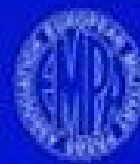


40



# PRZEGLĄD MORSKI



PRZEGLĄD MORSKI  
KWIECIEŃ 2003

„PRZEGLĄD MORSKI”,  
KWIECIEŃ 2003

## „PRZEGLĄD MORSKI”, 2003 NR 4

<b>RATOWNICTWO MORSKIE</b>	
Art. Nr 1.	3
Kpt. mar. mgr inż. Stanisław POLESZAK	
Militarne aparaty nurkowe w Marynarce Wojennej	
<b>TECHNIKA I UZBROJENIE</b>	
Art. Nr 2.	8
Kmdr ppor. mgr inż. Maciej NAŁĘCZ	
Przyszłość AEGIS	
<b>SZKOLENIE I WYCHOWANIE</b>	
Art. Nr 3.	19
Kmdr por. dr Marek SIKORSKI	
Ocena wiedzy i umiejętności kadry dowódczej	
<b>PRAWO MORSKIE</b>	
Art. Nr 4.	35
Kpt. mar. dr Dariusz BUGAJSKI	
Zderzenia okrętów w świetle kodeksu morskiego z 2001 roku	
<b>SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW</b>	
Art. Nr 5.	45
Kmdr ppor. mgr inż. Zbigniew KOŁAKOWSKI	
Piechota morska w USA i wybranych krajach Europy (1)	
<b>MARYNARKA WOJENNA</b>	
Art. Nr 6.	61
Kmdr ppor. dr Sławomir KUDELA	
15 Składnica Mundurowa Marynarki Wojennej (1945-2002)	
<b>WSPOMNIENIA Z MARYNARKI WOJENNEJ</b>	
Art. Nr 7.	72
Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI	
Oficerowie Marynarki Wojennej promocji 1953 roku	
<b>RECENZJE I OMÓWIENIA</b>	
Art. Nr 8.	82
Kmdr dr Andrzej DRZEWIECKI	
„Mała flota bez mitów” – „nowe” spojrzenie na dzieje PMW	

## **RATOWNICTWO MORSKIE**

Kpt. mar. mgr inż. Stanisław POLESZAK

### **MILITARNE APARATY NURKOWE W MARYNARCE WOJENNEJ**

Wejście Polski do struktur paktu północnoatlantyckiego jest związane z modernizacją oraz dostosowaniem uzbrojenia i wyposażenia naszych sił zbrojnych do standardów NATO. Zadanie to jest realizowane również w Służbie Nurkowej Marynarki Wojennej. Następuje tu wymiana sprzętu i wyposażenia nurkowego, co pociąga za sobą wprowadzenie nowych technologii działań podwodnych. Przykładem takich zmian może być wprowadzenie nowych typów aparatów nurkowych na wyposażenie płetwonurków działań specjalnych i płetwonurków minerów Marynarki Wojennej.

Rodzaj wykorzystywanych aparatów nurkowych przez płetwonurków działań specjalnych i płetwonurków minerów jest uzależniony od kilku czynników, do których możemy zaliczyć między innymi: rodzaj stawianych przed nimi zadań, akwen działania, doświadczenie i tradycje nurkowania w danym kraju oraz możliwości ekonomiczne i przyjęte trendy rozwoju techniki nurkowej.

W Marynarce Wojennej RP, w chwili obecnej, wykorzystywane są dwie konstrukcje militarnych aparatów nurkowych. Są to: aparaty o zamkniętym obiegu czynnika oddechowego, jeden wyprodukowany przez francuską firmę La Spirotechnique, typu Oxy-NG, aparat o półzamkniętym obiegu czynnika oddechowego wyprodukowany przez niemiecką firmę Dräger AG Lbeck typu FGT I/D.

Oxy-NG jest aparatem o zamkniętym obiegu tlenu jako czynnika oddechowego. Nazwa „Oxy-NG” oznacza aparat tlenowy nowej generacji. Jest on niezależnie zasilany z butli ciśnieniowej stanowiącej jego integralną część składową. Uzupełnianie ubytków czynnika oddechowego odbywa się poprzez automat oddechowy, gdzie elementem, który odczuwa zmniejszenie się objętości czynnika oddechowego w obiegu, jest elastyczna membrana. Tlen do przestrzeni oddechowej może być również wprowadzany przez sterowany ręcznie zawór dodawczy (by pass). Aparat nurkowy typu Oxy-NG może być noszony z przodu na piersiach lub z tyłu na plecach. Jego atuty to również: skrytość działania, amagnetyczność i duży promień działania.

Aparat nurkowy typu FGT I/D posiada półzamknięty obieg czynnika oddechowego (mieszaniny nitroksowej). Przeznaczony jest dla nurków wykonujących zadania z zakresu obrony przeciwminowej i jest noszony na plecach nurka. Jest aparatem amagnetycznym, niezależnym o stałym dozowaniu czynnika oddechowego, zasilanym z dwóch butli

ciśnieniowych stanowiących jego integralną część składową. W aparacie tym stosuje się trzy typy mieszanin nitroksowych, które oznaczono dużymi literami B, C i D. Oznaczenie literowe typu mieszaniny nitroksowej zawiera w sobie informacje o dopuszczalnej głębokości nurkowania, składzie procentowym mieszaniny i czasie nurkowania.

Ich podstawowe dane zostały zamieszczone w tabeli 1.

Tabela 1

Podstawowe dane miltarnych aparatów nurkowych stosowanych w MW RP.

<b>Producent</b>	<b>DRAGER NIEMCY</b>				<b>OPS FRANCJA</b>
Wymiary [mm]	660x465x225				660x290x175
Butle aparatu: - liczba butli - objętość - ciśnienie robocze - ciśnienie próbne	2 2,5dm <sup>3</sup> 20 MPa 30 MPa				1 1,5 dm <sup>3</sup> 20 MPa 30MPa
Pojemność pochłaniacza:	około 3,5 dm <sup>3</sup> ,				około 2 kG
Pojemność worków oddechowych	ciśnienie ustawienia - 11-16 mbar,				
Reduktor ciśnienia	jednostopniowy				Dwustopniowy ( 0,8 MPa )
Masa aparatu [kg] - na powierzchni - w wodzie morskiej	25 neutralna				14,2 1,0
Dozowanie aparatu. Zakresy dozowania dysz	typ nitroksu	zalecane	minimalne	maksymalne	wymuszone
	B	4,0	3,9	5,2	
	C	8,0	7,2	8,9	
	D	12,8	10,5	14,5	
Czas ochronnego działania	typ nitroksu	głębokość nurkowania [m]		czas nurkowania [min]	0-7 [m]
	B	24		220	180 – 240 [min]
	C	42		110	
	D	54		70	

Oba aparaty charakteryzuje prosta, zwarta konstrukcja oraz wykonanie z dobrych jakościowo i mechanicznie wytrzymałych materiałów.

Budowa i zasada działania aparatu OxyNG przedstawia się następująco. Wewnątrz czarnej profilowanej sztywnej obudowy umieszczonej na ramie znajduje się pojemnik pochłaniacza dwutlenku węgla, komora oddechowa zamknięta membraną specjalnej konstrukcji oraz kolektor. Wewnątrz komory oddechowej znajduje się drugi stopień redukcji automatu oddechowego. Butla tlenowa podłączona jest do przyłącza znajdującego się przy zaworze dodawczym, który umożliwia bezpośrednie podanie tlenu z pierwszego stopnia redukcji do worka oddechowego z pominięciem drugiego stopnia redukcji. Urządzenie

ustnikowe wraz z węzami: wdechowym i wydechowym zamocowane jest w gnieździe kolektora za pomocą przyłączy. Na zakończeniu węża wydechowego znajduje się zawór wydechowy. Natomiast zawór wdechowy umieszczony jest bezpośrednio wewnątrz kolektora.

Nurek poprzez urządzenie ustnikowe, połączone za pomocą karbowanego węża wdechowego z kolektorem, otrzymuje świeżą porcję tlenu z komory oddechowej aparatu. Natomiast gaz wydychany odprowadzany jest poprzez wąż wydechowy do pochłaniacza.

W pochłaniaczu wypełnionym wapnem sodowanym, drogą reakcji chemicznej następuje usuwanie z wydychanego gazu CO<sub>2</sub>, co powoduje spadek objętości tlenu w całym układzie oddechowym. Membrana zamykająca komorę oddechową aparatu ulega ugięciu. W tym momencie zespolona z membraną mała płytką naciska na dźwignię otwierającą grzybek zaworu drugiego stopnia automatu oddechowego. Powoduje to dopływ nowej dawki tlenu do worka oddechowego z butli tlenowej.

Inaczej przedstawia się budowa i zasada działania aparatu FGT I/D. Obudowa aparatu składa się z dwóch pokryw: dolnej i górnej, które są wykonane z tworzywa odpornego na uderzenia i zarysowania. Zadaniem pokrywy górnej jest ochrona poszczególnych elementów aparatu przed zniszczeniem. We wnętrzu aparatu znajdują się jego poszczególne części, które są przymocowane do pokrywy dolnej opaskami gumowymi w sposób umożliwiający ich łatwy demontaż. Znajdują się tutaj: pojemnik pochłaniacza, worek wdechowy i wydechowy, blok redukcyjno-dozujący oraz balast aparatu. Dwie butle z mieszaniną nitroksową połączone są za pomocą przyłączy, a następnie umocowane są do obudowy za pomocą taśm napinających. Do dolnej pokrywy zamontowany jest również zawór nadmiarowy, który posiada króciec służący do połączenia go z workiem wydechowym. Urządzenie ustnikowe podłączone jest do węży oddechowych, z których jeden łączy się z workiem wdechowym, natomiast drugi z workiem wydechowym.

Nurek poprzez urządzenie ustnikowe, połączone za pomocą karbowanego węża wdechowego z workiem wdechowym, otrzymuje świeżą porcję nitroksu. Natomiast gaz wydychany odprowadzany jest poprzez urządzenie ustnikowe, wąż wydechowy do worka wydechowego, a następnie do pochłaniacza. W pochłaniaczu wypełnionym wapnem sodowanym następuje pochłanianie CO<sub>2</sub>, powodując spadek objętości nitroksu w całym układzie oddechowym. Ubytek ten jest uzupełniany z butli ciśnieniowej poprzez jednostopniowy reduktor ciśnienia, blok dozowania i przewód dozowania do worka wdechowego, który zapewnia dostarczenie wymaganej ilości czynnika oddechowego dla nurka. Natomiast nadmiar czynnika oddechowego jest wydalany z worka wydechowego

poprzez zawór nadmiarowy i specjalną kopułkę, której zadaniem jest rozdrobnienie wydalanego gazu w celu zmniejszenia szumów własnych aparatu. W przypadku korzystania z zaworu dodatkowego, czynnik oddechowy przepływa, z pominięciem bloku dozowania pod ciśnieniem zredukowanym w jednostopniowym reduktorze ciśnienia i przewód dozowania, do worka wdechowego.

Eksploatacja tych konstrukcji aparatów nurkowych jest stosunkowo prosta. Wymaga jednak stosowania materiałów eksploatacyjnych wysokiej jakości oraz posiadających odpowiedni atest. Jak przedstawiono powyżej, czynnikami oddechowymi są tlen i mieszanina nitroksowa. Jakość zastosowanych w aparacie gazów musi być potwierdzona odpowiednim atestem. Podstawowe wymagania jakościowe, jakie powinien spełniać tlen medyczny oraz mieszanina nitroksowa, określa norma nr NO-07-A005:1999.

Elementem, który pochłania wydychany przez płetwonurka CO<sub>2</sub> jest wapno sodowane. Również w tym przypadku przed wypełnieniem pojemnika pochłaniacza należy upewnić się czy wapno jest odpowiedniej jakości i posiada atest zgodnie z normą ZN-97/ZChO-26, która określa podstawowe wymagania dla wapna sodowanego granulowanego.

Ostatnim materiałem eksploatacyjnym, niezbędnym przy eksploatacji współczesnych konstrukcji militarnych aparatów nurkowych jest smar, który powinien spełniać warunki dla smarów dopuszczonych do pracy w atmosferze tlenowej. Po zastosowaniu jednego typu smaru zaleca się konsekwentnie stosować ten typ smaru przez cały okres eksploatacji.

Wprowadzenie współczesnych konstrukcji militarnych aparatów nurkowych na wyposażenie bojowych płetwonurków morskich i płetwonurków minerów MW wymagało uzupełnienia obowiązujących w WP „Przepisów nurkowania”. Ustalono, że nurkowanie z użyciem aparatów nurkowych typu Oxy-NG i FGT I/D wymaga szkolenia specjalistycznego. Organem nadającym uprawnienie do nurkowania z tymi aparatami będzie Dowódca Ośrodka Szkolenia Nurków i Płetwonurków Wojska Polskiego. Nurkowie skierowani na przeszkolenie w nurkowaniu z użyciem aparatów tlenowych o zamkniętym obiegu czynnika oddechowego typu Oxy-NG i aparatów nitroksowych o półzamkniętym obiegu czynnika oddechowego typu FGT I/T powinni posiadać przynajmniej 50-godzinną praktykę w nurkowaniu w sprężeniu powietrznym. Dodatkowo dla aparatów typu OxyNG zaleca się aby nurkowie posiadali 20-godzinną praktykę z użyciem aparatów o obiegu półzamkniętym na głębokościach do 20 m. Każdy nurek musi być dopuszczony do nurkowania z użyciem współczesnych konstrukcji militarnych aparatów nurkowych.

Do nurkowania z użyciem tych konstrukcji aparatów dopuszcza się wyłącznie specjalistów wojskowych (żołnierzy zawodowych, służby kontraktowej oraz nadterminowej),

którzy spełniają warunki wymienione w „Przepisach nurkowania”. Dodatkowo muszą być zaliczeni, odpowiednim rozkazem, do ekipy nurkowej lub innego zespołu dopuszczonego do nurkowania z użyciem aparatów typu Oxy-NG lub FGT I/D i posiadają pozytywny wynik testu tolerancji tlenowej przeprowadzonego zgodnie z procedurą.

Ważnymi czynnikami zwiększającymi bezpieczeństwo nurkowania są: wyszkolenie, świadomość nurka oraz trening adaptacyjny. Dobre wyszkolenie nurka prowadzi do świadomego stosowania przez niego określonych zasad postępowania oraz zmniejsza stresy przed i w czasie nurkowania. Świadomy, dobrze wyszkolony nurek nie pozwoli sobie na łamanie zasad i przez to przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa nurkowania. Trening adaptacyjny pomaga w utrzymaniu organizmu w gotowości do wykonania zadania i jest stałym, koniecznym elementem treningu nurków. Wyrabia on u nurków wiarę we własne siły, możliwości swojego organizmu i jest on jednym z najważniejszych czynników zwiększających bezpieczeństwo podczas wykonywania zadania.

### **PRZYSZŁOŚĆ AEGIS**

System dowodzenia Aegis, stworzony w najbardziej napiętych latach zimnej wojny, miał za zadanie odeprzeć zmasowane ataki bombowców przenoszących setki kierowanych przeciwokrętowych pocisków raketowych. US Navy przeznaczyła go na okręty działające na morzach otwartych dalekiego od brzegu, operujące na kierunkach oceanicznych przeciwko siłom morskim Związku Radzieckiego. Obecna ewolucja systemu zmierza do stawiania czoła wymaganiom działań na wodach przybrzeżnych, w zmieniającej się sytuacji operacyjnej przeciwdziałania nowym zagrożeniom.

Twórcą systemu Aegis był kontradmirał Wayne E. Meyer, który kierował projektem w latach 1970-83. Od początku system charakteryzował się wysokimi możliwościami rozwoju ewolucyjnego, był bardzo uniwersalny, podatny na zmiany służące doskonaleniu działania.

Nazwa systemu pochodzi od legendarnej tarczy Zeusa. Pierwsza wersja –Aegis Mark 7 Combat System została wyprodukowana przez firmę RCA, kolejne, w wyniku przekształceń własnościowych, przez General Electric, a obecne produkowane są przez firmę Lockheed Martin. Zadania systemu Aegis skupiają się na szeroko pojętej obronie przed środkami napadu powietrznego przeciwnika, w tym również przed raketami balistycznymi. W prostej linii Aegis pochodzi od systemu przeciwlotniczego Typhoon przeznaczonego na duże amerykańskie okręty o napędzie nuklearnym. Jego początki sięgają roku 1958. Zadaniem systemu było zwalczanie nowoczesnych radzieckich bombowców oraz przenoszonych przez nie kierowanych pocisków raketowych przeznaczonych do zwalczania celów nawodnych i naziemnych.

Trudne do pokonania wyzwania technologiczne oraz bardzo szybko rosnące koszty, doprowadziły do zawieszenia programu Typhoon w 1963 roku. Niektóre z urządzeń opracowanych dla tego programu, jak chociażby stacja radiolokacyjna SPG-59, zostały zaadaptowane do programu budowy systemu raketowego ASMS (Advanced Surface Missile System) oraz przeciwlotniczych Talos Tartar i Terrier. W istocie, ASMS posłużył jako platforma wyjściowa dla projektu Aegis, który formalnie został rozpoczęty w grudniu 1969 roku.

Początkowo marynarka wojenna USA planowała zamontowanie systemu Aegis na krążowniku o napędzie atomowym typu „Virginia” (CGN-38). Z powodu problemów z wykonaniem planu, powstaniu nowych, związanych z rozwojem technologicznym,



zdecydowano na umieszczenie systemu na nowo projektowanych krążownikach o napędzie atomowym, których budowa miała rozpocząć się w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych. Kiedy zarzucono plan budowy krążowników rakietowych z siłownią jądrową, marynarka zdecydowała się na umieszczenie systemu na okręcie typu „Spruance” – niszczycielu rakietowym, którego głównym przeznaczeniem była obrona zespołów lotniskowcowych przed wrogimi okrętami podwodnymi. Zdecydowano, że okręty z systemem Aegis, a więc o zmienionym przeznaczeniu podstawowym, zachowują niezmienny kadłub i system napędowy, oparty o turbiny gazowe. Pierwszy okręt z systemem Aegis został zaplanowany na rok budżetowy 1978.

Decyzja budowy okazała się wyzwaniem dla inżynierów ze względu na konieczność przeprojektowania nadbudówki okrętu. Powodem tych zmian były cztery anteny ścienne stacji radiolokacyjnej SPY-1. Ich wymiary zmusiły konstruktorów do zwiększenia nadbudówek. Z operacyjnego punktu widzenia było to dobre posunięcie, skrócono czas budowy pierwszego okrętu z systemem Aegis na burcie.

Zmiany konstrukcyjne jakich dokonano na nowej platformie objęły: dodatkowe zabezpieczenie przestrzeni i układów elektronicznych niezbędnych dla funkcjonowania systemu, wykonane z kevlaru; zwiększenie mocy elektrycznej 3 generatorów z 2000 kW do 2500 kW; dodatkowe pomieszczenia mieszkalne i zbiorniki paliwowe; rozmieszczenie na dziobie okrętu dodatkowej ochrony przez fale – wynik zwiększenia zanurzenia okrętu w porównaniu z niszczycielami typu „Spruance”. Na okręcie USS „Vincennes” zastosowano, w celu obniżenia metacentrum jednostki, maszt trójkątny zamiast czterokątnego, stosowanego wcześniej. Zabieg ten zredukował masę wyższych partii okrętu o 9 ton.

Pierwszy okręt – nosiciel systemu Aegis, krążownik rakietowy USS „Ticonderoga” (CG-47) wszedł do służby 22 stycznia 1983 roku. Pierwszy niszczyciel rakietowy z systemem Aegis na burcie USS „Arleigh Burke” (DDG-51) wszedł do linii 4 lipca 1991 roku. Wszystkie okręty tych typów budowane są przez dwie stocznie: Bath Iron Works w Bath w stanie Maine oraz Ingalls Shipbuilding (obecnie część koncernu Northrop Grumman) w Pascaguola w stanie Mississippi.

Aegis jest obecnie zainstalowany na 63 okrętach noszących banderę Stanów Zjednoczonych; 27 krążownikach typu „Ticonderoga” oraz 36 niszczycielach rakietowych typu „Arleigh Burke”. W planach budowy pozostają kolejne 23 okręty drugiego z typów, które w najbliższych latach mają wejść do służby. System przeciwlotniczy Aegis zakupiony przez Japonię znajduje się na czterech niszczycielach rakietowych typu „Kongou”. Seria 27

krążowników typu „Ticonderoga” jest największą zbudowaną po zakończeniu II wojny światowej.

Aegis będzie również głównym systemem czterech fregat rakietowych typu „F-100”, które w najbliższym czasie rozpoczną służbę w siłach morskich Hiszpanii. Królewska Norweska MW również wybrała ten właśnie system jako podstawowy dla planowanych fregat rakietowych o wyporności około 4500 ton. Spośród kilku pozostałych krajów wykazujących zainteresowanie Aegisem najbardziej aktywne są Korea Południowa i Chile. Przez wiele lat również Tajwan był bardzo zainteresowany zwiększeniem swoich możliwości obrony przeciwlotniczej. Jednak ze względów politycznych (zdecydowany sprzeciw Chin kontynentalnych), ani administracja Clintona, ani Busha nie zdecydowały się na ten ruch.

Aegis został zaprojektowany i zbudowany jako kompletny i uniwersalny system szeroko rozumianej obrony przeciwlotniczej. Zapewnia wszystkie niezbędne funkcje: poszukiwanie i wykrycie celu, śledzenie, przygotowanie uzbrojenia i odpalenie, zniszczenie celu i określenie efektywności użycia uzbrojenia. Rdzeniem systemu jest bez wątpienia wielofunkcyjna fazowa stacja radiolokacyjna SPY-1, zapewniająca poszukiwanie, wykrycie, śledzenie, funkcje kontrolne i naprowadzające raket przeciwlotniczych wykonywane równocześnie. Możliwości prowadzenia celów są imponujące – nosiciel systemu Aegis może jednocześnie prowadzić kilkaset celów na odległościach do 200 mil morskich. System ma możliwość zwalczania wielu wrogich samolotów i kierowanych pocisków rakietowych jednocześnie (do 20 pojedynczych celów) przy użyciu kierowanych rakietowych pocisków Standard Missile SM-2. Czyni to okręty z systemem Aegis na burcie bardzo groźną bronią w porównaniu do poprzednich okrętów o zwiększonych możliwościach zwalczania celów powietrznych. Czas reakcji (od momentu wykrycia do użycia uzbrojenia) będący niezwykle ważnym czynnikiem podczas walki z bardzo szybkimi celami, mierzony jest w pojedynczych sekundach. W porównaniu do możliwości konwencjonalnych obrotowych stacji radiolokacyjnych i systemów przeciwlotniczych, możliwości systemu Aegis nie znajdują wspólnej płaszczyzny odniesienia. SPY-1 ostatnich wersji posiada możliwość wykrycia i śledzenia balistycznych pocisków rakietowych oraz celów nawodnych.

System przeciwlotniczy Aegis zawiera następujące elementy:

- stację radiolokacyjną SPY-1, składającą się z czterech ośmiokątnych anten ścianowych o przekątnej 3,8 m, zawierających 4480 pojedynczych elementów promieniujących energię elektromagnetyczną w zakresie F (poprzednio S). Każda antena ścianowa pokrywa ponad 90° przestrzeni w płaszczyźnie azymutalnej. Obecnie występują następujące wersje stacji SPY-1;

- SPY-1A – wersja najwcześniejsza, zamontowana na krążownikach rakietowych typu „Ticonderoga” o numerach burtowych od CG-47 do CG-58;
- SPY-1B – zmodernizowana antena i procesor sygnałów w celu zwiększenia efektywności wykrycia celów niskolejących i o małej skutecznej powierzchni odbicia radiolokacyjnego, zwiększonej odporności na zakłócenia elektromagnetyczne w stosunku do SPY-1A;
- SPY-1D – wersja przeznaczona na niszczyciele rakietowe typu „Arleigh Burke”;
- SPY-1D(V) – wersja o zwiększonych możliwościach działania na wodach przybrzeżnych, zwiększonymi możliwościami oddziaływania na cele niskolejące, o zminimalizowanej skutecznej powierzchni odbicia, zwiększoną odpornością na negatywne oddziaływanie środowiska i celowe zakłócenia aktywne. SPY-1D(V) zastąpił SPY-1D na nowych niszczycielach rakietowych typu „Arleigh Burke” wersji „Flight IIA”, których produkcja została rozpoczęta w 1998 r.;
- SPY-1F – wersja o zmniejszonej masie i wymiarach, oferowana przez firmę Lockheed Martin do sprzedaży kontrahentom zagranicznym, pięć takich zestawów zostało zamówionych przez Norwegię;
- Mk 99 – stacje radiolokacyjne kierowania uzbrojeniem, zawierające radar SPG-62;
- system dowodzenia i podejmowania decyzji;
- system kierowania ogniem;
- system kierowania uzbrojeniem;
- system kontroli i testowania gotowości operacyjnej;
- system szkolenia bojowego Aegis;
- system wskaźników Aegis.

Zakres częstotliwości stacji radiolokacyjnej SPY-1 zawiera się między 3100 a 3500 MHz, średnia moc promieniowania wynosi 58 kW, moc szczytowa 4-6 MW. Zastosowane najnowsze technologie pozwalają na efektywne zmniejszenie zakłóceń celowych przeciwnika. Ograniczenie zakłóceń środowiskowych, naturalnych, takich jak chociażby falowanie, pozwala zwiększyć prawdopodobieństwo wykrycia celów nisko lejących.

System bojowy 27 okrętów typu „Ticonderoga” zawiera również rakiety typu woda-powietrze Standard Missile SM-2, zaawansowane systemy zwalczania zagrożenia nawodnego i podwodnego, śmigłowcowy system poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, skuteczny system dowodzenia i łączności.

Wszystkie wymienione wyżej możliwości, czynią te okręty wielozadaniowymi w całym tego słowa znaczeniu. Dodatkowo, 22 okręty spośród całej serii wyposażonych jest w uniwersalne wyrzutnie pionowego startu typu Mk 41, co daje im możliwość atakowania celów lądowych przy użyciu pocisków manewrujących Tomahawk, oraz w przyszłości rakiet będących obecnie w fazie prób. Pierwszych pięć okrętów zostało wyposażonych w dwie podwójne wyrzutnie Mk 26, umieszczone na dziobie i na rufie okrętu. Krażowniki raketowe typu „Ticonderoga” są w stanie wykonywać różnorakie misje, zarówno obronne jak i zaczepne. Mogą działać samodzielnie lub jako część lotniskowcowych grup uderzeniowych, grup okrętów przeznaczonych do zwalczania celów nawodnych, jako składowe okrętowych grup amfibijnych.

System dowodzenia niszczycieli t. „Arleigh Burke” zawiera wyrzutnię Mk 41, zaawansowany system zwalczania okrętów podwodnych SQQ-89V, raketowe pociski kierowane Standard Missile oraz rakiety samosterujące Tomahawk. Okręty tego typu, zbudowane całkowicie ze stali (pierwsze okręty od lat 60. z całkowicie stalowym kadłubem i nadbudówką), będą w przyszłości posiadać znacznie zwiększone możliwości zwalczania celów naziemnych, rakiet balistycznych, czy też rakiet samosterujących. Okręty wariantu „Flight IIA” posiadają możliwość zaopatrywania i obsługi dwóch śmigłowców, które w wyraźny sposób wzmacniają zdolności kontroli strefy oddziaływania okrętu. Pierwszy niszczyciel tego wariantu USS „Oscar Austin” (DDG-70) wszedł do służby w sierpniu 2000 roku.

Unowocześniony SPY-1D (V) przeszedł pomyślnie pierwszą fazę testów w 1996 roku. Radar tej wersji, wraz z unowocześnioną wersją całego systemu wszedł do linii wraz z kolejnym niszczycielem raketowym t. „Arleigh Burke” – o numerze burtowym DDG-91. Kongres amerykański zaaprobował budowę kolejnych 12 okrętów w latach finansowych 1998-2001, co zaoszczędziło amerykańskim podatnikom 1,4 mld USD w stosunku do zawarcia zamówienia konwencjonalnego.

Jeszcze przed wprowadzeniem USS „Ticonderoga” do służby przeprowadzono program badawczy mający na celu określenie korzyści operacyjnych, technologicznych oraz polityczno-militarnych płynących z wyposażenia marynarek wojennych państw sojuszniczych w system Aegis. Wśród państw określanych jako potencjalni nabywcy znalazły się: Wielka Brytania, Niemcy, Japonia, Arabia Saudyjska, Tajwan i inne kraje, określane jako mniej prawdopodobni nabywcy.

