umiejętności przywódczych i są realizowane w wymiarze dwóch tygodni, po jednym na pierwszym i drugim roku studiów.

W szkoleniu tym, jako instruktorzy uczestniczą podchorążowie czwartego roku studiów. Zapewniają oni prowadzenie zajęć ze szkolonymi, sami jednocześnie zdobywając dodatkowe doświadczenie dowódcze (fragment praktyki dowódczej).

Szkolenie jest realizowane w oparciu o akweny wodne i tereny leśne parku narodowego (Borów Tucholskich). Teren ten pozwala na stwarzanie bardzo złożonych i urozmaiconych sytuacji szkoleniowych i w połączeniu z zapleczem jaki daje Ośrodek Szkolno-Wypoczynkowy AMW, umożliwia prowadzenie różnorodnych form szkolenia realizowanego z dużym obciążeniem fizycznym i psychicznym szkolonych. Zasadniczym założeniem tego szkolenia jest możliwie jak najczęstsze stawianie podchorążych w roli dowódcy niewielkiej grupy realizującej samodzielnie, w trudnych warunkach, stosunkowo złożonych zadań praktycznych.

Podstawową jednostką organizacyjną jest 7-osobowa drużyna. Wszystkie zajęcia oraz przedsięwzięcia związane z realizacją porządku dnia prowadzone są tylko na szczeblu drużyny. Dowódcą drużyny codziennie jest inny podchorąży z tej drużyny.

W szczególnych sytuacjach, w czasie realizacji zajęć szkoleniowych, dowodzenie drużyną mogą przejmować inni, wyznaczeni przez instruktorów podchorążowie. Zajęcia prowadzone są z dużą intensywnością, bez względu na warunki atmosferyczne w wymiarze 10 godzin dziennie w porze dziennej oraz nocnej. Cały program jest programem szkolenia praktycznego, nie przewiduje się żadnego tematu teoretycznego. Typowy element szkolenia to oddzielne zadania, na realizację których przewiduje się od jednej do kilku godzin. Prowadzący zajęcia instruktor stawia drużynie zadanie, przydziela środki do jego wykonania i nakazuje wszystkim podchorążym przygotowywać się do wykonania zadania w roli dowódcy.

Po upływie czasu wyznaczonego na przygotowanie się podchorążych do podjęcia decyzji o sposobie realizacji zadania, prowadzący wyznacza dowódcę, nakazuje mu przejąć dowodzenie i rozpocząć wykonania polecenia. Szkoleni, pod kierownictwem wyznaczonego podchorążego, realizują decyzję wyznaczonego dowódcy.

Zakłada się, że instruktor nie powinien interweniować w sposób rozwiązywania zadań przez szkolonych dopóki nie zagraża to życiu lub zdrowiu słuchaczy, albo nie zachodzi ryzyko powstania znacznych szkód materialnych. Każde zajęcia winny zakończyć się omówieniem w formie dyskusji, w której uczestniczą wszyscy szkoleni, w ramach danego epizodu. Dyskusja jest prowokowana i kierowana przez instruktora. Słuchacze sami winni ocenić dowodzącego, przeanalizować jego rozwiązania, sposób reagowania na problemy i trudności.

Podczas każdego zajęcia, a także we wszystkich innych sytuacjach, słuchacze są obserwowani i oceniani. Głównym zadaniem instruktora jest ocenianie cech przywódczych dowodzącego ma być. Każdy z instruktorów i etatowych dowódców posiada przy sobie specjalny arkusz ocen, do którego na bieżąco wpisuje swoje spostrzeżenia. Arkusze ocen są wcześniej przygotowane i zawierają cechy, jakie powinien ocenić prowadzący zajęcia. System oceniania opracowuje i koordynuje psycholog. Po zakończeniu szkolenia, w wyniku wielokrotnych ocen wystawionych przez kilku instruktorów, każdy podchorąży otrzymuje liczbową ocenę końcową, która jest oceną jego umiejętności przywódczych.

Ostatnim etapem kształtowania cech przywódczych podchorążych są praktyki dowódcze. Są one realizowane w końcowym okresie studiów i odbywają się w trybie indywidualnym w jednostkach wojskowych MW RP. Ich program jest korelowany z programem kształcenia takich przedmiotów jak: dowodzenie, taktyka rodzajów sił MW i podobnych. Jednakże dąży się do tego, aby część takich doświadczeń podchorążowie zdobywali dowodząc młodszymi kolegami w trakcie szkolenia podstawowego oraz w trakcie roku akademickiego. Rozwiązanie to jest stosowane od dziesięcioleci nie tylko w AMW i w tym zakresie nie dostrzega się powodów do wprowadzania zmian.

Kilkuletnie doświadczenie w prowadzeniu tego szkolenia pozwala wyciągnąć wnioski o jego pozytywnych efektach:

1. Podchorążowie uzmysławiają sobie trudności jakie stwarza kierowanie ludźmi i mogą poznać swoje słabe i mocne strony w oddziaływaniu na ludzi.
2. Obrana metoda szkolenia pozwala na próby dokonywania zmian w sposobie zachowania się podchorążych podczas kolejnych zajęć, podczas wykonywania następnych zadań.
3. Realizacja całego procesu decyzyjnego, w którym raz uczestniczy się jako decydent, a innym razem jako wykonawca, daje możliwość krytycznej oceny siebie i kolegów i uczy metodyki organizowania działania.
4. Wykonywanie zadań złożonych, nietypowych, w trudnych warunkach i w stresie uczy działania pod obciążeniem psychicznym.
5. Podejmowanie decyzji, które są następnie realizowane przez całą grupę, niekiedy dużym nakładem sił, uświadamia szkolonym jaki wpływ mają ich decyzje na postawy wykonawców i jak mogą być przyjmowane.
6. Konieczność wywierania wpływu na podwładnych, którymi są koledzy, w stosunku do których nie występują na co dzień żadne relacje formalnego przełożenia, dają doświadczenie w sposobach motywowania ludzi różnymi środkami.

7. Obserwacja podchorążych podczas szkolenia pozwala poznać ich mocne i słabe strony oraz odpowiednio modyfikować proces wychowawczy.

Uwidoczniły się jednak i braki, które winny być w bliskiej perspektywie rozwiązane. Należą do nich:

1. brak elementarnej wiedzy teoretycznej na temat sztuki kreowania swego wizerunku wobec podwładnych;
2. powiązane z tym, niedostateczne, zwłaszcza od strony praktycznej, zaakcentowanie w procesie wychowawczym problematyki komunikacji międzyludzkiej, zarówno werbalnej jak i pozawerbalnej;
3. zbyt uboga wiedza teoretyczna podchorążych i brak treningu w zakresie kierowania swoją psychiką, radzenia sobie ze swoimi stanami psychicznymi. Uwidacznia się to jaskrawo podczas sytuacji stresowych, zwłaszcza przy kontaktach z podwładnymi.

*

Konkludując można stwierdzić, że eksperyment w zakresie praktycznego rozwijania umiejętności przywódczych u podchorążych AMW sprawdza się i warto go kontynuować. Jednocześnie należy jednak uwzględnić modyfikacje w programach kształcenia teoretycznego, wprowadzając elementy wymienione powyżej, bowiem w obecnym stanie mankamentem szkolenia praktycznego jest niedostatek wiedzy teoretycznej u podchorążych. Rozwiązanie tych problemów nie jest łatwe, bowiem wymaga zaangażowania kadry dydaktycznej o różnej specjalizacji, ale także poszerzenia wiedzy kadry dydaktycznej i dowódczej o nowe dla niej obszary.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ MAJĄTKOWA ŻOŁNIERZY

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r. ustanawiając zamknięty system źródeł prawa powszechnie obowiązującego (art. 87), nałożyła jednocześnie na ustawodawcę obowiązek zastąpienia lub uchylenia tych aktów, które nie zostały w tym katalogu ujęte. Normy konstytucyjne wymagają również konkretyzacji zasady prawa obywatela do sądu. Obu tych warunków nie spełniał dekret z dnia 5 października 1955 r. o odpowiedzialności materialnej żołnierzy za szkody wyrządzone jednostce wojskowej. Dodatkowo, liczące blisko pół wieku przepisy dekretu w znacznej mierze stały się zdezaktualizowane w związku z nowym układem stosunków politycznych, gospodarczych i społecznych oraz zmianami organizacyjnymi, jakie w tym czasie wystąpiły w zakresie służby wojskowej. Powyższymi przesłankami kierował się ustawodawca zastępując ten niekonstytucyjny akt ustawą z dnia 25 maja 2001 r. o odpowiedzialności majątkowej żołnierzy, która weszła w życie 29 listopada 2001 r.

Rozwiązania przyjęte w wymienionej ustawie są analogiczne do przyjętych we wcześniejszej tego rodzaju regulacji, tj. w ustawie z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej i Urzędu Ochrony Państwa. Jednym z przykładów może być przepis art. 9 ustawy o odpowiedzialności majątkowej żołnierzy, który wzorowano na zapisie art. 8 poprzednio wymienionej ustawy z dnia 7 maja 1999 r. Podobnie regulacja art. 19 ustawy stanowi powtórzenie art. 19 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. Także redakcja obu tekstów jest niemal identyczna, a różnice wynikają z innego zakresu podmiotowego tych aktów obejmujących dwie grupy funkcjonariuszy państwowych. Zatem poniższe uwagi znajdują również w większości odpowiednie zastosowanie do ustawy z 7 maja 1999 r.

Akt prawny z dnia 25 maja 2001 r. składa się z 21 artykułów podzielonych na 5 rozdziałów, które kolejno zawierają: rozdział I – Przepisy ogólne, rozdział II – Zasady odpowiedzialności majątkowej żołnierza, rozdział III – Odpowiedzialność majątkowa za szkodę wyrządzoną w mieniu powierzonym żołnierzowi, rozdział IV – Dochodzenie roszczeń o odszkodowanie oraz rozdział V – Przepisy przejściowe i końcowe.

Ustawa przyjmuje – w przeciwieństwie do przepisów dekretu – możliwość ugodowego likwidowania szkód wyrządzonych w mieniu wojskowym. Równocześnie precyzuje sposób ustalania maksymalnej kwoty odszkodowania, stanowiącego trzykrotne

uposażenie żołnierza, przyjmując – zgodnie z zasadą utrwaloną w orzecznictwie w odniesieniu do pracowników – że chodzi o uposażenie przysługujące żołnierzowi w dniu wyrządzenia szkody. Wymaga przy tym podkreślenia, że w myśl art. 3 ustawy, przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej jest tu wina sprawcy.

W sprawach nieuregulowanych w ustawie, do odpowiedzialności majątkowej żołnierzy za szkody wyrządzone przez nich wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków służbowych, stosuje się przepisy kodeksu cywilnego (art. 1 ust. 2). Zaś do przedawnienia roszczeń o naprawienie szkody stosuje się przepisy działu czternastego kodeksu pracy.

Obszar regulacji ustawy wyodrębniono ze względu na podmiot ponoszący odpowiedzialność, niezależnie od charakteru wyrządzonej szkody i poszkodowanego. Zgodnie z art. 1 obejmuje on odpowiedzialność materialną żołnierzy za szkody wyrządzone przez nich w mieniu Skarbu Państwa znajdującym się w dyspozycji Ministerstwa Obrony Narodowej oraz jednostek organizacyjnych podporządkowanych i nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej. Zakres ten, w zestawieniu z treścią statutu Ministerstwa Obrony Narodowej wprowadzonym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 lutego 1999 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Obrony Narodowej wskazuje, że przepisy ustawy nie dotyczą żołnierzy wykonujących zadania na stanowiskach w przedsiębiorstwach państwowych, dla których Minister Obrony Narodowej jest organem założycielskim. Podobnie przepisami ustawy nie są objęci żołnierze wyznaczeni, w myśl ustawy z dnia 30 czerwca 1970 r. o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych, do pełnienia służby w jednostkach organizacyjnych poza resortem obrony narodowej. Wobec tych żołnierzy są stosowane, w zakresie odpowiedzialności majątkowej za szkody, reguły obowiązujące w tych przedsiębiorstwach i instytucjach.

Zakres przedmiotowy natomiast obejmuje dwa elementy. Pierwszym jest odpowiedzialność majątkowa żołnierzy za szkody wyrządzone, wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków służbowych ze swojej winy, w mieniu Skarbu Państwa znajdującym się w dyspozycji Ministerstwa Obrony Narodowej oraz jednostek organizacyjnych podporządkowanych albo nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej w granicach rzeczywistej straty i tylko za normalne działania i zaniechania, z którego wynikła szkoda (art. 3). Drugi element stanowi odpowiedzialność za szkodę w mieniu powierzonym żołnierzowi z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się, która obejmuje rzeczywistą stratę (art. 11 ust. 1). Ustawa normuje zatem, analogicznie do odpowiedzialności materialnej

pracowników w kodeksie pracy z 1974 r., odpowiedzialność majątkową za szkodę wyrządzoną w mieniu:

Skarbu Państwa znajdującym się w dyspozycji Ministerstwa Obrony Narodowej oraz jednostek organizacyjnych podporządkowanych i nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej (mienie nie powierzone żołnierzowi) oraz w mieniu powierzonym żołnierzowi z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się. Obie kategorie odpowiedzialności majątkowej charakteryzują się pewnymi istotnymi różnicami, wśród których należy zwrócić uwagę na kwestię rozkładu ciężaru dowodu.

Odpowiedzialność za szkodę w mieniu niepowierzonym

W pierwszym przypadku, zgodnie z ustawą (art. 3), żołnierz ponosi odpowiedzialność majątkową za szkodę wyrządzoną jednostce wojskowej jeżeli wystąpią następujące przesłanki: szkoda; bezprawność; czyli niewykonanie lub nienależyte wykonanie obowiązków służbowych; związek przyczynowy pomiędzy zachowaniem żołnierza a szkodą; wina żołnierza.

Wszystkie wskazane przesłanki muszą zaistnieć łącznie i na jednostce organizacyjnej spoczywa ciężar udowodnienia ich istnienia (art. 4). Nieudowodnienie choćby jednej z nich uwalnia żołnierza od odpowiedzialności.

Powszechnie przyjmuje się, że szkoda oznacza nieuzasadniony uszczerbek w mieniu, przejawiający się w różnicy między aktualną wartością majątku a wartością, jaką posiadałby ten majątek, gdyby zdarzenie nie nastąpiło. Określony tu uszczerbek jest uzasadniony, a więc nie stanowi szkody, jeśli zmniejszenie wartości przedmiotu (maszyny, materiału itp.) następuje w rezultacie normalnego zużycia lub naturalnego ubytku wagi lub ilości, a przy tym nie przekracza ustalonych norm zużycia czy norm ubytków naturalnych. W zakresie szkody odpowiedzialność może być ograniczona do jednego elementu tj. poniesionej straty, bądź dwu tj. straty i utraconej korzyści.

Przepisy ustawy obejmują obie możliwości. Wymiar odpowiedzialności majątkowej za szkodę wyrządzoną nieumyślnie w mieniu nie powierzonym żołnierzowi jest ograniczony poziomem rzeczywistej straty, ale odszkodowanie nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego uposażenia przysługującego żołnierzowi (art. 7). W przypadku szkody wyrządzonej umyślnie, żołnierz jest obowiązany do jej pokrycia w pełnej wysokości, a więc obejmuje stratę i utraconą korzyść (art. 9). W sytuacji, gdy szkodę wyrządziło wspólnie kilku żołnierzy, każdy z nich odpowiada w takim stopniu, w jakim przyczynił się do wyrządzenia szkody, a w razie niemożności ustalenia stopnia każdy odpowiada w równej części (art. 6).

Bezprawność dotyczy relacji zachowania się sprawcy do jego obowiązków, wpływających z zakresu obowiązków służbowych, regulaminów służbowych (np. Regulaminu służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej), poleceń (rozkazów) przełożonego, a także innych reguł (również niepisanych), które obowiązany jest znać i stosować (np. zasady dobrej praktyki morskiej, międzynarodowego prawa drogi morskiej, czy przepisów ruchu drogowego). Zgodnie z przepisem art. 3 ustawodawca analogicznie do rozwiązań prawa pracy wskazuje dwie formy naruszenia obowiązków (bezprawności) tj. niewykonanie oraz nienależyte wykonanie.

Przesłanka bezprawności może być wyłączona, a więc odpowiedzialność nie powstanie w kilku przypadkach. Po pierwsze, w takim zakresie, w jakim jednostka organizacyjna albo inna osoba przyczyniła się do powstania szkody lub jej zwiększenia (art. 5 ust. 1). Dotyczy to na przykład niemożności wypełniania obowiązków spowodowanej przez jednostkę organizacyjną, która nie zapewniła odpowiednich warunków technicznych lub organizacyjnych. Po drugie, jeśli szkoda wynikła w związku z działaniem w granicach dopuszczalnego ryzyka (art. 5 ust. 2). Po trzecie, działanie mieściło się w granicach obrony koniecznej (art. 423 k.c.), po czwarte, działanie w stanie wyższej konieczności (art. 424 k.c.). Pod warunkiem jednak, że sprawca niebezpieczeństwa sam nie wywołał, a nie można mu było inaczej zapobiec oraz ratowane dobro było oczywiście ważniejsze niż dobro naruszone. Po piąte wreszcie, jeśli miało miejsce wyłączenie obowiązku spowodowane niemożliwością jego wykonania (np. utrata przytomności żołnierza), albo sprzecznością polecenia przełożonego z przepisami prawa.

