

9



PRZEGLĄD MORSKI



"PRZEGLĄD MORSKI"
WRZESIEŃ 2003

„PRZEGLĄD MORSKI”, 2003 NR 9

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA	
Art. Nr 1.	3
Senat Rzeczypospolitej Polskiej Komisja Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego Uchwała Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego w sprawie 85. rocznicy utworzenia Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej	
POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA	
Art. Nr 2.	5
Dowódca Marynarki Wojennej Admirał floty Ryszard ŁUKASIK Urodziny – Marynarka Wojenna RP. Wczoraj, dziś, jutro	
TAKTYKA SIŁ MORSKICH	
Art. Nr 3.	14
Kmdr dr Bogusław BĄK Kpt. mar. mgr inż. Witold KUSTRA Działania minowe i przeciwminowe w nowej taktyce Marynarki Wojennej	
LOGISTYKA	
Art. Nr 4.	20
Kmdr dr hab. Krzysztof FICOŃ-prof. nadzw. AMW LOGISTYKA WIELONARODOWYCH SIŁ MORSKICH NATO System kierowania zabezpieczeniem logistycznym	
TECHNIKA I UZBROJENIE	
Art. Nr 5.	32
Kmdr por. mgr inż. Wiktor BARTŁOMIEJCZYK Kmdr ppor. Mirosław CHMIELIŃSKI Kpt. mgr inż. Artur CYWIŃSKI Przykłady nowoczesnych konstrukcji okrętowych zestawów artyleryjskich	
SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW	
Art. Nr 6.	45
Kmdr ppor. mgr inż. Maciej NAŁĘCZ Hiszpańskie fregaty „F-100”	
HISTORIA MORSKA	
Art. Nr 7.	54
Kmdr por. dr Grzegorz GORYŃSKI Samodzielną Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza (2)	
MARYNARKA WOJENNA PO 1945 ROKU	
Art. Nr 8.	68
Kmdr por. dr hab. Jerzy BĘDŹMIROWSKI – prof. nadzw. AMW Polityka kadrowa w Marynarce Wojennej w II połowie lat 50. (2)	
RECENZJE I OMÓWIENIA	
Art. Nr 9.	81
Kmdr por. rez. mgr Walter PATER Bitwa pod Trafalgarem	
BIOGRAFIE	
Art. Nr 10.	88
Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI Kazimierz Leski	

Warszawa., dnia 10 czerwca 2003 r.

SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Komisja Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego

Uchwała Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego w sprawie 85. rocznicy utworzenia Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej

28 listopada 1918 roku dekretem Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego utworzona została Polska Marynarka Wojenna. Oznaczało to powołanie jej z niebytu. Od pierwszych dni odrodzonej Rzeczypospolitej morski rodzaj sił zbrojnych przechodził ogromne przeobrażenia. Pierwsi marynarze rozpoczynali swoją służbę z dala od morza – w Warszawie., Modlinie, Toruniu. Dzięki ich wytrwałości, cierpliwości, wierności morzu i jego tradycjom, idea Polski Morskiej została szybko upowszechniona od Pucka po Lwów. Entuzjazm naszych Rodaków oraz ich spontaniczny wysiłek finansowy sprawiły, że 1 września 1939 roku mieliśmy niewielką, ale własną flotę i załóżki lotnictwa morskiego. W efekcie tych działań Marynarka Wojenna uzyskała status czynnika utrwalającego obecność Rzeczypospolitej na Morzu Bałtyckim oraz akwenach świata.

W dziejach Marynarki Wojennej RP druga wojna światowa to okres, który jest najlepiej znany i otaczany szczególną pamięcią współczesnych. Polskie okręty, uczestniczyły w ważniejszych operacjach morskich aliantów. Bohaterstwo polskiego marynarza w II wojnie światowej to najpiękniejsza karta oręża morskiego, to powód do narodowej dumy, to także świadomość ofiar – połączona, niestety, dla większości z goryczą nowej rzeczywistości, zmuszającą do wyboru losu emigranta.

Powojenny okres istnienia Marynarki Wojennej oznacza czas dynamicznych, ale trudnych przemian. Szczególnie bolesne dla załogi Marynarki Wojennej okazały się lata represji stalinowskich, których żniwo odczuwane było przez wiele lat. Jednocześnie Marynarka Wojenna rozwijała swój potencjał – flotę, lotnictwo, jednostki brzegowe i zaplecze materiałowo-techniczne oraz dorobek intelektualny. Marynarze pielęgnowali pieczołowicie swe tradycje i utrzymywali kontakty z flotami państw morskich, prezentując godnie nasz kraj i gromadząc doświadczenia we wszystkich formach dostępnej współpracy z obcymi banderami. Toteż już wkrótce po wstąpieniu do Sojuszu Północnoatlantyckiego mogli z powodzeniem przeprowadzić wspólne z niemieckimi marynarzami manewry, ściśle według natowskich procedur.

Z okazji Jubileuszu Komisja Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego składa wszystkim Marynarzom i Pracownikom Marynarki Wojennej serdeczne podziękowanie za

wytrwałą, czujną i ofiarną wachtę. Wzywamy również do chwili głębokiej refleksji nad przeszłością i przetwarzania jubileuszowych przemyśleń na nową energię do skutecznego podejmowania stojących przed marynarzami zadań i wyzwań XXI wieku.

Zwracamy się jednocześnie do środowisk cywilnych i entuzjastów morza, którym na sercu leży umacnianie bezpieczeństwa Rzeczypospolitej i pomyślność Polski Morskiej, aby czynnie wsparły i przyłączyły się do celebrowania twego ważnego dla wszystkich Polaków Jubileuszu.

Przewodniczący Komisji Obrony Narodowej
i Bezpieczeństwa Publicznego

Senator Wiesław Pietrzak

**URODZINY – MARYNARKA WOJENNA RP
WCZORAJ, DZIŚ, JUTRO**

Panie Marszałku, Panie i Panowie Senatorowie!

28 listopada 2002 roku Marynarka Wojenna RP wkroczyła w jubileuszowy 85. rok swego istnienia. Smutny fakt dziejowego odpychania Polski od morza długo ważył na losach państwa i sprawił, że w ponadtysiącletniej historii naszego kraju, morskie akcenty układają się w skromny ciąg kilkunastu oderwanych od siebie i rozłożonych w dziejach epizodów. Nie wykreowały one w narodzie cech społeczeństwa morskiego. Wychowanie ludzi otwartych na morze to proces długi, wymagający szczególnej uwagi elit politycznych. Sens tego wychowania to nie tylko kształtowanie stosunku do Marynarki Wojennej i marynarzy, ale przede wszystkim zrozumienie celów budowy i zadań Marynarki Wojennej i floty handlowej oraz uświadomienie potrzeby istnienia polskiej bandery. Tylko w takim wypadku wszelkie zmiany, zarówno w kadrach, jak i w kręgach decydenckich, nie będą powodowały trudności w jej rozwoju. Ilustracją może być czas, który był potrzebny na formowanie społeczeństw morskich:

- USA ok. 70 lat (od połowy XIX do początku XX wieku);
- JAPONIA ok. 50 lat (druga połowa XIX wieku do pierwszej dekady XX wieku);
- NIEMCY ok. 40 lat (druga połowa XIX wieku do pierwszej dekady XX wieku).

Celowo nie wspominam o państwach, które swoje floty utworzyły wcześniej, do XVIII wieku, a były to m.in.: ANGLIA, FRANCJA, HISZPANIA, HOLANDIA, PORTUGALIA.

Godne odnotowania są natomiast procesy świadomościowe w budowie floty rosyjskiej. Marynarka Wojenna i jej flota w swoim kształcie to najbardziej złożony środek walki, wymagający wieloletniego przygotowania. Buduje się ją w aspekcie strategicznych celów politycznych, a nie tylko potrzeb taktycznych (np. seria okrętów t. korwety – od przyjęcia koncepcji do jej realizacji potrzeba 10-15 lat).

Bezspornie momentem przełomowym w morskiej historii Polski było odzyskanie niepodległości w 1918 roku, a zarazem 79-kilometrowego dostępu do morza. 28 listopada minie 85 lat od czasu, gdy Naczelnik Państwa Józef Piłsudski powołał do życia Polską Marynarkę Wojenną. Rodzaj sił zbrojnych przeznaczony do obrony morskich obszarów państwa, ochrony żeglugi i interesów gospodarczych na Bałtyku oraz obrony wybrzeża we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych, tworzony był od podstaw. Proces ten był

niezwykle trudny i złożony wobec faktu, że w przeszłości Polska nie posiadała bezpośredniego dostępu do morza. Pierwsi marynarze rozpoczynali swoją służbę z dala od morza – w Warszawie, Modlinie, Toruniu. Dzięki ich wytrwałości, cierpliwości, wierności morzu i jego tradycjom, idea Polski Morskiej została szybko upowszechniona od Pucka po Lwów.

Entuzjazm naszych Rodaków oraz ich spontaniczny wysiłek finansowy sprawiły, że 1 września 1939 roku mieliśmy niewielką, choć nowoczesną, własną flotę i załóżki lotnictwa morskiego. Warto podkreślić, że proces tworzenia Marynarki Wojennej jako rodzaju sił zbrojnych, a także wychowania pokolenia marynarzy, wymaga 20-25 lat (marynarka wojenna Niemiec – 1896-1916, marynarka wojenna USA – 1919-1944).

Pomimo przygniatającej przewagi Niemców na morzu, lądzie i w powietrzu, Polska Marynarka Wojenna broniła się w rejonie Gdyni i Półwyspu Helskiego do 2 października 1939 roku. Marynarze walczyli również na Polesiu i w rejonie dolnej Wisły. Byli członkami ruchu oporu, brali udział w działalności wywiadowczej. Marynarka Wojenna RP spełniła swą bojową misję z honorem i dumą, walcząc bohatersko i z powodzeniem na wszystkich morskich polach bitew u boku aliantów, do końca jednak zachowując wierność biało-czerwonej banderze. Marynarze nieprzerwanie prowadzili walkę od pierwszego do ostatniego dnia wojny, a pokłady naszych okrętów były jedynym niepodległym terytorium naszego kraju.

Powojenny okres istnienia Marynarki Wojennej oznacza czas dynamicznych, ale trudnych przemian. Szczególnie bolesne dla załogi Marynarki Wojennej okazały się represje lat 40. i 50., których żniwo dotkliwie odczuwane było przez wiele pokoleń. Równocześnie Marynarka Wojenna rozwijała swój potencjał – flotę, lotnictwo, jednostki brzegowe i zaplecze materiałowo-techniczne oraz dorobek intelektualny. Marynarze pielęgnowali pieczołowicie swe tradycje i utrzymywali kontakty z flotami innych państw morskich, godnie prezentując nasz kraj i gromadząc doświadczenia we wszystkich formach dostępnej współpracy z obcymi banderami. Toteż już następnego dnia po wstąpieniu do Sojuszu Północnoatlantyckiego mogli z powodzeniem przeprowadzić wspólnie z niemieckimi marynarzami manewry, ściśle według natowskich procedur.

Konsekwencją specyfiki polskich obszarów morskich oraz międzynarodowego statusu prawnego flot wojennych, jest zobligowanie MW RP do realizacji szeregu zadań podzielonych umownie na zadania operacyjne obejmujące okres sytuacji kryzysowych i działalności codziennej.

Głównymi zadaniami operacyjnymi w sytuacjach kryzysowych są:

- odparcie uderzeń przeciwnika z kierunku morskiego;
- zwalczanie sił przeciwnika w strefie obrony MW RP we współdziałaniu z siłami powietrznymi;
- utrzymanie panowania na morzu w przybrzeżnej strefie obrony;
- udział w obronie przeciwdesantowej wybrzeża morskiego we współdziałaniu z wojskami lądowymi i siłami powietrznymi.

Głównymi zadaniami operacyjnymi MW w czasie działalności codziennej są:

- zapewnienie wczesnego wykrycia symptomów zagrożenia bezpieczeństwa państwa od strony morza;
- przygotowanie sił do realizacji zadań w czasie sytuacji kryzysowych;
- utrzymanie wysokiej gotowości bojowej i mobilizacyjnej do realizacji zadań osłony operacyjnej morskiej granicy państwa i polskich obszarów morskich;
- utrzymanie gotowości do udziału w misjach pokojowych organizacji międzynarodowych oraz uczestniczenia w programie „Partnerstwo dla Pokoju” i współpracy bilateralnej z siłami morskimi innych państw;
- wsparcie Straży Granicznej w ochronie morskiej granicy państwowej i polskiej strefy ekonomicznej;
- udział w ratowaniu życia w polskiej strefie ratownictwa SAR;
- zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi morskiej na polskich obszarach morskich;
- udział w ochronie ekologicznej polskich obszarów morskich;
- realizacja zadań polskiej morskiej racji stanu.

Czas pokoju to czas prewencji – czyli zapobiegania konfliktom i kryzysom, a także kreowania bezpieczeństwa na świecie. Podstawą wiarygodności odstraszenia militarnego musi być posiadanie gotowego do użycia potencjału wojskowego. Wiąże się to z koniecznością dostępu do coraz nowszych technologii oraz ze wzrostem znaczenia międzynarodowej współpracy sił morskich. Musimy mieć nieustannie na uwadze fakt, iż 80% ludności świata zaludnia 500-kilometrową strefę przybrzeżną na wszystkich kontynentach, jej obrona staje się więc nadrzędnym zadaniem marynarek wojennych. Nową doktryną jest założenie likwidacji konfliktów jak najdalej od granic własnego kraju. Skutki dzisiejszego działania dadzą o sobie znać w przyszłości. To, co robimy teraz, generuje nasze zadania na jutro – jutro pokoju lub jutro kryzysu.

Chcemy zachować ciągłość chlubnych tradycji Marynarki Wojennej, ale preferujemy ich wariant pokojowy. Powinniśmy przewidywać uczestnictwo naszych sił zawsze tam, gdzie

zaczyna się dziać coś niedobrego po to, aby w porę zapobiec rozprzestrzenianiu się konfliktów. Nie możemy więc pozostawać obojętni na jakiegokolwiek przejawy łamania praw człowieka, na akty terrorystyczne, czy przemoc.

Pamiętać musimy o prapoczątkach każdego konfliktu. Przymykając oczy na konflikty małe, godzimy się na to, by dojrzały one do rozmiarów, które mogą nas kiedyś przerosnąć. Dlatego tak niezwykle ważne jest odpowiednie szkolenie naszych jednostek i wyposażanie ich w najnowszy technologicznie sprzęt, bowiem jest to sposób na zapewnienie im stuprocentowej mobilności i skuteczności.

Wydarzenia społeczno-polityczne minionego stulecia, a w szczególności ostatnich lat, wskazują na bezdyskusyjny wzrost znaczenia sił morskich w kształtowaniu biegu wydarzeń politycznych. Wprawdzie zmniejszyło się zagrożenie strategicznym konfliktem wojskowym, lecz świat stanął w obliczu nowego, poważnego niebezpieczeństwa, jakim jest terroryzm oraz systematycznie pojawiające się w różnych regionach napięcia lokalne. Sytuacja ta wywołuje potrzebę przeciwdziałania rozprzestrzenianiu się ognisk zapalnych na kraje ościenne. Przyjmując za podstawę doświadczenia tychże konfliktów lokalnych w ostatnim dziesięcioleciu oraz nasilające się, coraz groźniejsze w skutkach działania terrorystyczne, można stwierdzić, że nadal stoimy w obliczu niepewnej przyszłości i niestabilnej sytuacji, zarówno w Europie, jak też na świecie.

W obecnym stanie bezpieczeństwa europejskiego, dla Sojuszu Północnoatlantyckiego wyzwaniem są napięcia i kryzysy powstające na jego obrzeżach. Wobec nieprzewidywalności kierunków i czasu pojawiania się zagrożeń, szczególnie działań o charakterze terrorystycznym, czynione są wysiłki mające na celu zwiększenie zainteresowania poszczególnych państw członkowskich wczesnym wykrywaniem symptomów zjawisk niebezpiecznych w ich otoczeniu, sygnalizowania o nich Sojuszowi i selektywnego reagowania. Przyjmuje się przy tym, że siły morskie stanowią ważny czynnik uniwersalności w całym spektrum działań, zapewniając jednocześnie dogodną płaszczyznę do demonstracji woli Sojuszu oraz zdolność do natychmiastowego podjęcia działań restrykcyjnych wobec naruszydiciela porządku międzynarodowego. Wysoka mobilność i duża autonomiczność tych sił pozwalają na szybkie przenoszenie dużego potencjału bojowego do odległych rejonów oraz likwidację zagrożeń u źródeł.

Skuteczność sił morskich uwarunkowana jest politycznymi i gospodarczymi priorytetami państw członkowskich oraz determinacją do podejmowania działań zapobiegawczych, które za cel przyjmują utrzymanie kryzysów pod kontrolą. Obowiązuje zasada, że najlepszym sposobem ochrony integralności obszaru objętego traktatem, jest przeciwdziałanie konfliktom

jak najdalej od jego granic. Należy przy tym podkreślić, że spełnienie tego uwarunkowania nie może się ograniczyć do wspaniale prezentujących się idei, lecz musi wyrażać się zmaterializowanymi wartościami, znajdującymi pełne odzwierciedlenie w morskim potencjale obronnym państwa.

Polska jako pełnoprawny członek NATO, kierując się koncepcjami strategicznymi Sojuszu, zobligowana jest do budowy systemu obrony morskiej, którego trzon stanowić powinny okrętowe i lotnicze siły Marynarki Wojennej RP o potencjale bojowym, adekwatnym pod względem ilościowym i jakościowym do zadań.

W tym kontekście we wszystkich planach rozwoju pojawia się w ostatniej dekadzie pewien dylemat. Jest nim pytanie, czy rozwój Marynarki Wojennej powinien być ukierunkowany wyłącznie na potrzeby obronne polskich obszarów morskich na Morzu Bałtyckim, podobnie jak w 45-letnim okresie wiodącej roli jednostek brzegowych w systemie obronnym, czy też należy uwzględnić nową sytuację zagrożeń i budować część sił o charakterze wysoce manewrowym, o dużej autonomiczności, zdolnych do reagowania w różnych rejonach konfliktów, stanowiących obszary sojuszniczego zainteresowania.

Dowództwo Marynarki Wojennej jednoznacznie opowiada się za drugim wariantem, którego słusność została już historycznie potwierdzona w okresie II Rzeczypospolitej. Wówczas, dzięki przyjęciu słusznej koncepcji operacyjnej, zbudowana od podstaw Marynarka Wojenna RP, w sytuacji strategicznej 1939 roku dołączyła do wielkiej koalicji alianckiej, podtrzymując ciągłość istnienia państwowości polskiej oraz zapewniając wymierne korzyści w naszych interesach morskich, odczuwalne w gospodarce powojennej.

W obecnych uwarunkowaniach rozwój zrównoważonych sił Marynarki Wojennej, zdolnych do zapewnienia bezpieczeństwa na Polskich Obszarach Morskich, a także reagowania na zagrożenia w innych rejonach, stanowi wyzwanie kształtującej się sytuacji polityczno-militarnej oraz jedyną drogę do spełnienia zobowiązań sojuszniczych.

Świadomi dokonujących się zmian w polityce kształtowania zbiorowego bezpieczeństwa europejskiego i światowego oraz zwiększającej się roli sił morskich w jego zapewnianiu, już od 1990 roku w planach i programach Marynarki Wojennej nadawaliśmy priorytet rozwojowi wielozadaniowych okrętów średniej wielkości, zdolnych do operowania zarówno na obszarze Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej, jak i obszarach morskich stanowiących zainteresowanie Sojuszu Północnoatlantyckiego. Równocześnie konsekwentnie realizowaliśmy proces modernizacji posiadanych sił przeznaczonych do działań w strefie przybrzeżnej, dążąc do zapewnienia ich interoperacyjności z siłami morskimi Sojuszu Północnoatlantyckiego. Faktem jest bowiem, że współpraca naszej Marynarki Wojennej z

siłami NATO rozpoczęła się jeszcze przed przystąpieniem Polski do programu „Partnerstwo dla Pokoju” i uzyskaniem statusu członka Paktu.

Pomimo niedostatku środków finansowych, dzięki determinacji w dążeniu do wytyczonych celów rozpoczęliśmy proces transformacji sił naszej Marynarki Wojennej w siły spełniające współczesne standardy systemów uzbrojenia i wyposażenia obowiązujące w NATO oraz zdolne do prowadzenia wspólnych działań antykrzysowych i akcji humanitarnych w składzie wielonarodowych zespołów okrętów.

Przedstawiając dotychczasowe rezultaty realizacji planu rozwoju i modernizacji Marynarki Wojennej RP w okresie minionych trzynastu lat, mogę z satysfakcją stwierdzić, że główne cele zostały osiągnięte. Pomimo wielu trudności i opóźnień natury obiektywnej, w przeważającej części spowodowanych niedostatkiem środków finansowych, utrzymana została zdolność zasadniczych sił okrętowych i lotniczych do realizacji typowych zadań oraz sprawność techniczna niezbędnych elementów infrastruktury logistycznej.

Do uzbrojenia Marynarki Wojennej wprowadzone zostały:

- okręt wsparcia logistycznego ORP XAWERY CZERNICKI;
- fregaty rakietowe typu OLIVER HAZARD PERRY;
- okręty podwodne typu KOBLEN
- samoloty patrolowo-rozpoznawcze An-28 Bryza-1R;
- samoloty transportowo-desantowe An-28 TD;
- śmigłowiec ratowniczy W-3 RM;
- śmigłowce pokładowe ZOP SH-2G KAMAN.

Ponadto zmodernizowano i przemianowano trałowce bazowe typu 206F na trałowce niszczyciele min, wyposażając je w najnowszej generacji systemy poszukiwania i niszczenia min oraz interoperacyjne systemy dowodzenia i łączności. Kompleksowej modernizacji poddano okręty ratownicze typu 570 (ORP PIAST i ORP LECH), dzięki czemu wyposażone zostały w systemy do ratowania załóg okrętów podwodnych leżących na dnie oraz do udzielania pomocy uszkodzonym jednostkom.

Równolegle z rozwojem sił prowadzone są prace badawczo-rozwojowe i wdrożeniowe związane z doskonaleniem systemów uzbrojenia morskiego w oparciu o najnowsze technologie, z cyfryzacją transmisji danych i obróbki informacji w systemach dowodzenia i kierowania uzbrojeniem, a także z dostosowaniem infrastruktury logistycznej do standardów NATO. Jednym z celów tej działalności jest zapewnienie interoperacyjności systemów

dowodzenia i uzbrojenia okrętów oraz statków powietrznych z systemami sił morskich państw NATO.

Znaczące miejsce w procesie badawczo-rozwojowym zajmuje problematyka ratownictwa morskiego oraz zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i hydrometeorologicznego. Obie te sfery działalności Marynarki Wojennej odgrywają istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi na polskich wodach morskich. Śmigłowce ratownicze Marynarki Wojennej stanowią jeden z głównych elementów w międzynarodowym systemie ratownictwa życia na obszarze polskiej strefy SAR, natomiast Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej jest odpowiedzialne za bezpieczeństwo nawigacyjne na polskich wodach morskich. Sprawia to, iż Marynarka Wojenna oprócz zadań typowych dla tego rodzaju sił zbrojnych, realizuje zadania właściwe dla służby państwowej.

Przedstawiając uzyskane efekty modernizacji technicznej Marynarki Wojennej, podkreślić należy, że wszystkie zrealizowane przedsięwzięcia w praktyce zaprocentowały wymiernymi korzyściami. Dzięki konsekwencji i determinacji w realizacji programów, Marynarka Wojenna wiarygodnie mogła wykonywać zobowiązania sojusznicze Rzeczypospolitej, wydzielając zmodernizowane okręty do wielonarodowych zespołów biorących udział w operacji „Pustynna Burza” oraz do składu morskich sił koalicji w operacji „Iraqi Freedom”. Równolegle wytypowane do Sił Reagowania NATO okręty, statki powietrzne i jednostki zabezpieczenia oraz znaczna część Głównych Sił Obronnych Marynarki Wojennej aktywnie uczestniczyły w licznych ćwiczeniach z siłami morskimi NATO na Morzu Bałtyckim i poza jego granicami. Do najważniejszych w roku ubiegłym (2002) należały ćwiczenia: STRONG RESOLVE 2002, BLUE GAME 2002, BALTOPS 2002, OPEN SPIRIT 2002, BALTIC PORPOISE 2002, BALTICA, trójstronne (polsko-niemiecko-duńskie) ćwiczenie sił OPM, ćwiczenie lekkich nawodnych sił uderzeniowych (polsko-niemieckie oraz polsko-duńskie) i dwustronne (polsko-francuskie) ćwiczenie sił ZOP. Ponadto nasze okręty i lotnictwo uczestniczyły w krótkoterminowych ćwiczeniach typu PASSEX, połączonych z roboczymi wizytami okrętów państw NATO w Polsce.

W ramach planowej działalności operacyjnej, wydzielone siły okrętowe, lotnicze i brzegowe, systematycznie prowadziły rozpoznanie w Obszarze Operacyjnego Zainteresowania Marynarki Wojennej. Śmigłowce ratownicze wykonywały wyloty, w wyniku których tylko w 2002 roku odnaleziono na morzu, udzielono pomocy medycznej oraz przetransportowano do szpitali łącznie 19 osób.

Pozytywne rezultaty osiągnięte w dotychczasowej działalności nie satysfakcjonują nas w pełni, ponieważ ilość środków finansowych niezbędnych do zabezpieczenia eksploatacji

powoduje systematyczne pogarszanie się stanu technicznego znacznej części sił okrętowych i lotniczych, a tym samym obniżanie się potencjału bojowego Marynarki Wojennej. Sytuacja ta spowodowała, że w Dowództwie Marynarki Wojennej wszczęte zostały prace nad weryfikacją koncepcji i planu rozwoju sił Marynarki Wojennej.

Program ten posiada cechy realności, gdyż nie założono w nim lawinowego rozwoju sił morskich, lecz za próg docelowy przyjęto minimum sił koniecznych do realizacji podstawowych zadań obronnych w układzie narodowym i koalicyjnym. Założono przy tym wzrost ich zdolności operacyjnych, niezbędnych do reagowania na zagrożenia militarne i pozamilitarne. Kierując się dążeniem do minimalizacji kosztów zdecydowano się na budowę średnich okrętów wielozadaniowych oraz wielozadaniowych samolotów i śmigłowców. Taki wariant rozwiązań zapewnia zdolność Marynarki Wojennej do realizacji całego spektrum zadań stosunkowo mniejszym nakładem sił przy jednoczesnym zachowaniu wymaganego potencjału bojowego. Zakładając realizację tego programu w ciągu dwudziestu lat przyjęto jako równoległy, obligatoryjny kierunek działań podtrzymanie sprawności technicznej i gotowości bojowej posiadanych sił, pomimo ich znacznego wieku.

