

30 

PRZEGLĄD MORSKI



PRZEGLĄD MORSKI
MARZEC 2003

„PRZEGLĄD MORSKI”
MARZEC 2003

„PRZEGLĄD MORSKI” 2003 NR 3

MORSKA SZTUKA WOJENNA	
Art. Nr 1	3
Konradm. w st. spocz. Henryk PIETRASZKIEWICZ	
Myśl morską w opiniach kierownictwa Wojska Polskiego w latach 1945-1989	
MORSKA SZTUKA WOJENNA	
Art. Nr 2	9
Kmdr mgr inż. Czesław DYRCZ	
Marynarka wojenna a terroryzm	
DOWODZENIE. KIEROWANIE. ZARZĄDZANIE	
Art. Nr 3	25
Kmdr Włodzimierz DERLACZ	
Bezpieczeństwo przemysłowe jako element systemu ochrony informacji niejawnych	
ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ	
Art. Nr 4	31
Kmdr dr hab. inż. Stanisław KOŁACZYŃSKI	
Kpt. mgr inż. Artur CYWIŃSKI	
„Nie tylko akustyka”	
SZKOLNICTWO WOJSKOWE	
Art. Nr 5	46
Kmdr ppor. dr Piotr MICKIEWICZ	
Szkolnictwo wojskowe według programu rozwoju sił zbrojnych (2003-2008)	
MARYNARKA WOJENNA 1945-1970	
Art. Nr 6	53
Płk w st. spocz. Adolf STACHULA	
Rozwój organizacyjny Marynarki Wojennej 1945-1970	
CEREMONIAŁ I TRADYCJE MORSKIE	
Art. Nr 7	67
Mgr Andrzej NITKA	
Powojenne wizyty zagranicznych okrętów w polskich portach 1953-1989	
WSPOMNIENIA Z MARYNARKI WOJENNEJ	
Art. Nr 8	76
Kmdr w st. spocz. mgr Ryszard MARKIEWICZ	
Ostatni rejs „Iskry”	
RECENZJE I OMÓWIENIA	
Art. Nr 10	83
Kmdr dr Andrzej DRZEWIECKI	
„Generałowie i admirałowie III Rzeczypospolitej”	
INFORMACJE. KOMUNIKATY	
Art. Nr 11	87
Kmdr por. dr Zbigniew WOJCIECHOWSKI	
VI Konferencja Polskiego Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego	

MORKA SZTUKA WOJENNA

Kontradm. w st. spocz. H. PIETRASZKIEWICZ

MYŚL MORSKA W OPINIACH KIEROWNICTWA WOJSKA POLSKIEGO W LATACH 1945-1989

Przed dwoma laty kmdr dr hab. Bogdan Zalewski napisał obszerne, dobrze udokumentowane, opracowanie „Polska morską myśl wojskowa 1918-1989”¹. Zawiera ono dostatecznie szerokie omówienie także tematu mego wystąpienia. Wobec tego, ograniczę się do jednego uzupełnienia i dwóch kwestii, w których mam nieco inne poglądy niż autor.

W literaturze przedmiotu nie ma ustalonego określenia terminu „myśl wojskowa”. Płk prof. dr hab. Lech Wyszczelski zrobił to, przyjmując że: Myśl wojskowa to ogół poglądów na wojnę i jej prawidłowości uwzględniających znajomość praw przebiegu wojen minionych i współczesnych, przewidywań dotyczących charakteru przyszłych wojen, ogólnych zasad ich prowadzenia i sposobów bojowego wykorzystania wojsk². Kmdr Zalewski tę definicję nieco zmodyfikował na: ...myśl wojskowa obejmuje swym zasięgiem wszelkie wytwory myślenia w dziedzinie tworzenia i wykorzystania sił zbrojnych jako instrumentu polityki państwa lub innego podmiotu stosunków międzynarodowych (narodu, sojuszu, koalicji państw) w okresie pokoju, kryzysu oraz wojny³. Poprzestał jednak na tym i nie zdefiniował terminu „morska myśl wojskowa”, naturalnie definicji „myśli morskiej” także brak. W polskim wydaniu encyklopedii „Britannica” (ukazał się dopiero 30 t. OPa) brak nawet hasła „nauka wojenna”. Natomiast w innej encyklopedii mówi się, że nauka wojenna „wypracowuje myśl wojskową, która wiąże się z doktryną wojenną, będącą teoretycznym uogólnieniem dotychczasowego doświadczenia wojennego⁴. Według Lecha Wyszczelskiego myśl wojskowa jest obok nauki wojennej i teorii doktryn wojennych, częścią teorii wojen, a ta częścią piśmiennictwa. Widać stąd, że poglądy na zakres i miejsce omawianych terminów znacznie różnią się między sobą.

Wróćmy jednak na swoje podwórko. Uważam, że myśl morska i wojskowa są otwartymi morzami we wszechoceanie myśli ludzkich. Ich pokrywające się części tworzą morską myśl wojskową. Wspomniane morza wypełnione są mniej lub bardziej rozwiniętymi, o różnej spójności i wadze, pomysłami, poglądami, wnioskami i propozycjami, ich wspólnym mianownikiem jest dążenie, by zapewnić jak najbardziej racjonalne wykorzystanie morza i sił zbrojnych na wszechoceanie w interesie państwa. Myśli powstają, giną lub rozwijają się. Ich logiczne scalenie się tworzy nowe wyspy np. „walka z terroryzmem na morzu”, lub po stadium naukowej weryfikacji, wchłaniane są przez istniejące już wyspy np. „taktykę” w archipelagu „sztuka wojenna”. Myśl nie napędza się sama, żywią ją potrzeby, a przed

wyolbrzymieniem chronią możliwości, chociaż nie zawsze to im się udaje. Stały ruch myśli, ich ścieranie się i wymiana pomiędzy specjalistycznymi morzami, umożliwia i przyspiesza powstawanie niekonwencjonalnych, zaskakujących rozwiązań, pozwala tworzyć i rozwijać nowe dziedziny, umożliwia wykorzystanie słabych stron przeciwnika lub przeniesienie punktu ciężkości działań na inną płaszczyznę. Słownik języka polskiego daje dwa znaczenia hasła „myśl” – 1. to proces poznawczy, myślenie oraz 2. to wynik rozmyślań, skutek myślenia⁵. Obaj, Wyszczelski i Zalewski, przyjmują drugie znaczenie – skutek myślenia. Uważam, że w danym wypadku, sam proces myślenia jest niemniej ważny – wzajemne przyciąganie, łączenie się i weryfikacja myśli z różnych dziedzin, w końcu krystalizacja nowego poglądu, wniosku, planu, koncepcji czy memoriału. Stopień niepokoju, intelekt, wola i wytrwałość pojedynczego, (grupowego) sprawcy są, w większości wypadków, integralną, choć niewidoczną, częścią wyniku myślenia. Sam duch języka, wyrażający się objęciem obu znaczeń jednym słowem „myśl”, przemawia za mną. Stąd byłbym skłonny, wychodząc z nieco zmodyfikowanej definicji myśli wojskowej przyjętej przez kmdr. Zalewskiego, uważać, że morska myśl wojskowa to proces poznawczy oraz wszelkie jego wytwory, dotyczące miejsca i sposobów wyzyskania morza oraz dziedzin z nim związanych dla realizacji lub obrony interesów i zobowiązań państwa w okresie pokoju, kryzysów i wojny. Pojedynczy harcownicy mają tu absolutną swobodę, natomiast określone instytucje pewien zakres obowiązków wedle zajmowanej grzędy. Zatrzymam się tylko na zakresie kierownictwa WP i MW.

Ze sformułowania tematu można wnosić, że wojskowa myśl morska powstaje poza kierownictwem WP i że ono jest tylko od oceny, bez obowiązków sprawcy w tej dziedzinie. Tak być nie może. Doktryna obronna państwa musi być spójna, wykorzystująca cały jego potencjał, w tym siły zbrojne, według najlepszych ich właściwości i zasad ekonomii sił. Mówiąc w największym skrócie, właściwy organ w państwie ustala długofalowe gospodarczo-społeczne cele państwa, następnie, wychodząc z nich oraz rzeczywistych i przewidywanych możliwości i uwarunkowań, ustala sposoby osiągnięcia tych celów przez politykę ekonomiczną, politykę państwa (w tym sojusze, dyplomację, system prawny), w końcu siły zbrojne. To z kolei jest najwyższą wytyczną dla MON przy ustalaniu także kształtu MW. Stąd też uważam, że obligatoryjny obszar morskiej myśli wojskowej kierownictwa WP to rozeznanie w sprawach morza i sił morskich w skali strategicznej i operacyjnej, zapewniające kierownictwu podjęcie w porę niezbędnych decyzji i stworzenie warunków do ich wykonania. Chodzi tu głównie o:

- bieżące i perspektywiczne oceny morza, jako obszaru całego kompleksu interesów państwa, oraz działań niezbrojnych i zbrojnych;
- rozeznanie w możliwościach i sposobach działania MW w okresie pokoju podczas, konfliktów i podczas wojny;
- rozeznanie uwarunkowań i powiązań przy projektowaniu, budowie i zakupach oraz eksploatacji okrętów, lotnictwa morskiego i systemów brzegowych;
- uwzględnianie wymagań międzynarodowego prawa, a także dorobku myśli morskiej przy określaniu miejsca MW w osiąganiu strategicznych celów państwa, wyznaczaniu jej zadań bieżących oraz udziału w misjach;
- uwzględnianie dorobku myśli morskiej przy analizach opracowań, meldunków i propozycji dotyczących polityki morskiej państwa jako całości i MW jako jednego z narzędzi tej polityki, a także reagowanie na nie w porę.

Światła morska myśl wojskowa powinna być narzędziem wspierającym kierownictwo WP przy stosowaniu zasad sztuki wojennej. Centrum musi mieć i przeważnie w omawianym okresie miało, spojrzenie wynikające z interesów całości państwa i, w kolejności, z interesów całości sił zbrojnych. Natomiast dowódcy rodzajów sił zbrojnych, okręgów i rodzajów wojsk mają tendencje z natury rzeczy bardziej partykularne. Zgoda zainteresowanych powinna budować, chociaż nie zawsze tak bywało. Wyższa instancja też może się mylić, chociaż powinna widzieć problem szerzej. Aby nie być gołosłownym, pozwolę sobie przytoczyć cztery przykłady, dwa z nich nie mieszczą się w omawianym okresie:

Pierwszy – gdyby w dwudziestoleciu rozbudowa MW i obrony wybrzeża była traktowana priorytetowo – czego MW nieustannie się domagała – Wybrzeże i tak nie byłoby obronione, a przebieg wojny, ze względu na jeszcze większe niedoinwestowanie wojsk lądowych i lotnictwa, byłby jeszcze gorszy. Drugi – decyzja zbudowania portu w Gdyni, a nie jak pierwotnie planowano w Tczewie. Zbudowanie magistrali węglowej omijającej Gdańsk. Był to największy przynoszący państwu profit ze zrealizowanej myśli morskiej, przejaw zrozumienia roli morza dla państwa i jego obronności. Była to zasługa kilku resortów, głównie jednak Departamentu Spraw Morskich. Trzeci – w 1946 r. minister marszałek Michał Rola-Żymierski wywierał nacisk na Dowództwo Marynarki Wojennej by opracowało strategiczne i organizacyjne podstawy rozwoju MW⁶. Strategia jest domeną Sztabu Generalnego i w danym wypadku była to typowa spychotechnika. Czwarty – decyzja rozbudowy floty i fortyfikacji połowych węzłowych odcinków całego wybrzeża w czasach marszałka Konstantego Rokossowskiego zniweczyła założony przez państwo poziom rozwoju

społeczno-gospodarczego, a i tak nie powstrzymałaby desantu, gdyby ówczesny przeciwnik na to się zdecydował.

Obszar morskiej myśli wojskowej kierownictwa MW to rozeznanie miejsca, możliwości i potrzeb dziedzin związanych z morzem w morskiej polityce państwa i ich związków z MW, znajdujący swój wyraz w poglądach, propozycjach i decyzjach dotyczących współdziałania i wsparcia podmiotów polityki morskiej we wspólnej realizacji interesów państwa na morzu i rejonach przybrzeżnych w czasie pokoju, kryzysów i wojny. Jej elementami są:

- krocząca ocena morza jako obszaru interesów państwa, roli w nich MW oraz niezbędnych sił i środków do wykonywania wynikających stąd zadań;
- śledzenie i analizowanie trendów w eksploatacji bogactw wszechoceanu, współdziałanie w tym zakresie z odpowiednimi instytucjami, przedstawianie swych ocen i propozycji do MON;
- śledzenie osiągnięć i trendów nauki celem poszukiwania jakościowo nowych rozwiązań w kolejnych pokoleniach sił i środków MW oraz modernizacji istniejących.
- popieranie i inicjowanie piśmiennictwa zmierzającego do polepszenia w kręgach nauki i przemysłu zrozumienia istoty MW i uwarunkowań jej możliwości bojowych od rozwoju wymienianych dziedzin;
- przedstawianie do MON opracowań, wniosków i memoriałów dotyczących istotnych spraw polityki morskiej wymagających decyzji, zapewnienia środków, poinformowanie instytucji centralnych, lub uzyskania poparcia współdziałających.

Dla podkreślenia jak ważna jest dobra orientacja w sprawach właściwego wykorzystania morza, pozwolę sobie przytoczyć przykład Antwerpii z 1944 r⁷. Po przekroczeniu Sekwany, dalsze tempo natarcia sprzymierzonych zależało głównie od opanowania Antwerpii. Eisenhower w dyrektywie z 23 sierpnia nakazał niezbyt precyzyjnie – „zabezpieczenie bazy w Antwerpii”. 5 września 11 dywizja pancerna bez trudu ją zajęła, a w niej, dzięki belgijskiemu ruchowi oporu, nieuszkodzony olbrzymi port. Nikt jednak nie pomyślał o tym, że jego wykorzystanie zależało od opanowania obu brzegów Skaldy, czyli wyjścia długości 88 km. Zdobycie tego obszaru było wówczas możliwe bez większego oporu przeciwnika. Nie pomyślał o tym ani dowódca 11 dywizji pancerniej, ani jego przełożony dowódca 30 korpusu gen. Horroks, ani dowódca 21 Grupy Armii marszałek Montgomery, którego w tym czasie bardziej nęciły miraż szybkiego sforsowania Renu. Wykorzystał to przeciwnik, zorganizował obronę ujścia Skaldy i uratował przed zniszczeniem lub niewolą, przeprawiając na północny brzeg dolnej Skaldy 87 000 żołnierzy, 407 dział i ca 5 000 pojazdów

mechanicznych. Dopiero na wyraźne żądanie Eisenhowera, Montgomery 16 października wydał dyrektywę nakazującą zdobycie terenu blokującego wykorzystanie portu. Walki toczyły się do 8 listopada i kosztowały życie 13 000 żołnierzy. Rozminowanie kanału wodnego trwało do 28 listopada. Takie nie uświadomienie sobie w porę wagi całości spraw związanych ze znaczeniem tego portu i jego uruchomieniem, spowodowało opóźnienie o 85 dni wejścia pierwszego konwoju z zaopatrzeniem bojowym, chociaż to właśnie ono decydowało o możliwości użycia wszystkich sił aliantów i tempie ich natarcia w stronę Renu.

Wróćmy jednak do tematu. We wspomnianym opracowaniu kmdr Bogdan Zalewski potraktował lata 1945-1957 jako jeden okres⁸. Jestem skłonny dzielić go na dwa. Pierwszy – 1945-1948, w którym większość stanowisk kierowniczych w WP, w tym i w MW, zajmowali oficerowie przedwojenni. Na początku nie było jeszcze wyraźnie określonego wroga. Sztab Generalny szukał strategicznych rozwiązań skoordynowanymi działaniami całością sił. W DMW widziano jednak tylko potrzebę obrony wybrzeża w linearnym ugrupowaniu. Nie tylko w specjalistycznej prasie było sporo artykułów z dziedziny myśli morskiej i wojskowej. Między innymi, od stycznia 1947 r. ukazywał się wznowiony „Przegląd Morski”. Drugi okres to lata 1949-1956, gdy ministrem obrony był marszałek Konstanty Rokossowski, lata dominacji oficerów radzieckich na kierowniczych stanowiskach w całym WP. Okres rozbudowy za wszelką cenę sił zbrojnych, także marynarki, bez oglądania się na jakość i możliwości ekonomiczne. Dopiero po śmierci Stalina nastąpiło powolne wycofywanie się z wyniszczającej gospodarce militaryzacji państwa i odchodzenie oficerów radzieckich nie tylko z kierowniczych stanowisk. W całym tym okresie był sztywny dyktat centrali i odrzucenie priorytetu rozwoju gospodarczego i społecznego. Już w latach 50. Rozpoczęły się represje, nasiliła się cenzura, między innymi „Przegląd Morski” przemianowano na „Przegląd Marynarki Wojennej” jako kwartalnik do użytku wewnętrznego. Z wymienionych względów uważam, że pod względem kondycji morskiej myśli wojskowej były to dwa odrębne okresy.

Następną kwestią, w której mam odrębne zdanie, jest chwalenie morskiej myśli wojskowej głównie za nowatorstwo oraz utyskiwanie, że nie zawsze była rodzimą⁹. Jest to od wielu lat tendencja prawie powszechna. Widzę w tym przejaw naszego kompleksu niższości w tej dziedzinie. Inni mieli Mahana, Colomba, Castexa – a my kogo? Uważam, że nie jest to powód do frustracji. Nie bez przyczyny przedstawiłem przed chwilą przykład Antwerpii. Ani Anglików, ani Amerykanów nie uchronili od elementarnego błędu ich świetni, rodzimi, morscy teoretycy z przeszłości. Nie wystarczy mieć solidne teoretyczne i historyczne zaplecze. Decyduje umiejętność wykorzystania w porę wiedzy właściwej dla danego

przypadku, niezależnie od jej zaszerzowania, pochodzenia czy autorstwa. Nie ma gotowych recept. Pozwolę sobie zacytować zdanie znakomitego Franciszka Fiszera, błędnie uznawanego powszechnie raczej za facecjonistę – każda doktryna ma rację jedynie w granicach tej sytuacji, która ją genetycznie uwarunkowała. Ale stosowanie jej zasad w zupełnie innych warunkach i okolicznościach prowadzi do katastrofy¹⁰. Myśl nie musi być od fundamentów nowatorska i rodzima, natomiast musi rozwiązywać skutecznie problemy i jeśli to robi dobrze staje się automatycznie naszą i rodzimą, ponieważ została zastosowana, adoptowana przez nas do naszych żywotnych potrzeb, a tym samym udomowiona.

Utyskiwanie, że służący w MW oficerowie radzieccy przynosili „na grunt polski doświadczenia radzieckiej myśli morskiej wyniesionej z działań na Bałtyku w II wojnie światowej”¹¹, jest bezprzedmiotowe, gdyż:

- doświadczenia te były wówczas bliższe naszej morskiej i wojskowej rzeczywistości niż np. z bitwy o Midway;
- trzeba dążyć do uzyskania w porę każdego przydatnego w danej dziedzinie doświadczenia, bez oglądania się na jego pochodzenie.

Nie na przenoszeniu radzieckiej myśli morskiej polegała szkodliwość tych oficerów – znaczna część służących w naszej marynarce w latach 50., miała raczej małe doświadczenie i słabe przygotowanie teoretyczne. Zło leżało w przenoszeniu zasad postępowania, we wpływie na profil etyczny oficera, wyrabianiu jego bezwzględnej dyspozycyjności, wpajaniu przekonania, że dla partii i państwa cel uświęca środki, w zaprawianiu internacjonalizmu nacjonalizmem itd. Z błędnych teorii ogólnych człowiek łatwiej i skuteczniej się wyzwala niż z błędnych paradygmatów etycznych.

MARYNARKA WOJENNA A TERRORYZM ¹

Dzień 11 września 2001 r. – terrorystyczny atak na wybrane obiekty w Stanach Zjednoczonych, porwane 4 samoloty pasażerskie, zniszczone budynki World Trade Center w Nowym Jorku, uszkodzony Pentagon w Waszyngtonie i setki zabitych niewinnych ludzi – zmienił oblicze współczesnego świata, stał się punktem zwrotnym w historii ludzkości i przełomowym momentem dla międzynarodowego bezpieczeństwa.

Ostatnie trzydzieści lat kończącego się XX w. związane były z nasileniem fali przemocy i aktów terrorystycznych, a początek XXI w. uważa się za rozpoczętą „epokę terroryzmu”. Jest to na tyle fakt bezsporny, że nie dyskutuje się nad istotą zjawiska terroryzmu, lecz nad tym, jak daleko można się posunąć, by plagę tę zwalczyć. Nie umniejszając wielkiego niebezpieczeństwa, wiążącego się z terroryzmem, można zadać pytanie: Czy terroryzm stanie się zmorą całego XXI wieku? Natomiast zdecydowanie należy przyznać, iż jest on zmorą początku nowego stulecia.

Z historycznego punktu widzenia terroryzm nie jest nowym zagrożeniem. Wg gen. dyw. prof. dr hab. Bolesława Balcerowicza – „Nowe” zagrożenia nie muszą być tymi, które dopiero się pojawiły. „Stare” – nie oznaczają, że są nieaktualne. Jedne i drugie trzeba koniecznie skonfrontować ze scenariuszem wojen XXI wieku²

Terroryzm – historia i dzień dzisiejszy

Zdefiniowanie pojęcia (zjawiska) oznaczonego słowem terroryzm nie należy do łatwych, a jednocześnie jest proste, gdyż obecnie istnieje ponad 100 definicji. Ta wielość określeń mówi o jego skomplikowanych cechach, które świadczą między innymi o jego zmienności. W niniejszym opracowaniu przytacza się definicję zawartą w „Nowej encyklopedii powszechnej PWN”, jako jedną z najbardziej uniwersalnych i przystępnych.

Terroryzm³(słowo pochodzenia łacińskiego) oznaczające różnie umotywowane ideologiczne, planowane i zorganizowane działania pojedynczych osób lub grup skutkujące naruszeniem

¹ Autor 11 września 2001 r. (wraz z dwoma MW) znajdował się w amerykańskiej bazie lotniczej w Keflaviku na Islandii. W tym czasie trwało ćwiczenie sił zwalczania okrętów podwodnych Keftacex'2001 z udziałem polskiego okrętu podwodnego „Orzeł”. W chwili terrorystycznego ataku na Stany Zjednoczone znajdował się na stanowisku dowodzenia ćwiczeniem.

² B. Balcerowicz, „Stare i nowe zagrożenia”, „Polska Zbrojna”, 2002 r., nr 1, s. 3-4

³ „Nowa encyklopedia powszechna PWN”, Warszawa 1997, t. 6, s. 370

istniejącego porządku prawnego, podjęte w celu wymuszenia od władz państwowych i społeczeństwa określonych zachowań i świadczeń, często naruszające dobra osób postronnych. Działania te są realizowane z całą bezwzględnością, za pomocą różnych środków (naciski psychiczne, przemoc fizyczna, użycie broni i ładunków wybuchowych), w warunkach specjalnie nadanego im rozgłosu i celowo wytworzonego w społeczeństwie lęku. Rozważając znaczenie słowa terroryzm, na podkreślenie zasługują inne pojęcia jakie przyporządkowane są słowom bardzo zbliżonym pod względem źródłosłowu do siebie – terror (akty terroru) i terroryzm. Terror to gwałt i przemoc „silniejszych” organów państwa wobec „słabszych” obywateli, a terroryzm to gwałt i przemoc „słabszych” obywateli wobec „silniejszych” organów państwa. Akty terrorystyczne są uzasadniane różnymi ideami: politycznymi, społecznymi, narodowościowymi i religijnymi, niekiedy niewyraźnymi lub pomieszany (np. zamach na papieża Jana Pawła II w 1981 r.) i mają również przyczynę w psychologicznych anomaliach terrorystów. Sprawcy takich działań bywają zafascynowani reakcjami społeczeństwa na swoje czyny i charakteryzuje ich pewna teatralność; zdesperowani i nieodpowiedzialni szukają w przemocy sposobu rozwiązania własnych problemów⁴.

Historia terroryzmu sięga XI w. n.e. Początki terroryzmu datuje się ok. 1090 r., a związane są z powstaniem w Persji tajnego stowarzyszenia asasynów i z działalnością Hassan Ben Sabbaha (zw. starcem z gór). Członkowie jego sekty, odurzeni haszyszem, musieli zabijać na rozkaz rycerzy krzyżowych. Od tego czasu zarejestrowanych została niezliczona liczba aktów terrorystycznych przeprowadzonych przez rządy (tzw. terroryzm państwowy), pojedyncze osoby lub grupy terrorystyczne. W tabeli 1 zebrano dane dotyczące wybranych współczesnych organizacji terrorystycznych, ich rodzajów i miejsc działalności.

Tabela 1

Wybrane organizacje terrorystyczne i ich miejsce działania

Nazwa organizacji terrorystycznej	Rodzaj nurtu terrorystycznego	Miejsce działania
IRA	Separatystyczno-narodowościowy	Ulster (Irlandia)
ETA		Kraj Basków (Hiszpania)
Czerwone Brygady	Anarchistyczno-lewacki	Włochy
Fracja Czerwonej Armii		Niemcy
Tupamaros	Skrajnie lewicowy ekstremizm	Urugwaj
Rewolucyjna Armia Ludu		Argentyna
Japońska Armia Czerwona		Japonia
Włoska Partia Społeczna i Nowego	Neofaszystowski	Włochy

⁴ Tamże s. 370-371

Ładu		
Palestyńskie ugrupowania polityczni- militarne	Narodowowyzwoleńczy	Palestyna
Front Wyzwolenia Erytrei		Erytrea
Kurdyjska Partia Robotnicza	Marksistowskie	Turcja
Mudżahedini Ludowi	Terroryści irańscy	Iran
Stowarzyszenie Braci Muzułmanów	Fundamentalisci muzułmańscy	Egipt, Algieria
Przetrwanie świata	Chrześcijańscy fundamentalisci	USA
Najwyższa Prawda	Sekta religijna	Japonia
Sendero Luminosa	Grupa terrorystyczna	Peru
Dżihad	Fundamentalizm muzułmański	Kraje Bliskiego Wschodu
Hamas	Fundamentalistyczna organizacja palestyńska	
Hezbollah	Organizacja polityczno- militarna	Liban, Izrael, Kraje Bliskiego Wschodu
Islamska Grupa Zbrojna (GIA – Groupe Islamique Armée)	Organizacja fundamentalistów algierskich	Algieria, Francja
Grupa Islamska (Gamat al. Islamija)	Organizacja fundamentalistów muzułmańskich	Egipt, USA
Al. Qa'ida (kierowana przez Osamę Bin Ladena)	Terrorystyczna międzynarodówka islamskich fundamentalistów	USA, kraje Bliskiego Wschodu, wybrane kraje świata

W tej różnorodności celów działania współcześnie terroryzm nabrał nowego charakteru. Od połowy lat 60. liczba aktów terrorystycznych popełnianych przez pojedyncze osoby, grupy osób i przez rządy (tzw. terroryzm państwowy) zaczęła gwałtownie wzrastać. Mamy tu już do czynienia z terroryzmem współczesnym. Terroryzm współczesny to działalność ekstremistycznych ugrupowań, które za pomocą zabójstw, zagrożeń śmiercią, mordów politycznych, porywania zakładników, uprowadzeń samolotów i innych podobnych środków potępionych przez społeczność międzynarodową usiłują zwrócić uwagę opinii publicznej na wysuwane przez siebie hasła bądź też wymusić na rządach państw określone ustępstwa lub świadczenia na swoją korzyść. Współczesny terroryzm wiąże się także z następującą działalnością i czynami:

- handlem narkotykami;
- handlem żywym towarem;
- handlem bronią i materiałami rozszczepialnymi;
- przejmowaniem i uprowadzaniem samolotów;

- uprowadzaniem innych środków komunikacji (statków, pociągów, autobusów) wraz z pasażerami w charakterze zakładników;
- aktami sabotażu gospodarczego;
- napadami;
- włamaniami;
- żądaniem okupu (w celu pozyskania środków na własną działalność);
- zamachami na życie (zabójstwami), zdrowie lub wolność przedstawicieli władz, znanych osób ze sfer gospodarczych oraz osób podlegających ochronie;
- uprowadzaniem i przetrzymywaniem w charakterze zakładników osób pochodzących z innych państw niż teren działania terrorystów (np. dziennikarzy, duchownych);
- użyciem ładunków wybuchowych, broni automatycznej i rakiet w miejscach publicznych i wywołaniem przez to szczególnego zagrożenia ludzi postronnych;
- skażeniem materiałami radioaktywnymi lub trującymi terenu, obiektu i środków komunikacji pasażerskiej.

Od aktów ściśle terrorystycznych należy odróżnić zwyczajne czyny kryminalne o pewnych znamionach terroryzmu, które coraz częściej nie tylko na świecie, lecz i w naszym kraju mają miejsce. Przykładem niechaj będą takie zdarzenia jak:

- eksplozje ładunków wybuchowych powodowane na tle porachunków między gangami przestępczymi, czy też z motywu zemsty lub w celu zastraszenia urzędników państwowych (prokuratorów, sędziów, celników, itd.), podczas których giną niewinni i przypadkowi ludzie;
- anonimowe telefony o podłożeniu materiałów wybuchowych w obiektach użyteczności publicznej (szpitale, szkoły, urzędy, itd.).

Przykłady współczesnych ataków terrorystycznych mających miejsce w końcu XX wieku przedstawiono w tabeli 2. Obrazują one przede wszystkim działalność terrorystyczną ukierunkowaną przeciwko wojsku, instytucjom państwowym i ludziom.

Tabela 2.