Natomiast przesłankę winy można określić jako niewłaściwość postępowania związaną z przewidywaniem skutków działania i z wolą sprawcy, objawiająca się tym, że nie uczynił tego, co należało w danej sytuacji, choć mógł i powinien. Duże znaczenie ma oczywiście rozróżnienie rodzajów winy umyślnej i nieumyślnej. Pierwsza istnieje wówczas, gdy żołnierz (pracownik) chce wyrządzić szkodę w mieniu jednostki organizacyjnej (zamiar bezpośredni) lub przewiduje możliwość powstania szkody w rezultacie swoich działań i godzi się z tym (zamiar ewentualny). Wina nieumyślna może być przypisana żołnierzowi, jeżeli przewidywał możliwość powstania szkody, lecz bezpodstawnie przypuszczał, iż tego uniknie (lekkomyślność) lub nie przewidywał, że jego zachowanie doprowadzi do szkody, chociaż mógł i powinien to uczynić (niedbalstwo). Subiektywna wadliwość zachowania jest zależna od stanu poczytalności sprawcy szkody, który może ulec zakłóceniu, nawet czasowemu, w chwili czynu. Dlatego też, jak wiadomo, jeśli zachowanie niepoczytalnego sprawcy szkody narusza jakieś reguły lub zasady postępowania (jest bezprawne) nie stanowi czynu

zawinionego. Przesłanka winy nie będzie zatem spełniona w tym przypadku, zaś w sytuacji częściowego zmniejszenia poczytalności może wpłynąć na przyjęcie w postępowaniu sądowym niższego stopnia winy. Nie dotyczy to oczywiście użycia napojów odurzających lub innych podobnych środków przez sprawcę szkody (art. 425 § 2 k.c.). Spowodowanie szkody przez żołnierza nietrzeźwego stanowi podstawę do uznania jego winy umyślnej.

Związek przyczynowy charakteryzuje obiektywną więź istniejącą między zachowaniem a szkodą. Zgodnie z art. 3 ustawy, żołnierz odpowiada za normalne następstwa działania lub zaniechania, czyli następstwa typowe. Jest to sformułowanie powtórzone za art. 361 § 1 k.c.

Odpowiedzialność majątkowa żołnierza za szkody w mieniu niepowierzonym obejmuje również zasady ponoszenia odpowiedzialności w razie wyrządzenia szkody osobie trzeciej. Zgodnie z przepisem art. 10, w razie wyrządzenia szkody osobie trzeciej przez żołnierza przy wykonywaniu obowiązków służbowych, obowiązany do jej naprawienia jest Skarb Państwa, reprezentowany przez jednostkę organizacyjną, spełniającą funkcję organu zaopatrującego w mienie jednostkę, w której żołnierz pełnił służbę w chwili wyrządzenia szkody. Żołnierz zaś ponosi odpowiedzialność majątkową przewidzianą w przepisach ustawy wobec Skarbu Państwa reprezentowanego przez jednostkę organizacyjną, która naprawiła szkodę (odpowiedzialność regresowa). Przesłanki tejże odpowiedzialności to powstanie szkody w mieniu osoby trzeciej przy wykonywaniu obowiązków służbowych z zawinionym naruszeniem przyjętych norm postępowania.

Zatem żołnierz będzie obowiązany osobiście naprawić szkodę w dwóch przypadkach tj. jeśli uszczerbek w mieniu osoby trzeciej powstanie przy okazji wykonywania powierzonej czynności, albo w sytuacji umyślnego spowodowania szkody. Kryterium rozróżnienia wyrządzenia szkody przy wykonywaniu powierzonej czynności od szkody wyrządzonej przy okazji wykonywania powierzonej czynności stanowi cel, do którego sprawca zmierza swoim działaniem – czy to będzie cel wynikający z powierzonej czynności, nawet jeśli szkoda była rezultatem nieudolności lub przekroczenia instrukcji służbowej, czy też nie jest on związany z powierzoną czynnością. W pierwszym przypadku istnieje podstawa odpowiedzialności Skarbu Państwa, zaś w drugim odpowiedzialność cywilną może ponieść bezpośrednio sprawca.

Odrębnym problemem jest kwestia odpowiedzialności Skarbu Państwa wobec poszkodowanej osoby trzeciej za szkody spowodowane przez żołnierza. Zagadnienie to jest rozwiązane w całości przez przepisy kodeksu cywilnego określające odpowiedzialność Skarbu Państwa za szkody wyrządzone przez funkcjonariuszy państwowych osobie trzeciej.

W art. 417 § 2 kodeksu cywilnego ustawodawca *expressis verbis* stanowi, że funkcjonariuszem państwowym, poza innymi, jest również żołnierz sił zbrojnych, a więc jest nim także każdy marynarz pełniący służbę w Marynarce Wojennej RP. Nie ma tu żadnego znaczenia rozróżnienie czy jest to żołnierz zawodowy powołany do służby stałej lub kontraktowej, czy też żołnierz służby zasadniczej. Nie wdając się w szczegóły wychodzące poza zakres tematu można jedynie zauważyć, że w ogólności odpowiedzialność Skarbu Państwa nie przesądza zagadnienia odpowiedzialności za szkodę samego funkcjonariusza wobec osoby trzeciej. Także dla odpowiedzialności Skarbu Państwa wobec podmiotu poszkodowanego nie będzie miał znaczenia stopień winy sprawcy. Będzie to miało jednak wpływ na zakres odpowiedzialności funkcjonariusza w stosunku do Skarbu Państwa w ramach roszczenia zwrotnego (odpowiedzialność regresowa).

Odpowiedzialność za szkodę w mieniu powierzonym

W przypadku odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w mieniu powierzonym żołnierzowi z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się, granica odpowiedzialności majątkowej obejmuje rzeczywistą stratę (art. 11 ust. 1). Natomiast w warunkach szkody wyrządzonej umyślnie, zastosowanie znajduje przepis art. 9, który zobowiązuje sprawcę do naprawienia szkody w pełnej wysokości. Przesłanki odpowiedzialności za szkody w mieniu powierzonym są takie, jak w przypadku szkody w mieniu niepowierzonym. Zwrócić można jednak uwagę, że przesłanka bezprawności rozumiana jako naruszenie obowiązków służbowych oznacza w tym wypadku przede wszystkim naruszenie obowiązku zwrotu powierzonego mienia albo wyliczenia się z niego. Przepis art. 11 ustawy nie zawiera co prawda pojęcia winy, ale przejawia się ona w uchyleniu odpowiedzialności za szkodę powstałą z przyczyn niezależnych od żołnierza. Zatem niezależnie od stopnia winy ciężar dowodu, w odróżnieniu od odpowiedzialności za szkody w mieniu nie powierzonym, spoczywa na żołnierzu, który może uwolnić się od odpowiedzialności jeżeli wykaże, że szkoda powstała z przyczyn od niego niezależnych, a w szczególności wskutek niezapewnienia przez jednostkę organizacyjną warunków umożliwiających prawidłowe zabezpieczenie powierzonego mienia (art. 11 ust. 2).

Powstanie obowiązku zwrotu mienia lub wyliczenia się jest warunkowane prawidłowym powierzeniem mienia, które polega na wydaniu mienia w okolicznościach umożliwiających sprawowanie wyłącznej pieczy przez żołnierza. Można zauważyć, że samo podpisanie zobowiązania żołnierza do przejęcia odpowiedzialności za mienie nie może mieć skutków w zakresie odpowiedzialności majątkowej. Szczegółowe warunki i tryb tych

czynności określa wydane na podstawie ustawy rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2001 r. w sprawie odpowiedzialności majątkowej żołnierzy za wyrządzone przez nich szkody. Zgodnie z jego postanowieniami żołnierzowi mogą być powierzone z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się: środki pieniężne, papiery wartościowe, uzbrojenie, sprzęt techniczny oraz inne mienie niezbędne do wykonywania zadań służbowych. Powierzenie tego mienia następuje za pokwitowaniem, w sposób ustalony w przepisach regulujących zasady gospodarowania mieniem wojskowym. W pokwitowaniu tym określa się rodzaj, ilość, stan i wartość oraz w miarę potrzeby indywidualne cechy mienia powierzonego żołnierzowi.

Szczególną formę stanowi powierzenie żołnierzowi środków pieniężnych i papierów wartościowych albo mienia w magazynie lub innym zamkniętym pomieszczeniu, przystosowanym do przechowywania mienia pod bezpośrednim nadzorem tego żołnierza, które to powierzenie następuje na podstawie protokołu przyjęcia albo na podstawie inwentaryzacji, przeprowadzonej na pisemne polecenie dowódcy jednostki organizacyjnej lub na żądanie żołnierza.

Nie wdając się w szczegóły, nie mające większego znaczenia z punktu widzenia tematu, można odnieść się do wymienionego rozporządzenia, które określa szczegółowe warunki i tryb powierzania żołnierzom mienia oraz łącznego powierzania żołnierzom mienia z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się, a także warunki i tryb zawierania i rozwiązywania umowy o wspólnej odpowiedzialności majątkowej żołnierzy. Ponadto rozporządzenie obejmuje określenie sposobu i trybu stwierdzania szkody oraz ustalania jej wysokości, a także wymienić organy wojskowe właściwe do zawierania umów w sprawie odraczania, rozkładania na raty lub umarzania spłaty odszkodowań (postępowanie ugodowe).

Ustawa przewiduje również wspólną odpowiedzialność majątkową za mienie łącznie powierzone żołnierzom (art. 12). Podstawą łącznego powierzania mienia jest umowa o wspólnej odpowiedzialności majątkowej zawarta przez żołnierzy pod rygorem nieważności w formie pisemnej z właściwym organem jednostki organizacyjnej, w której dyspozycji znajduje się powierzone mienie. Zmiany do tej umowy wymagają również zachowania określonej tu formy. Natomiast każda zmiana w składzie żołnierzy objętych wspólną odpowiedzialnością majątkową wymaga zawarcia nowej umowy. Żołnierze ponoszący wspólną odpowiedzialność majątkową odpowiadają w częściach określonych w umowie, a jeżeli umowa nie określa tych części – w częściach równych. Jeżeli szkoda w całości albo w części została spowodowana przez niektórych żołnierzy, za całość szkody albo za stosowną jej część odpowiadają tylko żołnierze będący sprawcami szkody. Należy podkreślić, że

zgodnie z rozporządzeniem, umowa o wspólnej odpowiedzialności majątkowej nie może być zawarta z żołnierzami pozostającymi między sobą w podległości służbowej lub nieposiadającymi odpowiednich kwalifikacji (§ 8). Poza wymienionymi różnicami wspólna odpowiedzialność majątkowa za mienie łącznie powierzone nie tworzy własnych zasad odrębnych od przedstawionych wyżej.

* * *

Wracając do uwag ogólnych dotyczących obu typów odpowiedzialności majątkowej żołnierzy, można przede wszystkim dostrzec, że zarówno w przypadku mienia nie powierzonego i powierzonego wymiar odpowiedzialności może zostać obniżony pod warunkiem, że szkoda została wyrządzona nieumyślnie. Możliwość taką stwarza art. 8 dopuszczający naprawienie szkody w drodze ugody między właściwym organem jednostki organizacyjnej a żołnierzem, który wyrządził szkodę. W tej sytuacji wysokość odszkodowania może być obniżona, przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności sprawy, a w szczególności stopnia winy żołnierza i jego dotychczasowego stosunku do obowiązków służbowych. Wyjaśnić można, że w ustawie, przez pojęcie właściwy organ jednostki organizacyjnej jest rozumiany dowódca (szef, komendant, dyrektor, kierownik, rektor) jednostki organizacyjnej, spełniającej funkcję organu zaopatrującego w mienie.

Miernikiem określającym zakres odpowiedzialności, w szczególności za nieumyślnie wyrządzoną szkodę w mieniu niepowierzonym, jest w ustawie uposażenie przysługujące żołnierzowi, przez które należy rozumieć uposażenie zasadnicze wraz z dodatkami o charakterze stałym należne żołnierzowi w dniu wyrządzenia szkody, o którym mowa w ustawie z dnia 17 grudnia 1974 r. o uposażeniu żołnierzy, po odliczeniu składki na obowiązkowe ubezpieczenia emerytalne i rentowe, określonej w przepisach o systemie ubezpieczeń społecznych, jeśli żołnierz podlega temu ubezpieczeniu.

Zgodnie z art. 17 ust 1 do przedawnienia roszczeń o naprawienie szkody wyrządzonej przez żołnierza stosuje się przepisy działu czternastego kodeksu pracy. Chodzi tu przede wszystkim o normy art. 291 k.p., który w § 2 stanowi, że roszczenia pracodawcy o naprawienie szkody wyrządzonej przez pracownika wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, ulegają przedawnieniu z upływem roku od dnia, w którym pracodawca powziął wiadomość o wyrządzeniu przez pracownika szkody, nie później jednak niż z upływem 3 lat od jej wyrządzenia. Dotyczy to szkód wyrządzonych nieumyślnie. W przypadku zaś szkód wyrządzonych umyślnie kodeks pracy odsyła (art. 291 § 3) do przepisów kodeksu cywilnego, które ustanawiają dla tych roszczeń 10-letni termin przedawnienia (art. 118 k.c.). Według ustawy o odpowiedzialności majątkowej z 2001 r., w

sytuacji wyrządzenia szkody osobie trzeciej przez żołnierza, powyższe okresy przedawnienia roszczenia regresowego wobec żołnierza rozpoczynają swój bieg z chwilą zaspokojenia tej osoby przez Skarb Państwa (art. 17 ust. 2). Pozostałe normy dotyczące terminów przedawnienia wymienionych roszczeń, zgodnie z odesłaniem, regulowane są przez kodeks pracy.

Wszelkie spory w zakresie zastosowania przedmiotowej ustawy rozpoznają sądy pracy (stanowiące odrębne jednostki organizacyjne sądów rejonowych) oraz sądy pracy i ubezpieczeń społecznych (stanowiące odrębne jednostki organizacyjne sądów okręgowych). W odniesieniu zaś do postępowania karnego w sprawach przestępstw popełnionych przez żołnierzy w czynnej służbie wojskowej przeciwko mieniu wojskowemu, zastosowanie znajduje przepis art. 647 § 1 pkt 1) c) kodeksu postępowania karnego z 1997 r., zgodnie z którym właściwy jest sąd wojskowy, jeżeli przestępstwa zostały dokonane podczas lub w związku z pełnieniem obowiązków służbowych, w obrębie obiektu wojskowego lub wyznaczonego miejsca przebywania, ze szkodą dla wojska lub z naruszeniem obowiązku wynikającego ze służby wojskowej. Wyjątek od tej zasady stanowią przestępstwa popełnione na szkodę osoby niebędącej żołnierzem (osoby trzeciej), które rozpatrują sądy powszechne. Zagadnienie to wykracza jednak poza obszar zainteresowania artykułu.

Na zakończenie nieodparcie nasuwa się pytanie, czy ustawa o odpowiedzialności majątkowej żołnierzy z 2001 r. będzie wypełniała lepiej, niż to było pod rządami dekretu z 1955 r., swoją podstawową funkcję, jaką jest zapewnienie skutecznego i szybkiego dochodzenia roszczeń o odszkodowanie za szkody spowodowane przez żołnierzy, a co za tym idzie również funkcję prewencyjną, polegającą na zapobieganiu tego typu zdarzeniom. Jak wiemy, dotychczasowy stan rzeczy w tym zakresie pozostawiał wiele do życzenia. Miejmy nadzieję, że czas i praktyka udzielą odpowiedzi pozytywnej na postawione tu pytanie.

**ANALIZA PORÓWNAWCZA ĆWICZEŃ FLOTY BAŁTYCKIEJ
I WYBRANYCH PAŃSTW MORZA BAŁTYCKIEGO (1993-1999)**

Koncepcja użycia, rozmach i sprawność rozwijania sił zbrojnych świadczą o ich możliwościach przejścia ze stanu pokojowego na wojenny i przystąpienia do wykonywania zadań bojowych. Utrzymanie sprawnego systemu osiągania gotowości bojowej i rozwijania mobilizacyjnego wiąże się z koniecznością przeprowadzania stosownych treningów i ćwiczeń. Jednocześnie takie przedsięwzięcia mogą stanowić uzasadniony powód do niepokoju innych państw. Wyprowadzenie wojsk z garnizonów i baz morskich na ćwiczenia stwarza zawsze przesłanki zagrożenia dla innych państw. Im więcej takich treningów i ćwiczeń, tym gorzej dla stabilności bezpieczeństwa ogólnego. Jest sprawą oczywistą, że dla sprawności systemu konieczna jest pewna liczba tego typu przedsięwzięć. Gdy jednak przekracza ona określoną wartość, zjawisko to staje się niepokojące dla sąsiadów i poczynania danego państwa należy uznać za zmniejszające bezpieczeństwo.

Rozwijanie sił zbrojnych może charakteryzować wiele wskaźników. Zwróćmy uwagę tylko na dwa: skrytość tego procesu oraz intensywność treningów gotowości bojowej i ćwiczeń poligonowych. Jeśli planuje się w sposób skryty osiągać gotowość bojową i przeprowadzać mobilizację, to taka koncepcja musi wzmagać podejrzania i obawy u innych, przez co obiektywnie zwiększa się zagrożenie. Strona, która rzeczywiście zakłada obronę, nie musi tego robić skrycie, przeciwnie – w jej interesie powinno leżeć okazywanie swej gotowości do działań, co mogłoby powstrzymać agresora. Dlatego obserwując i dokonując analizy szkolenia i ćwiczeń sił zbrojnych powinno się uwzględniać między innymi takie wskaźniki, jak: wielkość; czas trwania i częstotliwość ćwiczeń, które mogą być mierzone na przykład odpowiednim stosunkiem liczebności wojsk wyprowadzonych na ćwiczenia do liczebności całych sił zbrojnych; średni czas trwania ćwiczeń; czy wreszcie stosunek liczby ćwiczeń pozagarnizonowych w ciągu roku do liczby garnizonów¹

Dokonując analizy ćwiczeń Floty Bałtyckiej i sił morskich państw rejonu Morza Bałtyckiego, w pierwszej kolejności skupiono uwagę na liczbie prowadzonych ćwiczeń oraz ilości zaangażowanych sił i środków. Następnie przedstawiono tematykę wybranych ćwiczeń Floty Bałtyckiej i pozostałych państw. W przedstawionej analizie korzystano przede wszystkim z materiałów (danych) ogólnie dostępnych, a zamieszczonych w czasopiśmie i publikacjach krajowych i zagranicznych (szczególnie wojskowych). Autor zdaje sobie

sprawę, iż prezentowane dane mogą być obarczone błędem ze względu na to, iż problematyka, która obejmuje szkolenie, w tym ćwiczenia poligonowe państw obcych, jest oficjalnie trudno dostępna. Pomimo to udało się zgromadzić obszerny materiał, który posłużył jako baza źródłowa dla niniejszej analizy i stosownych porównań. Ukazuje on także morskie aspiracje poszczególnych państw, prowadzących wzorowo pokojową politykę współistnienia wokół małego Morza Bałtyckiego.