Wśród obecnych i potencjalnych nabywców znajdują się:

- Japonia: W służbie są cztery niszczyciele rakietowe t. „Kongou” wyposażone w stację radiolokacyjną SPY-1D. Program japoński był pierwszym międzynarodowym przypadkiem sprzedaży, systemu Aegis. Obecny plan japońskich sił samoobrony przewiduje budowę piątego okrętu klasy niszczyciel. Bardzo prawdopodobna jest również budowa 6 okrętów t. „Kongou”. Nie nastąpi to jednak szybciej niż za dwa lata. Japończycy pragną zwiększyć udział własnego przemysłu w tym przedsięwzięciu. Okręty t. „Kongou” są zmodyfikowaną do potrzeb japońskich i zwiększoną wersją amerykańskich niszczycieli rakietowych t. „Arleigh Burke”.
- Hiszpania: Marynarka wojenna złożyła zamówienie na cztery fregaty t. „F-100”, których podstawowym przeznaczeniem będzie szeroko rozumiana obrona przeciwlotnicza. Cztery kompletne systemy zostaną dostarczone do stoczni IZAR (poprzednio BAZAN), gdzie zostaną zamontowane na budowanych okrętach. Pierwszy z okrętów serii „Alvaro de Bazan” (F-101) został wodowany 27 października 2000 roku.
- Norwegia: Królewska Marynarka Wojenna Norwegii podjęła decyzję o budowie w Hiszpanii pięciu fregat rakietowych o wyporności około 5000 ton, wyposażonych w system Aegis. Wykonawca systemu, firma Lockheed Martin zaproponowała wyposażenie okrętów w lżejszą wersję stacji radiolokacyjnej SPY-1F.
- Korea Południowa: Przez ostatnie sześć lat Stany Zjednoczone bardzo blisko współpracowały z siłami morskimi Korei nad opracowaniem projektów KDX-2 i KDX-3 dotyczących okrętów nawodnych, które zawierać miałyby systemy amerykańskie. Okręty pierwszego projektu wyposażone będą między innymi w wyrzutnie pionowego startu Mk 41 i uzbrojone w rakiety przeciwlotnicze SM-2. Okręty mają wejść do służby już od 2003 roku. Na projekcie KDX-3 przewiduje się zamontowanie systemu Aegis. Kontrakt zawarty zostanie prawdopodobnie już w tym roku, z dostawami pierwszych okrętów w 2008 roku.
- Chile: Siły morskie opracowały program przewidujący budowę 8 fregat rakietowych, noszący nazwę „Tridente”. Chilijczycy rozpatrują rozwiązania podobne do norweskich i przewidują montaż systemu Aegis na całej serii okrętów, lub tylko jej drugiej połowie. Przystosowanie SPY-1F do współpracy z raketami SM-2 byłoby pierwszym przykładem tak utworzonej konfiguracji.

- Tajwan: Tajpej kontynuuje wysiłki zmierzające do pozyskania systemu Aegis. Administracja prezydenta Clintona wycofała się ze sprzedaży ze względu na protesty Pekinu i mogące powstać konflikty na linii Chiny – USA – Tajwan.

23 kwietnia 2001 r. prezydent George W. Bush przedłożył plan sprzedaży 4 niszczycieli rakietowych typu „Kidd” wyposażony w trójwspółrzędną stację radiolokacyjną SPS-48E oraz wyrzutnie Mk26 przystosowane do wystrzeliwania pocisków rakietowych SM-2.

Program modernizacji krążowników typu „Ticonderoga” pozwoli na właściwe przeciwdziałanie zagrożeniom z powietrza na najbliższe dekady. Program konwersji, będących już w połowie przewidywanego okresu służby, 22 krążowników wyposażonych w pionowe wyrzutnie pocisków rakietowych pozwoli na zwiększenie możliwości operacyjnych.

Nowe możliwości operacyjne uzyskane zostaną poprzez zamontowanie elementów systemu obrony przed pociskami balistycznymi, wykorzystanie uzbrojenia do zwalczania celów naziemnych o zwiększonym zasięgu działania. Ostatni z celów osiągnięty zostanie z użyciem nowych kierowanych pocisków artyleryjskich o zwiększonym zasięgu, wystrzeliwanych z 127 mm armaty, oraz kierowanych pocisków rakietowych SM-4 przeznaczonych do zwalczania celów naziemnych. Dodatkowo, planuje się wyposażenie okrętów w najnowocześniejsze układy elektroniczne zabezpieczające wykonywanie nowo postawionych zadań. Modernizacja krążowników wyposażonych w wyrzutnie pionowe rozpocząć ma się w 2004 roku.

Zmodernizowane krążowniki pełnić będą mogły funkcję okrętów dowodzenia obroną przeciwlotniczą na danym obszarze działania (AADC – Area Air Defense Commander). Możliwości okrętów w tym zakresie pozwolą prowadzić planowanie operacyjne oraz przeprowadzanie operacji obrony przeciwlotniczej bezpośrednio z morza, pod przykryciem połączonej obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej teatru działań (JTAMD – Joint Theater Air and Missile Defense). Zgodnie z koncepcją działań, US Navy w początkowym okresie operacji znajdować się będzie na morzu. Lotniskowcowe grupy uderzeniowej działań będą jako szybko rosnące w siłę i ilość struktury sił połączonych. Możliwości AADC zapewniają narzędzie niezbędne do planowania i prowadzenia operacji wraz ze wsparciem obrony przeciwlotniczej przez cały okres przebiegu konfliktu. Obecne i przyszłe operacje JTAMD wymagają zaawansowanych urządzeń dowodzenia, kontroli, łączności, komputerów i rozpoznania (C4I – Command, Control, Communications, Computers and Intelligence).

AADC umożliwi bardzo szybkie dokonanie zmian w zaplanowanej operacji. Większy wysiłek personelu biorącego udział w operacji zostanie skierowany na analizowanie danych zamiast ich zbieranie i magazynowanie.

Na rzeczywistość bardzo wysokie możliwości AADC składają się bardzo szybkie i niezawodne komputery oraz ekrany zobrazowania sytuacji oparte na zaawansowanym oprogramowaniu oraz najnowszych procesorach.

Utworzono trzy prototypy. Jeden z nich znajduje się w Uniwersytecie Johna Hopkinsa, kolejny na pokładzie okrętu USS „Shiloh” (GG-67) i trzeci na pokładzie okrętu dowodzenia USS „Mount Whitney” (LCC-20), który brał udział w ćwiczeniu „Strong Resolve 2002”. Powyższe prototypy poddawane są intensywnym próbom. Dotychczas zaplanowano fundusze na wyposażenie w AADC 12 krążowników raketowych typu „Ticonderoga” w latach 2004-2007. Na następne lata zaplanowano wyposażenie kolejnych 10 krążowników.

Program modernizacji krążowników przewiduje również zwiększenie możliwości wsparcia ogniowego oddziałów Marines działających na lądzie. W tym celu przeprowadzana jest modernizacja armat okrętowych kalibru 127 mm. Nowa armata 127 mm/62 MK 45 Mod 4 o zwiększonej długości lufy instalowana będzie na nowych niszczycielach raketowych t. „Arleigh Burke” o numerach burtowych DDG 81-107. Również krążowniki t. „Ticonderoga” o numerach burtowych CG 52-73 zostaną przebrojone w nowe armaty, zdolne do wystrzeliwania pocisków o zwiększonym zasięgu ERGM (Extended – Range Guided Munition).

Oprócz wystrzeliwania pocisków ERGM (o zasięgu do 63 Mm), armata Mk 45 Mod 4 posiada możliwość wystrzeliwania obecnie opracowywanych 127 mm pocisków balistycznych. Armata ma dłuższą lufę – długości 62 kalibrów, system rozpoznający amunicję umieszczoną w magazynie, interfejs pomiędzy armatą a pociskami typu ERGM oraz nowy cyfrowy system kierowania. Zmianom poddane zostały urządzenia pomocnicze zestawu artyleryjskiego 127 mm. Magazyn amunicyjny przystosowano do ładowania pociskami typu ERGM, posiadającymi większą masę i wymiary od dotychczas stosowanych pocisków.

Prawdopodobnie, najbardziej ambitny jest plan uczynienia okrętów – nosicieli systemu Aegis elementem systemu obrony przed raketami balistycznymi.

System obrony przed taktycznymi pociskami balistycznymi przeznaczony jest do zapewnienia zintegrowanych możliwości przeciwlotniczych i przeciwraketowych. W pierwszym okresie konfliktu okręty Aegis, zmodyfikowane do obrony przed taktycznymi raketami balistycznymi oraz wyposażone w rakiety SM-2 Block IVA będą odgrywały najważniejszą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa oddziałom lądowym, bazom morskim i instalacjom cywilnym i wojskowym o dużym znaczeniu dla powodzenia przyszłej operacji.

Bardzo ważnym dla rozwoju obrony przed taktycznymi raketami balistycznymi (Tactical Ballistic Missile Defense – TBMD) było skierowanie 40 mld USD na rozwój floty okrętów

Aegis oraz przeciwlotniczych pocisków raketowych rodziny Standard. Specjalny program zajmuje się modernizacją stacji radiolokacyjnych SPY-1, tak aby mogły one wykrywać taktyczne balistyczne pociski raketowe, jednak nie poprzez zmianę mocy wyjściowej radaru, ale poprzez zastosowanie specyficznej formy nadawanych sygnałów niosących dużą energię oraz poprzez zmianę i udoskonalenie obróbki sygnału. Zmiany te są niezbędne aby zabezpieczyć, następujący w górnych warstwach atmosfery, przechwyt stosunkowo niewielkiego, o dużej prędkości, balistycznego pocisku raketowego. Najnowsze rakiety Standard SM-2 Block IVA będą miały za zadanie zwalczanie taktycznych pocisków raketowych krótkiego i średniego zasięgu w ich końcowej fazie lotu.

W marcu i lipcu 1996 r. okręty Aegis zademonstrowały możliwości stacji radiolokacyjnej SPY-1 w śledzeniu taktycznego pocisku balistycznego. 24 stycznia 1997 r. przeprowadzono pierwsze zestrzelenie taktycznego pocisku balistycznego przy użyciu zmodernizowanego pocisku raketowego SM-2 Block IV (wczesnego prototypu pocisku SM-2 Block IVA) na poligonie raketowym White Sands w stanie Nowy Meksyk. W ramach powyższej próby zademonstrowano możliwości zwalczania rakiet przy użyciu naprowadzania termicznego. W lutym 1997 r. zaaprobowano program budowy tego typu rakiet.

Ocenia się, że okręty z systemem Aegis na pokładzie będą kręgosłupem amerykańskiej floty okrętów nawodnych w nadchodzących dekadach. Obecnie budowane niszczyciele raketowe pozostaną w służbie do 2040 r. lub jeszcze dłużej.



Fot. 1. Antena radaru SPY-1 umieszczona na nadbudówce okrętu t. „Arleigh Burke”





Fot. 2. Wnętrze bojowego centrum informacji okrętu Aegis



Fot. 3. Pocisk manewrujący Tomahawk startujący z wyrzutni Mk41



Fot. 4. Odpalenie rakiety SM-2 Block III z wyrzutni Mk41



Fot. 5. Strzelanie pociskami ERGM z pokładu niszczyciela t. Arleigh Burke

#### **Bibliografia:**

1. Jane's Navy International 7-8/2001
2. Jane's Fighting Ships 2002/2003

### 3. Źródła internetowe

## SZKOLENIE I WYCHOWANIE

Kmdr ppor. dr Marek SIKORKI

### OCENA OBECNEGO STANU WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI KADRY DOWÓDCZEJ

Współczesne tempo przemian i nowe zadania Marynarki Wojennej wynikające z przeobrażeń strukturalnych, organizacyjnych i szkoleniowych oraz wstąpienie Polski do NATO wymagają, aby kadra dowódcza posiadała gruntowną wiedzę i umiejętności metodyczne, które umożliwią jej nie tylko praktyczną działalność szkoleniową, ale również efektywne, ustawiczne korzystanie z wiedzy i informacji potrzebnych w przygotowaniu i prowadzeniu różnego typu przedsięwzięć bojowych i szkoleniowych.

Dowodzenie we współczesnej armii pozostaje w bardzo silnym związku z działalnością dydaktyczną i wychowawczą. Nowoczesny dowódca powinien posiadać wszechstronne kwalifikacje ogólne, pedagogiczne, specjalistyczne oraz wartości osobowościowe, które umożliwiły mu będą skuteczne dowodzenie i szkolenie podwładnych<sup>1</sup>.

Kadra dowódcza w strukturze organizacyjnej Marynarki Wojennej występuje w roli przełożonego, nauczyciela (instruktora) i wychowawcy. Poziom działalności metodyczno-szkoleniowej organizowanej i realizowanej na okrętach oraz w jednostkach marynarki wojennej zależy więc od wszechstronnego wykształcenia oraz stopnia integracji wiedzy i umiejętności dowódczych, metodycznych oraz wychowawczych. Zależność ta uwarunkowana jest ciągłym doskonaleniem ogólnozawodowych kwalifikacji przez oficerów oraz konfrontację wcześniej nabytej wiedzy i umiejętności z praktyką, zwłaszcza szybkimi zmianami dokonującymi się w świecie<sup>2</sup>

W związku z powyższym poproszono respondentów o udzielenie odpowiedzi na pytanie zawarte w kwestionariuszu ankiety: Kto powinien przygotowywać pod względem metodycznym kadre dowódczą marynarki wojennej? (Wyniki przedstawiono w tabeli 1).

Tabela 1

Opinia respondentów na temat udziału poszczególnych „instytucji”  
w przygotowaniu i doskonaleniu metodycznym kadry dowódczej

Wyszczególnienie	Liczebność (N)	Procenty (%)
------------------	-------------------	-----------------

<sup>1</sup> Oficer, dowódca, wychowawca. Z zagadnień współczesnej myśli pedagogicznej w wojsku. Materiały z konferencji nt.: Edukacja humanistyczna w wykształceniu dowódcy, 13-14 czerwca 1996 r. w Toruniu, Warszawa 1996, s. 7.

<sup>2</sup> J. Bednarek, J. Bieńkowski, R. Stępień. Proces kształcenia wojskowego, Warszawa 1994, s. 18

Akademia Marynarki Wojennej	216	80,3
Bezpośredni przełożony	45	16,7
Kursy pedagogiczne	190	70,6
Działalność instruktorsko-metodyczna	47	17,5
Warsztaty metodyczne	76	28,3
Samokształcenie	29	10,7

Ponad 80% respondentów odpowiedziało, że kadre dowódczą pod względem metodycznym powinna przygotowywać w pierwszej kolejności AMW (WSO). Jednak wcześniejsze wyniki wskazują, że ponad połowa ankietowanych (kadra dowódcza i podchorążowie) uważa wiedzę i umiejętności nabyte w toku kształcenia w AMW za niewystarczające. W drugiej kolejności badani wymienili kursy pedagogiczne (70,6%), a na trzecim miejscu (28,3%) warsztaty metodyczne. 17,5% kadry dowódczej opowiedziało się za działalnością instruktorsko-metodyczną. Natomiast 16,7% ankietowanych uważa, że to przełożony powinien przygotowywać metodycznie podległą kadre dowódczą mimo, że istnieją stosowne zapisy w instrukcjach o kompetencyjnym zakresie odpowiedzialności szkoleniowej<sup>3</sup>, w których przełożony nie tylko powinien, ale wręcz ma obowiązek szkolenia podwładnych. Podobnie małą aprobatę (10,7%), w przygotowaniu metodycznym kadry dowódczej zdobyła forma samokształcenia. Tylko około 1% ankietowanych uważa, że nikt nie powinien (nie ma takiej potrzeby) przygotowywać kadry dowódczej Marynarki Wojennej pod względem metodycznym.

Przyczyn niedoceniań przez dowódców tej formy doskonalenia metodycznego, należy szukać przede wszystkim w nie wyrobieniu przez uczelnie wojskowe nawyku samokształcenia oraz w nieznajomości metod (technik) pracy samokształceniowej. W obecnej rzeczywistości społecznej wojska znacząco wzrasta rola samokształcenia pedagogicznego kadry dowódczej. W czasie studiowania literatury z tej dziedziny, dowódcy nabywają nie tylko wiadomości, ale równolegle mogą doskonalić umiejętności w działaniach pedagogicznych, a także kształtować własną osobowość i wyobrażenia umysłowe, zdobywać określone zasady myślenia, pracy i oceny postępowania w sytuacjach trudnych oraz obcowania z ludźmi<sup>4</sup>. Samokształcenie jest więc jedną z dróg nadążania za postępem wiedzy ogólnej i w obrębie własnej specjalności<sup>5</sup> i. Według J. Bogusza, od procesu kształcenia wojskowego oczekujemy, aby w szerokim zakresie rozwijało wewnętrzną potrzebę do samokształcenia, czyli własnego dążenia do głębszego i bardziej precyzyjnego rozumienia

<sup>3</sup> Zasady organizowania i prowadzenia działalności metodyczno-szkoleniowej w SZ PRL, Warszawa 1989, s. 25.

<sup>4</sup> B. Szulc, Samodoskonalenie i samokształcenie pedagogiczne dowódców, „Wojsko i wychowanie” 1991 nr 9, s.

<sup>5</sup> B. Suchodolski. Pedagogika, Warszawa 1985, s. 252

otaczającego nas świata, do intensywniejszego badania i poznawania oraz rozwijania posiadanych wiadomości, umiejętności i doświadczeń wojskowych. Samokształcenie jest więc potężnym sojusznikiem i znakomitym uzupełnieniem kształcenia i szkolenia w wojsku<sup>6</sup> Prowadząc badania ankietowe z kadrą dowódczą Marynarki Wojennej, poproszono oficerów o określenie stopnia przydatności wiedzy i umiejętności metodycznych w działalności szkoleniowej z podwładnymi. Wyniki zamieszczone są w tabeli 2.

Tabela 2

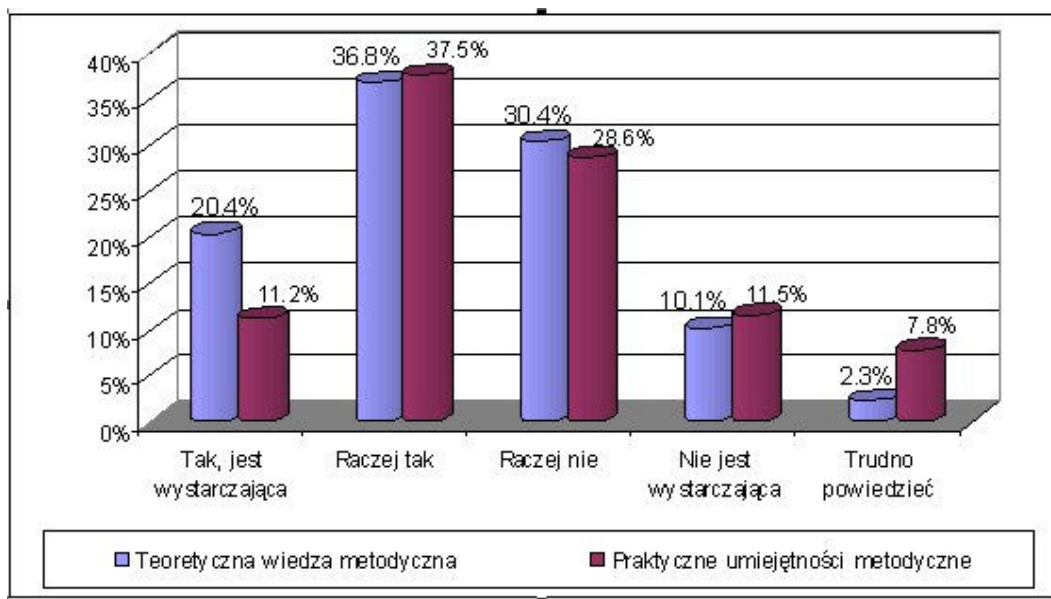
Opinia kadry dowódczej dotycząca stopnia przydatności wiedzy i umiejętności metodycznych w pracy szkoleniowej z podwładnymi (N = 269)

Odpowiedzi	Liczebność (N)	Procenty (%)
W bardzo dużym stopniu	30	11,2
W dużym stopniu	110	40,9
W średnim stopniu	85	31,5
W małym stopniu	39	14,5
Trudno powiedzieć	5	1,9
<b>Razem</b>	<b>269</b>	<b>100</b>

Około 52% respondentów określiło wiedzę i umiejętności metodyczne jako przydatne w „bardzo dużym i dużym stopniu”, w procesie szkolenia podwładnych. Ten wynik może świadczyć zarówno o niskim poziomie wiedzy metodycznej posiadanej przez badanych, niewielkich umiejętnościach praktycznego działania w realnych sytuacjach dydaktycznych, a także mało twórczych postawach kadry dowódczej. Wyniki te mogą być również rezultatem niedoceny posiadanej przez dowódców teoretycznej wiedzy metodycznej oraz praktycznych umiejętności metodycznych.

W związku z powyższym, w czasie badań poproszono kadrę dowódczą o dokonanie samooceny teoretycznej wiedzy i umiejętności metodycznych do organizowania i prowadzenia działalności metodyczno-szkoleniowej na okrętach i w jednostkach marynarki wojennej. Wyniki przedstawione są na rysunku 1.

<sup>6</sup> J. Bogusz. Dydaktyka wojskowa, Warszawa 1983, op. cit., s. 33



Rys. 1. Samoocena teoretycznej wiedzy metodycznej i praktycznych umiejętności metodycznych potrzebnych do pracy szkoleniowej

Ponad 57% respondentów określiło swoją wiedzę metodyczną jako „wystarczającą i raczej wystarczającą” do prowadzenia działalności metodyczno-szkoleniowej z podwładnymi. Około 40% badanych oceniło jednak posiadaną teoretyczną wiedzę metodyczną za „raczej niewystarczającą i niewystarczającą”. Znacznie niżej, 49% kadry dowódczej oceniło swoje praktyczne umiejętności metodyczne w kategoriach odpowiedzi „wystarczające i raczej wystarczające”. Wyniki te pokrywają się częściowo z danymi przedstawionymi w tabeli 2 i mogą świadczyć o ogólnie niskim przygotowaniu metodycznym kadry dowódczej.

Przyczyn tego stanu należy doszukiwać się przede wszystkim w strukturze wiedzy dydaktycznej przekazywanej kadrze dowódczej. Pedagogiczna wiedza naukowa oferowana dowódcom na studiach, kursach oraz przedstawiana w literaturze (na co wskazywali respondenci w czasie wywiadów), w zbyt małym stopniu nawiązuje do faktycznych problemów występujących podczas szkolenia na okrętach i w jednostkach Marynarki Wojennej. Pytani dowódcy, podkreślali szczególnie braki z zakresu metodyki szkolenia bojowego, które uniemożliwiają projektowanie skutecznych oddziaływań dydaktycznych w realnych sytuacjach szkoleniowych.

Zbierając opinię na temat znajomości i stosowania w praktyce szkoleniowej przez kadrę dowódczą zasad nauczania zawartych w „Metodyce szkolenia bojowego w Marynarce Wojennej”<sup>7</sup> stwierdzono, że prawie 37% badanych „nie zna i nie przestrzega” ich w czasie prowadzenia zajęć.

<sup>7</sup> Metodyka szkolenia bojowego w Marynarce Wojennej, Gdynia 1988, s. 6

Bez znajomości zasad nauczania nie można skutecznie prowadzić żadnych zajęć dydaktycznych, ponieważ jak twierdzi Cz. Kupisiewicz, cele i treści określają czego należy uczyć, natomiast zasady wskazują, jak powinno się nauczać<sup>8</sup>.

W ocenie umiejętności stosowania przez kadrę dowódczą zasad nauczania w czasie zajęć (szkolenia), pomocnym narzędziem badawczym był arkusz obserwacji.

Podczas badań poddano analizie umiejętność stosowania przez kadrę dowódczą w czasie zajęć następujących zasad nauczania: zgodności tematyki szkolenia specjalistycznego z wykonywanymi zadaniami; racjonalności wykorzystania czasu szkolenia; metodycznej kolejności w przekazywaniu treści szkolenia; dociekliwości i pogładowości zajęć przy wysokiej aktywności szkolonych; jedności nauczania indywidualnego i zespołowego; ścisłego powiązania teorii z praktyką; trwałości przyswajania wiedzy, umiejętności i nawyków; realizmu szkoleniowego<sup>9</sup>.

Na podstawie zebranych wyników można stwierdzić, że w praktyce szkoleniowej kadra dowódcza w małym stopniu umie stosować zasady trwałości przekazywanej wiedzy, umiejętności i nawyków, jedności nauczania indywidualnego i zespołowego, metodycznej kolejności w przekazywaniu treści szkolenia oraz realizmu szkoleniowego. W pierwszym przypadku, nieumiejętność polega na tym, że prowadzący, dążąc do przekazania wszystkich zagadnień, nie przywiązują większej wagi do utrwalenia i zapamiętania u szkolonych. W zakresie stosowania zasady metodycznej kolejności w przekazywaniu treści szkolenia niedomagania wynikają z tego, że kadra często prowadzi zajęcia nie uwzględniając uwag metodycznych otrzymanych w czasie instruktaży.

Stwierdzono również, że zasada jedności nauczania indywidualnego i zespołowego nie zawsze jest przestrzegana. Dzieje się tak dlatego, że znaczna część kadry traktuje grupę jako jednolitą całość, nie uwzględniając różnic indywidualnych wynikających z ich zdolności, predyspozycji i zainteresowań.

Kolejną zasadą, niewłaściwie stosowaną w czasie zajęć, jest zasada realizmu szkoleniowego. Nieumiejętność jej stosowania polega przede wszystkim na szablonowości w wykorzystywaniu rozwiązań metodycznych, niewłaściwego wprowadzania w sytuację szkoleniową, np. w czasie zajęć na SB (stanowisko bojowe), w działach okrętowych.

Z badań wynika, że do zasad, których stosowanie przez kadrę dowódczą budzi pewne zastrzeżenia, należy również zasada dociekliwości i pogładowości zajęć przy wysokiej

---

<sup>8</sup> Cz. Kupisiewicz, Podstawy dydaktyki ogólnej, Warszawa 1994, s. 139.

<sup>9</sup> Metodyka szkolenia bojowego w Marynarce Wojennej, Gdynia 1988, s. 6. W czasie obserwacji brano pod uwagę te zasady, które miały zastosowanie w danej formie zajęć



aktywności szkolonych. Jej nieprzestrzeganie wiąże się ściśle ze słabym metodycznym przygotowaniem dowódców do zajęć, w czasie których wygłaszają oni często poglądy *ex cathedra* nie dopuszczając do tego, aby szkoleni przejawiali inicjatywę przy rozwiązywaniu zadań czy problemów.

W stosunku do pozostałych zasad wykorzystywanych przez kadre dowódczą w czasie zajęć nie stwierdzono większych zastrzeżeń. Natomiast znaczna część kadry właściwie stosuje zasadę zgodności tematyki szkolenia z wykonywanymi zadaniami. Ma to duże znaczenie w osiąganiu ogólnie dobrych wyników w szkoleniu specjalistycznym z marynarzami.

Znajomość zasad nauczania w znacznym stopniu ułatwia dobór form i metod szkolenia oraz pozwala na przekazywanie usystematyzowanej wiedzy oraz rozwijanie zainteresowań poznawczych u szkolonych.

W czasie badań poproszono kadre dowódczą o dokonanie oceny opanowania przez siebie umiejętności do prowadzenia zajęć wyszczególnionymi w kwestionariuszu ankiety formami i metodami. Najwyżej oceniono swoje umiejętności do prowadzenia treningów (73,6%) i ćwiczeń (71,8%) w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Jest to uzasadnione tym, że te formy szkolenia są najczęściej wykorzystywane w szkoleniu marynarzy przy sprzęcie i uzbrojeniu okrętowym. W następnej kolejności respondenci ocenili umiejętności do prowadzenia pokazu praktycznych czynności – ponad 68% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Metoda ta ma szczególne zastosowanie w zajęciach prowadzonych w bloku szkoleniowym w specjalistycznych gabinetach, przystosowanych do szkolenia marynarzy w różnych specjalnościach okrętowych. Równie wysoko ocenili ankietowani swoje umiejętności do prowadzenia wykładu i instruktażu – około 60% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Kadra dowódcza niżej oceniła swoje umiejętności do prowadzenia zajęć metodami inscenizacyjnymi (25,3%), sytuacyjnymi (16,4%) i problemowymi (14,1%), biorąc pod uwagę kategorie odpowiedzi „nisko i bardzo nisko”. Na uwagę zasługuje fakt, że przy tych metodach zanotowano największy odsetek odpowiedzi w kategorii „trudno powiedzieć”. Wyniki te mogą świadczyć, że około 11% badanych nie zna tych metod lub ich w ogóle nie stosuje, a więc nie potrafi ocenić swoich umiejętności w tym zakresie. Wyniki zawarte w tabeli wskazują również, że kadra dowódcza wysoko ocenia swoje umiejętności w wykorzystywaniu form i metod, które są najczęściej umieszczane w planach szkolenia i nie wymagają od prowadzących indywidualnego zaangażowania oraz przejmowania twórczej aktywności.

Badania prowadzone metodą obserwacji potwierdziły, że w zajęciach najrzadziej i najmniej poprawnie kadra dowódcza stosowała metodę inscenizacji. Odnosi się to szczególnie do zajęć w specjalnościach okrętowych i treningów w działach okrętowych, w których tę metodę wykorzystywano sporadycznie.

Niepoprawnie, chociaż w mniejszym stopniu stosowano metodę pokazu praktycznych czynności, niewłaściwie prowadzono też wykłady i dyskusje. Niepoprawność wykorzystywania metody pokazu praktycznych czynności polega głównie na tym, że znaczna część kadry w czasie zajęć nie prezentuje wzorcowych rozwiązań osobiście, a wyręcza się marynarzami lub podoficerami. Niewłaściwe stosowanie metody wykładu wynika przede wszystkim z ograniczeń czasowych i nadmiaru treści do przekazania. Często wykład przekształcany jest w informację i sygnalizowanie bardzo wielu problemów oraz pobieżne ich omawianie.