Za główne zadanie tego programu przyjęto budowę nowych okrętów i modernizację w oparciu o nie pozostałych sił, gdyż właśnie okręty i ich zdolności bojowe stanowią o potencjale Marynarki Wojennej. Planujemy zatem na zasadzie priorytetu realizować:

- rozpoczętą budowę korwet proj 621, zakładając wprowadzenie do linii dwóch korwet w latach 2006-2010 i następnych w okresie późniejszym;
- prace projektowe niszczyciela min proj.257, którego budowa zostanie podjęta po roku 2006;
- wprowadzenie do linii kolejnych okrętów podwodnych t. KOB BEN, zwiększając tym samym ich łączną liczbę do pięciu (1 x t. 877E i 4 x t. KOB BEN);
- doposażenie oraz modernizację okrętów rakietowych t. 151 w rakiety „woda-woda” wraz z systemami dowodzenia i kierowania uzbrojeniem;
- modernizację systemów uzbrojenia oraz systemów rozpoznania i walki radioelektronicznej małych okrętów rakietowych t. 1241RE po 2008 roku, a także doposażenie fregat rakietowych.

Grupę bardzo ważnych zadań zawartych w programie rozwoju Marynarki Wojennej stanowią przedsięwzięcia dotyczące rozwoju lotnictwa morskiego, które jest nieodłączną częścią składową każdej współczesnej floty wojennej. Jego wysoka manewrowość, zdolność do przenoszenia różnorodnych środków bojowych i wysoka skuteczność niszczenia zarówno

celów morskich, jak i brzegowych powodują, że stało się ono organicznym elementem wsparcia każdej operacji morskiej.

Uwzględniając te obiektywne uwarunkowania w programie ujęto:

- kontynuację w latach 2003-2008 modernizacji i doposażania śmigłowców zwalczania okrętów podwodnych t. Mi-14PŁ w nowoczesne torpedy ZOP i środki detekcji podwodnej;
- kontynuację programu wyposażania samolotów Bryza 1R w elementy zautomatyzowanego powietrznego systemu dowodzenia Marynarki Wojennej, interoperacyjnego z systemem dowodzenia sił morskich NATO oraz doposażenie w najnowocześniejsze urządzenia do monitorowania i poszukiwania okrętów podwodnych, a także w środki WRE;
- kontynuację prac związanych z zainicjowaną w zakładach WSK Rzeszów budową prototypu śmigłowca „Anakonda” ze składanym wirnikiem, co umożliwiłoby jego działania z pokładów okrętów na pełnym morzu;
- wprowadzenie po 2008 roku do lotnictwa Marynarki Wojennej eskadry wielozadaniowych samolotów morskich.

Równoległe z modernizacją techniczną zasadniczych sił Marynarki Wojennej program zakłada szeroki wachlarz prac badawczo-rozwojowych i wdrożeniowych, dotyczących doskonalenia systemów dowodzenia i łączności, rozwoju systemów uzbrojenia i wyposażenia morskiego w oparciu o krajowe ośrodki badawczo-rozwojowe oraz światowe osiągnięcia w zakresie technologii systemów okrętowych i lotniczych.

Wobec ograniczonych środków finansowych, jako zasadę przyjęto realizację programu rozwoju sił, bazując na krajowym potencjale produkcyjnym. Niezbędne jednak będzie pozyskanie z importu części wyposażenia i uzbrojenia okrętowego oraz lotniczego, produkcja którego jest w kraju ze względów technologicznych niemożliwa. Problem ten dotyczy w szczególności zakupu systemów uzbrojenia rakietowego i systemów zwalczania okrętów podwodnych, a także samych okrętów podwodnych i morskich samolotów uderzeniowych.

Planowane działania, zarysowane w przedstawionym programie rozwoju Marynarki Wojennej w horyzoncie czasowym do 2025 roku będą sukcesywnie poddawane weryfikacji, stosownie do zmian następujących w uwarunkowaniach polityczno-militarnych, a także zależnie od nowych wyzwań w dziedzinach sztuki operacyjnej i taktyki sił morskich oraz technologii.

TAKTYKA SIŁ MORSKICH

Kmdr dr Bogusław BĄK

Kpt. mar. mgr inż. Witold KUSTRA

DZIAŁANIA MINOWE I PRZECIWMINOWE W NOWEJ TAKTYCE MARYNARKI WOJENNEJ

Zmiany geopolityczne oraz wdrażanie nowych technologii do produkcji uzbrojenia, zmuszają do poszukiwania nowych kierunków i zasad operacyjno--taktycznego użycia sił zbrojnych, a co za tym idzie, wywierają znaczący wpływ na przeobrażenia w sztuce wojennej. Dokonujące się zmiany w sztuce operacyjnej i taktyce marynarki wojennej dotyczą również zagadnień związanych z użyciem i zwalczaniem min morskich¹, które uznaje się za jeden z klasycznych środków prowadzenia walki na morskim teatrze działań wojennych.

Dotychczasowa struktura taktyki marynarki wojennej oparta jest na podziale według rodzajów sił morskich i obejmuje: taktykę ogólną, taktykę rodzajów sił², gdzie wyodrębnia się taktykę: okrętów podwodnych, okrętów nawodnych, lotnictwa morskiego, artylerii nadbrzeżnej i piechoty morskiej, oraz taktykę różnorodnych sił. Taktyka dotycząca użycia min i ich zwalczania obejmuje założenia teoretyczne oraz praktyczne sposoby działań sił trałowo-minowych na morskim teatrze działań wojennych (MTDW), a także zasady wykorzystania uzbrojenia minowego i uzbrojenia zwalczania min.

Obecnie taktyka działań minowych i przeciwminowych w Marynarce Wojennej RP oparta jest, w znacznej mierze, na założeniach teoretycznych i doświadczeniach minionego okresu współpracy w ramach Państw Układu Warszawskiego. Na tej podstawie została utworzona taktyka narodowa użycia min morskich oraz taktyka ich zwalczania. Zasady taktyczne wykorzystania broni minowej i środków zwalczania min koncentrują się przede wszystkim na taktyce nawodnych stawiaczy min i trałowców. Zagadnienia związane z użyciem min morskich oraz środków ich zwalczania są rozproszone po różnych działach taktyki. Większość zagadnień prezentowana jest w dziale – taktyka okrętów nawodnych (taktyka nawodnych stawiaczy min i taktyka okrętów przeciwminowych). Taktyczne zasady wykorzystania nawodnych stawiaczy min i okrętów obrony przeciwminowej, w szczególności

¹ Mina morska jest to kadłub wodoszczelny wypełniony ładunkiem wybuchowym, wyposażony w urządzenia zabezpieczające, reagujące i zapalające. Służy do rażenia podwodnej części kadłuba okrętu poprzez niszczące oddziaływanie na najbardziej neralgiczne jego części: śruby, wały napędowe, urządzenia sterowe, powodując jego pęknięcia. Sposób w jaki miny zostają pobudzone do działania określa ich charakter i ogólnie dzieli je na miny kontaktowe i niekontaktowe. W zależności od metody zastosowanej do zapewnienia utrzymania się postawionych min w środowisku wodnym dzieli się ja na kotwiczne, denne lub dryfujące (pływające); J. Kuliś, D. Frankowski, Miny morskie (1945-1998), AMW, Gdynia 1999.

² R. Miecznikowski, Taktyka marynarki wojennej. Taktyka ogólna marynarki wojennej, AMW, Gdynia 1997.

trałowców, są treścią wielu skryptów i podręczników jak na przykład Taktyka okrętów nawodnych³. Oprócz tego, problematyka dotycząca walki minowej omawiana jest w taktyce okrętów podwodnych i lotnictwa morskiego. Część struktury taktyki marynarki wojennej z zaznaczeniem rodzajów sił zajmujących się zagadnieniami użycia i zwalczania min przedstawiono na schemacie 1.

Schemat 1



Źródło: opracowanie własne na podstawie: R. Miecznikowski, Taktyka marynarki wojennej... op.cit.

Po wstąpieniu Polski do NATO zaistniała konieczność dostosowania procedur oraz zasad taktycznego wykorzystania sił i środków w Wojsku Polskim do standardów natowskich. Marynarka Wojenna, a w szczególności siły obrony przeciwminowej, działają w ramach członkostwa w NATO. Siły morskie NATO w swoich działaniach od lat kierują się zasadami wielonarodowości. W celu integracji oraz realizacji podstawowych zadań stawianych przed siłami morskimi państw członkowskich istnieją stałe zespoły okrętów w ramach sił natychmiastowego reagowania (Immediate Reaction Forces). Jednym z takich zespołów jest Stały Zespół Okrętów Obrony Przeciwminowej Morza Północnego (Mine Counter Measures Force North – MCM FORNORTH). Właśnie w tym zespole od zeszłego roku biorą czynny udział nasze trałowce – niszczyciele min projektu 206 FM („MEWA”, „CZAJKA”, „FLAMING”). Proces wdrażania nowych zasad wykorzystania uzbrojenia

³ Taktyka okrętów nawodnych, cz. III; Taktyka okrętów desantowych, okrętów obrony przeciwminowej i nawodnych stawiaczy min, AMW, Gdynia 1984

minowego i przeciwminowego w MW RP wymaga przemian strukturalno-organizacyjnych, które realizowane są od dłuższego czasu.

Proponowana nowa struktura taktyki Marynarki Wojennej, dzieli się na poszczególne działy, według rodzajów działań bojowych wykonywanych na morskim teatrze działań wojennych. Taktyka działań minowych i przeciwminowych koncentruje się wokół miny morskiej i pozostaje składową taktyki marynarki wojennej, zajmując ważne miejsce i tworząc osobny dział, co jest przedstawione na schemacie 2.

Schemat 2

Taktyka działań minowych i przeciwminowych w nowej strukturze taktyki marynarki wojennej



Mina morska jest tym środkiem walki na morzu, który spowodował wyodrębnienie osobnego rodzaju działań⁴ sił morskich, jakim jest wojna minowa (MW – Mine Warfare). W powyższym ujęciu wojny minowej możemy wyróżnić dwa podstawowe rodzaje działań: działania minowe i działania przeciwminowe.

Podstawowymi dokumentami omawiającymi zagadnienia dotyczące wojny minowej na szczeblu operacyjno-taktycznym, obowiązującymi w NATO, są ATP-6 i ATP-24⁵. Dokument ATP-6 składa się z dwóch części. ATP-6 część pierwsza (Mine Warfare Principles) – Podstawy wojny minowej i ATP-6 część druga (Mine Countermeasures Operations, Planning and Evaluation) – Działania przeciwminowe, planowanie i ocena. Dokumenty te określają ogólne zasady prowadzenia wojny minowej. W tych dokumentach są omawiane procesy planowania działań przeciwminowych, zagrożenie minowe oraz ćwiczenia i działania w zakresie obrony przeciwminowej, a także instrukcje odnośnie sposobów wykorzystania uzbrojenia minowego.

⁴ M. Ilnicki, A. Makowski, S. Pejas, Wojna minowa na morzu, Toruń 1998

⁵ ATP (Allied Tactical Publication) – sojusznicze publikacje szczebla taktycznego.

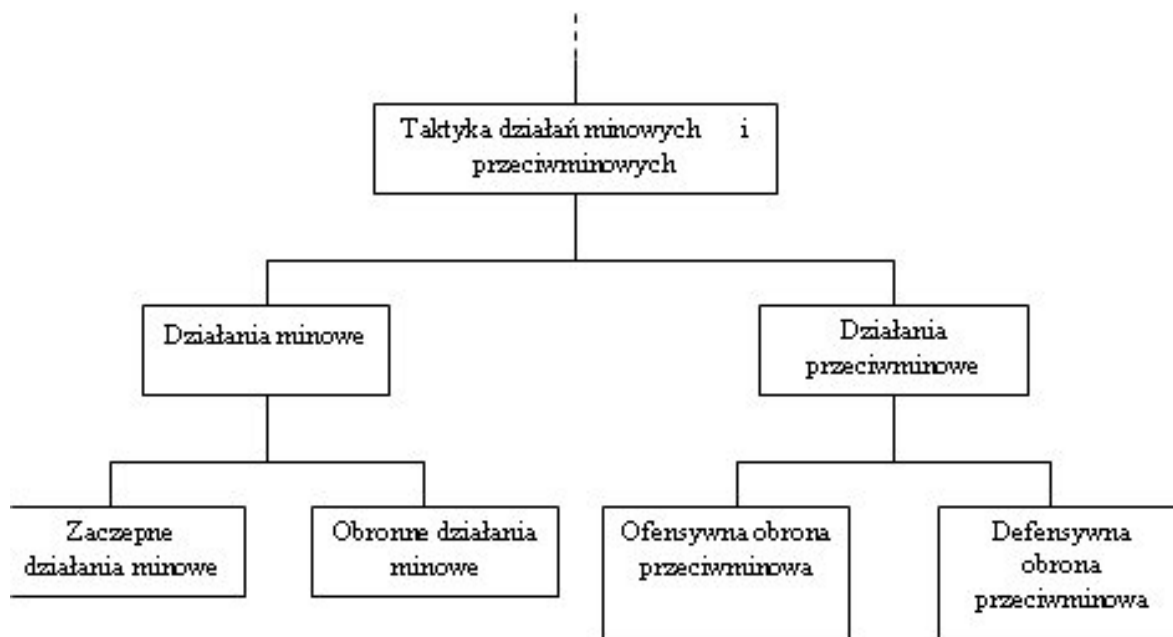
Dokumentami uzupełniającymi do publikacji ATP-6 są ATP-24, które podobnie jak ATP-6 składają się z dwóch części. ATP-24 część pierwsza (Mine cutioCountermeasures - Tactics and Exen) Działania przeciwwminowe – taktyka i wykonanie, część druga (Mining and Minelaying, Planning and Evaluation, Tactics and Execution) Minowanie i stawianie min, planowanie, ocena, taktyka i wykonanie.

Działania minowe koncentrują się na operacyjno-taktycznym wykorzystaniu min morskich, natomiast działania przeciwwminowe (obrona przeciwwminowa) są związane z wykorzystaniem sił i środków zwalczania min. Podstawowe treści zawarte w taktyce działań minowych i przeciwwminowych przedstawiono na schemacie 3.

Działania minowe możemy podzielić, w zależności od charakteru zadań i celów osiąganych przy wykorzystaniu uzbrojenia minowego, na zaczepne i obronne. Działania zaczepne mogą być prowadzone w portach lub na podejściach do portów, w cieśninach i na wodach terytorialnych przeciwnika, a w szczególnych okolicznościach na wodach neutralnych lub międzynarodowych. Zaczepne działania minowe mogą mieć charakter blokadowy, uderzeniowy, nękający lub demonstracyjny. Obronne działania minowe są realizowane na wodach przybrzeżnych i terytorialnych znajdujących się pod kontrolą sił własnych lub na wodach międzynarodowych i w cieśninach.

Schemat 3

Taktyka działań minowych i przeciwwminowych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Ilnicki, A. Makowski, S. Pejas, Wojna minowaop.cit.

Działania przeciwminowe (obrona przeciwminowa) obejmują wszystkie przedsięwzięcia związane ze zwalczaniem min poprzez redukcję lub zapobieganie zagrożeniu i uszkodzeniu okrętów oraz stratom w ludziach. Celem działań przeciwminowych jest zapewnienie okrętom, transportowcom i statkom handlowym dogodnych warunków pływania w trakcie przejścia morzem oraz bezpiecznego wejścia i wyjścia z portu. Osiąga się to poprzez:

- niszczenie min oraz zagród minowych przez siły i środki obrony przeciwminowej;
- obniżenie efektywności wykrytych min, usuwając je w rejony nie stanowiące zagrożenia dla żeglugi lub uszkadzając zapalniki niekontaktowe;
- poszukiwanie dróg obejścia, wyznaczanie nowych torów wodnych, zalecanych kursów i tras przejścia okrętów i transportowców.

Działania przeciwminowe, według charakteru zadań, dzielą się na ofensywne i defensywne. Do działań ofensywnych obrony przeciwminowej zaliczyć należy przedsięwzięcia mające na celu niedopuszczenie do realizacji zadań minowania przez przeciwnika. Obejmują one przeprowadzanie bombardowań oraz wykonywanie uderzeń i ataków na nosicieli min przeciwnika.

Na defensywne działania obrony przeciwminowej składa się bierna i aktywna (czynna) obrona przeciwminowa. Bierna obrona przeciwminowa koncentruje się na realizacji trzech podstawowych przedsięwzięć:

- ograniczeniu zagrożenia minowego występującego na morskim teatrze działań wojennych do określonego rejonu;
- wykrywaniu i lokalizacji istniejących zagród minowych postawionych przez przeciwnika;
- minimalizacji ryzyka poderwania się na minach.

Ograniczenie zagrożenia minowego na morskim teatrze działań wojennych do określonego rejonu osiąga się poprzez wprowadzanie specjalnych systemów torów wodnych i zalecanych kursów oraz odpowiedni dobór tras przejścia zespołów okrętów i transportowców. Innym sposobem zmniejszania zagrożenia minowego jest organizowanie marszowej obrony przeciwminowej (OPM) okrętów i transportowców w czasie przejścia morzem, a także wprowadzenie odpowiedniego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych zawierających komunikaty o zagrożeniu minowym.

Wykrywanie i lokalizację istniejących zagród minowych postawionych przez przeciwnika realizuje się poprzez wprowadzenie odpowiedniego dozoru i systemu obserwacji

przeciwminowej, a także przez pozyskiwanie danych wywiadowczych i prowadzenie rozpoznania działań minowych prowadzonych przez siły strony przeciwnej.

Minimalizacja ryzyka poderwania się na minach osiągnana jest przez przechodzenie po wyznaczonych torach wodnych i zalecanych kursach oraz poszukiwanie i wyznaczanie dróg obejścia zagród minowych, jak również przez budowanie jednostek posiadających niski poziom pól fizycznych i zwiększoną odporność na wybuchy min.

Przedsięwzięcia aktywnej (czynnej) OPM mają na celu niszczenie pojedynczych min i zagród minowych w przypadku, kiedy inne działania przeciwminowe nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Działania aktywnej obrony przeciwminowej polegają na likwidacji postawionych przez przeciwnika min poprzez doprowadzenie do ich detonacji, przez symulowanie pól fizycznych jednostek lub przy użyciu przerywaczy zagród minowych oraz mechanicznym ich usuwaniu lub niszczeniu za pomocą sił i środków obrony przeciwminowej. Zatem na aktywną obronę przeciwminową składa się prowadzenie prac trałowych z wykorzystaniem trałów kontaktowych i niekontaktowych, poszukiwanie min środkami technicznymi i za pomocą płetwonurków minerów oraz zwalczanie min środkami wybuchowymi.

LOGISTYKA

Kmdr prof. dr hab. Krzysztof FICON

LOGISTYKA WIELONARODOWYCH SIŁ MORSKICH NATO SYSTEM KIEROWANIA ZABEZPIECZENIEM LOGISTYCZNYM

Struktura systemu kierowania zabezpieczeniem logistycznym

Za skuteczność i niezawodność procesu zabezpieczenia logistycznego Wielonarodowych Sił Morskich NATO (MNMF – Multinational Maritime Forces) odpowiada bezpośrednio dowódca tych Sił. Jednak z uwagi na ogromną złożoność problematyki zabezpieczenia logistycznego Wielonarodowych Sił Morskich i konieczność odciążenia dowódcy MNMF od problemów innych niż ściśle operacyjne, w jego imieniu, za sprawne planowanie i organizowanie oraz skuteczne kierowanie systemem zabezpieczenia logistycznego, odpowiada dowódca Logistyki Wielonarodowej (Dep. MNLC – Multinational Logistic Commander), który ma do dyspozycji specjalistyczny organ sztabowy i grupę doradców. Formalnie system kierowania zabezpieczeniem logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich reprezentuje dowódca Logistyki Wielonarodowej i podporządkowany mu sztab oraz szereg doradców i różnych specjalistów.

W strukturze funkcjonalnej systemu kierowania zabezpieczeniem logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich NATO występują następujące osoby i jednostki organizacyjne (schemat 1):

- zastępca dowódcy Logistyki Wielonarodowej (Dep. MNLC);
- szef Sztabu Logistyki Wielonarodowej (COS);
- dyrektor ds. operacji (DOP);
- przedstawiciel łącznikowy Logistyki (LLR);
- Oddział Łączności (COMM. OPS. STAFF);
- Personel Operacji Powietrznych (Air OPS STAFF);
- Personel Administracyjny (ADMIN. STAFF);
- Morski Oddział Operacyjny (MED. OPS STAFF);
- Medyczny Oddział Operacyjny (NAV. OPS STAFF).

Nieodłącznym elementem systemu kierowania Logistyką Wielonarodową jest podsystem kierowania procesami zabezpieczenia logistycznego funkcjonujący na szczeblu Wysuniętych Rejonów Zabezpieczenia Logistycznego ALSS (Advanced Logistic Support Site) i Wysuniętych Punktów Zabezpieczenia Logistycznego FLS (Forward Logistic Site). Za

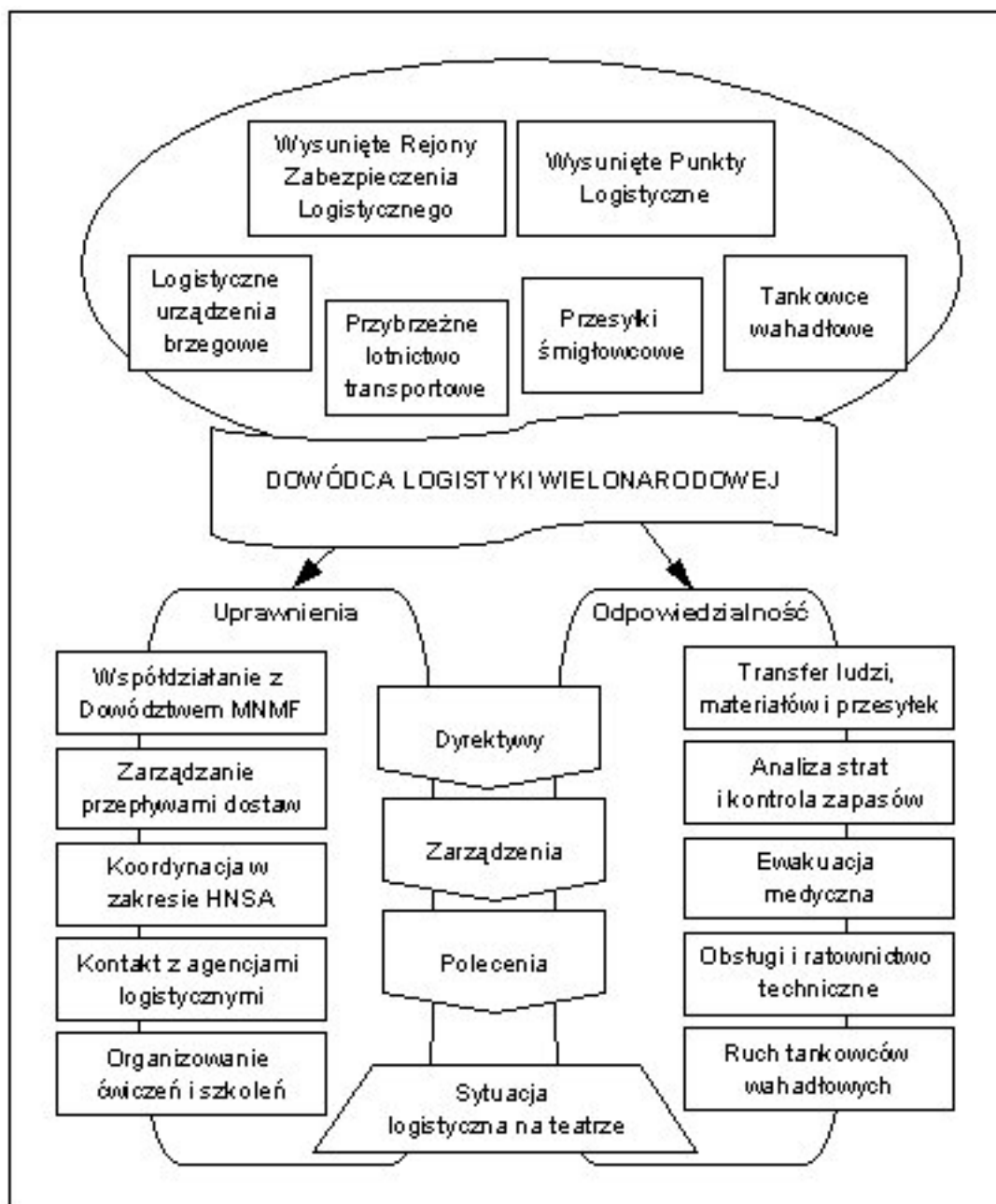
sprawność i niezawodność funkcjonowania wysuniętych rejonów i punktów zabezpieczenia logistycznego odpowiada dowódca Rejonu ALSS lub dowódca Punktu FLS. System kierowania zabezpieczeniem logistycznym na szczeblu rejonu ALSS lub punktu FLS posiada także odrębną strukturę organizacyjno-funkcjonalną.

Dowódca Logistyki Wielonarodowej (MNLC)

Dowódca Logistyki Wielonarodowej jest dowódcą stacjonarnego elementu logistycznego, który gwarantuje, że Dowódca Wielonarodowych Sił Morskich uzyska na tyle wystarczające brzegowe zabezpieczenie logistyczne, aby m.in. poprzez system zabezpieczenia morskiego zapewnić mu utrzymanie ciągłości i odpowiedniej intensywności operacji morskich.

Dowódca Logistyki Wielonarodowej kontroluje pracę personelu i urzędów brzegowych zabezpieczenia logistycznego włączając w to funkcjonowanie Wysuniętych Rejonów Zabezpieczenia Logistycznego, Wysuniętych Punktów Logistycznych, transportowego lotnictwa przybrzeżnego, przesyłek śmigłowcowych oraz tankowców wahadłowych. Dowódca i Sztab Logistyki Wielonarodowej na podstawie zawartych porozumień pomiędzy Dowództwem NATO a krajami członkowskimi planują, koordynują oraz kontrolują funkcjonowanie wszystkich przeznaczonych do zabezpieczenia Wielonarodowych Sił Morskich elementów zabezpieczenia brzegowego. Dowódca Logistyki Wielonarodowej posiada następujące uprawnienia decyzyjne (schemat 1) w zakresie:

- utrzymywania niezbędnego kontaktu z przedstawicielstwem rządowym państwa-gospodarza oraz negocjowania w imieniu państw uczestniczących w operacji, odpowiednich porozumień HNSA;
- zarządzania ruchem ludzi, ładunków, przesyłek pocztowych i ewakuacji medycznej;
- utrzymywania bezpośredniego kontaktu z narodowymi agencjami zaopatrzeniowymi lub logistycznymi świadczącymi usługi dla sił zbrojnych;
- utrzymywania ścisłego kontaktu z dowódcą lub koordynatorem Logistyki Wielonarodowych Sił Morskich w celu zapewnienia efektywnego i skutecznego zabezpieczenia dla jednostek na morzu;
- przeprowadzania treningów sztabowych i ćwiczeń operacyjnych ze wszystkimi siłami i środkami wydzielonymi w skład wielonarodowej struktury logistycznej.



Schemat 1

Zakresy uprawnień i odpowiedzialności Dowódcy Logistyki Wielonarodowej

Dowódca Logistyki Wielonarodowej jest zwykle wyznaczony przez Wyższe Podwładne Dowództwo NATO lub przez głównego podporządkowanego dowódcę NATO. Swoje dyrektywy, rozporządzenia i polecenia służbowe oraz inne istotne instrukcje i informacje ogłasza w specjalnych komunikatach adresowanych do wybranych organów i decydentów systemu kierowania.