Lata 1991-1992, obfitujące w wiele zmian o charakterze politycznym i militarnym, pociągnęły za sobą również szereg zmian w organizowaniu i przebiegu ćwiczeń morskich. W tabeli 1., przedstawiono porównanie liczby ćwiczeń Floty Bałtyckiej z państwami ościennymi. Ze względu na wspomniany brak informacji dotyczących omawianej tematyki, dane obejmują lata 1993-1999.

Pod tym względem najlepiej prezentują się siły morskie Niemiec, które w latach 1993-1998 prowadziły systematyczne ćwiczenia i w ciągu roku przeznaczwały od ponad 200 do blisko 400 dni na szkolenie w morzu. W roku 1999 Niemcy ograniczyły prawie dwukrotnie szkolenie morskie. W tym samym okresie intensywne szkolenie prowadziły siły morskie Danii. Dopiero w roku 1999 nastąpiło zmniejszenie liczby dni szkolenia morskiego w tym kraju. Wraz ze zmniejszaniem liczby dni szkolenia, państwa te zmniejszyły także ilość zaangażowanych sił i środków. Świadczy to o tym, iż Niemcy i Dania (państwa NATO) przejęły na siebie, w okresie transformacji w Europie, ciężar odpowiedzialności za rejon Morza Bałtyckiego. Tezę tę potwierdza kolejne spostrzeżenie, a mianowicie systematyczne zwiększanie liczby ćwiczeń morskich w kandydującej do członkostwa w NATO Polsce, przy nieco skromniejszym zaangażowaniu sił i środków. Oznacza to, iż kraj ten przejmuje – w miarę swoich możliwości – zadania szkoleniowe wymienionych wcześniej starszych członków NATO.

Lata 1991-1992, charakteryzujące się niestabilną sytuacją polityczną Rosji, spowodowały ograniczenie ćwiczeń sił morskich Floty Bałtyckiej. W tym okresie i dalszych dwóch latach nie ćwiczeniem, a praktycznym sprawdzianem dla Floty Bałtyckiej stał się proces przebazowania jednostek morskich z terytorium państw byłego bloku wschodniego. Pomimo przebazowania jednostek, od 1993 r. systematycznie zwiększano liczbę dni szkolenia okrętów w morzu. Procesowi temu towarzyszył także stały wzrost liczby biorących udział sił i środków zaangażowanych w ćwiczenia, aby w roku 1999 dorównać pod tym względem siłom morskim Niemiec. Jednakże nadal, pod względem liczby prowadzonych ćwiczeń, Flota Bałtycka zrównuje się z takimi państwami jak Polska, Dania czy Szwecja. Przyczyn tego stanu rzeczy należy szukać w ograniczonych możliwościach ekonomicznych Floty Bałtyckiej,

konieczności utrzymywania dużej liczby okrętów różnych klas. W zakresie tematyki ćwiczeń Floty Bałtyckiej i pozostałych państw Morza Bałtyckiego, w miarę dostępnych informacji przedstawiono wybraną tematykę szkolenia i dokonano krótkiej charakterystyki ćwiczeń.

W analizowanym okresie Rosja zaprzestała prowadzenia ćwiczeń wraz z państwami byłego bloku wschodniego, sama zaś Flota Bałtycka, funkcjonująca w niejasnych realiach politycznych i tracąca bazy morskie, ograniczyła ćwiczenia międzynarodowe do niezbędnego minimum. Należy sądzić, iż w latach 1992-1993, poza nielicznymi ćwiczeniami morskimi, nieprzerwanie prowadzono – dostępnymi siłami – rozpoznanie morskie w rejonie Bałtyku zachodniego, Cieśnin Duńskich i wyjścia z Morza Bałtyckiego na Atlantyk oraz wiele innych przedsięwzięć szkoleniowych. Miały one na celu, między innymi, sprawdzenie i doskonalenie funkcjonowania systemów dowodzenia i łączności w okresie pokoju, podczas przechodzenia ze stanu pokojowego na wojenny oraz w czasie działań bojowych. Rozpoznanie okrętowe nieprzerwanie prowadziły specjalnie do tego przystosowane jednostki Floty Bałtyckiej, między innymi okręty typu „Alpinist” i „Vishnia”.

W tym samym czasie państwa zachodnie prowadziły następujące ćwiczenia w rejonie Bałtyku zachodniego:

- operacyjno-taktyczne ćwiczenia sił trałowo-minowych z NATO pod kryptonimem Blue Harker 92 o tematyce: walka z zagrożeniem minowym na przybrzeżnych torach wodnych oraz podejściach do baz i portów morskich. Ćwiczenia odbywały się w rejonie cieśnin Kattegat, Wielki Bełt i Mały Bełt. Udział wzięło około 30-40 okrętów sił morskich RFN, Danii, Norwegii, USA i Wielkiej Brytanii.
- operacyjno-taktyczne ćwiczenie lekkich nawodnych sił uderzeniowych NATO pod kryptonimem Bold Game 92 o tematyce: wykorzystanie lekkich nawodnych sił uderzeniowych NATO do obrony strategicznego rejonu cieśnin bałtyckich i strefy przedcieśninowej. Rejon ćwiczeń obejmował: Skagerrak, Kattegat, Sund, Duży Bełt, Zatokę Kilońską, Zatokę Meklemburską, strefę przedcieśninową i rejon wyspy Bornholm. W ćwiczeniu uczestniczyło około 30 okrętów sił morskich RFN, Danii, Norwegii oraz lotnictwo wymienionych państw.

Rok 1993 we Flocie Bałtyckiej to okres wycofywania jednostek wojskowych Federacji Rosyjskiej z państw nadbałtyckich. Proces ten obejmował między innymi przekazywanie stronom obiektów wojskowych na terytorium Litwy, Łotwy i Estonii, co pociągnęło za sobą zmiany w systemie dowodzenia, łączności, dyslokacji i poligonów morskich Floty Bałtyckiej Rosji. Prasa donosiła o wzmożonym, w stosunku do lat ubiegłych, ruchu jednostek rosyjskich

z i do portów w Kaliningradzie i Bałtiju, którego powodem była konieczność przebazowania jednostek z terytorium byłego NRD i Polski²

W 1993 r., podobnie jak w latach ubiegłych, odnotowano dalszy spadek liczby prowadzonych ćwiczeń w siłach morskich Rosji. W analizowanym okresie Rosja nie prowadziła ćwiczeń narodowych. Przeprowadzono natomiast około 10 szkoleń zespołowych okrętów różnych klas w ciągu zaledwie 16 dni. Zasadniczym rejonem szkolenia FB Rosji był rejon Bałtyku południowego oraz Zatoki Ryskiej i Zatoki Fińskiej. W ramach szkolenia Baltops 93, mającego na celu przygotowanie załóg okrętowych do działań w wielonarodowych zespołach sił morskich, pierwszy raz w ćwiczeniu wziął udział okręt ze składu FB Rosji FrR „Bditielnyj”³. Rosjanie wzięli udział tylko w części pierwszej, dotyczącej „codziennej działalności zespołu i pojedynczego okrętu w morzu, we współdziałaniu z jednostkami pomocniczymi i specjalistycznymi”. Druga część ćwiczenia „poszukiwanie i niszczenie OOP przez OGPU, samodzielnie i we współdziałaniu z lotnictwem ZOP, przy zagrożeniu z powietrza i z morza” odbyła się bez udziału jednostek rosyjskich. Ćwiczenie odbyło się w rejonie na wschód od wyspy Bornholm.

Państwa zachodnie, podobnie jak w poprzednich latach, w ramach wiosennej serii prowadziły ćwiczenia morskie Blue Harrer i Bold Game. Szkolenia te miały na celu przygotowanie załóg okrętowych do działań w ramach wielonarodowych zespołów sił morskich oraz sprawdzenie koncepcji użycia lekkich nawodnych sił uderzeniowych, a także sprawdzenie koncepcji kompleksowej obrony przeciwminowej rejonu strategicznego cieśnin bałtyckich i Bałtyku zachodniego. Po raz pierwszy w ćwiczeniu brały udział wydzielone z sił morskich USA śmigłowcowe grupy trałowej, w skład której wchodziły śmigłowce trałujące typu Sea Dragon. Prowadziły one poszukiwanie oraz wykonywały przejścia w wykrytych zagrodach minowych w południowej części cieśniny Kattegat.

Szwedzkie siły morskie przeprowadziły ćwiczenie narodowe pod kryptonimem Orkan 93, którego ogólna tematyka dotyczyła prowadzenia działań bojowych przez okręty nawodne. Szkolenie przeprowadzono w rejonie na zachód i północy-zachód od wyspy Gotland. Wzięło w nim udział ogółem około 20 kutrów raketowych, trałowców i pomocniczych jednostek pływających. W ramach ćwiczeń przerabiano między innymi zagadnienia z zakresu wypracowania wariantów użycia sił morskich w różnych rodzajach działań bojowych, doskonalenia dowodzenia i kierowania siłami morskimi.

W roku 1994 siły morskie FB pozostawały w stałej gotowości bojowej. Kierownictwo wojskowe Rosji podjęło decyzję o przeniesieniu wszystkich poligonów Floty Bałtyckiej z

akwenów pozostających w strefie ekonomicznej Polski, Litwy i Łotwy w rejon Morza Bałtyckiego przylegającego do Obwodu Kaliningradzkiego.

*

Szkolenie na poligonach morskich oddalonych od głównych baz floty stało się nieopłacalne, a ponadto powodowało zaniepokojenie państw ościennych. Postanowiono także, iż podczas strzelań morskich oraz ćwiczeń, które stwarzają zagrożenie dla swobody żeglugi, służba hydrograficzna FB na bieżąco będzie informowała wszystkie jednostki pływające w rejonie poligonów o niebezpiecznych działaniach. W ramach szkolenia sił morskich odbyło się między innymi szkolenie zespołu okrętów FB w poszukiwaniu okrętów podwodnych. W skład zespołu wchodziły okręty typu Parchim, które prowadziły poszukiwanie OP we współdziałaniu ze śmigłowcami typu Ka-27 Helix. W sierpniu 1994 r. w rejonie Bałtyjska przebywał, będący w składzie Floty Północnej, krążownik rakietowy KRR „Marshal Ustinow”.

Szkolenie morskie państw zachodnich prowadzono podobnie jak w latach poprzednich. Dodatkowo odbyły się także ćwiczenia taktyczne Baltic Endavor o tematyce: prowadzenie działań przez międzynarodowe siły trałowe. W ramach ćwiczenia przerabiano następujące zagadnienia: manewrowanie według kodu NATO, holowanie uszkodzonych okrętów, uzupełnianie zapasów w morzu oraz trałowanie min. W szkoleniu wzięły udział trałowce i pomocnicze jednostki pływające z Niemiec, Polski i Danii.

W ramach zespołów międzynarodowych przeprowadzono ćwiczenia Baltops 94 i Cooperativ Venture 94. Tematem ostatniego z ćwiczeń było: prowadzenie operacji humanitarnych i pokojowych przez zespoły sił międzynarodowych. W szkoleniu wzięły udział okręty Belgii, Danii, RFN, Holandii, Norwegii, Szwecji, Litwy, Polski i Rosji (fregaty „Nieustraszimy” i „Drużnyj”). W przerwie ćwiczenia Baltops 94 okręty międzynarodowego zespołu wizytowały porty państw nadbałtyckich.

W 1995 roku obserwujemy powolny wzrost ćwiczeń prowadzonych przez Flotę Bałtycką. Odbyły się między innymi ćwiczenia:

- sił ZOP FB Rosji, którego tematem było sprawdzenie i udoskonalenie wykorzystania mieszanych sił ZOP (MS ZOP) do zwalczania OOP, zaś celem: sprawdzenie koncepcji wykorzystania mieszanej grupy poszukująco-uderzeniowej (MGPU) w rejonie działań bojowych oraz doskonalenie współdziałania MGPU w składzie: okręt nawodny – samolot i śmigłowiec ZOP. W trakcie szkolenia morskiego przerabiano następujące zagadnienia: sposoby wzajemnego naprowadzania i przekazywania kontaktu z okrętem podwodnym, atakowanie okrętu podwodnego przez okrętową

grupę poszukująco-uderzeniową (OGPU), naprowadzanie i przekazywanie kontaktu z OP, atakowanie OP przez OGPU, naprowadzanie przez samolot lub śmigłowiec ZOP, atakowanie OP przez samolot lub śmigłowiec ZOP naprowadzanego przez OGPU, zachowanie warunków bezpieczeństwa podczas wspólnych działań bojowych. Ćwiczenie prowadzono na poligonie w rejonie na północny-wschód od półwyspu Taran – wykorzystując do rozgrywania epizodów taktycznych głębię gdańską, gdzie głębokości morza dochodzą do 107 m. W szkoleniu uczestniczyło około 7 okrętów, samolot i bliżej nieokreślona liczba śmigłowców. Biorące udział w ćwiczeniu jednostki nawodne to między innymi FrR typu „Nieustraszimy”, FrR typu „Krivak I”, FrR typu „Parchim II”, KOR typu „Pauk I”, PJP typu „Shelon” oraz okręt podwodny OP typu „Foxtrot”, a także samolot ZOP typu Be-12 Mail, śmigłowce ZOP typu Ka-27 „Helix”.

- operacyjno-taktyczne ćwiczenie sił morskich FB Rosji, którego tematem było sprawdzenie i udoskonalenie koncepcji wykorzystania sił ZOP i OPL do obrony ZDES, celem zaś: sprawdzenie koncepcji wykorzystania sił ZOP w rejonie działań bojowych oraz doskonalenie współdziałania w wykorzystaniu uzbrojenia raketowego i ZOP oraz artylerii okrętowej, a także praktyczne sprawdzenie OPL zespołu okrętów na przejściu morzem. W trakcie ćwiczenia przerabiano następujące zagadnienia szkoleniowe: atakowanie okrętu podwodnego (OP) przez OGPU naprowadzaną przez samolot lub śmigłowiec ZOP, atakowanie OP przez samolot lub śmigłowiec ZOP naprowadzanego przez OGPU, wykonywanie ataków raketowych oraz strzelanie z artylerii okrętowej, obrona baz morskich i rejonów przybrzeżnych przed uderzeniami sił przeciwnika, organizacja obrony przeciwlotniczej zespołu desantowego (ZDES) podczas przejścia morzem do rejonów działań, organizacja logistycznego zabezpieczenia sił. Szkolenie prowadzono na poligonie na północny-wschód od półwyspu Taran. Ogółem w szkoleniu udział wzięło około 15 okrętów, samoloty i śmigłowce FB, w tym: NiR typu „Sovremenny”, FrR typu „Krivak I”, Fr typu „Parchim II”, KOR typu „Tarantul” i „Nanuchka”, ODD typu „Ropucha”, TR typu „Natya”, śmigłowce typu Ka-27, samoloty ZOP typu Be-12.

W państwach zachodnich ćwiczenia realizowano podobnie jak w latach poprzednich. W ćwiczeniu Blue Harrier siły okrętowe realizowały zagadnienia szkoleniowe przy stałym zagrożeniu z powietrza. Po raz pierwszy w ćwiczeniu wziął udział okręt klasy niszczyciel NiR „Caron” ze składu floty amerykańskiej, realizujący zadania związane z obroną przeciwlotniczą sił trałowo-minowych. Przeprowadzono także ćwiczenie taktyczne sił

trałowych Baltic Endeavour o podobnej tematyce, jednakże udział w nim wzięły tylko okręty Niemiec, Danii i Polski. Po raz pierwszy Liwa i Łotwa przeprowadziły ćwiczenie taktyczne o tematyce: prowadzenie działań bojowych w składzie zespołu okrętów bojowych (ZOB). W ćwiczeniu tym wzięły udział: ze strony Litwy korweta ZOP „Žemajtis” oraz trałowce sił morskich Łotwy typu „Kondor”. W listopadzie siły morskie Szwecji przeprowadziły ćwiczenie floty przybrzeżnej, którego tematyką była obrona przeciwdesantowa i obrona komunikacji morskich. W szkoleniu wzięło udział około 20 okrętów różnych klas.

W roku 1996 w Obwodzie Kaliningradzkim przeprowadzono na poligonie na północny-wschód od półwyspu Taran szkolenie poligonowe wojsk 11 Armii i FB. Wzięły w nim udział okręty Floty Bałtyckiej oraz wydzielone załogi samolotów Su-24, Su-24MR i Be-12. Doskonalono wykonywanie zadań z zakresu wykrywania i zwalczania celów nawodnych oraz techniki pilotowania na małych wysokościach z wykorzystaniem urządzeń nawigacyjnych. Na poligonie Gwardiejsk przeprowadzono ćwiczenie taktyczne na temat: batalion zmechanizowany w obronie. Brały w nim udział pododdziały z 10 Bpanc oraz śmigłowce uderzeniowe z 288 psm. W sierpniu przeprowadzono ćwiczenie wydzielonych sił i środków Floty Bałtyckiej, którego celem było praktyczne doskonalenie współdziałania wojsk w ramach prowadzenia operacji desantowej. W ćwiczeniu wzięło udział około 50 okrętów nawodnych, okręt podwodny, 15 okrętów pomocniczych, pododdziały 336 brygady piechoty morskiej oraz samoloty i śmigłowce lotnictwa morskiego. W ramach szkolenia sił okrętowych i desantowych realizowano praktycznie stawianie, wykrywanie i niszczenie zapór minowych oraz wysadzanie desantu morskiego, wspieranego uderzeniami samolotów Su-24, śmigłowców bojowych oraz artylerii okrętowej na cele nawodne. Równolegle z ćwiczeniem odbyły się treningi służb ratownictwa morskiego Floty Bałtyckiej, podczas których doskonalono współdziałanie w ramach ratowania załóg okrętów podwodnych. Ćwiczenie Floty Bałtyckiej było kolejnym z serii prowadzonych przez Dowództwo Marynarki Wojennej FR, mającym na celu praktyczne sprawdzenie funkcjonowania nowych struktur brygad piechoty morskiej po ich reorganizacji. Od 1996 r. do 1998 r. w składzie Floty Bałtyckiej przebywał atomowy krążownik „Piotr Wielki”, po czym rozpoczął służbę we Flocie Północnej⁴.