Kolejną metodą, której walorów kadra dowódcza nie potrafi wykorzystać, jest dyskusja. Ta ocena dotyczy zwłaszcza zajęć seminaryjnych. Prowadzący często są nieprzygotowani do dyskusji na określony temat i dlatego zastępują ją wygłaszaniem referatów, które stanowią z reguły kompilację treści zawartych w podręcznikach i regulaminach, co nie pobudza do twórczej wymiany poglądów.

W małym stopniu, w czasie zajęć wykorzystywane są przez kadre metody sytuacyjne i problemowe. Badania potwierdziły, że kadra dowódcza poprawnie i zgodnie z metodyką szkolenia prowadzi treningi, ćwiczenia i instruktaże. Te ostatnie organizowane są systematycznie i zgodnie z tematyką szkolenia. Prowadzone są najczęściej przez doświadczonych oficerów (specjalistów) o gruntownej wiedzy i umiejętnościach metodycznych i merytorycznych.

Analiza wyników badań nasuwa następujące wnioski: nieukształtowane w procesie nauczania w AMW umiejętności stosowania metod aktywizujących nie są dostatecznie kształtowane w działalności metodyczno-szkoleniowej realizowanej w jednostkach marynarki wojennej; nieumiejętność stosowania właściwych metod nauczania jest spowodowana słabym przygotowaniem metodycznym kadry dowódczej, co najczęściej przejawia się w niewłaściwym doborze metody do celu i treści zajęć.

Bardzo ważnym elementem procesu szkolenia, świadczącym o jego innowacyjności i nowoczesności, są środki dydaktyczne, które spełniają następujące funkcje: służą bezpośredniemu poznaniu przez szkolonych określonych fragmentów rzeczywistości (funkcja poznawcza); są narzędziem rozwijania zdolności poznawczych oraz uczuć, woli i aktywności szkolonych (funkcja kształcąca); stanowią istotne źródło zdobywania przez szkolonych

wiadomości i umiejętności, utrwalanie poznanych już treści, umożliwiają rozwiązywanie problemów (funkcja dydaktyczna); przyspieszają przebieg informacji i ułatwiają tworzenie z nich układów ustrukturalizowanych, szczególnie przez odwołanie się do różnego rodzaju schematów i grafów<sup>10</sup>.

W celu zdiagnozowania umiejętności kadry dowódczej w zakresie wykorzystywania środków dydaktycznych, oprócz obserwacji zajęć, poproszono również respondentów o ich samoocenę poprzez zaznaczenie w kwestionariuszu ankiety wybranych odpowiedzi przy wyszczególnionych środkach dydaktycznych. Ponad 78% respondentów odpowiedziało w kategoriach „bardzo często” i „często”, że w czasie prowadzenia zajęć (szkolenia) wykorzystuje podręczniki i instrukcje. Środki te eksponują przede wszystkim treści werbalne i przesadne ich stosowanie w czasie zajęć znacznie obniża możliwości poznawcze szkolonych oraz rozwijanie umiejętności i sprawności. Natomiast biorąc pod uwagę kategorie odpowiedzi „rzadko” i „bardzo rzadko” ankietowani odpowiedzieli, że w czasie prowadzenia zajęć wykorzystują modele i makiety (57,7%), magnetowid (50,6%), grafoskop (48,3%), rzutnik przezroczny (46,9%), tablice i kredę (46,5%) oraz schematy (42%). Dane procentowe wyglądają jeszcze gorzej po dodaniu do nich kategorii odpowiedzi „nigdy”. Około 20% respondentów odpowiedziało w kategoriach „bardzo często” i „często”, że do prowadzenia zajęć wykorzystuje komputer. Nauczanie realizowane z użyciem komputerów, które mogą spełniać różne funkcje, zwłaszcza kierować procesem uczenia się, symulować określone sytuacje i wydarzenia oraz sprawdzać poziom wiedzy, znacząco wpłynie na jakość realizowanego szkolenia.

Ponad 60% kadry dowódczej „nigdy” nie wykorzystuje w czasie zajęć projektora filmowego, epidiaskopu i diaskopu. Najczęściej wynika to jednak z braku tych środków w wyposażeniu jednostek. Wyniki te mogą świadczyć, że kadra dowódcza przejawia małe zainteresowanie atrakcyjnością i poglądowością prowadzonych przez siebie zajęć oraz o tym, że nie posiada oni odpowiednich umiejętności we właściwym wykorzystaniu tych środków.

Badania wykazały małe umiejętności kadry dowódczej w posługiwaniu się środkami bardziej skomplikowanymi oraz wskazały na pewną niechęć do środków, których wykorzystanie wymaga większego wysiłku organizacyjnego np.: magnetowid, grafoskop, komputer itp. Kadra ogranicza się najczęściej do stosowania środków dydaktycznych, w które wyposażone są gabinety metodyczne i specjalistyczne np.: schematy, mapy, modele i makiety, tablica i kreda oraz regulaminy i instrukcje.

---

<sup>10</sup> Cz. Kupisiewicz, Podstawy..., op. cit., s. 213-214

W celu uzyskania samooceny kadry dowódczej dotyczącej stopnia posiadanej wiedzy metodycznej poproszono respondentów o udzielenie odpowiedzi na pytanie zawarte w kwestionariuszu ankiety: Jak ocenia Pan poziom swojej wiedzy metodycznej w wyszczególnionych dziedzinach? Wyniki zamieszczone są w tabeli 3.

Tabela 3

Opinia kadry dowódczej dotycząca stopnia posiadanej wiedzy metodycznej (N = 269)

Wyszczególnienie	bardzo wysoko i wysoko		przeciętnie		nisko i bardzo nisko		trudno powiedzieć	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Ogólną wiedzę dydaktyczną w zakresie form, metod, zasad kształcenia, oceniania szkolonych, zastosowania technicznych środków dydaktycznych i materiałów poglądowych	135	50,2	106	39,4	21	7,8	7	2,6
Wiedzę dotyczącą przygotowania i prowadzenia zajęć (instruktaży, ćwiczeń, treningów) potrzebną na zajmowanym stanowisku	135	56,9	93	34,6	18	6,7	5	1,8
Wiedzę dotyczącą sporządzania dokumentacji niezbędnej do prowadzenia zajęć (szkolenia)	161	59,9	94	34,9	10	3,7	4	1,5
Wiedzę dotyczącą metodyki szkolenia w marynarce wojennej	107	39,8	137	50,9	16	5,9	9	3,3
Podstawową wiedzę z zakresu pedagogiki, psychologii i socjologii	80	29,8	132	49,1	53	19,7	4	1,5
Wiedzę dotyczącą samooceny i interpretacji własnych dokonań w zakresie pracy metodyczno-szkoleniowej	147	54,6	101	37,5	12	4,5	9	3,3

Z zestawienia wynika, że kadra dowódcza najwyżej ocenia swoją wiedzę dotyczącą sporządzania i opracowywania dokumentacji niezbędnej do prowadzenia szkolenia – około 60% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Równie wysoko respondenci określili poziom swojej wiedzy w zakresie przygotowania i prowadzenia zajęć (instruktaży, ćwiczeń i treningów) – 56,9% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Połowa ankietowanych oceniła swoją ogólną wiedzę dydaktyczną dotyczącą stosowania zasad, form i metod nauczania w kategoriach odpowiedzi „bardzo wysoko i wysoko”. Znacznie niżej kadra dowódcza oceniła swoją wiedzę z pedagogiki, psychologii i socjologii – 29,8% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”, natomiast tylko 39,8% badanych oceniło swoją wiedzę dotyczącą metodyki szkolenia bojowego w marynarce wojennej na poziomie „bardzo wysoko i wysoko”. W dwóch ostatnich przypadkach połowa respondentów oceniła swoją wiedzę w kategorii odpowiedzi „przeciętnie”. Niska ocena posiadanej wiedzy z zakresu

pedagogiki, psychologii i socjologii wynika między innymi ze skąpej tematyki dydaktycznej i metodycznej w programach tych przedmiotów realizowanych w ramach studiów w AMW.

Przedstawione wyniki świadczą, że kadra dowódcza prawie we wszystkich wyszczególnionych dziedzinach wysoko oceniła swoją wiedzę metodyczną. Tylko około 20% badanych określiło swoją wiedzę z zakresu pedagogiki na poziomie „nisko i bardzo nisko”. W pozostałych dziedzinach odsetek procentowy w tych kategoriach odpowiedzi nie przekroczył 8%.

W czasie badań, poproszono kadrę dowódczą o dokonanie oceny poziomu swoich umiejętności metodycznych. Wyniki zamieszczono w tabeli 4.

Tabela 4

Opinia kadry dowódczej dotycząca stopnia opanowania wyszczególnionych umiejętności metodycznych (N = 269)

Wyszczególnienie umiejętności	bardzo wysoko i wysoko		przeciętnie		nisko i bardzo nisko		trudno powiedzieć	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Planowania i organizowania zajęć (szkolenia)	163	60,6	102	37,9	10	3,7	4	1,5
Formułowania i operacjonalizacji celów zajęć (szkolenia)	124	46,1	119	44,2	16	5,9	10	3,7
Doboru treści zajęć do poziomu szkolonych	155	57,6	97	36	13	4,6	4	1,5
Doboru form i metod zajęć (szkolenia)	154	57,3	100	37,2	12	4,4	8	3,1
Doboru i przestrzegania zasad dydaktycznych	94	34,9	146	54,3	23	8,5	6	2,2
Przygotowania i wykorzystania materiałów poglądowych	103	38,2	135	50,2	22	8,1	9	3,3
Prowadzenia zajęć i komunikowania się (przekazywania wiedzy i umiejętności)	136	50,7	102	37,9	19	7,2	11	4,2
Kierowania indywidualnymi i grupowymi działaniami oraz zachowaniami szkolonych	137	50,9	112	41,6	12	4,4	8	3,1
Wykorzystania technicznych środków dydaktycznych	124	46,1	102	37,9	33	12,3	10	3,7
Sporządzania i wykorzystania planów (konspektów)	124	46,1	127	47,2	13	4,6	5	1,9
Przygotowania i wykorzystania bazy szkoleniowej	112	41,6	116	43,3	28	10,5	12	4,4
Aktywizowania i motywowania szkolonych	97	36	123	45,9	39	14,5	10	3,7
Oceniania szkolonych	138	51,3	104	38,7	22	8,1	5	1,9
Samoksztalcenia i samodzielne-go przygotowania do zajęć	161	59,8	94	34,9	9	3,3	5	1,9

Analiza wyników przedstawionych w tabeli wskazuje, że kadra dowódcza najwyżej oceniła swoje umiejętności metodyczne związane z planowaniem i organizowaniem szkolenia (zajęć) oraz z samodzielnym przygotowaniem się do zajęć – około 60% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. W następnej kolejności respondenci ocenili swoje umiejętności związane z doбором form i metod oraz treści do poziomu szkolonych – około 57% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”.

Połowa respondentów oceniła swoje umiejętności do kierowania indywidualnymi i grupowymi działaniami, zachowaniami szkolonych oraz do prowadzenia zajęć (przekazywania wiedzy i umiejętności) w kategoriach odpowiedzi „bardzo wysoko i wysoko”. Nieco niżej ocenili ankietowani swoje umiejętności metodyczne dotyczące formułowania i operacjonalizacji celów zajęć (szkolenia), wykorzystania technicznych środków dydaktycznych oraz sporządzania i wykorzystania konspektów – około 46% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Te wyniki również pokrywają się z wcześniejszymi analizami co dowodzi, że wraz ze wzrostem upracticznienia umiejętności ukierunkowanej na konkretne działanie metodyczne spada ocena stopnia ich opanowania. Najniżej ocenili ankietowani swoje umiejętności metodyczne dotyczące doboru i przestrzegania zasad nauczania, przygotowania i wykorzystania materiałów poglądowych oraz aktywizowania i motywowania szkolonych – około 36% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Dokładna analiza wyników pozwala zauważyć, że w ocenie prawie wszystkich umiejętności metodycznych ponad 50% odpowiedzi odnosi się do kategorii „przeciętnie”, „nisko i bardzo nisko”.

Na podstawie powyższej analizy można wstępnie przyjąć, iż istnieje pilna potrzeba wypracowania nowej formuły edukacyjnej w zakresie pedagogiczno-psychologicznego przygotowania kadry dowódczej do działalności metodyczno-szkoleniowej. Wynika to przede wszystkim z realiów współczesnej służby wojskowej integrujących proces dowodzenia ze szkoleniem i wychowaniem. Aktualnie preferowany wzór dowódcy (przywódcy, nauczyciela i wychowawcy) dowodzi zasadności sprecyzowania pragmatycznej wykładni pedagogiki wojskowej ściśle korespondującej z podstawowymi obszarami funkcjonalności zawodowej kadry dowódczej Marynarki Wojennej.

W związku z powyższym poproszono kadre dowódczą o określenie przyczyn trudności, które mają wpływ na skuteczne przekazywanie wiedzy i umiejętności w czasie prowadzenia zajęć. Wyniki zamieszczono w tabeli 5.

Tabela 5

Opinia kadry dowódczej dotycząca przyczyn trudności w skutecznym przekazywaniu wiedzy i umiejętności w czasie prowadzenia szkolenia. (respondenci mogli wybierać kilka odpowiedzi)

<b>Odpowiedzi</b>	<b>Liczebność (N)</b>	<b>Procenty (%)</b>
Ze względu na brak wystarczającej wiedzy i umiejętności metodycznych	81	30,1
Ze względu na brak wystarczającej wiedzy i umiejętności specjalistycznych	33	12,3
Ze względu na brak umiejętności właściwego komunikowania się ze szkolonymi (wyrażania myśli)	73	27,1
Ze względu na brak umiejętności kierowania indywidualnymi i grupowymi działaniami oraz zachowaniami szkolonych	58	21,6
Ze względu na brak pewności siebie, tremę (strach przed audytorium)	44	16,4
Nie, nie mam trudności	137	50,9

Tylko połowa respondentów wybrała odpowiedź, że nie ma trudności w przekazywaniu wiedzy i umiejętności w czasie prowadzenia zajęć. Natomiast co trzeci ankietowany opowiedział się, że miewa trudności w czasie prowadzenia szkolenia ze względu na brak wystarczającej wiedzy i umiejętności metodycznych. Około 21% badanych wyraziło opinię, że ma trudności w przekazywaniu wiedzy ze względu na brak umiejętności kierowania indywidualnymi i grupowymi zachowaniami szkolonych. 27% kadry dowódczej ma trudności w przekazywaniu wiedzy i umiejętności ze względu na brak umiejętności właściwego komunikowania się ze szkolonymi, a około 16%, ze względu na brak pewności siebie (tremę). W czasie wywiadów eksperckich poproszono dowódców o wyrażenie opinii na następujące pytanie: Jak ocenia Pan obecne przygotowanie metodyczne (teoretyczna wiedza metodyczna i praktyczne umiejętności metodyczne) kadry dowódczej do działalności szkoleniowej realizowanej na okrętach?:

- Przygotowanie metodyczne kadry dowódczej służącej na okrętach oceniam na poziomie średnim. Jeśli chodzi o przygotowanie praktyczne jest ono niewystarczające i wymaga doskonalenia;
- Oceniam je jako dobre, ale wymagające ciągłego doskonalenia, aby nie popaść w rutynę. Wydaje mi się, że przygotowanie to jest ściśle związane ze stażem pracy, im dłuższy staż, tym jest ono lepsze. Wiedzę metodyczną oceniam na dobrze, praktyczne umiejętności na dostatecznie;
- Według mojej oceny kadra dowódcza na okrętach i we flotyllach jest dobrze przygotowana do działalności metodycznej. Dostrzegam pewne braki w

przygotowaniu metodycznym u młodszych wiekiem oficerów, którzy powinni kształtować swoje umiejętności w ramach szkolenia doskonalącego;

- Przygotowanie metodyczne na poszczególnych szczeblach dowodzenia jest zróżnicowane. Poziom przygotowania metodycznego kształtuje się proporcjonalnie do stażu i doświadczenia, lecz generalnie nie jest zbyt wysoki;
- Przygotowanie teoretyczne i praktyczne umiejętności metodycznych kadry dowódczej do działalności szkoleniowej na okrętach oceniam na poziomie zaledwie zadowalającym;
- Przygotowanie metodyczne kadry dowódczej oceniam w sposób następujący – wiedza teoretyczna jest na poziomie miernym, a umiejętności praktyczne na poziomie niedostatecznym;

Wskazałbym tu na pewną przewagę przygotowania teoretycznego, które niekoniecznie przekłada się na praktykę. Abyśmy dalej nie trwali w przekonaniu, że potrzebne są „lata służby” do uzyskania odpowiedniego stopnia sprawności w szkoleniu i dowodzeniu to należy poważniej traktować proces kształtowania umiejętności metodycznych, który znacznie skraca tę drogę.

Te jednoznaczne i zdecydowane opinie wskazują, że przygotowanie metodyczne kadry dowódczej, tak pod względem wiedzy dydaktycznej jak i praktycznych umiejętności metodycznych budzi poważne wątpliwości w ich samoocenie oraz w ocenie przełożonych (wywiady eksperckie). Z powyższych wypowiedzi wynika również, że kadra powinna doskonalić swoją wiedzę i umiejętności metodyczne w ramach działalności metodyczno-szkoleniowej realizowanej w jednostkach lub na specjalnych kursach czy studiach.

Dlatego też, poproszono kadrę dowódczą o udzielenie odpowiedzi na pytanie zawarte w kwestionariuszu ankiety: „Czy chciałby Pan pogłębiać swoją wiedzę i umiejętności metodyczne?” Wyniki przedstawiono w tabeli 6).

Tabela 6

Deklaracja chęci doskonalenia wiedzy i umiejętności metodycznych (N = 269)

<b>Odpowiedzi</b>	<b>Liczebność (N)</b>	<b>Procenty (%)</b>
Tak	125	46,5
Raczej tak	98	36,4
Raczej nie	33	12,3
Nie	9	3,3
Trudno powiedzieć	4	1,5
Razem	269	100



Prawie 83% ankietowanych odpowiedziało w kategoriach „tak” i „raczej tak”, co jest deklaracją chęci, ale i potrzebą doskonalenia wiedzy i umiejętności metodycznych, niezbędnych do skutecznej działalności szkoleniowej z podwładnymi.

W związku z tym poproszono respondentów o wyrażenie opinii dotyczącej, które z wyszczególnionych umiejętności chcieliby szczególnie kształtować. Wyniki zamieszczono w tabeli 7).

Tabela 7

Opinia kadry dowódczej dotycząca chęci doskonalenia i kształtowania umiejętności metodycznych (respondenci mogli wybierać kilka odpowiedzi)

Umiejętności metodyczne	Ilość wyborów	Procenty (%)	Hierarchia
Prowadzenia zajęć i komunikowania się (przekazywania wiedzy i umiejętności)	199	73,9	I
Doboru treści zajęć (szkolenia)	184	68,4	II
Praktycznego stosowania zasad dydaktycznych	174	64,7	III
Teoretyczna wiedza metodyczna	173	64,3	IV
Doboru form i metod zajęć (szkolenia)	170	63,2	V
Planowania i organizowania zajęć (szkolenia)	162	60,2	VI
Formułowania i operacjonalizacji celów zajęć (szkolenia)	157	58,3	VII
Wykorzystywania technicznych środków dydaktycznych	154	57,3	VIII
Kierowania indywidualnymi i grupowymi działaniami oraz zachowaniami szkolonych	151	55,9	IX
Aktywizowania i oceniania szkolonych	150	55,7	X
Przygotowywania i wykorzystania materiałów poglądowych	137	50,9	XI
Samokształcenia i samodzielnego przygotowania się do zajęć	112	41,6	XII
Przygotowania i wykorzystania bazy szkoleniowej	109	40,5	XIII
Oceniania szkolonych	102	37,9	XIV
Sporządzania i wykorzystywania konspektów (planów)	76	28,3	XV
Kontrola i ocena działalności metodyczno-szkoleniowej	67	24,9	XVI

Na podstawie uzyskanych wyników procentowych dokonano rangowania wyborów, co pozwoliło na utworzenie hierarchii umiejętności metodycznych, które ankietowani chcą szczególnie kształtować. Dokonując analizy hierarchii umiejętności metodycznych można zauważyć, że na jej początku znajdują się umiejętności dotyczące praktycznej działalności szkoleniowej. Na IV miejscu respondenci ustawili potrzebę doskonalenia teoretycznej wiedzy metodycznej. Wcześniejsze badania pokazały, że kadra dowódcza nieco wyżej oceniła swoje przygotowanie teoretyczne, a niżej praktyczne umiejętności metodyczne ( tabela 3 i 4).

W dalszej kolejności ankietowani wyrazili chęć kształtowania umiejętności doboru metod i form zajęć oraz formułowania i operacjonalizacji celów zajęć (V i VI pozycja). Na uwagę zasługuje dopiero X pozycja – chęć kształtowania umiejętności aktywizowania i motywowania szkolonych. Kadra dowódcza dokonując samooceny umiejętności wykorzystania różnych metod nauczania najniżej oceniła ich poziom właśnie w zakresie metod aktywizujących. Natomiast najmniejszą liczbę wyborów otrzymały umiejętności dotyczące sporządzania i wykorzystania konspektów oraz kontroli i oceny działalności metodyczno-szkoleniowej (XV i XVI pozycja). Na podstawie przedstawionej hierarchii można wnioskować, że kadra dowódcza chce kształtować w pierwszej kolejności umiejętności metodyczne związane z bezpośrednią działalnością szkoleniową oraz te, w zakresie których wcześniejsze badania wykazały największe braki w ich opanowaniu.

Przedstawiona w tabeli 7 hierarchia umiejętności metodycznych dotyczy wiedzy czyli teoretycznych umiejętności, rozumianych jako sprawności intelektualne oraz praktyczne umiejętności metodyczne. Traktując je wspólnie stanowią one konkretne propozycje w zakresie teleologicznego ukierunkowania procesu kształcenia dydaktycznego współczesnej kadry dowódczej Marynarki Wojennej. Obecnie w coraz większym stopniu metodyczny skład kompetencji pedagogicznych powinien być kształtowany przez rzeczywiste potrzeby praktyki szkoleniowej. W związku z tym za najważniejszy cel przygotowania metodycznego dowódców należy uznać zdobywanie przez nich odpowiedniej wiedzy operacyjnej (metodycznej) oraz umiejętności posługiwania się nią w realnych sytuacjach szkoleniowych. Przeprowadzona analiza dokumentacji planistyczno-szkoleniowej, przedstawione wyniki badań ankietowych oraz prowadzone obserwacje pozwalają na sformułowanie następujących uwag:

- w przygotowaniu metodycznym kadry dowódczej brak jest korelacji między kształceniem w AMW, a działalnością metodyczno-szkoleniową realizowaną w jednostkach;
- trudności dydaktyczne kadry dowódczej w czasie prowadzenia szkolenia występują najczęściej ze względu na małą wiedzę i słabe praktyczne umiejętności metodyczne;
- kadra dowódcza dostrzega potrzebę kształtowania umiejętności metodycznych w ramach działalności metodyczno-szkoleniowej oraz na specjalnych kursach pedagogicznych (metodycznych);
- generalnie kadra dowódcza opowiada się za coraz szerszym wprowadzaniem metod praktycznych i aktywizujących do procesu kształtowania umiejętności metodycznych.

W celu określenia miejsca umiejętności metodycznych kadry dowódczej Marynarki Wojennej, wśród ogólnych umiejętności zawodowych oficerów, poproszono respondentów o dokonanie samooceny umiejętności wyszczególnionych w tabeli 8.

Tabela 8

Samoocena umiejętności zawodowych kadry dowódczej Marynarki wojennej (N = 269)

Wyszczególnienie umiejętności	bardzo wysoko i wysoko		przeciętnie		Nisko i bardzo nisko		trudno powiedzieć	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Dowodzenia i kierowania (zwłaszcza w sytuacjach trudnych)	181	67,3	82	30,4	2	0,7	4	1,5
Bycia przywódcą (tj. niekwestionowanym liderem wśród swoich podwładnych)	138	51,3	117	43,5	9	3,3	5	1,9
Metodycznych (szkoleniowych)	131	48,7	109	40,5	25	9,3	4	1,5
Wychowawczych (interpersonalnych)	148	55	108	40,1	8	3,0	5	1,9
Doskonalenia własnych kwalifikacji zawodowych	179	66,6	84	31,2	1	0,4	4	1,5

Ankietowani oficerowie najwyżej ocenili swoje umiejętności dowódcze. Ponad 67% respondentów odpowiedziało w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”, że potrafi dowodzić i kierować podwładnymi w sytuacjach trudnych. W następnej kolejności dowódcy wymienili umiejętności doskonalenia własnych kwalifikacji zawodowych – 66,6% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”. Ponad 51% badanych, w tych samych kategoriach, oceniło umiejętności przywódcze tzn. bycia liderem wśród swoich podwładnych. Natomiast 55% kadry dowódczej oceniło swoje umiejętności wychowawcze (interpersonalne) w kategoriach odpowiedzi „bardzo wysoko i wysoko”. Najniżej ocenili respondenci swoje umiejętności metodyczne – 48,7% odpowiedzi w kategoriach „bardzo wysoko i wysoko”, ale 40,5% i prawie 10% oceniło swoje umiejętności metodyczne odpowiednio w kategoriach „przeciętnie” i „nisko”. Oceny te są jednoznacznym potwierdzeniem wcześniej prezentowanych wyników badań i analiz. Dowodzą one, że respondenci wyżej oceniają umiejętności dowódcze, przywódcze i wychowawcze, natomiast niżej wiedzę i praktyczne umiejętności metodyczne.

Wyniki te wskazują, że kształcenie i doskonalenie w zakresie szeroko rozumianych kwalifikacji zawodowych oficerów wymaga wprowadzenia największych zmian właśnie w sferze przygotowania metodycznego kadry dowódczej Marynarki Wojennej. Propozycje zmian i wnioski w tym zakresie zostaną zaprezentowane w następnym artykule.

## **PRAWO MORSKIE**

kpt. mar. dr Dariusz R. BUGAJSKI

### **ZDARZENIA OKRĘTÓW W ŚWIETLE KODEKSU MORSKIEGO Z 2001 R.**

W ostatnim okresie ustawodawca dokonał istotnej reformy polskiego prawa morskiego<sup>11</sup>. Przede wszystkim wymienić tu trzeba zastąpienie kodeksu morskiego z 1961 r. przez przepisy kodeksu z 2001 r.<sup>12</sup>, które weszły w życie 5 czerwca 2002 r.<sup>13</sup>

Nowy akt prawny ogólnie opiera się na sprawdzonych w praktyce regulacjach obowiązujących na gruncie poprzedniego kodeksu, który w sposób zadowalający służył polskiej gospodarce morskiej przez czterdzieści lat. Ustawodawca nie przyjął zatem w tej dziedzinie zupełnie nowych rozwiązań legislacyjnych, a ograniczył się głównie do zmian w układzie ustawy, zmian redakcyjnych oraz w zakresie regulowanej materii (wyłączono elementy o charakterze publicznoprawnym). Ograniczony zasięg reformy kodeksu wynika również z właściwości prawa morskiego, jako tradycyjnej gałęzi prawa ukształtowanego w drodze długotrwałej ewolucji historycznej, regulującego stosunki o charakterze międzynarodowym, który ze swej natury nie sprzyja rewolucyjnym zmianom. Poza tym te przepisy kodeksu z 1961 r., w odniesieniu do których ze strony praktyki obrotu morskiego nie były zgłaszane uwagi i zastrzeżenia, zostały utrzymane w mocy i w większości powtórzone w nowym akcie w niezmiennym brzmieniu.

Wyłączone z kodeksu elementy publicznoprawne zostały przeniesione do ustawy z 2000 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>14</sup>, która weszła w życie 1 stycznia 2001 r., a w części dotyczącej ratowania życia na morzu (rozdział 5) – 1 stycznia 2002 r. Znalazły się w niej, między innymi mające zastosowanie do okrętów przepisy o charakterze administracyjnym, dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, a regulowane poprzednio przez kodeks morski z 1961 r. Ustawa normuje również kwestię bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego

---

<sup>11</sup> Przyjęcie nowego kodeksu morskiego stanowi zakończenie prac nad reformą całości polskiego prawa morskiego prowadzonych od początku lat 90. przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego. Zmiany miały na celu zbliżenie polskiego ustawodawstwa morskiego do rozwiązań przyjętych w systemie prawnym państw członkowskich Unii Europejskiej. Wymagało to w szczególności usunięcia z kodeksu uregulowań o charakterze publicznoprawnym oraz zmian w układzie i podziale regulowanej w nim materii.

<sup>12</sup> Dz. U. z 2001 nr 138, poz. 1545. Tekst kodeksu z 2001 r. wraz z przedstawieniem zmian, przepisami wprowadzającymi, przepisami wykonawczymi oraz kodeksem z 1961 r. i konkordancjami w opracowaniu: M.H. Koziański, Nowy kodeks morski, Gdynia 2002

<sup>13</sup> Zgodnie z ustawą przepisy wprowadzające – kodeks morski (Dz. U. z 2001 nr 138, poz. 1546).

<sup>14</sup> Dz. U. z 2000 nr 109, poz. 1156. Tekst ustawy wraz z komentarzem i przedstawieniem umów międzynarodowych, do których odsyła ustawa w opracowaniu: M.H. Koziański, Ustawa o bezpieczeństwie morskim, „Prawo Morskie”, Gdańsk 2001, t. XVI, Materiały nr 3

stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi statku oraz ratowania życia na morzu.