Z racji przypisanych dowódcy Logistyki Wielonarodowej uprawnień decyzyjnych ponosi on jednocześnie określoną odpowiedzialność, która obejmuje następujące sfery zabezpieczenia logistycznego:

- zarządza i monitoruje przepływ i dostawy z Wysuniętych Rejonów ALSS i Punktów FLS lub innych źródeł ludzi, ładunków i przesyłek przeznaczonych dla Wielonarodowych Sił Morskich;
- monitoruje meldunki o stratach i szkodach bojowych (OPSTAT DEFECT) oraz koordynuje zabezpieczenie działań podjętych dla usprawnienia występujących uszkodzeń;
- koordynuje i nadzoruje przemieszczanie i ewakuację wszystkich rannych i chorych w ramach Wielonarodowych Sił Morskich (MNMF);
- kieruje tzw. zapasami krytycznymi paliw i amunicji ze składnic i magazynów państw członkowskich NATO do jednostek operacyjnych MNMF;
- we współpracy z koordynatorem Logistyki Sił i przedstawicielami logistyki narodowej państw członkowskich koordynuje obsługiwane, remonty oraz ratownictwo techniczne okrętów, samolotów i urządzeń lądowych;
- ponosi główną odpowiedzialność za koordynację i kontrolę ruchu wszystkich statków i okrętów wahadłowych nie będących pod kontrolą dowódcy MNMF;
- zgodnie z potrzebami przedstawia właściwemu dowódcy NATO aktualną sytuację logistyczną na teatrze operacyjnym MNMF.

Zastępca dowódcy Logistyki Wielonarodowej (Dep. MNLC) jest wyznaczany w przypadku, gdy dowódca Logistyki Wielonarodowej odpowiada za więcej niż jedno stanowisko dowodzenia. Do pełnienia obowiązków w jego imieniu, na drugim stanowisku dowodzenia może być wyznaczony zastępca dowódcy Logistyki Wielonarodowej. Dowódca Logistyki Wielonarodowej ustala zakres uprawnień dla swego zastępcy albo przekazuje mu pełne uprawnienia w podejmowaniu decyzji logistycznych lub pozwala mu działać jako jego oficjalny „łącznik” z właściwym przełożonym (MSC lub PSC) w czasie, gdy dowódca Logistyki podejmuje ostateczne decyzje związane z zabezpieczeniem brzegowym. Zastępcę dowódcy Logistyki Wielonarodowej wyznacza się zwykle spośród oficerów sztabu logistyki.

Sztab Dowództwa Logistyki Wielonarodowej

W skład Sztabu Dowództwa Logistyki Wielonarodowej wchodzi osoby funkcyjne oraz organa kierownicze i komórki planistyczno-nadzorcze pionu logistyki. Całością działalności Sztabu kieruje szef Sztabu (COS), który koordynuje wszystkie wewnętrzne

funkcje sztabowe. Meldunki składa bezpośrednio dowódca Logistyki Wielonarodowej lub jego zastępcy, o ile jest wyznaczony.

Dyrektor ds. operacji jest odpowiedzialny za całościową koordynację wszystkich elementów zabezpieczenia brzegowej operacji morskich. Jest głównym oficerem sztabowym dowódcy Logistyki Wielonarodowej odpowiedzialnym za wspieranie Wysuniętych Rejonów ALSS i Wysuniętych Punktów FLS w ich codziennych działaniach.

W systemie kierowania zabezpieczeniem logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich NATO ważną rolę odgrywa przedstawiciel łącznikowy Logistyki (LLR), który funkcjonuje jako pełnomocny członek Sztabu Logistyki Wielonarodowej. Kraje członkowskie NATO partycypujące w operacjach Wielonarodowych Sił Morskich wyznaczają pojedynczy punkt kontaktowy pełniący funkcje koordynatora w zakresie narodowych świadczeń logistycznych. Punkt ten umiejscowiony jest w strukturze organizacyjnej Dowództwa (Sztabu) Logistyki Wielonarodowej. Przedstawiciel łącznikowy Logistyki uprawniony jest w szczególności do:

- utrzymywania bezpośredniej łączności ze swoimi narodowymi władzami lub agencjami zaopatrzeniowymi;
- utrzymywania kontaktu pomiędzy koordynatorem Logistyki Sił (Grupy) a narodowymi okrętami w ramach Grupy Operacyjnej lub Grupy Uderzeniowej.
- Do jego podstawowych obowiązków należy:
- doradzanie koordynatorowi Logistyki Sił (Grupy) w rozwiązywaniu specyficznych narodowych wymagań i procedur logistycznych.;
- bezpośrednie rozwiązywanie i wyjaśnianie problemów wynikających z kontaktów z jego narodowymi agencjami i okrętami przydzielonymi do Grupy Operacyjnej lub Grupy Uderzeniowej.

Przedstawiciele łącznikowi Logistyki funkcjonują jako integralna część sztabu Dowództwa Logistyki Wielonarodowej, a zasadniczym ich zadaniem jest doradztwo dowódcy Logistyki Wielonarodowej w specjalistycznych, narodowych problemach logistycznych lub zwiększanie możliwości funkcjonowania sztabu (schemat 2).



Schemat 2

Struktura i podstawowe zadania Sztabu Logistyki Wielonarodowej

Oddział Łączności (COMM DEP) jest przeznaczony do bezpośredniego zabezpieczenia Dowództwa i Sztabu Logistyki Wielonarodowej. Powinien zapewniać niezbędne połączenia i niezawodny kontakt ze wszystkimi elementami organizacyjnymi logistyki wielonarodowej. Specyfika zakresu świadczeń realizowanych przez Oddział Łączności jest zdeterminowana miejscem lokalizacji Dowództwa i Sztabu Logistyki Wielonarodowej oraz dostępem do urządzeń i systemów łączności lokalnej.

Personel Administracyjny (ADMIN. STAFF) reprezentuje komórkę administracyjną, która składa się z wyznaczonego oficera i podległego mu zespołu ludzi, posiadających specjalistyczne umiejętności i wiedzę do prowadzenia prac administracyjno-biurowych. Głównym ich zadaniem jest wspieranie sztabu w zakresie wyposażenia, zaopatrywania i łączności. Przynajmniej jeden z oficerów Personelu Administracyjnego powinien być specjalistą z zakresu zaopatrywania.

Personel Operacji Powietrznych (Air OPS STAFF) składa się z oficera koordynującego oraz dodatkowego personelu posiadającego umiejętności i wiedzę w zakresie:

- planowania i organizowania operacji logistycznych;
- powietrznego wsparcia logistycznego sił okrętowych i punktów brzegowych;
- oceny możliwości okrętów do przyjęcia lotniczego zabezpieczenia logistycznego;
- wykonania planu lotów dla śmigłowców zaopatrzeniowych i samolotów wsparcia logistycznego przydzielonych do dyspozycji dowódcy Logistyki Wielonarodowej.

Personel Operacji Powietrznych działa również w zakresie:

- koordynowania uzgodnień z ataszatami, ambasadami i władzami narodowymi w celu usunięcia przeszkód dyplomatycznych dla przelotów wojskowych statków powietrznych;
- utrzymywania kontaktu z dowódcami realizującymi tzw. most powietrzny w celu potwierdzenia zdolności samolotów do wykonania żądanego transportu powietrznego;
- utrzymywania kontaktu z oficerem ds. operacji powietrznej ALSS lub FLS w celu uaktualnienia czasu i miejsc docelowych w terminarzu lotów wahadłowych, meldunków samolotowych oraz priorytetów w przemieszczaniu ludzi i ładunków;
- skoordynowania z właściwym sztabem morskim terminarza misji dla samolotów i śmigłowców lądujących na pokładach okrętów będących na wyposażeniu Wielonarodowych Sił Morskich.

Morski Oddział Operacyjny (NAV OPS STAFF) składa się z oficera kierunkowego oraz dodatkowego personelu posiadającego umiejętności i wiedzę o działaniu Wielonarodowych Sił Morskich. Planuje i opracowuje harmonogramy rejsów wahadłowych tankowców i okrętów zabezpieczenia logistycznego oraz nadzoruje ich sprawne wykonywanie. Oddział Operacji Morskich utrzymuje łączność z przedstawicielstwami dyplomatycznymi lub władzami narodowymi w celu uzyskania zezwolenia na użytkowanie przez siły okrętowe NATO urządzeń portowych i instalacji brzegowych, a zwłaszcza na korzystanie ze składnic i rurociągów paliwowych NATO.

Medyczny Oddział Operacyjny (MED. OPS STAFF) składa się z kierunkowego oficera medycznego i dodatkowego personelu posiadającego umiejętności i wiedzę o funkcjonowaniu systemu zabezpieczenia medycznego. Oficer kierunkowy jest również doradcą medycznym koordynatora Logistyki Wielonarodowej. Medyczny Oddział Operacyjny koordynuje również pracę placówek brzegowych i urządzeń zabezpieczenia medycznego znajdujących się w gestii

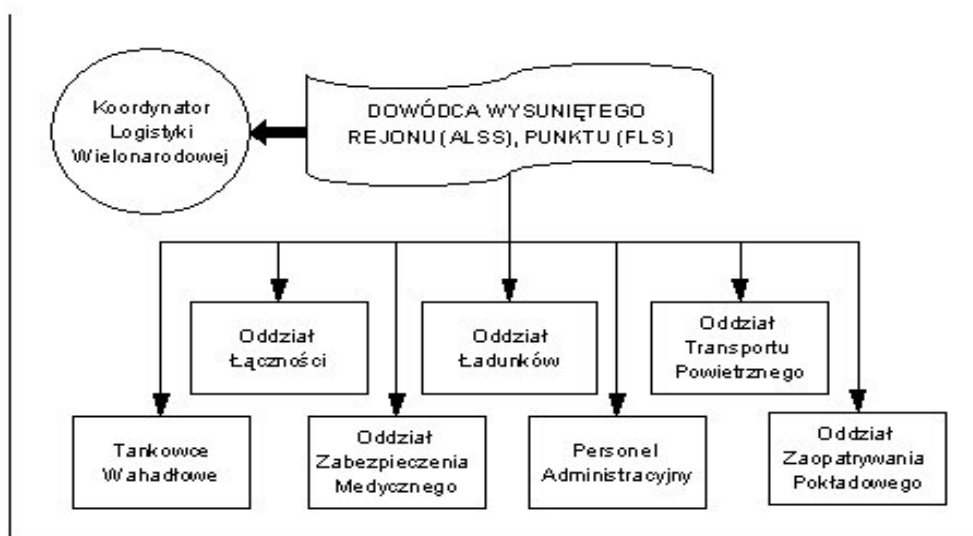
koordynatora Logistyki Wielonarodowej. Działanie to obejmuje także koordynację przemieszczania rannych z okrętów do brzegowych lub narodowych punktów medycznych oraz transport rannych w obrębie medycznego łańcucha ewakuacyjnego NATO. Medyczny Oddział Operacyjny utrzymuje kontakt z władzami narodowymi w celu wykorzystania cywilnych placówek i urządzeń medycznych wydzielonych w ramach zadań wynikających z porozumienia HNSA.

System kierowania Wysuniętych Rejonów ALSS i Wysuniętych Punktów FLS

Systemem kierowania zabezpieczeniem logistycznym na szczeblu Wysuniętych Rejonów ALSS i Punktów FLS kieruje dowódca rejonu ALSS lub punktu FLS. W skład systemu kierowania zabezpieczeniem logistycznym w rejonie ALSS lub punkcie FLS wchodzi ponadto następujące elementy funkcjonalne (schemat 3):

- Personel Administracyjny ALSS lub FLS;
- Oddział Łączności;
- Oddział Ładunków;
- Oddział Zabezpieczenia Medycznego;
- Oddział Transportu Powietrznego;
- Oddział Zaopatrywania Pokładowego;
- Tankowce wahadłowe.

Na dowódcę Wysuniętego Rejonu ALSS lub Wysuniętego Punktu FLS zwykle będą wyznaczani oficerowie z krajów organizujących te rejon (punkty). Bez względu na to, w którym miejscu strefy operacyjnej rejon (punkty) te są rozmieszczone, ich dowódcy składają meldunki o zadaniach zabezpieczenia logistycznego MNMF bezpośrednio do koordynatora Logistyki Wielonarodowej. Niekiedy dowódcy tych rejonów (punktów) mogą być podporządkowani lokalnemu dowódcy wojskowemu bazy o ile ALSS lub FLS jest ulokowany w funkcjonujących obiektach wojskowych.



Schemat 3

System kierowania zabezpieczeniem logistycznym Wielonarodowych Sił Morskich na szczeblu Wysuniętych Rejonów ALSS lub Punktów FLS

Dowódca ALSS lub FLS uprawniony jest do:

- kierowania i ustalania zasad oraz tras dla wszystkich rodzajów zaopatrzenia przechodzących przez ALSS lub FLS, zgodnie z instrukcjami koordynatora Logistyki Wielonarodowej;
- utrzymywania kontaktu z lokalnymi władzami lotniskowymi i agencjami cywilnymi w celu zawarcia umowy na zabezpieczenie ALSS lub FLS;
- koordynowania zamierzeń, zgodnie z zarządzeniem koordynatora Logistyki Wielonarodowej, z koordynatorem Logistyki Sił lub Grupy, w sprawie zrealizowania specyficznych uwarunkowań logistycznych;
- kierowania i ustalania zasad wykorzystania ludzi i urządzeń przydzielonych do składu ALSS lub FLS.

Do podstawowych obowiązków dowódcy ALSS lub FLS należy:

- odbiór, magazynowanie oraz przerzut przesyłek i ładunków z rejonów (punktów) do Wielonarodowych Sił Morskich.
- przyjęcie, zakwaterowanie (w miarę potrzeb) oraz rotacja personelu w ramach lub ze składu Wielonarodowych Sił Morskich.
- monitorowanie wszystkich przesyłek od chwili ich odbioru w ALSS lub FLS do momentu ich dostarczenia do odbiorcy w MNMF i na odwrót, by przez cały czas znać ich miejsce lokalizacji i priorytet dostawy;

- utrzymywanie w komplecie (wraz z dokładną ewidencją) wszystkich przesyłek i ładunków, które przechodzą przez ALSS lub FLS.

Dowódcy rejonów ALSS lub punktów FLS są zobowiązani do składania, zgodnie z zarządzeniem i instrukcjami koordynatora Logistyki Sił, meldunków o stanie uzupełnienia zapasów oraz możliwościach i potrzebach logistycznych podległych rejonów lub punktów.

Personel Administracyjny ALSS lub FLS koordynuje utrzymanie, wyżywienie i zakwaterowanie oraz inne świadczenia administracyjne realizowane na rzecz zarówno etatowego personelu tych obiektów, jak też dla personelu przebywającego w nich czasowo. Prowadzi również niezbędną ewidencję i dokumentację dla wszystkich ładunków przechodzących przez ALSS lub FLS.

Oddział Łączności ALSS lub FLS utrzymuje niezbędne połączenia i personel do zabezpieczenia łączności ze wszystkimi elementami organizacyjnymi logistyki wielonarodowej włączając w to okręty i samoloty przeznaczone do udziału w operacjach logistycznych. Specyficzne uwarunkowania łączności będą głównie zdeterminowane lokalizacją obiektów oraz dostępnością do stacjonarnych urządzeń łączności na terenie rejonów ALSS lub punktów FLS.

Oddział Ładunków ALSS lub FLS składa się z wyznaczonego oficera i personelu posiadającego przygotowanie i wiedzę w dziedzinie składania i przerzutu powietrznego ładunków w operacjach logistycznych. W szczególności Oddział Ładunków jest odpowiedzialny za:

- całodobowy dyżur i organizację działań przy załadunku, rozładunku lub sortowaniu ładunków przybywających i odprawianych drogą morską lub lotniczą;
- funkcjonowanie dźwigów, wyciągów, wózków widłowych, ładowników palet lotniczych i pozostałych rodzajów sprzętu przeładunkowego. Sprzęt przeładunkowy może być albo integralnym elementem wyposażenia Oddziału Ładunków albo dostarczany na zasadzie innych porozumień.

Zadania Oddziału Ładunków mogą być również wykonywane przez personel portu lub terminalu przeładunkowego kraju gospodarza w ramach zadań wynikających z porozumienia HNSA.

Oddział Zabezpieczenia Medycznego ALSS lub FLS składa się z wyznaczonego oficera medycznego, który jest jednocześnie doradcą medycznym dowódcy ALSS lub FLS i stosownego personelu. Podstawowy moduł Oddziału Medycznego powinien być zdolny do:

- kontrolowania, obsługiwania i wykonywania ewakuacji do 100 rannych dziennie, zarówno pomiędzy rejonami ALSS jak i punktami FLS;
- funkcjonowania jako izba chorych dla etatowego personelu rejonów ALSS lub punktów FLS.

Placówki medyczne Wysuniętych Rejonów ALSS są obiektami 3 lub 4 rzutu, które powinny być zdolne do przyjęcia, obsługiwania i hospitalizacji rannych i chorych z punktów FLS lub bezpośrednio z okrętów celem ich dalszej ewakuacji do narodowych systemów medycznych. Obiektami tymi będą zwykle szpitale cywilne użytkowane zgodnie z porozumieniem HNSA. W przypadku gdy miejscowe obiekty medyczne są niewystarczające lub ich nie ma, kraje wysyłające swe siły zobowiązane są do dostarczenia niezbędnych urządzeń.

Celem zapewnienia krajom członkowskim dostosowania swoich zdolności do zakładanych wymogów zabezpieczenia medycznego, placówki medyczne będą konfigurowane w postaci określonych modułów, dzięki czemu zdolności zabezpieczenia medycznego będą funkcją uniwersalnych modułów medycznych. Podstawowy moduł medyczny powinien składać się z:

- chirurga, anestezjologa i personelu zabezpieczenia;
- 25 łóżek szpitalnych;
- zapasu środków medycznych dla 100 rannych.

Obiekty medyczne Wysuniętych Punktów FLS są obiektami 2 lub 3 rzutu, które powinny być zdolne do przyjęcia, obsługiwania i hospitalizacji rannych i chorych bezpośrednio z okrętów celem ich dalszej ewakuacji do rejonów ALSS i narodowych systemów medycznych. Obiektami tymi będą zwykle szpitale cywilne użytkowane zgodnie z porozumieniem HNSA. W przypadku, gdy miejscowe obiekty medyczne są niewystarczające lub ich nie ma, kraje wysyłające swe siły zobowiązane są do dostarczenia niezbędnych urządzeń w postaci modułów medycznych. Podobnie jak w przypadku Wysuniętych Rejonów ALSS, celem zapewnienia krajom członkowskim dostosowania swoich zdolności do zakładanych wymogów zabezpieczenia medycznego, obiekty medyczne FLS będą konfigurowane w postaci identycznych modułów jak dla obiektów klasy ALSS. Dzięki temu łączne możliwości zabezpieczenia medycznego punktów FLS będą funkcją standardowych modułów medycznych.

Oddział Transportu Powietrznego rejonu ALSS lub punktu FLS składa się z niezbędnych załóg powietrznych, naziemnego personelu technicznego oraz urządzeń do obsługi

technicznej i zabezpieczenia wydzielonych samolotów łącznikowych. W skład Oddziału Transportu Powietrznego wchodzi skrzydło lotnictwa transportowego zdolne do prowadzenia powietrznych operacji dostarczania ładunków, włączając w to także transport amunicji pomiędzy lotniskami polowymi wewnątrz strefy operacyjnej. Typowym standardem takiego samolotu jest C-130 Herkules lub jego ekwiwalent. Wydzielone do tego celu samoloty mogą być typowymi samolotami wojskowymi lub przystosowanymi samolotami cywilnymi.

Oddział Zaopatrywania Pokładowego rejonu ALSS lub punktu FLS składa się ze śmigłowców, załóg powietrznych, lotniczego personelu technicznego wraz z wyposażeniem obsługowym do zabezpieczenia wydzielonego sprzętu lotniczego. Statki powietrzne Oddziału Zaopatrywania Pokładowego mogą być albo śmigłowcami wojskowymi albo ich ekwiwalentami cywilnymi. Na wyposażenie Oddziału Zaopatrywania Pokładowego wchodzi śmigłowce zdolne do wewnętrznego lub zewnętrznego przenoszenia ładunków z rejonów ALSS lub punktów FLS na okręty operujące na morzu i z powrotem. Ich możliwości określone są przez zasięg min. 150 Mm i udźwig 1400 kg. Więcej niż jedno państwo może oferować swe wsparcie dla zwiększenia możliwości tego oddziału. Poszczególne potrzeby narodowe w zakresie zaopatrywania pokładowego ALSS lub FLS będą uzgadniane przez władze NATO i władze krajowe w trakcie fazy planowania i organizowania rejonów ALSS lub punktów FLS.

Tankowce wahadłowe mogą być udostępnione przez kraje członkowskie i są wykorzystywane do przewozu paliw pomiędzy składnicami zaopatrzeniowymi a okrętami logistycznymi, realizującymi bieżące odtwarzanie zapasów na morzu. Tankowce wahadłowe mogą być albo typowymi okrętami marynarki wojennej albo jednostkami floty handlowej.

TECHNIKA I UZBROJENIE

Kmdr por. mgr inż. Wiktor BARTŁOMIEJCZYK

Kmdr ppor. Mirosław CHMIELIŃSKI

Kpt. mgr inż. Artur CYWIŃSKI

PRZYKŁADY NOWOCZESNYCH KONSTRUKCJI OKRĘTOWYCH ZESTAWÓW ARTYLERYJSKICH

Przeprowadzona analiza i ocena rozwiązań konstrukcyjnych współczesnych okrętowych zestawów artyleryjskich (OZA) wykazała, że zostały już wyczerpane ich możliwości modernizacyjne. Konstruktorzy OZA wykorzystali prawie wszystkie rozwiązania, jakie stwarza współczesna technika, dlatego też armaty okrętowe są całkowicie zautomatyzowane i poza doskonaleniem technologii ich wykonania oraz wdrażania najnowszych osiągnięć metalurgii, niewiele pozostało do zrobienia.

W analizowanych konstrukcjach OZA można zaobserwować, że kierunki rozwoju współczesnych OZA zdeterminowane zostały przez wymagania obrony przeciwlotniczej (OPL) i obrony przeciwrakietowej (OPRak). Przydatność współczesnych OZA do wykonywania zadań ogniowych w samoobronie okrętu określają takie właściwości bojowe, jak:

- minimalne strefy martwe;
- krótki czas reakcji;
- duża wydajność ogniowa (zapewnia możliwość kompensowania małej wartości prawdopodobieństwa trafienia dużą liczbą wystrzelonych pocisków);
- relatywnie największa skuteczność na małych odległościach strzelania, tj. w granicach stref martwych zestawów rakietowych.

Środki napadu powietrznego (ŚNP), a szczególnie narastające zagrożenie ze strony bezpilotowych ŚNP, doprowadziło do wyodrębnienia okrętowych zestawów artyleryjskich samoobrony przeciwrakietowej. W literaturze przedmiotu określane są jako CIWS (Close-in Weapon System). Na uzbrojenie okrętów nawodnych różnych klas wprowadzony został cały szereg zestawów tego typu, stanowiących „broń ostatniej szansy”.

Większość z nich opracowana została od podstaw z uwzględnieniem specyfiki zwalczania przeciwookrętowych kierowanych pocisków rakietowych (poKPR). W chwili obecnej zarysowały się dwa odmienne sposoby rozwiązania omawianego problemu.

Pierwszy sposób zwalczania poKPR polega na bezpośrednim trafieniu głowicy bojowej podkalibrowym pociskiem przeciwpancernym małego kalibru (APDS-Armour-Piercing

Discarding Sabot lub APFSDS- Armour-Piercing Fin Stabilized Discarding Sabot), z twardym rdzeniem (stopy wolframu). Zapewnia to zdetonowanie głowicy bojowej poKPR w bezpiecznej dla okrętu odległości (kilkuset metrów).

Drugi sposób zakłada uszkodzenie poKPR odłamkami powstającymi w wyniku fragmentacji skorupy pocisku artyleryjskiego w wystarczająco dużej odległości od burty okrętu (4000-6000 m). Powinno to spowodować zejście poKPR z trajektorii samonaprowadzania i upadek do morza. Pole odłamków, o bardzo dużej gęstości, powstaje na linii przewidywanego kursu celu dzięki użyciu pocisków odłamkowych, uzbrojonych w dopplerowski zapalnik zbliżeniowy. Wystarczy przy tym, aby pociski zmierzające do punktu trafienia z nisko lecącym poKPR zbliżyły się w pobliżu celu do powierzchni morza na odległość mniejszą niż promień zadziałania zapalnika.

Pierwszy z wymienionych sposobów realizują zestawy Vulcan-Phalanx Mk-15, Goalkeeper, Sea Guard, Mauser-Dracon EO, które skonstruowano w oparciu o szybkostrzelne armaty okrętowe małego kalibru 20-30 mm. Wysoką wydajność ogniową zapewniają im automaty artyleryjskie, najczęściej z obrotowym blokiem luf. Przy szybkostrzelności teoretycznej 3000-6000 strz./min, zapewniają one możliwość ostrzelania ogniem ciągłym (bardzo długimi seriami) celu zbliżającego się z prędkością okołodźwiękową prawie na całej głębokości strefy rażenia (200-2000 m). W systemach kierowania ogniem najnowocześniejszych zestawów tego typu (Vulcan-Phalanx Mk-15, Goalkeeper) znajdują się układy automatycznej regulacji działające na zasadzie zamkniętej pętli. Artyleryjska stacja radiolokacyjna (SRL) śledzi wystrzelone pociski i jeżeli rzeczywisty tor lotu odchyła się od toru prowadzącego do punktu spotkania z celem, wypracowywane przez przelicznik nastawy, określające położenie wycelowanej lufy, automatycznie powiększane są o dodatkowe składowe korygujące ogień, zanim jeszcze pierwsze wystrzelone pociski znajdą się w rejonie celu. Duża liczba wystrzałów w serii (300-400) powoduje, że pomimo małej wartości prawdopodobieństwa trafienia przy jednym wystrzale i małej wartości prawdopodobieństwa trafienia jednym pociskiem (0,0035-0,02), wartość oczekiwana liczby trafień gwarantuje zniszczenie wykrytego na czas celu.

Drugi sposób zwalczania poKPR realizują okrętowe zestawy artyleryjskie z armatami kalibru 35-76 mm (np. Dardo, Oto Melara Super Rapid). Powstały one w wyniku adaptacji istniejących armat okrętowych zmodernizowanych pod kątem rozszerzenia zakresu wykonywanych zadań ogniowych. Stanowią odzwierciedlenie poglądów, że optymalnym środkiem zwalczania współczesnych ŚNP są armaty o kalibrze 35-76 mm. W porównaniu z armatami 20-30 mm zapewniają znacznie dłuższy czas oddziaływania ogniowego na cel

(donośność skuteczna 4000-11 000 m). Wystrzeliwiają pociski o masie ok. 1-6 kg, które można już uzbroić w zapalniki zbliżeniowe, gdyż pole skutecznych odłamków powstających w wyniku wymuszonej fragmentacji skorupy jest tu wystarczająco rozległe, a zarazem gęste, aby pokryć strefę zadziałania zapalnika.