Wybrane ataki terrorystyczne końca XX wieku

Data i miejsce	Opis ataku terrorystycznego	Odpowiedzialny za atak
05.09.1972 r. Monachium (RFN)	Podczas olimpiady teryści organizacji „Czarny Wrzesień” wtargnęli do kwatery sportowców Izraela zabijając dwie osoby i porywając dziewięć jako zakładników. W czasie odbijania zakładników większość terrorystów zginęła, ale zdążyli oni wymordować	Palestyńska organizacja „Czarny Wrzesień”

	zakładników. W odwecie lotnictwo izraelskie zaczęło bombardować obozy uchodźców palestyńskich w Libanie i Syrii	
18.04.1983 r. Bejrut (Liban)	Zamach bombowy na budynek ambasady amerykańskiej. Zginęło 80 osób, 142 osoby odniosły rany	Jihad
25.05.1983 r. San Salvador (Salwador)	Zabójstwo oficera US Navy kmdr. Alberta A. Schaufelberga	Popular Liberation Forces
23.10.1983 r. Bejrut (Liban)	Ciężarówką wypełnioną materiałem wybuchowym wjeżdża na teren koszar amerykańskiej piechoty. W wyniku ataku ginie 241 żołnierzy, rannych zostało 81	Islamska organizacja Hezbollah
20.09.1984 r. Bejrut (Liban)	Samochód-pułapka uderza w jeden z budynków Ambasady USA. Zginęło 16 osób, rany odnosi 96 osób.	
05.04.1986 r. Berlin Zachodni (RFN)	Wybuch w dyskoteci La Belle, do której uczęszczali żołnierze amerykańscy. Rannych zostało ok. 230 osób	Stany Zjednoczone oskarżyły o zorganizowanie tego ataku Libię i w odwecie zbombardowały Trypolis
15.05.1988 r. Chartum (Sudan)	Jednoczesny atak na Hotel Acropole i Sudan Club, w którym ginie 8 osób i 21 odnosi rany	
21.12.1988 r. Eksplozja samolotu pasażerskiego nad szkocką miejscowością Lockerbie	Samolot Boeing 747 amerykańskich linii lotniczych Pan Am lecący z Londynu do Nowego Jorku eksploduje w powietrzu nad Lockerbie w kilkanaście minut po starcie. Zginęła 259 osób – cała załoga i wszyscy pasażerowie oraz 11 mieszkańców	Najprawdopodobniej zamachowcami są dwaj Libijczycy Al.-Amin Chalif Fahima i Abdel Basset Al.-Megrahi.
12.11.1990 r. Japonia	Seria zamachów z użyciem rakiet na bazy amerykańskie w Japonii	Prawdopodobnie dokonane przez IRA
26.02.1993 r. Nowy Jork (USA)	Wybuch bomby umieszczonej w samochodzie zaparkowanym w podziemnym garażu pod World Trade Centre na Manhattanie Ginie 6 osób, a rannych jest ponad tysiąc. Wybuch powoduje zniszczenie kilku podziemnych kondygnacji.	Mocodawcą zamachowców był niewidomy egipski szejik Omar Abdel Rahman.
20.03.1995 r. Tokio (Japonia)	Zamach przy użyciu gazu bojowego na stacji metro – ginie 12 osób, a ok. 5 tys. uległo zatruciu	Sekta religijna Aum Shinro Kyo
19.04.1995 r. Oklahoma City (USA)	Zamachowiec podkłada bombę w samochodzie-pułapce pod budynek federalny. Zginęło 168 osób, w tym 19 dzieci z pobliskiego przedszkola	Obywatel Stanów Zjednoczonych Timothy McVeigh, którego stracono w 2001 r.
13.11.1995 r. Rijad (Arabia Saudyjska)	W pobliżu amerykańskiej bazy wojskowej eksploduje samochód-pułapka. Ginie siedem osób 60 odnosi rany	
25.06.1996 r. Al-Khobar (Arabia Saudyjska)	W międzynarodowej bazie wojskowej w Al-Khobar eksploduje cysterna wypełniona 20 tys. litrów benzyny i 2,5 t materiałów wybuchowych. Ginie 19 żołnierzy amerykańskich, a ponad 380 odnosi rany	
27.07.1996 r.	Podczas Igrzysk Olimpijskich w Atlancie w Parku	

Atlanta (USA)	Stulecia eksploduje bomba. Ginią dwie osoby, a ponad 100 zostaje rannych	
07.07.1998 r. Nairobi (Kenia), Dar es-Saalam (Tanzania)	W dwóch miastach, dwie duże bomby eksplodują przed amerykańskimi ambasadami. Ginią 224 osoby, ponad tysiąc jest rannych	Oskarżonym o zorganizowanie ataku jest Osama bin Laden
12.10.2000 r. Aden (Jemen)	Terrorystyczny atak na manewrujący w porcie amerykański niszczyciel rakietowy USS „Cole”. Ponton wypełniony materiałem wybuchowym uderza w burtę niszczyciela. W wyniku ataku ginie 17 członków załogi, a 38 odnosi rany oraz dwóch zamachowców	Oskarżonym o zorganizowanie ataku jest Osama bin Laden

* Wg danych w Terroryzm we współczesnym świecie, pod red. J. Pawłowskiego, Warszawa 2001, s. 116.

Źródło: Na podstawie Newsweek Polska, wydanie specjalne 2001 r. nr 1, Nowej encyklopedii powszechnej PWN i pracy Terroryzm we współczesnym świecie, Warszawa 2001.

Terroryzm a siły zbrojne

W obecnej sytuacji, wynikłej po 11 września 2001 r., nie ma już wątpliwości, że terroryzm – to zagrożenie mające również charakter militarny. W przeciwstawieniu się temu zjawisku siły zbrojne mają bardzo ważną rolę do spełnienia. Zagrożenie terroryzmem nie jest już dziś tylko zagrożeniem wewnętrznym, przynależnym do rozwiązania przez siły wewnętrzne państwa (policja), jest to zagrożenie zewnętrzne, a tu główne zadanie spełnia armia⁵

Aktywne działania sił zbrojnych w walce z terroryzmem (wg gen. dyw. prof. dr. hab. Bolesława Balcerowicza)⁶ najogólniej sprowadza się do:

- rozpoznania (z możliwymi elementami „monitoringu”);
- przeprowadzenia operacji antyterrorystycznej bądź kontrterrorystycznej;
- kontroli określonych terytoriów (operacji utrzymania pokoju, bądź ... nawet okupacji).

Są to bardzo skomplikowane zadania, do których realizacji wymagane są wyspecjalizowane siły i środki. Potrzebne są tutaj precyzyjne środki prowadzenia rozpoznania, rażenia i siły specjalne zdolne do działań w trudnych warunkach terenowych, klimatycznych oraz w skomplikowanej sytuacji militarnej. Przykładem są obecnie prowadzone działania pod kryptonimem „Enduring Freedom” w Afganistanie.

Obecność Polski w Pakcie Północnoatlantyckim sprawia, iż nasze siły zbrojne muszą być przygotowane do działań, do jakich w dotychczasowej historii nie byliśmy przyzwyczajeni. Dotychczasowe konflikty przełomu XX i XXI wieku łączą następujące wspólne charakterystyczne cechy⁷:

⁵ B. Balcerowicz, Stare i nowe zagrożenia, „Polska Zbrojna”, 2002 r. nr 1, s. 4

⁶ Tamże, s. 4

- koalicyjność jednej ze stron przy wyraźnej obecności lidera, która nie wynika z niedostatku sił, ale z potrzeby uzyskania pełnej legitymacji prawnej i moralnej;
- wielokrotna (i wielostronna) asymetryczność stron, odnosząca się nie tylko do celów, sił, środków i metod, ale również do podstaw cywilizacyjnych, ustrojowych, kulturowych;
- pozaterytorialność, która oznaczała prowadzenie operacji nie tylko poza granicami własnego kraju, ale bardzo odcień daleko, a także poza obszarem sojuszu;
- ekspedycyjność.

Akty terrorystyczne w stosunku do okrętów wojennych

Jednym z najgłośniejszych i najbardziej spektakularnym przykładem przeprowadzenia bezpośredniego ataku terrorystycznego na okręt wojenny jest zaatakowanie 12.10.2000 r. amerykańskiego niszczyciela rakietowego „Cole”⁸. Nie jest to jedyny przykład. Kilka dni po tym zdarzeniu – 23.10.2000 r. Tamilskie Tygrysy Wyzwoliciele Islamskiego Ealamu dokonały ataku na jednostki marynarki wojennej w bazie Trincomalee na Sri Lance, a 07.11.2000 r. załoga izraelskiego kutra patrolowego operującego w rejonie wybrzeża Strefy Gazy została zaatakowana przez łódź wypełnioną materiałem wybuchowym.

12 października 2000 r. w manewrujący w porcie Aden (Jemen) USS „Cole” uderzył wypełniony materiałem wybuchowym pólstywny gumowy ponton. Łódź należała do służb portowych i była wykorzystana do odebrania cum (holu) z niszczyciela. Zamachowcy po przekazaniu cumy wykonali zwrot i skierowali łódź w śródkręcie niszczyciela. Szacuje się, iż na jego pokładzie znajdowało się ok. 400 kg materiału wybuchowego. Na niszczycielu podjęte były nadzwyczajne środki bezpieczeństwa, a załoga znajdowała się na stanowiskach bojowych⁹. W wyniku wybuchu zginęło 17 członków załogi, a 39 zostało rannych¹⁰. W samobójczym ataku zginęło również dwóch sprawców zamachu. Amerykańskie służby

⁷ Tamże, s. 4.

⁸ USS „Cole” („DDG 67”) – niszczyciel rakietowy t. „Arleigh Burke”, zbudowany w stoczni Ingalls Shipbuilding, położenie stępki 28.02.1994 r., wodowanie 10.02.1995 r., wejście do służby 08.06.1996 r.. Podstawowe dane: wyporność pełna – 8422 t, wymiary – 153,3 x 20,4 x 6,3 m, prędkość maksymalna – 32 w, zasięg pływania – 4400 Mm przy 20 w, załoga – 303 (29 oficerów) oraz 38 dodatkowych miejsc dla grupy abordażowej, specjalnej, itp., Uzbrojenie – rakiety t. Tomahawk, Standard SM-2MR, rakietotorpedy ASROC VLA, 2 wyrzutnie rakiet i rakietotorped mogące pomieścić 90 jednostek uzbrojenia w zależności od potrzeb i zadania, 8 pocisków Harpoon, armata 1x127 mm, 2x20 mm Vulcan Phalanx Mk 15, 6x324 mm wyrzutni torped, lądowisko dla śmigłowców LAMPS III SH-60B/F

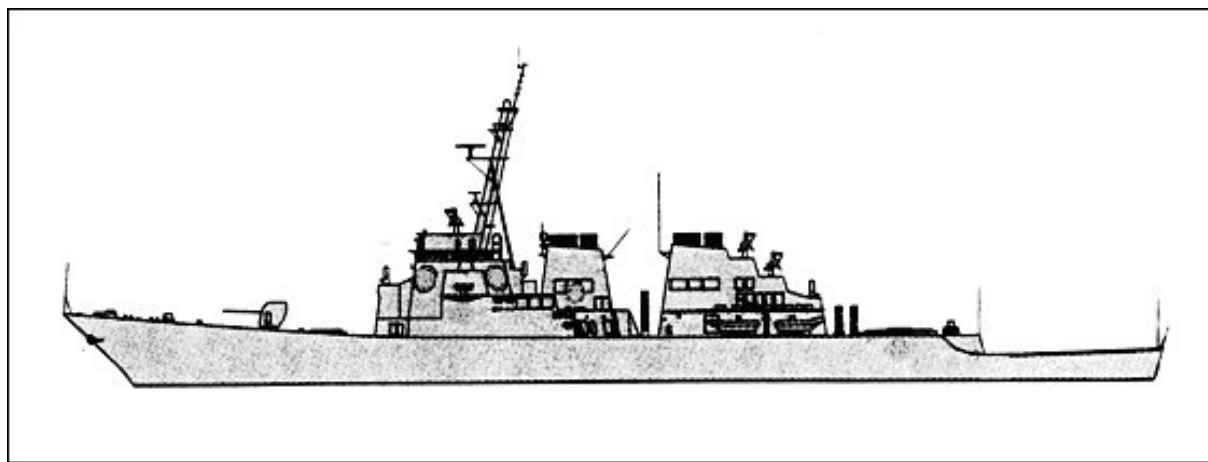
⁹ K. Kubiak, Morskie działania specjalne po roku 1945, Warszawa 2001, s. 233-234

¹⁰ Zamach na niszczyciel „Polska Zbrojna”, Nr 45 (200), 01.11.2000 r., s. 13.

specjalne podejrzewają, że mogli być oni powiązani z „wrogiem nr 1” USA¹¹ czyli saudyjskim milionerem Osamą bin Ladenem, który przebywał w tym czasie w Afganistanie.

Strategiczne znaczenie portu Aden związane jest z jego położeniem. Leży on nad Zatoką Adeńską Morza Arabskiego, tuż u wejścia do cieśniny Bab al-Mandab, otwierającej dostęp do Morza Czerwonego. Marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych korzystała z tego portu od grudnia 1999 r., gdzie okręty operujące w rejonie Morza Czerwonego i Morza Arabskiego, uzupełniały zapasy paliwa. Wejście USS „Cole” było czwartym od maja 2000 r. zawinięciem amerykańskiego okrętu do tego portu.

Fachowa literatura określa ten typ ataku terrorystycznego mianem typu USS „Cole”.



Rys. 1. Umiejscowienie wybuchu na burcie USS „Cole”.

Niszczyciel rakietowy USS „Cole” w wyniku ataku terrorystycznego odniósł poważne straty. W burcie niszczyciela, na skutek wybuchu na wysokości linii wodnej, powstał kilkumetrowy otwór, przez który do wnętrza okrętu dostała się woda. Uszkodzony niszczyciel 29 października odholowano z portu Aden i po zadokowaniu na pokład norweskiego pływającego doku „Blue Marlin” przetransportowano do macierzystej bazy w Norfolk w stanie Virginia gdzie został poddany remontowi.

Wnioski z tego przykrego zdarzenia zostały szybko wyciągnięte przez dowództwo US Navy, a objęły one między innymi następujące dziedziny:

- dokonano zmian organizacyjnych dotyczących zapewnienia bezpiecznego postoju okrętów w portach zagranicznych i własnych;

¹¹ Zamach w Jemenie. Storpedowany niszczyciel, „Polska Zbrojna” 2000 r. nr 43, s. 13

- w największej bazie morskiej US Navy na Oceanie Atlantyckim – Norfolk (Virginia), zbudowano pływającą barierę oddzielającą miejsca postoju okrętów od otwartych wód rzeki Elizabeth;
- zmiany personalne.

23 października 2000 r. cztery samobójcze jednostki obsadzone przez dwuosobowe załogi rekrutujące się z członków organizacji Tamilskie Tygrysy Wyzwoliciele Islamskiego Ealamu przeniknęły do „strefy specjalnej” portu w Trincomalee na Sri Lance, gdzie mieści się baza rządowej marynarki wojennej. Dokonano tego po wschodzie Słońca, gdy czujność obsady posterunków była osłabiona, pod osłoną statku żeglugi lokalnej „Merces Hebdala”. Gdy jednostki samobójcze minęły główki wejściowe, aby odwrócić uwagę posterunków ochronnych, od kierunku morskiego baza została ostrzelana jednocześnie z moździerzy i niekierowanych pocisków raketowych. Umożliwiło to załodze jednej łodzi zaatakowanie i zniszczenie szybkiej jednostki transportowej „Lihiniya” (A 541), cumującej burta w burtę z kutrem artyleryjskim. Ponad 50 członków personelu marynarki zginęło lub odniosło rany. Uszkodzenia odniósł również kuter artyleryjski. Spośród dalszych trzech łodzi dwie zostały zniszczone przez rządowe jednostki patrolowe zaś czwarta, nie mając możliwości skutecznego wykonania ataku, wycofała się w kierunku, przybrzeżnej wsi leżącej na południe od Trincomalee. Siły rządowe szybko otrząsnęły się z zaskoczenia i rozpoczęły działania zaczepne ukierunkowane na przechwycenie i zniszczenie oddziałów rebelianckich, które wsparły atak samobójczy ogniem z kierunku lądowego. W ich trakcie Tamilskie Tygrysy zdołały zestrzelić rządowy śmigłowiec bojowy Mi-24, ale siły bezpieczeństwa mimo tego zniszczyły jedną z wycofujących się grup rebelianckich.

Trzeci, w ciągu krótkiego czasu atak samobójczy miał miejsce 7 listopada 2000 r. Załoga izraelskiego kutra patrolowego operującego u wybrzeży Strefy Gazy wykryła wówczas łódź rybacką zbliżającą się od strony egipskich wód terytorialnych. Kiedy zażądano od sternika łodzi zatrzymania jednostki, z pełną prędkością skierował się on ku izraelskiej jednostce, lecz w odległości około 100 m, od niej doszło do przedwczesnej eksplozji materiału wybuchowego. Odpowiedzialność za próbę zamachu wzięła na siebie islamska organizacja Hamas.

Ocena zagrożenia terroryzmem obiektów morskich państw nato

Istota zagrożenia terrorystycznego w stosunku do obiektów morskich państw NATO jest bardzo różnorodna i nieprzewidywalna. Jednakże możliwe jest określenie

prawdopodobieństwa jego wystąpienia w zakresach od najniższego po najwyższe oraz dokonanie klasyfikacji obiektów zaliczanych do określonego poziomu ryzyka. W tabeli 3 przedstawiono poziomy zagrożenia, ich opis oraz przyporządkowane im obiekty morskie.

Tabela 3.

Poziomy ryzyka zagrożenia terroryzmem obiektów morskich dla państw NATO

Poziom zagrożenia terroryzmem	Opis poziomu zagrożenia	Obiekty morskie zaliczane do poziomu zagrożenia
Niski poziom zagrożenia	Zagrożenie na najniższym poziomie wystąpienia ataku. Atak nie ma miejsca. Ten typ akcji terrorystycznej związany jest z utrzymaniem niepewności, stanu zagrożenia. Nie wyrządzana jest rzeczywista szkoda. Łatwo jest zapobiec wystąpieniu zagrożenia	– rafinerie naftowe przyległe do portów o znaczeniu strategicznym (np. w Rotterdamie); – kontenerowce i masowce; – morskie platformy naftowe; – inne o znaczeniu strategicznym porty i punkty jak np. cieśniny Dover, Gibraltar, Malacca, Lombok i Sunda
Średni poziom zagrożenia	Atak terrorystyczny podobny do przeprowadzonego na USS „Cole”, lecz skierowany przeciwko jednostce cywilnej, takiej jak tankowiec. Ten typ ataku zaliczany jest do łatwych w przeprowadzeniu, szczególnie wtedy kiedy terroryści prowadzą przedłużającą się kampanię	– tory wodne i porty o strategicznym znaczeniu; – Kanał Sueski i Panamski; – cieśnina Hormuz; – tankowce (przeprowadzenie akcji terrorystycznej na tankowiec, typu jak na USS „Cole”, w porcie o strategicznym znaczeniu); – promy morskie i pasażerskie
Wysoki poziom zagrożenia	Atak terrorystyczny zwracający swoim rozmiarem uwagę światowych mediów i niosący za sobą dużą liczbą ofiar lub mający znaczący wpływ na sprawy ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Ten typ ataku może być przeprowadzony jedynie na niewielką liczbę morskich obiektów, a zważywszy na końcowy efekt, wymagany jest wysoki poziom ochrony tych obiektów. Przykładem tego typu ataku terrorystycznego było porwanie statku wycieczkowego „Achillie Lauro” w 1985 r.	– statki wycieczkowe (przeprowadzenie ataku terrorystycznego o scenariuszu jak na USS „Cole” w porcie o znaczeniu strategicznym); – tankowce transportujące płynne produkty naftowe; – statki transportujące odpady nuklearne (radioaktywne); – masowce przewożące chemikalia, produkty rafineryjne, materiały wybuchowe i inne niebezpieczne dla środowiska

Źródło: Na podstawie dokumentu „An Assessment of the Vulnerability of civilian maritime assets of NATO nations to a terrorist attack”, s. 2-4.

Przykłady działalności terrorystycznej na morzu w ostatnich latach, pomijając akty współczesnego piractwa na morzu, to w dużym stopniu między innymi zdarzenia mające lub pośredni związek z państwami NATO:

- zaminowanie Morza Czerwonego w latach osiemdziesiątych;

- porwanie statków wycieczkowych „Achillo Lauro” w 1986 r. i „Aurasya” w 1996 r.;
- atak na niszczyciel rakietowy USS „Cole” w 2000 r.

Świadczą one o tym, iż zagrożenie atakami terrorystycznymi w stosunku do potencjału morskiego państw NATO ciągle istnieje i jest bardzo zróżnicowane oraz nieprzewidywalne co do czasu, miejsca i rozmiaru ataku.

Marynarki wojenne państw NATO w przeciwdziałaniu i zwalczaniu terroryzmu na morzu

Działania marynarek wojennych państw NATO w stosunku do terroryzmu obejmują dwie dziedziny:

- przeciwdziałanie terroryzmowi na morzu, czyli prowadzenie obronnych działań antyterrorystycznych (anti-terrorism);
- zwalczanie terroryzmu na morzu, czyli prowadzenie zaczepnych działań przeciwterrorystycznych (counter-terrorism).

Działania antyterrorystyczne, aby spełniły swoje zadanie, muszą posiadać duży rozmach i w pełni pokrywać swoim zasięgiem prowadzone operacje w portach, na jednostkach pływających, na niechronionych obiektach, na ważnych pod względem strategicznym torach wodnych i punktach kontrolnych. W tym zadaniu niezbędna jest współpraca wszystkich sił – wojskowych, cywilnych i administracji morskiej. Działania militarne (marynarki wojennej) wymagają przyjęcia określonych i zatwierdzonych zasad postępowania (Rules of Engagement – ROE) wydanych w związku z ich prowadzeniem. Prowadząc wspólne działania marynarki wojennej i morskich instytucji cywilnych niezbędnym jest dokonanie rozdziału kompetencji na działania zalecane do realizacji przez wojsko i instytucje cywilne. Zalecane działania antyterrorystyczne przy niskim poziomie występowania zagrożenia atakiem terrorystycznym i braku informacji o ewentualnym zagrożeniu z rozpoznania zawierają:

1. Działania cywilne:

- wprowadzenie, zapewniającą wystarczający poziom odstraszenia, ochronę portów i jednostek pływających;
- szkolenie cywilnych władz i służb portowych w przeciwdziałaniu na wypadek ataku terrorystycznego;
- wyposażenie jednostek cywilnych w zamknięte (blokowane) włazy prowadzące do głównych ciągów statkowych, na mostek, do siłowni, do kabiny radiowej i przedziału maszyny sterowej (duża liczba statków spełnia już te wymagania). Przeprowadzić

weryfikację, i jeśli jest to konieczne, zmodernizować zdalne sterowanie siłownią w takim stopniu, aby było ono przydatne podczas ataku terrorystycznego;

- zmodernizowanie GMDSS (Global Maritime Distress System) dodając alarm na wypadek uprowadzenia/ataku terrorystycznego;
- wyposażenie w zdalnie sterowany układ (punkt) aktywujący alarm GMDSS (szczególnie zalecany na jednostkach o dużym stopniu zagrożenia);
- szkolenie załóg statków handlowych w odpowiednich alarmach i procedurach antyterrorystycznych;
- monitorowanie jednostek handlowych o wysokim stopniu ryzyka zagrożenia (statki wycieczkowe, LNG tankowce i jednostki przewożące odpady nuklearne);
- właściwy dobór załóg jednostek o wysokim stopniu ryzyka zagrożenia ze zwracaniem uwagi na możliwość infiltracji;
- prowadzenie kontroli pod względem bezpieczeństwa pasażerów podczas okrętowania.

2. Działania militarne:

- prowadzenie monitoringu określonych jednostek handlowych na akwenach zagrożonych;
- utrzymanie sił i środków marynarki wojennej i straży granicznej na określonym poziomie wyszkolenia do prowadzenia wstępnych działań antyterrorystycznych;
- utrzymanie specjalnych sił operacyjnych na określonym poziomie wyszkolenia do zwalczania terroryzmu;
- prowadzenie wspólnych ćwiczeń antyterrorystycznych, zgrywających wszystkie siły i środki.

Zalecane działania antyterrorystyczne przy wysokim poziomie zagrożenia atakiem terrorystycznym, wynikającego z posiadanych informacji o zagrożeniu z rozpoznania, posiadanych dowodów lub informacji o działalności terrorystycznej (np. import broni lub personelu) zawierają:

1. Działania cywilne:

- podniesienie stopnia ochrony portów (zwiększenie kontroli i ochrony bram portowych, wystawienie wartowników na nabrzeżach, ochrona przeciwbombowa miejsc cumowania zagrożonych jednostek, patrole na łodziach, eskorta jednostek przez holowniki);

- zwiększenie poziomu samoobrony statków handlowych (zamknięcie wejść do głównych ciągów statkowych, mostka, siłowni i kabiny radiowej oraz przekazanie kluczy oficerom podczas najwyższego stopnia alarmu);
- zwiększenie czujności załogi i poddanie kontrolom załogi oraz personelu portowego;
- wydanie zezwolenia na zacumowanie i przeszukanie jednostek przez siły ochrony (marynarki wojennej i straży granicznej);
- ustanowienie strefy zamkniętej wokół potencjalnych celów ataku (statków pasażerskich, tankowców LNG podczas postoju w porcie);
- zapewnienie i powodowanie, poprzez należne prawne działania, wpuszczanie do portów jedynie tylko tych jednostek, które spełniają minimalne standardy wyposażenia i własnej ochrony antyterrorystycznej.

2. Działania militarne:

- – wzmocnienie prowadzenia obserwacji wszystkimi środkami i zatwierdzenie prowadzenia operacji boardingowych;
- – ustanowienie strefy zamkniętej wokół potencjalnego celu ataku (np. okręt wojenny w porcie);
- – wprowadzenie obowiązku meldowania o ruchu jednostek w celu zapewnienia ochrony;
- – uruchomienie regionalnych centrów monitorowania i kontroli żeglugi przez okręty straży granicznej i marynarki wojennej. Uruchomienie Centrum Żeglugowego NATO (NATO Shipping Centre) w Northwood w Wielkiej Brytanii;
- – podniesienie gotowości sił specjalnych do działania na wezwanie.

Zwalczanie terroryzmu, czyli działania kontrterrorystyczne, mają miejsce przy najwyższym poziomie, którym jest zaistniały atak terrorystyczny lub nieuchronne zagrożenie wystąpienia ataku. Przykładami mogą być porwania tankowców transportujących produkty ropopochodne, LNG tankowców lub statków transportujących ładunki nuklearne, które stają się bronią do dokonania zniszczeń m.in. środowiska naturalnego, strategicznych portów, obiektów o dużym znaczeniu militarnym takich jak np. lotniskowce. Do innych potencjalnych celów należą statki i promy pasażerskie.

Możliwa reakcja na przeprowadzony atak lub na nieuchronne terrorystyczne ataki to następujące działania:

1. Działania cywilne:

- natychmiastowe wprowadzenie zaplanowanych przedsięwzięć na zaatakowanych jednostkach. Zarządzenie alarmu i zaalarmowanie całej załogi. Po ogłoszeniu alarmu jednostka powinna zastopować lub być manewrowana przez załogę – głównie przez oficerów z siłowni i pomieszczenia maszynki sterowej. Siłownia powinna zostać zastopowana z punktu zdalnego sterowania, a jednostka zakotwiczona. Niezależnie od działań związanych z wysłaniem poprzez system GMDSS alarmu uprowadzenia/terrorystycznego, każdy członek załogi wykorzystując własne telefony komórkowe powinien wykonywać telefony alarmowe;
- wprowadzenie zaplanowanych przedsięwzięć przez odpowiednie władze cywilne i wojskowe;
- egzekwowanie specjalnego prawa i ROE dla sił specjalnych podejmujących prowadzenie kontroli.

2. Działania militarne:

- utworzenie specjalnych sił operacyjnych (Special Operations Forces) i podjęcie prowadzenia kontroli;
- eskortowanie jednostek o dużym ryzyku zagrożenia;
- wzmocnienie prowadzenia obserwacji i operacji boardingowych w strategicznie ważnych punktach i na podejściach do portów.

Wytyczne przedstawione poniżej powinny być egzekwowane przez siły marynarki wojennej w doskonaleniu i przygotowywaniu do prowadzenia akcji anti- i kontrterrorystycznych:

- doskonalenie operacyjnych służb dyżurnych w kierowaniu początkową fazą działań reagowania kryzysowego – do czasu rozwinięcia sztabu kryzysowego;
- udział sił i środków marynarki wojennej w akcjach ratowniczych;
- doskonalenie organizacji dowodzenia wszystkich szczebli w umiejętnościach planowania i kierowania;
- utrzymanie określonych sił i środków marynarki wojennej na odpowiednim poziomie wyszkolenia do prowadzeniu działań anti- i kontrterrorystycznych;
- zapewnienie właściwego stanu sanitarno-epidemiologicznego i skuteczne zabezpieczenie przeciwepidemiczne i epizootyczne.

* * *

W podsumowaniu przedstawiono wnioski mające ogólny charakter odniesienia do sił zbrojnych i marynarki wojennej, będącej ich składową.

1. Przeciwdziałanie terroryzmowi jest jednym z najbardziej złożonych i wieloaspektowych wyzwań, przed którymi stanęły współczesne państwa świata oraz Pakt Północnoatlantycki.
2. Doświadczenia państw prowadzących walkę z terroryzmem wskazują, że wypracowanie skutecznych sposobów przeciwdziałania temu zjawisku, a jednocześnie poszanowanie i respektowanie obowiązującego prawa, wymaga głębokiego współdziałania wszystkich służb, agend i instytucji państwowych oraz wszechstronnej, międzynarodowej wymiany informacji, w tym również operacyjnej, stworzenia opartego na wzajemnym zaufaniu modelu współpracy obywateli ze służbami policyjnymi oraz służb policyjnych ze środkami masowej komunikacji.
3. Działalność terrorystyczna na morzu w ostatnich latach (pomijając akty współczesnego piractwa na morzu) to między innymi zdarzenia mające bezpośredni lub pośredni związek z państwami NATO – świadczą o tym, iż zagrożenie atakami terrorystycznymi w stosunku do potencjału morskiego państw NATO ciągle istnieje, jest bardzo zróżnicowane i nieprzewidywalne.
4. Aktywne działania sił zbrojnych w walce z terroryzmem to bardzo skomplikowane zadania, które do realizacji wymagają wyspecjalizowanych sił i środków. Obecność Polski w Pakcie Północnoatlantyckim sprawia, iż nasze siły zbrojne, a w ich strukturze i Marynarka Wojenna RP, muszą być przygotowane do działań, z jakimi w dotychczasowej naszej historii nie mieliśmy do czynienia.
5. Marynarka Wojenna RP powinna utrzymywać niezbędne siły i środki do prowadzenia na określonym poziomie wyszkolenia, walki z terroryzmem na morzu.

BIBLIOGRAFIA

1. An Assessment of the Vulnerability of civilian maritime assets of NATO nations to a terrorist attack – raport SACLANT HQ, z 07.12.2001 r.
2. Balcerowicz B., Stare i nowe zagrożenia, „Polska Zbrojna”, 2002 nr 1, s. 3-4.
3. Kowalska J., Od Bejrutu do World Trade Center, „Newsweek Polska”, Wydanie specjalne 2001 nr 1, s.13-14.
4. Kubiak K., Morskie działania specjalne po roku 1945, Warszawa 2001; tenże, Koncepcja przeciwdziałania terroryzmowi na wybrzeżu i w polskich obszarach morskich siłami marynarki wojennej we współdziałaniu z innymi rodzajami sił

zbrojnych oraz siłami układu pozamilitarnego, maszynopis; tenże, Samobójcy w technologii stealth, maszynopis.

5. Terroryzm we współczesnym świecie, pod red. Pawłowskiego J., Warszawa 2001.
6. Zamach na niszczyciel - „Polska Zbrojna”, 2000 nr 45, s. 13.
7. Zamach w Jemenie. Storpedowany niszczyciel, „Polska Zbrojna”, 2000 nr 43, s. 13.

**BEZPIECZEŃSTWO PRZEMYSŁOWE
JAKO ELEMENT SYSTEMU OCHRONY INFORMACJI NIEJAWNYCH**

W Polsce obowiązuje dziś większość standardów NATO w zakresie ochrony informacji niejawnych. Są to niestosowane do 1999 r. nowe procedury ochrony informacji niejawnych. Kwestie te uregulowała uchwalona przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej 22 stycznia 1999 r. ustawa o ochronie informacji niejawnych, którą ogłoszono w Dzienniku Ustaw nr 11/99 pod pozycją 99.

Nowa ustawa wraz z pakietem aktów wykonawczych wprowadza do prawa polskiego większość standardów NATO z zakresu ochrony informacji niejawnych. Jej dyspozycje oraz wydane na tej podstawie rozporządzenia wprowadzają liczne, jakościowo nowe i nieznane dotąd w naszym kraju procedury ochrony informacji niejawnych. W myśl ustawy za ochronę informacji niejawnych odpowiada kierownik jednostki organizacyjnej, w której takie informacje są wytwarzane, przetwarzane lub przekazywane. Kierownicy tych jednostek mają również obowiązek stosowania środków ochrony fizycznej w celu uniemożliwienia osobom nieuprawnionym dostępu do nich.

Przedsiębiorca, jednostka naukowa lub badawczo-rozwojowa, ubiegający się o zawarcie umowy lub wykonujący umowę, z której wykonaniem łączy się dostęp do informacji stanowiących tajemnicę państwową, mają obowiązek ochrony tych informacji (art. 65.1).

W kolejnym punkcie stwierdza się, iż w przypadku, gdy z wykonaniem umowy lub zadania łączy się dostęp do informacji niejawnych stanowiących tajemnicę państwową, przedsiębiorca, jednostka naukowa lub badawczo-rozwojowa są zobowiązani uzyskać świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego. Obowiązek uzyskania takiego świadectwa istnieje bez względu na to, kiedy umowa została zawarta lub zadanie powierzone, a także wtedy, gdy umowa międzynarodowa, na podstawie której udzielane są informacje niejawne, tego wymaga. Aby uzyskać świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego należy spełnić szereg norm wynikających z cytowanej na wstępie ustawy, a zamykających się w sferze tzw. bezpieczeństwa przemysłowego, które jest istotną sferą bezpieczeństwa obok bezpieczeństwa osobowego.