W sumie jednak przedstawione zmiany nie miały charakteru na tyle gruntownego by uznać całą bogatą wcześniejszą literaturę i orzecznictwo za nieaktualne w nowym stanie prawnym.

Przypomnijmy, że zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy z 1961 r. o izbach morskich<sup>15</sup> wypadkami morskimi są /.../ wypadki, które powodują lub którym ulegają statki<sup>16</sup> na morzu bądź na wodach z morzem połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie oraz wypadki, wskutek których nastąpiło w związku z pracą na statku lub działaniem jego urządzeń ciężkie uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka. Przedstawiona definicja nadaje temu pojęciu dość szeroki i stosunkowo nieostry zakres, co może przysparzać praktycznych trudności przy kwalifikowaniu określonych zdarzeń jako wypadków morskich. Dzięki jednak orzecznictwu i literaturze można określić w sposób bardziej jednoznaczny wypadki morskie jako zdarzenia na wodach uczęszczanych przez statki morskie, które mają charakter nieoczekiwany, nagły i spowodowane są czynnikami wewnętrznymi albo zewnętrznymi (siła wyższa). Mogą to być zdarzenia, w których<sup>17</sup>

- statek zatonał, zaginał, został opuszczony lub w inny sposób utracony;
- bezpieczeństwo statku oraz osób na nim znajdujących się zostało zagrożone (np. wskutek wejścia statku na mieliznę lub podwodną przeszkodę, zderzenia statków, pożaru lub wybuchu, uszkodzenia kadłuba albo uszkodzenia lub niesprawności mechanizmów, urządzeń, instalacji, wyposażenia lub innych elementów statku, zmian w zakresie stateczności statku);
- statek spowodował uszkodzenie budowli, instalacji bądź urządzenia;
- człowiek zaginał z eksploatowanego statku;
- człowiek poniósł śmierć, bądź doznał uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, które spowodowało upośledzenie czynności organizmu, w związku z przebywaniem na lub przy statku w eksploatacji;
- osoby obowiązane do udzielenia pomocy osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu zaniechały podjęcia działania w celu ich ratowania;

---

<sup>15</sup> Dz. U. z 1961 nr 58, poz. 320 z późn. zm.

<sup>16</sup> Pojęcie „statek” obejmuje tu również zakres nazwy „okręt” i w tym znaczeniu będzie stosowane w artykule

<sup>17</sup> M. H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, s. 90; J. Łopuski, *Prawo morskie*, Bydgoszcz 1998 t. II, s. 127-128; E. Jabłoński, *Izby morskie. Zadania-organizacja-postępowanie*, Gdańsk 1975, s. 72-89

- doszło do wyrządzenia szkody zanieczyszczeniem ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji<sup>18</sup>.

Nie budzi zatem wątpliwości, że zakres nazwy zderzenie w całości zawiera się w pojęciu „wypadek morski”<sup>19</sup>. Zgodnie z definicją zawartą w nowym kodeksie morskim z 2001 r. (art. 257), możemy mówić o trzech elementach zderzenia:

- Bezpośrednie lub pośrednie zetknięcie się co najmniej dwóch jakichkolwiek urządzeń pływających, które używane są lub mogą być użyte jako środek transportu na wodzie (statku morskiego, statku żeglugi śródlądowej, wodnosamolotu itp.).
- Zetknięcie nastąpiło na morzu lub wodach śródlądowych.
- Zetknięcie spowodowało szkodę.

Należy wyjaśnić, że po pierwsze, użyty przez ustawodawcę zwrot na morzu lub na wodach śródlądowych oznacza wymóg stosowania norm o zderzeniu bez względu na wody, na których ono nastąpiło, a więc także na basenach portowych, kanałach itp.

Po drugie, w związku z przesłanką szkody w ramach pojęcia zderzenia w prawie morskim zrównano w skutkach ze zderzeniem każdy wypadek wyrządzenia szkody przez wykonanie lub zaniechanie wykonania jakiegoś manewru przez statek lub przez naruszenie przepisów bezpieczeństwa żeglugi, także przy braku fizycznego zetknięcia się jednostek, czyli zderzenia bezstykowego, do którego mają odpowiednie zastosowanie przepisy o zderzeniu (zgodnie z art. 263 k.m.)<sup>20</sup>. Przykładem tego rodzaju zderzenia jest wypadek wymuszenia przez jednostkę pływającą własnym manewrem manewru drugiej jednostki, czego skutkiem będzie na przykład doznanie szkody w rezultacie wymuszonego zejścia tej drugiej jednostki z toru wodnego i wejście na mieliznę.

Po trzecie, nie jest zderzeniem (w rozumieniu prawa morskiego) zdarzenie polegające na uderzeniu statku w nadbrzeże, urządzenia portowe czy w pływające urządzenia nawigacyjne, które zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o izbach morskich zostanie zakwalifikowane jako wypadek morski.

---

<sup>18</sup> W nowym kodeksie morskim z 2001 r. przyjęto systematykę, zgodnie z którą zdarzenie polegające na wyrządzeniu szkody zanieczyszczeniem stanowi także wypadek morski (Zanieczyszczenia ze statków włączono do Tytułu VII - Wypadki morskie jako Dział III).

<sup>19</sup> D. Bugajski, Odpowiedzialność prawna dowódcy okrętu w związku ze zderzeniami, „Przegląd Morski” 2000, nr 11, s. 49-58

<sup>20</sup> Art. 13 konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń z 1910 r. oraz art. 4 międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących jurysdykcji cywilnej w sprawach zderzeń sporządzonej w Brukseli w 1952 r. (Dz. U. z 1994, nr 110, poz. 532).

Trzeba również podkreślić, że co do zasady przepisy nowego kodeksu morskiego nie mają zastosowania do okrętów (art. 6), za wyjątkiem przepisów:

- ratownictwie mienia (art. 249 1);
- zderzeniach (art. 264 1).

W zakresie omawianych zagadnień duże znaczenie mają przepisy o charakterze administracyjnym, dotyczące zapobiegania zderzeniom statków na morzu i, w szerszym znaczeniu, przepisy dotyczące zapobiegania uszkodzeniom przez statki kabli podmorskich, platform, sprzętu rybackiego itp., a także zasady zachowania się statków po zderzeniu, które noszą nazwę prawa drogi morskiej. Podstawową rolę odgrywa tu konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREGS, 1972) uchwalona w Londynie 20 października 1972 r. Weszła ona w życie w 1977 r. i w tym samym roku została ratyfikowana przez Polskę<sup>21</sup>.

Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim w art. 26 określa, że do ruchu statków na morzu terytorialnym stosuje się przepisy COLREGS 1972. Pojęcie statku należy tu rozumieć, zgodnie z przywołaną konwencją, jako wszelkiego rodzaju urządzenia pływające, w tym bezwypornościowe i wodnosamoloty, używane lub nadające się jako środek transportu wodnego (prawidło 3 a)<sup>22</sup>. Wszystkie te kategorie jednostek winny przestrzegać prawa drogi morskiej. Zakres zastosowania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu w stosunku do jednostek marynarki wojennej określa rozporządzenie ministrów obrony narodowej oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 20 grudnia 2001 r., które zostało wydane na podstawie obligatoryjnej delegacji art. 26 ust. 2. ustawy o bezpieczeństwie morskim<sup>23</sup>. W tym akcie przyjęto uzasadnioną całkowicie zasadę pełnego stosowania przepisów COLREGS 1972 do okrętów. Zawarto tu jednak nie sięgające zbyt daleko wyjątki, w związku z prawidłem 1 lit. c) konwencji. Należą do nich regulacje określające światła i znaki, które mogą być niepokazywane albo mogą być podnoszone w inny sposób niż stanowi COLREGS oraz dodatkowe sygnały pokazywane przez jednostki pływające marynarki wojennej.

---

<sup>21</sup> Dz. U. z 1977 nr 15, poz. 61 i 62; Dz. U. z 1984 nr 23, poz. 106.

<sup>22</sup> Ustawa o bezpieczeństwie morskim zawiera własną definicję statku (art. 5), różną od definicji statku morskiego z k.m. (art. 2 § 1), ale bliską określeniu przyjętemu m.in. w prawidło 3 a) międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. Zgodnie jednak z art. 5 ustawy, w zakresie objętym regulacją konwencji z 1972 r. należy stosować definicję konwencyjną

<sup>23</sup> Rozporządzenie ministrów obrony narodowej i spraw wewnętrznych z dnia 20 grudnia 2001 r. w sprawie zakresu stosowania przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (DzU z 2001, Nr 156, poz. 1829).

Źródłem rozwiązań prawnych przyjętych w art. 257-264 k.m.<sup>24</sup>, dotyczących problematyki odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zderzeniem, jest w zasadzie konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń z 1910 r., ratyfikowana przez Polskę w 1937 r.<sup>25</sup>. W prawie polskim ustawodawca odstąpił jedynie od zasady wyłączenia z zakresu regulacji odszkodowawczej okrętów i innych jednostek pełniących specjalną służbę państwową<sup>26</sup>.

W przeciwieństwie do wymienionej konwencji, normy kodeksu morskiego regulujące zderzenia znajdują zastosowanie również do jednostek pływających należących do MW RP, Straży Granicznej i Policji (art. 264 § 1 k.m.). W związku z tym, ponoszą one odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w warunkach określonych w art. 257 k.m. na zasadach powszechnie obowiązujących. Wyjątkiem jest jedynie sytuacja, gdy okręt nie poniesie odpowiedzialności za szkodę (art. 264 § 2 k.m.) wyrządzoną innym statkiem zderzeniem lub innym działaniem (warunki muszą być spełnione łącznie) podczas:

- wykonywania zadań służbowych;
- w obrębie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa;
- ogłoszonych jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa.

W zdecydowanej większości zdarzenia, w których są podstawy wyłączenia odpowiedzialności MW RP, zachodzą w praktyce podczas ćwiczeń na morskich poligonach. W niektórych sytuacjach do zagadnień odszkodowawczych dotyczących zderzeń znajdują zastosowanie przepisy kodeksu cywilnego, wśród których przede wszystkim można wymienić art. 436 § 2 i 441 1.

Jeżeli stan faktyczny wypełni treść hipotezy z art. 257 k.m., to ma miejsce zderzenie, ale odpowiedzialność pojawi się, jeżeli szkoda wywołana tym zderzeniem była zawiniona (art. 258 § 1 k.m.). Pojęcie winy statku oznacza winę osób sprawujących kierownictwo statku i obsługę jego technicznych urządzeń (np. dowódcy okrętu, oficera wachtowego lub innego członka załogi). Zgodnie z art. 258 § 2 wina zachodzi, gdy dopuszczono się zaniedbań w zakresie m.in.:

- wyposażenia statku, tj. zapewnienia technicznej zdatności do żeglugi;
- kierowania statkiem i jego obsługą;
- przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;

---

<sup>24</sup> W k.m. z 1961 r. były to art. 230-237 stanowiące dział II - Zderzenia statków, tytułu V - Wypadki morskie. W nowym k.m. przepisy te jedynie zostały przeniesione wraz całością zagadnień dotyczących wypadków morskich do tytułu VII

<sup>25</sup> Dz. U. z 1938, Nr 101, poz. 670

<sup>26</sup> J. Młynarczyk, Prawo morskie, Gdańsk 1997, s. 231



- stosowania innych środków bezpieczeństwa nakazanych przez obowiązujące przepisy, praktykę morską lub szczególne okoliczności.

Z treści art. 258 wynika zatem, że odpowiedzialność za zderzenia nie zachodzi w następujących sytuacjach<sup>27</sup>:

- jeżeli uczestniczącym podmiotom nie można przypisać winy. To wyłączenie przysługiwać będzie np. dowódcy okrętu, którego czynności psychiczne uległy czasowemu zakłóceniu (z wyjątkiem przypadku użycia napojów odurzających lub innych tego rodzaju środków<sup>28</sup>) lub jeżeli działał w stanie wyższej konieczności (art. 424 k.c.). Stan taki polega na poświęceniu dobra mniejszej wartości dla ratowania przed grożącym mu niebezpieczeństwem dobra większej wartości, jakim np. w każdym przypadku będzie życie ludzkie. Wyłączenie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w stanie wyższej konieczności nie będzie przysługiwało sprawcy, który sam wywołał niebezpieczeństwo<sup>29</sup>.
- w razie zderzenia spowodowanego wadliwym działaniem technicznego urządzenia na jednostce pływającej, jeśli armator – czy w interesującym nas wypadku Marynarka Wojenna – wykaże, iż nie popełniono błędu w wyborze specjalisty remontującego lub nadzorującego określone urządzenie.
- jeżeli zderzenie nastąpiło wskutek innych przyczyn wyłączających odpowiedzialność, do których należy (art. 260 § 1 k.m.):
  - przypadek;
  - siła wyższa;
  - jeżeli przyczyny nie można ustalić.

Odpowiedzialność na zasadzie winy implikuje problem rozkładu ciężaru dowodu. W kwestii tej ustawodawca przyjął, że nie można domniemywać winy statku, nawet w sytuacji, gdy jeden ze statków był w czasie zderzenia zakotwiczony. Nie wyklucza to możliwości posługiwania się domniemaniami faktycznymi w toku postępowania dowodowego. W związku z tym, zgodnie z ogólną regułą dowodową (art. 6 k.c.), poszkodowanego obciąża dowód co do:

- zaistnienia i rozmiarów szkody;
- związku przyczynowego między działaniem odpowiedzialnego podmiotu a szkodą;

---

<sup>27</sup> Tamże, s. 233.

<sup>28</sup> Art. 425 § 2 k.c.

<sup>29</sup> W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 1999, s. 196

- istnienia znamion przedmiotowych i podmiotowych winy w zachowaniu się sprawcy lub sprawców zderzenia.

Odpowiedzialność odszkodowawcza związana ze zderzeniem wynikać może z winy jednego lub kilku statków. Tak więc, jeśli do zderzenia dojdzie z wyłącznej winy jednego statku, odpowiada on w zasadzie za całość wyrządzonych szkód. Natomiast gdy do zderzenia dojdzie z winy kilku statków, powstanie współsprawstwo i współodpowiedzialność (art. 259 k.m.). Przyjętą zasadą jest indywidualizacja odpowiedzialności za wyrządzone szkody. Każdy ze statków odpowiada zatem w stosunku do stopnia swojej winy (art. 259 § 1 k.m., który odbiega od reguły z art. 441 § 1 k.c.) określanej ułamkowo lub procentowo (np. jeden statek odpowiada w 3/4, drugi zaś w 1/4 albo pierwszy w 70%, drugi w 30% itd.). Gdy stopnia winy nie da się ustalić albo jest jednakowy, statki odpowiadają w równych częściach.

Oczywistym jest, że jeśli jest mowa o cywilnej odpowiedzialności odszkodowawczej okrętu, to w wypadku winy okrętu odpowiedzialność tę poniesie Skarb Państwa. Nie będzie miało więc znaczenia w tej kwestii wyłączenie współsprawstwo kilku okrętów, w odróżnieniu od zderzenia, które zostało zawinione przez okręt i statek.

W przypadku, gdy zderzenie doprowadziło do śmierci lub szkód na ciele i zdrowiu polskie prawo morskie przewiduje w art. 259 § 2 k.m. solidarną odpowiedzialność za wyrządzone stąd szkodę statków, które zawiniły zderzenie. W związku z tym, że wina istnieje u wszystkich dłużników solidarnych, ewentualne roszczenie zwrotne (regres) o sumę nadpłaconą przysługuje jedynie statkowi, który zapłacił większe odszkodowanie niż na niego przypadło.

Roszczenie o odszkodowanie z tytułu zderzenia statków zgodnie z art. 262 k.m. przedawnia się z upływem 2 lat od dnia zderzenia. Natomiast regres o sumę nadpłaconą przez dłużnika solidarnego przedawnia się z upływem roku od dnia zapłaty. Bieg przedawnienia przerwany może zostać przez uznanie roszczenia przez osobę, przeciwko której to roszczenie przysługuje, albo wszczęcie przez izbę morską lub inny powołany organ postępowania dotyczącego zderzenia (art. 123 k.c.). Termin przedawnienia biegnie na nowo od dnia zakończenia tego postępowania.

Dowódca okrętu może być również obarczony odpowiedzialnością, jeśli zaniedba, po zderzeniu z jakąkolwiek jednostką pływającą (art. 264 w zw. z art. 261 k.m. oraz 1 zarządzenia ministrów obrony narodowej i spraw wewnętrznych z 12 grudnia 1963 r.<sup>30</sup>, a ponadto art. 98 ust. 1 pkt. c) konwencji o prawie morza) obowiązku:

<sup>30</sup> Zarządzenie ministrów obrony narodowej i spraw wewnętrznych z dnia 12 grudnia 1963 r. w sprawie podawania przez jednostki pływające marynarki wojennej, organów ochrony granic i milicji obywatelskiej

- udzielenia pomocy tej jednostce oraz jej załodze i pasażerom, jeżeli może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo grożące swojej jednostce pływającej lub jej załodze;
- podania wymienionej jednostce:
- nazwy swojego okrętu lub jego numeru taktycznego oraz
- jego przynależności służbowej.

Przedstawione zasady ponoszenia odpowiedzialności przez dowódcę okrętu mają oczywiście odpowiednie zastosowanie przede wszystkim do odpowiedzialności oficera wachtowego, który doprowadził do zderzenia. Dowódca okrętu w tej sytuacji, jeżeli nie miał obowiązku w tym czasie osobiście kierować okrętem, ani nie zaniedbał obowiązku nadzoru służbowego, będzie wolny od odpowiedzialności prawnej.

Obowiązek osobistego prowadzenia statku nałożono na kapitana przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa (art. 59 1 k.m.)<sup>31</sup>. Natomiast zgodnie z prawidłem II/1 pkt. 2 załącznika do międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht sporządzonej w Londynie w 1978 r.<sup>32</sup> (STCW 78), oficerowie wachtowi pod ogólnym kierownictwem kapitana są odpowiedzialni za bezpieczną nawigację statku w czasie pełnienia przez nich wachty, a szczególnie powinni zwracać uwagę na to, aby uniknąć zderzenia i wejścia na mieliznę.

W odniesieniu do dowódcy okrętu i oficerów wachtowych, pełniących wachtę morską na okrętach MW RP, takie wymogi zostały zawarte w wewnętrznym „Regulaminie służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej” (RSO)<sup>33</sup> w punkcie 70.3, który mówi o obowiązku dowódcy stałego przebywania na głównym stanowisku dowodzenia (GSD) oraz sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem podczas pływania w „trudnych warunkach”. Pod tym ostatnim pojęciem jest rozumiane szczególnie pływanie w rejonach ścieśnionych, w pobliżu przeszkód nawigacyjnych, w rejonach o dużej intensywności żeglugi,

---

danych dotyczących tych jednostek po zderzeniu się na morzu lub wodach śródlądowych ze statkami lub wodnosamolotami, MP z 1963 nr 97, poz. 459. Zarządzenie będzie zastąpione wydanym na podstawie obligatoryjnej delegacji art. 264 § 3 k.m. z 2001 r. rozporządzeniem, które - jak należy oczekiwać - nie wniesie istotnych zmian w przedmiotowej materii.

<sup>31</sup> Przepis ten stanowi powtórzenie art. 83 2 k.m. z 1961 r. Ustawodawca wykazał się tu daleko idącą zachowawczością, pomimo podnoszonego od dawna zarzutu, że pełne przestrzeganie tego obowiązku może stanowić również duże zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i być fizycznie trudne do wykonania, w warunkach długotrwałego utrzymywania się szczególnego niebezpieczeństwa lub trudności [przyp. aut.].

<sup>32</sup> Dz. U. z 1984 nr 39, poz. 201; zmiana w Dz. U. z 1999, Nr 30, poz. 286.

<sup>33</sup> Rozkaz nr 34/MON z 1 grudnia 1990 r., Gdynia 1990, Mar. Woj. 1084/90

w pobliżu brzegów i w czasie mgły. W odniesieniu do oficera wachtowego odpowiednie zastosowanie znajduje natomiast pkt 375 RSO.

Wspomnieć tu również należy o potencjalnych szkodach w środowisku morskim powstałych w skutek zderzenia. Przewidując to, wspomniany poprzednio załącznik do STCW w prawie II/1 pkt. 11 nakłada na kapitana (dowódcę okrętu) i oficera wachtowego obowiązek znajomości zagrożenia dla środowiska, jakim może się stać ich statek oraz podjęcia wszelkich możliwych środków zaradczych w celu zapobieżenia zanieczyszczeniom, szczególnie w ramach odpowiednich przepisów międzynarodowych i portowych.

Chociaż postanowienia STCW nie zobowiązują stron do stosowania przepisów konwencji do załóg okrętów, to konwencja ta powinna być znana i przestrzegana przez oficerów i chorążych MW RP (dowódców okrętów i oficerów wachtowych), gdyż STCW jest od lat jednym z podstawowych elementów systemu kształcenia Akademii Marynarki Wojennej i wszystkie programy kształcenia są zgodne z wymaganiami w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, określonymi przez STCW.

W konkluzji należy stwierdzić, że wyrządzenie szkody w rezultacie zawinione przez okręt zderzenia skutkuje powstaniem odpowiedzialności cywilnej Skarbu Państwa za działanie funkcjonariusza państwowego, którym jest dowódca okrętu (art. 417 k.c.)<sup>34</sup>. Oczywiście w tej sytuacji Skarbowi Państwa przysługuje roszczenie zwrotne (regres) w stosunku do dowódcy okrętu czy innej osoby funkcyjnej, która bezpośrednio zawiniła. Oprócz odpowiedzialności majątkowej<sup>35</sup> dowódca okrętu lub inna osoba może ponieść odpowiedzialność karną i dyscyplinarną.

Do właściwości rzeczowej izb morskich należy między innymi orzekanie w sprawach wypadków morskich. Sprawy zderzeń z udziałem okrętów MW RP mogą być rozpatrywane przez te izby<sup>36</sup> za zgodą dowódcy marynarki wojennej (art. 2 ust. 2 ustawy o izbach morskich) albo w drodze polubownej za zgodą stron (arbitraż). Tak więc, jeżeli dowódca nie wyrazi zgody na rozpoznanie przez izbę morską sprawy zderzenia z udziałem okrętu, to spór może zostać rozstrzygnięty w postępowaniu polubownym.

W każdym postępowaniu decydujące znaczenie będzie miało poprawne i szybkie zebranie oraz zabezpieczenie dowodów co do okoliczności i przebiegu zderzenia, między innymi w

---

<sup>34</sup> W. Czachórski, wyd. cyt., s. 215

<sup>35</sup> D. Bugajski, Odpowiedzialność majątkowa i cywilna w ustawie o odpowiedzialności majątkowej żołnierzy z 2001 r., „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2002, nr 4, s. 77 - 88.

<sup>36</sup> Przykładem jest sprawa zderzenia z 12 stycznia 1991 r. ORP „Wicko” 636 z m.s. „Amur” bandery ZSRR rozpatrywana przez Izbę Morską w Szczecinie oraz Odwoławczą Izbę Morską. Orzeczenia wskazały winę okrętu, z tym że w I instancji orzeczono 100% winy okrętu za zderzenie, a po odwołaniu w II instancji 90% winy okrętu. Szerzej: „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 1992, nr 27-28

formie potwierdzonych wypisów z dzienników okrętowych. W związku z tym, że sprawy zderzeń z udziałem okrętów mogą być jedynie fakultatywnie rozpatrywane przez izby morskie, nie istnieje obowiązek składania protestu morskiego przez dowódców okrętów. Znaczenie dowodowe urzędowo potwierdzonych okoliczności zderzenia wskazanych w proteście, w ewentualnym postępowaniu spornym, może stanowić jednak argument za korzystaniem z tej instytucji w marynarce wojennej. Kodeks morski zobowiązuje kapitana statku do złożenia protestu morskiego w izbie morskiej w ciągu 24 godzin od wejścia do pierwszego portu po zajściu wypadku morskiego, a jeżeli w porcie nie ma izby – do sądu rejonowego, za granicą zaś w polskim urzędzie konsularnym (art. 64 k.m.)<sup>37</sup>.

Szczęśliwie nieliczne wypadki zderzeń z udziałem okrętów MW RP dowodzą jak ważna jest przede wszystkim dobra praktyka morska oficerów oraz wyszkolenie załóg i stan techniczny okrętów. Nie należy jednak zapominać o teoretycznej wiedzy dowódców okrętów i oficerów morskich w zakresie regulacji dotyczących głównie zapobiegania zderzeniom i wypadkom morskim, ale także odpowiedzialności prawnej i postępowania po zajściu takiego zdarzenia. Znajomość tych zagadnień ma wszakże duże znaczenie prewencyjne, którego nie sposób przecenić.

---

<sup>37</sup> Art. 28 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy o funkcjach konsulów RP z 13 lutego 1984 r. (Dz. U. z 1984 nr 9, poz. 34, z późn. zm.). Zgodnie z tymi przepisami konsul w razie uszkodzenia lub innego wypadku morskiego statku udziela pomocy w organizowaniu akcji ratowniczej oraz podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa uratowanych osób, jak również zabezpieczenia ich mienia oraz ładunku i mienia statku, a także interesów armatora polskiego. Przyjmuje również protesty morskie oraz przesłuchuje kapitana i innych członków załogi, a także pasażerów w związku z wypadkiem morskim

## **PIECHOTA MORSKA W USA I WYBRANYCH KRAJACH EUROPY**

Problem posiadania piechoty morskiej dostrzegany jest w wielu państwach i siłach zbrojnych świata. Wiele z nich posiada lekkie, wysoce mobilne siły, zdolne do wejścia do działań od strony morza, traktowanego przez te państwa jako olbrzymią, dyskretną oraz bardzo trudną do kontroli przestrzeń manewrową, a tym samym drogę dojścia do miejsca konfliktu bądź rejonu planowanych działań. Wielką zaletą piechoty morskiej jest jej zdolność do rozwinięcia się w dużej odległości od macierzystej bazy w krótkim czasie i zachowanie zdolności bojowej przez stosunkowo długi okres. Elastyczność oraz mobilność przy jednoczesnej stosunkowo dużej sile bojowej piechoty morskiej czyni ją doskonałym elementem sił zbrojnych państwa do użycia w działaniach bojowych oraz w czasie operacji pokojowych, czy obecnie prowadzonych operacji antyterrorystycznych. Jednostki piechoty morskiej posiadają na swoim wyposażeniu organiczne (bądź przydzielone) środki wsparcia ogniowego, logistykę pierwszego rzutu oraz czasami wsparcie lotnicze, a nawet środki opancerzone.

Wymienione środki walki i ich właściwości są wyraźnym miernikiem ich możliwości bojowych, jednak koronnym argumentem stanowiącym o sile i możliwościach bojowych piechoty morskiej jest doskonałe wyszkolenie, zaangażowanie w wypełnianiu postawionych zadań, „Esprit de Corps”, czyli duma i poczucie przynależności do Korpusu, oraz doskonałe wyposażenie techniczne.

Jednostki piechoty morskiej planowane są do użycia w dowolnym terenie, w dowolnym rejonie i w dowolnym rodzaju operacji.

W niniejszym artykule przedstawiono podstawowe dane piechoty morskiej USA i wybranych krajów europejskich, których przegląd ma stanowić swoisty punkt odniesienia do dalszych operacyjno-strukturalnych rozważań w skali Marynarki Wojennej RP.

### **Piechota morska USA**

Jest najpotężniejszą tego typu formacją na świecie. Jako jedyna w świecie wyraźnie akcentuje swoją możliwość przełamania każdej obrony przeciwdesantowej na brzegu. Jednocześnie jej zaawansowanie rozwoju doktryny, myśli wojskowej oraz doświadczenie w działaniach bojowych stawia ją za wzór innym tego typu formacjom.

Piechota morska USA powstała w roku 1775. Pierwszymi zadaniami postawionymi przed nią były:

- służba na okrętach US Navy;
- służba poza granicami kraju;
- obrona zagranicznych baz morskich;
- uczestnictwo we wspólnej z siłami lądowymi walce lądowej;
- przeprowadzanie operacji amfibijnych.

Od 1775 r. doktryna użycia sił w operacji amfibijnych ewoluowała aż do postaci dzisiejszej, w której piechota morska USA ma następujące zadania postawione przez Kongres USA:

- zapewnić połączone, elastyczne siły bojowe wraz z siłami wsparcia do służby w strukturach marynarki wojennej w jej kampaniach lub prowadzić operacje lądowe na korzyść marynarki wojennej;
- zapewnić pododdziały do służby na pokładzie okrętów US NAVY;
- zapewnić ochronę i obronę baz morskich;
- zapewnić wykonanie innych zadań, jakie postawić może Prezydent Stanów Zjednoczonych.

Podstawową jednostką operacyjną Piechoty Morskiej USA jest Marine Expeditionary Unit (Special Operations Capable) MEU (SOC) – Jednostka Ekspedycyjna Piechoty Morskiej (zdolna do prowadzenia operacji specjalnych). Traktowana jest ona jako jednostka wysokiej gotowości do użycia na każdym teatrze działań. W ciągłej gotowości do użycia są trzy takie grupy w miejscach uznanych przez USA za newralgiczne: Morze Śródziemne, Zatoka Perska i Ocean Spokojny. Każda z nich zaokrętowana jest na trzech okrętach stanowiących Amphibious Ready Group (ARG) – Grupę Operacji Desantowych. Każda z MEU (SOC) jest zdolna do prowadzenia autonomicznych operacji przez 15 dni bez dodatkowego zaopatrzenia.