Istotną cechą omawianych zestawów jest większa uniwersalność zwłaszcza, że konstrukcja nowoczesnych armat okrętowych zapewnia możliwość szybkiej zmiany rodzaju amunicji, w zależności od ostrzeliwanego celu.

Okrętowe artyleryjskie zestawy samoobrony

Vulcan-Phalanx Mk-15

Jednym z najbardziej znanych CIWS jest Vulcan-Phalanx Mk-15 opracowany w Stanach Zjednoczonych przez firmę General Dynamics Pomona Division, w drugiej połowie lat siedemdziesiątych.

Jest w pełni zautomatyzowanym i całkowicie autonomicznym zestawem, w którym zasadnicze elementy składowe, tj: 20 mm automat artyleryjski M61A1 systemu Gatlinga; system kierowania ogniem z radiolokacyjnymi środkami wykrycia i śledzenia celu oraz jednostkę ognia amunicji, rozmieszczono na podstawie armaty. Na uwagę zasługuje modułowa konstrukcja zestawu. Z funkcjonalnego punktu widzenia zestaw tworzą podsystem ogniowy (Vulcan) oraz podsystem kierowania ogniem (Phalanx). Konstrukcyjnie zostały one wykonane w postaci pięciu modułów bloku antenowego SRL, 20 mm automatu artyleryjskiego z układem zasilania w amunicję, zespołu obrotowego podstawy armaty z mechanizmami naprowadzania w kierunku i w podniesieniu, zespołu nieruchomego podstawy armaty (tzw. barbet) z centralną jednostką sterującą systemem kierowania ogniem (w oddzielnej przybudówce – kontenerze). Wewnątrz bloku antenowego rozmieszczono dwie oddzielne stabilizowane anteny SRL: wstępnego wykrycia (obserwacji okrężnej) i śledzenia celu oraz napędy naprowadzania i stabilizacji anten.

W zestawie Vulcan-Phalanx zastosowano dwukanałową impulsowo-dopplerowską SRL pracującą w paśmie J (długość fali 2-cm). Dwukanałowe urządzenie nadawczo-odbiorcze współpracuje z dwoma stabilizowanymi antenami umieszczonymi na zespole wahadłowym armaty, pod opływową owiewką. Górna antena obraca się z dużą prędkością, formując wiązkę zapewniającą dookrężną obserwację przestrzeni i wykrywanie celów. Dolna antena wykorzystywana jest w czasie śledzenia celu i wystrzelonych pocisków. Podczas przeszukiwania przestrzeni impulsy odbite od celów odebrane przez górną antenę poddane zostają obróbce w układzie selekcji celów i w postaci cyfrowej trafiają do pamięci komputera – centralnej jednostki sterującej zestawu oraz na blok wskaźników zobrazowania sytuacji

taktycznej. Po automatycznym wyborze najgroźniejszego dla okrętu celu, zaczyna pracować kanał śledzenia współpracujący z dolną anteną. Poprawiona zostaje dokładność przestrzenna współrzędnych oraz określona prędkość celu, wykorzystywane przez komputer do rozwiązania zadania spotkania wystrzelonych pocisków z celem.

Jakościowo nową cechą zestawu Vulcan-Phalanx jest możliwość korygowania ognia w układzie automatycznej regulacji z zamkniętą pętlą. SRL śledzenia celu prowadzi równolegle wystrzelone pociski i określa współrzędne średniego toru na początkowym odcinku lotu. Umożliwia to wystarczająco dokładne określenie, w oparciu o metody symulacji komputerowej, dalszego odcinka toru lotu. Jest to podstawą do oceny, czy średni tor pocisków przechodzi przez punkt trafienia. Jeżeli nie, w układzie naprowadzania armaty wypracowany zostaje sygnał sprzężenia zwrotnego zmieniający położenie luf w taki sposób, aby kolejne pociski dążyły do punktu spotkania. W rezultacie ogień jest korygowany zanim jeszcze pierwsze wystrzelone pociski znajdą się w rejonie celu. W przypadku zniszczenia celu (zanika sygnał odbity od jego powierzchni), lub po wyjściu śledzonego celu ze strefy rażenia armaty, zestaw rozpoczyna automatyczne śledzenie kolejnego celu uznanego za priorytetowy. Algorytm przyznawania priorytetu w pierwszej kolejności przewiduje zwalczanie celów o małej skutecznej powierzchni odbicia, zbliżających się do okrętu na parametrze zerowym z prędkością zbliżoną do prędkości dźwięku. Jeżeli nie ma takich celów, śledzone są inne zbliżające się na parametrze zerowym, a w następnej kolejności cele przecinające strefę rażenia armaty, lecz o parametrze kursowym różnym od zera.

Większa prędkość początkowa pocisków podkalibrowych (1425 m/s wobec 1036 m/s), niewielki spadek prędkości na torze lotu (tępy rdzeń pocisku ma czepiec balistyczny z tworzywa sztucznego), a także piroforyczne właściwości, duża gęstość, twardość, powodują, że w chwili uderzenia w cel mają one energię kinetyczną wystarczającą do zdetonowania głowicy bojowej poKPR. Zapewnia to możliwość zniszczenia celu zanim zbliży się na niebezpieczną dla okrętu (z uwagi na skutki detonacji) odległość 200-400 metrów.

Zmodernizowany zestaw (Mod 1) (fot.1) otrzymał wydłużony magazyn amunicji o pojemności 1500 naboju (wzrost o ponad 50%). Automat M61A1 ma tu, podobnie jak w wersji lotniczej, układ regulowania (zmniejszania) szybkostrzelności. Jej wybór realizowany jest automatycznie, w zależności od rodzaju celu (wolno lecące samoloty i śmigłowce, a zwłaszcza cele nawodne mogą być zwalczane z mniejszą szybkostrzelnością). W rezultacie zmodernizowana wersja zestawu Vulcan-Phalanx Mk-15 Mod.1 może zniszczyć do 10 atakujących okręt celów.

Zmodernizowano także radiolokacyjny podsystem zestawu. Nowa antena wstępnego wykrycia ma poprawioną charakterystykę promienia i przechwycenie poKPR nurkujących na okręt z dużej wysokości.

Charakterystyka poprzedniej anteny zapewniała autonomiczne wykrycie celów nisko lecących (kąt położenia poniżej 5°). W tej sytuacji poKPR odpalane z pokładów wysoko lecących samolotów lub wykonujące tzw. „górkę” w rejonie celu, musiały być wskazywane elektronicznie przez inne SRL wstępnego wykrycia współpracujące z zestawem. Poprawiono także pracę układu selekcji celu w warunkach silnych zakłóceń naturalnych od pofalowanej powierzchni morza. Docelowo, dzięki modułowej konstrukcji, wszystkie zestawy Vulcan-Phalanx Mk-15 Mod 0 mają być przebudowane do wersji Mod 1.

Goalkeeper

Okrętowy artyleryjski zestaw samoobrony Goalkeeper opracowany został przez holenderską firmę Signaal Apparaten B.V. przy współpracy amerykańskiej firmy General Electric, na zamówienie marynarki wojennej Holandii. Przeznaczeniem tego autonomicznego zestawu jest niszczenie poKPR kierowanych pocisków raketowych na ostatniej rubieży samoobrony okrętu. Podstawowymi elementami zestawu są: amerykańska 30 mm armata 30/L80 z automatem artyleryjskim GAU-8/A oraz radiolokacyjny system kierowania strzelaniem.

Automat GAU-8/A, opracowany jako element uzbrojenia samolotu szturmowego A-10, jest artyleryjską bronią szybkostrzelną z obrotowym blokiem luf. Z uwagi na zasadnicze przeznaczenie samolotu (zwalczanie pojazdów opancerzonych i czołgów, także ogniem działka pokładowego) opracowano specjalne naboje z podkalibrowymi pociskami stabilizowanymi obrotowo z odrzucanym płaszczem i rdzeniem wykonanym ze zubożonego uranu (APDS). Specjalnie dla zestawu Goalkeeper opracowano pociski podkalibrowe z 16 mm rdzeniem uranowym stabilizowane brzechwowo (APFSDS), sygnowane tutaj jako MPDS (Missile Piercing Discarding Sabot).

Automat charakteryzuje wysoka niezawodność (średnio 33 tys. wystrzałów na jedną awarię i 150 tys. wystrzałów na zacięcie). Żywotność automatu ocenia się na 21 000 wystrzałów (po 3000 z każdej lufy). Zasilanie w amunicję odbywa się z magazynu typu bębnowego. Podobnie jak w zestawie Vulcan-Phalanx nie przewiduje się możliwości zmiany rodzaju naboju w czasie strzelania. Bęben amunicyjny rozmieszczony jest pod pokładem i może pomieścić 1190 sztuk naboju. Czas załadowania magazynu amunicją wynosi 20 minut i może być skrócony do 9 minut przy użyciu urządzenia załadowczego z uprzednio

przygotowaną taśmą naboją. Pojemność magazynu obliczona jest na zniszczenie 6-7 celów powietrznych.

Radiolokacyjny system kierowania ogniem składa się ze SRL poszukiwania (wstępnego wykrycia), SRL śledzenia, przelicznika cyfrowego i wypośnżonego pulpitu operatora. Stacja poszukiwania pracuje w paśmie X (3-centymetrowym) i jest zdolna wykrywać cele nisko lecące na odległościach do 20 kilometrów. Antena jest tu umieszczona na zespole obrotowym podstawy armaty, a nie wahadłowym, jak w przypadku zestawu Vulcan-Phalanx. Jest stabilizowana, kształtuje wiązkę o szerokości 1,5° i wysokości 60°, obraca się z prędkością 60 obr/min. SRL śledzenia i kierowania ogniem pracuje w pasmach X i KA (3 i 0,8-cm). Dzięki jednoczesnej obróbce dwu sygnałów odbitych od celu poprawiono warunki śledzenia celu lecącego tuż nad powierzchnią morza. Antena o średnicy 1 m umieszczona jest na zespole wahadłowym armaty. Obok anteny zamontowana jest kamera telewizyjna pozwalająca operatorowi na obserwację, z pulpitu wypośnżonego, rezultatów strzelania, a także prowadzenie strzelania w przypadku niesprawności SRL, bądź zakłóceń radioelektronicznych. Maksymalny zasięg śledzenia SRL wynosi 14 km, a dokładność pomiaru kątów 0,5 mrad. Badania modelowe przeprowadzone dla dwóch typowych celów (poKPR) atakujących z jednego kierunku wykazały, że zestaw jest zdolny razić pierwszy cel na odległości około 600 m, a drugi na odległości 400 m z prawdopodobieństwem 0,95.

Sea Guard

Okrętowy artyleryjski zestaw samoobrony przeciwrakietowej Sea Guard opracowany został przez międzynarodowe konsorcjum pod kierownictwem firmy Contraves.

Zestaw jest konstrukcją modułową składającą się z: poczwórnie sprzężonej 25 mm armaty Oerlikon Sea-Zenit; SRL poszukiwania i wykrywania celu; SRL śledzenia, przy czym zamiennie bądź dodatkowo stosowane są optyczne urządzenia celownicze (kamery telewizyjne, kamery termowizyjne lub dalmierze laserowe); modułu kierowania strzelaniem i kontroli.

Poczwórnie sprzężona 25 mm armata Oerlikon Sea-Zenith opracowana została przez szwajcarską firmę Oerlikon. Zastosowanie dwuosiowej stabilizacji oraz ułożenie łożyska poziomego pod kątem 35° do płaszczyzny pokładu pozwoliło na zwiększenie pionowego kąta ostrzału od -20° do +125°. Zasilanie automatów odbywa się przy pomocy taśmy naboją z czterech pojemników umieszczonych pod pokładem. Zapas amunicji gotowej do użycia wynosi 1300 sztuk, co w ocenie specjalistów z NATO wystarcza do porażenia 14-17 rakiet typu Exocet z prawdopodobieństwem 0,85-0,9. Podobnie jak w poprzednich zestawach, zasadniczym typem amunicji jest nabój z pociskiem podkalibrowym z oddzielającym się

płaszczem (APDS). Jednakże do zwalczania samolotów przewiduje się klasyczną amunicję z pociskami odłamkowo-zapalającymi.

Blok poszukiwania i wykrywania stanowi angielska SRL Dolphin, pracująca w zakresie fal decymetrowych z częstotliwościowym kodowaniem impulsów i selekcją celów. Anteny stacji i urządzenia rozpoznawczego stabilizowane są w dwóch osiach i obracają się z prędkością 60 obr/min. Zasięg wykrywania stacji wynosi 35 km, a dopuszczalna wysokość celu 14 km. Głównym zadaniem stacji jest wykrywanie nisko lecących poKPR, a takie wykrywane są na odległościach 12-15 km.

Moduł śledzenia składa się ze SRL opracowanej przez niemiecką firmę Simens-Ibis, urządzenia termowizyjnego Flir oraz dalmierza laserowego. Wszystkie te elementy rozmieszczone są na wspólnej podstawie stabilizowanej w trzech osiach. Pracę modułu zabezpiecza mikrokomputer umieszczony pod pokładem bądź w nadbudówce. Stacja radiolokacyjna pracuje w paśmie 2- centymetrowym z szerokością wiązki 0,9-1,1°. Dublowana jest przez urządzenie termowizyjne Flir. Wykorzystanie danych wypracowywanych przez wymienione podmoduły pozwala dokładnie i szybko określić współrzędne nisko lecącego celu nawet w niesprzyjających warunkach hydrometeorologicznych jak i w przypadku silnego przeciwdziałania radioelektronicznego.

Mauser Drakon OE

Mauser Drakon OE jest 27 mm czterolufowym zestawem artyleryjskim samoobrony, który powstał w wyniku współpracy niemieckiej firmy Mauser i francuskiej firmy CS Defence. Zestaw składa się z trzech zasadniczych części tj: z poczwórnie sprzężonej 27 mm automatycznej armaty typu wieżowego, optoelektronicznych przyrządów kierowania ogniem i konsoli operatora (fot. 1).



Fot. 1. Mauser CS-Defense Drakon OE

27 mm poczwórna armata ma szybkostrzelność 7200 strz./min, jej zasięg skuteczny wynosi 2000 m. Na zautomatyzowanej linii podawania znajduje się 1440 naboí. Na jednostkę ognia armaty składa się pięć rodzajów naboí – od naboí ze standardowym pociskiem po naboje z pociskami podkalibrowymi (HE, AP, SPHE, TP, APFSDS). Prędkości naprowadzania armaty zapewniają prowadzenie ognia do celów lecących z prędkością 3 Ma (prędkość kątowna przerzutu 175°/s).

Optoelektroniczne przyrządy kierowania ogniem Najir 2000 składają się z głowicy IR Vampir ML 11, kamery TV, dwóch kamer IR (8-12 μm , 3-5 μm) i dalmierza laserowego. Odległość wykrycia celu, typu kierowany pocisk raketowy, wynosi 10 km.

Konsola kierowania ogniem typu Kalisto obsługiwana jest przez jednego operatora. Zestaw jest zintegrowany z okrętowym systemem dowodzenia, lecz może prowadzić strzelanie w sposób autonomiczny.

Okrętowe uniwersalne zestawy artyleryjskie

Millennium

Okrętowy artyleryjski zestaw OPL/OPRak. Millennium zbudowano w oparciu o dwie 35/79 armaty MDG-35.

Specjalnie dla armaty Millennium opracowano pociski AHEAD przeznaczone do zwalczania poKPR. Mają one uszkodzić poKPR odłamkami, w takiej odległości od strzelającego okrętu, aby zboczył z trajektorii samonaprowadzania, bądź upadł do morza w bezpiecznej odległości. W ogólnym przypadku, wytworzenie pola odłamków o wystarczająco dużej gęstości możliwe jest wyłącznie przy użyciu pocisków uzbrojonych w zapalniki niekontaktowe (zblizeniowe lub czasowe). Kaliber 35 mm nie zapewnia jeszcze wystarczająco dokładnego pokrycia polem odłamków obszaru zadziałania zapalnika zblizeniowego, dlatego pociski AHEAD uzbrojone zostały w zapalniki czasowe (programowe) detonujące pocisk w ściśle określonym punkcie toru lotu. W tym celu 35 mm armaty Millennium wyposażone zostały w układy pomiarowe rejestrujące prędkość każdego pocisku opuszczającego przewód lufy i korygujące nastawę zapalnika wypracowaną przez przelicznik. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności pocisk AHEAD posiada niewielki ładunek rozcalający, wyrzucający w stronę celu chmurę odłamków. Jest to konieczne, gdyż liczba tzw. skutecznych odłamków powstająca w wyniku naturalnej fragmentacji skorupy 35 mm pocisków jest jeszcze zbyt mała.

Konsekwencją, wynikającą z przyjętej koncepcji zwalczania KPR, jest bardzo mały zapas amunicji na zautomatyzowanej linii podawania (150 szt.). Z punktu widzenia potrzeb

OPRak. jest on wystarczający, gdyż każdy cel ostrzeliwany jest serią 10-15 wystrzałów, tak aby pociski spotykały się z celem na odległościach zbliżonych do optymalnej.

O wiele mniejsze są możliwości ogniowe armaty Millennium w stosunku do celów nawodnych. Armata może być doładowana wyłącznie podczas przerw w walce, w praktyce po każdych 7-10 seriach wystrzałów. Jej konstruktorzy nie przewidzieli możliwości szybkiej zmiany rodzaju amunicji. Ponieważ pociski AHEAD są mało skuteczne w stosunku do celów nawodnych (odłamki wyrzucone przez ładunek rozcalający mają bardzo małą prędkość), użycie 35 mm armaty do walki z celami nawodnymi wiąże się z koniecznością jej rozładowania i powtórnego załadowania amunicją z pociskami uzbrojonymi w zapalniki uderzeniowe. Jest to pracochłonne, trwa co najmniej kilka minut, a zdjęcie z linii podawania naboju z pociskami AHEAD uniemożliwia skuteczne zwalczanie celów powietrznych wykrytych w czasie walki z celami nawodnymi.

Dardo

Okrętowy artyleryjski zestaw Dardo (fot. 3) został opracowany na zamówienie marynarki wojennej Włoch przez firmy Elsag i Solenia. W skład zestawu wchodzi: sprzężona 40 mm armata Breda Compact Fast Forty; SRL śledzenia i kierowania strzelaniem RTN-20X Orion; mikroprocesorowy system kierowania strzelaniem oraz pulpit operatora. Zestaw współpracuje z okrętową SRL poszukiwania i wykrywania celów powietrznych RAN-10S.



Fot. 2. 40 mm armata Breda Compact Fast Forty

40 mm armata Breda Compact Fast Forty opracowana została przez firmę Breda Meccanica, jako wersja rozwojowa armaty Breda Compact. Jednostkę ognia armaty stanowią dwa rodzaje naboju.

Zasadniczym typem jest amunicja z pociskiem odłamkowo-burzącym z wymuszoną fragmentacją skorupy. Wymuszoną fragmentację zapewnia tu duża liczba (640 sztuk) kulek

wolframowych o regularnym kształcie, wtopionych w skorupę pocisku. Daje to uzyskanie dużej ilości elementów skutecznie rażących. Posiadają one większą prędkość początkową (1100-1450 m/s) niż nieregularne odłamki powstające w wyniku rozerwania skorupy (800-1000 m/s). Regularny kształt oraz duża gęstość materiału powodują, że kulki wolframowe dłużej zachowują energię kinetyczną zapewniającą nawet zdetonowanie głowicy bojowej poKPR. Pocisk ten posiada dopplerowski zapalnik zbliżeniowy z regulacją czułości w zależności od wysokości, co eliminuje zakłócenia wywołane pofalowaną powierzchnią morza.

Drugi rodzaj to amunicja z pociskiem podkalibrowym stabilizowanym brzechwowo, znajdująca się w dodatkowych pojemnikach, przeznaczona do użycia w końcowym okresie strzelania, kiedy dla obrony okrętu niezbędne jest bezpośrednie trafienie w głowicę bojową rakiety celem jej detonacji. W układzie podawania amunicji tej armaty przewidziano dodatkowy zasobnik (dwie sekcje o pojemności 100 nabojów) oraz mechanizmy umożliwiające szybką zmianę podawanej amunicji, gdy cel (poKPR) mija rubież 1000 m i zachodzi konieczność przejścia na pociski podkalibrowe. Ocenia się, że w przypadku uchwycenia kierowanego pocisku raketowego lecącego z prędkością okołodźwiękową na odległości 3000 m prawdopodobieństwo tego, że rakieta osiągnie rubież 700 m wynosi 0,02 (prawdopodobieństwo trafienia 0,98).

Oto Melara Compact

76/62 Oto Melara Compact jest jednolufową AAO średniego kalibru, z regulowaną szybkostrzelnością (10-80 strz./min). Standardowy pocisk HE-MOM o masie 6,3 t (opcjonalnie z zapalnikiem zbliżeniowym) wyrzucony z prędkością początkową 930 m/s, leci na maksymalną odległość 16 000 m. Zasięg ognia skutecznego wynosi około 10 km (5,5 Mm), kąty podniesienia lufy od -15° do $+85^{\circ}$, sektor naprowadzania w kierunku zależy od miejsca zamontowania armaty na okręcie, prędkości naprowadzania w kierunku do $60^{\circ}/s$, w podniesieniu do $35^{\circ}/s$, przy maksymalnych przyśpieszeniach w obydwu płaszczyznach do $72^{\circ}/s$. Całkowita masa armaty (bez amunicji i systemu kierowania ogniem) około 7500 kg. Zapas amunicji gotowej do natychmiastowego użycia (na zautomatyzowanej linii podawania) 80 szt. Naprowadzanie na cel zdalne, radiolokacyjne. Nowsza wersja armaty sygnowana jako Oto Melara Super Rapid (fot. 4) posiada szybkostrzelność 120 strz./min. Zapewnia przy tym możliwość szybkiej zmiany rodzaju wystrzeliwanych pocisków.

Obok standardowych naboji z pociskami HE-Mom, w jednostce ognia są naboje z pociskami o wydłużonym kształcie o zasięgu lotu do 20 km HE-Sapomer z pociskami o wymuszonej fragmentacji (1200 kulek wolframowych) z zapalnikiem dopplerowskim

Amartof oraz z pociskami precyzyjnego rażenia CCS (korygowanych na końcowym odcinku toru).



Fot. 3. 76 mm armata okrętowa Oto Melara Super Rapid

Najnowsza wersja armaty Oto Melara Abow Deck jest wykonana w technologii „stealth”. Różnica polega na zastosowaniu innego rodzaju owiewki i zmniejszeniu ilości amunicji na automatycznej linii podawania. Jednostka ognia zawiera amunicję z pociskami precyzyjnego rażenia korygowanych na końcowym odcinku toru lotu CCS.

Bofors SAK 57/70 Mk-3

Bofors SAK 57/70 Mk-2 to jednolufowa, okrętowa armata automatyczna produkowana od 1985 r. Szybkostrzelność jej wynosi 200 strz/min. Wystrzeliwuje pociski o masie 2,4 kg z prędkością początkową 1025 m/s, co zapewnia maksymalny zasięg do 14 000 m. Pociski uzbrojone są w zapalnik zbliżeniowy, który może być zdalnie przesterowany na działanie czasowe lub uderzeniowe. Wartości kątów naprowadzania nie różnią się w istotny sposób od armaty Oto Melara i wynoszą w kierunku $55^{\circ}/s$, a w podniesieniu do $40^{\circ}/s$. Podawanie amunicji zautomatyzowane, za pomocą wymiennych zasobników mieszczących 40 naboji. Naprowadzanie zdalne, radiolokacyjne, z centrali artyleryjskiej lub BCI wewnątrz okrętu. Ponadto, na armacie znajduje się miejscowe stanowisko kierowania ogniem z obsługą (dwie osoby) przejmującą sterowanie w sytuacjach awaryjnych.

Bofors SAK 57/70 Mk-3 (rys. 1) to najnowszy produkt firmy Bofors. Armata produkowana jest w wersji standardowej i „stealth”. Do najważniejszych innowacji trzeba zaliczyć zwiększenie szybkostrzelności do 220 strz/min oraz zastosowanie w większym zakresie materiałów kompozytowych, co korzystnie wpłynęło na parametry wagowe. Nieznacznie zwiększono prędkości naprowadzania, w kierunku do $57^{\circ}/s$, a w podniesieniu do $44^{\circ}/s$. Podobnie jak w firmie Alenia, w Otobreda Division dopracowano amunicję. Proponowane są trzy rodzaje nabojów: uniwersalny 3P (programowany), wzmocniony o wymuszonej fragmentacji (wtopione w skorupę kulki wolframowe) z zapalnikiem

zbliżeniowym PFHE oraz HCER o wydłużonym kształcie zwiększający zasięg do 17 000 m. Wymiana czterech zasobników zawierających 120 naboji zajmuje 2 minuty.



Rys. 1. Bofors 57 Mk-3

* * *

Okrętowe zestawy artyleryjskie są bardzo ważnym i skutecznym komponentem nowoczesnej obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej współczesnych okrętów wchodzących w skład lekkich nawodnych sił uderzeniowych. Obok złożonych technicznie zestawów artyleryjskich, w dalszym ciągu optymalnym uzbrojeniem dla małych okrętów nawodnych oraz pomocniczych jednostek pływających są i pozostaną AAO małego kalibru (20-30 mm) o uproszczonej konstrukcji. Są one stosunkowo tanie, a dotyczy to zarówno ceny zakupu, jak i kosztów ich eksploatacji. Charakteryzują się małą masą i gabarytami, nie wymagają też dodatkowej przestrzeni pod pokładem (ustawiane są na słupowych, bądź wieżowych podstawach). Naprowadzane są zdalnie lub miejscowo przez jednego operatora. Nie wymagają wysokich kwalifikacji od obsługującego personelu, niewielkie jest również zapotrzebowanie na energię elektryczną lub inny czynnik roboczy.

OZA na dużych okrętach stanowią mogą dodatkowe, niezależne, a przy współpracy z optoelektronicznymi środkami wykrycia, także skuteczny kanał oddziaływania ogniowego na cel.

Literatura:

1. Adamski M., Obrona powietrzna okrętów, cz. 1 i 2, „Wojskowy Przegląd Techniczny”, 1994 nr 2-3; tenże, Wybrane problemy rozwoju okrętowych systemów broni raketowej i artyleryjskiej, „Przegląd Morski”, 1994 nr 7-8.
2. AHEAD – system obrony przeciwlotniczej, „Lotnictwo Aviation International”, 1995 nr 5.
3. Archdale E., Modern naval guns, “Naval Forces”, 1982 nr 1.
4. Chmieliński M., Panasiuk A., Cywiński A., Okrętowe uzbrojenie artyleryjskie dla korwety wielozadaniowej. IV Sympozjum Broni Morskich, AMW Gdynia 2001.
5. Chmieliński M., Jakubowski B., Panasiuk A., Wybrane problemy użycia uzbrojenia okrętów LNSU w strefie przybrzeżnej. Konferencja naukowa, WSO Toruń 2000.
6. Chmieliński M., Cywiński A., Panasiuk A., Kierowanie ogniem okrętowego zestawu samoobrony Vulkan Phalanx Mk-15 w aspekcie jego możliwości ogniowych. II Konferencja kierowania ogniem, WSO Koszalin 2002.
7. Wydawnictwa reklamowe i strony internetowe firm produkujących armaty morskie oraz amunicję: Oto Melara, Breda Mehanica, FMC Corporation Northern Ordnance Division, AB Bofors, Creusot – Loire, Astra Holdings PLC, Thales Munitrinics B.V., Diehl VA Systeme, Signaal USFA.

SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

Kmdr ppor. mgr inż. Maciej NAŁĘCZ

HISZPAŃSKIE FREGATY „F-100”

27 października 2000 r. zwodowana została pierwsza fregata raketowa o nazwie „Alvaro de Bazan” (F-101) typu „F-100”. Według wielu marynistów jest to krok milowy do budowy jakościowo nowych, nowoczesnych sił morskich Hiszpanii. Program przewiduje budowę czterech okrętów tego typu, wyposażonych w amerykański system AEGIS. Ich głównym przeznaczeniem będzie szeroko rozumiana obrona przeciwlotnicza. Plany budowy fregat przeciwlotniczych są rozwinięciem planu budowy okrętów nawodnych t. „NFR-90”, których podstawowym przeznaczeniem miała być obrona przeciwlotnicza zespołów okrętów. W planach tych brało udział 8 państw NATO.

Na podstawie projektu „NFR-90” powstały dwa wielonarodowe projekty okrętów przeciwlotniczych. Pierwszy z nich to „Horizon”, wspólny projekt Wielkiej Brytanii, Francji i Włoch, przewidujący wspólną budowę fregat przeciwlotniczych Common New Generation Frigate (CNGF). Drugi projekt grupował Niemcy, Holandię i Hiszpanię wokół planu skupionego na systemie przeciwlotniczym Principal Anti-Air Missile System (PAAMS) i określany był jako trójstronne porozumienie między tymi krajami – Trilateral Frigate Cooperation (TFC). Międzynarodowe opracowywanie projektów i wspólna budowa nowych fregat miało przynieść znaczne obniżenie kosztów jednostkowych, ułatwić zaopatrzenie logistyczne wspólnie działających okrętów.

Trójstronny projekt „Horizon” upadł w kwietniu 1999 r., kiedy Wielka Brytania zdecydowała się na opracowanie i budowę narodowego programu budowy okrętu typu „45”. Francja i Włochy postanowiły kontynuować umowę w formie dwustronnej. Ostatnie ustalenia przewidywały budowę dwóch okrętów projektu „Horizon” dla każdej ze stron reaktywowanego programu. Kontynuowany jest również program trójstronny, oparty na koncepcji PAAMS.

Holandia i Niemcy skupiły wysiłki na opracowaniu systemu obrony przeciwlotniczej dla holenderskiej fregaty obrony przeciwlotniczej i dowodzenia LCF oraz niemieckiej fregaty przeciwlotniczej t. „F-124”. W pracach uczestniczy również Kanada, zaangażowana w rozwój urządzeń elektronicznych systemu obrony przeciwlotniczej. Hiszpania zrezygnowała z rozwoju wspólnego systemu przeciwlotniczego przeznaczonego dla programu TFC i w czerwcu 1995 r. zdecydowała się zastosować na swoich okrętach rozwiązania oparte na

doświadczeniach i urządzeniach amerykańskiego systemu AEGIS. Hiszpańska decyzja doprowadziła do pierwszej sprzedaży tego systemu przez Amerykanów na rynek europejski. Stosunki nawiązane przez hiszpańską stocznnię Empresa Nacional Bazan – obecnie Izar – oraz producenta systemu AEGIS Lockheed Martin Naval Electronic & Surveillance Systems (NE&SS) – Surface Systems przerodziły się w międzynarodową współpracę zakładającą budowę, na eksport do krajów trzecich, okrętów nawodnych klasy fregata wyposażonych w system AEGIS. W 2000 r. podpisano kontrakt z siłami morskimi Norwegii na budowę pięciu fregat obrony przeciwlotniczej typu „Fridtjof Nansen” o wartości 1,5 mld USD. Przy współpracy z amerykańskim przedsiębiorstwem Bath Iron Works należącym do koncernu General Dynamics powstało konsorcjum eksportowe Advanced Frigate Consortium (AFCON).

Hiszpański program budowy okrętu projektu „F-100” wszedł w fazę definiowania w roku 1993. W styczniu 1994 r. ministrowie obrony Holandii, Niemiec i Hiszpanii podpisali umowę o współpracy w zakresie projektowania i budowy okrętów, odpowiednio projektów „LCF”, „F-124” i „F-100”. Państwa biorące udział w programie TFC współpracowały z siłami morskimi Stanów Zjednoczonych i przemysłem amerykańskim w zakresie adaptacji do systemu obrony przeciwlotniczej pewnych podsystemów, takich jak: uniwersalna wyrzutnia pionowego startu Mk 41; rakiety woda-powietrze SM-2 Block IIIA oraz Sea Sparrow wersji ESSM (Evolved Sea Sparrow Missile) i co najważniejsze – radaru APAR (Active Phased Array Radar) – jako podstawowego środka wykrywania celów powietrznych. Chociaż Hiszpania i Niemcy uznały koncepcję systemu przeciwlotniczego powstałą dla projektów „F-124” i „F-100”, to równolegle prowadziły rozmowy z US Navy na temat dostępności rozwiązań bazujących na systemie AEGIS.

W grudniu 1994 r. w Waldbrohl w Niemczech przeprowadzono konferencję, na której poszczególne państwa programu TFC zaprezentowały własne projekty okrętów. Podczas konferencji zgodzono się na oparcie systemu przeciwlotniczego na: radarze dalekiego zasięgu SMART-L, wspólnym oprogramowaniu dla systemu dowodzenia, dostarczanych przez stronę amerykańską rakietach SM-2 Block IIIA oraz ESSM wystrzeliwanych z wyrzutni pionowego startu Mk 41. Opracowany przez stocznnię Bazan projekt okrętu hiszpańskiego posiadać miał wyporność pełną 4847 ton z marginesem jej zwiększenia do 5330 ton. Długość na linii wodnej miała wynosić 127,8 m, przy szerokości 15,75 i zanurzeniu 9,6 metra.

Pomimo planów zaawansowanego zaangażowania przemysłu hiszpańskiego do udziału w programie tworzenia systemu obrony przeciwlotniczej, ministerstwo obrony zrezygnowało z trójstronnego porozumienia tworzenia tego systemu w styczniu 1995 r.,

biorąc przede wszystkim pod uwagę wzrastające ryzyko zwiększenia kosztów i ukończenia całego programu. W zamian Hiszpanie przyjęli opcję użycia systemu AEGIS, wychodząc z założenia, że obniżą tym koszty oraz unikną ryzyka utworzenia systemu nie tak zaawansowanego i nowoczesnego jak AEGIS.

Wobec tego Bazan podjął prace w celu dopasowania projektu okrętu do potrzeb nowo wybranego systemu AEGIS w wersji użytkowanej na niszczycielach rakietowych t. „Arleigh Burke”. Hiszpanie rozważali możliwość budowy trzech okrętów tego typu na podstawie licencji amerykańskiej, jednak ze względu na spodziewany wzrost kosztów ich eksploatacji, plany te zarzucono. Tę, drugą już, fazę definiowania projektu zakończono w lipcu 1996 r. przy wsparciu twórcy systemu AEGIS Lockheed Martin Government Electronic Systems, który określił wymagania przestrzenne i konstrukcyjne do montażu całego systemu, wraz z radarem SPY-1D, dla okrętu o wyporności około 6000 ton. Koszty osiągnięte przez Hiszpanów są prawie dwukrotnie niższe niż miałyby to miejsce przy zakupie okrętów t. „Arleigh Burke” o wyporności około 9000 ton.

Wybór odpowiedniej konstrukcji okrętu opracowany został na podstawie następujących wymagań: osiągnięcia odpowiedniej wysokości montażu anteny radaru nad linią wodną w celu uzyskania odpowiedniego, jak dla okrętów amerykańskich, pokrycia przestrzeni przeszukiwania; kompatybilności transponderów okrętowych i częstotliwości użytkowych SPY-1D oraz opracowania odpowiedniej konstrukcji nadbudówki i wyposażenia pokładowego w celu uniknięcia jakichkolwiek zakłóceń w pracy SPY-1D ze strony elementów konstrukcyjnych okrętu.

Konsorcjum Bazan rozpoczęło szczegółowe prace konstrukcyjne w styczniu 1996 r. w stoczni Ferrol. Kontrakt na budowę czterech fregat rakietowych „F-100” został zawarty 31 stycznia 1997 r. i opiewał na sumę 1,34 mld USD. Cztery kompletne systemy AEGIS zostały sprzedane stronie hiszpańskiej na podstawie porozumienia w ramach FMS (Foreign Military Sales).

Zgodnie z założeniami, określonymi przez siły morskie Hiszpanii, fregaty typu „F-100” mają posiadać następujące możliwości operacyjno-taktyczne:

- możliwość działania w ramach sił kryzysowych, zapewniając wsparcie siłom ekspedycyjnym;
- możliwość działania w pełnym zakresie w rejonach przybrzeżnych;
- wysoki poziom zapewnienia odpowiedniego stopnia obrony przeciwlotniczej;
- możliwość działania jako okręt flagowy sił narodowych lub sojuszniczych;

- prowadzenie działań z zakresu obrony przeciwlotniczej oraz poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych;
- zapewnienie obrony przeciwrakietowej dla dużych zespołów okrętów i dalekiej obrony dla okrętowych grup uderzeniowych;
- interoperacyjność w ramach międzynarodowych sił sojuszniczych.

W ramach założeń określonych przez siły morskie Hiszpanii, okręty charakteryzować się będą obniżonymi charakterystykami pól fizycznych, odpornością na wstrząsy oraz dużą niezawodnością i wysokim stopniem żywotności w walce z wodą i pożarami. Ta dzielność morską okrętu ma zapewnić możliwość użycia niektórych systemów uzbrojenia nawet do stanu morza 8. Wszystkie możliwości operacyjne, z wyjątkiem zaopatrzenia na morzu i użycia śmigłowców, powinny być zachowane do stanu morza 5. Przy stanie morza 3 okręty będą mogły być zaopatrywane w paliwo, amunicję i inne materiały niebezpieczne.

Do konstrukcji kadłuba i nadbudówki została użyta specjalnie opracowana stal o symbolu AH-36, o wysokiej gęstości właściwej. Do budowy części dziobowej okrętu użyto stali o symbolu DH-55.

Do zredukowania pól fizycznych okrętu konstruktorzy podeszli z należytą uwagą. W celu obniżenia całkowitej powierzchni odbicia radarowego opracowano odpowiednią konstrukcję wszystkich części nawodnych okrętu: kadłuba, nadbudówki, anten i masztów. Ważnym przedsięwzięciem było odpowiednie połączenie tych elementów, mające na celu rozpraszanie, nie zaś odbijanie, fal elektromagnetycznych.

Innym, bardzo ważnym z punktu widzenia obrony okrętu, polem fizycznym jest promieniowanie podczerwone. Emisję ciepła ograniczono poprzez odpowiednią izolację siłowni okrętowej i innych miejsc charakteryzujących się wzmożoną emisją ciepła. W znacznym stopniu osiągnięto redukcję temperatury gazów spalinowych turbin, silników napędowych i generatorów energii.

Odpowiednio wiele uwagi poświęcono zredukowaniu podwodnych szumów własnych okrętu. Napędowe silniki diesla oraz inne pomocnicze urządzenia mechaniczne zamocowane są na pojedynczych fundamentach o odpowiednim stopniu wygłuszenia. Generatory energii elektrycznej zamontowane zostały na podwójnych fundamentach wygłuszających, a turbiny napędowe umieszczone w specjalnej „kapsule” o zwielokrotnionym stopniu wygłuszania.

Przestrzeń fregat t. „F-100” podzielona zostanie na cztery niezależne schrony zapewniające obronę przed skutkami działania broni jądrowej, biologicznej i chemicznej. Każdy ze schronów posiadał będzie własny system filtracyjny i klimatyzacyjny. W przestrzeni objętej schronami znajdują się pomieszczenia załogi, stanowiska bojowe, centrum

dowodzenia oraz pomieszczenia siłowni. Na pokładzie głównym zaprojektowano dwie stacje przeznaczone do odkażania okrętu i załogi, trzecia stacja znajdować się będzie na pokładzie wyższym od głównego. Zamontowany został również system zraszania okrętu.

Fregaty będą oczywiście posiadać możliwości zaopatrzenia na morzu. W tym celu na pokładzie przewidziano cztery stacje przeładunkowe umożliwiające odbiór ciężkich ładunków i przekazywanie na inny okręt ładunków o masie średniej. Do zaopatrzenia w paliwo, wodę i inne materiały płynne przewidziano również cztery stanowiska na burtach okrętów. Na rufie znajdować się będzie stanowisko pobierania paliwa i dwa stanowiska do przyjmowania zaopatrzenia z pokładu śmigłowca.

Jak wspomniano wcześniej, wielu problemów konstrukcyjnych przysporzyła konieczność odpowiedniego zamontowania na okręcie systemu AEGIS. Izar i Lockheed Martin podjęły to wyzwanie. W celu rozmieszczenia na okręcie wszystkich elementów systemu należało, podczas wstępnej fazy projektowej, zwiększyć długość okrętu do 133,2 m, a wyporność pełną do 5760 ton.

W przeciwieństwie do amerykańskich niszczycieli t. „Arleigh Burke”, gdzie cały system umieszczony jest na wspólnym pokładzie, na hiszpańskich fregatach, ze względu na mniejsze wymiary okrętu, trzeba go było rozmieścić na dwóch pokładach. Konfiguracja systemu AEGIS opiera się na zmodyfikowanej wersji systemu zamontowanego na wspomnianych wcześniej niszczycielach amerykańskich. System zapewnia przeszukiwanie przestrzeni wokół okrętu, automatyczne prowadzenie 400 celów jednocześnie oraz zarządzanie uzbrojeniem przeznaczonym do zwalczania szerokiego spektrum celów powietrznych. System kierowania uzbrojeniem Mk 99 Mod 7, przy pomocy urządzeń Mk 82 umożliwia półaktywne kierowanie rakietami obrony przeciwlotniczej SM-2 Block IIIA i ESSM, które startują z wyrzutni pionowych Mk-41.

Ogółem, bojowe centrum informacyjne wyposażone jest w czternaście wielofunkcyjnych konsoli operatorskich i dwie konsole systemu AEGIS. Do zobrazowania sytuacji w przestrzeni powietrznej zamontowane zostaną dwa ekrany operacyjne o wysokiej rozdzielczości. Dwie spośród konsol BCI przeznaczone są do poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, dwie kolejne do walki radioelektronicznej i jedna do kierowania uzbrojeniem. Konsole centrum mogą również służyć do szkolenia i treningów. Wszystkie urządzenia elektroniczne połączone są kablami światłowodowymi.

48 pionowych wyrzutni rakiet stanowiących system Mk 41, dostarczonych przez firmę Lockheed Martin, umieszczonych jest w dziobowej części okrętu, przed nadbudówką. W chwili wejścia do służby okręt będzie mógł razić cele powietrzne przy pomocy

wspomnianych już rakiet SM-2 Block IIIA na większych odległościach i Sea Sparrow ESSM w przestrzeni bliższej. Wyrzutnia Mk 41 została skonstruowana z myślą o zastosowaniu w przyszłości rakiet nowych generacji, takich jak: rakiety przeznaczone do zwalczania celów naziemnych SM-4 LASM (Land Attack Standard Missile); pociski raketowe przeznaczone do zwalczania raketowych pocisków balistycznych SM-2 Block IV. Zgodnie z zamysłem konstruktorów, fregaty t. „F-100” będą w stanie przyjąć na pokład wyposażenie związane z ewentualnym wprowadzeniem nowego rodzaju i typu uzbrojenia.

Wyprodukowana przez amerykańską firmę Raytheon rakiet SM-2 Block IIIA jest rozwinięciem wcześniejszych rakiet, będących na uzbrojeniu wielu okrętów różnych państw. W skład rakiety wchodzi głowica bojowa Mk 125 ze zwiększoną defragmentacją odłamków w kierunku na cel oraz urządzenie samonaprowadzające Mk 45 Mod 9, które ma zwiększone możliwości wykrywania celów niskolejących.

Program raketowy ESSM jest prowadzony wspólnie przez 10 spośród 13 państw, członków NATO, wchodzących w skład Sea Sparrow Konsorcjum. ESSM jest przewidziany do zwalczania celów o współczesnych i przyszłych, lepszych charakterystykach manewrowych, będących poza zasięgiem możliwości zniszczenia przez obecnie szeroko używane rakiety, takie jak choćby bardzo popularny pocisk raketowy RIM-7P. Nowe rakiety będą miały zmodernizowany układ napędowy. Zastosowany zostanie silnik z możliwością zmiany kierunku wektora ciągu, co wydatnie zwiększy zdolności manewrowe pocisku. Zmodernizowana zostanie głowica bojowa, układ samonaprowadzania i urządzenia autopilota. Prędkość nowych pocisków wynosi 2 Ma, zasięg 30 kilometrów, a przeciążenia, którym może podlegać pocisk, mogą osiągać wartości do 50 g. Pociski ESSM są umieszczone po cztery w kontenerach Mk-25, które mogą wchodzić w skład wyrzutni Mk 41.

Do bezpośredniej obrony przeciwraketowej służyć będzie zestaw artyleryjski Meroka 2B produkcji hiszpańskiej, umieszczony na hangarze dla śmigłowca. Meroka to 12 lufowa armata 20 mm z zamontowanymi elementami systemu radiolokacyjnego i optronicznego. Efektywny zasięg pocisków Meroki wynosi 2000 m przy szybkostrzelności 3600 strz./min.

Poza samym systemem AEGIS na okręcie zamontowano wiele urządzeń elektronicznych, niezbędnych we współczesnych operacjach morskich. Do prowadzenia obserwacji przestrzeni nawodnej służyć będzie radar AN/SPS-67. Firma Indra dostarczy urządzenia identyfikacyjne „swój-obcy” (Identification-Friend-Foe - IFF), które współdziałać będą bezpośrednio z radarem SPY-1D. Ta sama firma jest również dostawcą zintegrowanego systemu walki radioelektronicznej Aldebaran oraz systemu rozpoznania radiowego Regulus. Aldebaran będzie również ściśle współpracował z systemem wyrzutni celów pozornych Sea Gnat.

Na okrętach t. „F-100” planowano początkowo umieścić armatę 76 mm Otobreda. W momencie pojawienia się możliwości wykorzystania armat 127 mm Mk 45 produkcji amerykańskiej, zamontowanych uprzednio na okrętach desantowych t. „Tarawa”, prace konstrukcyjne skierowano w tym kierunku. Armaty zostaną zmodernizowane do wersji Mk 45 Mod 2. System kierowania uzbrojeniem Dorna, przeznaczony dla tej armaty, wyposażony będzie w stację radiolokacyjną pracującą w zakresie I/K, kamerę światła dziennego, kamerę pracującą w podczerwieni oraz dalmierz laserowy.

Przeciwokrętowe pociski raketowe Harpoon produkowane przez firmę Boeing umieszczone są na śródokręciu. Funkcje kontroli, wystrzelenia i wypracowania danych do użycia tego rodzaju uzbrojenia sprawuje terminal AN/AWG-1A umiejscowiony w bojowym centrum dowodzenia.

Do poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych na fregacie umieszczono dziobowy sonar DE-1160LF dostarczony przez firmę Raytheon, pracujący na częstotliwości około 3,5 kHz. Opływnik stacji hydroakustycznej został dostarczony przez firmę W&J Tod's Marine Contracts Division we wrześniu 2000 roku.

Do obrony okrętu przeznaczone są również lekkie torpedy Mk 46 Mod 5 wystrzeliwane z umieszczonych na burtach wyrzutni Mk 32 Mod 5. Zapas pocisków torpedowych wynosi 18 sztuk. Do obrony przeciwtorpedowej na rufie okrętu umieszczono holowane urządzenie AN/SLQ-25A Nixie. Wytwarzać ono będzie odpowiednie pola fizyczne mające oszukać urządzenie samonaprowadzające atakującej torpedy. Pozostałość wolnego miejsca na rufie okrętu pozwala na umieszczenie w przyszłości holowanej aktywnej stacji hydroakustycznej pracującej na niskich częstotliwościach.

Do poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych na okręcie przewidziano stanowisko dla śmigłowca SH-60 firmy Sikorsky, wyposażonego w system AN/SSQ-28 LAMPS III.

Kombinowany system napędowy okrętu składa się z dwóch silników wysokoprężnych Bravo/Caterpillar i dwóch turbin gazowych LM 2500 firmy General Electric. W celu zwiększenia żywotności okrętu, zespoły napędowe rozmieszczone zostały w dwóch odrębnych, wodoszczelnych siłowniach, z których każda zawiera turbinę, silnik wysokoprężny, przekładnię i linię wałów zakończoną śrubą napędową o zmiennym skoku.

Okrętowy system energii elektrycznej obsługiwany jest przez 4 silniki wysokoprężne MTU 12V 396 o mocy 1100 kW, umieszczone w oddzielnych przedziałach wodoszczelnych, po dwa w każdym. Energia elektryczna dostarczana jest do 8 centrum. Każde z nich podzielone jest na trzy sekcje: VS (Vital for Survivability) – dostarczają energię do urządzeń systemów nawigacji i łączności oraz bezpośredniej obrony przeciwrajetowej; VM (Vital for

Mission) – dostarczającą energię do systemów dowodzenia i obserwacji, systemów dowodzenia, konwerterów 400 Hz i systemu śmigłowcowego; S (Sheddable) dla pozostałych systemów, nie mających bezpośredniego wpływu na zdolności bojowe okrętu.

Podczas działań z uzbrojeniem wymagających zwiększonej mocy elektrycznej, w użyciu pozostawać będą 3 generatory, czwarty będzie w gotowości do natychmiastowego włączenia do systemu zaopatrzenia w energię elektryczną. Na okręcie przewidziano zasilanie trójfazowe 115 V 400 Hz.

Pojedynczy śmigłowiec SH-60 obsługiwany będzie w hangarze i na pokładzie o długości 27 m. Urządzenia pokładowe pozwalają będą na obsługę śmigłowca w zakresie zaopatrzenia w uzbrojenie, paliwo oraz na dokonywanie podstawowych przeglądów technicznych.

Podobnie jak większość współczesnych okrętów, okręty hiszpańskie konstruowane są w oparciu o uprzednio przygotowane bloki modułowe. Każda jednostka składa się z 27 modułów (19 kadłubowych, 6 nadbudówkowych oraz 2 wylotu gazów spalinowych) wraz z masztem oraz opływnikiem podkilowej stacji hydroakustycznej.

Budowa = pierwszego okrętu typu „F-100” „Alvaro de Bazan” rozpoczęta została 9 lipca 1997 r., a uroczyste położenie stępki nastąpiło 14 czerwca dwa lata później. Wodowanie odbyło się w październiku 2000 r., po czym rozpoczęto wyposażanie okrętu i prowadzenie różnego rodzaju testów (elementy systemu uzbrojenia zaczęto montować na pokładzie w lutym 2001 r., testy integracyjne rozpoczęto w lipcu). Próby morskie okrętu rozpoczęły się na początku lipca 2002 r., a przekazanie siłom morskim Hiszpanii nastąpiło 19 września 2002 r. Wodowanie drugiego okrętu serii „Roger de Lauria” planowane było na koniec lutego 2002 r., a testy systemu uzbrojenia miały rozpocząć się w październiku tego roku. W czerwcu 2003 r. mają się rozpocząć próby morskie, a przekazanie użytkownikowi przewidziano na listopad. Cięcie blach tego okrętu rozpoczęto 15 czerwca 1998 r.

„Blas de Lazo”, trzecia z fregat typu „F-100”, ma być przekazana do linii w grudniu 2004 r. Czwarty i ostatni okręt serii „Marques de la Ensenada”, dostarczony będzie siłom morskim w lutym 2000 r. Dane taktyczno-techniczne fregat typu „F-100”:

- długość (m) – 146,72
- długość na linii wodnej (m) – 133,2
- szerokość maksymalna (m) – 18,6
- szerokość na linii wodnej (m) – 17,5
- zanurzenie (m) – 4,84
- wyporność pełna (t) – 5761

- prędkość maksymalna (w) – 28,5
- zasięg (Mm) – 4500 przy $v=18$ w
- załoga – 250, w tym 35 oficerów

HISTORIA MORSKA

Kmdr ppor. mgr Grzegorz GORYŃSKI

SAMODZIELNA ESKADRA LOTNICTWA ROZPOZNAWCZEGO WOJSK OCHRONY POGRANICZA (2)

Dokończenie z nr 7-8

W połowie czerwca 1958 r. minister spraw wewnętrznych Władysław Wicha nakazał przystąpić do prac mających sformować nową jednostkę Wojsk Ochrony Pogranicza pod nazwą Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP. Prace te należało przeprowadzić w latach 1958-1960 z takim wyliczeniem, aby przed końcem roku eskadra osiągnęła pełną gotowość operacyjną (bojową). Za podstawę organizacji eskadry należało przyjąć przekonsultowany z DWLot. projekt etatu, a jednostkę należało tworzyć w ramach aktualnego limitu etatowego WOP⁶.

Zarządzenie nr 0116/58 ministra Wichy zamykało więc etap projektowania przyszłej – lotniczej – jednostki WOP i otwierało nowy okres jej tworzenia. Teraz wcześniejsze koncepcje organizacyjne materializowały się, nabierając odpowiednich kształtów. Minister Spraw Wewnętrznych wydając polecenie organizowania eskadry lotniczej WOP zaakceptował opracowany w DWOP projekt jej sformowania z jedną poprawką, polegającą na skróceniu tych prac o jeden rok.

Najistotniejszą sprawą, którą należało możliwie szybko załatwić, były samoloty i lotniska. Pierwsze pięć samolotów „Jak-12”, zgodnie z opracowanym przez DWOP planem, SELR WOP miała otrzymać w 1958 r. z zakładów produkcyjnych WSK Okęcie⁷. O przydzielenie w I kwartale 1959 r. kolejnych ośmiu maszyn (cztery samoloty „Jak-12M” lub „A” i cztery śmigłowce „SM-2”) wystąpił do szefa Zarządu Uzbrojenia MSW szef Sztabu WOP 17 października 1958 r. Pierwszy samolot eskadra otrzymała 30 grudnia 1958 r.⁸. Podjęto także starania o bezpłatne przekazanie dla WOP czterech samolotów „Li-2” eksploatowanych przez PLL Lot⁹.

Kolejnym elementem prac organizacyjnych było uzyskanie dla eskadry lotniczej WOP właściwego miejsca bazowania. Biorąc pod uwagę jej przeznaczenie oraz rejony działania i

⁶ Zarządzenie nr 0116/58 Ministra Spraw Wewnętrznych z 13.06.1958 r. (pismo nr AB-0289/58).