W państwach zachodnich realizowano ćwiczenia Bold Game i Blue Harrier. W rejonie Zatoki Gdańskiej przeprowadzono ćwiczenie Passex 96, w którym udział wzięły okręty sił morskich Francji i Polski. W ramach ćwiczenia przerabiano zagadnienia dotyczące prowadzenia wspólnych działań przez okręty nawodne. Kolejnym ćwiczeniem organizowanym przez Marynarkę Wojenną RP, było Baltic Endeavour o tematyce:

prorowadzenie wspólnych działań przez trałowce różnych bander w ramach jednego zespołu. W ćwiczeniu wzięły udział trałowce z Polski, Danii, Niemiec i Szwecji. W ramach ćwiczeń międzynarodowych prowadzono – podobnie jak w latach poprzednich – ćwiczenia: Baltops, Cooperativ Venture oraz Open Spirit. Ostatnie z wymienionych ćwiczeń poszerzyło tematykę wspólnych szkoleń i polegało na szkoleniu załóg okrętowych z zakresu obrony przeciwwawaryjnej okrętu (OPA). Wzięły w nim udział okręty Danii, Szwecji, Polski, Litwy i Łotwy.

W roku 1997 siły morskie Floty Bałtyckiej prowadziły ćwiczenia wydzielonych związków taktycznych w rejonie półwyspu Taran. Tematyka ćwiczeń nie odbiegała od realizowanych w poprzednich latach i obejmowała obronę baz morskich, rejonów przybrzeżnych i własnych komunikacji morskich. W dwóch taktycznych ćwiczeniach wzięło udział około 40 okrętów Floty Bałtyckiej. Podobnie w państwach zachodnich, terminy i tematyka ćwiczeń nie odbiegała od realizowanych w latach poprzednich.

W ramach ćwiczeń zespołów międzynarodowych prowadzono szkolenie pod kryptonimem Baltops, Open Spirit oraz Cooperativ Banners, poświęcone prowadzeniu akcji humanitarnych oraz działań blokadowych. Udział wzięły okręty państw Szwecji, Polski, Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii⁵. Przeprowadzono pierwszy raz ćwiczenia Baltic Porpoise 96, których tematyka obejmowała współdziałanie okrętów podwodnych państw: Polski, Niemiec, Danii i Francji. Celem ćwiczenia było zaznajomienie się z procedurami stosowanymi przy nawiązywaniu łączności, poszukiwania, wykrywania i śledzenia okrętów podwodnych. Prowadzono także szkolenie w zakresie ratowania załóg okrętów podwodnych. W kwietniu 1998 roku siły wydzielone ze składu FB Rosji przeprowadziły w rejonie poligonów morskich na północny-wschód od półwyspu Taran ćwiczenie z faktycznym użyciem uzbrojenia artyleryjskiego i raketowego. W ćwiczeniu udział wzięło łącznie 38 okrętów, samoloty i śmigłowiec pokładowy. Główne tematy ćwiczenia to:

- obrona linii komunikacyjnych i rejonu bazowania przed podwodnymi i nawodnymi siłami uderzeniowymi przeciwnika;
- rozwinięcie sił z rejonu bazowania w warunkach zagrożenia użyciem sił i środków napadu powietrznego przeciwnika oraz OOP;
- morska operacja desantowa.

W trakcie trwania ćwiczenia rozegrano kilka epizodów szkoleniowych, między innymi: kontrolne trałowanie przy użyciu trałów kontaktowych i poszukiwanie min przy użyciu stacjonarnych stacji hydroakustycznych, przejście Okrętowej Grupy Uderzeniowej (OGU) morzem w warunkach zagrożenia z powietrza, z prawdopodobnym użyciem uzbrojenia

artyleryjskiego i raketowego. Na szczególną uwagę zasługuje przeprowadzenie pierwszej od dłuższego czasu morskiej operacji desantowej, która obejmowała: formowanie desantu morskiego, obronę zespołu desantowego (ZDES) na przejściu morzem w warunkach zagrożenia uderzeniowymi siłami nawodnymi i zagrożenia z powietrza, zwalczanie przez ZDES sił i środków napadu powietrznego przeciwnika oraz lądowanie desantu.

Oto krótki opis operacji desantowej zamieszczonej w jednej z gazet rosyjskich: Jako pierwszy wysadzano ze śmigłowców powietrzny desant taktyczny w składzie 88 żołnierzy piechoty morskiej, którzy wykonywali swoje działania w głębi pozycji przeciwnika. Obrona wybrzeża, którą prowadził gwardyjski pułk zmechanizowany Moskiewsko-Mińskiej dywizji, stawiają zacięty opór i bronią wybrzeża. Tymczasem, do brzegu podchodzą poduszki, które z marszu wysadzają piechotę morską. W pierwszej fali na BTR ląduje dowódca brygady piechoty morskiej gwardii, pułkownik Nikołaj Artomow i prowadzi w bój swoich podwładnych. W desancie uczestniczy 89 młodych marynarzy z Chanty-Mansyjskiego Okręgu Autonomicznego. Na tej ziemi w poprzednich latach formowano dywizje strzelców gwardyjskich, które stały się załącznikiem bałtyckiej gwardyjskiej brygady piechoty morskiej⁶. W ślad za poduszkowcami kutry desantowe wysadzają na brzeg pluton szturmowy i pięć wozów opancerzonych. W tym samym czasie podchodzą do brzegu duże okręty desantowe. Ponad trzydzieści maszyn bojowych ląduje na brzegu. Gwardziści broniący wybrzeża, odchodzą na drugą linię obrony, minując drogi odejścia.

W tym dniu na poligonie w Chmielowce lądowało ponad pięćdziesiąt jednostek techniki wojskowej, desantowano z morza 281 żołnierzy piechoty morskiej, 88 żołnierzy lądowało w składzie taktycznego desantu powietrznego, uderzenia lotnicze wykonywały samoloty Su-24, osłonę zapewniały samoloty Su-27, w lądowaniu desantu uczestniczyły także An-26 i śmigłowce Ka-27. W ćwiczeniu wzięły udział także poduszki typu „Aist” i „Pomornik”, fregaty typu „Krivak” i „Nieustraszimyj”, trałowce typu „Sonya” i „Lida” oraz niszczyciel „Nastojczywyj”, a także korwety typu „Nanuchka” i „Tarantula”. Aby stworzyć warunki zbliżone do bojowych, czołgiści, artylerzyści i podwładni Igora Hrapunowa z samodzielnego batalionu morskiego zdetonowali 524, pozorujące pole walki, ładunki bojowe.

Przebieg ćwiczeń obserwowali: pierwszy zastępca głównodowodzącego MW admirał Igor Kasatanow, gubernator Obwodu Kaliningradzkiego Leonid Gorbienko, przedstawiciel prezydenta FR Aleksandr Orłow, przewodniczący dumy obwodowej Walerij Ustjugow⁷.

Opisane powyżej ćwiczenie było pierwszym, w którym – pomimo ostrych obostrzeń logistycznych – zaangażowano tak duże siły i środki Floty Bałtyckiej. Zgodnie z planem na szkolenia bojowe floty w 1998 r. wydzielono zaledwie dziesięć tysięcy ton paliwa⁸.

W tym samym roku państwa zachodnie prowadziły planowe ćwiczenia morskie, takie jak Bold Game i Blue Harrier. W ramach ćwiczeń przygotowujących załogi okrętów do prowadzenia operacji humanitarnych prowadzono, podobnie jak w latach poprzednich, szkolenie morskie w ramach Baltops 98, w rejonie cieśniny Kattegat ćwiczenie o kryptonimie Cooperativ Jaguar.

W roku 1999 w kwietniu i sierpniu siły Floty Bałtyckiej przeprowadziły ćwiczenia w rejonie półwyspu Taran. W ich kulminacyjnej fazie, w sierpniu, okręty nawodne wykonały 70 strzelań artyleryjskich i wystrzeliły około 14 rakiet różnego typu. Siły piechoty morskiej, podobnie jak w poprzednim roku dokonały desantu morskiego w rejonie Chmielowki. Po raz pierwszy użyto przeciwlotniczych rakiet mobilnego systemu S-300, który został rozmieszczony w roku 1998 w Obwodzie Kaliningradzkim. Ministerstwo Spraw Zagranicznych sąsiedniej Litwy wyraziło niezadowolenie z powodu nie powiadomienia o prowadzeniu strzelań pociskami tej nowej generacji⁹. Wystrzelono również skrzydlatą rakietę dalekiego zasięgu z lądowej wyrzutni typu Rubież. W ćwiczeniu brało udział około 40 okrętów sił morskich Floty Bałtyckiej. Flota Bałtycka wzięła również udział w największym od 10 lat strategicznym ćwiczeniu dowódczo-sztabowym Zachód-99, zorganizowanym przez MW Rosji w dniach od 21 do 26 czerwca w rejonie Morza Barentsa i Morza Białego. Kierował nimi minister obrony narodowej Federacji Rosyjskiej marszałek Jurij Siergiejew.

Brały w nich udział siły Floty Północnej i Bałtyckiej, pododdziały Okręgu Leningradzkiego, Kolskiego Zespołu Zwalczenia Okrętów Podwodnych. W ćwiczeniu sprawdzono pracę dowództw i sztabów w kierowaniu różnymi rodzajami sił zbrojnych w warunkach zaostrej sytuacji wojskowo-politycznej, powstawania konfliktów zbrojnych ich eskalacji oraz wojen regionalnych. Prócz tego ćwiczono ochronę ważnych obiektów strategicznych, działania w sytuacjach kryzysowych oraz udział w akcjach ratunkowych. Jednym z etapów ćwiczenia były wspólne działania jednostek rosyjskich z białoruskim dowództwem wojskowym. Doradca białoruskiego ministra obrony oświadczył wówczas, że wspólne manewry odbywają się ...w ramach tworzenia regionalnego zgrupowania sił zbrojnych Białorusi i Rosji¹⁰. Zatem ćwiczenie Zachód 99 miało przetestować nie tylko sprawność nowych struktur organizacyjnych floty, ale również możliwość współdziałania jednostek rosyjskich i białoruskich.

Państwa zachodnie prowadziły następujące ćwiczenia operacyjno-taktyczne i taktyczne w rejonie Morza Bałtyckiego: dwustronne ćwiczenie SM NATO na temat: współdziałanie okrętowych grup uderzeniowych. Ćwiczenie odbyło się w rejonie Zatoki Pomorskiej, a wzięły w nim udział okręty raketowe Niemiec i Polski. Podobnie taktyczne

ćwiczenie Passex 99 o tematyce: prowadzenie wspólnych działań bojowych przez siły okrętowe, odbyło się w wymienionym rejonie. Wzięły w nim udział wydzielone okręty MW RP oraz stały zespół sił morskich NATO Stanavforlant. W roku 1999 przeprowadzono także dwa ćwiczenia w zakresie zwalczania (Polnedex 99) i obrony (Baltic Porpoise 99) okrętów podwodnych. W szkoleniu wzięły udział okręty sił morskich Holandii, Polski, Niemiec, Francji i Danii. W ramach ćwiczeń Partnerstwa dla Pokoju (PdP) przeprowadzono w rejonie Zatoki Ryskiej taktyczne ćwiczenie wydzielonych sił trałowo-minowych z udziałem sił morskich Niemiec, Łotwy, Litwy i Estonii. W omawianym roku nie odnotowano ćwiczeń Bold Game i Blue Harrier, prowadzonych do tej pory systematycznie.

* * *

W początkowej fazie analizowanego okresu siły morskie Floty Bałtyckiej prowadziły niesystematyczne szkolenia morskie. Wynikało to ze zmieniającej się sytuacji politycznej oraz konieczności wycofania sił i środków z baz będących poza granicami Rosji. Jednakże wspomniane okoliczności spowodowały praktyczne sprawdzenie możliwości mobilizacyjnych Floty Bałtyckiej.

Od 1997 roku Flota Bałtycka rozpoczęła systematyczne szkolenie morskie. Było to konsekwencją zakończenia procesu reformowania wojsk stacjonujących w obwodzie oraz koniecznością doskonalenia współdziałania jednostek lądowych, lotniczych i morskich.

Wykonywane zadania i tematyka prowadzonych ćwiczeń potwierdzają dążenie Ministerstwa Obrony Rosji do budowania w obwodzie jednolitego związku operacyjno-terytorialnego, mogącego prowadzić autonomiczne działania na morzu, lądzie i w powietrzu oraz zapewniającego ochronę interesów państwa rosyjskiego w tym rejonie.

Flota Bałtycka, jako jedyna w rejonie Morza Bałtyckiego, prowadziła szkolenie i doskonaliła umiejętności z zakresu morskiej operacji desantowej. W pozostałych państwach tematyka ćwiczeń skupiona była na obronie przeciwminowej, ćwiczeniach uderzeniowych sił nawodnych oraz poszukiwaniu i zwalczaniu okrętów podwodnych.

W analizowanym okresie wydzielone siły Floty Bałtyckiej brały udział w ćwiczeniach mających na celu udział w akcjach humanitarnych. Są to jedyne ćwiczenia międzynarodowe, w których systematycznie uczestniczą SM Rosji. Świadczy to o realizowaniu, ujętej w doktrynie tego państwa, polityki pokojowego współdziałania oraz umacniania struktur bezpieczeństwa zbiorowego.

MARYNARKA WOJENNA RP

Kmdr dr hab. prof. nadzw. AMW Bogdan ZALEWSKI

POGLĄDY NA ROZWÓJ I WYKORZYSTANIE SIŁ MARYNARKI WOJENNEJ W OBRONIE GRANICY MORSKIEJ POLSKI W LATACH 1945-1949 (2)

Dokończenie z nr 1

Przedstawiony do akceptacji Sztabowi Generalnemu WP program rozbudowy i rozmieszczenia floty wojennej w Polsce w latach 1947-1959 wzbudził zarówno w Marynarce Wojennej, jak i w Wojsku Polskim wiele kontrowersji. W znacznym też stopniu przyspieszył odejście kontradmirała Mohuczego z zajmowanego stanowiska dowódcy Marynarki Wojennej¹. Program ten, podkreślający istotną rolę sił morskich w obronie wybrzeża, wymagał znacznych nakładów finansowych, był więc mało realny. Ponadto różnił się od przyjmowanej wówczas radzieckiej strategii wojny na morzach zamkniętych. Fakty te spowodowały jego odrzucenie.

Problem rozwoju floty wojennej zajmował istotne miejsce w polskiej myśli wojskowej drugiej połowy lat czterdziestych. Już w końcu 1945 r. szef wydziału Marynarki Wojennej w Sztabie Generalnym WP, kmdr dypl. Jerzy Kłossowski, przedstawił szefowi sztabu, gen. broni Władysławowi Korczycowi, dokument zatytułowany *Możliwości rozwojowe Marynarki Wojennej w odrodzonej Polsce demokratycznej*, w którym podkreślał, że w warunkach bezpośrednio powojennych przygotowanie długofalowego programu rozbudowy floty wojennej jest przedwczesne, a nawet ryzykowne². Jego zdaniem, wynikało to z wielu nie do końca wyjaśnionych kwestii zarówno natury politycznej, jak i strategicznej. Stąd na kilka najbliższych lat po zakończeniu wojny, zalecał skupienie działań na problematyce konserwacyjno-wegetacyjnej floty z jednej strony, z drugiej zaś na systematycznym studiowaniu zagadnień polityczno-strategicznym, szkoleniowym i technicznym. Realizacja tych zamierzeń pozwoliłaby na przystąpienie we właściwym momencie do opracowania racjonalnego programu rozbudowy floty.

Inne natomiast stanowisko w sprawie rozwoju floty wojennej zajmował marszałek Michał Rola-Żymierski, który już w marcu 1946 r. wywierał na Dowództwo Marynarki

¹ Cz. Ciesielski, *Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej, Uznanie i represje (1918-1946), (1945-1951)*, Gdańsk 1995, s. 167-168; Z. Machaliński, *Admirałowie polscy 1919-1950*, Gdańsk 1993, s. 286-288; J. Przybylski, Adam Mohuczy (1881-1953) pierwszy kontradmirał ludowej Marynarki Wojennej, „Przegląd Morski”, 1987 nr 6, s. CAW, akta SG WP, sygn. IV-110, *Możliwości rozwojowe Marynarki Wojennej w odrodzonej Polsce demokratycznej*, t. 6, s. 47.

² CAW, akta SG WP, sygn. IV-110, *Możliwości rozwojowe Marynarki Wojennej w odrodzonej Polsce demokratycznej*, t. 6, s. 240

Wojennej nacisk mający na celu wypracowanie strategicznych i organizacyjnych podstaw jej rozwoju. W działaniach tych, które ponowił na przełomie czerwca i lipca 1946 r. podczas specjalnej odprawy kierownictwa sił morskich, aktywnie go wspierał ówczesny zastępca szefa Sztabu Generalnego WP gen. bryg. Stefan Mossor.

W wyniku tych działań, w końcu listopada 1946 r. powstał plan opracowany pod kierownictwem dowódcy MW kontradmirała Mohuczego (rozkazem personalnym z 26 lutego 1947 r. zastąpionego 5 marca 1947 r. na tym stanowisku przez dotychczasowego dowódcę Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego – mianowanego 17 grudnia 1946 r. do stopnia kontradmirała – Włodzimierza Bruno Steyera³. Nowy dowódca odniósł się negatywnie do kształtu floty wojennej, zaprezentowanego przez swego poprzednika, występując 15 marca 1947 r. do Sztabu Generalnego WP o jego anulowanie.