W naszym systemie bezpieczeństwa przemysłowego bardzo ważną rolę do spełnienia – obok służb ochrony państwa (AWS, WSI) – mają szefowie, dyrektorzy oraz inne osoby

funkcyjne, odpowiedzialne za bezpieczeństwo w swoich przedsiębiorstwach, placówkach naukowych oraz badawczo-rozwojowych. W Siłach Zbrojnych RP są to dowódcy oraz osoby funkcyjne, które są odpowiedzialne za sprawy ochrony informacji w jednostkach (instytucjach) wojskowych, jak również w zakładach i instytucjach wykonujących produkcję i usługi na rzecz sił zbrojnych.

Zgodnie z ustawą każdy przedsiębiorca, jednostka naukowa lub badawczo rozwojowa ubiegająca się o wykonanie umowy lub wykonująca umowę dotyczącą realizacji zadań opłacanych w całości lub części ze środków publicznych (w rozumieniu ustawy o zamówieniach publicznych) związana z dostępem do informacji stanowiących informację państwową, a więc o klauzuli TAJNE i ŚCIŚLE TAJNE, musi uzyskać świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego.

Wydanie lub odmowę wydania takiego świadectwa poprzedza procedura sprawdzieniowa przeprowadzana przez służbę ochrony państwa, tj: ABW i WSI.

Podmiotami bezpieczeństwa przemysłowego są:

- jednostki, które zlecają umowę z dostępem do informacji niejawnych lub też nadzorują wykonywanie zadań na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa, związanych z dostępem do takich informacji (jednostka zamawiająca lub nadzorująca);
- przedsiębiorca, jednostka naukowa lub badawczo-rozwojowa ubiegająca się o wykonanie takiej umowy lub zobowiązania do wykonania zadań (jednostka wykonująca).

Jednostkami zamawiającymi lub nadzorującymi są między innymi Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej i ich jednostki organizacyjne, natomiast jednostkami wykonującymi są przedsiębiorcy, jednostki naukowe i badawczo-rozwojowe.

Regulacje dotyczące bezpieczeństwa przemysłowego stosuje się również do podmiotów uczestniczących w wykonaniu umowy związanej z dostępem do tajemnicy państwowej, niezależnie od tego, w jakich stosunkach prawnych pozostają z przedsiębiorcą, jednostką naukową lub badawczo-rozwojową. Dotyczy to zatem wszystkich podwykonawców, podwykonawców tych spółek – córek lub wydzielonych organizacyjnie podmiotów zależnych.

W przypadku procedur bezpieczeństwa przemysłowego NATO, zastosowanie znajdują zarówno przepisy narodowe (krajowe) jak również reguły ustalone w dokumentach NATO.

Punktem wyjścia dla ich opracowania są umowy między stronami Traktatu Północnoatlantyckiego o ochronie informacji, których sygnatariuszem jest Polska.

Obie strony umowy, której wykonanie związane jest z dostępem do informacji niejawnych, tj. zarówno jednostka zlecająca, jak i przedsiębiorstwo, muszą – każda w swoim zakresie – przedsięwziąć wszelkie działania, przewidziane w ustawie i aktach wykonawczych, w celu zapewnienia ochrony takim informacjom.

Należy tu zaznaczyć, że w rozumieniu ustawy, Wojskowe Służby Informacyjne realizują postępowania sprawdzające i wydają świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego jedynie przedsiębiorcom i jednostkom naukowym oraz badawczo-rozwojowym (bez względu na podległość), które wykonują lub ubiegają się o wykonanie umowy związanej z dostępem do informacji stanowiących tajemnicę państwową ze względu na obronność państwa i potrzeby sił zbrojnych. Zatem w takich przypadkach, kierownik jednostki organizacyjnej wykonującej lub ubiegającej się o realizację wymienionej umowy, powinien wystąpić ze stosownym wnioskiem do Wojskowych Służb Informacyjnych. W pozostałych przypadkach właściwym adresatem wniosku jest Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Ponieważ świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego dotyczy tylko jednej umowy, wniosek powinien zawierać również, uwiarygodnione przez stronę ogłaszającą przetarg, jednoznaczne określenie charakteru umowy tzn. określać przedmiot umowy oraz klauzulę informacji niejawnych, do której dostęp związany jest z jej wykonaniem. Przesłanie do właściwej służby ochrony państwa pisemnego wniosku wraz z prawidłowo wypełnionym kwestionariuszem bezpieczeństwa przemysłowego pozwala uruchomić procedury w celu wydania świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego.

Procedury sprawdzające muszą wyczerpać wszystkie dyspozycje zawarte w art. 67 ust. 2 i 3 ustawy. Jednocześnie kwestionariusz bezpieczeństwa przemysłowego określa zakres danych, które mają być w nim ujęte, a które podlegają sprawdzeniu. Podanie informacji ogólnych i niejednoznacznych może spowodować konieczność przeprowadzenia przez służbę ochrony państwa wielu dodatkowych ustaleń. Służba ochrony państwa może zwracać się do podmiotu ubiegającego się o świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego o uzupełnienie danych w kwestionariuszu. Dodatkowe ustalenia będą wydłużały niepotrzebnie czas postępowania sprawdzającego. We wspólnym interesie podmiotu ubiegającego się o świadectwo, jednostki zamawiającej lub zlecającej, a także służby ochrony państwa, leży doprowadzenie do sytuacji, w której postępowanie sprawdzające można przeprowadzić sprawnie i szybko. Wzór kwestionariusza opublikowany jest w Rozporządzeniu Rady

Ministrów z dnia 9 lutego 1999 r. w sprawie wzorów kwestionariusza bezpieczeństwa przemysłowego, świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego i odmowy wydania świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego - Dziennik Ustaw nr 18/99 p. 157.

W ramach prowadzonego postępowania sprawdzającego ustala się:

- czy wszystkie osoby związane z wykonywaniem umowy i dostępem do informacji stanowiących tajemnicę państwową oraz zapewnieniem jej realizacji posiadają ważne poświadczenia bezpieczeństwa;
- funkcjonowanie systemu ochrony informacji niejawnych przedsiębiorstwa ubiegającego się o wydanie świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego.

Tej części sprawdzeniu podlega pion ochrony informacji niejawnych, kancelaria tajna, system ochrony fizycznej, itp.;

- strukturę i pochodzenie kapitału przedsiębiorcy, struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa, jego władz (zarządu, rady nadzorczej), a także sytuację finansową, w tym również zadłużenia, wiarygodności, źródła pochodzenia środków pozostających w dyspozycji przedsiębiorstwa;
- wyniki rocznych bilansów ekonomicznych za okres ostatnich dwóch lat rozliczeniowych oraz transakcje dotyczące obrotu wyrobami specjalnymi z firmami zagranicznymi lub z udziałem „zagranicznym”.

Jeżeli wynik postępowania sprawdzającego jest pozytywny, wówczas służba ochrony państwa przeprowadzająca postępowanie wydaje przedsiębiorcy świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego, potwierdzające jego zdolność do zapewnienia ochrony informacji niejawnych przed nieuprawnionym ujawnieniem. Świadectwo to musi zawierać dokładne określenie umowy związanej z dostępem do informacji niejawnych, jak również określać klauzulę tajności tych informacji. Ważność świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego upływa z chwilą zakończenia realizacji umowy.

W treści podpisanej umowy, związanej z dostępem do informacji stanowiących tajemnicę państwową, musi być zawarta „instrukcja bezpieczeństwa przemysłowego” określająca nie tylko wymagania dotyczące ochrony informacji niejawnych, które zostaną przekazane wykonawcy umowy, ale także skutki i zakres odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nieprawidłowego wykonania obowiązków wynikających z ustawy oraz „instrukcji bezpieczeństwa przemysłowego”.

Z treści „instrukcji bezpieczeństwa przemysłowego” winny wynikać zadania dla jednostki zamawiającej, a szczególnie wyznaczenia osoby, która w jej imieniu będzie odpowiedzialna

za nadzorowanie, kontrolę oraz szkolenie i doradztwo w zakresie wykonywania przez przedsiębiorcę obowiązku ochrony przekazywanych mu informacji niejawnych. Jeżeli w związku z wykonywaniem umowy zostaną wytworzone przez przedsiębiorcę informacje niejawne, o przyznaniu odpowiedniej klauzuli decyduje wspomniana wyżej osoba. Zastosowanie wobec jednostki wykonującej przepisów ustawy powoduje, iż ma ona w pierwszej kolejności obowiązek powołania pełnomocnika do spraw ochrony informacji niejawnych, stworzenia pionu ochrony, zorganizowania kancelarii tajnej, stosowania środków ochrony fizycznej oraz powołania administratora systemu i inspektora bezpieczeństwa teleinformatycznego, jeżeli wykorzystuje lub zamierza wykorzystywać systemy i sieci teleinformatyczne do wytwarzania, przetwarzania, przechowywania lub przeklasyfikowania informacji niejawnych.

W ramach procedury dotyczącej przygotowania umowy związanej z dostępem do informacji stanowiących tajemnicę państwową należy:

- przeprowadzić konsultacje przedstawiciela zleceniodawcy z pełnomocnikiem kierownika jednostki organizacyjnej ds. ochrony informacji niejawnych
- w kwestii określenia szczególnych warunków zamówienia;
- wyznaczyć osobę odpowiedzialną ze strony zleceniodawcy nadzorowanie, kontrolę, szkolenie i doradztwo w zakresie wykonywania przez zleceniobiorcę obowiązku ochrony przekazanych mu informacji niejawnych;
- sporządzić projekt umowy, której część stanowić będzie „instrukcja bezpieczeństwa przemysłowego” określający szczegółowe wymagania dotyczące ochrony informacji niejawnych, które zostaną przekazane zleceniobiorcy oraz skutki i zakres odpowiedzialności stron umowy z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z ustawy i nieprzestrzegania wymagań określonych w instrukcji bezpieczeństwa przemysłowego;
- podjąć działania zmierzające do uzyskania przez zleceniobiorcę świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego;
- zorganizować kancelarię tajną, zgodnie z zasadami określonymi w Zarządzeniu nr 49/MON ministra Obrony Narodowej z 7 sierpnia 2002 r. w sprawie szczególnych zasad organizacji kancelarii tajnych, stosowania środków ochrony fizycznej oraz obiegu informacji niejawnych.

W sposób mniej skomplikowany opracowuje się procedury udostępniania zleceniobiorcy informacji, których treść stanowi tajemnica służbowa. W ramach tej procedury:

- zleceniodawca konsultuje z pełnomocnikiem kierownika jednostki organizacyjnej ds. ochrony informacji niejawnych specyfikację szczególnych warunków zamówienia;
- jednostka nadzorująca wykonanie zadania wyznacza osobę odpowiedzialną za nadzorowanie, kontrolę, szkolenie i doradztwo w zakresie wykonywania przez zleceniobiorcę obowiązku ochrony przekazanych im informacji niejawnych;
- strony sporządzają projekt umowy, której część może stanowić „instrukcja bezpieczeństwa przemysłowego”;
- określone są wymagania dotyczące ochrony informacji niejawnych, stanowiące tajemnicę służbową, które zostaną przekazane zleceniobiorcy w związku
- z wykonywaniem umowy, odpowiednio do ich ilości, klauzuli tajności, liczby osób mających do nich dostęp;
- ustala się zakres odpowiedzialności stron umowy z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z ustawy i nieprzestrzegania wymagań określonych w „instrukcji bezpieczeństwa przemysłowego”;
- zleceniobiorca przedstawia zleceniodawcy poświadczenia bezpieczeństwa prawników biorących udział w realizacji umowy. Jeżeli takowych nie posiadają zleceniobiorca składa na ręce zleceniodawcy wnioski o przeprowadzenie postępowań sprawdzających w stosunku do tych osób;
- zleceniobiorca winien posiadać kancelarię tajną, zorganizowaną zgodnie z zasadami określonymi w Zarządzeniu nr 49/MON ministra Obrony Narodowej z 7 sierpnia 2002 r. w sprawie szczególnych zasad organizacji kancelarii tajnych, stosowania środków ochrony fizycznej oraz obiegu informacji niejawnych.

W ramach przygotowanej, kolejnej nowelizacji ustawy o ochronie informacji niejawnych proponuje się, aby świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego było wydawane nie na realizację konkretnej umowy, lecz na kilka lat, tak jak w państwach NATO.

ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ
Kmdr dr hab. inż. Stanisław KOŁACZYŃSKI
Kpt. mgr inż. Artur CYWIŃSKI

NIE TYLKO AKUSTYKA

Współczesny teatr działań wojennych na morzu to nie tylko zagrożenie z powietrza, morza, czy lądu, ale to także poważne zagrożenie spod wody. Niemożliwe jest rozpatrywanie bezpieczeństwa żeglugi okrętów w dobie rozwoju techniki uzbrojenia podwodnego. Zagrożenie stanowią okręty podwodne, podwodne aparaty pływające, miny, nurkowie itp. Zagadnieniem lokalizacji obiektów pod powierzchnią wody zajmuje się hydroakustyka.

Szeroko stosowane metody penetracji i badania środowiska morskiego, głównie akustyczne nie rozwiązują wszystkich problemów zwłaszcza aplikacyjnych. Okręt penetrujący określony obszar sam narażony jest na niebezpieczeństwo kryjące się pod wodą. Gwałtowny od lat 70. rozwój techniki laserowej stwarza nowe możliwości do jej wykorzystania również na morzu a zwłaszcza do skutecznego poszukiwania i lokalizacji obiektów podwodnych znajdujących się na niewielkich, rzędu kilkudziesięciu metrów głębokościach. Ogromną zaletą promieniowania laserowego jest jego możliwość przenikania przez granice ośrodków o różnej gęstości. Pozwala to na penetrację środowiska wodnego z powietrza, tzn. laserem umieszczonym na burcie okrętu, nad linią wodną lub na pokładzie samolotu.

Metody optoelektroniczne umożliwiają precyzyjne badania dna morskiego, toni wodnej i powierzchni morza, a także pozwalają lokalizować obiekty małogabarytowe i wielkogabarytowe w toni morskiej do głębokości zależnej od parametrów wody jak również samego obiektu podwodnego.

Wszystkie współcześnie działające systemy, wykorzystujące laser jako czynnik penetrujący środowisko wodne w poszukiwaniu obiektów podwodnych, mogą posiadać również inne przeznaczenie. Znane są już systemy laserowe do pomiarów głębokości akwenów wodnych, do odwzorowania dna, dzięki którym uzyskuje się dane do tworzenia podwodnych map terenu, jak również służące do wykrywania obiektów podwodnych. Niektóre z nich, choć wyszły z fazy prób wciąż są modernizowane, ulepszane i wyposażane w programy obróbki danych i ich archiwizacji. Do najważniejszych obecnie pracujących zaliczyć można systemy, których podstawowe dane przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1.

Parametry laserowych systemów pomiarów batymetrycznych i poszukiwania obiektów podwodnych.

Parametr	Larsen 500	SHOALS	Hawk-Eye	LADS MK II
Kraj pochodzenia	Kanada	USA	Szwecja (Optech, Saab)	Australia
Nosiciel	samolot	helikopter	helikopter	samolot
Prędkość nominalna [m/s]	67	zmienna	52	90
Wysokość operacyjna [m]	500	200–800 śred.200	50 - 800	500
Częstotliwość sondowania (generacji impulsów) [Hz]	25	200	200	900
Rozmiar siatki [m]	30	3	1-10	2-5
Szerokość sondowanego pasa [m]	270	Maks. 85% wys.	Maks. 85% wys.	240
Zakres głębokości [m]	2-40	1-50	1-50	0,5-70
Dokładność pomiaru głębokości [m]	±5	±0,3(1)	±3	--
Dokładność pozycjonowania [m]	±5	±4(1)	±3	--

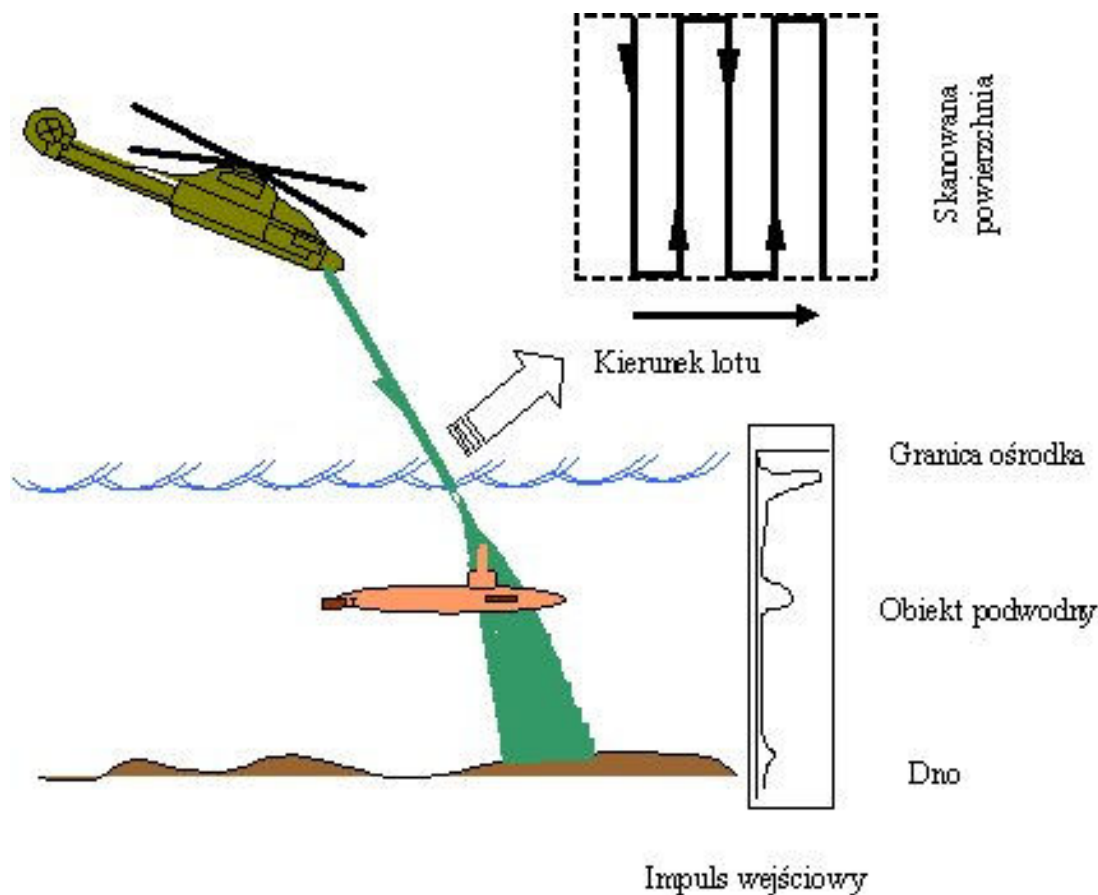
System Hawk-Eye

Hawk-Eye to laserowy system pomiarowy, który został utworzony wspólnie przez Saab Instruments, Optech oraz Departament Hydrografii Sił Zbrojnych Szwecji do celów hydrograficznych i ZOP. Hawk-Eye czy w sobie najnowszą technologię laserową opracowywaną przez Optech połączony z systemem zwierciadeł skanujących wytwarzanych przez Saab Instruments.

Zwierciadło stabilizowane jest żyroskopowo przy użyciu inercyjnego układu odniesienia, podczas gdy cały układ podwieszony jest zwykle pod spodem lub z boku helikoptera. Jednoosobowy panel sterowniczy znajduje się wewnątrz helikoptera wraz z kamerą TV i monitorem, dzięki którym tworzy się rzeczywisty obraz skanowanego obszaru.

Sondowanie z helikoptera prowadzi się z wysokości około 300 m i można je wykonywać na dwa sposoby:

- pierwszy – to skanowanie powierzchniowe – polegająca na emisji wiązki $\lambda = 532 \text{ nm}$ z częstotliwością 200 Hz , która pada na zwierciadło skanujące liniowo z częstotliwością około 10 Hz . Skanowanie do przodu realizowane jest przez ruch helikoptera w przód z prędkością około 50 m/s (10 linii co 5 m , 20 impulsów w linii) – rys.1.



Rys. 1. Skanowanie powierzchniowe obszaru przez Hawk Eye.

- drugi to wykorzystanie węższej wiązki i wówczas dla uzyskania większej spójności obrazu, helikopter pracuje w trybie lotu wiszącego. Wiązka laserowa jest transmitowana pod kątem 20° , tworząc szeroki na 250 m obraz badanego obszaru. Obszar ten jest skanowany z częstotliwością $f = (0,1 \text{ } 10) \text{ Hz}$. Przy $f = 0,1 \text{ Hz}$ obszar w jednym pasie jest skanowany z przesunięciem co 10 cm . Wysyłane impulsy laserowe tworzące wiązkę, zbiegają się na powierzchni wody na obszarze 1 m^2 , tworząc lejkowaty kształt, który jest wynikiem załamania wiata.

Głębokość w danym miejscu wyznacza się mierząc różnicę między czasem powrotu wiązki odbitej od dna, a czasem powrotu wiązki odbitej od powierzchni wody. Maksymalny zasięg pomiarów głębokości uzyskiwany przez system Hawk-Eye zależy przede wszystkim od przejrzystości wody i np. dla Bałtyku wynosi 20 m dla wód przybrzeżnych i 30 m dla wód

otwartych. Praca systemu Hawk-Eye uzależniona jest równie od stanu morza, a efektywne jego wykorzystanie (dopuszczalne granice błędów dokładności) do stanu morza 3. Precyzja bada wykonywanych przez ten system zależy ponadto od dokładności danych nawigacyjnych pochodzących z GPS.

Dane pochodzące z sondowania za pomocą Hawk-Eye są zapisywane przez odpowiedni system, który jest zdolny zarejestrować 3 godziny bada, co tworzy w sumie 5 GB danych. Po przekształceniu tych danych z wartości analogowych na numeryczne, można uzyskać wyjątkowo dokładne mapy i modele trójwymiarowe.

Obecnie zainteresowana tym projektem jest Szwecja, która zamówia już dwa systemy Hawk-Eye dla potrzeb swojej armii, gdy system można używać również z pokładu okrętu do wykrywania okrętów podwodnych.

Systemy Larsen 500 i SHOALS

Larsen 500 to umieszczony na samolocie DC-3 kanadyjski system laserowy, którego całe wyposażenie oryginalnie wyprodukowane przez Optech Systems wykorzystuje zielono-niebieską wiązkę laserową transmitowaną z wysokości średniej 500 m.

Część promieniowania laserowego padająca na powierzchnię morza jest odbijana z powrotem do czułego odbiornika, podczas, gdy reszta przechodzi do dna oceanu i wraca również do odbiornika. Czas między włączeniem lasera a pierwszym i drugim odbiciem przeliczany jest do określenia głębokości morza.

W udoskonalonym przez Optech systemie II generacji podczerwony impuls, który nie przechodzi przez wodę, stosuje się do lokalizowania powierzchni wody, a impuls niebiesko-zielony do penetracji dna.

Próby z prototypem Larsen 500 pozwalały określić głębokość morza z dokładnością do 2 m; będzie on pierwszym hydrograficznym systemem operacyjnym stosowanym do wykreślania map (wykresów). Kolejnym zadaniem systemu Larsen 500 jest wykonywanie pomiarów w kanadyjskich wodach arktycznych i Oceanie Spokojnym.

Metody użycia systemu udowadniają, że jest on skuteczny w wodach przybrzeżnych i płytkich, gdzie zdobywanie danych tradycyjnie (fotometrem) jest o wiele bardziej czasochłonne i pracochłonne niż badanie z powietrza. Ten fakt zwrócił uwagę Korpusu Inżynierów armii amerykańskiej (USACE), który zawarł umowę z Optech o udoskonaleniu SHOALS (Scanning Hydrographic Operational Airborne Lidar Survey).

Studia bazujące na Larsen 500 wskazują, że SHOALS może poważnie zmniejszyć koszty poprzez krótki czas eksploatacji – 150 godzin rocznie przeznaczonych do badań prowadzonych ze średniej wielkości śmigłowca bądź samolotu bez żadnych większych modyfikacji.

Wyniki otrzymywane przez Larsen i SHOALS są ograniczane przez klarowność wody. Próby wykazały, że w relatywnie czystych wodach przybrzeżnych pomiary mogą być dokonywane do 50 m. Głębokość ta jest zmniejszana do 30 m, choć głębsza penetracja może być zwiększona o 30%, gdy dokonuje się pomiarów w nocy.

Zjawiska pogodowe takie jak mgła, deszcz, migotanie powierzchni wody pod wpływem światła słonecznego, działają niekorzystnie na skuteczne wykorzystanie systemów, tak samo jak obszary dna o dużym zamuleniu, jak i porośnięte morską roślinnością.

Niemniej jednak, USACE ma za zadanie gromadzić dane nawigacyjne dotyczące portów i obszarów żeglugi śródlądowej, podczas gdy SHOALS jest widziany jako efektywna metoda ulepszenia konwencjonalnych badań.

Aby osiągnąć wysoki stopień dokładności SHOALS ma zdolność do współdziałania z GPS-em. Pilot ma możliwość sterowania zgodnie z wytyczonym szlakiem oraz otrzymania cyfrowej mapy całego badanego obszaru.

Choć zainteresowanie armii amerykańskiej jest duże (część systemu ALARM zostało wchłonięte przez SHOALS), to również osiągnięcia Skandynawii przybrały namacalną formę w postaci wspomnianego już Hawk - Eye Lidar system, który Optech rozwinął wraz z Saab. Rezultat prób przeprowadzonych przez marynarkę amerykańską pomoże określić efektywność systemu Larsen dla ZOP i obrony przeciwminowej (MCM). Jednakże zrozumiałe jest, że zagrożenie wojną podwodną popchnie floty do kolejnych działań badawczo-wdrożeniowych. Efektywność laserowych systemów na odpowiednio płytkich wodach, mogłaby posłużyć do wykrywania min w trudnych przybrzeżnych obszarach i prawdopodobnie już niedługo będzie można spotkać się z powietrznymi platformami ZOP wyposażonymi w Larsen. Podczas gdy systemy laserowe są raczej niezależne od warunków środowiska, istnieje szansa, że Larsen może podnieść jakość (zmniejszyć zależność od warunków pogodowych) obecnie używanych sonarów, boji sondujących, radarów i innych czujników przeznaczonych do wykrywania obiektów podwodnych.

System LADS

Wielofunkcyjny LADS został wynaleziony w Australijskim Departamencie Obrony dla Królewskiej Marynarki Wojennej (RAN). Termin LADS jest akronimem od angielskiego określenia: Laser Airborne Depth Sounder. Projekt LADS oparty jest na badaniach prowadzonych w latach 1975-1985. W 200 lat po tym jak Cooke, Flinders i inni badacze półkuli południowej podjęli próbę sporządzenia mapy australijskiej linii brzegowej, prawie połowa szelfu kontynentalnego, czyli około milion kilometrów kwadratowych okazała się być niekompletna, a czasem nawet w ogóle niepoznana. LADS powstał, aby przyspieszyć poznanie tych rejonów oraz pomóc w sporządzeniu dokładnych map.

Od 1993 r system LADS, oznaczony symbolem MkI, dostarcza ważnych danych do Australijskiego Biura Hydrograficznego, gdyż daje on bardzo dokładny cyfrowy obraz dna oraz dane pozycyjne wód przybrzeżnych do 50 metrów w głąb. Wstąpił on do służby operacyjnej jako efekt znacznego rozwoju technologicznego dokonanego przez przemysł obronny Australii. LADS MkI wykorzystywany jest do pracy z samolotu Fokker F27 i dokonał pomiarów ponad 13 000 Mm² (44500 km²) niebezpiecznych nawigacyjnie, płytkich obszarów wewnątrz strefy przybrzeżnej Australii.

Dane z LADS rutynowo są umieszczane na zgodnych ze standardami Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO) morskich mapach nawigacyjnych. W rzeczywistości ponad 50% danych uzyskiwanych rocznie przez Służbę Hydrograficzną RAN jest gromadzona za pomocą LADS MkI.

W 1995 r firma Vision Systems, która jest właścicielem LADS rozpoczęła przedsięwzięcie, które miało na celu udoskonalenie technologii LADS. Projekt ten znany jest jako LADS MkII. Ten nowy system wprowadzony został do służby w roku 1998.

Największym ulepszeniem technologii LADS MkII jest udoskonalony laser pompowany diodą laserową, co umożliwia zwiększenie częstotliwości powtarzania impulsów. System LADS MkII jest znacznie ulepszony w stosunku do MkI w związku z ogólnym postępem technologicznym, programem badawczym i rozwojowym firmy LADS Corporation oraz nabytym 5-letnim doświadczeniem z MkI. Dane techniczne obu systemów LADS przedstawiono w tabeli 2.

Zasada działania systemu opiera się na pomiarach różnicy w czasie pomiędzy impulsem zwrotnym promienia laserowego odbitego od powierzchni wody i odbitego od dna. W tym celu stosuje się dwa niezależne promienie laserowe, uzyskane ze źródła typu Nd:YAG. Pierwszy z nich o długości fali 1064 nm i szerokiej wiązce, służy do określenia odległości przetwornika lasera od powierzchni morza. Jest to więc istotna informacja dla

nosiciela systemu mówiąca o wysokości lotu. Szeroka wiązka w tym przypadku ma za zadanie uśrednienie ewentualnych lokalnych efektów sfalowanej powierzchni. Drugi promień o podwojonej częstotliwości (532 nm) pozwala na wyznaczenie głębokości – odbicia od dna.

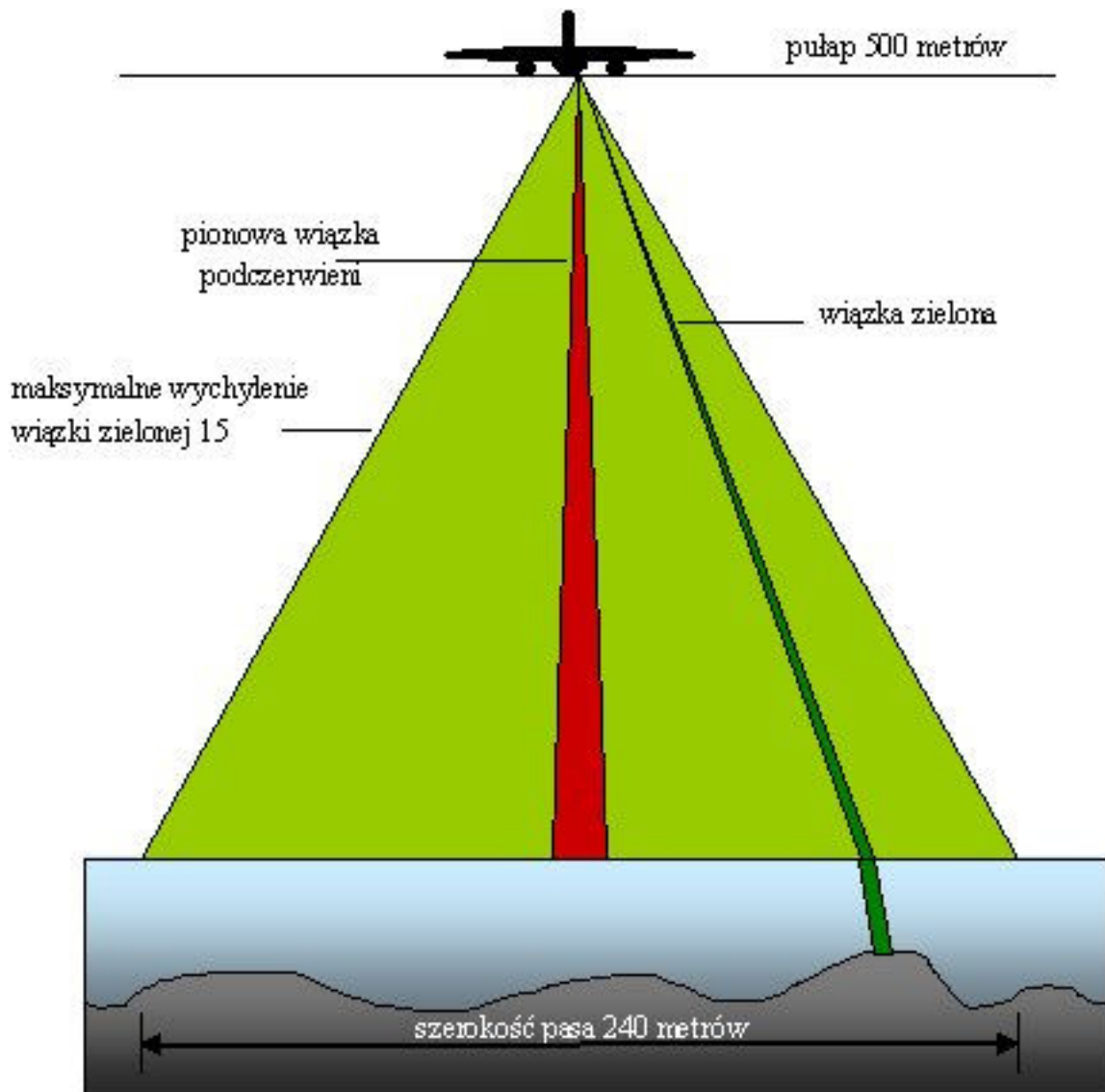
Tabela 2.