⁷ Tamże, k. 59, Pismo dowódcy WOP nr OP-0597 z 28.07.1958 r. do dowódcy WW

⁸ Tamże, k. 89, Pismo szefa Sztabu WOP nr OP-0847 z 17.10.1958 r. do szefa Zarządu Uzbrojenia MSW; ASG, sygn. 1606/6, k. 396-408, Notatka służbowa szefa Oddziału I DWOP nr pf 613 z 20. 02. 1960 r. do dowódcy WOP

⁹ Tamże, k. 61, Pismo dowódcy WOP nr OP-0794 z 25.09.1958 r. do ministra spraw wewnętrznych Władysława Wichy.

charakter zadań, początkowo uznano za wystarczające lotnisko w Szczecinie-Dąbiu, przejmując część obiektów i urządzeń. Co prawda wymagały one odpowiedniej renowacji i adaptacji, jednak w zupełności zaspakajały – w ocenie dowództwa WOP – potrzeby służbowe eskadry w proponowanym składzie organizacyjnym.

Do prowadzenia bezpośrednich działań na morzu podjęto zamiar czasowego przebazowania kluczy lotniczych na wysunięte lotniska w Mrzeżynie (Regowo) i Jarosławcu (Wicko Morskie). Lotniska te w ówczesnym czasie – w opinii ppłk. Rubczyńskiego – nie były używane i mogły być przejęte przez Wojska Ochrony Pogranicza. Posiadały odpowiednie urządzenia i obiekty (pasy startowe, hangary itp.). Ponadto znajdowały się w pobliżu pododdziałów WOP (strażnic w Mrzeżynie i w Jarosławcu) oraz w zupełności odpowiadały założeniom operacyjnym w zakresie wykorzystania lotnictwa w ochronie granicy morskiej¹⁰. Merytoryczną, bardziej wnikliwą, a tym samym obiektywną ocenę przydatności dla WOP lotnisk znajdujących się na wybrzeżu przeprowadziła w dniach 2-4 czerwca 1958 r. czteroosobowa komisja¹¹. Jej ogólne wnioski zawarte w notatce z przeprowadzonego rekonesansu lotnisk wskazywały, że [...] tylko i wyłącznie lotnisko w m. Wicko Morskie jest w stanie użyteczności i może być brane pod uwagę [...], z czterech znajdujących się bezpośrednio na wybrzeżu nieużywanych lotnisk. Było ono – w ocenie komisji – przydatne od zaraz i w zupełności zaspokajało potrzeby eskadry WOP. Zarówno płyta lotniska jak i hangar lotniczy oraz zabudowania mogły być przy niewielkim nakładzie pracy doprowadzone do należytego porządku. Ponadto komisja uznała, że centralne położenie lotniska w stosunku do granicy morskiej stwarza dogodne warunki działania eskadrze na obszarze morza. Dlatego celem było – zdaniem komisji – [...] dołożyć starań by pozyskać w trwałe użytkowanie ten obiekt w czym, jak wynika z odpowiedzi przedstawiciela DWLot nie należy liczyć się z trudnościami [...]¹².

Pozostałe lotniska: Unieście, Rogowo i Dziwnów wymagały bardzo dużych nakładów finansowych. Stan przedmiotowych lotnisk przedstawiał się następująco:

1. Lotnisko Wicko Morskie było obiektem ponemieckim. Znajdowało się ok. 2,5 km na wschód od Jarosławca oraz ok. 16 km na zachód od Ustki. Usytuowane na obszarze wyżynnym, wśród masywu leśnego, między morzem a jeziorem Wicko Morskie. Nie było użytkowane, z wyjątkiem nielicznych przypadków, kiedy lądowały na nim

¹⁰ Tamże, k. 50, Pismo ppłk. Rubczyńskiego nr 0747 z 19.04.1958 r. do szefa Sztabu WOP i Oddziału I DWOP.

¹¹ W skład komisji weszli: ppłk Rubczyński i mjr Pujan z DWOP, mjr Kapeluszy z eskadry KBW – późniejszy starszy pomocnik szefa Oddziału Operacyjnego DWOP ds. lotniczych i kpt. Bucki z DWLot. Przy współdziałaniu szefa sztabu 15 BWOP mjr. Władysława Czajera komisja przeprowadziła rekonesans niewykorzystanych lotnisk na wybrzeżu: Wicko Morskie, Unieście, Rogowo i Dziwnów

¹² Tamże, k. 84-86, Notatka służbowa w sprawie przeprowadzonego rekonesansu lotnisk na wybrzeżu.

samoloty wojskowe z przybywającymi na poligon osobami wojskowymi. Było wyposażone w trzy betonowe pasy startowe umożliwiające start i lądowanie w sześciu dowolnych kierunkach, zależnie od kierunku wiatru. Pasy długości 1200 m; 900 m. i 800 m połączone były pasami manipulacyjnymi, umożliwiającymi dowolne kołowanie i manewrowanie. Istniały także doprowadzenia betonowe do jeziora umożliwiające wyciągnięcie z wody, przy pomocy specjalnych wózków, samolotów przystosowanych do wodowania. Pasy startowe były w stanie dobrym, wymagały jednak konserwacji, zwłaszcza na stykach płyt betonowych. Trawiasty teren lotniska między pasami wymagał doprowadzenia do porządku. Podejście do lotniska było dogodne, bez jakichkolwiek przeszkód. Bezpośrednio przy lotnisku znajdował się duży rozmiarów nieużytkowany hangar lotniczy konstrukcji drewnianej wraz z betonową płytą wybiegową. Wymagał konserwacji. Jego pojemność przeznaczona była na ok. 60 samolotów w dogodnym i gwarantującym bezpieczeństwo rozmieszczeniu. Przy hangarze znajdował się tej samej wysokości budynek jednopiętrowy, murowany, kształtu półkola, z przybudówką zwróconą frontem do lotniska, w dużej części oszkloną, z przeznaczeniem na: stanowisko dowodzenia eskadry, służbę ruchu i dyżurną oraz centrum radiowe.

2. Lotnisko Unieście (Uniesty) znajdowało się ok. 2 km na wschód od Mielna, między morzem a jeziorem. Przestrzeń jego była bardzo mała. Nie było tam nawet trawiastego lądowiska. Niegdyś służyło jako wodowisko dla samolotów w wersji wodnej. Był tam duży hangar konstrukcji stalowej, który miał być demontowany przez DWLot. Do niego dochodziły tylko betonowe doprowadzenia od jeziora. Przyległe budynki koszarowe użytkowane były w całości przez jednostkę saperską MON. Mieszkań dla kadry nie było. Lądowanie samolotów było niemożliwe, nawet doraźnie w wypadku awarii. Skrawki pasa zryte przez ciągniki, dużo lei, wysypisk, rumowisk itp. Nie było jakichkolwiek możliwości przygotowania tu nawet lądowiska polowego.
3. Lotnisko Rogowo znajdowało się między Dźwiżynem, a Mrzeżynem na obszarze depresyjnym, podmokłym. Było ono trawiaste, zajmowało dużą powierzchnię. W pobliżu lotniska znajdowało się jezioro i rzeka, do których doprowadzona była, za pomocą specjalnych pomp, woda z urządzeń odwadniających (basenów wodnych). Niekonserwowanie urządzeń wodnych doprowadziło do ich zamuleń, a unieruchomienie stacji pomp oraz duże ilości opadów spowodowały całkowite zabagnienie lotniska. Przestrzeń lotniska zamieniła się w pokryte trzcina trzęsawisko nie do przebycia.. Istniała możliwość – w ocenie komisji – doprowadzenia tego

lotniska do stanu używalności, przeprowadzając remont urządzeń odwadniających i pomp. Inwestycja ta powodowała wydatkowanie [...] wielu milionów złotych. Będzie to wydatek nieopłacalny przewyższający na pewno koszt budowy nowego lotniska [...]. Obok lotniska znajdował się dużych rozmiarów hangar konstrukcji żelazobetonowej, częściowo zdewastowany, bez bram, używany jako park samochodowy i artyleryjski. W obiektach koszarowych obok lotniska stacjonowały jednostki MON. Nie było wolnych mieszkań, ani budynków koszarowych, które można byłoby wykorzystać.

4. Lotnisko Dziwnów znajdowało się na wolińskiej wyspie. Było ono nieużytkowane i trawiaste. Najprawdopodobniej z tych samych przyczyn co i w Rogowie było mocno podmokłe. Bez naprawy urządzeń odwadniających nie było możliwości jego użytkowania nawet latem. Znajdujące się obok lotniska hangary oraz obiekty koszarowe zajęte były przez jednostki MON.

O zajęcie stanowiska w sprawie trwałego przekazania Wojskom Ochrony Pogranicza obiektu lotniczego Wicko Morskie dowódca WOP płk Eugeniusz Dostojewski zwrócił się 26 czerwca 1958 r. do dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirała Zdzisława Studzińskiego. Opinia Sztabu Głównego Marynarki Wojennej w tej sprawie była niezbędna, bowiem DWLot wyraziło zgodę na przekazanie tego obiektu, jednak ostateczną decyzję uzależniało od opinii Marynarki Wojennej¹³. W odpowiedzi, szef Sztabu Głównego MW kontradmirał Jan Wiśniewski poinformował dowódcę WOP, że [...] Dowództwo Marynarki Wojennej nie wnosi żadnych zastrzeżeń [...], aby przekazać ten obiekt lotniczy¹⁴. Odpowiedzi o podobnej treści udzielił gen. bryg. Wacławowi Komarowi dowódca WL i OPL OK. płk Władysław Jagiełło. Nie widział on przeszkód w przekazaniu Wojskom Ochrony Pogranicza w trwałe użytkowanie lotniska w m. Wicko Morskie. Komunikował także dowódcę Wojsk Wewnętrznych, że należy porozumieć się z szefem Zarządu Lotniskowego WL i OPL OK w celu dokonania formalności związanych z przekazaniem obiektu. Ponadto płk Jagiełło informował, że lotnisko to znajduje się w obrębie poligonu artyleryjskiego Wicko Morskie, co w okresie letnim będzie utrudniało jego wykorzystanie¹⁵.

Odmienne stanowisko, zajął Sztab Generalny WP (lotnisko Wicko Morskie w ówczesnym czasie pozostawało w dyspozycji Szefostwa Artylerii WP, a decyzję o jego przekazaniu mógł podjąć szef Sztabu Generalnego). W piśmie do dowódcy WW szef Zarządu I Sztabu

¹³ Tamże, k. 69, Pismo dowódcy WOP nr OP-0503 z 23.06.1958 r. do dowódcy Marynarki Wojennej.

¹⁴ Tamże, k. 70, Pismo szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej nr 0363 z 24.06.1958 r. do dowódcy WOP.

¹⁵ Tamże, k. 74, Pismo dowódcy WL i OP LOK płk. Wł. Jagiełły nr 01352 z 14.07.1958 r. do dowódcy WW.

Generalnego gen. bryg. Jan Drzewiecki komunikował, że [...] sprawa przekazania lotniska na poligonie Wicko Morskie dla potrzeb WOP nie może być pozytywnie załatwiona z wielu względów [...]. Poligon ten – jego zdaniem – był wykorzystywany 8-9 miesięcy w roku (zimą i latem). W czasie przerw w strzelaniach artylerii przeciwlotniczej Wojska Polskiego, poligon wykorzystywany był przez artylerię przeciwlotniczą Północnej Grupy Wojsk Radzieckich stacjonujących w Polsce. Na samym lotnisku, w najbardziej odpowiednim miejscu do prowadzenia strzelań, rozbudowane były stanowiska ogniowe oraz sieć łączności i urządzenia radiolokacyjne. Przeniesienie tych urządzeń – w opinii gen. Drzewieckiego – w inne miejsce związane byłoby nie tylko z dużymi kosztami lecz również z likwidacją poligonu¹⁶. Tak nieprzychylnie stanowisko Sztabu Generalnego WP mogło negatywnie wpłynąć na rozmieszczenie eskadry, jak również znacznie powiększyć i tak już wysokie koszty jej utworzenia i późniejszej działalności.

Brak pomyślnej decyzji w sprawie przekazania dla potrzeb WOP lotniska Wicko Morskie skłoniło DWOP do zmiany usytuowania bazy SELR WOP. Mjr Kapeluszný zaproponował, aby na ten obiekt przeznaczyć lotnisko w Szczecinie-Dąbiu co dowódca WOP płk Dostojewski zaakceptował 13 września 1958 r.¹⁷

Lotnisko Szczecin-Dąbie to kompleks koszarowy (sztab, kuchnia-kasyno, hydrofornia-kotłownia, 2 budynki koszarowe) po kapitalnym remoncie. Znajdował się tu dotychczas nieużytkowany hangar o konstrukcji drewniano-murowanej typu postojowego. Rozpiętość bramy – 72 m, wys. bramy – 8,5 m, gł. hangaru – 38,7 m, powierzchnia – 2800 m². Hangar po obu stronach i z tyłu posiadał przybudówki murowane, które można było wykorzystać na warsztaty lotnicze, magazyny sprzętu technicznego, ładownię akumulatorów, stację ładowania butli powietrznych, stację meteorologiczną i pomieszczenia podręczne.

Lotnisko wymagało remontu. Istniała jednak realna możliwość określenia jego kosztów i terminu wykonania. Remont hangaru, którego koszt określono na ok. 800 000 zł, planowano zakończyć w 1959 r. z takim wyliczeniem, aby otrzymany sprzęt lotniczy mógł być w nim składowany już od jesieni 1959 r.¹⁸

W październiku 1958 r. prace organizacyjne Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP nabrały konkretnych działań. Na podstawie wydanego przez dowódcę WW zarządzenia organizacyjnego nr 019/WW z 23 października 1958 r., dowódca WOP rozkazał szefowi Oddziału Operacyjnego Sztabu WOP przystąpić do organizowania od 1

¹⁶ Tamże, k. 71-73, Pismo dowódcy WOP nr OP-0539 z 04. 07. 1958 r. do dowódcy WW; tamże, k. 77, Pismo szefa Zarządu I Sztabu Generalnego nr 0854/I z 07.08.1958 r. do dowódcy WW.

¹⁷ Tamże, k. 81, Notatka służbowa mjr. Kapelusznego do dowódcy WOP.

¹⁸ Tamże, k. 81, Notatka służbowa mjr. Kapelusznego do dowódcy WOP.

listopada 1958 r. tymczasowo w Szczecinie-Dąbiu SELR WOP według etatu nr 349/1, o stanie osobowym 99 wojskowych i 2 pracowników cywilnych. Pod koniec listopada tego roku szef sztabu WOP nakazał wskazanym szefom oddziałów niezwłocznie przystąpić do naboru specjalistów lotniczych i do 20 grudnia 1958 r. uzupełnić etat żołnierzami służby zasadniczej. Zaś dowódca 12 Pomorskiej Brygady WOP polecił przyjąć od 27 listopada na całkowite zaopatrzenie: żywnościowe, finansowe, mundurowe (umundurowanie lotnictwa MW) oraz kwaterunkowe, czołówkę organizacyjną eskadry¹⁹.

Pod koniec stycznia 1959 r. eskadra liczyła 26 marynarzy służby zasadniczej. Kolejnych 35 miało niebawem przybyć z Bazy Remontów i Technicznego Zaopatrzenia Okrętów i Kutrów WOP. Obowiązki dowódcy eskadry od 15 stycznia 1959 r. objął kpt. pilot Marian Walewski. Oprócz niego, w tym czasie byli jeszcze por. Michał Marcinkowski – nawigator eskadry oraz szef sztabu kpt. Witold Popiel, a od 10 lutego por. Wojciech Marczak, który został starszym technikiem. 10 lutego 1959 r. eskadra dysponowała czterema samolotami: jednym „Jak-12M” i trzema „CSS-13”²⁰.

Brak kwatermistrza oraz oficera odpowiedzialnego za szkolenie wpłynął pośrednio na liczne zaniedbania powstałe w trakcie organizowania eskadry. Stwierdzono je podczas kontroli na początku marca 1959 r. Głównymi uchybieniami był brak: ochrony samolotów (eskadra liczyła wówczas 4 oficerów, 8 podoficerów, w tym 2 nadterminowych i 52 marynarzy); organizacji służby wartowniczej oraz programu szkolenia. We wnioskach, mjr Sławomir Kapeluszný (w późniejszym okresie używał imienia Władysław) za konieczne uznał zorganizować w pierwszej kolejności aparat kwatermistrzowski oraz wdrożyć nowy etat, aby można było rozpocząć szkolenie z personelem latającym. W połowie kwietnia 1959 r. obowiązki kwatermistrza SELR WOP objął kpt. Wolski²¹.

Organizowanie eskadry w oparciu o lotnisko – bazę w Szczecinie-Dąbiu nie wpłynęło na zaniechanie starań dowództwa WOP o obiekty w Wicku Morskim. Tą sprawą w lutym 1959 r. zainteresował się Główny Kwatermistrz WP gen. bryg. W. Zimiński²². Pół roku

¹⁹ ASG, sygn.1286/103, k. 10-11, Rozkaz organizacyjny dowódcy WOP nr 012/Org.-Mob. z 05.11.1958 r.; tamże, k. 12, Zarządzenie Szefa Sztabu WOP nr 00171/Szt. z 27.11.1958 r.

²⁰ Samoloty „CSS-13” otrzymano z eskadry lotniczej KBW. Wystąpił o nie do dowódcy WW płk Dostojewski. Miały być wykorzystywane głównie do szkolenia personelu latającego, a do czasu otrzymania „Jak-12” także do patrolowania wód przybrzeżnych; ASG, sygn. 1286/103 k. 118, Notatka służbowa mjr. Kapelusznego z 27. 01.1959 r. do szefa Sztabu WOP; tamże, k. 119, Notatka służbowa mjr. Kapelusznego (bez numeru) do szefa Oddziału I DWOP; tamże, k. 141-142, Pismo dowódcy SELR WOP nr 01 z 18.02.1959 r. do dowódcy WOP; tamże, k. 117, Notatka służbowa mjr. Kapelusznego (bez numeru) do szefa Sztabu WOP.

²¹ Tamże, k. 148, Notatka służbowa mjr. Kapelusznego nr 0774 z 07.03.1959 r. do szefa Oddziału I DWOP; tamże, k. 155. Pismo szefa Sztabu Kwatermistrzostwa WOP ppłk. E. Ćwiakały nr 720/Kwat. z 27.03.1959 r. do mjr. Kapelusznego

²² Tamże, k. 129, Pismo dowódcy WOP nr 0230 z 20. 02. 1959 r. do Głównego Kwatermistrza WP

później płk Dostojewski przedstawił wiceministrowi spraw wewnętrznych gen. bryg. J. Hibnerowi pismo w sprawie częściowego przekazania w użytkowanie WOP obiektów lotniczych w m. Wicko Morskie, które ten skierować miał do podpisania przez szefa Sztabu Generalnego²³.

We wrześniu 1959 r. komisja WOP i DWLot. przeprowadziła rekonesans obiektów lotniczych i uznała, że kompleks lotniska w Wicku Morskim może być wykorzystywany przez SELR WOP. Aby go prawidłowo użytkować, należało jednak wykonać wskazane przez komisję prace remontowe²⁴.

Ostatecznie, w wyniku podjętych przez dowództwo WOP starań, obiekty lotnicze w Wicku Morskim – mimo negatywnego stanowiska w tej sprawie Sztabu Generalnego – zostały w drugiej połowie 1959 r. przekazane na potrzeby SELR WOP. Roczna zwłoka spowodowała jednak pewne zbyteczne komplikacje oraz ostatecznie wpłynęła na niepotrzebną stratę czasu.

Początkowa działalność SELR WOP

Pod koniec sierpnia 1959 r. część sił eskadry była już gotowa do działań. Sprawdzianem były przeprowadzone 30 sierpnia tego roku na lotnisku Szczecin-Dąbie pokazy lotnicze. Udział w nich brało pięć samolotów (dwa „Jak-12” i trzy „CSS-13”)²⁵. Trzy miesiące później zakończono prace nad przygotowaniem sprzętu lotniczego do eksploatacji w warunkach jesienno-zimowych. Na dwanaście samolotów (pięć „Jak-12”, pięć „CSS-13”, dwa „An-2”) jakie wówczas były w eskadrze na szczecińskim lotnisku, trzy wymagały napraw²⁶. Tego roku do eskadry z WL i OPL OK przeszło 20 żołnierzy zawodowych (18 oficerów i 2 podoficerów)²⁷.

Podsumowując 14-miesięczny (od 1 listopada 1958 r. do 31 grudnia 1959 r.) okres formowania eskadry, mimo obiektywnych ograniczeń finansowych i zaopatrzeniowych,

²³ Tamże, k. 177, Pismo dowódcy WOP nr 0955 z 30. 07. 1959 r. do wiceministra spraw wewnętrznych.

²⁴ Skład komisji: kmdr ppor. S. Kapeluszný, kpt. M. Walewski, por. J. Wyczęsany i por. K. Krzysztof z DWOP, inż. Prużyński z DWL i OPL OK, inż. Stulbe i inż. Makucha z biura projektów oraz kpt. Przybysz z Kwatermistrzostwa WOP; tamże, k. 274-282, Notatka służbowa z 18.09.1959 r. w sprawie dyslokacji SELR WOP na terenie kompleksu lotniska w m. Wicko Morskie.

²⁵ „CSS-13” pilotowali: kpt. Edward Pałka, por. Ryszard Kosiński i por. Marian Panek. „Jaki-12” pilotowali: por. Ryszard Kosiński i por. Władysław Dulat. Ogólny nalot podczas treningu i pokazów lotniczych wyniósł 7 godz. 17 min.; tamże, k. 204, Meldunek dowódcy SELR WOP nr 217 z 03.09.1959 r. do dowódcy WOP.

²⁶ „Tamże, k. 200, Meldunek dowódcy SELR WOP nr 474 z 25.11.1959 r. do DWOP.

²⁷ Z Radomia przybyli: por. pil. Ryszard Kosiński i por. Franciszek Makowski; z Wrocławia: por. pil. Władysław Dulat i por. Jerzy Wyczęsany; ze Świdwina por. pil. Tadeusz Dobrzycki; z Bydgoszczy: por. pil. Marian Panek, por. pil. Marian Nowak i plut. zaw. Stanisław Obórka; z Zegrza Pomorskiego por. pil. Józef Kuczmarzki; z Piły: por. pil. Bazyli Jewdokin, ppor. pil. Henryk Nowak, i ppor. pil. Wilhelm Głowa; z Modlina: por. nawig. Józef Balcerzak, por. nawig. Tadeusz Przybyła, por. nawig. Anatol Śmigowski i ppor. Emil Sikora; z Sochaczewa ppor. pil. Kazimierz Prędoła; z Poznania: st. sierż. Edward Kuczyński; z Łęczycy por. Julian Dzięgielewski oraz z Łodzi ppor. Edward Zawadzki; tamże, k. 254-255, Pismo dowódcy WOP nr pf 1305 z 23.10.1959 r. do dowódcy WL i OPL OK gen. dyw. Jana Freya-Bieleckiego

należy uznać, przebiegał planowo. Kłopoty sprawiał napływ kadr specjalistycznych z Wojska Polskiego. Samo załatwienie formalności – po uzyskaniu zgody na przejście do SELR WOP – trwało 2-3 miesiące. W tym czasie dokumenty osobowe oficera przysyłano z DWLot. przez Departament Kadr MON i MSW do WOP. Niemniej utworzono solidne podstawy przyszłej lotniczej jednostki WOP zdolnej, w ograniczonym jeszcze wymiarze, wykonywać loty patrolowe. Do systemu działań operacyjnych SELR WOP włączono dopiero 10 czerwca 1960 r. Dowódca 15 Bałtyckiej Brygady WOP płk Jan Tran rozkazał, aby 9 czerwca o godz. 0.00 eskadra osiągnęła gotowość do działań, a loty bojowe i specjalne rozpoczęła następnego dnia o godz. 5.00. Dzień ten wybrano nieprzypadkowo, był on wówczas świętem Wojsk Ochrony Pogranicza.

Aby nie dopuścić do bezkarnych naruszeń granicy, siły eskadry podzielono, kierując klucz śmigłowców na lądowisko w Dziwnowie oraz klucz samolotów „Jak-12” do Darłowa (Wicko Morskie). Pozostałe siły – klucz samolotów „An-2” i „Li-2” – miały być utrzymywane w gotowości bojowej nr 3 na lotnisku w Szczecinie-Dąbiu. Ich zadaniem miało być rozpoznawanie wód Bałtyku w 100-kilometrowym pasie od linii brzegowej, nie naruszając wód terytorialnych duńskiej wyspy Bornholm. Śmigłowce bazujące w Dziwnowie, w godzinach rannych i wieczornych patrolować miały rejon wybrzeża od Pobierowa do polsko-niemieckiej granicy. Samoloty „Jak-12” wykonywać miały loty na odcinku od Kołobrzegu do Rozewia, z wyłączeniem rejonu poligonu Wicko Morskie w okresie strzelań artyleryjskich. Dwa razy w tygodniu odcinek patrolowania należało przedłużyć o trasę Rozewie – Hel – Przekop Wisły. Działania samolotów obejmowały 25-kilometrowy pas morza od linii brzegowej²⁸.

Do 20 października 1960 r. (załącznik 1) samoloty eskadry wykonały 251 lotów granicznych (łącznie czas 504 godz. i 13 min). Analizując osiągnięty nalot, należy stwierdzić, że zbyt duży wysiłek nałożono na załogi śmigłowców. Pilotów latających na śmigłowcach było trzech, a na samolotach „Jak-12” – dziewięciu. W świetle wykonanego nalotu udział samolotów „Jak-12” w ochronie granicy był niewystarczający. Głównym tego powodem było wstrzymanie od czerwca 1960 r., z przyczyn technicznych, lotów samolotów „Li-2” i „Jak-12”.

Wraz z końcem 1960 r. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP miała osiągnąć pełną gotowość operacyjną. Aby tak było powinna liczyć 80 oficerów i 200 podoficerów (w tym 83 służby nadterminowej i 174 szeregowych) oraz posiadać: dwanaście

²⁸ ASG, sygn. 1606/6, k. 285-287, Rozkaz dowódcy 15 Bałtyckiej Brygady WOP nr 070 z 07.06.1960 r.

samolotów „Jak-12A”, cztery „Jak-12A” dwusterowe; cztery „An-2”; trzy śmigłowce „SM-2” oraz jeden „SM-2” dwusterowy. Z tej liczby maszyn, trzynaście samolotów i cztery śmigłowce trafić miały do eskadry w ostatnim roku jej tworzenia²⁹.

Realia były nieco inne. W połowie lutego 1961 r. w eskadrze brak było: 33 oficerów (41% stanu etatowego), 57 podoficerów służby nadterminowej (ok. 69%) i 61 żołnierzy służby zasadniczej. Ogółem do pełnego etatu brakowało 151 wojskowych (33% stanu etatowego) oraz osiem samolotów „Jak-12” (50%) i dwóch „An-2” (50%). Natomiast pięć śmigłowców „SM-1” i dwa samoloty „Li-2” eskadra miała ponad etat³⁰. Porównując tylko te dane nie można powiedzieć, że na koniec 1960 r. całkowicie zakończono formowanie eskadry oraz, że osiągnęła ona pełną gotowość operacyjną. Jej brak potwierdziła komisja z 2 Korpusu OPL OK, która kontrolowała SELR WOP 30 marca 1961 r. w zakresie szkolenia lotniczego oraz służby inżynieryjno-lotniczej, nawigatorskiej, ruchu lotniczego i ubezpieczenia lotów. Stwierdzono szereg istotnych niedociągnięć, które mogły wpłynąć na bezpieczeństwo lotów. Pierwszym z wniosków, który komisja nakazała, było [...] niezwłocznie wstrzymać wykonywanie jakichkolwiek lotów przez eskadrę [...], powołać komisję składającą się z przedstawicieli DWLot i OPL OK. oraz DWOP, która miała zbadać: możliwości bazowania eskadry na lotnisku Wicko Morskie, ze szczególnym uwzględnieniem poligonu i możliwości zakwaterowania kadry; przydatność nawierzchni lotniska i pasów startowych do wykonywania lotów oraz sprawdzić skuteczność dotychczasowego kierowania eskadrą przez przedstawiciela DWOP³¹.