W to miejsce natomiast przedstawił 3 maja 1947 r. nowy plan budowy floty wojennej przygotowany w Sztabie Głównym MW, uwzględniający radziecką strategię wojny morskiej. Zrezygnowano w nim, zgodnie ze specyfiką bałtyckiego teatru działań wojennych, z wyposażenia floty w krążowniki i niszczyciele, a obronę wybrzeża zamierzano oprzeć na dozorowcach, ścigaczach, trałowcach, kutrach torpedowych oraz średnich i małych okrętach podwodnych. Prezentując nowy plan budowy floty wojennej, kontradmirał Steyer uważał za niezbędne wybudowanie w kraju lub zakupienie za granicą w ciągu najbliższych dwudziestu lat, tj. do 1968 r., floty o tonażu w granicach 33 840-42 600 t. W jej skład miało wejść 9 dozorowców (1200-1500 t), 18 dużych ścigaczy morskich (250-300 t), 24 małe ścigacze przybrzeżne (80-100 t), 18 trałowców średnich (250-350 t), 24 trałowce bazowe (60-80 t), 24 kutry trałowe (60-80 t), 6 średnich okrętów podwodnych (700-800 t), 12 małych okrętów podwodnych (200-250 t) i 24 kutry torpedowe (50-70 t). Łącznie flota miała składać się ze 159 jednostek⁴.

Ogólny tonaż proponowanego składu floty wojennej był dwukrotnie mniejszy niż zakładał plan przedstawiony przez kontradmirała Mohuczego. Ze względu na aktualny stan przemysłu okrętowego i sytuację ekonomiczną państwa, były to bardzo odważne propozycje. Jednak koncepcje kontradmirała Steyera z 3 maja 1947 r. stanowiły wstęp do szeregu analiz i uzgodnień. W połowie marca 1948 r. odbyła się w tej sprawie konferencja w Sztabie Generalnym WP, której przewodniczył marszałek Rola-Żymierski. Natomiast w kwietniu, w

³ Cz. Ciesielski, *Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej...*, op. cit., s. 188-197; Z. Machaliński, *Admirałowie...*, op. cit., s. 292-331.

⁴ J. Poksiński, *Flota wojenna Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1951-1957. Koncepcja kontradmirała Włodzimierza Steyera z 3 maja 1947 roku*, „Zeszyty Naukowe WAP”, Warszawa, 1988 nr 3, s. 160; J. 47. Przybylski, *Warunki powstania, zadania i kierunki rozwoju Marynarki Wojennej PRL*, „Przegląd Morski”, 1989 nr 4, s. 47

Dowództwie Marynarki Wojennej został opracowany, pod kierownictwem kontradmirała Włodzimierza Steyera przez komandorów Jerzego Staniewicza i Stanisława Mieszkowskiego, przy wydatnym udziale kmdr. Mariana Wojcieszka i kmdr. por. Zbigniewa Przybyszewskiego oraz doradców radzieckich na czele z kmdr. Iwanem Szylingowskim – nowy perspektywiczny plan rozwoju Marynarki Wojennej obejmujący lata 1948-1968⁵

Plan zakładał pomoc ZSRR w zbudowaniu i wyposażeniu Polskiej Marynarki Wojennej w okręty, sprzęt i uzbrojenie oraz jej ścisłą współpracę operacyjną z Flotą Bałtycką. Ustalono w nim także, że w ramach systemu obrony wybrzeża zostanie utworzonych 5 obszarów nadmorskich wyposażonych w ograniczoną artylerię nadbrzeżną stałą i ruchomą oraz przeciwlotniczą, a także niewielkie oddziały saperów, łączności i piechoty morskiej. Obszary nadmorskie miały posiadać także trałowce, ścigacze i samoloty, miały być zdolne do samodzielnej obrony baz morskich od strony morza i powietrza w celu utworzenia okrętom odpowiednich warunków do korzystania z ich portów.

Utworzenie pięciu, a nie czterech obszarów nadmorskich w ramach systemu obrony wybrzeża wynikało z uwzględnienia ówczesnych warunków i trudności napotkanych w trakcie realizacji wytycznych z 21 lipca 1946 r. Planowane obszary nadmorskie to:

- Gdyński Obszar Nadmorski z bazą główną w Gdyni (GON);
- Szczeciński Obszar Nadmorski z bazą operacyjną w Świnoujściu (SON);
- Kołobrzeski Obszar Nadmorski z bazą operacyjną w Kołobrzegu (KON);
- Ustecki Obszar Nadmorski z bazą operacyjną w Ustce (UON);
- Łebski Obszar Nadmorski z bazą operacyjną w Łebie (ŁON).

Zasadniczym rejonem oparcia floty miała być baza główna w Gdyni, czyli Gdyński Obszar Nadmorski pokrywający się z przedwojennym obszarem nadmorskim oraz obejmujący dodatkowo tereny Gdańska i Elbląga. Odtąd też, aż do połowy lat 60. uwagę zwracano na organizację obrony Gdyńskiego Obszaru Nadmorskiego.

W lipcu 1948 r. udała się do Moskwy delegacja Polskiej Marynarki Wojennej pod przewodnictwem kontradmirała Włodzimierza Steyera, któremu towarzyszyli kmdr Stanisław Mieszkowski i kmdr Iwan Szylingowski, celem uzgodnienia założeń strategiczno-operacyjnych rozwoju sił morskich. Przeprowadzone konsultacje w Sztabie Generalnym Armii Radzieckiej potwierdziły zasadność stanowiska Dowództwa MW w sprawie zadań i sposobów organizacji obrony Wybrzeża. Jednocześnie ustalono, że PMW ma samodzielnie rozwiązywać zadania obronne i zaczepne we własnej strefie operacyjnej, natomiast operacje

⁵ AMW, akta SG MW, sygn. 231/1, Plan rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1948-1968 z 14.04.1948 r

aktywne, o szerszym zakresie, będzie realizowała według planu uzgodnionego dla Bałtyckiego Teatru Działań Wojennych (BTDW) i w ścisłym współdziałaniu z Flotą Bałtycką ZSRR⁶. Udział w tych zadaniach polskiej floty wojennej uzależniono od liczby i jakości okrętów oraz innych środków walki, którymi miała dysponować. Uzgodniono również potrzebę posiadania przez Polskę floty wojennej o docelowej wyporności 44 000 ton i o składzie zbliżonym do przewidywanego w planie z 3 maja 1947 r.⁷

Opracowany w Dowództwie MW projekt 20-letniego planu rozwoju Marynarki Wojennej został uznany jako odpowiedź i wyraz odmiennych poglądów na „Wstępny plan dozbrojenia wojska na lata 1948-1954”⁸, sporządzony w lutym 1948 r. przez Sztab Generalny WP, który to plan przewidywał stopniowe przechodzenie sił zbrojnych w latach 1949-1951 z etatów zredukowanych na etaty normalne, tj. pokojowe oraz dalszy rozwój nowych jednostek wojskowych w latach 1952-1953. I tak, Marynarka Wojenna zgodnie z propozycjami Sztabu Generalnego WP powinna posiadać następujący stan liczbowy: na etacie zredukowanym – 6683 ludzi, tj. 3,9% stanu sił zbrojnych, a na etacie pokojowym normalnym – 8266 ludzi, tj. 3,4% stanu sił zbrojnych i na etacie wojennym - 9377 ludzi, tj. 1,2% stanu sił zbrojnych⁹.

W przygotowanym planie uwzględniono także zaopatrzenie Marynarki Wojennej w latach 1948-1954 w odpowiedni sprzęt i uzbrojenie. Łączny koszt całego sprzętu wraz z okrętami i uzbrojeniem Marynarki Wojennej obliczono na 22 987 703 dolary oraz 1 546 445 000 zł, co miało stanowić około 2,8% kosztów wyposażenia całych sił zbrojnych.

Propozycje Sztabu Generalnego WP wskazywały, że już wówczas zamierzano ograniczyć rolę Marynarki Wojennej w ogólnej strukturze tworzonej obrony granicy morskiej i w całym systemie rozwoju sił zbrojnych. Uwagę zwrócono przede wszystkim na rozwój wojsk lądowych.

Pomimo tych niekorzystnych dla sił morskich planów Kierownictwa MON i SG WP w październiku 1948 r., Dowództwo Marynarki Wojennej opracowało 6-letni plan rozwoju i dozbrojenia Marynarki Wojennej, który 21 października 1948 r. przesłano do zatwierdzenia ministrowi obrony narodowej¹⁰. Propozycje te były wynikiem „20-letniego planu rozwoju Marynarki Wojennej”. Zgodnie z nim, nie wszystkie rodzaje sił morskich miały się rozwijać równocześnie. Przede wszystkim planowano rozwój artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa morskiego, które miały stanowić zasadniczy element obrony wybrzeża. Przewidywano

⁶ Ustalenia te obowiązywały w Marynarce Wojennej RP do 1989 r.

⁷ J. Poksiński, Flota wojenna Rzeczypospolitej Polskiej..., op. cit., s. 158

⁸ CAW, akta SG WP, pd. 465/57, R. 1291, Wstępny plan dozbrojenia wojska na lata 1948-1954, s. 257

⁹ CAW, akta SG WP, sygn. IV 501.1/A. 1304, Pismo dowódcy MW do ministra ON z 30.08.1948 r., k. 55, (Ceny w dolarach dotyczyły sprzętu kupowanego w ZSRR, a w złotych – sprzętu produkcji krajowej)

¹⁰ AMW, akta SG MW, sygn. 35/49/97, „6-letni plan rozwoju i dozbrojenia Marynarki Wojennej” z 21.10.1948 r

również rozwój baz morskich, pododdziałów łączności i budowę okrętów, początkowo na licencjach radzieckich.

W „6-letnim planie rozwoju i dobrojenia Marynarki Wojennej” wiele uwagi poświęcono rozbudowie lądowego sektora obrony wybrzeża. Zatem, w konkretnych zamierzeniach zawartych w planie, przewidywano zorganizowanie całej artylerii nadbrzeżnej, wszystkich punktów obserwacyjnych, radarowych i akustyczno-podsłuchowych. Zakładano również organizację siedem różnych eskadr lotniczych oraz wybudowanie dwadzieścia okrętów o łącznej wyporności 1830-2150 ton tj. pięć ścigaczy o wyporności około 100 t, pięć kutrów torpedowych po 60-80 t, pięć kutrów trałowych po 50-70 t czterech trałowców po 150 t i jednego trałowca o wyporności 450 t. Ponadto planowano zbudowanie kilku jednostek pomocniczych, a mianowicie: okrętu hydrograficznego o wyporności 500 t, bazy dla nurków o wyporności 300 t, tankowca o własnym napędzie – 700 t, dwóch holowników po 600 t, dwóch samobieżnych kryp minowych po 700 t, dwóch motorówek poligonowych i jednej motorówki holowniczej. W pierwszym etapie miały być budowane przede wszystkim jednostki pomocnicze, a dopiero w drugim okręty bojowe¹¹.

W przedstawionym przez Dowództwo Marynarki Wojennej planie 6-letnim przewidywano ponadto sformowanie w latach 1949-1953 aż 23 nowych jednostek wojskowych i przeformowanie 17 już istniejących. Natomiast w sierpniu 1949 r. opracowano dodatkowo Plan rozmieszczenia magazynów i składnic oraz zaopatrzenia bojowego Marynarki Wojennej¹². Przewidywano w nim dalszą rozbudowę istniejących magazynów oraz składnic na terenie Gdyni, które uznano za podstawową bazę zaopatrzenia okrętów i jednostek nadbrzeżnych. Przyjęcie takiego rozwiązania świadczyło wyraźnie, że operacyjne działanie floty ograniczono głównie do środkowego i wschodniego rejonu wybrzeża. Ponadto plan ten zawierał szereg braków, gdyż między innymi przy planowaniu rozmieszczenia sprzętu i broni podwodnej nie uwzględniono w nim portów w Ustce i Darłowie, a także wykorzystania kutrów torpedowych w czasie wojny, albowiem nie przewidziano lokalizacji składnic torped na całym wybrzeżu. Natomiast zgrupowanie zbyt dużej liczby składów i magazynów w rejonie Gdyni mogło ułatwić ich stosunkowo szybkie zniszczenie w czasie działań wojennych.

W lutym 1949 r. minister obrony narodowej zatwierdził ogólny plan rozwoju sił zbrojnych pod nazwą Terminowy plan rozbudowy Wojska Polskiego na lata 1949-1956, który

¹¹ CAW, akta SG WP, sygn. IV.501.1/A.1302, Materiał do planu 6-letniego dobrojenia wojska z 8.07.1949 r., s. 3.

¹² AMW, akta SG MW, sygn. 231/52/72, Plan rozmieszczenia magazynów i składnic oraz zaopatrzenia bojowego Marynarki Wojennej

stał się podstawą do przygotowania przez Sztab Generalny WP szczegółowych planów rozwoju poszczególnych rodzajów wojsk i służb. 18 marca 1949 r. szef Sztabu Generalnego WP podpisał do realizacji Ogólny plan rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1949-1955¹³, stanowiący zasadniczy dokument, na podstawie którego tworzone nowe, bądź przeformowywano istniejące jednostki oraz planowano produkcję i zakup sprzętu dla sił morskich. Według przewidywań SG WP, po zrealizowaniu tego planu, tj. w styczniu 1956 r., Marynarka Wojenna miała osiągnąć pełną gotowość mobilizacyjną i operacyjną.

W marcu 1949 r. minister obrony narodowej marszałek Michał Rola-Żymierski oświadczył, że w przyszłości sprawy obrony wybrzeża zostaną całkowicie przekazane Marynarce Wojennej. Na tej podstawie 29 października 1949 r. Dowództwo Marynarki Wojennej przedstawiło ministrowi obrony narodowej koncepcję wykorzystania sił morskich w obronie Wybrzeża¹⁴.

Flota ta, zdaniem szefa Wydziału Marynarki Wojennej w Sztabie Generalnym WP¹⁵, kmdr. Jerzego Staniewicza, z racji różnorodnego i raczej przypadkowego składu nie mogła być traktowana jako zespół o charakterze taktyczno-operacyjnym. Ponadto, niską jej wartość pogłębiała różnorodność uzbrojenia oraz znaczne zużycie mechanizmów i silników. Samodzielne zadania taktyczne poza Zatoką Gdańską mogło wykonywać jedynie 5 okrętów: okręt podwodny „Sęp”, niszczyciel „Błyskawica” oraz 3 trałowce typu „Delfin”. Pozostałe jednostki wojenne zdolne były do wykonywania zadań w Zatoce Gdańskiej oraz ewentualnie w rejonie przybazowym, tj. przy bazach floty wojennej. Stan ten był wynikiem złożonej sytuacji ekonomicznej, zaopatrzeniowej i kadrowej sił morskich. Szczególnie dotkliwy był brak oficerów morskich. I tak, w Dywizjonie Okrętów Podwodnych na trzy okręty było tylko trzech oficerów, we Flotylli Trałowców na 12 jednostek jedynie dwóch oficerów, a w Dywizjonie Ścigaczy na czternaście jednostek również dwóch oficerów. Natomiast w Dywizjonie Dozorowców na trzy jednostki nie było żadnego oficera¹⁶.

Problem rozwoju i wykorzystania floty wojennej zajmował istotne miejsce w rozważaniach kmdr. Jerzego Staniewicza¹⁷, w których podkreślał odpowiednie powiązanie działań na morzu z działaniami na lądzie oraz uwzględnianie specyficznego teatru działań

¹³ CAW, prot. 465/57, t. 1322, s. 90-99; AMW, akta SG MW, sygn. 231/52/40, Ogólny plan rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1949-1955.

¹⁴ CAW, akta SG WP, sygn. IV.501.1/A.2191, Podstawy i warunki rozwoju Marynarki Wojennej Polski Ludowej, Pismo dowódcy MW do ministra ON z 29.10.1949 r, s. 1-13

¹⁵ 28.05.1945 roku został utworzony w ramach Sztabu Generalnego WP Wydział Marynarki Wojennej na prawach jednego z wydziałów oddziałów Sztabu Generalnego. Istniał do 15.11.1951 roku

¹⁶ CAW, akta SG WP, sygn. IV.501.1/A.2191, Notatka służbowa kmdr. J. Staniewicza nt. „Aktualny stan Marynarki Wojennej” z 2.11.1949 r., s. 4-6 i 15

¹⁷ Cz. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., op. cit., s. 223-232

wojennych, jakim jest Morze Bałtyckie. W związku z powyższym, przy planowaniu rozbudowy elementów walki na morzu, baczna uwaga, jego zdaniem, należało zwrócić na szybkie i bardzo zwrotne jednostki nawodne do 1000 t. wyporności, silne uzbrojenie w artylerię plot., małe i średnie okręty podwodne, ścigacze artyleryjskie i torpedowe dwóch typów: większe pełnomorskie i małe do działań w pobliżu wybrzeża, zwłaszcza w rejonie baz i portów, oraz trałowce morskie i kutry trałowe. Jednak trałowce powinny być przystosowane do stawiania zagród minowych. W składzie postulowanej floty morskiej należy przewidywać również jednostki nawodne do 2500 t wyporności, ale nie w takiej liczbie jak typy wymienionych wcześniej okrętów. Poza rozwojem floty wojennej doceniał znaczenie silnego lotnictwa morskiego¹⁸

Zwolennikiem małych i silnie uzbrojonych okrętów był również kmdr dypl. Jerzy Kłossowski, oficer Sztabu Generalnego WP, który twierdził, iż zgodnie z wymogami taktyki morskiej powinny one posiadać dużą prędkość i zwrotność. Zaznaczył przy tym, że charakteryzujący je niewielki zasięg pływania na małych zamkniętych morzach nie jest ważny. Postulował zatem użycie na takich akwenach ścigaczy, stawiaczy min, trałowców, małych okrętów podwodnych i desantowych¹⁹.