Podstawowe dane techniczne systemów LADS.

	LADS MK I	LADS MK II
Platforma	samolot	samolot
Typ samolotu	Fokker F27-500	Dash 8-202
Zasięg samolotu [km]	1800	3700
Prędkość maksymalna [m/s]	115	-
Prędkość nominalna [m/s]	75	90
Wysokość operacyjna [m]	500	350-500
Rodzaj lasera	Nd:YAG	Nd:YAG
Długość fali (podczerwień) [nm]	1064	1064
Długość fali (zielony) [nm]	532	532
Dostrajanie	automatyczne	automatyczne
Częstotliwość sondowania [Hz]	168	900
Szerokość sondowanego pasa na wysokości 50 m [m]	240	240
Zdolność operacyjna	całodobowa	8 godzin
Wydajność [km ² /godz.]	54	65
Dokładność sondowania [m]	15	--
Ilość sondowań na km ²	10000	--
Ilość sondowań na godzinę	550 000	3 240 000
Gęstość sondowania wiązki	10 m x 10 m	5x5,4x4,3x3,2x2
Zakres głębokości [m]	2-50	0,5-70
Prędkość wykonywania pomiarów [m ² /s]	18000	21 600
Dokładność pomiaru głębokości [m]	±5(1)	---
System pozycjonowania	GPS	WADGPS,GPS, GLONASS/GPS
Ekipa obsługująca system	2 osoby	1 osoba

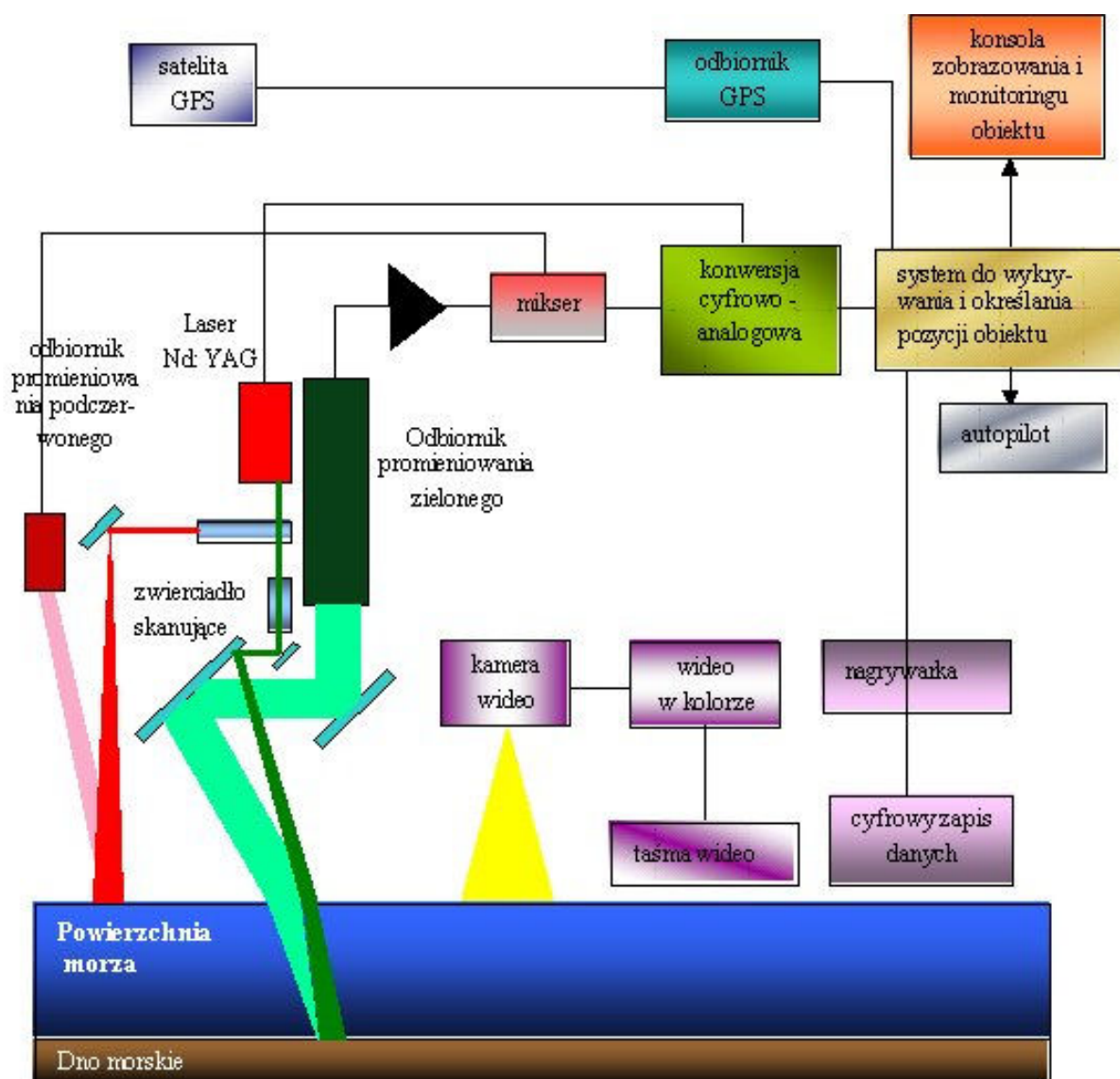
System skanujący liniowo z częstotliwością 18 Hz zabezpiecza skanowanie sondowanego pasa w poprzek, tzn. od lewej do prawej strony. Skanowanie do przodu, tzn. zgodnie z kierunkiem na wyznaczonym torze lotu, uzyskuje się dzięki przemieszczeniu samolotu do przodu ze stałą prędkością nad powierzchnią morza wynoszącą 175 węzłów (około 90 m/s). W standardowej konfiguracji wiązki są rozłożone co 5 m w poprzek 240 m pasa. LADS MkII normalnie pracuje z przesunięciem pasów co 200 m, daje to więc 40 m zazębienie sąsiednich pasów. Wiązka laserowa ma na powierzchni morza średnicę 3 m i jest bezpieczna na tym poziomie dla nieuzbrojonego oka.

Schemat sposobu sondowania przez system oraz schemat funkcjonalny systemu przedstawiono na rys. 2 i 3.



Rys. 2. Schemat działania systemu LADS MkII

Wzorzec sondowania może być ustawiony tak, aby rozmieszczenie wiązek wynosiło 5 m x 5 m, 4 m x 4 m, 3 m x 3 m lub 2 m x 2 m, z równoczesną redukcją szerokości pasa oraz zwiększeniem częstotliwości skanowania z 18 Hz do 36 Hz. Daje to dodatkową możliwość przejścia całego obszaru z 4 metrowym odstępem między wiązkami oraz 150-metrowym przesunięciem pasów lub kontroli najgroźniejszych płyczn z 3 lub 2-metrowym skokiem wiązki, aby zapewnić większą gęstość sondowań.



Rys. 3. Schemat funkcjonalny systemu LADS

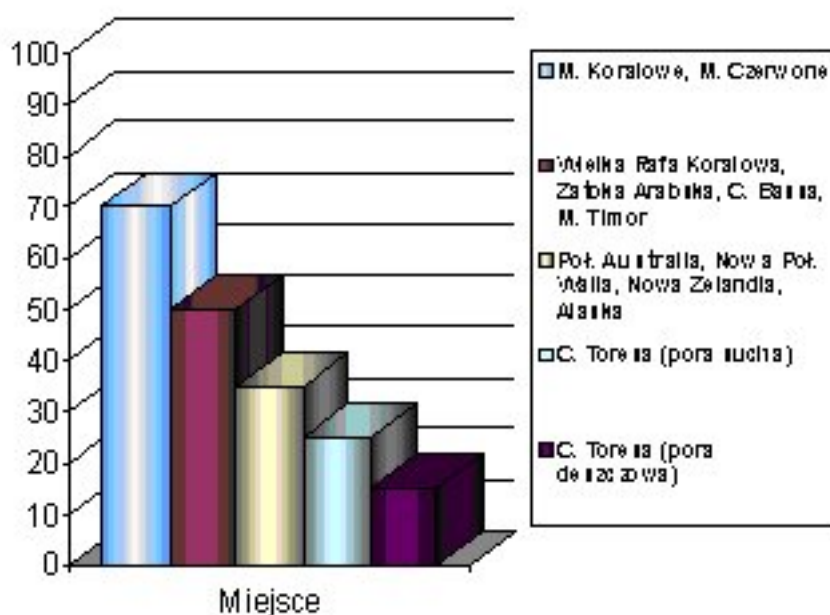
MkII został utworzony przez LADS Corporation, aby przeprowadzać na całym świecie oparte na kontrakcie pomiary głębokości. System umożliwi szybkie i tanie badanie stosunkowo czystych wód przybrzeżnych. Jest najbardziej efektywny w przypadku rozległych, płytkich i niebezpiecznych akwenów, ale również ma duże zalety w przypadku odległych, niedostępnych obszarów. Jest idealny do pilnych pomiarów.

Uzyskane dane są odpowiednie dla potrzeb map nawigacyjnych, zarządzania strefą przybrzeżną, badań naukowych oraz eksploracji dna morskiego. Dane są również przydatne do innych celów: np. pomiary LADS były wykorzystywane do określenia linii niskiej wody w nieprzystępnych, niegościnnych obszarach w celu wyznaczenia punktów podstawowych morza terytorialnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej zgodnie, z wymogiem UNCLOS 82.

Oprócz szerokiej gamy możliwości wykonywania pomiarów dla potrzeb hydrograficznych system posiada również inne funkcje. Możliwe jest jego wykorzystanie do celów militarnych tj. do określania dokładnego położenia obiektów podwodnych w zakresach przejrzystości wody. Dokładane parametry systemu oraz metoda poszukiwania dla tych funkcji nie jest jednak dokładnie znana.

Warunki organizowania pomiarów

Problem braku przejrzystości. Na maksymalne głębokości osiąmane przez LADS MkII główny wpływ ma przejrzystość wody. Typowa maksymalna głębokość dochodzi do 70 m nad obszarami nienaruszonej rafy koralowej (np. Morze Koralowe, Morze Czerwone), do 50 m nad obszarami czystych wód przybrzeżnych (np. Wielka Rafa Koralowa, Zatoka Arabska, Cieśnina Bassa, Morze Timor) oraz do 35 m nad obszarami mniej przejrzystych wód przybrzeżnych (np. Południowa Australia, Nowa Południowa Walia, Nowa Zelandia, Alaska). W obszarach umiarkowanie mętnych wód można osiągać głębokość od 15 m do 25 m (np. Cieśnina Torres, pora sucha), a w przypadku wód bardzo mętnych od 0 m do 15 m (np. Cieśnina Torres, pora deszczowa).



Rys. 4. Skuteczne zasięgi działania systemu

Na podstawie przedstawionych graficznie na rys. 4 wyników widać jednoznacznie, że położenie geograficzne analizowanego obszaru ma decydujący wpływ na zasięg przenikania promieniowania laserowego w głąb toni wodnej. Ogranicza to w efekcie możliwość

przewodzenia pomiarów batymetrycznych i zmniejsza zasięg wykrycia wszelkich obiektów podwodnych.

Na obszarach głębszych miejsc, gdzie system LADS nie zanotował odbicia od dna jest przydzielana tzw. „głębokość bez dna” (no bottom at - NBA). Dla przykładu serii pomiarów w określonym akwenu przydzielona zostaje funkcja „NBA 45 m” oznacza to, że system LADS nie wykrył żadnej bariery i żadnego obiektu podwodnego do głębokości 45 m. Głębokość taka jest dokładnie oceniana przez automatyczne zapisanie parametrów pracy systemu oraz analizę właściwości wody wzdłuż linii dokonywanych pomiarów.

Możliwość przeprowadzania pomiarów przez LADS MkII na ogromnych obszarach wymogła powstanie nowej filozofii obsługi badań. Prędkość oraz zasięg samolotów pozwala zwielokrotnić liczbę pomiarów, które są w stanie jednocześnie pokryć ponad 1000 Mm wybrzeża. Oto kilka ze strategii wymyślonych w celu optymalnej eksploatacji LADS MkII:

- planowanie pomiarów;
- rozmieszczenie sprzętu i personelu;
- zabezpieczenie logistyczne;
- zbieranie danych;
- przetwarzanie danych;
- zarządzanie badaniami;
- wydruk i prezentacja wyników;
- sprawozdanie z pomiarów;
- przegrupowanie.

Planowanie pomiarów wymaga wyboru odpowiedniego miejsca obsługi systemu, który znajdowałby się możliwie najbliżej rejonu badań. Podyktowane jest to koniecznością zminimalizowania czasu przelotu w zadany rejon oraz maksymalizowaniem czasu wykonywania pomiarów. Na przykład tranzyt o długości 250 Mm w każdą stronę pozwala na 5,5 do 6 godzin pomiarów podczas każdego lotu, z kolei przelot 500 Mm w każdą stronę pozwala na 3,5 do 4 godzin pomiarów. Dla wyznaczonego obszaru badań tworzone są grupy podobszarów, aby jak najefektywniej pokryć badany teren. W celu umożliwienia oszacowania najodpowiedniejszego okresu do przeprowadzenia badań systemem, musi być również brany pod uwagę wpływ pogody oraz zmętnienia wody. Faza planowania pomiarów często wymaga rekonesansu rozpatrywanego terenu, aby uzyskać jak najświeższe informacje. Dodatkowo powinny być brane pod uwagę, jako alternatywne zadania inne potrzebne pomiary danego

obszaru. Mogą być one przeprowadzone jednocześnie z głównymi pomiarami w przypadku ekstremalnych warunków atmosferycznych nad terenem podstawowym.

Rozmieszczenie sprzętu i personelu. Lotniczy system Mk, system naziemny oraz cały personel można przetransportować do miejsca obsługi w rejonie najbliższym położonym od przeprowadzanych pomiarów LADS MkII. Samolot jest w stanie przewieźć do 15 osób oraz 900 kg sprzętu podczas lotu do bazy terenowej. Dodatkowe mniej ważne wyposażenie może być przetransportowane przy użyciu komercyjnych frachtów lotniczych.

Zabezpieczenie logistyczne. Pełne zabezpieczenie logistyczne jest zapewniane podczas całego transportu, włączając utrzymanie systemu LADS i samolotu oraz administrację i zarządzanie wszystkimi działaniami w terenie.

Zbieranie danych. System LADS może tygodniowo odbyć 5 planowanych lotów o czasie trwania 8 godzin każdy, lecz ta liczba może się wahać zależnie od potrzeb konkretnych pomiarów. Loty LADS są najczęściej wykonywane w godzinach popołudniowych lub wieczorem, aby umożliwić osiągnięcie maksymalnych głębokości, promienie słoneczne padające pod dużym kątem zmniejszają granice głębokości o ok. 15%. Obsługę powietrzną systemu zapewniają dwaj piloci oraz pojedynczy operator części lotniczej systemu, jednakże mogą być również zabrani dodatkowy operator, obserwatorzy lub personel szkolony. Podczas każdego lotu badawczego oprócz wykonywanego zadania przeprowadzana również jest kontrola nawigacyjna oraz pomiar głębokości. Zbieranie danych jest wysoce zautomatyzowane i funkcja operatora części lotniczej systemu sprowadza się głównie do monitorowania stanu systemu, jakości danych, wybierania z zaplanowanej listy kolejnych zadań oraz komunikacja z pilotami. W czasie każdego lotu uwzględniane są również alternatywne trasy pomiarów. Podczas ich wykonywania trasa lotu jest precyzyjnie kontrolowana przez autopilota, a zadaniem pilotów jest głównie monitorowanie lotu, kontrola bezpieczeństwa, przeprowadzanie samolotu między kolejnymi celami oraz komunikacja z operatorami i personelem naziemnym.

Przetwarzanie danych rozpoczyna się natychmiast po zakończeniu lotu, bez żadnej interwencji operatora. Dane automatycznie kopiowane są do systemu naziemnego, określana jest głębokość każdego sondowania lasera (dane główne) oraz wybierany podzbiór najbardziej znaczących głębokości (dane dodatkowe). Następnie operatorzy części lotniczej systemu LADS zatwierdzają drugorzędne sondowania poprzez oglądanie danych podstawowych oraz czystej postaci fali za pomocą interaktywnych narzędzi. Czysta postać fali lasera każdego sondowania oraz sondowań sąsiednich może zostać wyświetlona i jest to

jedyna rozstrzygająca metoda zatwierdzania sondowań. Czasami jest potrzebna analiza wyników późniejszych lotów z użyciem zredukowanego rozłożenia wiązek, aby poprawnie określić najmniejszą głębokość. Jeżeli istnieje taka potrzeba, do danych dodawane są komentarze (poprawki). Wszystkie operacje wykonywane ręcznie są automatycznie rejestrowane przez system i dostępne do wglądu. Otrzymane dane dla potrzeb hydrografii są porównywane z wymaganiami IHO i zatwierdzane.

Zarządzanie badaniami odbywa się w miejscu aktualnego bazowania systemu przez dowódcę grupy. Przetwarzanie danych odbywa się nieustannie i pozostaje na bieżąco z gromadzeniem danych. Zarząd badań jest wspomagany przez pełny zestaw raportów części naziemnej systemu. Poza tym proces przetwarzania danych jest sprawdzany przez dokładny plan kontroli jakości, który zawiera standardowe postacie wszystkich działań oraz listy kontrolnej. Jeżeli jest taka potrzeba, na miejscu robione są mapy sondowań oraz elektroniczne zobrazowanie danych wykonywane przy użyciu oprogramowania

Wydruk i prezentacja wyników. Na zakończenie pomiarów mogą być wykonane wydruki sondowań w dowolnej skali; w praktyce obszary generalne są pokazane w skali 1:25 000, a obszary najbardziej interesujące w skali 1:10 000 lub 1:5000. Cyfrowe dane są zapisywane w formacie ASCII umożliwiającym ich importowanie do innego oprogramowania. Czyste postaci fali lasera są zapisywane w ustalonym formacie binarnym.

Sprawozdanie z pomiarów. Dokładny raport z pomiarów jest opracowywany w formacie podobnym do tego jaki używany jest przez biura hydrograficzne do tworzenia morskich map nawigacyjnych. Raport zawiera listę znaczących mielizn oraz rekomendowane czynności. Liście płycizn towarzyszy wydruk danych dotyczących każdej mielizny (przetworzonych, podstawowych i surowych), aby wspomóc proces ich weryfikacji.

Przegrupowanie. Po zakończeniu pomiarów w danym obszarze, cały sprzęt oraz personel LADS zostanie przegrupowany samolotem do kolejnego miejsca. Mała grupa personelu oraz zapasowy system naziemny mogą pozostać na miejscu, aby zakończyć analizę danych i z miejsca uzyskać wyniki pracy systemu.

LADS Survey jest ogólnosiwiatowym, kontraktowym serwisem badawczym wykorzystującym system LADS MkII. Umożliwia natychmiastowe uzyskanie zgodnych ze standardami IHO cyfrowych danych. Serwis w ramach kontraktu daje dostęp technologii LADS MkII bez potrzeby kupowania i obsługi całego systemu.

Osiągnięcia swoje system LADS MkII zawdzięcza wieloletnim próbom oraz ogromnym nakładom finansowym. Obecna postać systemu i jego możliwości to również efekt bogatych

doświadczeń z pracy na pierwszej wersji tego urządzenia (MkI). Te właśnie próby pozwoliły na wyeliminowanie wielu błędów oraz zweryfikowanie założeń teoretycznych, które okazały się być niewłaściwe w konfrontacji z rzeczywistością, a zwłaszcza warunkami morskimi.

*

Wprowadzanie wszystkich przedstawionych powyżej systemów laserowych poprzedzone było w każdym przypadku wieloletnimi badaniami i doświadczeniami. Większość z nich wychodzi z faz eksperymentalnych, a inne są jeszcze w ich trakcie. Pracować one mogą tylko w określonych rejonach, a ich zdolność wykrywania wynika głównie z charakterystyk obiektów podwodnych, jak również z własności optycznych środowiska wodnego.

Chociaż czułość układów detekcyjnych jest bardzo duża, nie wystarcza to do precyzyjnego określenia parametrów obserwowanych obiektów. Winę za to ponosi zmienność czynników takich jak: głębokość wody, temperatura, prądy, pływy, zasolenie, inne, które zmieniają się w ciągu doby.

Dodatkowym problemem są zakłócenia sygnału przez wraki i inne przeszkody na dnie morza. W konsekwencji żaden pojedynczy czujnik nie jest wiarygodny w wykrywaniu okrętów podwodnych ani min. Każde nowe osiągnięcie w tej dziedzinie cieszy się dużym zainteresowaniem.

Współczesne, laserowe systemy poszukiwania obiektów podwodnych mają pewne zalety, dające im przewagę nad systemami hydroakustycznymi, zaliczyć do nich należy:

- prędkość wykonywania pomiarów;
- wykonywanie towarzyszących sondowaniu pomiarów topograficznych (np. tachimetria wydm, brzegów itp.);
- niewielki czas mobilizacji sprzętu;
- wysoka mobilność;
- wykonywanie pomiarów na akwenach trudno dostępnych dla statków (rozlewiska, bagna, strefa brzegowa, strefy skomplikowanych kanałów, itp.);
- brak kontaktu urządzenia pomiarowego z ośrodkiem, w którym dokonywany jest pomiar;
- możliwość szybkiego przemieszczania się jednostki i dokonywanie poszukiwań w krótkim czasie nawet w znacznie oddalonych sektorach wodnych
- krótki czas podejścia i odejścia z sektora poszukiwań przy jednoczesnym bardzo szybkim wykonywaniu pomiarów na dość znacznym obszarze.

Zaprezentowane powyżej systemy działające w różnych rejonach świata oraz uzyskiwane przez nie wyniki wykazują, że systemy laserowe stanowią alternatywę dla systemów hydroakustycznych, zwłaszcza te montowane na samolocie umożliwiające poszukiwanie obiektów w rejonach trudno dostępnych i niebezpiecznych dla okrętów (prądy morskie, wąskie przejścia itp.). Istnieje zatem obiektywna potrzeba utworzenia podstaw i przeprowadzenia badań pozwalających określić możliwości wykorzystania lasera do poszukiwania obiektów podwodnych w południowej części Bałtyku oraz określenie jakie czynniki będą miały decydujący wpływ na skuteczność tego poszukiwania i określania położenia obiektów podwodnych. Badania takie są już prowadzone.

Bibliografia:

1. Whitman E. C., Laser Airborne Bathymetry – Lifting the Littoral, “Sea Technology”, sierpień 1996
2. Walters B., Lidar – Suitable for ASW?, “Navy International”, czerwiec 1992
3. Sinclair M., Australians get on board with New Laser Airborne Depth Sounder, “Sea Technology”, czerwiec 1998.

**SZKOLNICTWO WOJSKOWE WEDŁUG
PROGRAMU ROZWOJU SIŁ ZBROJNYCH (2003-2008)**

Jednym z integralnych, a przez niektórych uznanych za najważniejszych (ze względu na przewidywaną znaczną redukcję etatów¹²) elementów programu modernizacji sił zbrojnych na lata 2003-2008 stał się plan przekształceń sfery szkolnictwa wojskowego. Od przeszło dekady podlega ona znacznym i nie zawsze konsekwentnym przeobrażeniom. Stwierdzić jednak należy, że reforma szkolnictwa wojskowego w latach 1993-2001 zbyt dużo uwagi poświęcała zagadnieniu ekonomicznemu. Wręcz została ona naznaczona swoistym grzechem pierworodnym, za który uznać należy prymat rachunku ekonomicznego nad celami dydaktycznymi i wychowawczymi. To racjonalne, z ekonomicznego punktu widzenia, założenie zmniejszenia obciążenia budżetu MON, wraz z prostym poszukiwaniem oszczędności, miało jednak ogromny i w dodatku negatywny wpływ na cały proces kształcenia. W trakcie kolejnych reform systemu kształcenia „zagubiono” kilka niezwykle istotnych elementów kształcenia, które moim zdaniem stanowiły fundament procesu rozwoju kadry dowódczej¹³.

Zgodnie z założeniami Ministerstwa Obrony „Program Rozwoju Sił Zbrojnych na lata 2003-2008” ma na celu przygotowanie polskiej armii do funkcjonowania w zmniejszonych strukturach oraz przygotowanie do zwalczania nowych zagrożeń bezpieczeństwa. Za takowe uznano organizacje nieformalne, związki wyznaniowe, sekty religijne i organizacje wirtualne. Przeciwdziałanie tym zagrożeniom wymaga prowadzenia tak zwanych działań połączonych sił zbrojnych, wykorzystywania nowych form walki, a nade wszystko zmiany charakteru sił zbrojnych¹⁴. Budowa, jak to określono „armii obronnej z silnym komponentem ekspedycyjnym”, wymusza wręcz wprowadzenie szeregu zmian. Niestety obecnie uwzględnia się jedynie dwa aspekty, za jakie uznaje się powszechnie zwiększenie mobilności związków

¹² Wiceminister ON Janusz Zemke jednoznacznie stwierdza, że 70% zwolnionych w tym okresie oficerów będzie wywodzić się ze sfery szkolnictwa wojskowego

¹³ Makowski, P. Mickiewicz, Restrukturyzacja szkolnictwa wojskowego, „Myśl Wojskowa” nr 5 z 2001, s. 141-152

¹⁴ E. Pietrzyk, Leopardy na początek XXI wieku, „Raport”, 2001 nr 8; tenże, Od obaw do nadziei, „Wojska Lądowe”, 2001, nr 9, Sprostac wyzwaniom, „Przegląd Wojsk Lądowych”, 2002 nr 9; R. Łukasik, Wpływ nowoczesnych technologii na kształt nowego miejsca i roli MW RP w perspektywie 2025 r., „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, 2001 nr 3; A. Dulęba, Osiągnięte cele to dopiero początek, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej”, 2000 nr 1.

taktycznych¹⁵ oraz ich ewolucji w kierunku wielowymiarowości i akcji, reagowania w realnym czasie, a także precyzyjnego oddziaływanie w tak zwanym „spektrum elektromagnetycznym”¹⁶.

Akceptując te zmiany podkreśla się, iż ewolucja ta powoduje znaczne przeobrażenia w taktyce oraz wyposażeniu i uzbrojeniu żołnierza¹⁷. Podkreśla się, iż na współczesnym polu walki zauważyć można wzrost znaczenia broni precyzyjnej, pozwalającej na dokładne rażenie i obezwładnienie całego systemu obronnego, co przenosi się także na osobiste wyposażenie żołnierza. Natomiast pomija się dwie równie istotne kwestie. Po pierwsze zasadniczym celem operacji wojskowej jest obecnie nie tyle kwestia unicestwienia przeciwnika, ale uniemożliwienia mu prowadzenia walki przy jednoczesnym wzięciu pod uwagę względów politycznych, humanitarnych i ekonomicznych. Po drugie, przed wyposażeniem żołnierza w nowy sprzęt należy go najpierw przygotować do funkcjonowania w nowym otoczeniu zapoznania z możliwościami nowego uzbrojenia. Dlatego też procesy te powinny zostać skorelowane ze zmianą zasady funkcjonowania szkolnictwa wojskowego.

Za pierwszoplanowe zadanie, które niejednoznacznie określono w Programie rozwoju Sił Zbrojnych na lata 2003-2008, uznać należy zmianę charakteru uczelni wojskowych i ich ukierunkowanie na wielopłaszczyznowe kształcenie kadr oficerskich. Kształcenie kandydatów na oficerów powinno stać się istotnym, ale drugoplanowym zadaniem. Zasadniczym celem dydaktycznym procesu kształcenia w wyższych szkołach oficerskich, co między innymi precyzują także dokumenty normatywne Sojuszu Północnoatlantyckiego (w tym także i STANAG-i), jest przygotowanie żołnierzy zawodowych do wykonywania określonych zadań. Przypomnę tylko, że zgodnie z tymi wymaganiami:

- podoficer zawodowy – powinien pełnić funkcję pomocnika dowódcy plutonu i instruktora, a najbardziej doświadczeni dowódcy plutonu i specjalisty wojskowego (w zakresie obsługi konkretnego rodzaju urządzeń);
- absolwent szkoły oficerskiej – powinien pełnić funkcję dowódcy, organizatora i wychowawcy umiejącego rozwiązywać problemy natury wychowawczej i społecznej;

¹⁵ Powszechne dążenie do zwiększenia mobilności wojsk zakłada między innymi budowę wojsk aeromobilnych, zmianę wyposażenia wojsk lądowych poprzez wprowadzenie kołowego transportera opancerzonego, środków przeciwpancernych oraz wyposażenia osobistego żołnierza

¹⁶ Podstawą funkcjonowania sił zbrojnych staje się obecnie informacja pozwalająca własnym oddziałom na zapewnienie bezpieczeństwa, ochronę danych, tajności przekazu oraz transmisji danych w czasie rzeczywistym oraz systemy zakłócające lub unieruchamiające środki walki przeciwnika.

¹⁷ Np. osobista radiostacja czy urządzenie systemu GPS, laptop lub mikrokomputer, mikrokamera telewizyjna montowana na hełmie, modem, moduł odpowiedzialny za rozpoznawanie komend głosowych, sensory wykrywające cząsteczki gazów bojowych, czujniki akustyczne, mundury wykonane w technologii stealth, czy modułowa broń osobista

- oficer szczebla batalionu – funkcję menadżera i specjalisty z zakresu systemów zarządzania i dowodzenia.

Zasób posiadanej wiedzy powinien pozwalać mu na:

- samodzielne rozwiązywanie problemów związanych z realizacją procesów decyzyjnych na poszczególnych szczeblach;
- samodoskonalenie, polegające na doksztalcaniu w zakresie taktyki, techniki, ekonomii, zarządzania itp.;
- gotowość do współdziałania w ramach struktur NATO, OBWE i ONZ.