W kwietniu 1961 r. eskadra przechodziła reorganizację. Jej nowy etat: 46 oficerów; 33 podoficerów zawodowych i 179 marynarzy służby zasadniczej, był niższy od poprzedniego o 196 wojskowych (43%). Etat ten przewidywał dla eskadry tylko osiemnaście samolotów i śmigłowców (dziewięć „SM-1”; dwa „SM-2”; dwa „An-2”; dwa „Li-2” i trzy „Jak-12”). Główna część sił eskadry miała być rozmieszczona w Wicku Morskim (sztab eskadry i trzy klucze lotnicze) i liczyć miała 34 oficerów; 28 podoficerów oraz 128 marynarzy. Jeden klucz śmigłowców w składzie 6 oficerów, 2 podoficerów zawodowych i 16 marynarzy miał stacjonować w Gdańsku oraz jeden klucz śmigłowców w Dziwnowie (6 oficerów; 3 podoficerów zawodowych i 35 marynarzy). Eskadra, w myśl nowych założeń organizacyjnych, „w zasadzie” miała wykonywać zadania na śmigłowcach, których zasięg

²⁹ Tamże, k. 112, Zapotrzebowanie sprzętu lotniczego grupy „A” dla SELR WOP na rok 1960.

³⁰ ASG, sygn. 1607/6, k. 179-182, Pismo kierownika Głównego Inspektoratu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych płk. T. Fuksa nr B/8/61 z 17.03.1961 r. do dowódcy WOP.

³¹ Tamże, k. 192-195, Protokół przeprowadzonej kontroli szkolenia lotniczego SELR WOP przez komisję 2 korpusu OPL OK. (pismo nr 0976 z 04.04.1961 r.)

wynosił 550 km., jako uzupełnienie powstającego na wybrzeżu systemu radiolokacyjnego. Natomiast samoloty „An-2” miano wyposażyć w pływaki i wraz z „Li-2” służyć miały do dalekiego rozpoznania. Na początku kwietnia 1961 r. – jak pisał szef Sztabu WOP płk. Tadeusz Tymicki – problemy organizacyjno-dyslokacyjne i operacyjnego podporządkowania SELR WOP zostały ostatecznie rozstrzygnięte. Sprecyzowano również – jego zdaniem – zakres zadań dla eskadry oraz przeznaczenie i sposób wykorzystania poszczególnych typów maszyn pozostających na wyposażeniu eskadry (samoloty „Jak-12” były mniej przydatne do ochrony granicy morskiej niż śmigłowce). Zgodnie z tymi założeniami, trzy klucze śmigłowców „SM-1” (trzy śmigłowce w każdym) bazujące na wysuniętych trzech lotniskach miały być wykorzystywane do zadań bliskiego rozpoznania wykrytych celów, przez system radiolokacyjny w pasie wód terytorialnych i przyległych. Klucz samolotów o dużym zasięgu (dwa „An-2” i dwa „Li-2”) służyć miał do dalekiego rozpoznania morza pełnego w wypadku stwierdzenia bezkarnego naruszenia granicy. Ponadto na lotnisku w Wicku Morskim miano rozmieścić klucz samolotów „Jak-12” (cztery sztuki + jeden śmigłowiec „SM-1”) do wykonywania zadań: łącznikowych, sanitarnych i doraźnych³². Eskadrą nadal dowodził kpt. pil. Marian Walewski.

Obsada personalna kierownictwa SELR WOP (01.07.1961 r.):

- z-ca d-cy ds. polit. kpt. Jerzy Biernaski;
- z-ca d-cy ds. liniowych kpt. Edward Pałka;
- pom. d-cy ds. nawigacji kpt. Jerzy Godlewski;
- pom. d-cy ds. eksploatacji kpt. Władysław Miller;
- szef sztabu por. Zbigniew Dobużyński;
- szef łączności i UL. por. Ryszard Wojcieszekiewicz;
- pom. szefa Sztabu ds. Org.-Mob. i Kadr ppor. Ryszard Gąsiorowski;
- d-ca plutonu łączności i UL. por. Kazimierz Trybuła;
- instruktor sekcji polit. por. Stanisław Gralak;

Obsada personalna jednostek organizacyjnych eskadry:

Klucz bliskiego rozpoznania (w Wicku Morskim):

- d-ca por. Mieczysław Kryszczuk;
- st. pilot nawigator por. Bazyli Jewdokin;
- pilot ppor. Czesław Wójcik.

³² Tamże, k. 189-191, Pismo szefa Sztabu WOP nr pf 383 z 10.04.1961 r. do kierownika Głównego Inspektoratu MSW płk. T. Fuksa.

- Klucz dalekiego rozpoznania:
- d-ca kpt. Tadeusz Dobrzycki;
- nawigator por. Józef Balcerzak;
- st. pilot por. Józef Kuczmarski;
- II pilot por. Władysław Dulat;
- II pilot nawigator por. Marian Leśniewski;
- II pilot nawigator ppor. Henryk Nowak;
- pilot por. Karol Głąb.
- Obsługa techniczna
- st. technik eskadry por. Jerzy Wyczesany;
- st. technik ppor. Włodzimierz Białobrzęski;
- st. technik urządzeń radiowych por. Ryszard Kukliński;
- technik klucza ppor. Edward Zawadzki;
- technik klucza por. Anatol Śmigowski;
- kierownik PWR-2 por. Franciszek Makowski.

Klucz bliskiego rozpoznania (Dziwnów).

- d-ca ppor. Zbigniew Luranc;
- pilot nawigator ppor. Tadeusz Przybyła;
- st. pilot ppor. Zbigniew Berezowski;
- pilot ppor. Stanisław Żyradzki;
- pilot ppor. Kazimierz Prędota.

Klucz bliskiego rozpoznania (Gdańsk):

- d-ca kpt. Ryszard Kosiński;
- technik klucza por. Julian Dziegielewski;
- pilot nawigator ppor. Bronisław Kwiatkowski;
- st. pilot por. Marian Panek;
- pilot ppor. Wilhelm Głowa;
- pilot ppor. Marian Nowak

Kwatermistrzostwo:

- kwatermistrz mjr Włodzimierz Zwierzycki;
- kier. sekcji zaop. techn. ppor. Emil Sikora;
- kier. sekcji gospodarczej por. Stanisław Piątkowski;

- szef służby samochodowej por. Marian Tymczyszyn;
- szef służby zdrowia por. Henryk Pacut;
- szef zaopatrzenia finansowego por. Kazimierz Jabłoński;
- ofic. kwat.-bud. por. Stanisław Kupidło³³.

8 kwietnia 1961 r. zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego WP nr 0117/Oper. poligon MON przeniesiony został do Ustki, a wszystkie budynki przeznaczono dla WOP50.

Na początku września 1961 r., mimo wcześniejszych uwag stwierdzonych podczas kontroli, obraz działalności eskadry nie uległ istotnej zmianie. W trakcie kolejnej, przeprowadzonej w dniach 7-9 września 1961 r. kontroli, kmdr ppor. Władysław Kapeluszný stwierdził szereg uchybień. Nie wszystkie loty szkoleniowe odbyły się. Nie przeprowadzono zajęć strzeleckich dla kadry jak i służby zasadniczej. Marynarze nie posiadali broni, gdyż była ona (183 sztuki) zmagazynowana. Na wrzesień loty nie zostały zaplanowane. [...] 0 godz. 0.20 ogłosiłem alarm bojowy z przebazowaniem [...] Dowódca eskadry przybył po upływie 1 godz. 30 minut, a oficerowie z Darłowa po upływie 3 godz. 40 min. od chwili ogłoszenia alarmu. Samochody wyjechały na alarm bez paliwa i o godz. 1.30 rozpoczęły tankowanie. Wojsko wyszło na alarm bez worków i bez broni, to samo dotyczy kadry. Brak aktualnej instrukcji alarmowej oraz planu obrony lotniska. Widząc beznadziejną sytuację grożącą stratami i wypadkami nadzwyczajnymi odwołałem alarm o godz. 4.00 [...]. Marynarze chodzą brudni, buty podarte, ubranie niejednolite, bielizna nie zmieniana 2 tygodnie [...]. Brak elementarnego porządku wojskowego, gimnastyki porannej, chodzenia w szyku zwartym na posiłki (stołówka była zamknięta, to wojsko weszło oknem). Kadra chodzi w takim umundurowaniu w jakim jest jej wygodnie [...]³⁴.

Przedstawiony przez kmdr. ppor. Władysława Kapelusznego obraz eskadry nie prezentował się imponująco. Uchybienia świadczyły o braku sprawnego dowodzenia oraz jakichkolwiek wymagań w stosunku do podwładnych. Wnioskowanie przez kontrolującego o odwołanie dowódcy eskadry ze stanowiska – jak się później okazało – nie rozwiązało problemów i nie przywróciło eskadrze sprawnego działania. Należało przeprowadzić wnikliwą (z udziałem ekspertów Wojsk Lotniczych) analizę potrzeb funkcjonowania SELR WOP i w oparciu o nią określić jej zadania i przeprowadzić zmiany organizacyjne.

Trzyletnia działalność eskadry w ochronie morskiej granicy państwowej, uzyskane doświadczenia oraz wnioski z kontroli Inspektoratu Lotnictwa wpłynęły na przeprowadzenie

³³ Tamże, k. 196-198, Obsada etatowa SELR WOP (pismo nr Kdr-01275 z 01.07.1961 r. z-cy szefa Oddziału Kadr WOP ppłk. Mariana Ciempiela do z-cy szefa Sztabu WOP).

³⁴ Tamże, k. 201-204, Notatka służbowa kmdr. ppor. Władysława Kapelusznego nr 02253 z 14.09.1961 r.

w połowie lipca 1963 r. ponownych zmian organizacyjnych. Zapewnić one miały: racjonalniejsze wykorzystanie sprzętu, poprawić poziom szkolenia personelu latającego i technicznego oraz zwiększyć dyscyplinę i bezpieczeństwo lotów. Dowódca WOP rozkazał przyjąć następującą organizację eskadry: dwa klucze dalekiego rozpoznania (w oparciu o samoloty „Li-2”, „An-2” i „An-2M.”) i klucz śmigłowców „SM-1”, które bazować miały na lotnisku Wicko Morskie, a klucz bliskiego rozpoznania na samolotach „Jak-12” miał stacjonować w Gdańsku-Wrzeszczu. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP na podstawie tego rozkazu wejść miała organizacyjnie w skład 15 Bałtyckiej Brygady WOP (15 BB WOP) i być jej całkowicie podporządkowana. Klucz bazujący w Gdańsku miał tylko pozostawać w operacyjnym podporządkowaniu dowódcy 16 Kaszubskiej Brygady WOP. Odtąd całokształt spraw związanych z funkcjonowaniem eskadry i wykonywaniem przez nią zadań spoczywać miał na dowództwie 15 BB WOP na ogólnych zasadach. Wyjątek stanowiły sprawy: szkolenia lotniczego i sprawozdawczości z jego przebiegu, zaopatrzenia w sprzęt specjalistyczny oraz nadzór nad wykorzystaniem SELR WOP do ochrony granicy, które należeć miały do DWOP³⁵.

W dniach 5-10 maja 1964 r. 14-osobowa komisja z Inspektoratu Lotnictwa pod przewodnictwem płk. pil. Zdzisława Wincentaka przeprowadziła pełną kontrolę pracy w SELR WOP. W protokole wykazano szereg niedociągnięć, które wcześniej już występowały. Kontrolujący ocenili, że w eskadrze organizowano za mało lotów. Ich zdaniem, przeczyło to podstawowym zasadom rytmiczności szkolenia, wydłużało jego czas trwania i podnosiło koszty. Zagrażało tym samym bezpieczeństwu lotów, zarówno szkoleniowych jak i operacyjnych. W ocenie kontrolujących, nie wykorzystywano właściwie istniejących warunków atmosferycznych, gdyż loty szkoleniowe organizowano tylko przy bardzo dobrej pogodzie. Poziom wiedzy teoretycznej personelu latającego eskadry oceniono na „katastrofalnie niski”, a bardzo mało uwagi poświęcano na wyeliminowanie przesłanek wypadków lotniczych. W tym czasie (8 maja 1964 r.) eskadra eksploatowała 22 maszyny: 10 samolotów (dwa „Li-2”; dwa „An-2”; dwa „An-2M.”; trzy „Jak-12A”; jeden „U Jak-12”) oraz 12 śmigłowców (siedem „SM-1”; jeden „USM-1” i cztery „SM-2”). Z tej liczby jeden „Jak-12A” uległ 16 kwietnia połamaniu na lotnisku w Gdańsku podczas lotów nocnych, a jeden śmigłowiec „SM-1” był niesprawny technicznie. Cztery śmigłowce „SM-1” eksploatowane były przez eskadrę poza etatem. Również poza etatem użytkowano w SELR WOP cztery śmigłowce „SM-2”, które znajdowały się pod opieką eskadry, a stanowiły własność MSW.

³⁵ ASG, sygn. 1611/74, k. 126-128, Rozkaz Dowódcy WOP nr 0120/WOP z 17.07.1963 r

Na podstawie analizy przebiegu szkolenia lotniczego, organizacji lotów oraz kontroli dokumentacji, komisja orzekła, że w zakresie wykonania zadań w powietrzu brak było w SELR WOP „sprężystego kierownictwa”. Pewna bierność wobec trudności organizacyjnych w pełnym przygotowaniu załóg była najpoważniejszym źródłem opóźnień w przewidywanym wzroście gotowości tej jednostki lotniczej do wykonywania zadań operacyjnych³⁶.

* * *

Utworzona w latach 1958-1960 Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP miała w założeniach spełniać istotną rolę w nowym, opartym na technice, systemie ochrony granicy morskiej. Była ona – w mojej ocenie – potrzebna Wojskom Ochrony Pogranicza. Jednak jej walory nie były w pełni wykorzystane, zarówno do działań granicznych, jak też do bardzo potrzebnych na wybrzeżu działań ratowniczych czy sanitarnych. Ograniczenie działalności tej jednostki do schematycznych lotów nad morzem, nie mogło gwarantować skuteczności i – w ostatecznym efekcie – podważało zasadność wykorzystania eskadry do ochrony granicy na Bałtyku, szczególnie w początkowym okresie jej funkcjonowania.

Załącznik 1.

Sprawozdanie z wykonanych lotów przez SELR WOP
za okres 1.01-20.10.1960 r.

Loty*	W ochronie granicy*		Szkolenie treningowe** i specjalne**		Razem*	
	loty*	czas*	loty*	czas** *	loty*	czas*
„Li-2”*	-*	-*	245*	126.12*	245*	126.12*
„An-2”*	17*	53.03*	178*	12.53*	195*	176.56*
„Jak-12”*	102*	198.52*	476*	214.50*	578*	413.42*
„SM-1”*	132*	252.18*	352*	243.53*	484*	487.11*
„CSS-13”*	-*	-*	238*	51.04*	238*	51.04*
Razem*	251*	504.13*	1489*	747.54*	1740*	1252.17*

Źródło: Pismo dowódcy SELR WOP nr pf 4208 z 21.10.1960 r. do dowódcy WOP, ASG, sygn. 1607/6 k. 119.

³⁶ ASG, sygn. 1408/2, k. 139-154, Protokół z przeprowadzonej pełnej pracy terenowej w SELR WOP w dn. 05.05-10.05.1964 r.

MARYNARKA WOJENNA PO 1945 ROKU

Kmdr por. dr hab. Jerzy BĘDŹMIROWSKI – prof. nadzw. AMW

POLITYKA KADROWA W MARYNARCE WOJENNEJ W II POŁOWIE LAT 50. (2)

Dokończenie z nr 7-8

Już w 1957 r. wprowadzono w życie decyzję ministra obrony narodowej o pozostawieniu w armii tylko oficerów: posiadających wyższe studia wojskowe lub cywilne; absolwentów kursów doskonalenia z co najmniej 10-letnią służbą, a także ze średnim wykształceniem ogólnym oraz młodych oficerów, którzy zgodzili się na szybkie uzupełnienie wykształcenia. Decyzję tę prawnie usankcjonowała ustawa O służbie wojskowej oficerów Sił Zbrojnych z 13 grudnia 1957 r., zobowiązująca oficerów do uzupełniania średniego wykształcenia do 1961 r., uzależniając od tego awansowanie ich w stopniu i na wyższe stanowiska.

W rozdziale VII Przepisy przejściowe i końcowe, art. 98.1. powyższej ustawy czytamy: Oficerowie zawodowi, którzy nie posiadają wykształcenia w zakresie średniej szkoły ogólnokształcącej lub innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych, obowiązani są w terminie do 31 grudnia 1961 roku uzupełnić posiadane wykształcenie. Nie dotyczy to oficerów, którzy zostaną zwolnieni od tego obowiązku przez Ministra Obrony Narodowej. Natomiast zgodnie z art. 98.2 cytowanej ustawy: Oficerowie, którzy w terminie określonym w ust. 1 nie uzupełnią posiadanego wykształcenia mogą być zwolnieni z wojskowej służby zawodowej³⁷

Niewątpliwie ustawa zdopingowała kadre oficerską do podnoszenia poziomu wykształcenia. W Marynarce Wojennej na 25 stycznia 1957 r., spośród oficerów pełniących służbę wojskową, wyższe i średnie wykształcenie posiadało 49% kadry. Dla porównania, na początku 1948 r. oficerowie ze średnim wykształceniem stanowili około 63%, z podstawowym prawie 28%, a z wyższym tylko 9%³⁸.

Ważnym bodźcem, który w znacznym stopniu mobilizował kadre do realizowania zalecenia zawartego w ustawie, była trudna sytuacja na rynku pracy. Szczególnie odczuwalne to było w rejonach stacjonowania jednostek w tzw. „zielonych garnizonach”, które znajdowały się w stosunkowo dużej odległości od miast i ośrodków przemysłowych. Tam, oficerowie odchodzący do „cywila” z różnych względów, aby utrzymać rodzinę zmuszeni byli do podejmowania prac fizycznych nisko wynagradzanych, głównie w transporcie,

³⁷ DzU RP nr 2 z 9 stycznia 1958 r. Ustawa z 13 grudnia 1957 r. O służbie wojskowej oficerów Sił Zbrojnych.

³⁸ AMW, sygn. 3105/67/1, t. 9, s. 158 oraz sygn. 102/1, t. 3, s. 24

leśnictwie, ogrodnictwie, rolnictwie. Choć już w 1957 r. powołano Biuro Pełnomocnika MON do Spraw Zatrudniania Zwalnianej Kadry z Wojska Polskiego, efekty jego działania były mierne³⁹.

Wydając ustawę, jej decydenci i twórcy zakładali, że zdopinguje ona kadre do sumiennego wykonywania obowiązków służbowych, a także podnoszenia poziomu wiedzy ogólnej i specjalistycznej. Rzeczywistość okazała się inna i nie odpowiadająca w pełni założeniom twórców ustawy. Bezpośredni wpływ na to miały stosunkowo niskie uposażenia finansowe kadry. Zjawisko to występowało także w Marynarce Wojennej, o czym dowódcy jednostek meldowali przełożonym.

W jednym z meldunków czytamy: Szczególnie przykrym objawem jest spotykana wśród młodszych oficerów niechęć do służby wojskowej i traktowanie jej nie jako zaszczytnego obowiązku wobec Ojczyzny, a jedynie jako podstawy do wygodnego urzędnictwa sobie życia. Oficerowie ci jako główny motyw swego niechętnego stosunku do służby wojskowej podają swe niskie pensje, chociaż analiza wykazuje, że w stosunku do innych rodzajów wojsk znajdują się w uprzywilejowanej sytuacji⁴⁰.

Podobne sygnały pojawiały się w wielu jednostkach Wojska Polskiego i poprzez meldunki aparatu partyjno-politycznego docierały do Ministerstwa Obrony Narodowej oraz innych instytucji państwowych i partyjnych, zainteresowanych w większym lub mniejszym zakresie stabilnością zawodu wojskowego. Efektem tego było podwyższenie wysokości uposażeń dla kadry, co miało miejsce w połowie 1958 r. Wysokość średniego uposażenia podniesiono wówczas o 670 zł miesięcznie, czyli o 41%, z tym, że rozpiętość podwyżki była znaczna – od 100 do 2000 zł i była uzależniona od stopnia wojskowego – kadra posiadająca wyższe stopnie otrzymywała wyższą podwyżkę. W ten sposób powrócono do wiązania stawki ze stopniem, a nie ze stanowiskiem⁴¹.

Na skutek redukcji stanów osobowych w Wojsku Polskim oraz uzupełniania wykształcenia przez znaczną część oficerów, poziom ich kwalifikacji specjalistycznych i ogólnych po 1957 r. uległ poprawie. Świadczyło to o pewnej determinacji oficerów w zdobywaniu wiedzy, chociaż ogrom obowiązków w codziennej służbie komplikował proces edukacji. Przykładem była Marynarka Wojenna, gdzie uzyskanie średniego i wyższego wykształcenia prezentują następujące dane: na 1 listopada 1957 r. w MW wyższe i średnie wykształcenie posiadało 1220 oficerów, co stanowiło 59% tego korpusu osobowego; 15

³⁹ J. Babula, *Wojsko Polskie 1945-1989. Próba analizy operacyjnej*, Warszawa 1998., s. 130.

⁴⁰ AMW, sygn. 2238/ 12/56, t. 7, s. 13-14.

⁴¹ J. Babula, op. cit., s. 130

stycznia 1959 r. liczba ta wzrosła do 1430 oficerów (77%). W latach 1955-1960 szkoły średnie ukończyło około 1530 oficerów. Najwięcej oficerów, bo aż 770 (86%) było absolwentami szkół ogólnokształcących, w tym Wojskowych Ośrodków Szkolenia Ogólnego. 1 stycznia 1960 r., na stan faktyczny 2340 oficerów MW, wykształceniem wyższym i średnim ogólnym legitymowało się 1940 oficerów (83%). Byli i tacy, którzy ukończyli tylko szkołę podstawową. W grupie tej znajdowało się 31 oficerów, ale z uwagi na wiek (45 lat) nie byli zobowiązani do uzupełniania wykształcenia. Wówczas w siłach morskich służbę pełniło 14 absolwentów akademii wojskowych, którzy mimo zwolnienia z obowiązku uzupełnienia średniego wykształcenia, chcąc pełnić służbę zawodową, zgodnie z zaleceniem ministra obrony narodowej powinni je uzupełnić. Należy podkreślić, iż w tych danych liczbowych wykazani byli również absolwenci oficerskich szkół nadających oficerom tytuł technika⁴².

W tabeli 1 przedstawiono liczbę oficerów kończących niewojskowe szkoły średnie.

Tabela 1

Szkoły średnie kształcące oficerów MW w latach 1955-1960 i liczba absolwentów

№	Wyszczególnienie	Liczba oficerów	Procent
№	Szkoły oficerskie nadające tytuł technika	636	27,2
№	Szkoły średnie techniczne	61	2,6
№	Technika ekonomiczne	41	1,8
№	Szkoły ogólnokształcące w tym WOSO	774	33,2
№	W innych szkołach średnich	22	0,9
№	Razem	1534	65,7

Źródło: Opracowanie własne na mat. AMW, sygn. 3105/67/1, t. 9, s. 161.

Znaczna liczba oficerów uzyskała wykształcenie w zakresie szkoły średniej w systemie wieczorowym, przy jednoczesnym wykonywaniu obowiązków służbowych. Było to możliwe dzięki Dowództwu Marynarki Wojennej, które we współpracy z władzami oświatowymi zorganizowało 7 wieczorowych szkół ogólnokształcących typu licealnego. Dodatkowo w roku 1958 w oddalonych garnizonach uruchomiono trzy dalsze wieczorowe szkoły ogólnokształcące również typu licealnego.

Specyfika służby w Marynarce Wojennej w pewnym stopniu ograniczała możliwość podejmowania przez oficerów nauki na studiach cywilnych w trybie stacjonarnym. Oprócz tego istniejące kierunki studiów wojskowych w Akademii Sztabu Generalnego, Wojskowej Akademii Technicznej, Wojskowej Akademii Politycznej oraz Wyższej Szkole Marynarki Wojennej umożliwiały podejmowanie studiów głównie w dyscyplinach wojskowych, podczas

⁴² AMW, sygn. 3105/67/1, t. 5, s. 160

gdy wśród kadry oficerskiej pojawiło się zainteresowanie studiami humanistycznymi (historią, pedagogiką, prawem czy ekonomią). Wynikało to z faktu, iż coraz więcej oficerów legitymowało się średnim wykształceniem ogólnym, co upoważniało do ubiegania się o przyjęcie na studia w uczelniach cywilnych.

Do 1956 r. oficerowie MW podejmowali studia w uczelniach cywilnych w trybie zaocznym lub eksternistycznym. Brak pomocy ze strony dowództw jednostek oraz dalekie i częste dojazdy do uczelni wielokrotnie wpływały na rezygnacje ze studiów.

W grudniu 1956 r. po raz pierwszy w Marynarce Wojennej przeprowadzono rekrutację wśród oficerów na studia na Uniwersytecie im. Mikołaja Kopernika w Toruniu na kierunku historii. Zakwalifikowano 22-osobową grupę oficerów politycznych (z tygodnika MW „Bandera”, z Wydziału Historycznego MW oraz z OSMW), która rozpoczęła 5-letnie eksternistyczne studia historyczne. Od stycznia 1957 r. dla grupy tej pomoc z podstawowych przedmiotów oraz języków obcych zabezpieczył Wieczorowy Uniwersytet Marksizmu – Leninizmu (WUML), który organizował dla nich zajęcia (wykłady i ćwiczenia) prowadzone przez pracowników naukowo-dydaktycznych Uniwersytetu Toruńskiego, a częściowo przez specjalistów z Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Gdańsku. Zajęcia prowadzili samodzielni i pomocniczy pracownicy nauki, m.in. doc. dr K. Żurowski – archeologia ziem polskich; mgr J. Serczyk – wstęp do badań historycznych, mgr M. Jaczynowska – historia starożytna; dr M. Biskup – historia powszechna; dr K. Jasiński – nauki pomocnicze historii; dr F. Indan – historia filozofii. Z Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Gdańsku: mgr B. Wolniewicz – logika i mgr F. Trnka – historia starożytna⁴³.