W rozważaniach morskich teoretyków wojskowych, dotyczących skuteczności obrony polskiego morza i wybrzeża, wiele miejsca zajmował problem lotnictwa morskiego. Doświadczenia drugiej wojny światowej wykazały, iż do prowadzenia działań bojowych na niewielkich i zamkniętych akwenach morskich, takich jak Morze Bałtyckie, niezbędne jest lotnictwo morskie. Na łamach prasy wojskowej akcentowano wzrastającą rolę lotnictwa w operacjach morskich. Zastępca szefa Wydziału Lotniczego MW kmdr ppor. obs. Aleksander Krawczyk pisał, że: ... panowanie w powietrzu staje się równocześnie panowaniem na morzu i to bez względu na siłę znajdującą się na tym obszarze floty przeciwnika²⁰. Stąd też proponował rozbudowę sił morskich państwa rozpocząć od lotnictwa. Zakładając zaś utratę decydującego znaczenia okrętów wojennych w działaniach morskich, autor uważał, że mogą one odegrać istotną rolę jedynie, gdy będą ściśle współdziałać z lotnictwem.

W czerwcu 1946 r. kpt. mar. obs. A. Krawczyk przedstawił dowódcy MW projekt początkowej organizacji lotnictwa, w którym proponował trzyetapową, stopniową rozbudowę

¹⁸ CAW, akta SG WP, sygn. IV.501.1/A.2191, Notatka służbowa nt. „Aktualny stan Marynarki Wojennej” z 2.11.1949 r., s. 1.

¹⁹ J. Kłossowski, Morskie siły zbrojne, „Bellona” 1948, z. 12, s. 1224-1225

²⁰ Krawczyk, Lotnictwo w działaniach morskich, „Przegląd Morski” 1947, nr 1, s. 84

lotnictwa²¹. W pierwszym etapie zakładał utworzenie w Sztabie Głównym MW komórki lotniczej, która kierowałaby całokształtem spraw lotniczych. Drugi etap to zorganizowanie szkoły specjalistów lotnictwa morskiego, a do czasu jej utworzenia szkolenie personelu lotnictwa morskiego w jednostkach lotnictwa lądowego. Natomiast w trzecim etapie miał zostać opracowany etat dywizjonu liniowego jako podstawowej jednostki bojowej lotnictwa Marynarki Wojennej. Za najważniejsze zadanie, w początkowej fazie organizacji, uważał sformowanie oddziału portowego z trzema plutonami lotniskowymi i jednym plutonem transportowym²².

W lipcu 1946 r. problemem lotnictwa morskiego zajmował się również zastępca szefa Sztabu Generalnego WP gen. bryg. Stefan Mossor, który w notatce do Naczelnego Dowódcy WP podkreślał, że jednym z elementów obrony Wybrzeża będzie lotnictwo rozpoznawcze i operacyjne, lądowe i morskie. Jego rozwój będzie uzależniony od przyjęcia definitywnej koncepcji obrony i rozwoju techniki²³. Dlatego też lotnictwo morskie i lądowe przeznaczone do obrony wybrzeża będzie musiało od samego początku tworzyć własne formy taktyczne, plany rozbudowy lotnisk i wodowisk, a być może i własne typy sprzętu przystosowanego do walki na morzu²⁴ 30 listopada 1946 r. kontradmirał A. Mohuczy przedstawił marszałkowi M. Roli-Żymierskiemu wstępny projekt rozbudowy lotnictwa i lotniczej obrony wybrzeża autorstwa kmdr. ppor. obs. A. Krawczyka. W projekcie tym przedstawiono niezbędną liczbę samolotów, biorąc pod uwagę obecny i przewidywany stan floty, a także potrzeby obrony powietrznej obszaru operacyjnego Marynarki Wojennej oraz baz morskich i lotniczych. Plan zakładał utworzenie trzech dywizjonów myśliwskich, dwóch dywizjonów bombowo-torpedowych, dwóch dywizjonów wodnosamolotów, dywizjonu torpedowego oraz eskadry rozpoznawczej. Siły te miały bazować na sześciu lotniskach: Babie Doły, Dziwnów, Puck, Rogowo, Szczecin-Dąbie i Wicko Morskie²⁵.

Uwzględniając możliwości rozwojowe Marynarki Wojennej, minister Obrony Narodowej rozkazem organizacyjnym nr 0155/org. z 28 maja 1947 r. polecił dowódcy Marynarki

²¹ Pierwsze decyzje w sprawie lotnictwa Marynarki Wojennej podjęto w lipcu 1945 r. Marynarka została wówczas zobowiązana do zabezpieczenia znajdujących się na wybrzeżu lotnisk i wodowisk oraz tworzenia załączków kadr lotnictwa morskiego

²² AMW, akta SG MW, sygn. 67/49/17, Pismo kpt. mar. obs. A. Krawczyka do dowódcy MW z czerwca 1946 r., z. 399.311.

²³ CAW, akta SG WP, sygn. IV.501,1/A.808, Notatka gen. bryg. S. Mossora do Naczelnego Dowódcy WP w sprawie dyrektyw dla rozwoju Marynarki Wojennej z 19.08.1946 r., s. 4

²⁴ Tamże, s. 5

²⁵ AMW, akta SG MW, sygn. 2/49/32, Plan rozbudowy lotnictwa Marynarki Wojennej na lata 1947-1954 z 30.11.1946, s. 5-6

Wojennej sformować do 15 lipca 1947 r. Szefostwo Lotnictwa MW²⁶. Obowiązki szefa powierzono kmdr. ppor. obs. Eustachemu Szczepanikowi.

Utworzenie Szefostwa Lotnictwa MW zapoczątkowało rozwój lotnictwa morskiego. Teoretycy wojskowi szerzej propagowali jego rozbudowę, wskazując także na znacznie mniejsze koszty budowy samolotów w porównaniu ze sprzętem morskim²⁷. I chociaż w polskiej myśli wojskowej dominowały poglądy uznające wyższość lotnictwa w działaniach morskich, nie oznaczało to rezygnacji z posiadanych jednostek pływających.

Część autorów nie negując walorów lotnictwa, starało się wskazywać na takie cechy okrętów, które przewyższały walory samolotów. Twierdzono m. in., że tylko jednostki pływające zdolne są w każdych warunkach pogodowych, w dzień i w nocy zapewnić nieprzerwaną obserwację morskich przestrzeni Bałtyku²⁸. Często też powoływano się na doświadczenia wojenne z walk na niewielkich akwenach morskich, w których skuteczność lotnictwa w porównaniu z małymi okrętami, była niezbyt duża i to nawet w przypadku braku osłony ze strony myśliwców²⁹. Zwolennicy tych poglądów, przestrzegając przed nadmierną wiarą w siłę lotnictwa, w swoich wypowiedziach starali się wykazać niezbędność okrętów wojennych w operacjach morskich.

W połowie kwietnia 1948 r. Dowództwo Marynarki Wojennej przedstawiło do zatwierdzenia ministrowi obrony narodowej długoterminowy plan rozwoju morskiego rodzaju sił zbrojnych, obejmujący okres od 1948 do 1968 r. Według założeń tego planu rozwój polskiej Marynarki Wojennej powiązano ściśle z marynarką wojenną Związku Radzieckiego. Znaczną uwagę zwrócono na rozbudowę silnego lotnictwa morskiego, przede wszystkim wykorzystując samoloty lądowe dostarczone przez wschodniego sojusznika. Plan ten był odpowiedzią Dowództwa MW na opracowany przez Sztab Generalny WP Wstępny plan dozbrojenia wojska na lata 1948-1954.

Odmienne poglądy Dowództwa MW na rolę i zadania sił morskich spowodowały wydanie przez szefa Sztabu Generalnego WP decyzji o wykonaniu 6-letniego planu rozwoju i dozbrojenia wojska na lata 1949-1955. W planie tym główny nacisk położono na rozwój lotnictwa morskiego i artylerii nadbrzeżnej.

* * *

Przedstawione koncepcje użycia sił morskich oraz plany ich rozwoju zamykają pierwszy powojenny okres prac nad kształtowaniem się struktury Marynarki Wojennej. We

²⁶ AMW, akta SG MW, sygn. 87/50/2, Rozkaz organizacyjny Szefostwa Lotnictwa MW, z. 384-391

²⁷ S. Mieszkowski, O zdrową myśl wojennomorską, „Marynarz Polski” 1946, z. 3, s. 6

²⁸ F.J. Walicki, Marynarka Wojenna Odrodzonej Polski, „Przegląd Morski” 1948, nr 6, s. 9.

²⁹ S. Mieszkowski, ORP „Błyskawica”, „Przegląd Morski”, 1947 nr 3, s. 16

wczesnym okresie tworzenia Marynarki Wojennej podjęto także prace nad dalszym rozwojem polskiej morskiej myśli wojskowej, podejmującej się uogólniania głównych zasad taktyki i sztuki operacyjnej w świetle doświadczeń II wojny światowej. Proces ten został jednak zahamowany. Otóż od początku lat pięćdziesiątych rozpoczęto rozwiązywać w „swoisty” sposób problemy kadrowe, zwalniając z marynarki prawie wszystkich przedwojennych oficerów, których bogate doświadczenia, w związku z wymogami ideologicznymi przestało być potrzebne. Wzrosła natomiast liczba doradców radzieckich oraz nastąpiło silniejsze podporządkowanie siłom zbrojnym ZSRR. Fakty te w decydującej mierze zaważyły nad harmonijnym rozwojem polskiej morskiej myśli wojskowej.

Ocena dorobku polskiej morskiej myśli wojskowej lat 1945-1949 jest problemem złożonym. W okresie tym powstało wiele interesujących i wartościowych opracowań, przeniesiono dorobek myśli morskiej II Rzeczypospolitej i bogate doświadczenia ze zmagania na morzach w II wojnie światowej, ale przyjęcie jako obowiązującej radzieckiej doktryny morskiej oraz sytuacja społeczno-polityczna na początku lat pięćdziesiątych w istotny sposób będzie rzutowała na jej rozwój w następnych latach.

Czy ORP „Wilk” taranował U-boota?

Krótko po północy z 20 na 21 czerwca, pełniący na pomoście idącego na powierzchni okrętu tzw. psią wachtę zastępca dowódcy kapitan Romanowski, wypatrzył nieprzyjaciela... (J. Pertek – „Wielkie dni małej floty”). Tym nieprzyjacielem wg Romanowskiego był niemiecki okręt podwodny U-boot, którego ORP „Wilk” taranował. Z tym twierdzeniem polemizuje Mariusz Borowiak, autor „Małej floty bez mitów”. Wysuwa on tezy, że obiektem, z którym zderzył się „Wilk” mógł być sojuszniczy okręt holenderski lub ...skała. Wersji z Holendrem jakby „odpuścił”, jako zbyt mało wiarygodnej. Ale skała? Jeden rozdział swej książki zatytułował dosadnie: „Wielki bluff Romanowskiego?” Kpt. mar. Romanowski, późniejszy dowódca ORP „Jastrząb” i ORP „Dzik”, opisał w swych wspomnieniach „Torpeda w celu” owo wydarzenie. Borowiak pisze o nich: ...rewelacje Romanowskiego o staranowaniu U-boota są niewątpliwym blfem. Zebrał on sporo materiału dotyczącego pamiętnej nocy. Tyle, że żaden nie może stanowić wystarczającego dowodu na potwierdzenie tez wykluczających prawdopodobność podwodnika. Borowiak mimo wszystko napisał: Puszczając wodze fantazji, można by się zastanowić, czy historia z zatopionym U-bootem nie miała być właśnie środkiem, który skonsolidowałby kadrę oficerską z resztą załogi. Wydaje się, że na te i inne pytania jesteśmy w stanie odpowiedzieć. C z y ż b y?

By nie być gołosłownym, spróbuję odnieść się do argumentów przytaczanych w „Małej flocie bez mitów” i przedstawić własne spostrzeżenia.

Po pierwsze. Czy niemiecka podwodna flota Kriegsmarine na pewno nie straciła żadnej jednostki na Morzu Północnym w dniu 21 czerwca 1940 r.? A to miało stanowić główny argument potwierdzający, że „Wilk” nie mógł taranować U-boota. Otóż daty zatonięć okrętów podwodnych w czasie wojny są zawsze przybliżone, tak, jak znajomość ich pozycji. Anglicy mieli specjalną formułkę na taką okazję: „Submarine X overdue – presumed lost” (okręt podwodny X opóźniony – prawdopodobnie zaginął). Może więc było i tak, że Niemcy, znani z dokładności, w tym przypadku nie byli w stanie określić precyzyjnie dat i miejsc zatonięć swych jednostek.

Po drugie. Co do cytatów wypowiedzi i listu Jana Jaworskiego zawartych w książce Borowiaka, Z całym szacunkiem dla pana Jana, którego miałem przyjemność poznać osobiście, nie znajduję w nich żadnych argumentów. Zawierają raczej osobiste opinie. Cóż, pan Jan Jaworski w czasie wydarzenia był starszym marynarzem w dziale maszynowym i o

nawigacji oraz aktualnej pozycji okrętu zbyt dużego pojęcia nie mógł mieć. Jego opinia na temat dowodzenia okrętem nie była również osadzona na gruncie solidnej wiedzy. Cytowana wypowiedź weterana: Czy ktoś o zdrowych zmysłach na ORP „Wilk” zdecydowałby się na staranowanie drugiego okrętu podwodnego i to na dodatek w nocy, mając na swym pokładzie 60 osób oraz załadowane w wyrzutniach dziobowych torpedy, a także zewnętrzne zbiorniki balastowe z cienkiej blachy? – jest tylko jego osobistym poglądem. Właśnie ze względu na te cienkie blachy oficer wachtowy „Wilka” naprowadzał swój okręt dziobem do burty drugiej jednostki, by uderzyć w nie. Przypadki świadomego taranowania jednostek przeciwnika są znane z lektury publikacji o tematyce marynistycznej i oparte na faktach.

Wreszcie – po trzeciej. W 1999 r. przyjechał z RPA (gdzie mieszka) do Gdyni pan Stanisław Czuba, również członek załogi ORP „Wilk” podczas omawianego wydarzenia. Zorganizowałem spotkanie, w którym wzięli udział panowie Jaworski, Czuba i kilku członków Zarządu Bractwa Okrętów Podwodnych, któremu wówczas prezesowałem. Padło pytanie o to, czy „Wilk” taranował U-boota? Pan Czuba odpowiedział twierdząco. Nie tylko nie miał żadnych wątpliwości, ale nawet wyraził zdziwienie, że ktoś wątpi w prawdziwość twierdzenia ówczesnego kapitana Romanowskiego. Pan Jaworski nie replikował. Czyżby zgadzał się z wypowiedzią kolegi? Szacunek dla weteranów powstrzymał mnie od zadania pytania co do rozbieżności w ich poglądach.

Dlaczego Jaworski twierdził, że „Wilk” wszedł na skały? Nie potrafię odpowiedzieć. Wiem tylko, że pan Jan czasem „zagalopowywał się” w wypowiedziach. Podczas jego ostatniej bytności na zgromadzeniu Bractwa opowiadał: 1 września 1939 widziałem przelatujące nad portem oksywskim samoloty niemieckie (fakt taki miał rzeczywiście miejsce). Pilot jednego z nich ponoć dawał znaki ręką, na które odpowiadał polski marynarz. Zachowanie tego marynarza miało być dowodem na działalność niemieckiej V kolumny. Wypowiedź skłaniała do uznania jej jako konfabulacji cenionego przez nas kolegi. Niespodziewanie odezwał się jeden ze starszych, ale już powojennych, byłych podwodników: Opowiada Pan głupstwa. Odtąd Pan Jan przestał bywać na spotkaniach Bractwa czując się dotknięty obcesowością adwersarza. Szkoda bo był jednak żywym świadkiem ciekawych wydarzeń. Spędził całą wojnę w składach załóg polskich okrętów podwodnych.

Niech więc pozostanie tak, jak twierdził śp. komandor Bolesław Romanowski: ORP „Wilk” taranował U-boota.

WSPOMNIENIA Z MARYNARKI WOJENNEJ

Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI

Z ŻYCIA PODWODNIKÓW PIERWSZE DALEKIE PŁYWANIE

Ciekawość kucharza (4)

Samo zanurzenie dla okrętu podwodnego jest czynnością względnie prostą, a czasami udaje się to też „nawodnym”, natomiast wynurzenie wymaga od załogi nieco więcej wiedzy, zespołowego zgrania i sprawności technicznej okrętu, co już zanurzonym „nawodnikom” samodzielnie się nie udaje. Wytwarza to wśród załóg okrętów podwodnych specyficzną więź (bo wynurzyć chce się każdy) i wzajemną kontrolę. Każdy nowy marynarz po zaokrętowaniu jest bacznie obserwowany i pilnowany, aby to co musi znać dobrze i nie ruszał tego co do niego nie należy.

Zdarzyło się raz na ORP „Kaszub” i to na samym początku po jego przejęciu, że kucharz, zwany potocznie „parzygnatem”, nudząc się po obiedzie w czasie pływania podwodnego, zapragnął zapoznać się bliżej z zaworami w pobliżu jego kambuza. Zaczął nimi wszystkimi kręcić i jak się potem tłumaczył, sprawdzał czy lekko się obracają. A były to akurat zawory systemu wodno-paliwowego silników głównych. Tu trzeba wyjaśnić, że okręt podwodny w morzu musi mieć zawsze ten sam ciężar i np. idąc w położeniu nawodnym, czy ładując baterię akumulatorów, a także pływając na chrapach, gdy zużywa paliwo, musi ubytek ciężaru uzupełniać. I dlatego paliwo do głównych silników spalinowych „wyciskane” jest ze zbiorników wodą z systemu ich chłodzenia. Zarządzono wynurzenie, wyszasowano sprężonym powietrzem balast środkowy i przystąpiono do szasowania pozostałych balastów spalinami głównych silników napędowych. Silniki kichając „zdechły” po kilkunastu obrotach, z kiosku krzyk – mechanik, co jest do jasnej cholery, a może trochę grubiej – co ich bynajmniej nie ożywiło. Po kilku mocniejszych „wiązankach” wyszasowano sprężonym powietrzem pozostałe balasty i już na spokojnie stwierdzono, że do silników zamiast paliwa poszła woda. Tu już szybko ustalono, że to sprawka „parzygnata”. Motorzyści dali mu solidny wycisk, naruszając część kilku jego pokoleń wstecz, z przyobiecaniem, że całą aparaturę paliwową będzie lizał jak kot swoje futro. Cóż miał biedny robić. Musiał się jakoś odwdzięczać, a mógł to, dając nudzącym się pod wodą motorzystom co smaczniejsze kąski i to jeszcze przed obiadem. Nie miał z tym problemów, bo jego kambuz mieścił się przy grodzi przedziału głównych silników napędowych. Zaczęli narzekać inni, ale nic nie mogli wskórać, bo akurat motorzyści na tym okręcie, to była „waga ciężka”.