Świadectwem wysokiej gotowości do działań jest czas reakcji MEU na postawione zadanie – każda z nich jest w stanie rozpocząć wykonywanie dowolnie postawionego zadania w ciągu sześciu godzin od jego otrzymania. Skład MEU stanowi 2125 żołnierzy (bez załóg okrętów Grupy Operacji Desantowych). Struktura poszczególnych elementów MEU przedstawia się następująco:

1. Element dowodzenia – zapewnia pełen zakres funkcji sztabu, planowania działań oraz realizacji misji i składa się z:

- sztabu;
- plutonu łączności;
- plutonu rozpoznawczego;
- sił dołączonych (kontrwywiad, tłumacze, specjaliści topografii i rozpoznania technicznego).

2. Element lądowy – Element lądowy jest jednym z trzech równorzędnych elementów w systemie walki i prowadzenia operacji. Podstawowym jest Battalion Landing Team (BLT). Jest to jednostka wielkości wzmocnionego samodzielnego batalionu. Organizacja BLT przedstawiona została na schemacie struktury MEU i ARG, podstawowe uzbrojenie składa się z następujących środków :

- 60 mm moździerz M-224 – 9 szt;
- karabin maszynowy MG 240G – 18 szt;
- granatnik M-153 – 18 szt;
- pocisk ppanc. FMG-148 JAVELIN – 8 szt;
- pocisk ppanc. M220E4 TOW2 – 8 szt;
- 81 mm moździerz M252 – 8 szt;
- 12,7 mm WKM M2 – 6 szt;
- 40 mm granatnik automatyczny MK 19 – 6 szt;
- lekki wóz opancerzony (rozpoznawczy) – do 20 szt;
- transporter desantowy AAV 7 – 15 szt;
- czołg M-1A1 ABRAMS – 4 szt;
- 155 mm haubica M198 – 6 szt.

Fot. 1. MV-22





3. Element powietrzny – podstawowym zadaniem lotnictwa jest wspólne z innymi elementami bojowymi prowadzenie operacji, oraz wszechstronne wsparcie i zabezpieczenie działalności pozostałych elementów w zakresie potrzeb transportowych i wsparcia lotniczego. „Zabezpieczenie” nie oznacza, że w walce element lądowy jest ważniejszy. W organizacji MEU podkreśla się, że wszystkie elementy są jednakowo ważne w prowadzeniu operacji. Element powietrzny zorganizowany jest w postaci jednostki o szczeblu wzmocnionego dywizjonu lotniczego. Na podstawowe wyposażenie składają się:

- śmigłowiec CH-46 E Sea Knight – 16 szt;
- samolot AV-8B HARRIER II+ – 6 szt;
- śmigłowiec CH-53E Super Stallion – 4 szt;
- śmigłowiec AH1W Super Cobra – 4 szt;
- śmigłowiec UH1N Twin Huey – 3 szt;
- system obrony plot. Avenger na samochodach – 5 szt;
- rakiety plot FIM-92 Stinger;
- samolot tankowania w powietrzu KC-130 Hercules – 2 szt. (na sygnał stacjonują w USA).

4. Grupa zabezpieczenia bojowego. Zadaniem grupy jest wspólny udział w operacjach MEU oraz zabezpieczenie działań jej pozostałych elementów. Podstawowe wyposażenie przedstawia się następująco:

- samochody ciężarowo-terenowe – 22 szt;
- podnośniki widłowe – 5 szt;
- naczepy do transportu palet i kontenerów;
- opancerzone wozy techniczne;
- opancerzona koparka;
- szpital polowy na 30 łózek;
- gabinet dentystyczny.

Możliwości składowo-produkcyjne Grupy Zabezpieczenia Bojowego:

- składowanie paliwa – 43 600 litrów jednocześnie;
- składowanie wody – 120 500 litrów jednocześnie;
- produkcja wody – 109 000 litrów dziennie;
- dostarczenie pozostałym elementom bojowym 16 400 litrów paliwa dziennie;
- dostarczenie pozostałym elementom bojowym 21 400 litrów wody dziennie.

## Grupa operacji desantowych

Wydzielona jest ze składu marynarki wojennej USA. Zadaniem jest zabezpieczenie działania MEU (SOC) w zakresie zakwaterowania, potrzeb transportu morskiego, transportu w czasie przygotowania do desantowania oraz desantowania. Stanowi również miejsce ewakuacji i leczenia rannych w zakresie szpitalnym (patrz schemat organizacyjny). Podstawowe wyposażenie i skład to:

- okręt desantowo-transportowy – 3 szt.
- poduszkowiec desantowy LCAC – 3 do 5 szt.
- okręt transportowy LCU – 1 do 2 szt.
- śmigłowiec transportowy HH-46D „Sea Knight” – 2 szt.

Podkreślenia wymaga fakt, że w działaniach bojowych wszystkie elementy MEU traktowane są jednakowo. Nie występuje dominacja żadnego z elementów oraz nie ma podziału na elementy zabezpieczane i zabezpieczające jako na „lepsze” i „gorsze”. Wszystkie moduły używane są w trakcie jednej operacji, w celu jak najlepszego jej wykonania. W pełni połączone działanie wszystkich elementów określane jest mianem „single battle concept” – koncepcja wspólnej walki.

Zakres możliwych do wykonania przez MEU (SOC) zadań:

- prowadzenie desantów morskich, rajdów amfibijnych oraz desantów demonstracyjnych;
- prowadzenie operacji wycofania z brzegu morskiego (ewakuacji);
- działanie jako siły natychmiastowego reagowania (siły interwencyjne);
- udział w operacjach innych niż wojna:
  - operacje wsparcia, wymuszania pokoju;
  - likwidacja skutków klęsk żywiołowych;
- ewakuacja ludności cywilnej z zagrożonych terenów;
- udział w operacjach blokady morskiej;
- udział w operacjach antyterrorystycznych;
- prowadzenie akcji Combat SAR;
- wykonywanie selektywnych operacji rozpoznawczych;
- udział w opanowaniu portu lub lotniska.

Podkreślić należy, że MEU są jednostkami operacyjnymi koherentnymi zadaniowo. Wydzielane one są ze składu piechoty morskiej USA w celu pełnienia służby przez pół roku, po czym są rotowane. Ogólnie zaś korpus piechoty morskiej USA składa się z trzech Marine

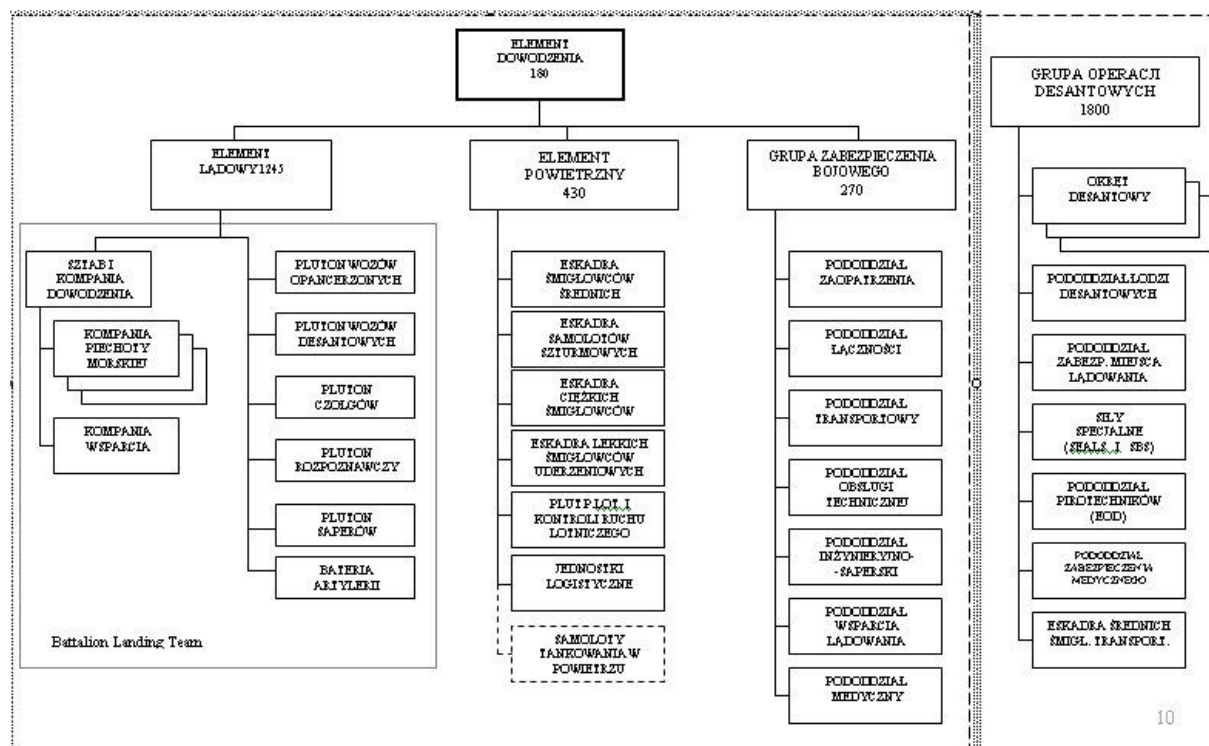
Expeditionary Forces (MEF) (Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej). Każda MEF liczy około 46 000 żołnierzy i zbudowana jest z:

- dywizji piechoty morskiej;
- skrzydła lotnictwa;
- grupy zabezpieczenia bojowego.

Sumarycznie stan osobowy amerykańskiej piechoty morskiej wynosi około 205 000 żołnierzy. W czynnej służbie pozostaje około 172 000 żołnierzy, a rezerwa to 32 000 doskonale wyszkolonych Marines. W porównaniu do US Marine Corps liczącej 172 000 żołnierzy, w innych rodzajach sił USA stan osobowy wynosi:

- US Navy – 373 000 marynarzy;
- US Air Force – 360 000 żołnierzy;
- US Army – 480 000 żołnierzy.

Doświadczenia ostatnich lat wskazują na coraz większe zaangażowanie tej formacji w rozwiązywaniu konfliktów na świecie w interesie USA i pokoju światowego.



Rys. 1. Organizacja MEU (SOC) oraz Grupy Działań Desantowych Commando Brigade Royal Marines – Wielka Brytania

Powstała w 1942 r., jako jednostka typowej piechoty morskiej z zadaniami uczestnictwa w prowadzonych operacjach desantowych.

W dzisiejszych uwarunkowaniach polityczno-militarnych zadania brygady zostały zmodyfikowane i dotyczą:

- planowania, przygotowania i przeprowadzania wszelkiego typu operacji desantowych;
- prowadzenia operacji lądowych jako lekka brygada;
- prowadzenia operacji wojskowych innych niż wojna (MOOTW);
- nabrania i utrzymywania doświadczeń w prowadzeniu operacji w górach oraz zimnym klimacie.

Brygada posiada możliwości działania w każdym rejonie świata. Posiadane w brytyjskiej Marynarce Wojennej środki transportowe zapewniają jej przerzut do miejsca prowadzenia działań bojowych w całości. Jakkolwiek doktryna operacji desantowych mówi o unikaniu ataku z morza w silnie bronionych miejscach, posiadane siły, środki oraz taktyka i wyszkolenie brygady umożliwiają przeprowadzenie operacji desantowej na nieprzygotowanym brzegu, nawet w przypadku konieczności pokonania silnej obrony przeciwdesantowej wybrzeża (bez użycia baz morskich i lotnisk do lądowania). Brygada jest częścią składową 3. UK Army Division. Razem z Królewską Piechotą Morską Holandii tworzą dwupaństwowe siły desantowe UKNL Landing Forces (brytyjsko-holenderskie siły desantowe). Brygada jest też członkiem międzynarodowych sił szybkiego reagowania JRDF (Joint Rapid Reaction Forces).



Fot. 2. Brytyjscy Marines w czasie ćwiczeń na morzu

Podstawową siłą ogniową brygady są 3 „Commando units” wielkości batalionu lekkiej piechoty. Liczba żołnierzy w „Commando unit” wynosi około 650 i w czasie „W” wzrasta do około 700. 40. Commando stacjonuje w Taunton, 42 Commando stacjonuje w Plymouth, a 45 Commando bazuje w Arbroath. Mają one możliwość działania samodzielnie z użyciem organicznych sił i środków, lub jako batalion wzmocniony artylerią, pododdziałem saperów oraz pododdziałem logistycznym brygady. Batalion samodzielnie wykonuje głównie zadania jako lekka piechota. Sposobem poruszania się w terenie są przede wszystkim marsze. Daje to

ogromną elastyczność w działaniu oraz możliwość zaskoczenia, nawiązania kontaktu i atakowania przeciwnika z kierunków, z których użycie środków transportowych nie będzie możliwe. Batalion wyposażony jest również w gąsienicowe pojazdy BV206 ATV (All Terrain Vehicle), stanowiące platformy do transportu ciężkiej broni batalionu – moździerz, PPK Milan, WKM, oraz wspierające system dowodzenia. Obecnie wprowadzana jest na uzbrojenie ich nowsza wersja BVS10 All Terrain Vehicle. Będą one nie tylko opancerzone, ale również uzbrojone w 30 mm działko.

W czasie działań batalion rozwija swój własny system zaopatrzenia „pierwszoliniowego” obejmujący racje żywnościowe, wodę, paliwo i amunicję, a także podstawową obsługę posiadanego uzbrojenia, środków łączności, pojazdów i zabezpieczenie medyczne.

Każdy z batalionów może prowadzić wszystkie typy operacji wojskowych poczynając od walki w czasie wojny do operacji innych niż wojna, samodzielnie lub w składzie brygady. Każdy z batalionów stanowi strukturę pięciokompanijną w składzie :

- kompania dowodzenia – zabezpieczająca potrzeby batalionu w zakresie łączności, medycznym, rozpoznania, administracji i transportu;
- 3 kompanie piechoty morskiej;
- kompania wsparcia – posiadająca broń przeciwpancerną, moździerz, pododdział saperów oraz pododdział rozpoznawczy.
- Podstawowe uzbrojenie batalionu stanowią:
  - przeciwpancerny pocisk kierowany Milan – 24 szt;
  - 81 mm moździerz – 9 szt;
  - 51 mm moździerz – 9 szt;
  - 94 mm granatniki przeciwpancerne – 100 szt;
  - karabiny maszynowe – 13 szt;
  - 7,62 mm karabinki snajperskie L-96 – 16 szt;
  - indywidualna broń strzelecka.

Taktyka i zakładane sposoby użycia nie przewidują przełamania obrony przeciwdesantowej na brzegu, jak to zakłada US Marine Corps. Zamiast tego, brytyjscy Marines planują wylądować z dala od miejsc bronionych i nawiązać kontakt z przeciwnikiem na lądzie z dala od brzegu. Tą metodę zastosowali na Falklandach/Malwinach w czasie działań w 1982 r. Wylądowali w San Carlos, na północno-wschodnim krańcu wyspy i

maszerowali na wschód, gdzie koncentrowali się Argentyńczycy. Po pokonaniu pieszo odległości około 120 km nawiązali kontakt z przeciwnikiem.

Brytyjska doktryna zakłada użycie Marines lądujących na szybkich łodziach, małych okrętach desantowych oraz z użyciem śmigłowców, w miarę możliwości w czasie złej pogody i nocą, z użyciem gogli noktowizyjnych. Do szybkiego przemieszczenia się poza strefę przybrzeżną mogą, w zależności od sytuacji taktycznej, wykorzystać helikoptery, pojazdy terenowe lub najprostszą technikę – szybki, forsowny marsz.

Zasadniczo rejonem operacyjnym dla piechoty morskiej jest obszar około 40 mil morskich w głąb lądu. Nazywany jest on rejonem operacji amfibijnych. W przyszłości, po wprowadzeniu broni o większym zasięgu i lepszych środkach transportowych, obszar ten może zostać rozszerzony do 110 mil morskich w głąb lądu.

Brytyjskie operacje amfibijne są w pełni połączone. Śmigłowce (transportowe i bojowe) zapewnia Połączone Dowództwo Śmigłowcowe (Joint Helicopter Command), w składzie którego są śmigłowce marynarki wojennej, lotnictwa oraz sił lądowych. Bezpośrednie wsparcie lotnicze zapewniają Połączone Siły Harrier (Joint Force Harrier), składające się z samolotów Harrier z lotnictwa i marynarki wojennej. W przyszłości Połączone Dowództwo Śmigłowcowe posiadać będzie także nowe śmigłowce transportu taktycznego Merlin HC Mk3, a wsparcie lotnicze zapewnią połączone siły Joint Striker Fighters (będą zakupione od USA) startujące z „lotniskowców przyszłości”.

Brytyjskie operacje desantowe dowodzone są przez połączone dowództwo i wspierane przez połączone dowództwo logistyczne. Przykładem mogą być przeprowadzone ostatnio operacje we Wschodnim Timorze oraz Sierra Leone. W Sierra Leone 1 Batalion powietrzno-desantowy zajął lotnisko Lungui oraz zabezpieczył miasto Freetown, a 42 Commando Marines lądowało z użyciem śmigłowców oraz łodzi desantowych. Marines byli wtedy częścią Grupy Operacji Desantowych zorganizowanej w oparciu o lotniskowiec HMS Illustrious, w której składzie był też okręt „HMS Ocean”.

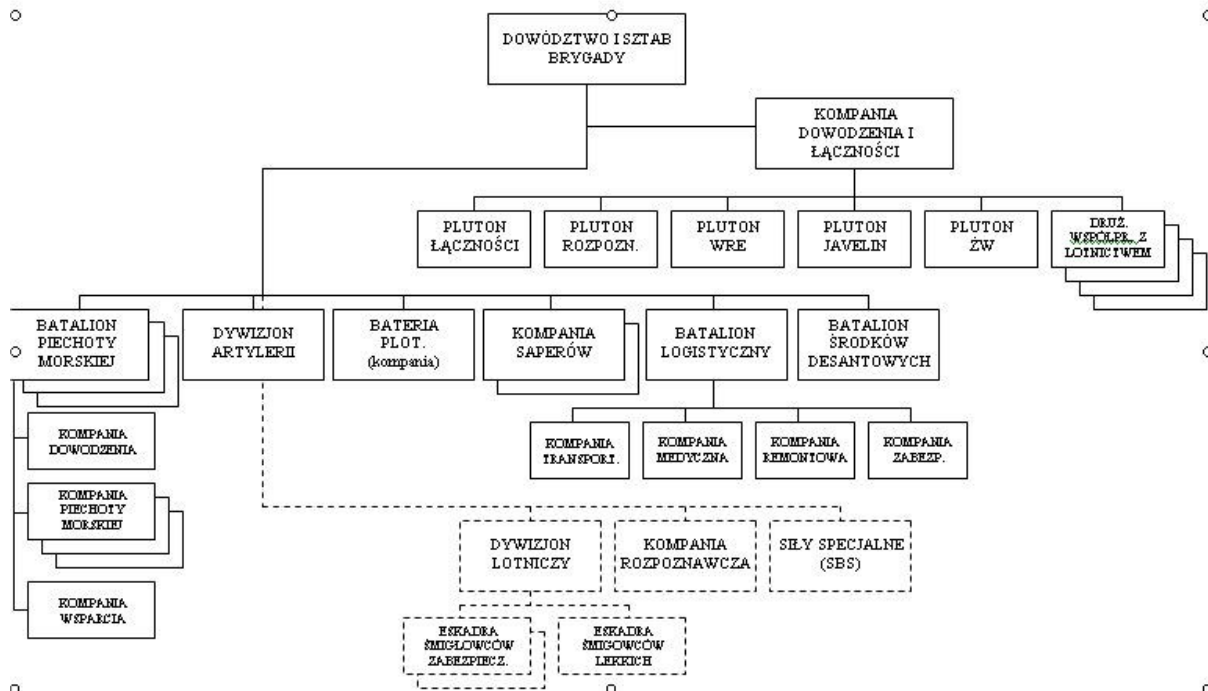
Nawet w wypadku lądowania na nie umocnionym brzegu, wojska mogą napotkać na plaży przeszkody w postaci min, uszkodzonych pojazdów i okrętów. Do usuwania tych przeszkód brytyjscy Marines używają opancerzonego ciągnika Centurion Beach Armored Recovery Vehicle, którego konstrukcja wywodzi się z roku 1962. Po przeprowadzeniu serii testów i projektów ministerstwo obrony Wielkiej Brytanii wprowadza na wyposażenie przyszłościowy ciągnik oparty na podwoziu czołgu Leopard. Na razie prototyp jest w fazie zaawansowanych prób, z opcją wprowadzenia do eksploatacji czterech lub pięciu sztuk pod koniec roku 2002. Jest on częścią nowego programu modernizacji brytyjskich Marines, obejmującego nowe

okręty, samoloty, broń, samochody oraz systemy rozpoznania, obserwacji i systemu wskazywania celów.

Nowy okręt transportowy „HMS Ocean”, który jest w służbie od ponad roku rozpoczął proces modernizacji brytyjskich Marines. Oprócz niego, planowany do wymiany sprzęt obejmuje pojazdy terenowe WOLF Land Rover, wprowadzenie nowej broni dalekiego zasięgu oraz ciężkich karabinów maszynowych kaliber 0,5 cala. Ostatnim typem uzbrojenia jest nowy typ ppanc. pocisku kierowanego. Dwie firmy konkurują w tym zakresie. Lockheed Martin Raytheon produkujące pocisk Javelin, oraz Matra Dynamics i Rafael z pociskiem Gill/Spike. Wybrana broń wejdzie na wyposażenie nie tylko piechoty morskiej, ale również jednostek powietrzno-desantowych oraz batalionów zmechanizowanych.

Aby zapewnić jak najlepsze użycie posiadanego uzbrojenia 3 Royal Marine Commando Brigade przechodzi modernizację według programu Commando 21. Zamiast struktury batalionowej podzielona zostanie na elementy: dowodzenia, logistyczny, bojowy oraz bezpośredniego wsparcia ogniowego. Może być to bardzo interesująca organizacja, stanowiąca przyszłość organizacji bojowych Marines. Widać w tym podobieństwo do organizacji US Marine Corps, lecz wnioski wyciągnąć będzie można dopiero po bliższym zapoznaniu się z nią.

W celu zapewnienia efektywnego sposobu dowodzenia Królewska Marynarka Wojenna reorganizuje swój system dowodzenia – powstaje dowództwo sił amfibijnych, którego zadaniem będzie dowodzenie i koordynacja wszelkich przedsięwzięć związanych z operacjami desantowymi.



15

### Holenderska piechota morska

Jest ona jedną z najstarszych tego typu formacji na świecie. Powstała w roku 1665. Służyła do obrony zamorskich posiadłości Holandii, brała udział w wojnach z Anglią (1667 r.), Francją (1673 r.), a w czasie II wojny światowej w inwazji na Normandię.

Po II wojnie światowej została objęta reorganizacją – utworzona została jednostka piechoty morskiej w sile brygady. Utworzenie, wyposażanie i szkolenie jej odbywało się w ścisłej współpracy z piechotą morską USA. Mimo, iż w historii korpusu lata 60. zapisały się chęcią rozwiązania go przez partię rządzącą, zwyciężył zdrowy rozsądek i korpus istnieje do dziś, współdziałając ściśle z piechotą morską Wielkiej. Ścisły związek z Royal Brigade Commando podyktowany był troską o zwiększenie możliwości bojowych stosunkowo niedużych sił amfibijnych Anglii oraz Holandii. W 1972 r. podpisano układ, na mocy którego desygnowano siły holenderskie oraz brytyjskie do działań w ramach operacji NATO. Od tego też roku następuje unifikacja organizacji, sprzętu, taktyki i sposobów szkolenia obu pododdziałów, która w większości polega na przyjmowaniu standardów brytyjskich. Większość sprzętu osobistego takiego jak odzież, namioty, polowe racje żywnościowe, sprzęt łączności są identyczne. Występują jednak różnice w wyposażeniu. Brytyjczycy używają na przykład kierowanych pocisków ppanc. Milan, przeciwlotniczych pocisków kierowanych Javelin, dział 105 mm oraz nowych 5,56 mm karabinków szturmowych SAR 80, a Holendrzy



pocisków ppanc. Dragon, przeciwlotniczych Stinger, 120 mm moździerzy oraz 7,62 mm karabinka szturmowego FN.

Rejon działania holenderskiej piechoty morskiej nie został zdefiniowany, gdyż zdecydowano, że zwiększy to mobilność jednostki oraz sprawi przeciwnikowi trudności w przewidywaniu jej użycia.

Stan osobowy piechoty morskiej Holandii wynosi około 3000 żołnierzy. Około 85% to żołnierze zawodowi, a tylko 15% to żołnierze z poboru. Oficerowie i podoficerowie to kadra zawodowa. W razie potrzeby istnieje możliwość powołania około 4000 rezerwistów. W działaniach bojowych piechota wzmocniana jest specjalistami z marynarki wojennej. Jest to personel medyczny, logistyczny, administracyjny oraz kapelani.

Podstawową organizacją bojową jest Grupa Bojowa Operacji Desantowych. Jest to formacja wielkości batalionu lekkiej piechoty z lekką bronią wsparcia. Nie posiada czołgów, transporterów opancerzonych ani śmigłowców. Taktyka zakłada, że do rejonu działania zazwyczaj przedostaje się od strony morza za pomocą małych łodzi desantowych.

W czasie pokoju Holandia dysponuje dwiema grupami bojowymi. Planowane jest zmobilizowanie trzeciej na wypadek wojny.

W składzie holenderskiej piechoty morskiej znajduje się też jednostka antyterrorystyczna, wykonująca zadania antyterrorystyczne na potrzeby ministerstwa sprawiedliwości Holandii.

Spośród sił holenderskiej piechoty morskiej siły desygnowane do działań w ramach UKNL w operacjach NATO obejmują:

- Pierwszą Grupę Bojową Operacji Desantowych – przeznaczoną i szkoloną do walki w terenie arktycznym i zimnym klimacie;
- Kompanię WHISKEY w składzie 45 Commando UKNL Forces – kompaniata jest zdolna do prowadzenia operacji jako desantowana na spadochronach;
- Siły specjalne (Grupę specjalnych łodzi desantowych- Special Boat Section) z zadaniem prowadzenia rozpoznania specjalnego i dywersji podwodnej w zimnych wodach;
- Grupę Łodzi Desantowych – zabezpieczającą lądowanie i ewakuację żołnierzy na i z brzegu.
- Trening i szkolenie jednostki prowadzone są w warunkach polarnych i zimowych z założeniem, że jednostka zdolna do działania w klimacie polarnym może być użyta w każdym innym miejscu świata. Corocznie jednostka kierowana jest do północnej

Szkocji oraz północnej Norwegii na szkolenie w warunkach klimatu zimnego i wilgotnego. Ponieważ Druga Grupa Bojowa Operacji Desantowych stacjonuje na terenie Holandii oraz w Antylach Holenderskich i na wyspie Aruba – może być, według doktryny holenderskiej, używana do działań tylko w klimacie umiarkowanym.

Jakkolwiek działanie w ramach sił wydzielonych do NATO jest bardzo ważnym zadaniem holenderskich Marines to obowiązki na nich nałożone obejmują również zobowiązania pokojowe i narodowe. W ramach działalności narodowej całe siły zbrojne Holandii, w tym Druga Grupa Bojowa Operacji Desantowych, odpowiedzialne są za obronę terytorium Holandii oraz Antyli i Aruby.

Bardzo ważnym elementem w planach Holandii jest możliwość transportowania piechoty morskiej. Utworzono plany intensywnej rozbudowy środków transportu. Trwają obecnie prace nad budową drugiego okrętu transportowego typu „Rotterdam” posiadającego możliwość transportu Marines wraz ze środkami przetrwania morskiego i powietrznego na pokładzie. Okręt będzie również miał potężne możliwości techniczne w zakresie systemów dowodzenia. Będzie on mógł stanowić pływające stanowisko dowodzenia operacjami amfibijnymi. Porównanie z amerykańskim okrętem USS „Mount Whitney” wskazuje, że będzie on mniejszy i nie będzie posiadał wszystkich systemów technicznych zamontowanych na stałe na pokładzie, ale spełniał będzie podobne funkcje użytkowe. Okręt będzie w stanie zabrać na pokład 4000 żołnierzy oraz sprzęt komunikacyjny i dowodzenia. Będzie również mógł zabierać na pokład brytyjskie środki desantowe. Porównanie różnych klas okrętów desantowych przeznaczonych do transportu piechoty morskiej przedstawiono w tabeli 1.

### **Francuska Piechota Morska**

Francuscy Marines, będący częścią sił lądowych, działają w systemie połączonym. Siły desantowe składają się z 9 Lekkiej Opancerzonej Brygady Piechoty Morskiej (9 Marine Light Armored Brigade) oraz 6 Lekkiej Opancerzonej Brygady (6. Light Armored Brigade). Działają one wspólnie z siłami marynarki wojennej oraz lotnictwem.

Wsparcie śmigłowcowe jest zapewnione przez Mobilną Grupę Powietrzną w składzie śmigłowców Gazelle uzbrojonych w 20 mm działka oraz śmigłowców transportowych Puma i Cougar. Nowo budowane okręty desantowo-transportowe będą mogły przenosić do 20 śmigłowców, również nowoczesny śmigłowiec bojowy Tiger, a także śmigłowce transportowe NH90.