Takie, dosyć jednoznaczne określenie poziomu wiedzy i umiejętności, jakie powinien posiadać oficer armii paktu, narzucają konkretne formy kształcenia. Jak możemy zauważyć, integralną częścią tego procesu powinno być kształtowanie cech przywódczych oraz umiejętności pedagogicznych i psychologicznych. Musimy sobie jednoznacznie powiedzieć, że współczesne szkolnictwo wojskowe musi być ukierunkowane nie na kształcenie na poziomie I lub II stopnia (studia inżynierskie lub magisterskie), ale właśnie na specjalistyczne kształcenie kadry oficerskiej, przygotowujące ją do pełnienia kolejnych funkcji dowódczych, czy też specjalistycznych. W przygotowanej na podstawie STANAGÓW polityce awansowej założono przecież, że ukończenie szkoły oficerskiej pozwoli jedynie na zajęcie stanowiska dowódcy plutonu (kompanii). Objęcie kolejnego stanowiska służbowego zostało natomiast ściśle powiązane z ukończeniem określonego kursu (przeszkolenia), trwającego od kilku tygodni do 9 miesięcy. A o tym – jak się wydaje – zapominają twórcy kolejnych reform.

Wielostopniowość i różnorodność procesu kształcenia kadry jest cechą charakterystyczną wszystkich armii świata. Nawet najsłabsze ekonomicznie państwa członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego utrzymują uczelnie wojskowe dla rodzajów sił zbrojnych (wojsk lądowych, powietrznych i marynarki wojennej) oraz jedną – dwie uczelnie cywilno-wojskowe kształcące słuchaczy na potrzeby bezpieczeństwa narodowego. Klasycznym przykładem może tu być właśnie mała i nie najbogatsza przecież Grecja, która posiada trzy uczelnie rodzajów sił zbrojnych oraz dwie (wojskową i cywilno-wojskową) akademie kształcące osoby odpowiedzialne za stan bezpieczeństwa państwa (kadry policyjne, straży pożarnej, pracowników administracji państwowej i lokalnej). Również Duńczycy, kształcący rocznie 20 słuchaczy – podchorążych, ze względu na realizowany równoległe proces kształcenia oficerów utrzymują akademię marynarki wojennej i o dziwo nie podnoszą kwestii ekonomicznych. Także Holendrzy podjęli swego czasu próbę kształcenia kadr wojskowych w jednej uczelni. Jednak mimo nieznaczących, jakby się mogło wydawać, różnic w szkoleniu

kadr lądowych i morskich na początku XX wieku szybko zrezygnowali z tego pomysłu tworząc na nowo akademie marynarki wojennej.

Drugi aspekt koniecznych reform to problematyka programów kształcenia. I tu moim zdaniem leży sedno. Realia współczesnych konfliktów zbrojnych i kryzysów rozwiązywanych przy użyciu sił zbrojnych na nowo każą rozważyć zakres przedmiotowy systemu kształcenia. Działania sił zbrojnych w znacznym stopniu przesiąknięte są zagadnieniami polityczno-prawnymi. Wymaga to znacznej, przedmiotowej i międzyprzedmiotowej korelacji programów kształcenia. Konieczna jest także zmiana akcentów tych programów. W ramach kursów specjalistycznych oficer musi zostać zaznajomiony z problematyką prawa, ekologii, doradztwa z elementami socjologii. Nade wszystko jedna z mechanizmami nerwowymi w zachowaniu się oraz podstawami psychologii, w ramach której powinien poznać procesy decydujące o zachowaniu żołnierzy na polu walki oraz nabyć umiejętności rozpoznawania i wstępnego diagnozowania problemów. Podobnym przeobrażeniom powinny zostać poddane grupy przedmiotów określanych jako specjalistyczne (wojskowe). W ich ramach musi znaleźć się miejsce dla takiej problematyki jak Rules of Engagement - ROE (polityczno-prawne ograniczenia oraz konsekwencje użycia siły), prawo międzynarodowe, prawo gospodarcze, prawo wojenne, logistyka przedsiębiorstw, zarządzanie zasobami ludzkimi, bezpieczeństwo międzynarodowe i narodowe, ochrona środowiska naturalnego, informacyjne przetwarzanie i uzyskiwanie danych, automatyka systemów dowodzenia.

Określając pożądaną kierunki programów kształcenia oraz zadania wojskowej szkoły wyższej nie sposób się odnieść także do planów zmian strukturalnych. Likwidując uczelnie lub nawet zwalniając pracowników dydaktycznych samoistnie ogranicza się możliwość prowadzenia przeszkoleń kadry. Jedna akademie obrony nie będzie w stanie podołać temu zadaniu. Przy okazji umyka także niezwykle istotny fakt. Przecież ustawa o szkolnictwie wyższym jednoznacznie precyzuje, iż studia podyplomowe prowadzić mogą uczelnie (wydziały) posiadające prawo do doktoryzowania. W takim wypadku, gdzie ma przejść takie przeszkolenie oficer? Oczywiście może zdobyć stosowne wykształcenie w uczelniach pionu Edukacji Narodowej. Tylko w jakim zakresie realizowany tam program spełni oczekiwania sił zbrojnych i kto za to zapłaci? Raczej nie Ministerstwo Edukacji a właśnie MON. Jaki też będzie zakres finansowania tych kursów? Dzisiejszy koszt najtańszych studiów podyplomowych wynosi od 8000 do 10 000 złotych, a kursów specjalistycznych od 4000 do

5000 złotych za słuchacza. Jakie to będą kwoty w skali sił zbrojnych? Czy te i podobne elementy poddane były w ogóle jakiegokolwiek analizie?

Następna wątpliwość to poziom takowego kształcenia. Ma ono mieć przecież charakter wybitnie specjalistyczny. Tymczasem w Polsce nie wykreowały się cywilne ośrodki naukowe, które będą mogły wypełnić te zadania. Wystarczy przejrzeć szczegółowe programy kształcenia na szumnie nazywanych „bezpieczeństwem państwa” kierunkach studiów magisterskich i podyplomowych, by zorientować się, iż jest to tylko slogan mający przyciągnąć słuchaczy. Problematyka bezpieczeństwa narodowego oraz obrony cywilnej jest tylko fasadą dla tradycyjnej politologii. A tymczasem niezbędne jest szkolenie w tym zakresie nie tylko kadr wojska, ale również i administracji państwowej oraz samorządowej. Wychodząc naprzeciw powyższym wymogom uczelnie wojskowe powinny wziąć na siebie ciężar zaznajamiania pracowników administracji morskiej i lokalnych władz samorządowych oraz państwowych z problematyką bezpieczeństwa w polityce regionalnej i euroregionów. Akademia Marynarki Wojennej, mając właśnie na uwadze konieczność przygotowania kadr dla szeroko pojmowanej gospodarki morskiej oraz polityki zagranicznej i bezpieczeństwa Unii Europejskiej, już dwa lata temu przygotowała program kursów i studiów podyplomowych z zakresu rozwiązywania sytuacji kryzysowych, w tym przeciwdziałania atakom terrorystycznym na obiekty morskie i brzegowe. Sukcesywnie wprowadza też nowe kierunki i specjalności. Od roku prowadzi, ciesząc się ogromnym zainteresowaniem (świadczy o tym prawie 100% wzrost ilości kandydatów) wieczorowe i zaoczne studia magisterskie o kierunku Stosunki Międzynarodowe i Polityka Morska Państwa w specjalnościach Administracja Morska i Bezpieczeństwo Morskie Państwa.

Kolejna sfera rozważań dotyczy problematyki naukowo-badawczej. Pierwszoplanowym zadaniem jest tu określenie narodowej doktryny bezpieczeństwa i kierunków rozwoju sił zbrojnych. Już w roku 1998 gen. Stanisław Koziej głosił, iż doktryna Sojuszu Północnoatlantyckiego jest wypadkową doktryn narodowych, a poziom zabezpieczenia polskich interesów w NATO zależy od umiejętnego wkomponowania celów narodowych w bieżącą politykę tej organizacji. Zadanie określenia doktryny obronnej państwa spoczywa i nadal spoczywać będzie na barkach wojskowych ośrodków naukowych. W Polsce nie wykształciły się bowiem (poza środowiskiem Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych) instytucje zajmujące się bieżącą analizą militarnych aspektów geopolityki. Nie bez powodu wszystkie założenia i analizy, stanowiące w ostatnim dwunastoleciu podstawę do określenia kolejnych doktryn obronnych i planów rozwoju sił zbrojnych, zostały opracowane przy

znaczącym udziale kadry naukowej Wydziału Strategiczno-Obronno AON oraz Akademii Marynarki Wojennej (założenia morskiej operacji obronnej). Jakoś brak tu udziału politologów wiodących uczelni cywilnych. Prowadzenie takich analiz wymaga bowiem szerokiej znajomości nie tylko światowych procesów politycznych, ale także i trendów rozwojowych sił zbrojnych, ewolucji uzbrojenia itp. A wiedzę na ten temat posiadają wyłącznie (i może niestety) tylko wojskowi i niewielkie grono pasjonatów ze środowiska miesięczników „Raport” , „Nowa Technika Wojskowa” i „Komandos”.

Jak słusznie podkreśla Ministerstwo Obrony podstawą funkcjonowania armii w ramach nowej Inicjatywy Zdolności Obronnych NATO (DCI) jest wprowadzenie nowej generacji sprzętu i uzbrojenia. W jaki sposób MON chce więc wdrażać ten sprzęt. Tylko drogą licencji? Co w takim razie stanie się z zakładami zbrojeniowymi? Pełnić będą rolę ośrodków remontowych (o ile producenci uzbrojenia się na to zgodzą)? Przecież obecnie stoimy nie tylko przed koniecznością wprowadzenia nowych rozwiązań technologicznych, ale także wykorzystania sporych kwot z umów ofsetowych. Jak potwierdzają ośrodki rządowe większość tych kwot zostanie skierowana do zakładów zbrojeniowych, a chyba oczywistym faktem jest bezpośrednia i proporcjonalna zależność pomiędzy właściwym funkcjonowaniem zakładów zbrojeniowych, a pracą zespołów badawczych. To właśnie wyspecjalizowane i w większości funkcjonujące w strukturze akademii wojskowych instytuty naukowe, opracowują założenia i projekty rozwoju sprzętu wojskowego i uzbrojenia, mając w tym zakresie spore osiągnięcia. Przecież nie gdzie indziej tylko w Wojskowej Akademii Technicznej przygotowano programy przystosowania karabinu maszynowego PK/PM do wykorzystania standardowej amunicji NATO i zmodernizowano systemy NEWA i WEGA (zastosowanie pomiaru odległości pocisku od celu). Podobne osiągnięcia ma Akademia Marynarki Wojennej i Centrum Techniki Morskiej (unikatowy uniwersalny kontener rozpoznania radioelektronicznego SROKOSZ, system dowodzenia PSTROKOSZ, system trałowy PROMIENICA, przeciwrakietowy system celów pozornych JASTRZĄB, urządzenia rozpoznania radioelektronicznego BREŃ.) Nie zapominajmy także o osiągnięciach Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Sprzętu Mechanicznego (samobieżny zestaw przeciwlotniczy ZSU-23-4 MP BIAŁA) itp.

Należy głośno i jednoznacznie powiedzieć, iż dzięki tym projektom Polska ma realną szansę stać się poważnym światowym centrum modernizacji, produkowanego w byłym Układzie Warszawskim, sprzętu wojskowego. Obecnie i w przyszłości będzie on nadal stanowił podstawowe wyposażenie armii trzech członków NATO, siedmiu przyszłych państw

członkowskich oraz kilkudziesięciu państw Azji i Afryki nie objętych zakazem eksportu uzbrojenia. Przecież już podpisano umowy na dostosowanie do standardów paktu śmigłowca Mi-24 dla Czech i Węgier, węgierskich zestawów przeciwlotniczych KUB oraz na modernizację wspomnianych systemów WEGA oraz NEWA. Jest to realna szansa, której wykorzystanie ma implikacje szeroko wykraczające poza interes resortu obrony, by wspomnieć o możliwości utrzymania kilku tysięcy miejsc pracy. Rozwiązanie zespołów i ośrodków naukowo-badawczych definitywnie przerwie ten zakres działalności pozbawiając budżet istotnych wpływów. Wobec braku zaplecza naukowo-badawczego, między bajki należy włożyć możliwość ubiegania się o kontrakt na modernizację na przykład egipskiego lub indyjskiego systemu obrony przeciwlotniczej, opartego o sprzęt pochodzenia radzieckiego.

Z całą stanowczością stwierdzić należy iż szkolnictwo wojskowe w kształcie dostosowanym do realnych potrzeb edukacyjnych i naukowo-badawczych nie jest balastem, a wręcz istotnym kreatorem możliwości resortu. Lekceważenie wagi intelektualnego zaplecza w dobie nie bez przyczyny nazywanej postindustrialną, w której najwyższą wartość ma rzekomo posiadać wiedza, jest delikatnie nazywając krótkowzrocznością.

MARYNARKA WOJENNA 1945-1970

Płk w st. skocz. Adolf STACHULA

ROZWÓJ ORGANIZACYJNY MARYNARKI WOJENNEJ (1945-1970)

Okres lat 1945-1970 w dziejach polskiej Marynarki Wojennej stanowił stosunkowo specyficzny etap jej organizacyjnego rozwoju. Złożyło się na to kilka istotnych elementów polskiej rzeczywistości związanej z odrodzeniem się Marynarki Wojennej po drugiej wojnie światowej oraz jej miejsca i roli w nowych strukturach Sił Zbrojnych Polski powojennej.

Po raz trzeci w dziejach polskiej Marynarki Wojennej, 7 lipca 1945 r., ówczesny Naczelnny Dowódca Wojska Polskiego marszałek Michał Rola-Żymierski wydał rozkaz organizacyjny na podstawie którego jeszcze w tym miesiącu utworzono zasadnicze organa dowodzenia Marynarki Wojennej. Intencją rozkazodawcy było odtworzenie struktur organizacyjnych Marynarki Wojennej¹⁸, głównie w oparciu o przedwojenną kadrę oficerską i podoficerską. Zamierzano także odzyskać okręty internowane i przejęte przez Niemców oraz wykorzystać istniejącą bazę i urządzenia techniczne. Na tej podstawie zamierzano rozpocząć budowę własnych sił morskich i przystosować je do warunków polskich, w sytuacji posiadania, własnego znacznie szerszego odcinka wybrzeża morskiego.

Przedstawiona w ogólnych zarysach koncepcja odbudowy i rozwoju polskich sił morskich, już u podstaw powstawania nie miała większych szans powodzenia. Ponadto siły morskie w niedalekiej przyszłości miały przejąć całkowitą odpowiedzialność za obronę wybrzeża morskiego.

Pierwsi polscy dowódcy Marynarki Wojennej, na pewno doskonale orientowali się w doraźnych i przyszłych potrzebach sił i środków niezbędnych do zabezpieczenia baz morskich i ośrodków położonych w rejonie wybrzeża morskiego. Dobitnie świadczyły o tym przedkładane przez nich w latach 1945-1950 liczne koncepcje i plany rozwoju Marynarki Wojennej, których z reguły nie przyjmowano lub nie akceptowano. Z tej przyczyny nie mogły doczekać się realizacji.

Z perspektywy czasowej i faktów dokonanych wydaje się, że u podstaw takiej polityki znajdowało się przynajmniej kilka przyczyn i celów, niewątpliwie ważniejsze decyzje zapadały poza granicami kraju. Do jednej z takich przyczyn należy zaliczyć nieufny stosunek do kierowniczej kadry oficerskiej wywodzącej się z okresu międzywojennego, którą

¹⁸ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, Polska Marynarka Wojenna 1918-1980, Warszawa 1992, s. 136. Rozkaz organizacyjny nr 00163/Org. z 7 lipiec 1945 r. powoływał: Dowództwo Marynarki Wojennej i jej Sztab Główny; Zarząd Polityczno-Wychowawczy i Główny Port

stopniowo, również przez stosowanie represji eliminowano z wojskowej służby zawodowej. Metodę taką skutecznie zastosowano w stosunku do dwóch dowódców MW z drugiej połowy lat czterdziestych: kontradmirała Adama Mohuczego, pełniącego obowiązki dowódcy Marynarki Wojennej w latach 1945-1947 i kontradmirała Włodzimierza Steyera, dowódcy Marynarki Wojennej w latach 1947-1950. W warunkach istniejącego ogólnospołecznego klimatu politycznego, za cenę opóźnień w rozbudowie struktur organizacyjnych i budowy floty Marynarki Wojennej, odwołani zostali ze stanowisk służbowych obaj wspomniani dowódcy.

Pełniący obowiązki dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirał Adam Mohaczy, już w listopadzie 1946 r. przedstawił w Ministerstwie Obrony Narodowej pierwszy kompleksowy plan rozwoju Marynarki Wojennej obejmujący lata 1947-1959. Plan ten w ogólnych zarysach obejmował obronę operacyjną północnego wybrzeża Polski na wypadek konfliktu zbrojnego na zachodniej granicy państwa, w oparciu o ośrodki obrony stałej i obszary nadmorskie. Ponadto przewidywał znaczną rozbudowę floty w oparciu o własny przemysł okrętowy, rozwój artylerii nadbrzeżnej i przeciwlotniczej oraz lotnictwa MW. Całkowita realizacja planu stawiała Marynarkę Wojenną w miarę samodzielnym i silnym rodzajem sił zbrojnych, zdolnym do wykonywania wielu zadań bojowych na wypadek konfliktu zbrojnego. Plan nie uzyskał akceptacji kierownictwa ministerstwa Obrony Narodowej¹⁹.

Nowy dowódca, kontradmirał Włodzimierz Seyer, wywodził się z korpusu oficerskiego okresu międzywojennego. To postać o bogatej przeszłości bojowej, długoletni dowódca, posiadający rozległą wiedzę fachową. Cieszył się dużym autorytetem. Obejmując dowodzenie Marynarką Wojenną, złożył swoistego rodzaju deklarację polityczną, w której zdecydowanie odciął się od polskiej Marynarki Wojennej okresu międzywojennego i drugiej wojny światowej, w pewnym sensie od jej dorobku i tradycji. Opowiedział się za bliską współpracą ze Związkiem Radzieckim. Negatywnie ustosunkował się do przyszłego kształtu floty wojennej, ujętego w planie swojego poprzednika i 15 marca 1947 r. wystąpił z wnioskiem do Sztabu Generalnego o jego anulowanie. W jego miejsce, 3 maja 1947 r. przedstawił nowy plan budowy floty wojennej, uzgodniony ze stroną radziecką, w którym zrezygnował z wyposażenia floty w krążowniki i niszczyciele. Obronę wybrzeża zamierzał

¹⁹ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 142-149. Autorzy szerzej omówili i rozwinęli podstawowe założenia tego planu. Odwołanie kontradmirała A. Mohuczego nastąpiło 14 lutego 1947 r. rozkazem personalnym ministra Obrony Narodowej nr 114 z powodu jego choroby. W listopadzie 1948 r. przeniesiony do rezerwy, a w grudniu 1949 r. aresztowany. W 1950 r. osądzony i skazany na trzynaście lat więzienia, w 1953 r. zmarł w więzieniu

oprzeć na dozorowcach, ścigaczach, trałowcach, kutrach torpedowych oraz średnich i małych okrętach podwodnych.

Nowy perspektywiczny plan rozwoju Marynarki Wojennej obejmował lata 1948-1968²⁰. Generalnie proponowany tonaż składu floty wojennej był dwukrotnie mniejszy w porównaniu do planu poprzednika. Zakładał pomoc Związku Radzieckiego w budowie i wyposażeniu MW oraz ścisłą współpracę operacyjną z Flotą Bałtycką. Plan stał się podstawą do opracowania planów znacznie krótszych czasowo, jak: „6 – letni plan rozwoju i dobrojenia Marynarki Wojennej 1948-1954” i „Ogólny plan rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1949-1955”, ten ostatni został zatwierdzony do realizacji²¹. Powstałe w tym czasie plany i koncepcje zmierzały do ograniczenia liczby i jakości okrętów wojennych, natomiast planowano rozbudowę lotnictwa morskiego, artylerii nadbrzeżnej i ruchomej oraz artylerii przeciwlotniczej. Mimo istnienia kolejnych planów rozwoju Marynarki Wojennej, w rezultacie, pod koniec 1949 r. dysponowała ona niewielkimi siłami floty morskiej, lotnictwa i artylerii nadbrzeżnej. Po pięciu latach od zakończenia wojny nadal nie miała sprecyzowanych zadań bojowych adekwatnych do aktualnego stanu i możliwości technicznych²².

Początek lat pięćdziesiątych przyniósł zaostrzenie sytuacji polityczno-wojskowej w świecie i podsycaną psychozę wojny, w wyniku której wszystkie podjęte decyzje zmian strukturalnych i personalnych w Siłach Zbrojnych Polski miały charakter pochodny. W Marynarce Wojennej już w lipcu 1950 r. przeprowadzono inspekcję, wyniki której spowodowały odwołanie ze stanowiska dowódcy kontradmirała Włodzimierza Steyera. Przez kolejne pięć lat, do 1955 r. dowódcami Marynarki Wojennej byli oficerowie radzieccy²³.

Jak podkreślają autorzy problematyki morskiej lat pięćdziesiątych, przejęcie przez oficerów radzieckich dowodzenia Marynarką Wojenną i pozbywanie się polskich oficerów morskich wywodzących swój rodowód z Marynarki Wojennej Polski Odrodzonej, spowodowało powstanie określonych trudności kadrowych. Uniemożliwiło to sprawne funkcjonowanie marynarki, zwłaszcza na wyższych szczeblach dowodzenia. Natomiast taka sytuacja była korzystna dla ugruntowania radzieckiej dominacji i pełnej kontroli nad dalszym

²⁰ B. Zalewski, *Polska morska myśl wojskowa 1918-1989*, Gdynia 2000, s. 313-315, W. Steyer, *Rozjaśniony widnokrąg myśli wojskowej*, „Przegląd Morski”, 1947 nr 1/126, s. 7-8.

²¹ Tamże, s. 318-320

²² Tamże, s. 327-330

²³ Tamże, s. 330-331. Odwołanie ze stanowiska dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirała W. B. Steyera nastąpiło po inspekcji przeprowadzonej pod przewodnictwem gen. broni Stanisława Popławskiego w 1950 r. Kolejnymi dowódcami Marynarki Wojennej byli oficerowie radzieccy: od 11. 09. 1950 do 1. 04. 1953 kontradmirał Wiktor Czerokow i od 1. 04. 1953 do 2.03. 1955 kontradmirał Aleksander Winogradow. W latach 1945-1955 łącznie na stanowiskach dowódczych oraz w szkołach i instytucjach Marynarki Wojennej służyło 97 oficerów radzieckich, w tym 4 admirałów i 15 komandorów

rozwojem polskich sił morskich. Brak kadry o dużych kwalifikacjach fachowych spowodował że, polska myśl morską zanikła całkowicie. Dokonane fakty gwarantowały, że polska Marynarka Wojenna nie będzie usiłowała wyłamać się spod radzieckiej dominacji i kontroli²⁴. Pierwszy dowódca radziecki polskiej Marynarki Wojennej kontradmirał Wiktor Czerokow, wykorzystując powstałą sytuację już we wrześniu 1950 r. przedstawił ministrowi Obrony Narodowej własne propozycje organizacyjne i perspektywy rozwoju MW, które w grudniu tego roku Sztab Generalny WP przyjął, a minister Obrony Narodowej wyraził zgodę na ich sukcesywną realizację.

Przedstawiona koncepcja opierała się głównie na wzorach obowiązujących we flotach Związku Radzieckiego. W pierwszej kolejności wymagała znacznej rozbudowy sztabów i jednostek kwatermistrzowskich, w mniejszym stopniu jednostek bojowych i budowy nowych okrętów.

Na tej podstawie w latach 1951-1953 w Marynarce Wojennej dokonano gruntownej reorganizacji dowództw i sztabów, wydatnie zwiększając stany osobowe. Zamierzano przyspieszyć rozwój stałej artylerii nadbrzeżnej, artylerii przeciwlotniczej i lotnictwa morskiego. Podjęte działania organizacyjne ominęły dostawy i budowę nowych okrętów, natomiast wyraźnie malała wartość bojowa istniejących okrętów, które zdaniem kontradmirała Wiktora Czerokowa nie przedstawiały żadnej wartości bojowej. W styczniu 1953 r. złożył w tej sprawie meldunek ministrowi Obrony Narodowej, a w marcu tego roku został odwołany ze stanowiska i odesłany do Związku Radzieckiego²⁵.

Obowiązki dowódcy Marynarki Wojennej objął natychmiast kolejny oficer radziecki, kontradmirał Aleksander Winogradow. Meldunek o stanie Marynarki Wojennej dowodzonej przez poprzednika, znacznie ułatwił mu kierowanie, ponieważ w pewnym sensie wywołał troskę o stan Marynarki Wojennej najwyższych czynników kierowniczych wojska i państwa, które do 1955 r. zdecydowały wydatnie zwiększyć stany osobowe oraz siły i środki MW.

W latach 1954-1956 Marynarka Wojenna miała otrzymać wcześniej przewidziane w planach okręty, ponadto zamierzano zorganizować: brygady niszczycieli i dozorowców, brygady trałowców w składzie trzech brygad kutrów torpedowych i brygady piechoty morskiej, dywizji artylerii przeciwlotniczej w składzie trzech pułków oraz zwiększyć liczbowo lotnictwo morskie²⁶.

²⁴ B. Zalewski, op. cit., s. 333-334 i Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 196-207.

²⁵ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 198-205

²⁶ Tamże, s. 205-207. Autorzy wyszczególniają wzrost stanów osobowych MW w poszczególnych latach; w 1954 r. o 774 ludzi, w 1955 r. o 10392, i w 1956 r. o 4490, w tym o ponad 3600 oficerów

Jednak realizacja zamierzeń postępowała znacznie wolniej. Pod koniec 1955 r. spowodowane to było sytuacją kadrową w wojsku, a w październiku 1956 r. przemianami społeczno-politycznymi w kraju. Odejście oficerów radzieckich i „odwilż polityczna”, stworzyły przesłanki i nadzieję powrotu do narodowych tradycji wojskowych oraz nowego kształtu armii narodowej.

W Marynarce Wojennej przygotowania do zmian kadrowych na kierowniczych stanowiskach rozpoczęły się w zasadzie w 1954 r. W lutym tego roku w Dowództwie Marynarki Wojennej opracowano plan zmian w obsadzie kierowniczych stanowisk na lata 1954-1956. Od grudnia 1954 r. oficerowie radzieccy przeszli na nowy status służbowy, stali się doradcami oficerów polskich, pozostali jednak na zajmowanych stanowiskach służbowych do listopada 1956 r.²⁷.

Na stanowisko dowódcy Marynarki Wojennej został wyznaczony polski oficer już młodszej, powojennej generacji, kontradmirał Zdzisław Studziński. Początkowo przez trzy miesiące (marzec-czerwiec 1955 r.) pełnił obowiązki dowódcy, a od 21 czerwca 1955 r. wyznaczony został na dowódcę Marynarki Wojennej.

Urodzony 14 sierpnia 1922 r. w Łodzi w rodzinie rzemieślniczej o tradycjach PPS-owskich. W okresie międzywojennym ukończył szkołę podstawową, podjął pracę zawodową jeszcze przed wybuchem wojny we wrześniu 1939 r. i kontynuował ją podczas okupacji. Po wyzwoleniu Łodzi w styczniu 1945 r., już w lutym włączył się czynnie w nurt życia społeczno-politycznego. Jako niespełna 23-letni mężczyzna podlegał powszechnemu obowiązkowi służby wojskowej, tym bardziej, że nadal toczyła się wojna. 14 kwietnia 1945 r. na własną prośbę zgłosił się do Wojskowej Komendy Rejonowej w Łodzi. Otrzymał skierowanie do Centralnej Szkoły Oficerów Polityczno-Wychowawczych. Szkołę tę ukończył w trybie przyspieszonym w ciągu sześciu miesięcy (14 kwietnia do 15 września 1945 r.), według zasad obowiązujących w stanie wojny. Po ukończeniu szkoły w charakterze instruktora oświatowego skierowany został do 10 pułku w 4 dywizji piechoty. Na zajmowanym stanowisku służbowym służył do kwietnia 1946 r. W kwietniu wyznaczony został na stanowisko zastępcy komendanta szkoły podoficerskiej 10 pułku piechoty, które pełnił przez trzy miesiące. W lipcu 1946 r. zakończył służbę w wojskach lądowych, w charakterze słuchacza skierowany został do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Szkołę tę ukończył z wyróżnieniem w październiku 1949 r. Uzyskał dyplom technika nawigatora morskiego, uprawniającego do podjęcia studiów w szkołach wyższych. Na długie lata związał

²⁷ Tamże, s. 211

się z zawodową służbą wojskową w siłach morskich, chociaż sam ani jego najbliższa rodzina nie była związana z tradycjami morskimi. Zawodową służbę wojskową na morzu rozpoczął we flotylli trałowców, dowodząc przez siedem miesięcy trałowcem okrętem „ Mors”. Pod koniec czerwca 1950 r. wyznaczony został do pełnienia obowiązków dowódcy na niszczycielu „ Błyskawica”, które pełnił do końca stycznia 1951 r., natomiast od lutego prawie do końca października 1952 r. dowodził tym okrętem. Odesłany do dyspozycji kadr Ministerstwa Obrony Narodowej, skierowany został na roczny specjalny kurs do Związku Radzieckiego. Kurs ten ukończył w grudniu 1953 r.

W latach 1953-1955 służył w Sztapie Głównym Marynarki Wojennej, początkowo w stopniu komandora na stanowisku szefa Wydziału Wyszkożenia Bojowego Oddziału IX, a później szefa Oddziału IX Wyszkożenia Bojowego. Ponad roczna praktyka sztabowa pozwoliła mu na zgłębienie wiedzy z dziedziny operacyjnej sił morskich. Na podstawie wcześniej wytworzonej sytuacji kadrowej, styczeń – marzec 1955 r. pełnił obowiązki zastępcy dowódcy Marynarki Wojennej do spraw liniowych, a od marca przejął pełnienie obowiązków dowódcy Marynarki Wojennej natomiast obowiązki dowódcy Marynarki Wojennej objął 21 czerwca 1955 r., mając zaledwie 33 lata. W stopniu kontradmirała dowodził jednym z bardziej prestiżowych rodzajów sił zbrojnych. Należał do grona oficerów młodszego pokolenia, wychowanym i wykształconym w polskiej powojennej rzeczywistości. Na przestrzeni dziesięciu lat ukończył dwie szkoły oficerskie i roczny kurs w Związku Radzieckim, pełnił funkcje dowódcze i sztabowe, stosunkowo szybko awansował w stopniach i stanowiskach służbowych. Będąc na stanowisku dowódcy Marynarki Wojennej w październiku 1956 skierowany został do Akademii Marynarki Wojennej w Związku Radzieckim, którą z wynikiem bardzo dobrym ukończył w styczniu 1958 roku i ponownie wrócił na stanowisko dowódcy Marynarki Wojennej. Pełnił je nieprzerwanie do listopada 1969 r. Pełniąc obowiązki dowódcy w latach 1964-1966, był słuchaczem Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej, ukończył Wydział Pokładowy na tej uczelni.

W listopadzie 1969 r. przeniesiony został do Sztabu Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Układu Warszawskiego, gdzie pełnił obowiązki zastępcy szefa Sztabu Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Układu Warszawskiego. Będąc na tym stanowisku, zmarł 7 marca 1976 r. w wieku 54 lat.

Przełożeni wysoko oceniali jego walory dowódcze, podkreślali energię, zdecydowanie, pracowitość, sumienność i uczciwość, był wymagającym wobec siebie i

podwładnych. Posiadał wysokie poczucie odpowiedzialności na zajmowanym stanowisku służbowym.

Wiceadmiral Zdzisław Studziński dowodził Marynarką Wojenną przez czternaście lat. Był autorem i inicjatorem wielu zmian organizacyjnych, strukturalnych, które wydatnie poprawiły wizerunek, miejsce i znaczenie MW jako rodzaju sił zbrojnych.