ŻEGLARSTWO

St. chor. mar. mgr Ireneusz KAMIENSKI

SEZON ŻEGLARSKI 2002 NA POKŁADZIE „ASTROLABIUM”

Żeglarstwo było i jest dziedziną, która ma wielki wpływ na kształtowanie charakteru człowieka. Mimo, że maszyna parowa, a później silniki spalinowe wyparły żagle jako napęd okrętów, nadal są one nieodzownym elementem edukacji morskiej w wielu uczelniach morskich. Pływanie pod żaglami, mające swój niezaprzeczalny urok, często przeradza się w chęć sportowej rywalizacji. Dlatego Klub Sportowy „Iskra” przy Akademii Marynarki Wojennej położył duży nacisk na rozwój sekcji regatowej. Aby uczyć się od najlepszych wybrano klasę 730, która obecnie w Polsce jest najlepiej rozwijającą się klasą narodową.

Przygotowania do sezonu

Pierwsze treningi rozpoczęto już w marcu. Przygotowania do regat we włoskim Livorno trwały prawie miesiąc. Pod bacznym okiem członka klubu Piotra Adamowicza (sternika i trenera załogi „Astrolabium”) „orali” Zatokę Gdańską wszerz i wzdłuż. Pogoda o tej porze roku nie sprzyja żeglowaniu i często można było spotkać spacerowiczów przyglądających się z podziwem przemokniętej i zziębniętej załodze podchorążych. Jednak treningi w takich warunkach zaowocowały dobrymi wynikami w regatach.

Głównym celem załogi „Astrolabium” było zajęcie 10 – 12 miejsca w III Pucharze Polski klasy 730. Klasa 730 stawia wysokie wymagania. Startują w niej czołowi polscy żeglarze regatowi, tacy jak: R. Paszke, Z. Kania, P. Tarnacki, R. Janecki. Redaktor naczelny miesięcznika „Żagle” W. Hefilch napisał: ...w klasie 730 startują żeglarze, których śmiało można nazwać zawodowcami lub „zawodowymi amatorami”. Ich jachty to maszyny regatowe wykonane według najnowszej technologii... Ściganie się w tak doborowym towarzystwie to najlepsza szkoła dla wkraczających w świat żeglarstwa regatowego podchorążych Akademii Marynarki Wojennej.

Jachty o długości 7,30 m noszą 30 m² ożaglowania podstawowego (grot – 20 m², fok – 10 m²) oraz 40 metrowego genakera. Wymogi klasowe narzucają minimalną wagę jachtu na 800 kg w trymie regatowym. Przy silnym wietrze osiągają duże prędkości – w minionym sezonie notowano prędkości powyżej 16 węzłów. Załogę stanowią cztery lub pięć osób. Obecnie w klasie startują jachty różnych typów. Starsze konstrukcje, takie jak Jin 730 R, MK Café 730, Gemini 2000 wypierane są przez nowsze Majestic 24 RE oraz RP 23. „Astrolabium” to Gemini 2000 zbudowane w 1999 r. w stoczni jachtowej Gemini. Czołowi

zawodnicy startują na jachtach, których kadłuby, maszty oraz bomy wykonane są z włókien węglowych, natomiast żagle z kevlaru, mylaru czy pentexu.

Starty w III Pucharze Polski klasy 730

Pierwsze regaty z cyklu Pucharu Polski odbyły się w czasie najdłuższego weekendu w tej części Europy (1-4 maja) w Nieporęcie nad Zalewem Zegrzyńskim. Zgłoszono 15 załóg. Poza stałymi bywalcami w klasie pojawiły się nowe załogi. Z dużym zainteresowaniem oczekiwano startu R. Janeckiego i R. Paszke na jachcie „Volkswagen Passat”. Przeprowadzono 5 wyścigów, w których „Astrolabium” zajmowało kolejno; 10, 9, 10, 10 oraz 12 miejsce, co dało dziesiątą lokatę w punktacji końcowej. Regaty wygrała załoga „VW Passat”.

Podczas tych regat doszło do kilku awarii sprzętowych, które często dotyczyły faworytów (Z. Kania – ubiegłoroczny Mistrz Polski – złamał maszt). Załoga „Astrolabium” zaliczyła pierwszą wywrotkę w trakcie ostatniego wyścigu. Skończyło się na lekkim stresie i utracie lepszego miejsca w regatach.

Miejscem kolejnych regat był Puck, gdzie walczono o Puchar PZŻ. Dwudniowe regaty odbyły się przy słonecznej pogodzie i silnym, zmiennym wietrze. Ponownie na starcie stanęło 15 załóg. „Astrolabium” już z nowym kompletem żagli zajmowało kolejno: 8, 8, 9, 6 i 7 miejsce, ostatecznie plasując się na ósmym miejscu. Ponownym zwycięzcą okazał się jacht „VW Passat” przed „Ostródą Yacht 4” i „Deceuninckem Musto”. Wyniki regat przedstawiono w tabeli 1. Z okazji 80-lecia Akademii Marynarki Wojennej Komendant AMW ufundował puchar dla zwycięzcy ostatniego wyścigu – otrzymał go R. Janecki z załogą.

Tabela 1

Wyniki regat o Puchar PZŻ

Miejsce	Nazwa jachtu /sponsor	Sternik	1	2	3	4	5	pkt
1	Volkswagen Passat	Robert Janecki	2	3*	1	3	1	7
2	Ostróda Yacht 4	Zbigniew Kania	OCS*	2	2	1	2	8
3	Deceuninck Musto	Maciej Cylupa	1	6	3*	2	5	11
4	Nivea	Michał Malicki	5	1	5	7*	2	13
5	Nessie	Marek Muzykiewicz	6	4	4	5	9*	19
6	Toyota Auto Podlasie	Krzysztof Kowalski	3	5	6	9*	6	20

7	Bryt Sails	Kamil Ortyl	4	7	12*	4	8	23
8	Astrolabium AMW	Piotr Adamowicz	8	8	9*	6	7	29
9	Transbet	Jarosław Radzki	7	9	8	8	10	32
10	OK.	Marek Stańczyk	11	DNE	7	DNC *	4	38
11	Ester	Mariusz Maćkowiak	9	10	10	10	12*	39
12	Idea	Stanisław Justyński	10	11	11	13*	13	45
13	Mack	Grzegorz Czernecki	12	12	13	11	14*	48
14	Liftpartner	Piotr Piechociński	13	13	14	14	15*	54
15	Hestia	Ryszard Bobrowski	DSQ*	DNE	DNE	12	11	65
* Wyścig odrzucony								

W maju zaplanowano jeszcze regaty o Puchar K.S. Spójnia Warszawa. Niestety w pierwszy dzień nie odbyły się z powodu słabnącego wiatru. Niedzielne trzy wyścigi załoga „Astrolabium” nie zapisała do udanych. Kłopoty sprzętowe i błędy taktyczne lokują załogę dopiero na 11 miejscu na 13 startujących.

Zalew Zegrzyński to miejsce, które najczęściej gościło klasę 730 zgodnie z kalendarzem Pucharu Polski, a stałą imprezą w nim zapisaną jest Puchar Toyoty. Akwen w Jachrance nie należy do ulubionych dla regatowców. Dość wąski, wysokie drzewa po obu stronach – to wszystko powoduje, że trudno jest ustawić dobrą trasę. Warunki takie mocno przyczyniły się do popełnienia dwóch falstartów generalnych pierwszego dnia. W trzecim wyścigu „Astrolabium” jako pierwsze okrążyło górny znak, lecz pech i zmienne warunki pogodowe pokrzyżowały plany. Dobre wyniki w dwóch ostatnich wyścigach (6 i 7 miejsce) umożliwiło zajęcie dziewiątego miejsca na 14 załóg. Tym razem zwyciężył Z. Kania na „Ostróda Yacht 4” przed R. Janeckim na „VW Passat”. Często, po zakończeniu ostatniego wyścigu, odbywa się – nieoficjalny – wyścig do dźwigu. Tym razem załoga „Astrolabium” zajęła drugie miejsce. Szkoda, że ten wyścig nie liczy się w rankingu.

Zauważalna jest coraz lepsza współpraca załogi, specjalizacja poszczególnych członków załogi w wąskim zakresie czynności (trymer foka, grot czy genakera) daje wymierne efekty. Sprawne stawianie i zrzucanie genakera jest newralgicznym punktem w regatach. Mały błąd podczas tych manewrów, może spowodować straty nie do odrobienia. Na starcie do kolejnych regat zjawiał się P. Tarnacki (Mistrz Świata w klasie Micro) na nowym węglowym Majestic 24 RE. Z wyścigu na wyścig osiągał coraz lepsze wyniki. Załoga

„Astrolabium” w dwóch wyścigach zajęła przedostatnie miejsce. Wpłynęły na to starty, podczas których walka jest bezpardonowa, często dochodzi do zderzeń, blokowania i wypychania konkurentów. W regatach zwyciężył P. Tarnacki na jachcie „MRM-Jeanneau” przed Z. Kanią i R. Janeckim. Lepsze wyniki w trzech pozostałych wyścigach (7, 11 i 12 miejsce) umożliwiły zajęcie 12 miejsca załodze „Astrolabium” w regatach o Puchar Emper Yacht.

Po pięciu punktowanych imprezach z cyklu Pucharu Polski załoga „Astrolabium” zajmowała siódme miejsce w klasyfikacji generalnej. W kalendarzu regat Pucharu Polski zaplanowano trzynaście imprez, z czego dziesięć zalicza się do klasyfikacji generalnej. Startując we wszystkich regatach, można odrzucić trzy najgorsze wyniki.

W połowie czerwca odbyły się regaty Anwil Cup we Włocławku. Rozlewisko Wisły stanowi dobry akwen do rozgrywania regat. Tym razem padł rekord frekwencji załóg, zgłoszono 16 jachtów. Instrukcja Żegluga przewidywała rozegranie pięciu wyścigów – czterech w sobotę oraz jednego długiego w niedzielę. Pierwszy start i już falstart generalny. Zmienny wiatr, trudne do przewidzenia „odkrętki” sprzyjały przypadkom. Załoga „Astrolabium” zajmując dwa razy 11 oraz 6 i 7 miejsce wykonuje założony plan. Trzy razy linie mety jako pierwszy przekracza Z. Kania, raz R. Janecki. Wiele emocji dostarczył niedzielny długi wyścig (ok. 15 km). Warunki pogodowe idealne – silny wiatr i słońce. Kurs na dolny znak na genakerze pozwalał na osiąganie dużych prędkości (ponad 10 węzłów). „Astrolabium” płynąc w czołowej ósemce, rozpoczęło walkę o siódmą lokatę. Jacht „Nivea”, płynąc bezpośrednio przed „Astrolabium” wszedł na mieliznę, podniesienie alarmu było za późne. „Astrolabium” z dużą prędkością również weszło na mieliznę, wiatr obrócił jacht o 1800 i wyrócił na burtę. Trzech załogantów wypadło za burtę. Szybkie działanie pozostałych na pokładzie umożliwiło sprawne postawienie jachtu i podjęcie dalszej walki. Linie mety przekroczone na ósmym miejscu. Zajęcie dziesiątego miejsca w regatach pozwoliło utrzymać siódmą lokatę w rankingu pucharu Polski.

Coroczne Długodystansowe Mistrzostwa Polski klasy 730 gromadzą na starcie dużą liczbę jachtów. I tak stało się tym razem. Zgłoszono 18 jachtów. Przewidziano dwa długie wyścigi – jeden w sobotę, drugi w niedzielę. Ze względu na brak wiatru drugiego dnia, zaliczono tylko jeden.

Start jak zwykle nerwowy, czego wynikiem był falstart generalny. Drugi start bez większych problemów. „Astrolabium” wychodzi na prowadzenie, które traci na kursie z wiatrem. Trasa licząca 40 km rozdzieliła klasę na dwie grupy, między którymi utrzymywało się „Astrolabium”. Momentami doganiając prowadzącą grupę, aby za chwilę być zagrożonym

przez jachty płynące w drugiej. Niektóre załogi zmagaly się z kłopotami technicznymi i z mieliznami. Po pierwszym „śledziu” prowadzenie objął Z. Kania, którego nie oddał do mety, mocno naciskany przez R. Janeckiego. Po pięciogodzinnej żegludze „Astrolabium” zameldowało się na mecie ze stratą do zwycięzcy siedem minut osiemnaście sekund plasując się na dziewiątym miejscu. Wyniki Długodystansowych Mistrzostw Polski klasy 730 przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Wyniki Długodystansowych Mistrzostw Polski klasy 730

Miejsce	Nazwa jachtu/sponsor	M-ce	Imię i nazwisko sternika	Czas od pierwszego
1	Ostróda Yacht 4	1	Zbigniew Kania	0'00
2	Volkswagen Passat	2	Robert Janecki	1'01
3	Stalgast	3	Krzysztof Kotecki	2'10
4	Bryt Sails	4	Kamil Ortyl	5'05
5	Big Star Speedy Gonzales	5	Rafał Radzki	6'17
6	Deceuninck Musto	6	Maciej Cylupa	6'23
7	Toyota Auto Podlasie	7	Krzysztof Kowalski	6'27
8	Emper Yacht	8	Grzegorz Kudzinowski	7'06
9	Astrolabium AMW	9	Piotr Adamowicz	7'18
10	Nessie	10	Janusz Olszewski	8'05
11	Transbet	11	Jarosław Radzki	11'29
12	Małpeczka	12	Grzegorz Krupa	16'50
13	Bisness Class	13	Ireneusz Pierwoła	17'38
14	Nivea	14	Zbigniew Malicki	17'51
15	Dar Odzieży 2	15	Marcin Slopek	19'34
16	Mack	16	Grzegorz Czernecki	23'06
17	Liftpartner	17	Piotr Piechociński	44'36
18	Krystyna	DNF	Andrzej Rybacki	---

W żeglarstwie dużą rolę odgrywa pogoda. Jest ona często reżyserem wyścigów. Wiatr, a raczej jego brak, doprowadził podczas regat w Giżycku o Bursztynową Wstęgę Jeziora Niegocin do rozegrania tylko części wyścigów. Najlepsze miejsce załoga „Astrolabium” zajęła w pierwszym – piąte. Podczas czwartego wyścigu dochodziło do ciekawych sytuacji, których sprawcami były wodorosty zaczepiające się o miecze i płetwy sterowe. „Astrolabium” omijało te przeszkody i jako pierwsze okrążyło ostatnią boję. Lecz pech dopadł i naszą załogę. Przestało wiać, a konkurencja na resztkach lekkiego zefirku dogoniła prowadzących, po czym wybierając prawą lub lewą stronę trasy podążyła do mety. „Astrolabium” kończąc na 9 miejscu, utraciło swoją szansę na dobrą lokatę. Na szesnastcie załóg zajęło jedenaste miejsce.

Sierpień to miesiąc najważniejszych regat w sezonie. W tym czasie odbywają się Mistrzostwa Polski klasy 730 w ramach Idea Gdynia Sailing Days oraz Grand Prix klasy 730. Zorganizowane przez Ostróda Yacht regaty meczowe (match racing) rządzą się innymi zasadami aniżeli regaty flotowe. Polegają one na bezpośrednim wyścigu dwóch jachtów. Z ważniejszych elementów tego wyścigu jest tzw. walka przedstartowa, która ma zasadniczy i zazwyczaj decydujący wpływ na dalszy przebieg regat.

Nasza załoga brała pierwszy raz udział w tego typu regatach. Brak doświadczenia można było zauważyć już podczas eliminacji grupowych. Pogoda ponownie uniemożliwiła rozegranie wszystkich wyścigów. Zajęcie ostatniego miejsca nie załamało załogi, na regaty przyjechało tylko dziesięć ekip, co świadczy m.in. o braku znajomości zasad match racingu przez inne załogi.

Zwycięzcą Grand Prix został R. Janecki pokonując w finale 3:2 P. Tarnackiego. Na zakończenie regat odbył się pokazowy pojedynek pomiędzy zwycięską załogą a załogą K. Jabłońskiego. Zakończył się remisem 1:1. Zwycięzcy Grand Prix otrzymali złote medale oraz nagrodę główną samochód osobowy Hyundai Atos. Karol Jabłoński jest obecnym Mistrzem Świata w match racingu oraz skipperem teamu Polska 1, przygotowującego się do regat Pucharu Ameryki. W klasie 730 pływają żeglarze, którzy zdobyli już niejedno trofeum żeglarskie. R. Paszke, R. Janecki, Z. Gutkowski to uczestnicy The Race na katamaranie „Warta-Polpharma”, Z. Kania, L. Wróbel to olimpijczycy, P. Tarnacki zdobył mistrzostwo świata w klasie Micro, a P. Adamowicz to siedmiokrotny Mistrz Polski w klasie QT. Jest to grono ludzi, którzy często dzielą się swoimi doświadczeniami z młodymi załogami. Na wodzie dochodzi do ostrej walki, ale na brzegu wszyscy stanowią jedną żeglarską rodzinę.