Ćwiczenie CORSICA 2001, przeprowadzone w styczniu i lutym 2002 r. koncentrowało się na aspekcie operacji połączonych. Dowodzone było w sposób połączony

przez Dowództwo Operacyjnych Wojsk Lądowych w Lille oraz przez Dowództwo Operacyjnych Sił Morskich w Tulonie.

Ćwiczenie Catamaran 2001 miało za zadanie testować nową francuską koncepcję operacji desantowych (pierwszą w tym kraju). Według niej, Francji potrzebne są siły amfibijne w sile ok. 1500 żołnierzy, z możliwością lądowania na niebronionym lub słabo bronionym brzegu (siła obrońców – do kompanii włącznie). Ćwiczenie Catamaran było też krokiem w kierunku większego udziału Francji w amfibijnych operacjach międzynarodowych. Brało w nim udział ok. 1400 żołnierzy oraz 300 pojazdów sił lądowych wraz z czterema okrętami LPD, trzema fregatami, jednym okrętem transportowo-dowódczym, samolotami Mirage 2000, samolotem Awacs.

Ważnym elementem działalności piechoty morskiej jest współpraca z Siłami Specjalnymi. W ćwiczeniu tym brało udział również ok. 250 żołnierzy Sił Specjalnych, wykonujących zadania dalekiego rozpoznania i dostarczających dane rozpoznawcze na korzyść piechoty morskiej.

### **Europejskie połączone siły amfibijne**

Doświadczenia Holendrów oraz Brytyjczyków zauważone zostały w Europie. Piechota morska z kilku krajów europejskich wdraża pomysł poprawienia swojej interoperacyjności. W dobie coraz bardziej jednoczącej się Europy oraz nowych wyzwań kraje europejskie, analizując korzyści płynące ze wspólnego działania próbują połączyć swoje siły, by poprawić ich możliwości bojowe.

Siły amfibijne są istotnym elementem Europejskich Sił Szybkiego Reagowania (European Rapid Reaction Forces – ERRF). Udział Wielkiej Brytanii to 3. Royal Marine Commando Brigade oraz okręt LPH (Helicopter Landing Platform) – HMS „Ocean”. Holandia odda pod komendę ERRF takie same siły jakie oddała do NATO.

Również Hiszpania udostępni ERRF swoje siły, w składzie których znajduje się brygada piechoty morskiej. Będzie ona działać razem z włoskim batalionem piechoty morskiej San Marco Battalion, tworząc hiszpańsko-włoskie siły amfibijne.

Wkład Francji to batalion piechoty morskiej z 9 Brygady Piechoty Morskiej (9. Marine Light Armored Brigade) oraz dwa duże okręty desantowe.

### **Impresja graficzna projektu francuskiego okrętu LHD „MISTRAL”**

Kraje europejskie podjęły decyzję o poprawieniu swoich możliwości desantowych zarówno samodzielnie jak i w kooperacji. Jako przykład podać można Francję, budującą okręt

desantowy – śmigłowcowiec – dok (Landing Helicopter Dock – LHD) oraz Anglię, budującą dwa okręty transportowe – doki. Holandia z kolei buduje drugi okręt desantowo-transportowy t. „Rotterdam” opisywany wcześniej. Niemcy wstępnie zgodziły się wspólnie finansować budowę tego okrętu. Ma on osiągnąć zdolność operacyjną w 2007 r. Anglia zaś polepsza swoje zdolności transportowo-logistyczne w zakresie budowy sześciu kontenerowców Ro-Ro, dwóch okrętów desantowych typu LPD oraz dwóch okrętów desantowych – logistycznych.

#### Inicjatywa desantowa

W grudniu 2000 r. Francja, Włochy, Holandia, Hiszpania oraz Wielka Brytania wystąpiły z tzw. Europejską Inicjatywą Desantową (European Amphibious Initiative –EAI). Miała ona na celu polepszenie ich możliwości desantowych w obszarze zgodnym z Inicjatywą Obronną NATO. Do roku 2006, w którym planowane jest zakończenie w tych krajach programów budowy okrętów, na wyposażeniu ERRF znajdują się dwa francuskie okręty desantowe-doki, angielski i włoski LPH, angielski, francuski, hiszpański i holenderski LPD, wzmocnione angielskimi okrętami transportowymi. Siły te mogą przetransportować komponent piechoty, wyposażonej w środki pancerne, opancerzone transportery desantowe, transportery opancerzone, wspierany lotnictwem uderzeniowym i pomocniczym, artylerią z możliwością prowadzenia obrony przeciwlotniczej. Wspierane siłami marynarki wojennej, włączając w to lotnictwo, siły te będą dobrze wyposażone oraz zdolne do działania w ramach operacji kryzysowych NATO i Unii Europejskiej.

Celem EAI jest skoordynowanie rozwoju technologicznego i myśli operacyjnej oraz doktryny operacji desantowych, polepszenia integracji sił połączonych, prezentacji siły i gotowości do jej użycia, możliwości użycia sił w działaniu oraz dowodzenia siłami. Poprzez harmonijne połączenie istniejących potencjałów, planowanie rozwoju, regularne ćwiczenia, wymianę personelu oraz dyskusję na tematy taktyczne, EAI stara się stworzyć ramy oraz zasady współpracy europejskich sił amfibijnych. W związku z tym, że siły desantowe wspomnianych wcześniej pięciu krajów są bardzo podobne do siebie w zakresie podstawowych możliwości oraz założeń doktrynalnych, dążą one do osiągnięcia interoperacyjności na szczeblu współpracujących jednostek i wspólnego działania. Nie zamykają się na współpracę z innymi krajami jak Grecja, Portugalia oraz Turcja. Piechota morska USA, wraz z jej olbrzymim potencjałem oraz doświadczeniami również jest ważnym ogniwem uwzględnianym w procesie integracyjnym.

Powstały już kierownictwa oraz grupy robocze w celu zaimplementowania założeń EAI, a Europejski Komitet Wojskowy i Komitet Wojskowy NATO są na bieżąco informowane o poczynaniach tych gremiów. Grupy robocze zapewniają wskazówki,

identyfikują potrzeby i możliwości wspólnych szkoleń oraz wymianę oficerów łącznikowych i informacji.

Przedstawione w niniejszym artykule encyklopedyczne informacje mogą posłużyć operatorom do szacunków i analiz operacyjnych dotyczących ewentualnego powołania w strukturze Marynarki Wojennej RP w najbliższych latach – batalionu piechoty morskiej.

#### **Bibliografia:**

1. Herman A. van der Til „Royal Netherlands Marines are ready” – Proceedings; marzec 1988.
2. “3. Commando Brigade Royal Marines – An Insight into Operational Capability” – wydawnictwo brytyjskiego Ministry of Defense.
3. Nicholas Fiorenza “Euro Marines” – Armed Forces Journal International; kwiecień 2002.
4. MARINES – Official Magazine of the Marine Corps; December 1999.
5. JANE’ S fighting ships 2001-2002- 104 edition.

## **POLSKA MARYNARKA WOJENNA PO 1945 R.**

Kmdr ppor. dr Sławomir KUDELA

### **15 SKŁADNICA MUNDUROWA MARYNARKI WOJENNEJ (1945 – 2002)**

Na mocy rozkazu 07 lipca 1945 r. Naczelny Dowódca Wojska polskiego nakazał do końca lipca 1945 r. sformować organa dowódcze i instytucje Marynarki Wojennej, a także niezbędne jednostki dla zabezpieczenia jej funkcjonowania<sup>38</sup>. Zgodnie z powyższym rozkazem, w ustalonym terminie zostały utworzone, wg odrębnych etatów, następujące organa Marynarki Wojennej: Dowództwo Marynarki Wojennej, Sztab Główny, Oddział Inżynieryjny, Zarząd Polityczno-Wychowawczy. Utworzono również Główny Port Marynarki Wojennej z podległymi Warsztatami Remontu Środków Pływających i Przystani oraz Warsztaty Remontu Samochodów Głównego Portu MW<sup>39</sup>.

W tym okresie Główny Port MW był podstawowym organem służb technicznych i zaopatrzenia w Marynarce Wojennej. Stał się on instytucją odpowiedzialną za zaopatrywanie jednostek Marynarki Wojennej w sprzęt, materiały techniczne i gospodarcze oraz funkcjonowanie podległych składów i warsztatów.

Zgodnie z etatem nr 35/7, w lipcu 1945 r. struktura organizacyjna Głównego Portu obejmowała: dowództwo, kancelarie, Wydział Łączności Specjalnej, Oddział Planowania i Organizacji, Wydział finansowy, Oddział Kwaterunkowo-Eksploatacyjny, Oddział Okrętów Pomocniczych i Przystani, Oddział Sanitarny, Oddział Techniczny, Oddział Samochodowo – Taborowy oraz Oddział Zaopatrzenia<sup>40</sup>.

Oddział Zaopatrzenia składał się z wydziałów: Administracyjno – Gospodarczego, Żywnościowego, Opałowego, Szyperskiego oraz Taborowo-Mundurowego. Kierował pracą składnicy żywnościowej, opałowej, składnicy zaopatrzenia jednostek pływających a także składem szyperskim.

11 sierpnia 1946 r. w ramach Głównego Portu MW powołano Wydział Zakupów, który przejął wszelkie sprawy budżetowe, kredytowe i planistyczne Głównego Portu MW. W ramach Oddziału Zaopatrzenia powołana została Składnica Głównego Portu MW, w skład której wchodziła utworzona wg etatu nr 35/8/1947 Składnica Mundurowo-Taborowa w Gdyni-Oksywiu<sup>4</sup>. W tym czasie w składnicy pełniło służbę 6 żołnierzy zawodowych.

---

<sup>38</sup> Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), Rozkaz organizacyjny Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego nr 00163/org z 07.07.1945 r. w sprawie utworzenia Marynarki Wojennej na Morzu Bałtyckim, sygn. 2/49/15, s. 41

<sup>39</sup> Tamże, s. 42

<sup>40</sup> AMW, Etat Głównego Portu MW nr 35/7, Teczka etatów nr 0194/A, s. 14-15

Dowódcą składnicy został kpt. Stanisław Pióro (oficer wywodzący się z 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki). Składnica od początku istnienia realizowała zadania dotyczące procesów związanych z zaopatrywaniem całej Marynarki Wojennej w przedmioty mundurowe.

Kolejne zmiany przyniósł 1947 r., w którym Siły Zbrojne przechodziły do „służby pokojowej”. Na podstawie rozkazu organizacyjnego ministra Obrony Narodowej nr 0155/org z 28.05.1947 r. następuje przekształcenie Głównego Portu MW w Kierownictwo Administracyjno-Techniczne. W ramach powyższych zmian dotychczasowego zastępcę dowódcy Głównego Portu MW ds. gospodarczych zastąpiono Głównym Kwatermistrem MW, który poprzez wydziały i składnice skupione w Głównym Porcie MW realizował przedsięwzięcia dotyczące szeroko rozumianego kwatermistrzowskiego zaopatrzenia Marynarki Wojennej<sup>41</sup>. W procesie tym istotna rola i znaczenie w zakresie zaopatrzenia mundurowego przypadły Składnicy Mundurowo-Taborowej, która zgodnie ze wspomnianym rozkazem nr 0155/org została wydzielona jako samodzielny organ zaopatrujący Marynarkę Wojenną w przedmioty mundurowe, taborowe, kancelaryjne i druki ogólnego stosowania, a także w sprzęt i artykuły higieny osobistej<sup>42</sup>. Jednocześnie składnica, jako samodzielna jednostka, otrzymuje swój numer i od tego czasu występuje jako Jednostka Wojskowa nr 5405.

W tym okresie dowództwo składnicy obejmuje kpt. Bolesław Kunica, który wraz z 5 żołnierzami zawodowymi i 8 pracownikami wojska prowadzi działalność zaopatrzeniową od 1947 r. do 1953 r.

W 1948 r. na podstawie etatu nr 35/78/1948 ustalono nową strukturę organizacyjną składnicy, która obejmowała kierownictwo i trzy magazyny. W magazynie nr 1 przechowywano przedmioty mundurowe, bieliznę i odzież, magazyn nr 2 – materiały kancelaryjne, zaś magazyn nr 3 – materiały i sprzęt taborowo-gospodarczy. Miejscem dyslokacji jednostki był nadal port wojenny Gdynia – Oksywie.

W tym okresie, podobnie jak w latach 1945-1946 wiele problemu przysparzało ujednoczenie umundurowania, gdyż noszono bardzo zróżnicowane jego elementy, co wynikało z możliwości zaopatrzeniowych i produkcyjnych przemysłu krajowego. Część sortów mundurowych produkowano już w zakładach lecz ich możliwości nie pokrywały jeszcze pełnego zapotrzebowania. Dlatego też kłopoty w tej dziedzinie zaspokajano również

---

<sup>41</sup> Rozkaz tajny dowódcy Marynarki Wojennej nr 050 z 17.06.1947 r. w sprawie podległości służbowej w Marynarce Wojennej, AMW, sygn. 35/49/4, s. 101-102.

<sup>42</sup> Instrukcja Organizacyjna Marynarki Wojennej z 05.04.1948 r., AMW, sygn. 87/50/1, s. 59-72

w oparciu o przydziały radzieckie oraz zapasy ze składów przedwojennych i demobilu zachodniego<sup>43</sup>. Proces zaopatrywania utrudniał również fakt, że ewentualni dostawcy przedmiotów zaopatrzenia mundurowego swoje zakłady rozlokowali głównie na południu Polski, skąd odbiór odbywał się transportem własnym MW<sup>44</sup>. W tej sytuacji aż do 1948 r., zarówno kadra jak i służba zasadnicza nosiły do mundurów prywatne elementy ubioru, jak koszule, szaliki, swetry, obuwie i bieliznę.

Rozpoczęcie w końcu 1945 r. szycia pierwszych mundurów wyjściowych dla Marynarki Wojennej w zakładach odzieżowych w Łodzi, choć było dużym sukcesem, to jednak nie adekwatnym do potrzeb, w niewielkim stopniu pokrywającym rzeczywiste zapotrzebowanie.

Ważnym z punktu widzenia działalności składnicy był rok 1948. Z dniem 14.01.1948 r. wprowadzone zostały przepisy mundurowe czasu pokojowego oraz związane z tym, zatwierdzone przez MON, mundurowe tabele należności<sup>45</sup>. Głównie w oparciu o składnicę mundurowo-taborową rozpoczęto przydział dla kadry nowego umundurowania wyjściowego i służbowego, szytego z gabardyny i sukna. Wprowadzono również półbuty wyjściowe oraz jednolite wyjściowe mundury sukienne dla marynarzy, w tym białe ubiory robocze<sup>46</sup>.

W końcu 1948 r., realizując ustalenia wynikające z norm należności, na wyposażenie mundurowe wprowadzono bieliznę zimową oraz wyposażenie dla załóg jednostek pływających w postaci kożuchów, butów filcowych i płaszczy nieprzemakalnych, które gromadzono w magazynie nr 1 składnicy<sup>47</sup>.

Istotną zmianą było również zniesienie 01.06.1948 r. zielonej barwy wypustek pomiędzy galonami – dla oficerów korpusu technicznego „niezaokrętowanego” i ustalenie jednolitej, czerwonej wypustki dla wszystkich oficerów pionu technicznego Marynarki Wojennej<sup>48</sup>.

Rok 1951 przynosi kolejne zmiany. Na podstawie rozkazu organizacyjnego dowódcy Marynarki Wojennej nr 045/org składnica otrzymuje nową nazwę – 15 Okręgowy Magazyn Mundurowo-Taborowy z dotychczasowym miejscem postoju w Gdyni – Oksywiu<sup>49</sup>.

---

<sup>43</sup> Z. Trochimiak, Służby kwatermistrzowskie i sprawy socjalno-bytowe Marynarki Wojennej w latach 1945-1985, Przegląd Morski 1985 nr 10, s. 108-109.

<sup>44</sup> Tamże, s. 109

<sup>45</sup> Rozkaz Szefa Kierownictwa Administracyjno-Technicznego MW nr 2 z 14.01.1948 r. w sprawie przepisów mundurowych dla Marynarki Wojennej, AMW, sygn. 22/50/12, s. 5.

<sup>46</sup> Tamże, s. 6

<sup>47</sup> Kronika Jednostki Wojskowej nr 5405, s. 2.

<sup>48</sup> Zmiany te wprowadził dowódca MW rozkazem nr 040 z 28.05.1948 r. w sprawie zmian w umundurowaniu oficerów korpusu technicznego MW, AMW, sygn. 82/50/3, s. 93

<sup>49</sup> Kronika...op. cit., s. 3



W tym samym roku, w ramach ulepszania umundurowania kadry i marynarzy oraz w związku koniecznością upodobnienia go do wzorów radzieckich opracowane zostały nowe przepisy ubiorcze. W powojennej historii Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej były to pierwsze kompleksowo opracowane zasady normujące noszenie przedmiotów mundurowych i innego wyposażenia mundurowego. Kompleksowo i precyzyjnie uregulowano zasady i normy wyglądu zewnętrznego żołnierzy i marynarzy, określając rodzaje ubiorów wojskowych, przedmioty zaopatrzenia mundurowego wchodzące w skład poszczególnych ubiorów i sposób ich noszenia<sup>50</sup>. Powyższy dokument określał zasady noszenia oznak korpusów, broni i służb w postaci kolorowych wypustek z sukna, naszywanych na rękawach między taśmami oznaczającymi stopnie wojskowe. Ustalono 8 kolorów wypustek: czarna dla oficerów MW w specjalnościach okrętowych oraz wszystkich oficerów posiadających wykształcenie morskie, bez względu na zajmowane stanowisko; ciemno-zielona dla oficerów piechoty, artylerii, OPL, łączności i inżynierii; chabrowa dla oficerów lotnictwa MW; błękitna dla oficerów służby intendenckiej i administracyjnej; zielona dla oficerów korpusu technicznego; pomarańczowa dla oficerów korpusu technicznego MW; fioletowa dla oficerów służby zdrowia i weterynarii; szkarłatna dla oficerów służby sprawiedliwości. Oficerowie polityczni i służby chemicznej nosili wypustki jakie obowiązywały w miejscu pełnienia służby<sup>51</sup>.

Zasadą obowiązującą w tym czasie w przepisach ubiorczych, nawiązującą do wzorów radzieckich, było noszenie na przodzie czapek garnizonowych, stopni wg norm obowiązujących w wojskach lądowych, a także noszenie naramienników ze stopniami wojskowymi na płaszczach i kurtkach również wg zasad „lądowych”.

Ogólnie po 1952 r. jakość umundurowania i sposoby zaopatrywania znacznie poprawiły się. Następuje rozwój bazy pralniczej w garnizonach, a umundurowanie otrzymywane z centralnych organów zaopatrzenia Wojska Polskiego prawie całkowicie zaspokajały potrzeby Marynarki Wojennej<sup>52</sup>.

Przedstawione powyżej zmiany i uregulowania wpłynęły na intensyfikację zadań realizowanych przez 15 Okręgowy Magazyn Mundurowo-Taborowy. Ilość asortymentów potrzebnych do zaspokojenia potrzeb w dziedzinie zaopatrzenia mundurowego wpływała na konieczność rozbudowy istniejących powierzchni magazynowych. Istniejące problemy i trudności w przechowywaniu przedmiotów zaopatrzenia mundurowego postanowiono

---

<sup>50</sup> Przepisy ubiorcze żołnierzy Sił Zbrojnych w czasie pokoju, MON, Warszawa 1952, sygn. Mund. – Tab. 3/52 (kserokopia w zbiorach autora), s. 5-7.

<sup>51</sup> AMW, sygn. 3405/72/11, s. 148

<sup>52</sup> Sprawozdanie szefa Wydziału Mundurowo-Taborowego MW z realizacji budżetu oraz przebiegu działalności w zaopatrzeniu w 1952 r., AMW, sygn. 695/26, s. 116

rozwiązać poprzez przeniesienie 15 Okręgowego Magazynu Mundurowo-Taborowego z Oksywia do Gdyni – Grabówka, na ulicę Emigracyjną nr 2 (obecnie ulica E. Dembińskiego), w pobliże istniejących tam Warsztatów Łączności MW. Lokalizacja ta umożliwiła rozszerzenie działalności Magazynu w zakresie pełniejszego, wynikającego z przepisów ubiorczych zaopatrywania Marynarki Wojennej. Poza tym zmiana dyslokacji 15 Okręgowego Magazynu Mundurowo-Taborowego przyczyniła się do zlikwidowania, do połowy 1954 r., wszystkich dotychczas istniejących, tymczasowych i zastępczych magazynów, często niespełniających wymogów i przepisów o magazynowaniu artykułów mundurowych<sup>53</sup>. Jednocześnie Dowództwo MW, zważywszy na perspektywy rozwojowe MW i związane z tym zadania dla 15 Okręgowego Magazynu Mundurowo-Taborowego, podjęło decyzję o budowie dodatkowych magazynów i bocznic kolejowej, zwiększając również liczbę pracowników wojska do 17 osób. Przybywa też 2 marynarzy służby zasadniczej<sup>54</sup>. Jak zapisano w kronice jednostki ... w tamtych latach dostawy przedmiotów zaopatrzenia mundurowego odbywały się z centralnych składnic Wojska Polskiego, a najczęściej ze Składnicy nr 1 w Łodzi<sup>55</sup>.

W marcu 1953 r. obowiązki dowódcy Jednostki Wojskowej nr 5405 przejął kpt. Antoni Owczarski, który przybył z Komendy Portu Wojennego Gdynia, gdzie pełnił funkcję szefa zaopatrzenia mundurowego. W tym czasie 15 Okręgowy Magazyn Mundurowo-Taborowy MW spełnia już funkcję oddziału gospodarczego. Przedmioty zaopatrzenia mundurowego w przeważającej części otrzymywano z Centralnej Składnicy Mundurowej Nr 1 w Łodzi i Nr 2 w Poznaniu, na podstawie asygnat wydawanych przez Departament Służby Mundurowej. Sprzęt techniczny: maszyny krawieckie i szewskie pobierano z 7 Wojskowych Magazynów Mundurowo-Taborowych w Krakowie; środki piorące (głównie mydło gospodarcze) odbierano z Warszawskich Zakładów Przemysłu Tłuszczowego, zaś środki do konserwacji obuwia, tzw. smar tranowy, z 16 Centralnej Składnicy Mundurowej w Jawidzu k/ Lublina<sup>56</sup>.

Rozwój MW i jej stanów osobowych powoduje, że około 1955 r. narastać zaczynają problemy dotyczące posiadanej powierzchni magazynowej. Nadarza się jednak wspaniała okazja, którą wykorzystuje Marynarka Wojenna. Z obiektu mieszczącego się w Gdańsku – Orunii przy ulicy Jedności Robotniczej nr 39 (obecnie Trakt Św. Wojciecha) wycofano

---

<sup>53</sup> Tamże, s. 117-118. Nieprzestrzeganie tych zasad spowodowało np., że w styczniu 1954 r. doszło do zniszczenia około 1400 białych mundurów i 300 czapek marynarskich, Pismo szefa Tyłów MW nr 03973 z 15.10.1954 r. do szefa Głównego Zarządu tyłów WP, AMW, sygn. 1328/56/3, s. 132.

<sup>54</sup> Kronika ... op. cit., s.3

<sup>55</sup> Tamże

<sup>56</sup> Tamże, s. 4

jednostkę „Służba Polsce”, którą przeniesiono do Nowego Portu i wobec powyższego Rada Miasta Gdańska zaproponowała Marynarce Wojennej wykorzystanie tego wolnego kompleksu na swoje cele i potrzeby. Zważywszy na dobre położenie i możliwości magazynowe, we wrześniu 1956 r. przeniesiono 15 Okręgowy Magazyn Mundurowo-Taborowy do Gdańska – Orunii<sup>57</sup>.

W 1956 r. zostaje powołana dla potrzeb magazynu komórka Inspektora Bezpieczeństwa i Higieny Pracy. W październiku 1956 r. jednostka przechodzi rewizję gospodarki mundurowej, którą przeprowadził Departament Mundurowo-Taborowy MON i uzyskuje ocenę dobrą.

W 1958 r. obsługę 15 Okręgowego Magazynu Mundurowo – Taborowego stanowili:

- kierownik 15 Okręgowego Magazynu Mundurowo-Taborowego – kpt. Antoni Owczarski,
- pomocnik kierownika ds. ewidencji i sprawozdawczości – ppor. Czesław Falkiewicz,
- kierownik zasobów magazynowych – ppor. Józef Wielogórski,
- kierownik magazynu nr 1 – st. bosm. Witold Szewczuk,
- kierownik magazynu nr 2 – st. bosm. Bolesław Jurek,
- kierownik magazynu nr 3 – st. bosm. Czesław Chmieliński,
- dowódca obsługi technicznej – st. bosm. Juliusz Zarzycki,
- odbiorca transportowy – st. bosm. Izydor Różyński
- 17 pracowników Wojska<sup>58</sup>.

1961 r. przynosi kolejne zmiany organizacyjne i formalnoprawne mające wpływ na proces zaopatrywania. 01.05.1961 r. weszły w życie nowe przepisy ubiorcze, które zastąpiły dotychczas obowiązujące przepisy wprowadzone w 1952 r.<sup>59</sup>. Zamiast ubioru ćwiczebno-robotycznego wprowadzono, ubiór służbowo-ćwiczebny. Był on przeznaczony dla: żołnierzy zawodowych pełniących służbę na jednostkach pływających, dowódców kompani, dowódców plutonów, podoficerów zawodowych jednostek nadbrzeżnych, a także podoficerów służby nadterminowej<sup>60</sup>. Całkowicie zmieniono zasady noszenia odznak stopni wojskowych. Zniesiono noszenie ich na naramiennikach mundurów wyjściowych i galowych, dostosowując się do wzorów brytyjskich i polski przedwojennej. Oficerowie nosili odtąd gwiazdki na pasku skórzanej czapki garnizonowej, haftowane bajorem, na daszku galon, a na rękawach kurtek i

---

<sup>57</sup> Etaty jednostek Marynarki Wojennej, AMW, sygn. 3406/72/19, 20, 21; Kronika ...op.cit., s. 5.

<sup>58</sup> Kronika ...op. cit., s. 6

<sup>59</sup> Przepisy ubiorcze żołnierzy Wojska Polskiego w czasie pokoju, Warszawa 1961, sygn. Mund. 28/60, s. 3

<sup>60</sup> Tamże, s. 3

na naramiennikach kurtek ćwiczebnych, kurtek letnich białych, wiatrówek i płaszczy – oznaki stopni z taśmy jedwabnej lub metalowej koloru złotego.

Wprowadzone przepisy ubiorcze zmieniły zasady kolorystyki podkładek sukiennych między odznakami stopni. Przepis ten został rozszerzony na korpus podoficerów zawodowych, oficerów rezerwy powołanych na ćwiczenia wojskowe, a także na podoficerów służby nadterminowej. Częściowo zostały zmienione obowiązujące dotychczas kolory i bardziej sprecyzowano korpusy osobowe uprawnione do ich noszenia (kolor czarny: oficerowie i podoficerowie korpusu osobowego MW; chabrowy: oficerowie i podoficerowie korpusu osobowego lotnictwa; zielony: oficerowie i podoficerowie korpusu osobowego Wojsk Inżynieryjnych, Łączności, Wojska Radiotechnicznych, Chemicznych, Artylerii, Uzbrojenia i Piechoty Morskiej; wiśniowy: oficerowie korpusu osobowego Służby Zdrowia, Weterynarii, podoficerowie korpusu osobowego Podoficerów Sanitarnych i Weterynarii; ciemno-karminowy: oficerowie i podoficerowie korpusu osobowego Wojskowej Służby Wewnętrznej; błękitny: oficerowie i podoficerowie korpusu osobowego Komunikacji, Kwatermistrzostwa, a także innych korpusów wyżej nie wymienionych, z wyjątkiem oficerów politycznych, którzy tak jak poprzednio nosili podkładki w kolorze odpowiednim dla instytucji i jednostek, w których pełnili służbę<sup>61</sup>.

W tym samym okresie, na podstawie rozkazu dowódcy Marynarki Wojennej, z dniem 28.02.1961 r. wprowadzony został nowy etat dla 15 Okręgowego Magazynu Mundurowo-Taborowego MW z jednoczesną zmianą nazwy na 15 Składnica Mundurowa Marynarki Wojennej<sup>62</sup>.

Nowy etat 15 Składnicy Mundurowej MW obejmował następujące stanowiska:

- kierownik składnicy – kmdr ppor. Antoni Owczarski
- pomocnik kierownika składnicy – por. Stanisław Zając
- kierownik zasobów magazynowych – por. Józef Wielogórski
- kierownik kancelarii – st. bosm. Witold Szewczuk
- kierownik magazynów – st. bosm. Bolesław Jurek
- starszy magazynier magazynu nr 1 – st. bosm. Izidor Różyński
- starszy magazynier magazynu nr 2 – st. bosm. Leon Adamczak
- starszy magazynier magazynu nr 3 – bsmt. Leon Mucha
- dowódca plutonu ochrony – bsmt. Ryszard Waclawski

---

<sup>61</sup> Tamże, s. 32 - 33.