Jednym z pierwszych przedsięwzięć organizacyjnych nowego dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirała Zdzisława Studzińskiego, jeszcze w październiku 1955 r. była decyzja rozformowania baz MW w Ustce i Kołobrzegu, 31 i 36 kompanii wartowniczej oraz 1, 2, 3 i 4 odcinków obserwacji i łączności. Przeprowadzone zmiany ułatwiały doskonalenie struktur organizacyjnych podjętych wówczas w Marynarce Wojennej, celem ujednoczenia systemu dowodzenia obroną wybrzeża. Brak dostatecznej liczby okrętów i nowych rodzajów uzbrojenia, zmuszał do szukania realnych, wewnętrznych rozwiązań organizacyjnych, które jednocześnie powiększały udział marynarki w obronie wybrzeża. Powrócono do idei utworzenia dwóch baz morskich, które miały stanowić zaplecze techniczne i zaopatrzeniowe, umożliwiające operacyjne rozwinięcie sił i środków MW do działań w strefach odpowiedzialności²⁸.

Pod koniec sierpnia 1956 r. opracowano perspektywiczny plan rozwoju sił morskich, obejmujący lata 1955-1965. Od listopada 1956 r. rozpoczęto stopniową jego realizację.

Prace dotyczyły zmian strukturalnych Dowództwa i Sztabu Głównego Marynarki Wojennej, dowództw baz morskich, zmniejszenia liczby szkół specjalistów morskich i liczby podchorążych w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej, zmniejszono liczbę specjalistów w sztabach i instytucjach, zrezygnowano z utworzenia dywizji okrętów podwodnych i kupna dużych okrętów podwodnych. Zrezygnowano także z utworzonych wcześniej dowództw dywizjonów artylerii nadbrzeżnej i na tej podstawie zreorganizowano bazy brzegowe w Helu i Świnoujściu. W późniejszym okresie w ich miejsce utworzono komendy portów wojennych, w ten sposób powrócono do stanu z przed grudnia 1950 r. Ostatecznie dopiero pod koniec 1956 r. zakończono trwający od 1945 r. proces formowania MW jako rodzaju sił zbrojnych i jednocześnie związku operacyjnego, zdolnego do samodzielnego wykonywania zadań bojowych na morzu²⁹.

²⁸ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 208. Oprócz wymienionych zmian istotne znaczenie, jak podkreślają autorzy miało wprowadzenie jeszcze w 1955 r. Instrukcji o zakresie działania DMW, określającej MW jako część składową Sił Zbrojnych PRL, na której spoczywał obowiązek obrony granicy państwa od strony morza przez działanie na morzu w strefie operacyjnej, przy współdziałaniu z siłami lądowymi i powietrznymi.

²⁹ Tamże, s. 209-211

Lata następne w Marynarce Wojennej pod dowództwem kontradmirała Zdzisława Studzińskiego przyniosły znaczną poprawę istniejących struktur organizacyjnych i jej funkcjonowania. W latach 1956-1958 dominującą nadal tendencją było kontynuowanie zmian organizacyjnych i dążenie do systematycznego podwyższania możliwości bojowych drogą modernizacji technicznej, głównie poprzez rozwój jednostek pływających, brzegowych i lotniczych. W tych latach do służby wprowadzono trzydzieści nowych jednostek pływających: dwa niszczyciele „Grom” i „Wicher” trzynaście kutrów torpedowych, cztery duże ścigacze, sześć trałowców bazowych, cztery rzeczne kutry trałowe i jeden okręt kablowy „Kablowiec”. Wprowadzenie znacznej liczby nowych jednostek pozwoliło na wycofanie z eksploatacji siedemnastu jednostek przestarzałych i wyeksploatowanych, mniej przydatnych w służbie: jeden duży i cztery małe ścigacze, siedem trałowców redowych i pięć okrętów desantowych³⁰.

Po 1956 r. zmiany ilościowe zaistniałe w stanie okrętów pozwoliły na dalszą realizację podjętych wcześniej prac organizacyjnych i sformowanie w pierwszej kolejności dywizjonu rzecznych kutrów trałowych w Świnoujściu³¹. W rok później w drugiej kolejności zorganizowano w Helu dywizjon kutrów torpedowych, który w 1958 r. przeformowano w brygadę kutrów torpedowych³².

Ponadto w 1958 r. zorganizowano dywizjon niszczycieli, początkowo występował on w składzie dwóch niszczycieli. W połowie tego roku do służby wprowadzono trzeci niszczyciel. W rezultacie dywizjon tworzyły niszczyciele: „Błyskawica”, „Grom” i „Wicher” oraz okręt obrony przeciwlotniczej „Burza”³³.

Oprócz prac organizacyjnych, w wyniku których powstawały nowe jednostki, równocześnie likwidowano te, w których zgrupowany był przestarzały sprzęt bojowy. Na tej zasadzie rozformowano grupę okrętów desantowych dużych oraz wzmocniono i udoskonalono organizację kilku istniejących dywizjonów³⁴.

³⁰ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), sygn. 1210/ 63/ 2 i sygn.1210/63/ 15. Meldunki o stanie bojowym MW z 1. 01. 1956 r. i z 1. 01. 1959 r., s. 191-197.

³¹ CAW, sygn. 1545/73/68, Rozkaz ministra obrony narodowej nr 056/Org. z 3. 11.1956 r., s. 185

³² CAW, sygn. 1545/73/76, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 043/ Org. z 25. 02. 1957 r., s.120 i CAW, sygn. 1545/73/85, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0108/ Org. z 17. 10. 1958 r., s. 127

³³ CAW, sygn. 1545/73/75, Rozkaz ministra obrony narodowej nr 072/ Org. z 13. 12. 1957 r., s. 198 i CAW, sygn. 1545/73/82. Rozkaz ministra obrony narodowej nr 07/ Org. z 20. 06. 1958 r., s.59

³⁴ CAW, sygn. 1545/73/72, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0200/ Org. z 30. 10. 1956 r., s.101 – 108; CAW, sygn. 1545/73/ 75, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 033/ Org. z 14. 02. 1957 r. i nr 043/ Org. z 25. 02. 1957 r., s.105 i 120 i CAW, sygn. 1545/73/76, Rozkaz ministra obrony narodowej nr 072/ Org. z 13. 12. 1957 r., s. 198

Równoległe prowadzono prace organizacyjne w jednostkach brzegowych. Sformowano dwie kolejne stałe baterie artylerii nadbrzeżnej (27 i 28), wyposażone w 100 mm działa, jako dwie ostatnie przewidziane w planie organizacyjnym. Ogólnie liczba zorganizowanych baterii artylerii powiększyła się z 9 do 11 baterii, jednocześnie polepszone bazę materiałowo-techniczną artylerii nadbrzeżnej³⁵.

W latach 1956-1957 prowadzono prace nad udoskonaleniem organizacyjnym i wzmocnieniem lotnictwa MW. Istniejący 30 pułk lotnictwa uzbrojonego w samoloty tłokowe typu Ił-10, przeformowano na pułk lotnictwa szturmowego uzbrojonego w samoloty o napędzie odrzutowym typu Mig-17, z jednoczesną reorganizacją pododdziałów technicznych i obsługi tego pułku. Utworzono 15 samodzielny eskadrę lotnictwa rozpoznawczego, na bazie eskadry lotniczej dalekiego rozpoznania, dotychczas integralnie wchodzącą w skład tego pułku. Przeformowano także dowództwo 33 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej na Dowództwo Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej Marynarki Wojennej³⁶.

Równocześnie realizowano przedsięwzięcia racjonalnie i oszczędnościowo, głównie w jednostkach brzegowych, w celu uzyskania rezerw etatowych potrzebnych na rozwój jednostek bojowych i techniczno-obsługowych. Także dążono do uzyskania możliwości zmniejszenia stanu osobowego MW, w ramach przewidywanej ogólnej redukcji sił zbrojnych. Główny wysiłek w działalności etatowej skoncentrowano na usprawnieniu funkcjonowania i zmniejszenia stanu liczbowego wszystkich ogniw dowodzenia. W praktycznym działaniu uwidoczniło to w rozformowaniu niektórych jednostek: Bazy Brzegowej Brygady OP, baz MW w Kołobrzegu i Uście, trzech dywizjonów obrony wodnego rejonu (4, 9 i 18), dowództwa 32 dywizjonu artylerii nadbrzeżnej. Ponadto dokonano redukcji stanowisk etatowych w Dowództwie, Sztabie Głównym Kwaternistrzostw oraz Szefostwie Służb Technicznych i Uzbrojenia Marynarki Wojennej³⁷.

Niezależnie od prowadzonych prac etatowo-kadrowych w jednostkach bojowych, instytucjach i sztabach, częściowo zreorganizowano Wyższą Szkołę Marynarki Wojennej w Gdyni i Ośrodek Szkolenia Specjalistów Morskich w Uście³⁸. Rozformowaniu uległ utrzymywany poza etatem 5 batalion budowlany³⁹.

³⁵ CAW, sygn. 1545/ 73/70, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 022/ Org. z 4. 02. 1956 r. i nr 07/ Org. z 7. 01. 1957 r., s. 60..

³⁶ CAW, sygn. 1545/73/71, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0144/ Org. z 8. 08. 1956 r., s. 248. CAW, sygn. 1545/73/75, Rozkaz ministra obrony narodowej nr 047/ Org. z 15. 06. 1957 r., s. 88

³⁷ CAW, sygn. 1545/73/78, Sprawozdania dowództwa Marynarki Wojennej w latach 1956-1957., s. 82-88

³⁸ CAW, sygn. 1545/73/68, Rozkazy ministra Obrony Narodowej nr 023/ Org. z 4 09 1956 r.: nr 046/ Org. i nr 047/ Org. z dnia 15. 05. 1957 r

³⁹ CAW, sygn. 1545/ 73/78, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 014 /Org. z 3. 08. 1957 r. ,s. 101

W latach 1956-1958 i wymienione wcześniej przedsięwzięcia, stworzyły warunki do wzmocnienia i unowocześnienia MW w następnych latach, przy znacznym zmniejszeniu stanów osobowych o liczbę 1589 żołnierzy, która stanowiła 9,5% stanu ogólnego.

W latach 1959-1960 kontynuowano działania zapoczątkowane w dwóch poprzednich latach, skupiając główny wysiłek na doskonaleniu jakościowego składu jednostek pływających i lotnictwa Marynarki Wojennej. W tych latach na wyposażenie MW wprowadzono kolejną grupę nowych okrętów, przy jednoczesnym wycofywaniu z eksploatacji starych i zużytych. Podjęte w tym zakresie zadania organizacyjne wymagały wprowadzenia dwudziestu czterech nowych okrętów, w tej liczbie znajdowało się: sześć kutrów torpedowych, sześć trałowców bazowych i dwanaście rzecznych kutrów trałowych. Równocześnie wycofano dwadzieścia cztery jednostki pływające, w tej grupie okręt obrony przeciwlotniczej „Burza”, przekształcony później w okręt muzeum; dziesięć ścigaczy, w tym jeden duży noszący nazwę „Błyskawiczny” i dziewięć małych, dziewięć trałowców redowych i osiem okrętów desantowych.

Przeprowadzone zmiany organizacyjne w stanie jednostek pływających spowodowały rozformowanie dywizjonu ścigaczy. W jego miejsce dokonano reorganizacji: dywizjonu niszczycieli, dywizjonu dozorców i dywizjonu dużych ścigaczy oraz dywizjonu trałowców bazowych, dodatkowo utworzono grupę szkolnych kutrów torpedowych⁴⁰.

Wraz z doskonaleniem składu i struktury organizacyjnej jednostek pływających, wzmacniano jednostki brzegowe. W 1959 r. na bazie 3 batalionu piechoty morskiej i 29 batalionu saperów morskich, utworzono 3 pułk piechoty morskiej⁴¹. Natomiast w 1960 r. sformowano kilka jednostek logistycznych: 1 Skład Broni Podwodnej Marynarki Wojennej, 23 Składnicę Uzbrojenia Marynarki Wojennej oraz 8 Składnicę Materiałów Pędnych i Smarów Marynarki Wojennej. Rozformowano zaś 10 Rejonową Składnicę Intendencką oraz przeformowano Zakłady Broni Podwodnej i Zakłady Uzbrojenia Marynarki Wojennej na Wojskowe Zakłady Naprawcze⁴².

W 1959 r. istotnym przedsięwzięciem organizacyjnym realizowanym w lotnictwie MW było sformowanie 18 eskadry lotnictwa mieszanego Marynarki Wojennej oraz w następnym 1960 r. przeformowano oba istniejące pułki lotnicze i ich pododdziały obsługi oraz

⁴⁰ CAW, sygn. 1545/73/89, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0138/ Org. z 30. 12. 1958 r., s. 223.

⁴¹ CAW, sygn. 1545/73/83, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0138/ Org. z 30. 12. 1958 r., s. 223

⁴² CAW, sygn. 1545/73/93, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0126/ Org. z 9. 11. 1959 r., i nr 0148/ Org. z dnia 30. 12. 1959 r. 212

technicznego zabezpieczenia. Przyjęto jednolitą strukturę organizacyjną obowiązującą we wszystkich pułkach lotniczych Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju⁴³.

Efektom zmian organizacyjnych dokonanych w latach 1959-1960, stan osobowy Marynarki Wojennej powiększył się o 1,4% (1 stycznia 1961 r. wynosił etatowo 15 339 żołnierzy).

Na początku 1961 r. Marynarka Wojenna dysponowała 87 okrętami bojowymi i specjalnego przeznaczenia. W rozbiciu na poszczególne klasy okrętów jej potencjał wynosił: trzy niszczyciele, siedem okrętów podwodnych, dwadzieścia jeden kutrów torpedowych, osiem dużych ścigaczy okrętów..., trzy dozorcówce, dwanaście trałowców bazowych, dziewiętnaście rzecznych kutrów trałowych, osiem okrętów i sześć kutrów desantowych oraz dziewięć różnych pomocniczych jednostek pływających. Oprócz wymienionych środków pływających MW dysponowała jeszcze ogólną liczbą 62 samolotów bojowych, w tym; 31 samolotami myśliwskimi, 27 samolotami szturmowymi i tylko 4 samolotami bombowymi, ponadto na swoim uzbrojeniu posiadała 46 dział artylerii nadbrzeżnej⁴⁴.

Na przestrzeni pięciu lat (1956-1960) realizowano przedsięwzięcia organizacyjne i jednocześnie dokonywano redukcji stanu osobowych poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, które w konsekwencji przyczyniły się do unowocześnienia i usprawnienia struktury organizacyjnej związków taktycznych i oddziałów, szczególne znaczenie miało wprowadzenie na uzbrojenie nowego sprzętu o wyższych parametrach technicznych.

W latach 1961-1965, główny wysiłek skupiono na rozbudowie i unowocześnieniu jednostek pływających, utworzeniu jednostek umożliwiających śledzenie i zwalczanie okrętów przeciwnika na dalekich podejściach oraz na dokonaniu zmian strukturalno-funkcjonalnych, usprawniających działanie całości sił MW.

W tych latach traktowano je jako podstawowe zadania. Sukcesywnie zastępowano przestarzałe, małe okręty podwodne bardziej nowoczesnymi, średnimi okrętami podwodnymi. Zapoczątkowano proces wprowadzania na uzbrojenie nowoczesnych kutrów raketowych, zakupiono w Związku Radzieckim cztery kutry raketowe. Zwiększono liczbę trałowców bazowych z dwunastu do osiemnastu, kutrów trałowych z dziewiętnastu do trzydziestu jeden. Na podobnej zasadzie wymieniono i zwiększono liczbę okrętów desantowych z ośmiu do dziewięciu oraz kutrów desantowych z sześciu do piętnastu. W realizacji zamierzeń

⁴³ CAW, sygn. 1545/73/93, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0126/ Org. z 9. 11. 1959 r., s. 212.

⁴⁴ CAW, sygn. 1365/66/25, Meldunek o stanie bojowym Marynarki Wojennej na 1. 01. 1961 r

uwzględniono potrzebę zwiększenia stanu jednostek pływających specjalnego przeznaczenia i pomocniczych, wprowadzając cztery nowe jednostki tego typu.

Przyrost liczbowy i powstałe zmiany w stanie okrętów, pozwoliły na sformowanie nowego dywizjonu kutrów raketowych, który włączono w skład Brygady Kutrów Torpedowych⁴⁵. Utworzono również 2 dywizjon kutrów trałowych⁴⁶, który w 1965 r. przemianowano na 15 dywizjon kutrów trałowych⁴⁷. Jednocześnie sformowano 12 dywizjon trałowców bazowych i przeformowano istniejącą od 1951 r. Flotyllę Okrętów Desantowych na 2 Brygadę Okrętów Desantowych⁴⁸.

Wraz z prowadzonymi zmianami organizacyjnymi w składach podstawowych jednostek pływających, dokonano także istotnych usprawnień rzutujących na stan organizacyjny i możliwości bojowe całości sił MW, do których należy zaliczyć sformowanie 6 Ośrodka Przeciwdziałania Radioelektronicznego⁴⁹ oraz sformowanie 9 dywizjonu artylerii nadbrzeżnej, wyposażonego w rakiety ziemia – woda typu „Sopka”⁵⁰. Utworzenie tego typu dywizjonu dało możliwość śledzenia i zwalczania przeciwnika na dalekich podejściach do polskiego wybrzeża.

W tym okresie zreorganizowano ratownictwo Marynarki Wojennej. Na bazie rozformowanego oddziału ratownictwa, utworzono dywizjon okrętów ratowniczych, Ośrodek Szkolenia Specjalistów Ratownictwa oraz Zakład legalizacji, napraw i przechowywania sprzętu ratowniczego⁵¹.

Na początku 1964 r. przekazano dowódcy Pomorskiego Okręgu Wojskowego 3 pułk piechoty morskiej. Pułk ten przeformowano na 93 pułk desantowy, który wszedł organizacyjnie w skład powstającej wówczas 23 Dywizji Desantowej. Z przekazywanego pułku wcześniej wyłączono organiczny batalion saperów, później na jego bazie odtworzono 29 Kołobrzeski Batalion Saperów Marynarki Wojennej⁵².

W latach 1961-1962 uporządkowano częściowo sprawy podległości pułku artylerii przeciwlotniczej i lotnictwa myśliwskiego. Ze składu organizacyjnego MW wyłączono i przekazano Wojskom Lotniczym i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju 60 pułk artylerii

⁴⁵ CAW, sygn. 1677/84/18, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0021/ Org. z 25.01. 1963 r., s. 84.

⁴⁶ CAW, sygn. 1677/84/7, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 036/ Org. z 4. 05. 1961 r., s.61

⁴⁷ CAW, sygn. 1677/84/30, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 019/ Org. z 27. 03. 1965 r., s. 146

⁴⁸ CAW, sygn. 1677/84/27, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0127/ Org. z 28. 10. 1964 r., s. 248

⁴⁹ CAW, sygn. 1677/84/6, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 07/ Org. z 9.02. 1961 r., s. 87

⁵⁰ CAW, sygn. 1677/84/18, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 075/ Org. z 2. 07. 1962 r., s. 68

⁵¹ CAW, sygn. 1677/84/27, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0100/ Org. z 7. 08. 1964 r.,s. 62

⁵² CAW, sygn. 1677/84/20, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 011/ Org. z 16. 01. 1963 r., s. 170

przeciwlotniczej i 34 pułk lotnictwa myśliwskiego. W miejsce przekazanego pułku myśliwskiego, dla potrzeb MW sformowano 28 lotniczą eskadrę ratowniczą⁵³.

W 1963 r. przeprowadzono kilka przedsięwzięć organizacyjnych w jednostkach zabezpieczenia. Znacznie wzmocniono jednostki łączności, obrony przeciwchemicznej, służby zdrowia, tyłowe i ochrony. Usprawniono system szkolenia specjalistów, podjęto decyzję o utworzeniu Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej, zlikwidowano trzy istniejące oddzielne jednostki szkolne⁵⁴.

Jednym z najważniejszych przedsięwzięć organizacyjnych na początku 1965 r, które porządkowało i jednocześnie stabilizowało strukturę organizacyjną MW na dłuższy czas, było utworzenie dwóch flotylli obrony wybrzeża: 8 Flotylli Obrony Wybrzeża powstałej z dotychczasowej Bazy Marynarki Wojennej w Świnoujściu i drugiej 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, powstałej na bazie Brygady Rejonu Głównej Bazy oraz komend portów wojennych w Gdyni i w Helu. Sformowanym flotyllom podporządkowano: zespoły okrętów i pomocniczych jednostek pływających, jednostki nadbrzeżne przeznaczone do obrony wybrzeża i przyległych akwenów morskich oraz jednostki spełniające funkcje techniczno-obslugowe, dotychczas będące w gestii różnych ogniw dowodzenia⁵⁵.

Równocześnie z tworzeniem 8 i 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, całkowicie rozformowano Dowództwo Jednostek Nadbrzeżnych Marynarki Wojennej, które dotychczas stanowiło część składową Dowództwa Marynarki Wojennej. W jego miejsce restytuowano Szefostwo Artylerii i Szefostwo Inżynierii Marynarki Wojennej, jednocześnie przeformowano Dowództwo Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej Marynarki Wojennej na Szefostwo Lotnictwa Marynarki Wojennej⁵⁶.

Przeprowadzone w latach 1961-1965 zmiany organizacyjne w Marynarce Wojennej przyczyniły się do zwiększenia stanu jednostek pływających o 34, co w porównaniu do stanu sprzed 1961 r. dało wzrost o 1/3, co spowodowało przyrost stanowisk etatowych dla ponad 2200 żołnierzy. Nastąpiły istotne i trwałe zmiany strukturalne. Uwidocznily się one w ukształtowaniu zasadniczych jej członów składowych, do których należy zaliczyć: sprawność organów dowodzenia i zarządzania, wzrost liczbowy bojowych i specjalistycznych jednostek pływających podległych bezpośrednio dowódcy MW, sformowanie flotylli obrony wybrzeża

⁵³ CAW, sygn. 1677/84/6, 1677/84/14 i 1677/84/15, Rozkazy ministra Obrony Narodowej nr 06/ Oper. z 1. 01. 1961 r. i nr 076/ Oper. z dnia 16.10. 1962 r., s. 196 i 80. Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0102/ Org. z 23.08. 1962 r. s. 78.

⁵⁴ CAW, sygn. 1677/84/21, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 051/ Org. z 26.03. 1963 r., s.88

⁵⁵ CAW, sygn. 1677/84/30, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 07/ Org. z 20. 02 1965 r. s., 56-65

⁵⁶ CAW, sygn. 1677/84/27, Zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0127/ Org. z 8. 10. 1964 r., s.86-87

skupiających większość jednostek pływających i brzegowych; ujednoczenie lotnictwa MW oraz jednostek zabezpieczenia bojowego, tyłowych i szkolnych.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych w Marynarce Wojennej nie wprowadzono zasadniczych zmian organizacyjnych. Dopiero w 1968 roku dokonano pewnych zmian organizacyjnych, połączenia Kwatermistrzostwa Marynarki Wojennej z Szefostwem Techniki i Uzbrojenia. Na bazie obu członów utworzono Szefostwo Służb Technicznych i Zaopatrzenia Dowództwa Marynarki Wojennej. W rok później w Gdyni utworzono Oddział Zabezpieczenia Dowództwa Marynarki Wojennej. Tym przedsięwzięciem zakończono restrukturyzację podstawowych jednostek zaopatrzenia⁵⁷.

Ponadto w 1966 r. na bazie dywizjonów okrętów występujących w nadmorskich brygadach WOP utworzono Morską Brygadę Okrętów Pogranicza oraz Szefostwo Służby Morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza. Utworzona brygada i instytucja dowódcza WOP nie weszła w skład Marynarki Wojennej, jedynie Dowództwo Marynarki Wojennej odpowiadało za jej wyszkolenie i zaopatrzenie⁵⁸.

W latach 1969-1970 dokonano nieznacznych zmian w składzie floty. Wiosną 1970 r. w skład dywizjonu niszczycieli włączono niszczyciel rakietowy „Warszawa”, którym zastąpiono klasyczny niszczyciel „Błyskawica”. Niszczyciel ten w 1969 r. przekształcono w okręt obrony przeciwlotniczej i włączono w skład 8 Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu. Natomiast w brygadzie kutrów torpedowych zwiększono liczbę kutrów rakietowych typu „Osa” do dziesięciu, a w brygadzie okrętów desantowych liczbę okrętów desantowych do dziewięciu.

Na dzień 1 stycznia 1971 r. Marynarka Wojenna posiadała 20 015 etatów wojskowych, w tym 3582 etaty oficerów (faktycznie było 2944) oraz 7181 pracowników cywilnych, większość z nich pracowała w stocznjach Marynarki Wojennej. Na jej uzbrojeniu znajdowało się 35 okrętów bojowych, 24 trałowce bazowe, 23 kutry trałowe, 19 okrętów i 16 kutrów desantowych, 9 okrętów specjalnych, 96 pomocniczych jednostek pływających oraz 11 samolotów myśliwskich, 43 samoloty szturmowe, 5 samolotów bombowych i 23 śmigłowce⁵⁹.

Większość posiadanych w tym czasie okrętów i kutrów znajdowała się w złym stanie technicznym, wymagały remontów lub w najbliższym czasie powinny zostać wycofane z eksploatacji.

⁵⁷ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 276.

⁵⁸ Tamże, s. 276-277

⁵⁹ Tamże, s. 277

CEREMONIAŁ I TRADYCJE MORSKIE

Mgr inż. Andrzej Nitka

POWOJENNE WIZYTY ZAGRANICZNYCH OKRĘTÓW W POLSKICH PORTACH

Wizyty w latach 1953-1989

Nie jest tajemnicą, że polska Marynarka Wojenna przez cały okres powojenny była liderem wśród rodzajów sił zbrojnych jeśli chodzi o intensywność kontaktów z zagranicznymi armiami. Jest to szczególnie widoczne w przypadku Marynarki Wojennej PRL, która w przeciwieństwie do innych formacji, oprócz kontaktów z marynarkami państw Układu Warszawskiego utrzymywała również stałe kontakty z flotami państw neutralnych, jak i należących do NATO. Miało to miejsce za sprawą wizyt obcych okrętów w polskich portach, jak i naszych jednostek w portach zagranicznych. Fakt zaistnienia tego typu kontaktów pozwolił na pozostawanie Polski w gronie widocznych na arenie międzynarodowej państw morskich, w których takie wizyty były rzeczą normalną, popartą długą tradycją. Jednym z ważniejszych aspektów tego typu kontaktów była możliwość bezpośredniego spotkania się ludzi z różnych krajów, nierzadko odizolowanych w sposób sztuczny (żelazna kurtyna). Wizyty takie pozwalały ponadto na bezpośrednie zapoznanie się z zagranicznymi okrętami i to nie tylko osobom noszącym mundur ale również cywilom, stanowiąc nieraz impuls do bliższego zainteresowania się morzem, marynarką i samymi okrętami. Stąd już bliższa droga do pasji mogącej mieć wpływ na życiowe wybory – o czym zaświadczyć może własnym przykładem piszący te słowa.

W okresie powojennym w polskich portach, z wizytami oficjalnymi jak i nieoficjalnymi, przebywało już kilkaset zagranicznych jednostek, których załogi liczyły kilkadziesiąt tysięcy marynarzy. Dzięki eksterytorialności ich pokładów, bez paszportów i wiz kilkaset tysięcy Polaków miało możliwość odwiedzenia terytorium innego państwa. Zjawisko to jak widać, mające znaczny zasięg i poważny ciężar gatunkowy, nie doczekało się jak dotąd odrębnego i kompleksowego opracowania⁶⁰. Informacje na temat wizyt zagranicznych okrętów w bardziej skoncentrowanej formie można znaleźć co prawda w

⁶⁰ Wykaz wizyt z lat 1953-1989 w Wizyty i rewizyty okrętów Marynarki Wojennej elementem realizacji założeń polskiej polityki zagranicznej D. Nawrota nie obejmuje lat dziewięćdziesiątych, a ponadto wysoce niekompletny i nie pozbawiony jest błędów faktograficznych

publikacjach o charakterze kronikarskim, ale i tam nie są one kompletne i nie obejmują całego okresu powojennego⁶¹.

Czynnikami, które wymogły podział niniejszego artykułu na dwie części, z jednoczesnym przyjęciem za datę graniczną roku 1989, były przede wszystkim aspekty historyczne związane z dziejami naszego kraju, zespalające wizyty z tych dwóch okresów w pewne odrębne całości. Ważnym czynnikiem była też ich liczba jak i liczba uczestniczących w nich okrętów, która znacznie wzrosła w ostatnim dziesięcioleciu dwudziestego wieku. Jednoczesne przedstawienie wizyt z tych okresów nie pozwoliłoby na ich sensowne uporządkowanie, co odbiłoby się na czytelności ich wykazu.

W pierwszej części artykułu przedstawiony został wykaz wizyt obcych okrętów do roku 1989 włącznie, zawarte w nim dane dotyczą ponad stu wizyt⁶². W wykazie zaprezentowane zostały następujące informacje:

- termin wizyty;
- port zawinięcia;
- miejsce cumowania (nabrzeże);
- przynależność państwowa;
- klasa jednostki (poszczególne okręty zostały zaliczone do odpowiednich klas według zasad obowiązujących w rocznikach Jane`s Fighting Ships);
- nazwa okrętu;
- burtowy znak taktyczny noszony przez jednostkę w dniu wizyty (w przypadku okrętów radzieckich, które nie posiadały stałych numerów taktycznych w celu bliższej identyfikacji podano numer projektu, natomiast w przypadku jednostek Volksmarine podano numer burtowy jeśli był stały lub numer projektu, bądź też oba te numery jednocześnie);
- stopień wojskowy oraz personalia dowódcy okrętu, rejsu lub zespołu.

Największa liczba wizyt zanotowana w latach 1953-1989 dotyczyła okrętów marynarek: radzieckiej i wschodnioniemieckiej, które oprócz uczestniczenia w wizytach oficjalnych nazywanych wtedy ze względów propagandowych „wizytami przyjaźni” bardzo często odwiedzały polskie porty w trakcie rutynowych rejsów szkolnych. Częstymi gośćmi były również okręty szwedzkie, które to też wiodły prym pod względem liczebności goszczących zespołów, liczących nawet dziesięć jednostek. Dosyć często zawijały do polskich portów

⁶¹ Najwięcej informacji znajduje się w książce J. Wąsiewskiego, Kalendarium dziejów PMW 1918-1993

⁶² Za jedną wizytę przyjęto tu przebywanie w tym samym porcie i w tym samym czasie jednostek z jednego państwa, jeżeli przebywały tam okręty z dwóch lub więcej państw potraktowano to jak oddzielne wizyty

okrety brytyjskie, duńskie, fińskie i francuskie. Oprócz żaglowca „Gorch Fock”, który przebywał w Polsce w związku z „Operacją Żagiel `74”, do polskiego portu nie zawinął żaden okręt pod banderą Republiki Federalnej Niemiec. Nie było też w Polsce żadnego okrętu amerykańskiego, mimo że gościły one w portach bałtyckich, w tym również w Leningradzie. Przebywały za to jednostki dość egzotycznych bander takich jak indyjska czy chilijska. Mimo dość dużej intensywności wizyt zagranicznych okrętów w omawianym okresie były lata, w których do polskich portów nie zawinął żaden obcy okręt – miało to miejsce w roku: 1954, 1968 i 1981.

Przedstawiony poniżej wykaz na pewno nie obejmuje wszystkich wizyt, jakie miały miejsce w tym okresie. Stąd autor zwraca się z serdeczną prośbą do czytelników posiadających informacje lub zdjęcia, które pozwoliłyby na uzupełnienie lub rozszerzenie danych zawartych w niniejszym artykule, o kontakt na adres poczty elektronicznej: a.nitka@poczta.fm.