Ta żeglarska rodzina najliczniej zebrała się na Mistrzostwach Polski klasy 730, które odbyły się w dniach 13-17.08.2002 w Gdyni. Pierwszy dzień przeznaczony był na pomiary techniczne (ważenie, badanie stateczności, pomiar żagli), któremu poddawany jest każdy jacht. Drugiego dnia flotylla siedemsettrzydziestek wyszła na akwen. Niestety brak wiatru spowodował odwołanie wyścigów po kilkugodzinnym oczekiwaniu na wodzie. Dopiero w środę warunki pogodowe umożliwiły rozegranie czterech wyścigów po trapezie ze „śledziem” zewnętrznym. Zwycięzcami tego dnia byli Z. Gutkowski („VW Passat”), Z. Kania („Ostróda Yacht 4”) oraz M. Cylupa („Deceuninck Musto”). Załoga „Astrolabium” zajmowała kolejno: 16, 13, 11 i 10 miejsce. Pierwszy wyścig przeznaczony został do odrzucenia (w trakcie mistrzostw można było odrzucić dwa najgorsze wyniki), co powodowało, że w kolejnych należało walczyć o dużo lepsze pozycje. Następnego dnia było już znacznie lepiej. „Astrolabium” przekraczało linię mety na 10, 14 i dwa razy na 12, co po ośmiu wyścigach

dawało piętnaste miejsce. Wszystkie wyścigi tego dnia wygrał P. Tarnacki na „MRM-Jeanneau”, który stał się głównym pretendencem do złotego medalu. Przedostatniego dnia rozegrano trzy wyścigi po trapezie. Zwycięstwa odnosili: Z. Kania, Z. Gutkowski i P. Tarnacki. Wyścigi tego dnia zapewniły właśnie tym zawodnikom zajęcie miejsc na podium. Załoga „Astrolabium” zajmując dwa razy dwunaste miejsce i raz jedenaste, awansowała na czternastą lokatę. Tego dnia doszło również do złożenia protestu przez Z. Kanię przeciw załodze „VW Passat”. Przegrany protest Z. Gutkowskiego pozbawił go tytułu wicemistrza.

Ostatni wyścig regat zazwyczaj ma ciekawy przebieg. Załogi posiadające podobną liczbę punktów pilnują się na trasie tworząc pary. Z takiej sytuacji mogą skorzystać pozostali. I tym razem wykorzystała to załoga „Astrolabium”. Od startu włączyła się do walki w czołówce i zeglując burta w burtę z „Transbetem” pozostawiła za rufą liczną konkurencję. Dzięki zajęciu 5 miejsca w ostatnim wyścigu, „Astrolabium” awansowało ostatecznie na 13 miejsce. Mistrzem Polski został P. Tarnacki, 2 miejsce zajęła załoga Z. Kani, natomiast na najniższym podium stanęła załoga „Volkswagena Passata”. Podczas hucznego zakończenia regat zwycięzcy otrzymali medale i nagrodę główną – motorówkę Atol 40. Mistrzostwa były dziesiątą imprezą z cyklu Pucharu Polski, po której załoga „Astrolabium” zajmowała 10 miejsce.

Często się tak dzieje, że po kilkudniowych regatach, frekwencja na kolejnych jest dużo mniejsza. Tak stało się na regatach w Giżycku o Puchar Premiera, gdzie walczyło zaledwie sześć załóg. Wygrał R. Janecki na „VW Passat” przed M. Cylupą na „Deceuninck Musto”. Załoga „Astrolabium” w tym czasie uczestniczyła w regatach o Puchar Dowódcy 33 Bazy Lotniczej w Powidzu, ale o tym dalej.

Miejscem przedostatnich regat z cyklu Pucharu Polski klasy 730 był ponownie Zalew Zegrzyński. Na starcie zjawilo się 15 załóg. Zabrakło Mistrza Polski P. Tarnackiego, ale jego miejsce za sterem zajął brat – Piotr. Regaty odbywały się w ramach Pucharu Polski Jachtów Kabinowych, co spowodowało, że na starcie stanęło ponad 130 jachtów. Już pierwszego dnia można było zauważyć, że będzie problem z rozeganiem tych regat. Polska znajdowała się w centrum wyżu i mimo że słonecznie, to wiatru było jak na lekarstwo. Procedurę startową do pierwszego wyścigu rozpoczęto po dwugodzinnym oczekiwaniu na wodzie. Start dość nietypowy – żadna z załóg nie przekroczyła linii startu w momencie sygnału. Większość załóg „kiwała”, aby ruszyć z miejsca. „Astrolabium” obierając dobrą taktykę, utrzymywało się na piątym miejscu do momentu osiągnięcia ostatniej boi. Niestety Komisja Regatowa odwołała wyścig. Tego dnia próbowano rozegrać na siłę jeszcze jeden wyścig, jednak załogi z

klasy 730 zbojkotowały go – co okazało się słuszne – po półgodzinnym bujaniu się na bezwietrzu wyścig przerwano.

Drugiego dnia sytuacja była jeszcze gorsza, jednak Komisja Regatowa z nożem organizatora na gardle, puściła jeden wyścig. Niektóre załogi spóźniły się na start. Prawdę mówiąc, regaty w takich warunkach nie powinny się odbyć. Zwycięzył „Bryt Sails” przed „Nivea” i „WV Passat”. Po walce z palącym słońcem i brakiem wiatru „Astrolabium” metę przekroczyło na 9 miejscu.

Głośnym echem w kręgu uczestników regat odbiły się decyzje oraz sposób sędziowania regat. Złożono protest na Komisję Regatową za jej niekompetencje i luki w Instrukcji Żeglugi. Niestety poziom sędziowania na regatach często daje wiele do życzenia.

Przed ostatnimi regatami tego sezonu „Astrolabium”, mając 0,3 punktu straty do „Big Stara” oraz 2,4 punktu przewagi nad M. Malickim na „Nivea”, zajmowało 9 miejsce w Pucharze Polski.

Planowane regaty zakończenia sezonu w porcie jachtowym „Emper Yacht” zostały odwołane i przeniesione do Jachranki. Niestety zmiana miejsca regat spowodowała niską frekwencję i decyzję Zarządu Stowarzyszenia Regatowego Klasy 730 o nie zaliczaniu tych regat do punktacji Pucharu Polski. Do Jachranki przybyło zaledwie sześć załóg. Przewidziano tylko trzy wyścigi, z których odbyły się dwa. Bardzo silny wiatr 6o B, w porywach do 7o B, doprowadził w pierwszym wyścigu do wywrotki załogi „Deceuninck Musto”. Należało szybko udzielić pomocy załodze, gdyż jacht przewrócił się do góry dnem (tzw. grzyb) i zaczął tonąć. Dzięki sprawnej akcji pozostałych załóg udało się uratować jacht. Po małej przerwie ponownie przystąpiono do wyścigów. Warunki pogodowe nie uległy zmianom. Trasa regat ustawiona po tzw. śledziu, w trudnych warunkach wymuszała włożenia maksimum sił i dużej koncentracji załogi. Walka na trasie odbywała się pomiędzy załogami, ale również z wiatrem, który doprowadzał do niebezpiecznych przechyłów. Dochodziło czasami do groźnych sytuacji, ale już nikt więcej nie zaliczył wywrotki. W pierwszym wyścigu załoga „Astrolabium” zajęła 2 miejsce za „Toyotą Auto Podlasie”, a przed „Bryt Sails”. Po ostatniej dolnej boi zajmowała 3 miejsce, lecz fantastyczny finisz, wykorzystując silne szkwały, pozwolił wyprzedzić „Bryt Sails”. Zmęczenie załóg i zimno spowodowały, że Komisja Regatowa skróciła trasę drugiego wyścigu. Perspektywa końca wyścigów wykrzesiała w załogach resztę sił, aby dać z siebie wszystko na trasie. Mimo, że trasa znacznie krótsza, to walka była zawzięta do samej mety. Pierwszy przekroczył ją „Bryt Sails” przed „Toyotą Auto Podlasie” i „Astrolabium”.

Regaty zakończono po dwóch wyścigach, gdyż oprócz silnego wiatru, aura dodała padający śnieg i przenikliwie zimno. Załoga „Astrolabium” zajęła w tych regatach 3 miejsce. Miły akcent na zakończenie sezonu. Szkoda, że nie zaliczono regat do klasyfikacji generalnej, pozwoliłoby to załodze „Astrolabium” awansować na ósme miejsce. Należy liczyć, że w przyszłym sezonie uda się zająć jeszcze lepsze miejsce.

Tabela 3

Wyniki końcowe III Pucharu Polski klasy 730

Miejsce	Nazwa jachtu/sponsor	Sternik	Liczba punktów
1	Volkswagen Passat	Robert Janecki	166,8
2	Ostróda Yacht 4	Zbigniew Kania	146,5
3	Deceuninck Musto	Maciej Cylupa	134,7
4	Toyota Auto Podlasie	Krzysztof Kowalski	99,4
5	MRM - Jeanneau	Przemysław Tarnacki	98
6	Bryt Sails	Kamil Ortyl	91,5
7	Stalgast	Krzysztof Kotecki	83,4
8	Big Star Speedy Gonzales	Rafał Radzki	70,5
9	Astrolabium AMW	Piotr Adamowicz	70,2
10	Nivea	Michał Malicki	67,8
11	Transbet	Jarosław Radzki	62
12	Nessie	Janusz Olszewski	52,5
13	Nivea	Zbigniew Malicki	47
14	Dar Odzieży 2	Marcin Slopek	46,3
15	Małpeczka	Grzegorz Krupa	44,5
16	Mack	Grzegorz Czernecki	43,3
17	---	Tadeusz Krasinkiewicz	34
18	Emper Yacht	Grzegorz Kudzinowski	29,6
19	Big Star	Piotr Krauschar	29
20	Volkswagen Passat	Zbigniew Gutkowski	28,5
21	OK.	Marek Stańczyk	28
22	Nessie	Marek Muzykiewicz	24,2
23	Liftpartner	Piotr Piechociński	21,4
24	Krystyna	Andrzej Rybacki	14,5
25	Busines Class	Ireneusz Pierwoła	11
26	Toyota Auto Podlasie	Andrzej Czapski	10
27	Ostróda Yacht 4	Maciej Kania	9
28	Ester	Mariusz Maćkowiak	7
29	Żywiec Zdrój	Jan Ginkowski	6,6
30	Forma	Michał Pałasz	6,2
31-32	OK	Wojciech Myśliwiec	6
31-32	MRM - Jeanneau	Piotr Tarnacki	6
33-34	Idea	Stanisław Justyński	4
33-34	MC cafe	Marek Kaczorowski	4
35	Ester	Adam Kajzer	3,5
36-37	Nessie	Piotr Jermakow	1
36-37	Hestia	Ryszard Bobrowski	1

Nie tylko Puchar Polski

Każda dyscyplina sportu, a szczególnie konkurencje zespołowe wymagające zgrania i współpracy, potrzebuje treningów. Pierwszoplanowym zadaniem podchorążych jest nauka, a kadry służba. Dlatego załoga „Astrolabium”, której brakowało czasu na treningi w dni powszednie, doskonaliła swoje umiejętności podczas regat odbywających się w weekendy.

W drugi weekend maja załoga „Astrolabium” wzięła udział w regatach otwarcia sezonu klubu Neptun w Górkach Zachodnich. Zwyciężając w czterech wyścigach zajęła pierwsze miejsce w swojej klasie. Była to dobra okazja dla przetestowania nowego foka, dogrania kilku patentów, z którymi bywały problemy na wcześniejszych regatach. Zwycięstwo podbudowało załogę, która już z niecierpliwością czekała na następne regaty.

Kolejną okazją, by zająć dobre miejsce były regaty o Puchar Prezesa ABB Zamech w Krynicy Morskiej. Na starcie stanęło sporo jachtów, lecz faworytów upatrywano w załodze „Astrolabium” i załodze S. Justyńskiego na „Idea”. Odbyły się dwa długie wyścigi. Od początku „Astrolabium” objęło prowadzenie, lecz słabnący wiatr pokrzyżował obraną taktykę. W wyniku kilkuminutowej straty do zwycięskiej załogi „Idea”, pozbawiono się szansy na zdobycie pucharu.

Drugi wyścig, przy stałym silnym wietrze, nie pozwalał odrobić kilkuminutowej straty do lidera. Mimo prowadzenia przez większą część trasy, ponownie linię mety przekroczone na 2 miejscu. W nagrodę załoga otrzymała nowe koło ratunkowe.

Po Mistrzostwach Polski załoga „Astrolabium” wzięła udział w I Regatach o Puchar Dowódcy 33 Bazy Lotniczej w Powidzu. Odbywały się one w kilku klasach (m.in. Omega, T1, T2, katamarany), co było powodem dużego tłoku na akwenie. Trasę regat ustawiono bardziej dla widowni aniżeli dla żeglarzy. Po starcie wszyscy płynęli na górną boję jednym halsem (tzw. „żużel”), gdzie odbywała się regularna przepychanka. W walce liczyły się trzy jachty: „Krystyna”, „650” oraz „Astrolabium”. Pierwszy wyścig wygrywa „Krystyna” A. Rybackiego, „Astrolabium” zajmuje drugą lokatę. Drugi wyścig wygrywa „Astrolabium” z dużą przewagą nad konkurencją („Krystyna” dopiero na czwartym miejscu). Aby zwyciężyć w całych regatach, załodze wystarczyło zająć drugie miejsce w ostatnim wyścigu. Początkowo wszystko toczyło się pomyślnie, jednak mały błąd (za wcześnie zrzucony genaker) kosztował utratę pozycji lidera oraz spadek na trzecie miejsce. „Krystyna” i „Astrolabium” posiadały tę samą liczbę punktów, lecz „Krystyna” o jedno zwycięstwo więcej. Zgodnie z przepisami regatowymi, w sytuacji remisu zwycięża jacht, który uzyskał więcej wyższych miejsc.

Tydzień później (01.09.2002) w Iławie odbyły się XXX Regaty o Błękitną Wstęgę Jezioraka. Wyścigi odbywały się przy bardzo zmiennym wietrze. Pierwszy wyścig wygrywa „650”, dwa kolejne „Astrolabium”. Ostatni – czwarty wyścig, przy słabnącym wietrze, był korzystniejszy dla „650”, która na słabych wiatrach jest dużo szybsza. Przeganiając „Astrolabium” przed samą metą zdobywa Błękitną Wstęgę. Sytuacja podobna do regat w Powidzu. Przypadek remisu („Astrolabium” i „650” po dwa zwycięstwa i dwa drugie miejsca) w takiej sytuacji przepisy regatowe rozstrzygają na korzyść jachtu zwyciężającego w ostatnim wyścigu. Załoga „Astrolabium” uznała, że chyba jest jej przypisane drugie miejsce.

Aby „odczarować” drugie miejsce „Astrolabium” wystartowało w regatach o Błękitną Wstęgę Jeziora Charzykowskiego. Co roku gromadzą one dużą liczbę startujących, tym razem frekwencja dopisała – przybyły 103 jachty, na których wystartowało 246 zawodników. „Astrolabium” wystartowało w klasie wolnej kabinowej. Szybka żegluga półwiatrem pozwoliła dogonić klasy startujące dużo wcześniej. Jedyne katamarany nie oddawały pola. Kierunek wiatru nie pozwalał postawić genakera, jednak aby zaprezentować go licznie zebranej widowni na mecie, „Astrolabium” weszło na metę dużym łukiem (mając dużą przewagę nad konkurencją, można było sobie na to pozwolić) pod pełnymi żaglami. Zwycięstwo w tych regatach zmieniło przekonanie załogi, że jest skazana na drugie miejsca.

Załoga

Załoga, walcząc przez cały sezon jest już na tyle zgrana, że w przyszłym roku zapewne poprawi swoje wyniki. Drzemią w niej duże możliwości. Świadectwem tego mogą być starty w regatach w innych klasach. W czerwcowych Mistrzostwach Szkolnictwa Wojskowego w klasie Omega załoga w składzie: pchor. S. Gronowski (sternik), ppor. mar. K. Smyra oraz mł. chor. sztab. M. Rybak zajęli 3 miejsce, ustępując jedynie reprezentacji WAT (zwycięscy Finału Pucharu Polski Jachtów Kabinowych) i przedstawicielom AON.

Ze względu na naukę i obowiązki służbowe, załogę musiało stanowić szersze grono żeglarzy. W skład załogi w minionym sezonie wchodził: P. Adamowicz (sternik i trener), st. chor. mar. I. Kamiński (trymer foka), mł. chor. mar. S. Konkel (deck manager), ppor. mar. K. Smyra, pchor. M. Czerwiak (trymerzy genakera), pchor. S. Gronowski (II sternik, załoga), st. chor. M. Rybak, pchor. B. Urbański, pchor. M. Czeszejko (załoga). Żeglarstwem regatowym zainteresowali się również podchorążowie z pierwszego rocznika. Należy więc przypuszczać, że w nowym sezonie pojawi się szersza reprezentacja podchorążych.

Najważniejsze osiągnięcia załogi ASTROLABIUM w sezonie 2002:

9 miejsce w III Pucharze Polski klasy 730;

9 miejsce w Długodystansowych Mistrzostwach Polski klasy 730 – Zegrze;

13 miejsce w Mistrzostwach Polski klasy 730 – Gdynia;
1 miejsce w Regatach Otwarcia Sezonu Jacht Klubu Neptun – Górki Zachodnie;
1miejsce w regatach o Błękitną Wstęgę Jeziora Charzykowskiego – Charzykowy;
1 miejsce w regatach klasy Puck w grupie szkół wyższych – Puck;
2 miejsce w regatach o Puchar Prezesa ABB Zamech – Krynica Morska;
2 miejsce w XXX Regatach o Błękitną Wstęgę Jezioraka – Iława;
2 miejsce w I Regatach o Puchar Dowódcy 33 Bazy Lotniczej w Powidzu – Powidz;
3 miejsce w klasie Omega – Mistrzostwa Szkolnictwa Wojskowego – Zegrze.