<sup>62</sup> Kronika... op..cit., s. 7

Składnica zatrudniała ponadto 21 pracowników wojska i 26 pracowników sezonowych (w zależności od potrzeb i zadań. Zasadniczą służbę wojskową pełniło 17 marynarzy w ramach plutonu ochrony. Dla potrzeb składnicy przydzielono również samochód ciężarowy marki ZIS - 150, samochód naprawczy ZIS - 150 oraz samochód dostawczy marki Nysa - 59. Wszystkie pojazdy miały ustalony roczny limit przebiegu na 10 000 kilometrów<sup>63</sup>.

Na podstawie rozkazu dowódcy Marynarki Wojennej nr 032/DMW, 29.06.1963 r. obowiązki kierownika 15 Składnicy Mundurowej MW przejął kpt. Kazimierz Łopaciński.

28.12.1965 r. dowódca Marynarki Wojennej rozkazem nr 082/org rozformowuje 18 Warsztat Mundurowy MW, a jego zasoby i urządzenia przejmuje 15 Składnica Mundurowa MW.

Lata sześćdziesiąte to okres, w którym następuje widoczna i systematyczna poprawa skuteczności i sprawności funkcjonowania służb kwatermistrzowskich MW, w tym także ich organów wykonawczych, wśród których 15 Składnica Mundurowa MW odgrywała wiodącą rolę. Przeprowadzona w 1967 r. inspekcja i kontrola kompleksowa w składnicy wykazała dobry stopień realizacji zadań i prowadzonej gospodarki. Składnica uzyskała łączną ocenę – 4,50<sup>64</sup>.

Przykładem dostrzegania roli i wysiłku ponoszonego przez stan osobowy 15 Składnicy Mundurowej MW w dziedzinie zaopatrywania Marynarki Wojennej w przedmioty zaopatrzenia mundurowego może być również rok 1967, w którym ówczesny dowódca MW wiceadm. Zdzisław Studziński na podstawie rozkazu nr 080 z 27.12.1967 r. wyróżnił za sprawność działania i organizację pracy w składnicy jej kierownika, kmr. ppor. Kazimierza Łopacińskiego i kierownika Sekcji Ogólnej, kpt. Józefa Wielogórskiego<sup>65</sup>.

1968 r. przynosi kolejne zmiany organizacyjne w składnicy. W związku z rozkazem dowódcy Marynarki Wojennej nr 0243/DMW z 26.11.1968 r. następuje reorganizacja stanowisk etatowych. Kpt. Józefa Wielogórskiego wyznaczono na stanowisko zastępcy kierownika Składnicy, por. Stanisława Cedziło na kierownika Sekcji Finansowej, a chor. Witolda Szewczuka wyznaczono na kierownika Sekcji Przechowywania. Ponadto kierownikiem magazynów Sekcji Przechowywania został st. bosm. Bolesław Jurek, kierownikiem kancelarii – podoficerem ewidencyjnym bosm. Stanisław Zieleniec zaś

---

<sup>63</sup> Tamże, s. 8

<sup>64</sup> Tamże, s. 10

<sup>65</sup> Tamże, s. 11

dowódcą drużyny gospodarczej – podoficerem gospodarczym został st. bosm. Tadeusz Pedziński<sup>66</sup>.

W 1970 r. kmdr ppor. Kazimierz Łopaciński zostaje awansowany do stopnia komandora porucznika<sup>67</sup>. W czerwcu tego roku następuje zmiana na stanowisku kierownika składnicy. Do czasowego pełnienia tych obowiązków wyznaczony zostaje kpt. Józef Wielogórski, który 07.09.1970 r., zgodnie z rozkazem dowódcy Marynarki Wojennej nr 086/org z dnia 06.05.1970 r. przekazuje dowodzenie kmdr. ppor. Arnoldowi Żurowskiemu<sup>68</sup>.

12.04.1977 r. kpt. Jan Zarecki przejmuje kierownictwo w 15 Składnicy Mundurowej MW<sup>69</sup>.

1980 r. rozpoczął się kontrolą problemową przeprowadzoną przez Szefostwo Służb Technicznych i Zaopatrzenia Dowództwa Marynarki Wojennej. Kontrola objęła: problematykę ewidencji materiałowej, realizowania planu materiałowego, rozliczeń finansowych oraz sposobu przechowywania i konserwacji przedmiotów mundurowych. Wyniki kontroli potwierdziły wysoki poziom realizacji zadań przez 15 Składnicę Mundurową MW, co znalazło odzwierciedlenie w protokole pokontrolnym i uzyskaniu ogólnej oceny – dobrze<sup>70</sup>.

W latach 1980-1981 składnica poddana została licznym kontrolom (luty 1980, kwiecień 1980, wrzesień 1980, marzec 1981, czerwiec 1981 i październik 1981). Dużym sukcesem okazały się wyniki kontroli przeprowadzonej we wrześniu 1981 r. przez przedstawicieli służby mundurowej Głównego Kwatermistrzostwa WP, którzy ocenili działalność 15 Składnicy Mundurowej MW na ocenę bardzo dobrze<sup>71</sup>.

Z dniem 12.10.1984 r. kierownik składnicy otrzymał nominację na stopień komandora porucznika<sup>72</sup>.

Ukształtowana w przełomie lat 80/90 struktura organizacyjna 15 Składnicy Mundurowej MW funkcjonowała do czerwca 2002 r. (załącznik 2).

16.11.1990 r. kmdr ppor. Jan Zarecki zostaje zastąpiony przez kmdr. ppor. Zbigniewa Plewę, od którego, z dniem 20.02.1996 r. obowiązki kierownika 15 Składnicy Mundurowej MW przyjął kmdr ppor. Piotr Gołębiwski<sup>73</sup>.

---

<sup>66</sup> Tamże

<sup>67</sup> Rozkaz personalny MON nr 162 z 28.04.1970 r., Kronika ... op. cit., s. 12

<sup>68</sup> Kronika ... op. cit., s. 13.

<sup>69</sup> Tamże, s. 24

<sup>70</sup> Tamże, s. 30

<sup>71</sup> Tamże, s. 33

<sup>72</sup> Tamże.

<sup>73</sup> Księga etatowa 15 Składnicy Mundurowej Marynarki Wojennej, s. 1. Wykaz kierowników 15 Składnicy Mundurowej MW przedstawiono w załączniku nr 3

W przedstawionej strukturze organizacyjnej istniała Sekcja Administracji Ogólnej z kierownikiem na czele. Podlegał jej pomocnik kierownika Sekcji Administracji Ogólnej, kierownik kancelarii, dowódca plutonu i kierownik punktu informatycznego.

Kierownik Sekcji Administracji Ogólnej odpowiadał za opracowywanie dokumentacji dotyczącej osiągnięcia WSGB, planowanie szkolenia i działalności gospodarczej, a także za planowanie i koordynowanie podstawowych przedsięwzięć wszystkich pionów organizacyjnych składnicy. W tym zakresie kierownik Sekcji Administracji Ogólnej dokonywał comiesięcznego planowania oraz koordynacji związanej z realizacją zasadniczych zadań kierownictwa i komórek organizacyjnych składnicy. Raz na kwartał dokonywał przeglądu zapasów wojennych składnicy oraz ich zabezpieczenia.

Kierownik Sekcji Przechowywania był przełożonym wszystkich żołnierzy i pracowników wojska. Z tytułu nadzoru odpowiadał za całokształt gospodarki magazynowej składnicy. Nadzorował funkcjonowanie magazynów, kontrolował prawidłowość przyjmowania, przechowywania i konserwacji oraz terminowe wydawanie zapasów materiałowych.

Nadszedł dzień 30.06.2002 r. W ramach trwającej reformy Sił Zbrojnych i procesu ich reorganizacji, na podstawie rozkazu dowódcy Marynarki Wojennej RP nr Z - 47/org z 23.11.2001 r. nastąpiło rozformowanie 15 Składnicy Mundurowej Marynarki Wojennej w Gdańsku – Orunii. Zasoby magazynowe zostały przeniesione do 14 Składnicy Marynarki Wojennej w Ustce, która przejęła zadania zasadnicze 15 Składnicy Mundurowej MW – zaopatrywanie w przedmioty zaopatrzenia mundurowego.

Podsumowując 57-letnią działalność 15 Składnicy Mundurowej MW należy przypomnieć, że była ona jednostką logistyczną przeznaczona do realizacji czynności związanych z gromadzeniem, przechowywaniem, konserwacją oraz zaopatrywaniem jednostek Marynarki Wojennej w artykuły mundurowe i inne materiały oraz sprzęt objęty tą gospodarką. Składnica dysponowała dobrze zorganizowanym systemem ogrzewanych magazynów o łącznej powierzchni magazynowej 6124 m<sup>2</sup>. Stwarzało to możliwości kształtowania właściwych warunków do przechowywania różnych asortymentów mundurowych. Załadunek i wyładunek znakomicie wspomagała istniejąca bocznica z linią kolejową o długości ponad 600 m, a także sprzęt i urządzenia do szybkiego załadunku w postaci tzw. rękawów i ślizgów.

Składnica realizowała zakupy w zakładach i przedsiębiorstwach gospodarki narodowej, współpracując w tej dziedzinie z około 80 zakładami. Swoje zadania realizowała na rzecz 18 jednostek budżetowych Marynarki Wojennej prowadząc również:

- zbieranie, zestawianie i analizowanie informacji o potrzebach w zakresie zaopatrzenia;
- dokonywanie zakupów przedmiotów zaopatrzenia mundurowego wg zasad ustalonych w przepisach ustawy o zamówieniach publicznych;
- odbiór zamówionych dostaw umundurowania i dokonywanie rozliczeń finansowych z dostawcami;
- przechowywanie przedmiotów zaopatrzenia mundurowego do czasu ich rozdysponowania;
- przyjmowanie i wydawanie przedmiotów zaopatrzenia mundurowego wojskowym jednostkom budżetowym MW;
- dokonywanie remontów sprzętu obozowego, napraw i produkcji krawieckich, co pozwalało na dłuższą eksploatację i prowadzenie oszczędnej gospodarki.

Oprócz tych zadań 15 Składnica Mundurowa Marynarki Wojennej przyjmowała wolne nadwyżki umundurowania z jednostek MW, wykorzystywane następnie do zaopatrywania innych, spełniając rolę swoistego bufora w tym zakresie.

Analizując zakres działania 15 Składnicy Mundurowej Marynarki Wojennej na przestrzeni 57 lat jej istnienia, można wyrazić opinię, iż jednostka ta dobrze zasłużyła się w historii MW RP. Swoje zasadnicze zadanie wypełniała ona realizując proces zaopatrywania przez wszystkie etapy kształtowania się umundurowania w Marynarce Wojennej RP, aż do dnia dzisiejszego. Jej dorobek w tej dziedzinie bez wątpienia jest znaczny.



## **WSPOMNIENIA Z MARYNARKI WOJENNEJ**

Kmdr w st. skocz. Mgr inż. Stanisław WIELEBSKI

### **OFICEROWIE POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ PROMOCJI 1953 ROKU**

Nasz rocznik podchorążych Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej (OSMW), był piątym z kolei rocznikiem absolwentów, promowanych na oficerów Marynarki Wojennej po II wojnie światowej. Pierwsze dwa, to oficerowie frontowi Wojska Polskiego, natomiast następne, za nielicznymi wyjątkami, to już podchorążowie OSMW, zarówno z wydziału pokładowego, jak i też technicznego.

Jak dziś, po 50-ciu latach od promocji patrzymy na naszą „przygodę z marynarką wojenną”? Zanim zostaliśmy oficerami spotkaliśmy się w lipcowe lato 1949 roku w murach OSMW na Oksywiu. Do egzaminów wstępnych przystąpiło ok. 1000 kandydatów, z czego przyjętych zostało 144, a skończyło jako oficerowie marynarki wojennej.<sup>92</sup>

Pierwsze zetknięcie z marynarką w 1949 r., to spotkanie z por. mar. Franciszkiem Grabanem, późniejszym dowódcą naszej kompanii. Pierwsze co wypowiedział do zgromadzonej „bandy” kandydatów, – jesteście w marynarce wojennej gdzie panuje porządek i czystość, a o sraczech zapomnijcie, bo tu są wszędzie salony. I rzeczywiście, zastaliśmy bardzo wygodne łóżka, czyste sale oraz wyżywienie, wtedy dla większości z nas wprost królewskie.

Por. mar. Franciszek Graban – był to przedziwny i już starszy pan, legenda OSMW sprzed 1939 r. – uczestnik walk z Niemcami pod Kockiem, o czym dowiedzieliśmy się znacznie później, na szkoleniu rekruckim w Ustce i na pierwszym roku OSMW. Wymagający, bardzo drobiazgowy, z „komputerową” pamięcią, a jednocześnie troskliwy jak ojciec, zawsze w kompanii, on jeden i nas 144.

Drugim, który się nami zaopiekował był kpt. mar. Józef Zieliński, oficer wf., wyluskujący skwapliwie sportowców, których od razu zapewniał – panowie, egzaminami się nie przejmujcie, wy już jesteście przyjęci. I tak się faktycznie stało, co w kilku przypadkach było wyłącznie jego zasługą.

Przygoda z marynarką rozpoczęła się dla nas 29 lipca 1949 roku, stając kolejno przed komisją wojskową w pełnym negliżu, słowami – od tej chwili jesteście żołnierzem Ludowego Wojska Polskiego, a następnie ostrzyżenia głowy na zero, (dziś byłoby modnie), wyfasowania marynarskiego worka – jeszcze bez wspomnień – pełnego mundurowych sortów i niezbędnego dla rekruta oporządzenia, by później jako „strój nr 8” wszystko to na siebie

wkładać. Z worami na plecach i z ćwiczebnym karabinem na pasie, pod wodzą por. mar. F. Grabana, jeszcze jako „cywil banda” pojechaliśmy pociągiem osobowym do Ustki, by poznać w „boju” – kawaleria z lewa, czołgi z prawa, lotnik kryj się – nadmorskie wydmy i łąki Lindowa. Dalekie to było od słów popularnej piosenki „Ten nie zna życia kto nie służył w marynarce”. I udało się dowódcy zrobić z nas w niecałe dwa miesiące „ludzi” oraz dobrze maszerujący i to ze śpiewem oddział wojskowy. Najszybciej nauczyliśmy się popularnej Żeglarki, łatwej w śpiewaniu, szybko wpadającej w ucho.

Po morzu płynie piękna żeglarka,  
Po morzu płynie samotna łódź,  
A za nią, za nią druga łódź płynie,  
Z niej młody żeglarz wychyla się...  
Czemuż, ach Czemuż, piękna żeglarko,  
e swojej łodzi wychylasz się?  
Może nas jedna fala pojedna,  
Może nas jeden połączy los!

Melodia rozwlekła, o wysokich i niskich tonach, pasowała do zawodzenia na głosy, w marszu i na postoju.

Porucznik wiedział, że przygotowuje nas do defilady po przysiędze jako „ozdobę” wielkiej uroczystości w OSMW, pierwszej po wojnie promocji oficerów Marynarki Wojennej i to z udziałem Marszałka Polski – Michała-Roli Żymierskiego. Mieliśmy w marszu być najlepsi z najlepszych w całym Wojsku Polskim, a podziwiać miała nas Gdynia, a jak przyjdzie czas, to i Warszawa. Pamiętałem to z defilady w Warszawie w 1948 r. jak prowadzona przez bosm. pchor. Zenona Romiszewskiego kompania podchorążych za swoją prezencją i dziarskością była nagradzana oklaskami (w tym i moimi) wzbudzając szczególny zachwyt dziewcząt.

Dowódca wiedział jak nas zaprezentować po powrocie do OSMW, a i my zrobiliśmy też wszystko, aby go nie zawieść. Przyjechaliśmy tym razem wagonami towarowymi na bocznicę Gdynia-Obłuże niedaleko Oksywia. Nasze marynarskie wory, częściowo już ze wspomnieniami, odjechały samochodami, a kompania pod bronią i z por. mar. F. Grabanem na czele, piaszczystymi wtedy drogami do stacji pomp i dalej po znajomym bruku do OSMW, ze śpiewem popularnej Żeglarki. Na dziedzińcu pomimo późnej pory, popis kroku defiladowego w podkutych gwoździemi butach ze „wspomaganiem” kroku przytłumionym stęknieniem i końcową komendą, kompania stój, z jednolitym przytupem jak wystrzał armatni, wywołując aplauz komendy szkoły i starszych roczników.

25 września 1949 r. odbyła się w OSMW kompleksowa uroczystość: pierwsza powojenna promocja oficerów-kursantów na oficerów Marynarki Wojennej, której prymusem był kpt. mar. Henryk Pietraszkiewicz; wręczenie sztandaru dla OSMW; odznaczenie Złotym Krzyżem Zasługi st. bosm. Władysława Posłusznego za ratowanie rozbitków z tonącego statku spacerowego „Anna” oraz nasza przysięga, ponownie z ostrzyżoną głową na zero. Całość uroczystości odbyła się w „reżyserii” samego marszałka w kilkudniowych próbach, przypominających znane z literatury znoje „Czwartaków” z parad na Placu Saskim w Warszawie za czasów Wielkiego Księcia Konstantego. Na zakończenie odegraliśmy swoją rolę, defilując ze wspomnianymi wyżej efektami. Dowództwo MW i komenda szkoły odebrały od Marszałka Polski stosowne gratulacje, a por. mar. F. Graban wrócił z nami do koszar. Był to dla nas niezapomniany dzień, ale z całkiem innego powodu.

Po wszystkich celebrach, męczących szczególnie gości na trybunie, odbył się uroczysty obiad z udziałem marszałka, towarzyszących mu dostojników oraz nowo promowanych oficerów i to w stołówce szkoły. A my, 144 głodomorów w zapomnieniu, pilnowani przez swego dowódcę, bez obiadu aż do późnego wieczoru, kiedy to udało się odjechać ostatniemu z ważnych biesiadników – kmdr. Józefowi Urbanowiczowi. Na koniec podziwialiśmy kondycję promowanych oficerów w podrzucaniu dostojnika, potem razem z samochodem, kiedy temu udało się do niego wskoczyć. Dla nas obiado-kolacja była tego dnia bardzo mizerna, można powiedzieć – resztkowa.

A dalej, w ostatnim podejściu stania się „człowiekiem” czekało nas zaokrętowanie jako sprawdzian odporności na „żygliwość” z dalszym podkreśleniem co i kto to jest kandydat i jakie jest jego miejsce w szeregu. Wyliczanka była dosyć długa. Nam zwracano uwagę na jej koniec – gdy już wszystkie szarże przeszły z okrętowym ciurą włącznie, zamykała go portowa dziewczka, pies z kulawą nogą i dopiero za nimi mógł dołączyć kandydat. I wreszcie oczekiwany z niepokojem moment przydziału na okręty. Ale najpierw wrywanie gwoździ z żołnierskich butów – atrybutu piechoty – w przedśionku do „zejmaństwa”, wybijanego nam później z głów, przez desant do OSMW, świeżo promowanych oficerów piechoty, na stanowiska dowódców plutonu. Podział był prosty, na trzy równe grupy i według wzrostu. Najwyżsi (szczęściarze) poszli na ORP „Iskra”, średniacy, w tym piszący te wspomnienia, na trzy trałowce ORP, ORP: „Mors”, „Foka” i „Delfin”, a końcówka szeregu tzw. „konusi” wraz z por. mar. F. Grabanem, na ORP „Błyskawica”.

Na okrętach przyjęto nas względnie życzliwie, jako młodszych kolegów i bez naleciałości „ładowych”, zapoznając z Regulaminem Służby Okrętowej, głównej i jedynej „świętości” marynarza. Pierwsze wyjście na morze w początku października, i jak na

zamówienie, w sztormie z górnej skali Beauforta. Zniszczył on wtedy moło w Orłowie, a my w rejsie dookoła Bałtyku. Wykonywaliśmy w rejsie przeważnie prace pokładowe. Najwięcej wacht pełniliśmy na sterze i nie zawsze prawidłowo, wysłuchując przy okazji z pomostu po co są fale na morzu i co przypomina kilwater za rufą, a to wszystko w soczystej gwarze marynarskiej. Kołysało niemiłosiernie, pomost zalewany był strumieniami wody, od steru odejść nie można, a Neptun bez przerwy domagał się swojej porcji – no to czapka „zejmanką” zwana na kompas, jako naczynie ofiarne i czekanie na zbawienie. Poznaliśmy wtedy stare powiedzenie marynarzy – ten się nie umie modlić kto nie pływał po morzu. Po tym sprawdzianie o ile dobrze pamiętam, tylko jeden z nas sam zrezygnował z dalszej przygody w marynarce.

Po zakończeniu kandydackiego pływania powróciliśmy do szkoły i oficjalnie uznani zostaliśmy już za „ludzi” ze statusem podchorążych Marynarki Wojennej. Jeszcze przed przemundurowaniem nas, por. mar. F. Graban zorganizował nam grupowy wymarsz do kina Warszawa w Gdyni. Przez kanał portowy do dworca morskiego przeprowiono nas barką desantową, dziś zwaną okrętem, a dalej już marszem ze śpiewem na ulicę Świętojańską i dalej, aż za kino – żeby nas Gdynia usłyszała. Jaki to był film, chyba dziś nikt z nas nie pamięta. Z powrotem tak samo, ze śpiewem ulubionej Żeglarki.

Przemundurowanie – zamieszanie dwudniowe pod ojcowskim okiem dowódcy, żeby wszystko było dobrane i dopasowane, bo to przecież kompania Grabana. Mundury mieliśmy oficerskie, sukienne. Trzewiki z delikatnej skóry, półpłaszczki sukienne, dla niektórych jeszcze z zapasów ponemieckich, białe oficerskie tropiki na lato, stroje sportowe i wiele różnych dodatków w najlepszym gatunku. Obowiązkowo skórzane rękawiczki, ale już później wyproszone od rodziców. Białe koszule, które obowiązywały, miały przypinane kołnierzyki, a więc również spinki do nich i do mankietów. Większość organizowała od razu dodatkowe kołnierzyki, by je później wysyłać do domu do prania, krochmalenia i prasowania. Dość szybko stwierdzono, że koszula ma trzy strony – lewą, prawą i czyściejszą, a w przypadkach nagłych, np. w czasie przeglądu, wystarczał sam kołnierzyk z krawatem z podkładem białej chusteczki do nosa.

Byliśmy ostatnim rocznikiem, który to umundurowanie, wzoru sprzed 1939 r., nosił do promocji w 1953 r. Następni, za przykładem „bratniej” radzieckiej marynarki wojennej, nosili mundury marynarskie.

Po zorganizowaniu się w przydzielonych salach, uporządkowaniu szaf i szafek, które wszystkie musiały jednakowo wyglądać, podzielono nas na klasy, początkowo tylko o profilu pokładowym. Dowódcą naszej, już teraz szkolnej kompanii, był dalej por. mar. F. Graban,

mając do pomocy szefa kompanii, podchorążego ze starszego rocznika – bosm. pchor. Wacława Dobrowolskiego. Na tzw. „ład” – bo marynarz wychodzi tylko na ład – mogliśmy wychodzić w czasie wolnym, w ustalonych regulaminem szkoły godzinach, oczywiście na granatowo, po pobraniu od dyżurnego legitymacji podchorążego, która była jednocześnie przepustką. Na terenie szkoły i w garnizonie Oksywie obowiązywał biały drelich z kołnierzem marynarskim. Był to jeszcze okres, kiedy mogliśmy bardzo swobodnie dysponować swoim wolnym czasem.

Rozpoczęła się nauka. Wykładowcami, oprócz przedmiotów ogólnych, byli oficerowie marynarki, uczestnicy walk w 1939 r. w Polsce, zarówno ci, którzy mieli szczęście później walczyć na okrętach i nie zginąć oraz którzy spędzili ten czas w jenieckich oflagach. Byli to oficerowie marynarki, wtedy za nielicznymi wyjątkami, w stopniu kapitana: Julian Czerwiński, Józef Górny, Wieńczysław Kon, Zbigniew Kowalski, Andrzej Pierzyński, Kazimierz Szczęsny, Jan Wąsowicz i Jerzy Żytowiecki. Dowódcą batalionu szkolnego (wszystkich kompanii szkolnych) był kmdr ppor. Stanisław Żochowski, lekkoatleta, siatkarz, koszykarz i szermierz, uczestnik w 1944 r. wyjątkowej olimpiady w oflagu oficerskim w Woldenbergu – dzisiejszy Dobiegniew. Wygrał tam m.in. rzut dyskiem na odległość 39,37 m. Wśród nich szczególnie wyróżniał się kmdr ppor. Wieńczysław Kon – prekursor polskiej radiolokacji. Zawsze elegancki, w dobrze dopasowanym mundurze – wzór do naśladowania. To liczne grono, jak i inni z okrętów, przekazywało nam swoją wiedzę i doświadczenie nie tylko związane z programem, ale też szerzej o marynarce jej ludziach i okrętach oraz dokonaniach w II wojnie światowej. Jej dzieje opisane w książce Jerzego Pertka pt. „Wielkie Dni Małej Floty” mogliśmy uzupełniać o osobiste wspomnienia jej uczestników, również podoficerów z ORP „Błyskawica” i innych okrętów.

Mieliśmy na miejscu wzorce do naśladowania, niestety niezbyt długo. Najpierw zwolniony został w połowie 1950 r. por. mar. F. Graban. Do OSMW na stanowiska dowódców plutonów zaczęto przysyłać będących bezpośrednio po promocji oficerów piechoty. W naszej kompanii było ich chyba czterech. Zaczęło się maksymalne ograniczanie naszej swobody, najpierw poprzez wprowadzenie przepustek i to jako „nagrody”. Szczęściarzem był ten, któremu udało się ją dostać raz w miesiącu. Innym urozmaicheniem było wprowadzenie obowiązkowej nauki własnej, z podziałem na 4-5 osobowe kółka samokształceniowe z „kółkowym” na czele i pod kontrolą „specjalistów” od piechoty. Z zakresu musztry oddawanie honorów krokiem defiladowym, również na korytarzach; grupowych marszy wieczornych ze śpiewem przed capstrzykiem i tym podobnymi „gruntowymi” ciekawostkami – „Przy piechocie fajno jest”, a my zamiast „fajno”,

śpiewaliśmy „łajno”. Zaczęło się w OSMW życie prawie „klasztorne”, z systematycznym wzrostem „jedynie słusznego” szkolenia politycznego, utrudnianiem swobody osobistej i kontaktów ze społeczeństwem oraz odwracaniem uwagi od praktyk religijnych, za to z bezpłatnymi filmami, gdzie rekordy częstotliwości bił radziecki pt. „Człowiek z Karabinem”. A tak niedawno jeszcze w 1950 r. można było wziąć szalupę, po przeszkoleniu również z żaglem i bez żadnego opiekuna wyjść za falochron, powiosłować pod banderą MW do mola w Sopocie i z powrotem. Groteskowo wyglądało, gdy po zakazie wychodzenia czegokolwiek za falochron, o czym nas nie powiadomiono, patrol WOP najpierw ścigał szalupę, a potem jej obsadę na czele z pchor. Stefanem Tomiakiem – z banderą na ramieniu – prowadził pod bronią przez Skwer Kościuszki do aresztu.

Nas jednak głównie interesowała nauka i to ta związana z zawodem marynarza. Byliśmy pokoleniem, które przeżywało grozę toczącej się wokół nas wojny, przejścia dwóch frontów, okupacji kraju, partyzantki, łapanek i rozstrzeliwań zakładników. A dla niektórych nie było to tylko bierne uczestnictwo. Nie było łatwo nas zastraszyć i ubezwłasnowolnić, tym bardziej, że intelektualnie przewyższaliśmy naszych „gnębieli”, a w wielu wypadkach pomagał nam umiejętnie stosowany RSO.

Na początku 1950 r. do OSMW przybyli jako wykładowcy Rosjanie – oficerowie MW Związku Radzieckiego, komandorzy: Ipolitow, Szelest, Babuszkina, Nesterenko i Pyszny. Byli to bardzo dobrzy specjaliści, wykłady prowadzili na wysokim poziomie i dbali o naszą naukę, a tych z piechoty też nie za bardzo lubili. Z ich przybyciem wiąże się powołanie na naszym roczniku klasy technicznej o specjalności silnikowej i parowej oraz początek ogólnego podnoszenia poziomu nauki w zakresie wykształcenia wyższego. W tym samym czasie do OSMW powołano na wykładowców, już jako oficerów w stopniu por. mar., z Politechniki Gdańskiej: Władysława Czyży, Aleksandra Kowalskiego i Stanisława Rutkowskiego, a z Politechniki Gliwickiej Mariana Harańko.

W 1952 r. odeszli z OSMW nasi polscy oficerowie-wykładowcy, którzy traktowali nas jak swoich młodszych kolegów, z którymi niejedną z nas utrzymywał później przyjazne kontakty. Byli oni prawdziwymi ludźmi morza i łatwo się nie poddawali. Niektórzy, jak np. kmdr ppor. Józef Górny ukończył Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, pracując w przemyśle stoczniowym. Pomógł mu i nie tylko jemu, profesor Janusz Staliński – kolega oficer mechanik MW sprzed wojny. Większość z nich pływała jako kapitanowie na statkach polskich i zagranicznych lub pracowała w instytucjach związanych z morzem. Było to pokolenie wyjątkowo zintegrowane, pomagało sobie wzajemnie w chwilach trudnych i w potrzebie.