Tabela 1

Wykaz okrętów obcych bander, które zawinęły do polskich portów w latach 1953-1989

Lp.	Termin i miejsce wizyty	Kraj pochodzenia	Skład zespołu, klasa oraz nazwy wizytujących okrętów	Stopień i personalia dowódcy zespołu (okrętu)
	2	3	4	5
1	15-18.10.1953, Gdynia, nb. Indyjskie	ZSRR	krążownik „Czkałow” (proj. 68 K), niszczyciele „Smietliwyj”, „Sposobnyj”, „Striemitielnyj”, „Surowyj” (proj. 30 bis)	kontradm. Georgij Siemionowicz Abaszwili
2	01-04.07.1955, Gdynia, nb. Francuskie	W. Brytania	krążownik „Glasgow” (C 21)	kmdr Peter Dawnay
3	23-28.06.1956, Gdynia, port wojenny	Jugosławia	okręt szkolny „Galeb” (M 11)	kmdr ppor. Petar Vydan
4	01.07.1956, Gdynia, reda	ZSRR	niszczyciel, fregata (proj. 50)	
5	29.06-02.07.1957, Gdynia	NRD	fregaty „1-61” „1-62” (proj. 50)	wiceadm. Werner
6	29.06-02.07.1957, Gdynia	ZSRR	krążownik „Żdanow” (proj. 68 bis), 2 niszczyciele (proj. 30 bis)	adm. Charłamow
7	09-13.11.1957, Gdynia, nb. Francuskie	W. Brytania	fregaty „Venus” (F 50), „Vigilant” (F 93), „Roebuck” (F 195)	kmdr Morgan C. Giles
8	15.12.1957, Gdynia, port wojenny	ZSRR	fregata (proj. 50)	kontradm. Wiktor Mikołajewicz Aleksiejew
9	19-24.06.1958, Gdynia, nb. Francuskie	Szwecja	stawiacz min „Älvsnabben”, okręt-baza op „Patricia”, okręty podwodne „Dykaren”, „Svärdfisker”, fregaty „Magne” (74), „Mjölner” (76), trałowce „M 7”, „M 8”, „M 9”, „M 14”	kmdr Willy Edenberg
10	28-30.06.1958,	NRD	fregata (proj.50), 2 trałowce	wiceadm. Werner

	Gdynia, reda		(proj. 3000)	
11	28-30.06.1958, Gdynia, reda	ZSRR	niszczyciel (proj. 30 bis), fregata (proj.50), okręt podwodny	kontradm. Wiktor Mikołajewicz Aleksiejew
12	01-06.07.1958, Gdynia, nb. Francuskie	Francja	niszczyciel „Guépratte” (D 632)	kmdr por. Alfred Postec
13	25- 28.07.1958, Gdańsk, nb. Oliwskie	Szwecja	żaglowe okręty szkolne „Gładan” (S 01), „Falken” (S 02)	kpt. mar. J. M. Olov
14	21-25.05.1959, Gdynia, nb. Pomorskie	Dania	okręt-baza op „Aegir” (A 560) patrolowiec „Huitfeldt” (P 520) „Willemoes” (P 521)	kmdr S. G. Jørgensen
15	27-29.05.1959, Świnoujście, baza rybacka	W. Brytania	trałowiec „Wotton” (M 1195)	kmdr por. Robert I. C. Irving
16	27- 06.1959, Szczecin, Wały Chrobrego	NRD	fregata (proj. 50)	kontradm J. Scheffler
17	27-.06.1959, Szczecin, Wały Chrobrego	ZSRR	fregata (proj. 50)	kontradm. D. K. Jaroszewicz
18	09-13.10.1959, Gdynia, nb. Francuskie	W. Brytania	krążownik „Tiger” (C 20)	kmdr Ronald Edward Hutchins
19	25-.06.1960, Gdynia, reda	NRD	2 fregaty (proj. 50)	kontradm. Wilhelm Ehm
20	25-.06.1960, Gdynia, reda	ZSRR	niszczyciel, fregata	kontradm. S. P. Kostrycki
21	16-19.06.1961, Gdynia, nb. Francuskie	Szwecja	Nniszczyciel „Öland” (16), fregaty „Mode” (73), „Magne” (74), 4 trałowce	kmdr Trygge Norinder
22	03-06.07.1961, Gdynia, nb. Francuskie	W. Brytania	fregaty „Puma” (F 34), „Blackwood” (F 78)	kmdr John Mariott
23	09-11.07.1961, Gdynia, nb. Francuskie	Francja	niszczyciele „Chateaurenault” (D 606), „Du Chayla” (D 630), „Casabianca” (D 631)	kontradm. Pierre Poncet
24	20-24.07.1961, Gdynia, nb. Pomorskie	NRD	fregata „Friedrich Engels” (124) -proj. 50, 3 trałowce	kmdr Hans Streubel
25	11-15.09.1962, Gdynia, nb. Pomorskie	Finlandia	fregata „Matti Kurki” (62)	kmdr Matts Vikberg
26	13-17.06.1963, Gdynia, nb. Pomorskie	Szwecja	stawiacz min „Älvsnabben” niszczyciel „Hälsingland” (23), fregata „Magne” (74), trałowce „M 21” „M 22”, „M 23”, „M 24”,	kmdr Hans Ugglä
27	27-29.07.1963 Świnoujście, baza rybacka		trałowiec „Wotton” (M 1195)	
28	16-20.09.1963, Gdynia, nb. Pomorskie	W. Brytania	fregata „Rothesay” (F 107)	kmdr Basil C. Godfray Place
29	04-08.06.1964, Gdynia, nb. Pomorskie	Dania	fregata „Esbern Snare” (F 341) , patrolowiec „Willemoes” (P 521)	kmdr S. C.Heinterberg-Anderson
30	25-29.06.1965, Gdynia, nb. Pilotowe	NRD	fregaty „Karl Liebknecht” (123) „Friedrich Engels” (124)- proj. 50, trałowiec „Gera” (proj. 3000)	wiceadm. Willi Ehm
31	25-29.06.1965, Gdynia, nb. Francuskie	ZSRR	krążownik „Kirow” (proj. 26), niszczyciel „Sokruszitielnyj” (proj. 30 bis), 2 okręty podwodne	adm. Iwan Iwanowicz Bajkow
32	28.06-01.07.1965, Szczecin	ZSRR	niszczyciele „Sierdityj”, „Surowyj” (proj. 30 bis)	
33	14-18.10.1965,	Norwegia	fregata „Haugesund” (F 312)	kmdr Odd Wivestad

	Gdynia, nb. Pomorskie			
34	17-21.06.1966, Gdynia, nb. Pomorskie	Szwecja	niszczyciele „Halland” (J 18), „Gästrikland” (J 22), ścigacze torpedowe „Plejad” (T 102), „Pollux” (T 104), „Argo” (T 111), „Astrea” (T 112)	kontradm. Dag Arvas
35	10-14.07.1966, Gdynia, nb. Pomorskie	Finlandia	fregata „Matti Kurki” (62)	kmdr Bo Gotthelm Klenberg
36	18-22.08.1966, Gdynia, nb. Pomorskie	Dania	okręt-baza op „Aegir” (A 560), patrowce „Nymfen” (P 535), „Ran” (P 537), żaglowe okręty szkolne „Svanen” (Y 101), „Thyra” (Y 102)	kmdr por. K. V. Raabye
37	13-15.09.1966, Gdynia, nb. Francuskie	W. Brytania	niszczyciel raketowy „Devonshire” (D 02), zbiornikowiec „Oleander” (A 124)	adma.adm. John Frewen
38	05-08.05.1967, Gdynia, nb. Francuskie	Holandia	krążownik raketowy „De Zeven Provinciën” (C 802)	komodor J. Doorambos
39	22-26.06.1967, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	niszczyciel raketowy „Obrazcowyj” (proj. 61)	wiceadm. Władimir Wasiljewicz Michajlin
40	04-07.06.1969, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	trałowiec „Komsomolec Estonii” (proj. 254)	
41	06-09.06.1969, Gdynia, nb. Prezydenta	Szwecja	żaglowe okręty szkolne „Gladan” (S 01), „Falken” (S 02)	kmdr por. Björn Lungman
42	09.06.1970, Szczecin	NRD	zespół okrętów	kmdr Heinrich Jordt
43	09.06.1970, Szczecin	ZSRR	zespół ścigaczy op (proj. 205 P)	kontradm. Antolij, W. Jadrewski
44	10-12.06.1970, Gdańsk, nb. Ziółkowskiego	NRD	zespół okrętów	kmdr Heinrich Jordt
45	10-12.06.1970, Gdańsk, nb. Ziółkowskiego	ZSRR	zespół ścigaczy op (proj. 205 P)	kontradm. Anatolij, W. Jadrewski
46	25-29.06.1970, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	krążownik „Kirow” (proj. 26), niszczyciel „Nieustraszimyj” (proj. 41), fregata	adm. Władimir A. Kasatonow
47	25-30.06.1970, Gdynia, nb. Pomorskie	NRD	fregata „Ernst Thälmann” (141)- proj. 50, trałowce „Demmin” (proj. 89.1), „Rostock” (proj. 3000), ścigacz op „Ludwigslust” (proj. 12.4)	wiceadm. Willi Ehm
48	12-15.08.1971, Gdynia, nb. Pomorskie	Finlandia	fregata „Matti Kurki” (62)	kmdr Olavi Haikala
49	21-25.10.1971, Szczecin, Wały Chrobrego	W. Brytania	fregata „Ashanti” (F 117)	kmdr Blake H. Parker
50	05-09.07.1972, Gdynia, nb. Pomorskie	Francja	fregaty „Balny” (F 729), „Le Lorrain” (F 768), „Le Champenois” (F 770), patrowce „L’Etourdi” (P 637), L’Attentif” (P 646)	kmdr Paul de Bigault de Cazanove
51	29-30.07.1972, Gdańsk	NRD	4 okręty desantowe	kmdr por. Werner Ruben
52	30-07.1972, Gdynia	NRD	4 okręty desantowe	kmdr por. Werner Ruben
53	08-12.02.1973, Gdynia, nb. Francuskie	Indie	fregata „Anjadip” (P 173)	kmdr Rajendra Prasad Bhall
54	14.05.1973,	NRD	ścigacz op „Teterow” (proj.	

	Świnoujście, port wojenny		12.4)	
55	14.05.1973, Świnoujście, port wojenny	ZSRR	ścigacz torpedowy (proj. 206)	
56	14-17.05.1973, Gdynia, nb. Pomorskie	Chile	żaglowy okręt szkolny „Esmeralda” (43)	kmdr Jorge Sabugo Silva
57	04-06.07.1973, Gdynia, port wojenny	NRD	zespół okrętów	kmdr por. Werner Ruben
58	05-09.10.1973, Gdynia, nb. Fińskie, Pilotowe	NRD	fregata „Ernst Thälmann” (141)- proj. 50, 3 trałowce (proj. 89), 2 ścigacze	wiceadm Willi Ehm
59	05-09.10.1973, Gdynia, nb. Francuskie	ZSRR	krażownik „Swierdłow” (proj. 68 bis), fregaty rakietowe „Bditielnyj”, „Silnyj” (proj. 1135)	adm. Władimir Wasiljewicz Michajlin
60	16-19.11.1973, Gdynia, nb. Pomorskie	Szwecja	niszczyciel „Östergötland”(J 20), okręt dowodzenia „Marieholm” (A 201), ścigacze torpedowe „Polaris” (T 103), „Rigel” (T 106), trałowce „Utö” (M 56), „Spärö” (M 58), „Skaftö” (M 62), „Namdö” (M 67)	kontradm. Christer Kierkegaard
61	07-11.06.1974, Gdynia, nb. Pomorskie	Dania	fregata „Peder Skram” (F 352), stawiacz min „Moen” (N 82), ścigacze torpedowe „Soloven” (P 510), „Sobjornen (P 512), „Sohesten” (P 513), „Sohunden” (P 514)	kmdr J. V. Stilling
62	18-21.07.1974, Gdynia, nb. Prezydenta	Belgia	żaglowy okręt szkolny „Zenobe Gramme” (A 958)	
63	18-21.07.1974, Gdynia, basen jachtowy	Dania	żaglowe okręty szkolne „Svanen” (Y 101), „Thyra” (Y 102)	
64	18-21.07.1974, Gdynia, nb. Pomorskie	Francja	żaglowe okręty szkolne „L'Étoile” (A 649), „La Belle Poule” (A 650)	
65	18-21.07.1974, Gdynia, nb. Prezydenta	Holandia	żaglowy okręt szkolny „Urania”(Y 8050)	
66	18-21.07.1974, Gdynia, nb. Pomorskie	RFN	żaglowy okręt szkolny „Gorch Fock” (A 60)	
67	18-21.07.1974, Gdynia, nb. Pomorskie	Szwecja	żaglowe okręty szkolne „Gladan” (S 01), „Falken” (S 02)	
68	20-24.7.1974, Gdynia	NRD	4 okręty desantowe, 2 trałowce	
69	20-24.7.1974, Gdynia, nb. Francuskie	ZSRR	krażownik „Żeleznikow” (proj. 68 K), fregaty rakietowe „Bditielnyj”, „Swirepyj” (proj. 1135)	adm. Władimir Wasiljewicz Michajlin
70	27.06-01.07.1975, Gdynia, nb. Fińskie	NRD	fregata „Karl Marks” (142) – proj. 50, 2 trałowce (proj. 89), ścigacz op	wiceadm. Willy Ehm
71	27.06-01.07.1975, Gdynia, nb. Francuskie	ZSRR	krażownik „Swierdłow” (proj. 60 bis), fregaty rakietowe „Bodryj”, „Silnyj” (proj. 1135)	adm. Władimir Wasiljewicz Michajlin
72	09-11.07.1975, Gdynia	NRD	4 okręty desantowe, 2 trałowce	kmdr por. Dieter Koch
73	09-11.08.1975, Gdynia	ZSRR	okręt szkolny „Gangut” (proj. 1884)	wiceadm. Anatolij Antonowicz Ruluk
74	04-08.06.1976,	W. Brytania	okręt desantowy – dok „Intrepid”	kmdr Nicholas John S.

	Gdynia, nb. Pomorskie		(L 11)	Hunt
75	06-10.08.1976, Gdynia	ZSRR	okręt szkolny „Gangut” (proj. 1884)	kontradm. W. W. Płatonow
76	02-04.03.1977	Indie	korweta raketowa „Vijaydurg” (K 71)	kmdr por. Suri
77	13-16.06.1977, Gdynia, nb. Pomorskie	Francja	fregaty „Le Normand” (F 765), „Le Picard” (F 766), trałowiec „Azalée” (M 668)	kontradm. M. H. Robert Chaperon
78	07-13.07.1977, Gdynia, port wojenny	ZSRR	okręt szkolny „Smolnyj” (proj. 887)	wiceadm. Georgij Łukicz Niewolin
79	02-05.09.1977, Gdynia, nb. Prezydenta	Szwecja	żaglowe okręty szkolne „Gladan”(S 01), „Falken” (S 02)	kmdr ppor. Lars Haller
80	14-17.04.1978, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck”(S 61) – proj. 888	kmdr Hans D. Birr
81	20-24.07.1978, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	krążownik „Oktiabrskaja Rewolucija” (proj. 68 A), 2 fregaty „SKR - 83”, „SKR - 86” (proj. 35)	wiceadm. Władimir W. Sidorow
82	25-28.07.1978, Gdynia, nb. Pomorskie	Finlandia	korweta „Turunmaa” (03)	kmdr Erick Withol
83	23-26.08.1978, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	okręt szkolny „Smolnyj” (proj. 887)	kmdr Andriej A. Pińczuk
84	15-19.09.1978, Szczecin, Wały Chrobrego	ZSRR	okręt szkolny „Smolnyj” (proj. 887)	kontradm. Igor W. Karmadonow
85	28.09-02.10.1978, Gdynia, nb. Pomorskie	W. Brytania	niszczyciel raketowy „London” (D 16)	kmdr Davis Neil O’Sullivan
86	16-21.10.1978, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	okręt szkolny „Pierekop” (proj. 887)	kmdr Genadij A. Michajłow
87	17-20.10.1978, Świnoujście, nb. Władysława IV	ZSRR	okręt szkolny „Smolnyj” (proj. 887)	kontradm. Igor W. Karmadonow
88	26-29.08.1979, Gdynia	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Derno
89	maj 1980, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	niszczyciel raketowy „Sławnyj” (proj. 61 MP)	
90	27.06-01.07.1980, Gdynia, nb. Pomorskie	NRD	fregata raketowa „Rostock” (141) – proj. 1159, okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	adm. Wilhelm Ehm
91	27.06-01.07.1980, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	krążownik „Oktiabrskaja Rewolucija” (proj. 68A), niszczyciel raketowy „Obrazcowyj” (proj. 61)	adm. Władimir Wasiliewicz Sidorow
92	08-11.07.1980, Świnoujście	ZSRR	okręt szkolny „Pierekop” (proj. 887)	kontradm. Peterson Anri Buktorowicz
93	25-28.07.1980, Gdynia, nb. Pomorskie	Dania	stawiacz min „Fyen” (N 81), trałowce „Egernsund” (M 573), „Vilsund” (M 578)	kmdr S. G. Finn Alsing
94	18-19.10.1982, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr por. K. Santen
95	14-16.04.1983, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr por. Michael Kirszke
96	01-03.09.1983, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck”(S 61) – proj. 888	kmdr por. Ferdinand Schmeichel
97	22-26.03.1984, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888, okręt desantowy „Hoyerswerda” (611)	kmdr Peter Adamitz

			– proj. 108	
98	19-23.07.1984, Gdynia, nb. Pomorskie	NRD	korweta „Parchim (242) – proj. 133.1, okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	adm. Wilhelm Ehm
99	19-23.07.1984, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	krążownik rakietowy „Groznyj” (proj. 58), fregata rakietowa „Swirepyj” (proj. 1135)	adm. Iwan Matwiejewicz Kapitaniec
100	24-28.08.1984, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Dieter Kirschke
101	19-23.04.1985, Gdynia	NRD	okręt desantowy	kmdr Rolf Einhoff
102	22-26.05.1985, Gdynia, nb. Pomorskie	Finlandia	korweta „Karjala” (04)	kmdr Seppo Reinivuo
103	26-30.05.1985, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	krążownik rakietowy „Groznyj” (proj. 58), fregata rakietowa „Niekrotimyj” (proj. 1135 M)	adm. Konstantin W. Makarow
104	26-29.08.1985, Gdynia, port wojenny	NRD	zespół 4 okrętów	kmdr Dirk Kirschke
105	21-22.10.1985, Gdynia	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	
106	14-17.07.1986, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	okręt rakietowy	wiceadm. Witalij P. Iwanow
107	19-21.11.1986, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Ferdynand Schmeichel
108	23-25.06.1987, Gdynia, port wojenny	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Harald Santen
109	18-23.07.1987, Gdynia, nb. Pomorskie	ZSRR	krążownik rakietowy „Groznyj” (proj. 58), niszczyciel rakietowy „Sławnyj” (proj. 61 MP)	adm. Witalij P. Iwanow
110	14-16.04.1988, Gdynia	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Dirk Kirschke
111	24-27.06.1988, Gdynia, nb. Prezydenta	Szwecja	żaglowy okręt szkolny „Gladan” (S 01)	kmdr por. Bengt Malm
112	11-14.07.1988, Gdynia	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Harald Santen
113	19-24.07.1988, Szczecin, Wały Chrobrego	ZSRR	krążownik rakietowy „Groznyj” (proj. 58), niszczyciel rakietowy „Sławnyj” (proj. 61 MP), fregata rakietowa „Bditielnyj” (proj. 1135)	adm. Witalij P. Iwanow
114	26-29.08.1988, Gdynia, nb. Pomorskie	Szwecja	lodołamacz „Thule”, trałowce „Viksten” (M 33), „Blidö” (M 68)	kmdr Thomas Lundvall
115	12-14.09.1988, Gdynia	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr por. Karl Wideman
116	13-15.04.1989, Gdynia	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Uwe Wolter
117	09-12.06.1989, Gdynia, nb. Pomorskie	W. Brytania	niszczyciel rakietowy „Bristol” (D 23)	wiceadm. John F. Coward
118	17-20.08.1989, Gdynia, nb. Pomorskie	Finlandia	korweta „Karjala” (04)	kmdr por. Esko Illi
119	wrzesień 1989, Gdynia	NRD	okręt szkolny „Wilhelm Pieck” (S 61) – proj. 888	kmdr Gernot Schindler

Bibliografia:

1. „Bandera”, 1957-1989
2. S.S. Biereżnoj, Sowietskij WMF 1945-1995. Krejsera, bolszije protiwołodocznyje korabli, esminy, „Morskaja Kollekcija”, 1995 nr 1; tenże, Storożewyje korabli WMF SSSR i Rosji 1945-2000, tamże, 2000 nr 6.
3. „Dziennik Bałtycki”, 1953-1989.
4. „Głos Szczeciński”, 1959, 1963, 1971, 1972, 1978, 1988.
5. „Głos Wybrzeża”, 1953-1989.
6. „Jane’s Fighting Ships”, 1953-1989.
7. „Kurier Szczeciński”, 1959, 1963, 1971, 1972, 1978, 1988.
8. E. Madey, Ważniejsze daty z dziejów ludowej Marynarki Wojennej, „Biuletyn Historyczny”, 1971 nr 2.
9. E. Madey, Ważniejsze daty z dziejów ludowej Marynarki Wojennej 1971-1979, „Biuletyn Historyczny”, 1980 nr 7.
10. „Morze”, 1953- 1989
11. „Na straży wybrzeża”, 1953-1956.
12. D. Nawrot, Wizyty i rewizyty okrętów Marynarki Wojennej elementem realizacji założeń polskiej polityki zagranicznej, „Przegląd Morski”, 1992 nr 4.
13. W. Pater, Ważniejsze daty z dziejów Marynarki Wojennej 1986-1990, „Biuletyn Historyczny”, 1992 nr 12
14. J. Pertek, Od „Korsarza” do nowego „Wichra”, Gdynia 1959.
15. Praca zbiorowa, Conway’s All the Worlds Fighting Ships 1947-1982. Part I: Western Powers, London 1985.
16. M.Schiele, Numery projektów współczesnych okrętów rosyjskich, „Okręty Wojenne” nr 12.
17. M. Schiele, Wykaz nazw dużych okrętów nawodnych sił morskich ZSRR i WNP zbudowanych w latach 1946-1994, „Przegląd Morski”, 1996 nr 6.
18. J. Wąsiewski, Kalendarium dziejów PMW 1918-1993, Gdynia 1996.
19. R. Witkowski, Na lądzie i na morzu. Zapiski ze służby w Marynarce Wojennej 1953-1988, Kraków 1998.
20. Z. Wojciechowski, Ważniejsze daty z dziejów Marynarki Wojennej 1980-1985, „Biuletyn Historyczny”, 1987 nr 10.

WSPOMNIENIA Z MARYNARKI WOJENNEJ

Kmdr w st. spocz. mgr Ryszard MARKIEWICZ

OSTATNI REJS „ISKRY”

Do napisania wspomnień z wydarzeń ostatnich lat na ORP „Iskra” skłoniło mnie przeczytanie książki pt. Pod żaglami „Iskry”, gdzie w rozdziale Ostatni rejs⁶³ opisana została podróż podchorążych do Leningradu i Helsinek w lipcu 1974 r. Nie była to jednak podróż ostatnia, po niej była jeszcze jedna – z kandydatami do WSMW. Ten rzeczywiście ostatni rejs choć krótki, wart jest przytoczenia, ponieważ jego skutki zadecydowały o zaprzestaniu intensywnej eksploatacji okrętu, mimo, że zaplanowano już rejsy na rok następny. Wiadome było, że „Iskra”, po mających nastąpić kolejnych remontach, służyć miała jeszcze do 1985 r. Po wyłączeniu więc szkunera z pływania przyspieszono budowę nowego okrętu na wzór barkentyny „Pogoria” i po ośmiu latach przerwy w 1982 r. wcielono w skład okrętów szkolnych również jako ORP „Iskra” (II).

Zanim jednak przejdę do tematu, wypada mi dodać, że od 1959 do 1974 r. pływałem dorywczo na „Iskrze”, wraz z podchorążymi I rocznika Wydziału Pokładowego lub kandydatami do uczelni jako ich wykładowca z WSMW, w charakterze starszego kierownika praktyki. W tym czasie, oprócz obowiązków wynikających z funkcji, przypadło mi razem z oficerami okrętowymi pełnić służbę oficera wachtowego okrętu. Pierwszy taki rejs w roku 1959 odbyłem pod komendą kmdr. por. Juliana Czerwińskiego. Potem było takich praktyk jeszcze sporo, okrętem wówczas dowodzili: Stefan Kucharski, Piotr Bigaj i Ryszard Ułamek. W tym okresie byłem świadkiem kilku wydarzeń, które przyczyniły się w efekcie do wcześniejszego o 11 lat wyeliminowania okrętu z eksploatacji.

Pierwsze zdarzenia miały miejsca w czasie rejsu żaglowca z podchorążymi do Sztokholmu w 1966 r. pod dowództwem kpt. mar. Piotra Bigaja. Chciałbym pokrótce je opisać. Otóż rejs na odcinku Gdynia – latarniowiec „Almagrundet” przebiegał bez zakłóceń. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, 5 sierpnia o drugiej w nocy, podjęliśmy z latarniowca na pokład, dwóch szwedzkich oficerów tj. pilota i oficera łącznikowego. Z powodu mgły która w tym czasie wystąpiła, ten pierwszy, podejmując prowadzenie „Iskry” do portu, życzył sobie włączenia radaru. Niestety nowo zainstalowane urządzenie odmówiło posłuszeństwa. Aby wejść w planowanym terminie pilot oświadczył, że podejmie się wprowadzenia jednostki bez ryzyka, jako że w swej kilkunastoletniej karierze wprowadzał już wiele statków we mgłę,

⁶³ W. Białek, Pod żaglami „Iskry”, Warszawa 1998, s. 276

bez radaru i wszystkimi, jak do tej pory, trafiał na tym 10-milowym odcinku drogi prosto między główki wejściowe. „Iskra”, z prędkością około dwóch węzłów, podając sygnały mgłowe, płynęła do celu unoszona od tyłu martwą falą po niedawnym sztormie. Podczas świtania mgła była na tyle znaczna, że nie można było z rufy dojrzeć bukszprytu.

Przebywając w kabinie wyczułem nagle silne targnięcie kadłubem i jakieś uderzenie w dno okrętu. Okazało się, że kadłub utknął na skalistym dnie. Manewry silnikiem i sterem nie odniosły skutku i nie udało się zejść o własnych siłach. Okręt systematycznie unoszony martwą falą uderzał środkową częścią kadłuba o ostry wierzchołek skały, zaczynając obracać się niczym igła magnetyczna w kompasie. Zarządzony alarm wodny poderwał grupę drenazową do stwierdzenia uszkodzeń. Po chwili meldowano o naruszeniu balastu cementowego w formie pęknięć i o nieznacznych przeciekach w zęzach poniżej pomieszczenia podchorążych, jak również w części dziobowej. Próby nawiązania łączności radiowej z brzegiem nie dały efektu. Już świtało, ale wokół okrętu nic nie było widać. Pozostało spuścić łódź okrętową z oficerem łącznikowym i wysadzić go na ląd celem poszukania pomocy i zasygnalizowania o ewentualnym opóźnieniu wejścia do Sztokholmu. Po kilkunastu minutach powróciła łódź z wiadomością, że osiągnęła ląd w odległości zaledwie kilkudziesiąt metrów od naszej burty, a główki wejściowe, w które nie udało się wprowadzić okrętu, znajdują się dwa kable bardziej na północ od miejsca naszego położenia. Po niespełna godzinie wrócił oficer łącznikowy na kutrze pilotowo-ratowniczym i po podaniu holu, przy pracy śrub obu jednostek, „Iskrze” udało się zeskoczyć z podwodnej skały. Przystąpiliśmy do kontynuacji drugiego etapu przejścia wśród szkerów. Ten ostatni 10-milowy odcinek toru pokonaliśmy bez opóźnienia, witani uroczyście na przystani usadowionej w centrum miasta. Po paru dniach pobytu i zabezpieczenia uszkodzeń, podjęto decyzję dalszego pływania zgodnie z planem, tj. do Tallina.

Już po powrocie do Gdyni odwiedziłem „Iskrę” na doku. W miejscu przebicia dna w części środkowej kadłuba stoczniovcy przyspawali nową płytę wielkości około 1,5 m2.. Należy przy okazji zaznaczyć, że 14 lat wcześniej, w roku 1952, „Iskra” przechodząc kapitalny remont otrzymała nowe poszycie, lecz tylko w części dziobowej i rufowej.

W następnych latach odbyłem kilka rejsów po Bałtyku, a także do zachodniej Europy oraz północnej Afryki, w czasie których poza awariami niektórych urządzeń, kadłub spisywał się nieźle. Wiadomo jednak było, że ze względu na nienajlepszy stan kadłuba, okręt miał przeciwwskazania do żeglugi na odległych trasach, a szczególnie oceanicznych. Aby nie dopuścić w przyszłości do awarii radaru i powtórzenia się wynikających z tego następstw, w

każdy dalszy rejs okrętowano specjalistę od urządzeń elektrotechnicznych i radiolokacyjnych – ppor. rez. inż. Jana Sznittera, którego podstawowym zadaniem było utrzymywać pełną sprawność aparatury.

I tak nadszedł rok 1974, kiedy okrętem dowodził kmdr por. Ryszard Ułamek. Po praktyce podchorążych odbyło się przeszkolenie morskie kandydatów do WSMW. Połowę z nich zaokrętowano w Gdyni na „Iskrę” w celu przeprowadzenia wstępnej zaprawy morskiej i sprawdzenia przydatności do pracy na okrętach. Reszta tymczasem przechodziła przeszkolenie rekrucie w garnizonie Ustka. Pod koniec pobytu trzeba było z pierwszą grupą popłynąć do Ustki w celu podmiany drugiej. Po kilku godzinach nocnego pływania pod żaglami z Gdyni kursem na zachód, okręt zbliżał się do lewego trawersu latarni Stilo w odległości około 6 Mm od lądu. W tym czasie tj. o godz. 4 rano przyjąłem od poprzednika obowiązki oficera wachtowego wraz ze swoją zmianą, tzw. „świtówkę”. Okręt z prędkością trzech węzłów płynął pod żaglami głównymi, ustawionymi na baksztag prawego halsu. Stan morza nie większy niż 3o w skali Beauforta. Cisza zalegała prawie na całym okręcie z wyjątkiem odgłosów pracy agregatu prądotwórczego na dziobie. Poza wachtą reszta załogi spała.

W pewnym momencie, nanosząc pozycję okrętu przy stoliku nawigacyjnym, umiejscowionym w końcowej części spardecku rufowego, usłyszałem średniej głośności metaliczny dźwięk – „tąpnięcie”. Wydawało się, że jakaś metalowa bojka rybacka uderzyła o kadłub. Spojrzałem odruchowo za rufę, jednak w śladzie torowym niczego podejrzanego nie zauważyłem. Zwróciłem się do sternika, który stał przy sterze za moimi plecami, aby potwierdził moje przypuszczenie. Ale ten oświadczył, że nic nie słyszał. Nawiązałem kontakt przez rurę głosową z siłownią główną – mechanicy również to samo stwierdzili. Kolejno te same pytania zadawałem innym osobom tj. wachtowemu na śródokręciu, kandydatom obierającym zwyczajowo o tej porze ziemniaki na śródokręciu i obserwatorowi na „oku”. Odpowiedzi były podobne. Ale przecież ja faktycznie słyszałem. Byłem wypoczęty, minęła dopiero pierwsza godzina wachty i to przy pomyślnej pogodzie. Wezwałem do siebie podoficera wachtowego, bosmana Kazimierza Gondka, będącego zarazem bosmanem okrętowym i podzieliłem się spostrzeżeniami. On również niczego nie słyszał. Dałem mu wówczas polecenie sprawdzenia wszystkich zenz i pomieszczeń na całej długości okrętu. Bosman zapewnił, że dokona obchodu i zamelduje, ale nie wcześniej jak po wykonaniu szeregu przedsięwzięć związanych z pobudką i przeprowadzeniem porannej gimnastyki z kandydatami. Chwilowo poszła w niepamięć obawa o skutki jakiegoś tam „tąpnięcia” nie

potwierdzona przez nikogo. Przy wyjrzeniu za lewą burtę odniosłem wrażenie jakby wysokość pokładu do linii wodnej pomniejszyła się, ale przechył okrętu na burtę powodowany naciskiem wiatru na żagle poniekąd usprawiedliwiał ten stan. Tymczasem bosman okrętowy zagoniony wieloma czynnościami przeciągał wykonywanie mojego polecenia. Zbliżała się 7 rano, gdy nagle na rufę przybiegł zadyszany bosman z krzykiem, że w zenzach pod pomieszczeniem podchorążych jest pełno wody. Faktycznie przestrzeń zenzowa była wypełniona co najmniej na 3 wysokości wodą. Jeszcze pół godziny, a śpiąca wachta zaczęłaby się kapać w hamakach. Natychmiast obudziłem dowódcę okrętu meldując o sytuacji. Po zarządzeniu alarmu wodnego przystąpiono do ratowania okrętu, uruchamiając wszystkie pompy jakie istniały. Grupie drenażowej udało się dotrzeć do miejsca wdzierania się wody. Było to miejsce, na którym przed 8 laty, po rejsie do Sztokholmu, przyspawano blachę na skorodowane poszycie. Teraz przyczyny „tąpienia” stały się jasne. Nic innego jak odpadnięcie płyty od poszycia i przebicie wody przez skruszały od tamtych lat cement. Nie udało się całkowicie uszczelnić otworu. Przybór wody malał ale poziom sięgał podłogi pomieszczenia podchorążych.