Zaczęliśmy i my wciągać się pomalą w rytm życia szkoły, przystosowywać do warunków, uodparniać na przeciwności i co najważniejsze, poważnie i solidnie przykładać do nauki. Wielu z nas miało w nauce okupacyjne zaległości, które z koleżeńską pomocą i to bez narzuconego nadzoru, potrafiliśmy sami nadrobić. Mogliśmy, ale to jeszcze na początku, organizować, zgodnie ze starą tradycją OSMW, bale karnawałowe, zapraszając dziewczęta z zaprzyjaźnionego technikum odzieżowego w Gdyni. Braliśmy też chętnie udział w pracach remontowo-konserwacyjnych przy przebudowie statku S/S „Opole”, na nasz szkolny okręt, początkowo nazwany „Zetempowiec”, a później „Gryf” oraz w różnych akcjach typu łączności wojska z ludem, co pozwalało oderwać się, choć chwilowo od koszarowej szarzyzny. Mijały lata, nauka, egzaminy, praktyki na okrętach, urlopy spędzane wśród rodziny, awanse na kolejne marynarskie stopnie i zbliżająca się wolno wizja końca nadopiekuńczej troski szkolnej władzy i tej trochę wyższej. Opisał to po latach, już dziś nie żyjący kolega z rocznika, Zdzisław Bagiński w książce pt. „Do góry kilem”<sup>1</sup>, wydanej w 1976 r. „której tytuł, to powtarzana przez por. mar. F. Grabana wróżba, z okresu rekruckiego w Ustce, po którymś z rzędu nieudanym wykonaniu prostej komendy spocznij. – Wasze: spocznij, to sranie kozy na bęben! – poczym w złości – Okręty będą pływać do góry kilem jeśli wy zostaniecie oficerami.

Już pod sam koniec nauki, gdy zżyliśmy się ze sobą i poznaliśmy bliżej, zaczęliśmy zwracać się do siebie familijnie, zakładając kto z kim będzie szwagrem, u kogo kumem, a dla kogo swatem. Być może, że spowodował to pozostawiony w OSMW przez jednego z kursantów, promowanych w czasie naszej przysięgi, – duch „kuma”. Zwracaliśmy się tak do siebie. Jak doszło to do „władzy”, powstała awantura – w klasie zawiązała się koteria, panuje kumoterstwo i potraktowano to prawie jak groźny spisek, prostując nas politycznie.

I tak doczekaliśmy się 1953 r. Do finalnej promocji przystąpiło 70 podchorążych z wydziału pokładowego i 22 z wydziału technicznego. Wykruszyło się po drodze z różnych przyczyn 22.

Promocja naszego rocznika odbyła się w trzech etapach. Najpierw podzielono pokładowców na dwie grupy – pierwszą promowano w marcu, a drugą we wrześniu, techników ze względu na obronę pracy dyplomowej dopiero w listopadzie. Grupę pierwszą uszczęśliwiono wstrzymaniem świątecznego urlopu w grudniu 1952 r. by nic nie stracili z przewidzianej planem wiedzy.

Podchorążowie kończący OSMW z wyróżnieniem awansowani byli wtedy od razu do stopnia porucznika marynarki w odpowiednim korpusie. W naszym przypadku byli to:

- z wydziału pokładowego: Kazimierz Bossy, Aleksander Kosiński, Jerzy Missima i Stefan Tomiak.
- z wydziału technicznego: Witold Adamowicz, Wincenty Siemieniec i Stanisław Wielebski.

Do stopnia podporucznika marynarki awansowali:

- z wydziału pokładowego: Jan Adamm, Adam Babiarz, Władysław Baran, Henryk Barański, Kazimierz Bąchorek, Waldemar Bednarski, Stanisław Bombrych, Zbigniew Bujarski, Jan Cieśla, Lech Czarnomski, Henryk Czerkies, Józef Drzewaszewski, Stefan Dukała, Waclaw Dwornikowski, Władysław Dzieciatkowski, Mieczysław Filipowicz, Zdzisław Frankowicz, Czesław Frontczak, Janusz Jarzyna, Ryszard Klincewicz, Jerzy Królikowski, Stefan Kucharski, Leszek Kustosik, Henryk Lewandowski, Julian Lipski, January Major, Adam Mazur, Jerzy Mieszczak, Maciej Moryś, Tadeusz Morzycki, Stanisław Nejman, Jerzy Niewęgłowski, Andrzej Nowakowski, Kazimierz Nowy, Zdzisław Ochmański, Władysław Ogórek, Roman Oleksiak, Janusz Ostrowski, Tadeusz Pabiś, Ryszard Pac, Rajmund Pajewski, Włodzimierz Pawłowski, Ryszard Pluta, Mikołaj Prokopiuk, Eugeniusz Przybranowski, Zygmunt Radomski, Edward Rusin, Janusz Rutkowski, Michał Skąpski, Franciszek Skotarczak, Zbigniew Słomczyński, Marian Smoliński, Henryk Sobiesiak, Stanisław Szajna, Wiesław Szyprowski, Zdzisław Śledziowski, Adam Świstak, Kazimierz Walczowski, Henryk Waligóra, Kazimierz Wielebski, Janusz Wójcik, Jerzy Zarówny i Józef Żywczak.
- z wydziału technicznego: Stanisław Belke, Antoni Bryk, Franciszek Cop, Marian Fedorowicz, Tadeusz Gieruszczak, Eugeniusz Hareźlak, Janusz Hummer, Edward Korzonek, Jerzy Krawczyński, Stanisław Lenkiewicz, Roman Marek, Jan Pawełek, Henryk Pękalski, Jan Przybylski, Bronisław Przybyła, Waclaw Rok, Stanisław Tęcza i Franciszek Żarów.

Do stopnia chorążego marynarki awansowali:

- z wydziału pokładowego: Walerian Czajkowki, Tadeusz Kalinowski i Janusz Więcek.
- z wydziału Technicznego: Jan Zagrabski.

Promocja, odebranie kordzika oficerskiego, ostatnia defilada i żegnaj szkoło. Jeszcze tylko uroczysty bankiet z udziałem rodziców, narzeczonych, nielicznych żon, kadry szkoły, zaproszonych gości, w zamkniętym gronie bez radia i prasy – o telewizji jeszcze nikt nie słyszał, ze wspomnianiem niedawnej przeszłości, żal z nieobecności naszego pierwszego



dowódcy por. mar. F. Grabana, który spotkany przypadkowo w Gdyni wspominał przyjaźnie każdego z nas, z domysłami co dalej, kto na okręty i jakie, ostatnie odśpiewanie Żeglarki, i wyjazd na pierwszy i już płatny urlop do rodzinnego „gniazda”.

Dziś po 50 latach wiele z tamtych zdarzeń uciekło w niepamięć, wielu też odeszło na „wieczną wachtę”, czy poszło w „ostatnie zanurzenie”. Jako oficerowie rocznika 1953, byliśmy małą częścią Marynarki Wojennej RP i rozpoczynając w niej służbę na pierwszych stanowiskach żyliśmy jej rytmem, starając się dobrze wykonywać powierzone nam zadania.

Rozpoczęliśmy w przeważającej większości służbę na okrętach, awansując w krótkim czasie na ich dowódców oraz dowódców działów okrętowych. Żyliśmy w okresie intensywnego rozwoju, co aby nadażyć wymagało od nas dalszej nauki, czy to już w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej, Akademii Morskiej w Leningradzie, czy też uczelniach cywilnych np. Politechnice Gdańskiej. Dobrze przygotowała nas do tego OSMW i nie mieliśmy z tym problemu.

Ponieważ już wszyscy jesteśmy od dawna „ucywilizowani”, pragnę przedstawić tych, którym powiodło się najlepiej, zajmując pod koniec służby stanowiska:

- kontradmirał Kazimierz Bossy - jedyny który został admirałem z naszego rocznika – szef Sztabu MW później, komendant Akademii Marynarki Wojennej;
- kmdr mgr inż. Jan Przybylski – szef służby Techniczno-Okrętowej, później z-ca dowódcy MW ds. technicznych;
- kmdr mgr inż. Stanisław Wielebski – szef Budowy Okrętów i Postępu Technicznego, później dyr. Centrum Techniki Morskiej;
- kmdr mgr inż. Witold Adamowicz – dyr. Zakładów Remontowych MW;
- kmdr dr inż. Wincenty Siemieniec – pracownik naukowy Akademii Marynarki Wojennej i Centrum Techniki Morskiej.

Profesorami Akademii Marynarki Wojennej zostali komandorzy: Jan Cieśla, Zdzisław Frankowicz i Aleksander Kosiński.

W dyplomacji na placówkach zagranicznych pracowali komandorzy: Adam Babiarz, który później zmienił imię i nazwisko na – Zdzisław Bagiński, Aleksander Kosiński, Ryszard Pluta, Jerzy Missima, Mikołaj Prokopiuk i Henryk Waligóra.

Wielu też, jako oficerowie pełniło wysokie stanowiska w organach centralnych MON, MW i resortach cywilnych. Ci najbardziej zakochani w morzu, po odejściu do cywila pływali na statkach, tak polskich jak i zagranicznych, jako kapitanowie, czy starsi mechanicy. Przyczyny odejścia do cywila były różne, czasami wprost fantastyczne i niepowtarzalne, jak

np. por. mar. Franciszka Copa. Niedługo po ukończeniu szkoły został on skierowany do Akademii Morskiej w Leningradzie. Dokonał tam wprost niezwykłego wyczynu, „dosiadając”, obok cara Piotra I, jego rumaka. Jako wyczyn, jest to oceniane tam bardzo wysoko, a jednocześnie jako naruszenie „świętości” i to przez Polaka, wysoce naganne. I tak, w krótkim czasie kol. Franciszek, zwany przez nas entuzjastą, znalazł się w marynarce handlowej.

Na organizowanych zlotach koleżeńskich spotykaliśmy się trzykrotnie i to w czasie, gdy większość z nas była jeszcze w służbie czynnej.

Najwspanialsze i do dziś wspominane, to pierwsze spotkanie w 1957 r. w Helu, specjalnie dla przypomnienia dawnych lat, na „końcu świata”, jak to miejsce określano. Ale oddajmy głos autorowi książki „Do góry kilem”.

Kilkanaście ośmioosobowych stołów, a na nich...Doprawdy, jakich szczytów sięgać może chęć lechtania podniebienia, a dokąd prowadzić pokusa kulinarna? Lśni kryształ i finezja nakryć na tle bieli obrusów. U kogoż to tak wytworne przyjęcie? No, bez przesady, lecz smak węgorza z renomowanych helskich wędzarni i koneserom może się przyśnić. Gdzie taką rybę uświadczysz? Nie licząc pozostałych „prostych potraw”, jak skromnie zapewnia jeden z jubilatów, czyniąc honory domu.

\* \* \*

Byliśmy zadowoleni ze służby w Marynarce Wojennej. Cieszyliśmy się z jej osiągnięć i własnego w tym udziału. Oddaliśmy jej swoje najlepsze lata. Dziś jesteśmy emerytami, wielu z nas, wykładowców i kolegów, odeszło na zawsze.

Rocznik 1953 – spotkajmy się po 50-ciu latach, by przypomnieć sobie naszą młodość, uczcić pamięć nieobecnych już wśród nas, podzielić się radościami i smutkami życia, a także przypomnieć o naszym istnieniu.

## **MAŁA FLOTA BEZ MITÓW**

### **„Nowe” spojrzenie na dzieje PMW**

Środowisko marynarki wojennej z zadowoleniem przyjmuje każdą nową publikację poświęconą dziejom ojczystej floty. Nie inaczej jest i tym razem, gdy na rynku księgarskim pojawiła się dwuczęściowa praca M. Borowiaka pod wymownym tytułem „Mała flota bez mitów”. Obszerne, liczące ponad dziewięćset stron opracowanie jest „nowym” spojrzeniem na historię PMW. Jego tytuł jest na tyle prowokujący, że nie pozwala przejść obojętnie żadnemu miłośnikowi dziejów oręża polskiego na morzu. Sugeruje wprost, że dotychczasowe wysiłki historyków mitologizowały naszą wiedzę o morskich siłach zbrojnych. Gdy sięgałem po ową nowość sądziłem, że być może podtekst zawarty w tytule jest celowym zabiegiem autorskim, ot taki sobie chwyt reklamowy obliczony na wywołanie emocji, chciało by się powiedzieć pozytywnych, mających poprowadzić czytelnika w nieznanym mu świat dziejów Polskiej Marynarki Wojennej.

Domysły tego rodzaju szybko jednak rozwiewa autor, który nie dając szans dotychczasowej historiografii zarzuca jej brak obiektywizmu oraz skrywanie i przemilczanie spraw wstydlivych. Idąc dalej, z naciskiem podkreśla, że: dla wnikliwego rozpatrzenia niektórych wydarzeń bezwzględnie należy rozdrapywać rany nie przynoszące chwały białoczerwonej banderze. Przyznać należy, że są to mocne słowa, zwłaszcza w sytuacji, gdy powszechną jest wiedza, że w latach drugiej wojny światowej pokłady okrętów były jedynym skrawkiem wolnej Rzeczypospolitej i dlatego tam schroniła ona swoją niepodległość. Jeśli już autor wytoczył działa tak wielkiego kalibru, to czytelnik ma prawo zapytać, jakież to hańbiące banderę występkę skrywa historia, o których narrator śpieszy nam donieść. Spirale oczekiwań nakręca jeszcze A. Piechowiak, który wtórując autorowi, w przedmowie do drugiej części napisał: ...uporczywe rozpowszechnianie kłamstw historycznych, takich chociażby jak to, że Józef Piłsudski wygrał bitwę warszawską jest nieuczciwe i zgoła szkodliwe.<sup>74</sup> Trudno nie zgodzić się z powyższą tezą, o ile by została ona odpowiednio uargumentowana, ale osobiście nie dostrzegam żadnego związku pomiędzy tak buńczuczными zapowiedziami a faktyczną zawartością publikacji. Zachęcam gorąco do jej lektury, bo w przeciwnym razie moje uwagi mogą się wydawać mało zrozumiałe lub zgoła bezzasadne.

---

<sup>74</sup> M. Borowiak, *Mała flota bez mitów*, cz. 2, Gdańsk 2001, s. 13

Uważam, że opracowanie M. Borowiaka, w zestawieniu z innymi, pokazuje w jak różnorodny sposób można sięgać po fakty historyczne, zestawiać je i opatrywać stosownym komentarzem. Mniemam, że autor wie, iż błędną przesłanką jest twierdzenie, że ten kto opowiada bardziej plastycznie, bardziej obrazowo i szczegółowo, jest sprawozdawcą dokładniejszym, a tym samym wiarygodniejszym. Niemiecka badaczka dziejów, autorka przynajmniej dwóch bestsellerów, Uta Ranke Heinemann, w jednej ze swoich książek napisała: ...fantazja bowiem wypełnia i zszywa w całość luki w wiedzy i to nie za pomocą grubego ściegu, lecz z troskliwością artystycznej wyszywaczki. Dlatego bywa częstokroć, że świadkowie po dwudziestu latach wiedzą więcej, niż bezpośrednio po zdarzeniu.<sup>75</sup> Ta przypadłość daje o sobie znać w omawianej pracy, zwłaszcza w tych jej fragmentach, gdzie autor przywołuje wspomnienia szeregowych marynarzy, którzy dziwnym trafem znali się na dowodzeniu i zachowaniu żywotności okrętu lepiej niżli ich przełożeni.

Natłok różnego rodzaju faktów powoduje, że nie sposób odnieść się do wszystkich, tym bardziej, że zastosowana przez autora metoda przeniesienia wcześniej napisanych artykułów na łamy książki zaowocowała wieloma powtórzeniami, zupełnie niepotrzebnie zwiększającymi jej objętość. Uważam, że o ile sensacyjne zabarwienie omawianej problematyki miało swoje uzasadnienie dla potrzeb prasy (stąd chociażby tytuły poszczególnych rozdziałów), to w pracy, mającej poważniejsze ambicje, zupełnie ono nie przystoi. Gdyby autor nie stroił się tak szybko w garnitur „naprawiacza historii” i nie podnosił spraw drugo – lub nawet trzeciorzędnych do rangi zagadnień strategicznych, to wówczas mielibyśmy do czynienia z publikacją w miarę interesującą i wzbogacającą naszą wiedzę o wewnętrznym życiu floty.

W rzeczywistości czytelnik jest bezustannie rzucany, raz to w wir wielkiej polityki, innym razem w zagadnienia operacyjno-taktyczne, kiedy indziej znowu w sprawy nie mające żadnego związku z marynarką wojenną, aż wreszcie w problematykę najbardziej bulwersującą, dotyczącą ludzkich postaw. Nie dziwię się, że komentarz do tej ostatniej wzbudził szereg kontrowersji, chociażby w środowisku związanym z „Naszymi Sygnałami”, wszak tamto pokolenie wychowano w przekonaniu, że „brudy” pierze się w domowym zaciszu. Z zaprezentowanego czytelnikowi opisu wyłania się nie najciekawszy portret ówczesnej kadry, nie wyłączając jej kierownictwa. Jawi się ona jako środowisko wewnętrznie skłócone, niezdolne do samodzielnego rozwiązywania problemów, w którym nawet prymusa cechuje „wątpliwa moralność”<sup>76</sup>. To zarzut dużego kalibru, pod którym nie podpisuję się. Ale

---

<sup>75</sup> M. Borowiak, *Mała flota...*, cz. 2, oprac. cyt. s. 363.

<sup>76</sup> J. W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 r.*, cz. 1, W przededniu wojny, Gdańsk 2000, s. 7

skoro tak ochoczo przystępujemy do rozdrapywania ran, to raczej trudno oczekiwać abyśmy mieli się radować z faktu, że komuś się powiodło. Uważam, że przykład kontradm. Józefa Bartosika powinien być dla wielu krzepiący, bowiem pokazuje człowieka, który potrafił wyrwać się z emigracyjnego polskiego tygla i zrobić właściwy użytek ze swoich kwalifikacji. Na ile w „zrobieniu” kariery pomogły mu koneksje rodzinne nie powinno być tematem publicznej debaty.

Niewątpliwie sprawy, które autor wydobył na światło dzienne i co należy podkreślić solidnie uzasadnił dokumentami archiwalnymi, należą do historii PMW ale wbrew intencjom nie zmieniają zasadniczo optyki widzenia dokonań polskiej floty. Kolizje na morzu nie były przecież polską specjalnością, tak samo jak trudne do wyjaśnienia okoliczności zatonięć niektórych okrętów. Hipotezy i przypuszczenia nie postawią brakującej kropki, tak samo jak B. Romanowski nie dopisze kolejnego rozdziału do swoich wspomnień, aby do końca rozwiązać wątpliwości autora. Skoro, zdaniem autora „blef Romanowskiego” jest tak wielką skazą na honorze PMW, to być może oficer ten nie jest godzien być patronem jednej z flotylli okrętów. Co prawda taki wniosek nie został przez autora sformułowany, ale w imię odkłamywania historii wydaje się on logicznym następstwem tego co zostało powiedziane.

Z racji moich osobistych zainteresowań, ze szczególną uwagą analizowałem przemyślenia autora dotyczące działań operacyjnych floty polskiej na Bałtyku we wrześniu 1939 r. W komentarzu dotyczącym operacji „Peking” autor powtórzył znane od dawna argumenty gloryfikujące dalekowzroczność ówczesnego kierownictwa PMW i bezkrytycznie przypisał mu zasługi w dziele ocalenia części floty, rzekomo tej najbardziej wartościowej. Uczyniłem to zastrzeżenie gdyż dowodzi ono, że na długo przed rozpoczęciem wojny kierownictwo PMW dokonało jej podziału na lepszą i gorszą. Jeśli kontradm. Świrskiemu przypiszemy zasługi otwierające „wielkie dni małej floty”, to kogo obciążymy odpowiedzialnością za to, co stało się na polskim wybrzeżu w pierwszych dniach września. Nawet najbardziej zasadne racje polityczne i strategiczne nie powinny przysłaniać faktu, że decydując się na operację „Peking” wbito przysłowiowy klin w środowisko marynarskie, dzieląc je na tych, którym dano szansę i tych, których jej pozbawiono. A przecież musimy pamiętać, że budowało ono swoją tożsamość zaledwie dwadzieścia lat. Owe decyzje miały dalekosiężne konsekwencje, tak w latach wojny jak i długo jeszcze po jej zakończeniu. Śmiem twierdzić, że trwają one aż po chwilę obecną. W 1998r. miałem okazję do licznych spotkań z uczestnikami drugiego światowego zjazdu marynarzy i widziałem wyraźnie, jak trwały ślad w psychice tego pokolenia pozostawiła wojna. Nawet upływ czasu nie był w stanie usunąć skumulowanego i skrywanego gdzieś głęboko żalu. Dotyczy to głównie tych,

k którzy zaznali goryczy klęski i przeszli gehennę obozów jenieckich. Nierównomierne dzielenie zasług w okresie powojennym, jeszcze bardziej unaocznilo fakt, że obrońców Helu, wbrew ich woli, użyto dla celów „polityczno-prestiżowych” jak trafnie ujął to zagadnienie w swojej pracy J. W. Dyskant<sup>77</sup> Zresztą, dużo wcześniej ten problem podjął A. Rzepniewski, obnażając w sposób aż nadto wymowny zaniedbania w sferze przygotowań obronnych, które doprowadziły do tego, że Wybrzeże zostało rozbrojone zanim zaczęło się bronić<sup>78</sup>. Po wielu latach, ówczesny dowódca Rejonu Umocnionego Hel kmdr W. Steyer napisał: ...jeszcze 31 sierpnia pracownicy Kiermawoj /skrót od KMW-A.D/ wypowiadali się z uznaniem o wysłaniu najlepszych okrętów do Anglii. Za parę miesięcy wrócą do nas z flotą brytyjską. Wróciła mała część, po prawie 10 latach – bez floty brytyjskiej.<sup>79</sup>

Zupełnie osobny temat to służba polskich okrętów u boku Royal Nawy. Praktyka dowiodła, że Anglicy nie tylko nie chcieli umierać za Gdańsk, ale nie zamierzali również kierować swojej floty na Bałtyk, gdyż nie tu były ulokowane ich imperialne interesy. Można powiedzieć, że to był dopiero bluff, niewątpliwie zasługujący na poważne potraktowanie. Potwierdził on znaną, starą prawdę, że w polityce, mimo składanych deklaracji nie ma miejsca na honor i moralność.

Odesłanie niszczycieli do Anglii nie rozwiązało, a raczej jeszcze bardziej skomplikowało sytuację walczących na Wybrzeżu. Jego obrońcy ufni w sojuszniczą pomoc podjęli walkę, która z militarnego punktu widzenia musiała zakończyć się aktem kapitulacji. Tego faktu jakby nie chciał przyjąć do wiadomości autor i próbuje doszukiwać się przyczyn klęski po stronie niektórych dowódców. W pierwszej kolejności wskazuje na osobę komandora Aleksandra Mohuczego, zarzucając mu głupotę, a nawet sabotaż<sup>80</sup>. Sprawa jest na tyle poważna, że nie można jej pozostawić bez komentarza. Jestem w posiadaniu kserokopii sprawozdania z działalności okrętów podwodnych autorstwa A. Mohuczego, które rzuca inne światło na sprawy bulwersujące autora<sup>81</sup>. Sprawa rzekomego rozbrojenia okrętów nie wynikała z decyzji dowódcy dywizjonu, ale z ich możliwości technicznych. W sprawozdaniu A. Mohuczy napisał: Pierwotnie plan mobilizacyjny przewidywał uzupełnienie min do pełnego zapasu 40 sztuk. Jednak przy dłuższym czasokresie przetrzymywania min na torach w przedziale minowym, a tym bardziej przy załadowaniu minami aparatów minowych nie dałoby się utrzymać instalacji minowej w należyтым stanie. Istniała konieczność przesuwania

---

<sup>77</sup> A. Rzepniewski, Obrona Wybrzeża w 1939 r., Warszawa 1953.

<sup>78</sup> W. Steyer, Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej 1919-1939, 1960 nr 3, s. 283

<sup>79</sup> M. Borowiak, Mała flota..., cz. 2, oprac. cyt., s. 33-49.

<sup>80</sup> Al. Mohuczy, Sprawozdanie z działalności Dywizjonu Okrętów Podwodnych, sygn. I/2/12

<sup>81</sup> Tamże, s. 84

min dla sprawnej działalności całej instalacji oraz istniała obawa, że przy dłuższym obciążeniu toru całym ładunkiem min i przy wibracjach spowodowanych ruchem diesli i mechanizmów tory mogłyby ulec trwałym deformacjom. Wobec powyższego Kierownictwo Marynarki Wojennej zdecydowało pozostawić ilość 20 min na okręcie, z możliwością uzupełnienia do 40 sztuk bezpośrednio przed zadaniem postawienia min, ze składów na Helu<sup>82</sup>.

W powyższym wyjaśnieniu kmdr. A. Mohuczy poruszył problem o kapitalnym znaczeniu, a dotyczy on bazy. Doprawdy, trudno jest wyobrazić sobie okręt, który wychodzi z portu na wykonanie zadania bojowego, a na jego pokładzie piętrzy się stos części zamiennych. Tak widzi to autor, czyniąc zarzut Mohuczemu, że polecił usunąć z okrętów wszystko co nie służyło bezpośrednio celom walki. Były to decyzje jak najbardziej słuszne i zgodne z taktyką działania okrętów podwodnych. Aby była ona skuteczna, okręty muszą mieć wsparcie płynące z bazy. A ta, nie ulega to najmniejszej wątpliwości, była najsłabszym ogniwem systemu obronnego we wrześniu 1939 r. Praktycznie już pierwszego dnia lotnictwo i siły nawodne przeciwnika odcięły okrętom podwodnym dostęp do bazy. Bez niego możliwości skutecznego działania były ograniczone lub wręcz niemożliwe. Okręty zamiast podjąć walkę (nawet wbrew konwencji londyńskiej, jak czynili to Niemcy), zmuszone były do maksymalnego wysiłku w celu zachowania swojej żywotności. Gdyby baza główna PMW miała odpowiednio przygotowaną osłonę artyleryjską i lotniczą, zgodnie z koncepcjami wysuwanymi w latach 30. przez oficerów dyplomowanych PMW, wówczas flota miałaby szansę na przynajmniej częściowe zneutralizowanie i związanie walką sił niemieckich.

Wspomniany już kmdr Mohuczy, w rozmowach z szefem sztabu Dowództwa Floty wysuwał koncepcję wybudowania w jednym z wąwozów Kępy Oksywskiej schronu dla okrętów podwodnych. Miał on zapewniać bezpieczne schronienie okrętom wymagającym remontu, a pozbawionym możliwości zanurzania się. Odpowiedź, którą otrzymał, że: „...była by to zbyt kosztowna historia... wpisuje się w scenariusz „polityczno-prestiżowego” charakteru obrony Wybrzeża<sup>83</sup> W tej sytuacji zarzucanie Mohuczemu, bądź kierowanemu przez niego sztabowi niekompetencji, a tym bardziej sabotażu, nie znajduje żadnego uzasadnienia. Już sam fakt, że okręty podwodne jako jedyne przetrwały w komplecie kampanię wrześniową, nakazuje zachowanie ostrożności w ferowaniu tego typu opinii. Jeśli nawet, jak chcą tego niektórzy historycy, owe sukcesy przypiszemy indywidualnym cechom

---

<sup>82</sup>. Tamże, s. 84

<sup>83</sup> Tamże, s. 68

charakteru poszczególnych dowódców, to i tak pozostanie niezaprzeczalnym faktem, że doskonalili oni swoje morskie kwalifikacje pod okiem komandora Mohuczego.

W wielu innych miejscach swojego opracowania autor postawił równie polemiczne tezy. Myślę, że to dobrze, bo skłaniają one do refleksji, zmuszają do sięgania po materiały archiwalne, a przez to poszerzają perspektywę patrzenia na historię PMW. Lektura tej publikacji dała mi wiele do myślenia, zwłaszcza pod kątem odczytywania naszego zbiorowego charakteru. Jesteśmy jakąś szczególną nacją, która czerpie trudną do zrozumienia satysfakcję z „rozdrapywania” ran. Mam nadzieję, że miłośnicy marynistyki, zamiast pójść tą drogą, z jeszcze większym zapalem będą poszukiwali tego co łączy.

Na bazie tej lektury, w sposób niejako samoistny nasuwa się pytanie, czy intencje autora wyrażone we wstępie zostały zrealizowane? Mam co do tego poważne wątpliwości. Komentarz do wielu zdarzeń jako żywo przypomina sytuacje, w których na przykładzie jednego nietrzeźwego żołnierza wnioskowano, że cała armia pije. Absolutnie nie usprawiedliwiam czynów nagannych, ale przyjmuję do wiadomości, że ludzie są różni, a ekstremalne sytuacje, w których przychodzi im wykonywać zadania, często grożące utratą życia, wyzwają emocje, a w ślad za nimi zachowania i postawy nie zawsze szlachetne. Nie jest na pewno prawdziwy nadmiernie wyidealizowany obraz środowiska marynarskiego, zarówno tego z okresu wojny jak i współczesnego, ale nie można go też wypaczać poprzez uogólnianie zdarzeń jednostkowych. Mam głęboką nadzieję, że z wraz z upływem czasu przeminie moda na odnajdywanie w historii sensacji, nierzadko dla celów komercyjnych, a wraz z nią odejdą ci, którzy uważają, że rozdrapywanie ran przyspiesza ich gojenie.