Przekazano meldunek do oficera dyżurnego operacyjnego Sztabu Głównego Marynarki Wojennej. Odpowiedź brzmiała: kontynuować rejs do Ustki i walczyć z awarią. Faktycznie, bliżej było do Ustki, jak wracać do Gdyni. Czas płynął szybko, okręt zaś coraz wolniej. Woda utrzymywała się na stałym poziomie. Po kolejnym meldunku, operacyjny polecił przerwać rejs i oczekiwać przybycia kutra ratowniczego, który podąży już z Gdyni. Zapadał zmierzch, gdy do burty podszedł wymarzony kuter i z jego pomocą „Iskra” poczęła wolno wynurzać się do góry, pozbywając się wodnego balastu. Przed północą, operacyjny zalecił nam wracać do Gdyni. Kuter, będąc przycumowany z lewej burty „Iskry”, cały czas pracując pompami, asekurował nas. Tak połączeni płynęliśmy drogą powrotną do Gdyni. Nocą, po minięciu Rozewia, zaczęło naszym zespołem rzucać. Zbliżał się z północnegowschodu sztorm o sile około 50 w skali Beauforta. Zaczęły rwać się cumy. Kuter zmuszony był przerwać akcję i odejść za rufę, aby w każdej chwili być do naszej dyspozycji. „Iskra” przy „całej naprzód” w dalszym ciągu walczyła z wdzierającą się wodą. Będąc na wysokości Helu o godz. 4 rano przypadło mi objąć „świtówkę” i razem z wachtą doprowadzić okręt do główek wejściowych portu wojennego, gdzie dowodzenie okrętem przejął dowódca okrętu. „Iskra” skierowana została bezpośrednio do Stoczni Marynarki Wojennej.

W tym dniu wyokrętowano nas do WSMW. Schodząc z kandydatami na ląd nie przypuszczałem że był to ostatni rejs „Iskry”. Po paru dniach, podobnie jak przed 8 laty,

udałem się do stoczni na dok, aby ujrzeć uszkodzenie od strony zewnętrznej. Płyta, która kiedyś została przyspawana, na długości prawej krawędzi odstawała od poszycia. Należało sądzić, że cienkie skorodowane poszycie, podlegając różnym naciskom w wodzie, spowodowało puszczenie spawu. Po kolejnym załataniu „Iskra” wróciła do służby, ale już bez prawa pływania, służąc jedynie podchorążym i kadetom za hulk.

W roku 1976, jeszcze raz jako kierownik praktyki, zabezpieczałem szkolenie łodziowe. Podchorążowie I rocznika, po raz ostatni przebywając na starej „Iskrze” wykorzystywali cztery „szóstki” z wyposażeniem wiosłowo-żaglowym, przechodząc szkolenie po akwenie portu, redy i zatoki. Była to zaprawa znacznie mniej urozmaicona od tych poprzednich. Przypominam sobie z wcześniejszych rejsów, szczególnie tych po Bałtyku bez zawijania do obcych portów pod wodzą kpt. mar. Stefana Kucharskiego, jak „Iskra” przy każdej nadarzającej okazji stawała w dryfie lub na kotwicy w pobliżu brzegu i uprawiała szkolenie szalupowe. Młodzież wyrabiając mięśnie, przyzwyczajała się do bliskiego kontaktu z morzem. Dzięki łodziom poznawała całe nasze wybrzeże, wchodząc nimi do małych portów, często też „sztrandując” na przybojowych falach do piaszczystego brzegu. Bywało też, że „Iskra” ścigała się z łodziami. Ale wszystkie tego typu uroki minęły, czego mogą pozazdrościć podchorążowie praktykujący na nowej „Iskrze”. Budowniczowie nowej jednostki odradzili ustawienie łodzi szkoleniowych ze względu na ograniczoną wielkość pokładu i możliwość zmniejszenia stateczności okrętu.

Należy stwierdzić, że „Iskra” ze swoim nie zawsze pełnosprawnym wyposażeniem, mechanizmami i stanem kadłuba, dzielnie przeciwstawiała się trudnościom. Była w każdej letniej kampanii wykorzystywana do maksimum możliwości. Nie do wiary wprost, że w ostatnim rejsie, płynąc na spokojnej wodzie stałym kursem, bez jakichkolwiek manewrów i wstrząsów, doznała gwałtownego wdarcia się wody. Wydarzenie to przytrafiło się w bliskości własnego brzegu, w czasie pogody bezsztormowej, przy sprawnej łączności z lądem i dowództwem oraz przy możliwości pozyskania w porę pomocy. Mogło to mieć miejsce w zupełnie innej scenerii. Przecież w zgiełku sztormu, nie byłoby słychać tąpnięcia. Wolna powierzchnia wnikałającej wody na całą szerokość kadłuba i zarazem największego przedziału wodoszczelnego okrętu, znacznie zmniejszyłaby stateczność oraz przy dodatkowym obciążeniu śródkręcia mogłoby dojść do przełamania sfatygowanego kadłuba. Oczywiście może przesadnie udrastyczniam, ale w historii pływania innych jednostek miało to już miejsce. Opiszę skrótowo tylko dwa z wielu sztormów, które przeżyłem w czasie ostatnich 8 lat eksploatacji.

Pierwszy większy jak pamiętam, o sile około 100 w skali Beauforta zastał nas w 1967 r. po wyjściu z norweskiego portu Bergen.. Żeby oddalić się od skalistych brzegów i zmienić kurs na południowy musieliśmy pokonać kilkunastomilowy odcinek drogi kursem zachodnim. Tę odległość przyszło nam przejść na ostrym bajdenwindzie lewego halsu przez dwie doby. Pracując silnikiem cała naprzód i wspomagając żaglami sztormowymi, jak sztafokiem i bezanżaglem, starano się nie dopuścić do ustawienia okrętu bokiem do fali. Początkowo udało się oderwać na 10 Mm od brzegu ale w drugiej dobie walki z falami, stojąc dosłownie w miejscu, na mojej wachcie stwierdziłem prędkość dwóch węzłów do tyłu⁶⁴. Powstała groźba zdryfowania na skaliste wybrzeże. Okręt stawał „dęba” przy podejściu każdej fali i przeskakując ją, wbijał się bukszprytem w następną. W każdym takim momencie przechodziło drzenie całego kadłuba z powodu wynurzania się szybko obracającej śruby. Ta szarpanina przyczyniła się do pęknięcia lewego waterstagu – liny podtrzymującej bukszpryt. Ostatecznie dowódca okrętu kpt. mar. Piotr Bigaj podjął decyzję zwrotu przez sztag na prawy baksztag. Podczas przechodzenia pół wiatrem i mając boczną falę zaistniała obawa, że co niektóre potężniejsze fale mogą położyć nas na burtę. Podczas zwrotu było kilka groźniejszych przechyłów, ale manewr powiódł się i dalsza droga potoczyła się już pomyślnie.

Kolejny, niemały sztorm mieliśmy w 1970 r. w rejsie do Algieru, również pod dowództwem kmdr. ppor. Piotra Bigaja. Pokonując kanał La Manche w kierunku Atlantyku, przeciwny wiatr i fala zmusiły nas do postawienia kotwicy i przeczekania sztormu. Nie pomogła praca silnika na pełnych obrotach, która w normalnych warunkach dawała 6 węzłów prędkości. Byliśmy długi czas wleczeni wraz z kotwicą do tyłu. Żeby nie dopuścić do zerwania łańcucha trzeba było podnieść go i całą drugą dobę, pracując silnikiem stawiać czoło falom. Większe zużycie paliwa podczas sztormowania zmusiło nas w Zatoce Biskajskiej do jego uzupełnienia od płynącego z Ameryki do kraju holownika oceanicznego „Jantar”, aby starczyło do kontynuowania podróży. Również z powodu poważnej awarii silnika agregatu prądotwórczego, przyszło nam oczekiwać na Morzu Śródziemnym statku m/s „Grudziądz”, który wiozł z Gdyni nowy silnik. Po jego zamontowaniu mogliśmy zawinąć do zaplanowanych portów.

W każdym z opisanych sztormów, a było ich znacznie więcej, „Iskra” ryzykowała wraz z załogą. Nie trudno sobie wyobrazić skutki wydarzenia. W takim przypadku okręt był

⁶⁴ Z. Damski, Zanim zostaniesz Kolumbem, Warszawa 1970, s. 253

zdany prawie wyłącznie na własne siły, które były bardzo skromne, jako że jednostka została zbudowana w 1917 r. i posiadała prostą konstrukcję.

Odbiegając od głównego tematu, pozwolę sobie przytoczyć tylko kilka przykładów utrudnień, jakie przysparzała „Iskra” załodze w życiu i obsłudze mechanizmów. Otóż wypoczynek około 40 podchorążych w piętrowo zawieszonych hamakach w jednym pomieszczeniu, przy skromnej wentylacji, stawał wiele do życzenia. Służyło ono zarazem do spożywania posiłków i szkolenia. Przemieszczanie się z jednych miejsc do drugich, wzdłuż okrętu, odbywało się wyłącznie po pokładzie i sprawiało problemy nocą i w czasie sztormu. Służba pokładowa, także oficera wachtowego, pełniona była na odkrytym pokładzie, bez możliwości schronienia się przed deszczem czy falą. Jednemu sternikowi nie starczało sił dla utrzymania steru podczas sztormu. Podnoszenie kotwicy odbywało się ręcznie, za pomocą kabestanu. Zwrot przez sztag na silnym wietrze, bez użycia silnika, nie zawsze wychodził z powodu tępego dziobu itd.

Śmiem twierdzić, że wszyscy, podobnie jak ja, którym przypadło pływać pod jej żaglami, wspominają „Iskrę” jednak z szacunkiem, nie myśląc o trudzie jakiego doznali, ale o harcie i przygotowaniu do dalszej pracy, jakie im dała.

Chciałbym też nadmienić, że w 1938 r. jako 12-letni harcerz, wraz z oksywską szkolną drużyną, miałem możliwość zwiedzenia okrętów w porcie wojennym łącznie z „Iskrą”. Nie mogło mi wówczas przyjść na myśl, że po 36 latach doprowadzę okręt z ostatniego rejsu do główek portu. Nie będąc w jej stałej załodze, tylko jako dochodzący, odbyłem z Iskrą jedną trzecią praktyk okrętowych, a mianowicie: 4 rejsy dwumiesięczne i 8 jednomiesięcznych, pokonując ogółem około 30 tys. Mm.

Kończąc wypada stwierdzić, że „Iskra” jakby przeczuwając widmo tragedii, sama, bez udziału czy winy załogi, dała znać o swojej nienajlepszej kondycji, za co możemy być jej wdzięczni. Zrozumiało to też w porę nasze dowództwo, kierując ją po ostatnim rejsie w „stan spoczynku”.

GENERALOWIE I ADMIRAŁOWIE III RZECZYPOSPOLITEJ

Za sprawą zespołu autorskiego: M. Jędrzejko, M.L.Krogulski i M. Paszkowski oraz Wydawnictwa von Borowiecky, czytelnik otrzymał do rąk zbiór biogramów generałów i admirałów III Rzeczypospolitej. Opracowanie liczące ponad 350 stron, w zamyśle autorów miało być potwierdzeniem starej prawdy, że: „każdy żołnierz nosi w plecaku marszałkowską buławę”. Już chociażby z tego względu warto do niej sięgnąć, aby przekonać się czy tak jest w istocie. Dla mnie lektura tego specyficznego opracowania była interesująca i zarazem pouczająca, tym bardziej, że w nieodległej przeszłości sam zmierzyłem się z materiałem biograficznym, pisząc rozprawę doktorską o życiu i działalności służbowej braci Mohucznych. Różnica jest jednak zasadnicza. Ja odnosiłem się do materii sensu stricte historycznej, pozwalającej formułować wnioski i oceny z perspektywy czasu, natomiast autorzy ww. opracowania podjęli temat jak najbardziej współczesny, by nie powiedzieć gorący. Nurtowało mnie zatem pytanie, jak piszący poradzi sobie z materiałem, która nie dość, że wykazuje tendencje do dynamicznych zmian, to jeszcze wywołuje różnego rodzaju emocje. Przecież bohaterowie przedłożonego opracowania w zdecydowanej większości żyją, a gros z nich pełni nadal czynną służbę wojskową. Na ile zatem udało się autorom uniknąć presji tego środowiska i zobiektywizować zgromadzony materiał wyjściowy? Myślę, że nie do końca sprościli zadaniu, które sobie nakreślili, a które możemy odnaleźć we wstępie oraz posłowiu. Było by rzeczą zupełnie banalną udowadnianie, że środowisko generałów i admirałów jest zróżnicowane i wywodzi się z różnych regionów Rzeczypospolitej. Słusznie natomiast podkreślono, że ich życiorysy obrazują skomplikowane, często tragiczne losy rodzinne, a idąc dalej są ilustracją złożoności naszej historii. Chcę jednak zaznaczyć, że ów tragizm i złożoność są niejako wkalkulowane w żołnierską służbę, tyle tylko, że nie zawsze dostrzegane i odpowiednio doceniane również współcześnie.

Pierwsze zagadnienie, które niewątpliwie zaintryguje każdego czytelnika to tytuł opracowania. Kogóż to autorzy zakwalifikowali do generalicji i admiralicji III Rzeczypospolitej, a komu tego prawa odmówili i dlaczego. Są próby wyjaśnienia tego problemu w posłowiu, ale uważam je za mało przekonujące. O ile 1989 r. jest czytelny w najnowszej historii państwa polskiego, to w siłach zbrojnych służbę pełnili nadal ci sami ludzie. Jak zatem ocenić, który z nich był już sercem i umysłem w III Rzeczypospolitej, a kto

nadal tkwił na „starych” pozycjach. Jeśli w opracowaniu znalazło się miejsce dla gen. gen. W. Borzobohatego, A. Eplera, J. Filipkowskiego, W. Jędrzejewicza i in. (przy całym szacunku dla ich służby), to dlaczego zabrakło go choćby dla adm. w st. spocz. H. Pietraszkiewicza, który co prawda stopień admirałski uzyskał przed rokiem 1989, ale nadal czynnie uczestniczy w życiu społeczności marynarskiej, z dużą dla niej korzyścią. Jeśliby nawet przyjąć, że tak być musi, to z pewnością zupełnie odpowiadają przyjętym kryteriom kontradmirałowie: Stanisław Lisak i Konrad Wiśniowski. Zawężam te sprawy do Marynarki Wojennej, gdyż jest mi ona najbliższa, ale sądzę, że podobnych przykładów znalazłoby się więcej. Przyjęte przez autorów kryterium awansu generalskiego lub admirałskiego po 1989 r. jest, w moim przekonaniu argumentem słabym. Podobnie zresztą jak wyeksponowanie biogramów generałów i admirałów, którzy odeszli z wojska do służby cywilnej, głównie dyplomatycznej. Trzeba otwarcie powiedzieć, że ich wpływ na proces zmian w siłach zbrojnych był znikomy, albo wręcz żaden. Należało zatem szukać takiego uzasadnienia, które dawałoby satysfakcję tym wszystkim generałom i admirałom, zarówno służby czynnej, jak i pozostających w rezerwie oraz stanie spoczynku, którzy po 1989 r. pozostali aktywni w sferze zagadnień związanych z obronnością.

W tym co zostało zaprezentowane czytelnikowi dopatruję się braku szczerości. Z jednej strony jest deklaracja autorów zmierzająca do wyeksponowania i zachowania ciągłości historii sił zbrojnych, z drugiej zaś nie dość skrywana sugestia, że zaczęła się ona w roku 1989. Wyraźne opowiedzenie się autorów za jedną z tych opcji ułatwiłoby im zadanie i zdjęło z nich obowiązek pisania o ludziach „uwikłanych” w miniony system. Uważna analiza biogramów wskazuje aż nadto wyraźnie na emocjonalne zaangażowanie piszących po stronie tych, którym przyszło sprawować kierownicze funkcje w siłach zbrojnych po 1989 r. Uważam to za rzecz zupełnie oczywistą, ale jeśli tak, to zastrzeżenie tego rodzaju powinno być przez autorów uczynione.

Drugie, niemniej istotne zagadnienie, to pojawiające się tu i ówdzie oceny postaw, zaangażowania służbowego, aż po honor i stosunek do munduru. Przybierają one postać stwierdzeń w rodzaju: wybitny dowódca; jeden z najbardziej zasłużonych; jeden z najwybitniejszych; najbarwniejsza postać; oficer o ogromnej wiedzy; oficer o wielkim poczuciu honoru; oficer o powszechnie uznanym doświadczeniu; oficer o wielkich zdolnościach itp. Nie przytaczam stron i nazwisk, pod którymi owe oceny (uwagi) wyeksponowano, aby nie być posądzonym o ich kwestionowanie. Zwracam na to uwagę tylko dlatego, gdyż sądziłem, że wymienione cechy są typowe dla każdego generała i admirała, i

dlatego to oni, a nie inni zostali obdarzeni tą szczególną godnością. Jeśli autorzy owe cechy przypisali tylko niektórym, to czy czasami nie podważyli autorytetu pozostałych? Bo w takim razie, co zadecydowało o nadaniu im szlifów generalskich i admirałskich? Wszak drogi służbowe, którą każdy z nich pokonał, były do siebie podobne, przynajmniej do roku 1989. Przyznajmy jednak rację autorom i zgódźmy się z tym, że niektórzy zasłużyli na tak szczególne podkreślenie ich zasług. Ma zatem prawo zapytać czytelnik, a również dowiedzieć się co skrywają owe pięknie brzmiące laurki. Ponieważ ich uzasadnienie jest jedną z najsłabszych stron opracowania, uważam, że zastosowana tu poetyka nie ma racji bytu. Należało raczej pozostać przy zapisach wynikających z kart ewidencyjnych, lub pójść zdecydowanie dalej i scharakteryzować dorobek (wkład) organizacyjny i merytoryczny poszczególnych oficerów w przebudowę sił zbrojnych. Takie podejście do tematu nakazywała „należna staranność badacza historii” (s. 347) W moim przekonaniu żołnierskie życie, a ściślej mówiąc zmiany, które w tym obszarze nastąpiły, wymusiły określone działania. H. Sienkiewicz ustami Zagłoby powiedział: „są sytuacje, w których okoliczności potrafią rozkazywać lepiej niżli królowie...” Ten motyw doskonale pasuje do stanu w jakim znalazła się armia po 1989 r. Głębokie przeobrażenia, którym zostały poddane siły zbrojne zgłosiły zapotrzebowanie na ludzi odważnych, dynamicznych, nietuzinkowych i obdarzonych dużą wyobraźnią. Uważam, że armia miała takich ludzi pod dostatkiem również wcześniej, ale trzeba było odpowiedniego impulsu, sprzyjających warunków, aby ta ukryta energia mogła eksplodować. Chylę czoła przed tymi, którzy to zadanie podjęli i z powodzeniem je realizują. Takiej szansy nie mieli generałowie i admirałowie pełniący swoją służbę do roku 1989, chyba że bezkrytycznie przypniemy im etykietę „utrwalaczy władzy ludowej”. Jeśli uznamy, że oni również reprezentowali sobą ów twórczy potencjał, to z przykrością musimy skonstatować działania tych, którzy odprawili tą grupę ludzi w polityczny i służbowy niebyt, zamiast wykorzystać ich wiedzę i doświadczenie dla dobra wojska i kraju.

Trudno nie dostrzec, że opracowanie zawiera liczne mankamenty, nazwijmy je natury technicznej. Brak niektórych zdjęć, nieaktualne stopnie wojskowe, czy też nie umieszczanie stopnia lub tytułu naukowego przed nazwiskiem. Jeśli jednym przypisujemy zasługi służbowe, to warto również pamiętać o tych, którzy zdobywając stopnie i tytuły naukowe wnieśli realne wartości do narodowej skarbnicy wiedzy. Wyróżnienie tej części generałów i admirałów pełnym brzmieniem posiadanych przez nich stopni lub tytułów naukowych uważam za uzasadnione. To zasadnicza różnica, czy czytelnik dowiaduje się z kim ma do

czynienia patrząc na formułę poprzedzającą nazwisko, czy też musi wyszukiwać informacji w tekście.

Nie przystoi natomiast aby autorzy, z których dwóch posiada stopnie naukowe doktora, mylili bądź zamiennie używali nazw stopni i tytułów naukowych. Takich przykładów jest bardzo dużo (zob. s. 21, 33, 44, 45, 173, 299, 329, 345). Inne uwagi z tego obszaru dotyczą głównie doktorów habilitowanych powoływanych na stanowiska profesorów nadzwyczajnych, bądź też profesorów tzw. „belwederskich”, których autorzy, wyręczając stosownego ministra, uczynili profesorami zwyczajnymi.

Niezależnie jednak od sformułowanych przeze mnie uwag uważam, że opracowanie ma wielką wartość poznawczą. Sądzę, że to presja czasu zaważyła na tym, iż zespołowi autorskiemu nie do końca udało się wyeliminować pewne niedociągnięcia i słabości, których mają świadomość. Żywię nadzieję, że kolejne, poszerzone wydanie, którego zapowiedź odnalazłem w posłowniu, zaspokoi w szerszym zakresie oczekiwania, zwłaszcza środowiska wojskowego. Być może warto pochylić się głębiej i objąć myślą oraz piórem całą generalicję i admiralicję okresu powojennego, na wzór już istniejących opracowań poświęconych generalicji okresu powstań narodowych, czy też II Rzeczypospolitej. Na pewno ciekawie wyglądałoby „drzewo genealogiczne” tej grupy ludzi, pokazujące uczelnie wojskowe, które wypromowały najwięcej generałów i admirałów, ich wzajemne relacje służbowe, koleżeńskie, a być może również rodzinne.

Jestem głęboko przekonany, że oficerowie, zwłaszcza młodzi, do których należy przyszłość, chętnie sięgną do tej pouczającej lektury. Niech zgłębiają biografie i krzepią w sobie przekonanie, że jeśli nawet nie każdy żołnierz „nosi w plecaku marszałkowską buławę”, to na pewno każdy jest „kowalem swego losu”.

INFORMACJE. KOMUNIKATY

Kmdr por. dr Zbigniew Wojciechowski

VI KONFERENCJA POLSKIEGO MUZEALNICTWA MORSKIEGO I RZECZNEGO

W dniach 6 i 7 czerwca ubiegłego roku w Gorzowie Wielkopolskim odbyła się VI Konferencja Polskiego Muzealnictwa Morskiego i Riecznego. Obrady, pod honorowym patronatem prezydenta miasta Tadeusza Jędrzejczaka oraz Departamentu Dziedzictwa Narodowego i Ochrony Zabytków Ministerstwa Kultury, odbywały się w Muzeum Warty – Oddziale Muzeum Lubuskiego im. Jana Deckerta, ulokowanym w jednym z lepiej zachowanych rzecznych spichlerzów zbożowych z drugiej połowy XVIII w. Zbudowany na przyczółku Mostu Staromiejskiego jest najstarszym i największym w Gorzowie Wielkopolskim zabytkiem sztuki ciesielskiej.

Konferencję zorganizowano w ramach bogatego programu „Dni Gorzowa Wielkopolskiego 2002”. Była ona jednym z ważniejszych punktów obchodów rocznicowych miasta nad Wartą. Obrady otworzyli: prezydent Gorzowa Wlkp. Tadeusz Jędrzejczak, przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego z Zielonej Góry dr Jerzy Jemlanek, Piotr Tarnowski – przedstawiciel Departamentu Dziedzictwa Narodowego i Ochrony Zabytków oraz Grażyna Wojciechowska – wiceprzewodnicząca Zarządu Miasta Gorzowa. Następnie uczestnicy uczcili minutą ciszy niedawno zmarłego, długoletniego dyrektora Muzeum Wisły w Tczewie, mgr. Romana Klima.

Część merytoryczną rozpoczął redaktor naczelny periodyku „Rzeki” Jerzy Kułtuniak, mówiąc o dwóch największych polskich rzekach Wiśle i Odrze. Postawił tezę, iż w wyobraźni Polaków są z jednej strony konkurencją, a z drugiej jednością. Sam opowiedział się za drugą częścią wspomnianej tezy, akcentując jednak odrębność obu rzek. Zaapelował również o opracowanie ich interdyscyplinarnych monografii, na które od wielu lat czeka nie tylko środowisko muzealników.

Sesję pierwszą – rzeczną rozpoczął dr inż. Jerzy Litwin omawiając postulaty badawcze historii szkutnictwa i żeglugi na Warcie. Podkreślił on znaczące wydarzenie jakim było powstanie nowego Muzeum Rzeki Warty w Gorzowie Wielkopolskim.

Kolejnymi referencjami prezentowali: dr Radosław Gaziński – Gorzowskich armatorów statków rzecznych w XVIII w.; Jadwiga Klim – Splaw drewna Wartą na tle innych rzek; Liliana Giełdon – Kolekcje rzeczne Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, a Eugeniusz Śliwiński – Zbiory i działalność Muzeum Regionalnego w Kościanie. Andrzej

Kobalczyk – twórca skansenu rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim poinformował o budowie repliki parowca „Pilica”, który jako pływająca kawiarnia ma być, dodatkową atrakcją turystyczną regionu.

Dyrektor Muzeum Lubuskiego mgr Zdzisław Linkowski omówił krajobraz kulturowy Błot Barciańskich, a Błażej Skawiński – Koncepcje muzealnictwa warciańskiego w Gorzowie Wielkopolskim.

Po przerwie obiadowej odbył się wyjazd studyjny do przepięknego rezerwatu przyrody Błota Warciańskie, znajdującego się na terenie Parku Narodowego „Ujście Warty” w Chyrzynie. Uczestnicy zwiedzali restaurowany lodołamacz rzeczny „Kuna”, ruiny twierdzy i miasta Kostrzyn, zniszczone przez Armię Radziecką w 1945 r. oraz oddział gorzowskiej placówki muzealnej – Muzeum Kultury i Techniki Wiejskiej w Bogdańcu. Wieczorem w skansenie zorganizowano spotkanie towarzyskie przy ognisku. W drugim dniu obrady sesji morskiej otworzył kmdr por. dr Zbigniew Wojciechowski, który zaprezentował rozpoczętą 5 kwietnia 2002 r. budowę własnej siedziby dla Muzeum Marynarki Wojennej i Muzeum Miasta Gdyni. Budowa od podstaw budynku przeznaczonego wyłącznie na instytucje muzealne jest jedną z nielicznych w powojennej historii naszego kraju.

Następne referaty i komunikaty prezentowali: Arleta Gałązka – Statek „Dar Pomorza” nie tylko jako obiekt muzealny; Zbiory sali tradycji Akademii Morskiej w Gdyni w dokumentowaniu szkolnictwa morskiego – Ewa Otremba, a Robert Domżał – problematykę ekspozycji wraków rzecznych w Muzeum Renesansu Rzeki Wezery w Lemgo (Niemcy). To ostatnie wystąpienie, bogato ilustrowane barwnymi przezroczami, pokazywało ogromne trudności jakie musieli pokonać twórcy projektu adaptacji zespołu zamkowego, aby wyeksponować dwa drewniane wraki statków transportowych z XVIII w. (24 i 16 m długości), przypadkowo odnalezionych (wraz z ładunkiem) w Wezerze koło Hanoweru. Kosztem 2 mln marek wydobyto i zakonserwowano wraki, zbudowano także m.in. szklany pawilon wystawowy z możliwością ciągłego zraszania obiektów oraz konieczne budynki techniczne. O potrzebie kompleksowej inwentaryzacji morskich stanowisk archeologicznych mówiła Iwona Pomian. Prace te od lat z powodzeniem kontynuuje Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku.

Podobnej tematyki dotyczyły dwa kolejne wystąpienia, jakże modne w dzisiejszej dobie dynamicznego rozwoju internetu. Anna Ciemińska i Monika Jankiewicz-Brzostowska przedstawiły program EMACORN⁶⁵. Jest to unikatowy program, ukazujący morskie

⁶⁵ Adres internetowy : www.emacorn.com

dziedzictwo kulturowe Europy na trzech poziomach odbioru: ogólnym, dla młodzieży i dla profesjonalistów. W oparciu o wytypowane muzea morskie (w tym Centralne Muzeum Morskie) podjęto już próbę utworzenia wspólnej ekspozycji wirtualnej.

O kolejnej internetowej bazie danych NAVIS⁶⁶ mówił Tomasz Bednarz. Program Unii Europejskiej gromadzi informacje o różnych dziedzinach szeroko pojętej problematyki nie tylko muzealnictwa morskiego np. NAVIS-1 to baza ponad 130 wraków zatopionych statków i okrętów, a NAVIS-2 dotyczy portów.

Na zakończenie obrad uczestnicy konferencji w ogólnej dyskusji zwracali uwagę m.in. na konieczność ujednoczenia terminologii stosowanej w muzealnictwie morskim i rzeczonym (dr inż. Jerzy Litwin) oraz na lokalne inicjatywy polegające na otwieraniu niewielkich ekspozycji np. w Niechorzu (rybołówstwa) i Świnoujściu (latarnictwa) – (Michał Sawala), w Muzeum Noteci (Nakło) i Muzeum Odry we Wrocławiu (J. Kułtuniak). Z inicjatywy Gminy Sztutowo Centralne Muzeum Morskie rozpoczęło organizowanie Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich, a wspólnie z Tczewem wkrótce powstanie Muzeum Miasta Tczewa i Rzeki Wisły. Z kolei na terenie byłej Stoczni Gdańskiej planuje się w niedalekiej przyszłości otworzenie nowego oddziału muzealnego, ukazującego historię techniki morskiej (dr inż. J. Litwin).

W dyskusji podkreślano także konieczność pozyskiwania, w trudnym dla rozwoju muzealnictwa okresie, odpowiednich mecenasów i sponsorów (J. Kułtuniak), upowszechniania nowoczesnych programów edukacyjnych i naukowych na nośnikach elektronicznych przez wyspecjalizowane agendy Ministerstwa Kultury (Z. Linkowski) oraz potrzebę szerszego wpisywania się placówek muzealnych w ofertę turystyczną własnego regionu.

Piotr Tarnowski z Departamentu Dziedzictwa Narodowego i Ochrony Zabytków poinformował, że obecnie są przygotowywane nowe unormowania prawne, dotyczące zabytków i ich ochrony.

Zamykając obrady gospodarz konferencji – dyrektor Muzeum Lubuskiego Z. Linkowski zapewnił, że wszystkie wystąpienia zostaną ogłoszone drukiem w specjalnie przygotowywanym wydawnictwie, a za dwa lata kolejna VII Konferencja Polskiego Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego - dzięki zaproszeniu przez A. Kobalczyka – odbędzie się nad Pilicą w Tomaszowie Mazowieckim.

⁶⁶ Adres internetowy: www.waterland.net/navis