W kolejnym roku, 31 oficerów rozpoczęło studia ekonomiczne na Wydziale Morskim Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie. Podobnie jak uczestnicy studiów na Uniwersytecie Toruńskim, zajęcia (wykłady, ćwiczenia, seminaria i konsultacje) odbywały się trzy razy w tygodniu w godzinach popołudniowych w pomieszczeniach WUML-u, a od 1958 r. w Ośrodku Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej (ONSiW MW). Przy organizowaniu tej grupy oficerów (ekonomistów) dużą życzliwością wykazało się ówczesne kierownictwo Wydziału Morskiego oraz rektor Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie prof. dr Stanisław Matysik, który również ze studentami prowadził zajęcia z prawa morskiego. Oprócz niego nauczali m.in.: prof. dr B. Kasprowicz – ekonomika transportu; doc. dr H. Kryński – matematyka; dr S. Ładyga – rozwój myśli ekonomicznej; dr B. Rudowicz –

⁴³ Ciećkowska, Cz. Ciesielski, S. Ordon, Dziesięć lat działalności w dziedzinie nauk społecznych i wojskowych, „Rocznik Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej” 1965 nr 12, s. 25.

ekonomia polityczna; doc. dr W. Nowaczek – rachunkowość; doc. dr K. Waschko – handel zagraniczny⁴⁴.

O ogromnym zainteresowaniu kadry oficerskiej MW uzyskaniem wyższego wykształcenia ogólnego świadczy fakt, iż tylko w roku akademickim 1959/60 w cywilnych wyższych uczelniach studiowało około 230 oficerów, a zaledwie 65 w akademiach wojskowych.

W 1960 r. ukończone studia cywilne miało 11% oficerów, a akademie wojskowe tylko 6,3% (tabela 2). Zgodnie z materiałem przedstawionym na posiedzeniu Rady Wojskowej MW, sytuacja taka była wynikiem stosunku oficerów do studiów w akademiach wojskowych. Uważali oni, że tylko dyplom uczelni cywilnej dawał im możliwość zatrudnienia w instytucjach cywilnych po odejściu z armii.

Tabela 2

Uczelnie wojskowe i cywilne w kraju i liczba oficerów-absolwentów w latach 1956-1960

	Wyszczególnienie	Liczba oficerów	Procent
	1. Akademia wojskowa i wyższe uczelnie wojskowe	148	6,3
	2. Wyższe uczelnie cywilne w tym:	258	11,0
	• wyższe uczelnie techniczne	116	5,0
	• wyższe uczelnie ekonomiczne	23	1,0
	• akademie medyczne	97	4,0
	• studia prawnicze	9	0,4
	• wyższe studia wf	8	0,3
	• inne wyższe uczelnie	5	0,2
	Razem (pocz. 1+2)	406	17,3

Źródło: Opracowanie własne na mat. AMW, sygn.3105/67/1, t. 9, s. 165.

Zjawisko podnoszenia poziomu wykształcenia ogólnego przez kadre oficerską, obejmowało w tym czasie wszystkie rodzaje sił zbrojnych. W Marynarce Wojennej w omawianym okresie następował sukcesywny wzrost liczbowy i procentowy kadry oficerskiej, która uzupełniła swoje wykształcenie wojskowe i cywilne (tabela 3).

Tabela 3

⁴⁴ AMW, sygn. 2311/59/12, t. 2, s. 28-32

Wyszczególnienie	Stan na dzień (w liczbach bezwzględnych)				Stan na dzień (w liczbach względnych)			
	25.1.	1.11.	15.1.	1.1.	25.1.	1.11.	15.1.	1.1.
	1957	1957	1959	1960	1957	1957	1959	1960
1. Stan ewidencyjny kadry oficerskiej	2099	2072	2135	2355	100,0	100,0	100,0	100,0
2. Liczba oficerów posiadających wykształcenie wyższe wojskowe lub cywilne	288	288	289	406	13,7	12,9	13,5	17,3
3. Liczba oficerów posiadających średnie wykształcenie	746	951	1141	1534	35,5	45,9	53,4	65,7
Suma poz. 2+3	1034	1219	1430	1940	49,2	58,8	76,9	83,0
4. Liczba oficerów bez średniego wykształcenia	1065	853	705	395	50,8	41,2	33,1	17,0

Stan wykształcenia kadry oficerskiej Marynarki Wojennej w latach 1957-1960
Źródło: Opracowanie własne na mat. AMW, sygn. 3105/67/1, t. 9, s. 168-169.

Wraz z uzupełnianiem wykształcenia ogólnego oficerów, w Marynarce Wojennej zwracano znaczną uwagę na uzupełnianie przez nich wiedzy ogólnowojskowej. Służyły temu Kursy Doskonalenia Oficerów (KDO) i Wyższe Oficerskie Kursy Operacyjno-Taktyczne (WOKOT) organizowane w oparciu o bazę dydaktyczną Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej. Potrzeba zorganizowania KDO i WOKOT wynikała m.in. z tego, że programy kształcenia przyszłych oficerów na Wydziale Pokładowym WSMW przygotowywały absolwentów o profilu ogólnomorskim, a zdobycie przez nich specjalizacji mogło nastąpić dopiero po 2-3- letniej służbie – praktyce okrętowej i ukończeniu odpowiedniego kursu doskonalenia oficerów.

Absolwent KDO dysponował wiedzą pozwalającą na samodzielne prowadzenie planowania, organizowanie i przeprowadzanie szkolenia bojowego na okrętach, opracowywanie rozkazów bojowych i dokumentacji bojowej w okresie przygotowania oraz prowadzeni działań bojowych. Po zakończeniu kursu oficer mógł objąć stanowisko dowódcy okrętu 3. rangi, zastępcy dowódcy okrętu 2. rangi, dowódcy działu bojowego okrętu 2. rangi, oficera flagowego brygady okrętów określonej specjalności, oficera flagowego samodzielnego dywizjonu okrętów określonej specjalności.

W 1958 r. poza KDO uczelnia zorganizowała Wyższy Kurs Operacyjno-Taktyczny o charakterze akademickim dla oficerów sztabów jednostek i związków taktycznych, specjalistów Sztabu Głównego MW oraz pozostałych instytucji tego rodzaju sił zbrojnych. Na kursie kształcono doświadczonych oficerów morskich zajmujących stanowiska: dowódcy okrętu 2. rangi; dowódcy lub szefa sztabu zespołów okrętów od szczebla dywizjonu wzwyż; starszych oficerów wydziałów: operacyjnego, rozpoznawczego, wyszkolenia w sztabie zespołu okrętów od szczebla brygady wzwyż.

Zasadniczym celem WOKOT było przeszkolenie oficerów w zakresie pracy i dowodzenia sztabami jednostek oraz związków taktycznych, a także w przypadku KDO – zapoznania kadry dowódczej z nowymi zasadami wykorzystania sprzętu. Po ukończeniu WOKOT oficer MW był gotowy do objęcia stanowiska dowódczego – dowódcy dywizjonu okrętów lub równorzędnego, a także sztabowego – flagowego pomocnika szefa Oddziału Sztabu Głównego MW, starszego pomocnika szefa Oddziału Sztabu Głównego MW, szefa sztabu dywizjonu oraz wykładowcy WSMW. Uruchomienie ich było konieczne ze względu na fakt, iż dotychczas oficerowie mogli uzupełniać wiedzę na takim poziomie jedynie na kursach w ZSRR. Kursy były organizowane corocznie i trwały 12 miesięcy, obejmując zajęcia teoretyczne i praktyczne. Prowadziła je kadra dydaktyczna WSMW – absolwenci radzieckich morskich akademii wojskowych oraz kursów specjalistycznych w ZSRR. Warto podkreślić, iż podobna sytuacja miała miejsce w Polskiej Marynarce Wojennej (PMW) w okresie międzywojennym, kiedy z początkiem 1930 r. zdecydowano o utworzeniu, na bazie Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW), 3-miesięcznego oficerskiego kursu taktycznego pod nazwą Kurs Aplikacyjny dla Komandorów Podporuczników i Kapitanów, który w 1938 r. przekształcono na Wyższy Kurs Taktyczny Marynarki Wojennej⁴⁵. Funkcjonował on na tych samych zasadach co powojenny WOKOT z tym, że w miejsce oficerów absolwentów francuskich morskich uczelni wojskowych weszli oficerowie absolwenci radzieckich morskich uczelni wojskowych. Ciekawostką może być to, iż w siłach zbrojnych Francji (dotyczy to również MW) funkcjonuje w dalszym ciągu Kurs Aplikacyjny dla Kapitanów i Oficerów Starszych. Jego ukończenie stanowi podstawowy warunek ubiegania się o przyjęcie na wyższe studia wojskowe⁴⁶.

Jak wspominałem, od początku lat 50. oficerowie MW uczestniczyli w kursach specjalistycznych i studiach akademickich w radzieckich morskich uczelniach wojskowych.

⁴⁵Uruchomienie własnych kursów przez Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) wynikało z trzech zasadniczych przyczyn: 1) stosunkowo dużych kosztów kształcenia oficerów PMW we Francji; 2) „wygaszania” współpracy wojskowej z Francją; 3) zabezpieczenia kształcenia w zależności od potrzeb KMW. Z propozycją utworzenia kursów z taktyki sił morskich wystąpił na łamach „Przeglądu Morskiego” S. Frankowski, a J. Kłossowski przedstawił swoją wizję kursów w KMW. Pierwszy z nich w artykule pt. Projekt przebiegu służby naszych oficerów Marynarki Wojennej, „Przegląd Morski” 1929 nr 10, s. 49, pisał o potrzebie utworzenia ośrodka wiedzy taktycznej MW. Natomiast J. Kłossowski w 1932 r., podczas odprawy w KMW stwierdził, iż...ubiegłe dziesięć lat istnienia floty wojennej odznacza się jałowością intelektualną w kierunku studiów operacyjnych. Nie tylko brak odpowiednich jednostek był przyczyną tego zjawiska, lecz również bierność intelektualna korpusu oficerskiego. Z jednej strony wśród korpusu oficerskiego pokutują jeszcze indywidualne wrażenia i poglądy z okresu ubiegłej wojny światowej, będące w większości anachronizmami w obecnej chwili, a z drugiej strony rozwijają się jednostronne zamiłowania w służbie w kierowaniu wyłącznie morsko-nawigacyjnym. Cz. Ciesielski, Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej, Warszawa 1974, s. 184.

⁴⁶P. Szczerbowski, Kształcenie korpusu oficerskiego w siłach zbrojnych Francji i Niemiec, „Przegląd Wojsk Lądowych” 1966 nr 4, s. 118

Zasady rekrutacji na te kursy i studia zostały określone w grudniu 1949 r. zarządzeniem ministra obrony narodowej (marszałka Konstantego Rokossowskiego). Podkreślono w nim, że: ...nabór do akademii wojskowych i kursów specjalistycznych ma doniosłe znaczenie dla zwiększenia siły i podniesienia poziomu wyszkolenia Wojska Polskiego. Szkolenie wojskowe w akademiach wojskowych i kursach w ZSRR pozwoli im przenieść bogatą wiedzę i doświadczenia bohaterskiej Armii Radzieckiej do WP i umożliwi obsadzenie odpowiednich stanowisk oficerami dobrze przygotowanymi⁴⁷. Równocześnie przestrzegano przed nieodpowiednią rekrutacją oficerów na studia lub kursy za granicą, gdyż byli oni reprezentantami Polski, a ich pobyt w ZSRR wiązał się z dużymi kosztami finansowymi. Za rekrutację odpowiedzialni byli dowódcy okręgów wojskowych i rodzajów sił zbrojnych oraz ich zastępcy ds. polityczno--wychowawczych. Szczególną uwagę zwracano na wybór najbardziej wartościowych oficerów, tak pod względem politycznym, jak i fachowym, „oficerów związanych przeszłością lub pracą z obecną klasą robotniczą i obozem socjalizmu”. Wyszczególniono warunki stawiane kandydatom: polityczne – aktywność polityczna i oddanie sprawie socjalizmu; życie osobiste i moralność bez zarzutu; pochodzenie robotnicze – na fakultety inżynieryjne przyjęto 80% z takim pochodzeniem, a na dowódcze – 70%; nieskazitelna przeszłość; przynależność do PZPR lub ZMP; kandydaci, byli członkowie KPP, GL, AL i partyzantki radzieckiej mieli udowodnić swój udział wiarygodnymi dokumentami lub świadkami: wykształcenie na fakultety inżynieryjne – duża matura, na fakultety dowódcze – 4 klasy gimnazjum; wskazana znajomość języka rosyjskiego; na fakultety inżynieryjne – wiek kandydatów nie powinien przekraczać 28 lat. Każdy z kandydatów był „sprawdzany” przez odpowiednie służby wojskowe⁴⁸.

W prezentowanym okresie szczególną uwagę zwracano na pochodzenie społeczne – robotnicze lub chłopskie (w latach 60. już w mniejszym stopniu). W wytycznych szefa Departamentu Kadr MON W sprawie doboru kandydatów spośród żołnierzy zawodowych na studia i szkolenie w akademiach wojskowych w kraju i za granicą w 1953 roku, podkreślano „dobrowolność” zgłoszeń kandydatów na studia, tzn., że kandydat sam składał wniosek o skierowanie go na studia do ZSRR. Oficerowie MW PRL, studiujący w morskich uczelniach wojskowych Związku Radzieckiego, zdobywali wyższe wykształcenie wojskowe w specjalnościach, których nie realizowano w akademiach wojskowych w kraju (ASG lub WAT). W związku z brakiem oficerów legitymujących się średnim wykształceniem ogólnym,

⁴⁷ AMW, sygn. 273/52/14, t. 7, s. 226-227. Zarządzenie wykonawcze do rozkazu MON nr II/1/302/663 z dnia 28.11.1949 r. O naborze kandydatów do Akademii Sztabu Generalnego WP i akademii wojskowych za granicą.

⁴⁸ Tamże, s. 228

na studia kierowano oficerów z wykształceniem ogólnym na poziomie 7-9 klasy, ale wykształceniem średnim wojskowym. Zmieniło się to po 1956 r. (absolwent szkoły oficerskiej otrzymywał dyplom ukończenia szkoły średniej), tak jak w przypadku studiowania w uczelniach cywilnych, oficerowie wyjeżdżający na studia do ZSRR posiadali w większości średnie wykształcenie ogólne. Przed wyjazdem kandydaci uczestniczyli w 3-miesięcznym kursie przygotowawczym w Wojskowej Akademii Technicznej (od połowy lat 60. w WSMW), w trakcie którego doskonalili język rosyjski oraz zgłębiali wiedzę z matematyki i fizyki. Kurs kończył się egzaminami z tych przedmiotów⁴⁹.

Na Wyższe Kursy Doskonalenia Oficerów (WKDO) i Kursy Doskonalenia Oficerów (KDO) przy akademiach wojskowych Związku Radzieckiego typowano kandydatów spośród oficerów zajmujących stanowiska przewidziane dla absolwentów z wyższym wykształceniem wojskowym, którzy ze względu na wiek lub z innych ważnych powodów nie ukończyli pełnych studiów akademickich w ZSRR. Natomiast ci, którzy zdaniem dowódców wymagali uzupełnienia kwalifikacji wojskowych niezbędnych na zajmowanych stanowiskach, kierowano na Kursy Doskonalenia Oficerów.

Kandydaci na wymienione kursy, podobnie jak oficerowie ubiegający się o przyjęcie na studia, musieli wykazać się znajomością języka rosyjskiego (w mowie i piśmie) oraz posiadać orzeczenie wojskowe wydane przez komisję lekarską, potwierdzające zdolność do uczestnictwa w kursach i studiach w zagranicznych akademiach wojskowych i ośrodkach szkoleniowych. Dowódcy jednostek typujących kandydatów zobowiązani byli do pozyskania opinii o danym oficerze od właściwych organów Informacji Wojskowej (później Wojskowej Służby Wewnętrznej – WSW). Pierwszym „ogniwem”, które prośbę oficera opiniowało pozytywnie lub negatywnie (po zapoznaniu się z opinią organów Informacji Wojskowej lub WSW), były rady wojskowe na szczeblu brygady, dywizjonu, natomiast w przypadku WSMW jej komenda, a w Dowództwie MW komisje kwalifikacyjne. Na wnioskach rozpatrzonych negatywnie zasadniczo pojawiały się następujące stwierdzenia: nie poparto z powodu braku zastępstwa – proponuje się studia w kraju; młody wiek i konieczność zdobycia większej praktyki; przewidziany na stanowisku zastępcy dowódcy okrętu jednego z niszczycieli; konieczność wyznaczenia na wyższe stanowisko⁵⁰.

Przy typowaniu oficerów na kursy i studia Dowództwo Marynarki Wojennej kierowało się potrzebą: podwyższania kwalifikacji w dziedzinach (kierunkach), w których istniał brak możliwości przeszkolenia w uczelniach wojskowych (ośrodkach szkoleniowych)

⁴⁹ AMW, sygn. 2331/58/21, t. 7, s. 145-147 oraz sygn. 2125/61/15, t. 20, s. 201.

⁵⁰ AMW, sygn. 2223/61/57, t. 39, s. 75-77 oraz sygn. 3105/66/5, t. 22, s.20

w kraju, poznania nowego sprzętu lub uzbrojenia, które planowano wprowadzić w najbliższej perspektywie w Siłach Zbrojnych PRL, przygotowania specjalistów w wybranych dziedzinach techniki i objęcia niektórych stanowisk w pionie dowódczo-sztabowym.

W latach 1956-1960 zmniejszyła się liczba kursów specjalistycznych, a tym samym oficerów kierowanych do ZSRR (w latach 1950-1955 kursy specjalistyczne ZSRR ukończyło 100 oficerów, a studia od 1954 r. rozpoczęło 5 oficerów). Wynikało to m.in. z sytuacji politycznej w Polsce (wydarzenia 1956 r.), zmniejszenia dostaw sprzętu i uzbrojenia z ZSRR (o czym już sygnalizowałem) oraz uruchomienia na bazie WSMW własnych KDO. Nałożenie się tych czynników nie przerwało współpracy szkoleniowej między MW PRL a MW ZSRR, ale zmniejszyło jej zakres w porównaniu do minionego okresu. Potwierdziły to lata 1957-1959, kiedy w ZSRR szkoliło się tylko 8 oficerów MW na kursach: dowódców okrętów podwodnych; dowódców dywizjonów ścigaczy i taktyki zwalczania okrętów podwodnych; demagnetyzacji, a także wyższych akademickich kursach przy Akademii Obrony Przeciwchemicznej⁵¹.

W 1956 r. po raz pierwszy, oprócz oficerów, na studia do radzieckich uczelni wojskowych wyjechało 6 podchorążych WSMW, którzy po zaliczeniu pierwszego roku udali się na 5-letnie studia do Wyższej Szkoły Łączności Morskiej (3 podchorążych) oraz do Wyższej Szkoły Radiolokacji (3 podchorążych). Studia zakończyli w 1961 r. i zostali mianowani na pierwszy stopień oficerski. Bezpośrednią przyczyną skierowania grupy podchorążych na studia do radzieckich szkół wojskowych było zapotrzebowanie na oficerów w specjalnościach radiolokacji i hydroakustyki. Wówczas w Wojskowej Akademii Technicznej nie było takiego kierunku.

Liczbę miejsc oraz kierunki studiów uruchamianych w radzieckich akademiach i wyższych szkołach wojskowych strona polska otrzymywała z Ministerstwa Obrony Narodowej ZSRR. W Departamencie Kadr Ministerstwa Obrony Narodowej PRL, na podstawie zbiorczych zapotrzebowań napływających z instytucji centralnych MON i rodzajów sił zbrojnych, ustalano stosowne wykazy. W oparciu o nie sporządzano tzw. plan przeszkolenia kadry oficerskiej MW w uczelniach radzieckich. Na lata 1956-1960 został on skonstruowany w sposób przedstawiony w tabeli 4.

Tabela 4

Plan przeszkolenia kadry oficerskiej MW w uczelniach radzieckich w latach 1956-1960

⁵¹ AMW, sygn. 3537/75/51, t. 11, s.242.

Nazwa uczelni (czas trwania studiów)	1956-1957	1957-1958	1958-1959	1959-1960
Akademia MW im. Woroszyłowa (3 lata)	5	5	5	5
Akademia MW im. Kryłowa (3 lata)	5	5	5	5
Wyższa Szkoła Oficerska Łączności Morskiej (4 lata)	3	3	3	3
Wyższa Szkoła Oficerska Radiolokacji Morskiej (5 lat)	3	3	3	3
Wyższa Szkoła Oficerska Artylerii Nadbrzeżnej (3 lata)	5	5	-	-
Wyższa Szkoła Inżynierii Morskiej (4 lata)	5	5	-	-
R a z e m	26	26	16	16

Źródło: Opracowanie własne na mat. AMW, sygn. 1164/58/20, t. 18, s. 201-203.

Zgodnie z założeniami przedstawionymi w tabeli 4, w drugiej połowie lat 50. studia w radzieckich akademiach i wyższych szkołach wojskowych powinno kontynuować 84 oficerów. Z powodu braków kadrowych (oficerowie pełnili obowiązki jednocześnie na kilku stanowiskach) plan uległ korekcie. Do końca tego okresu, do akademii i wyższych szkół oficerskich Związku Radzieckiego skierowano tylko 40 oficerów MW, a ubiegało się 73. Oficerowie, którzy otrzymali zgodę na studia w Związku Radzieckim byli absolwentami Wydziału Pokładowego OSMW z lat 1949, 1951 i 1952, natomiast selektywnie potraktowano absolwentów z lat 1953-1954. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że na taki dobór oficerów na 3-letnie i 4-letnie studia na fakultety dowódczy i nawigacyjny oraz na fakultety uzbrojenia i broni podwodnej miał wpływ fakt, iż wówczas na stanowiskach decydenckich byli oficerowie z ich roczników.

W 1958 r. do Związku Radzieckiego udała się grupa 6 oficerów rozpoczynająca 5-letnie studia w Akademii Technicznej MW. Zajęcia odbywały się wspólnie z oficerami marynarek ZSRR, Albanii, Chin, Bułgarii, Rumunii i NRD.

Wówczas, szczególnie duże zapotrzebowanie na absolwentów akademii radzieckich składała Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej z dwóch powodów: 1) braku kadry dydaktycznej z wykształceniem wyższym wojskowym; 2) kontynuowania, w oparciu o bazę dydaktyczną WSMW, kursów oficerskich z wykorzystaniem ich wiedzy specjalistycznej. Z każdej powracającej grupy 30-40% oficerów kierowano więc do uczelni na stanowiska, które zwolnili oficerowie udający się na studia do ZSRR. Dzięki tym działaniom w latach 1957-1961 wzrósł poziom wykształcenia wykładowców w WSMW, co bezpośrednio przełożyło się na poziom zajęć z przedmiotów specjalistycznych (nawigacja, uzbrojenie okrętowe itp.).

Oficerowie MW PRL, absolwenci kursów specjalistycznych oraz akademii i wyższych szkół wojskowych Związku Radzieckiego, a także krajowych uczelni wojskowych i

cywilnych obejmowali na przestrzeni lat szereg ważnych stanowisk dowódczych (dowódców grup okrętów, dowódców dywizjonów okrętów, a także wyższe stanowiska w brygadach, flotyllach i Sztapie MW). Był to m.in. efekt wdrażania w życie zarządzenia ministra obrony narodowej z 1958 r., w którym precyzyjnie określono kryteria, jakie powinien spełniać oficer pod względem posiadanych kwalifikacji specjalistycznych, niezbędnych do objęcia określonego stanowiska służbowego. A więc uruchomiono procedury w pragmatyce kadrowej w WP, w tym MW, która miała doprowadzić do utworzenia korpusu oficerskiego, dobrze wykształconego pod względem specjalistycznym i ogólnym. Tylko wykształceni oficerowie mogli obejmować odpowiedzialne stanowiska dowódcze i sztabowe w poszczególnych rodzajach sił zbrojnych.

Wykształcenie oficerów, w większym stopniu niż dotychczas, decydowało o awansowaniu na wyższe stopnie w korpusie oficerskim oraz przy wyznaczaniu na kolejne stanowiska służbowe. Zostało to podkreślone w piśmie szefa Oddziału Kadr MW z listopada 1960 r. Zawarto w nim uzasadnienie wstrzymania wniosków awansowych dla następujących oficerów: 1) nie posiadających pełnej wysługi lat w posiadanym stopniu oficerskim – 34%; 2) posiadających okresowe opinie służbowe nie uzasadniające celowości mianowania, przy czym opinie na wnioskach były lepsze niż opinie okresowe – 27%; 3) nie posiadających odpowiedniego wykształcenia wojskowego – 18%; 4) nie posiadających ukończonego pełnego wykształcenia ogólnego w zakresie szkoły średniej – 16%; 5) nie posiadających odpowiedniego stanowiska etatowego – 3%; 6) których przełożeni są w stopniu niższym niż proponowani do mianowania⁵²

Była to konsekwencja debaty jaka miała miejsce w Ministerstwie Obrony Narodowej w lutym 1960 r., podczas której postawiono zadania radom wojskowym okręgów i rodzajów sił zbrojnych, dotyczące podniesienia wymagalności uzupełniania wykształcenia ogólnego w stosunku do podległych oficerów. Miały one dokonywać cyklicznie (kwartalnie, półrocznie) analizy poziomu wykształcenia kadry oficerskiej oraz napiętnować jakiegokolwiek niedociągnięcia w doborze i kierowaniu oficerów na praktykę do wojskowych ośrodków szkoleniowych. Zalecono, aby od 1960 r. podczas przeglądów kadrowych, wyartykułować w opiniach służbowych tych, którzy mimo sprzyjających warunków, nie zdecydowali się na rozpoczęcie kształcenia w uczelniach wojskowych lub cywilnych w okresie ostatnich lat.

Zgodnie z ustawą z 1957 r. O służbie wojskowej oficerów Sił Zbrojnych, w 1960 r. dokonano analizy poziomu wykształcenia oficerów Marynarki Wojennej. Pozwoliła ona

⁵² Dyrektywa szefa Departamentu Kadr MON nr 6/Kadr z dnia 4.6.1960 r

stwierdzić, że około 45% oficerów posiada ukończone akademie wojskowe; 10% wyższe studia cywilne mające zastosowanie w służbie na zajmowanym stanowisku, a 1,4% oficerów ukończyło wojskowe akademickie kursy. Dodatkowo ponad 15% oficerów było absolwentami Kursów Doskonalenia Oficerów (KDO); 4,5% oficerów ukończyło szkoły oficerskie o pełnym programie nauczania; 11,5% krótkoterminowe kursy oficerskie, a około 3,2% oficerów było bez wykształcenia wojskowego. Generalnie kadra oficerska w wieku do 35 lat w 86% legitymowała się wykształceniem wyższym i średnim⁵³.

Dzięki tak prowadzonej polityce kadrowej, z początkiem lat 60. w Marynarce Wojennej dokonano tzw. przesunięć kadrowych (wyznaczając na odpowiedzialne stanowiska oficerów z odpowiednim wykształceniem). W rezultacie przesunięć na stanowiskach, stopień ukończenia kadry oficerskiej w MW wynosił 84%, tj. na ogólną liczbę 2535 etatów oficerskich, obsadzonych było 2130. Należy jednak podkreślić, iż złożona sytuacja kadrowa występowała we wszystkich rodzajach sił zbrojnych. Wówczas odsetek nie obsadzonych stanowisk oficerskich wynosił 17%, na co wpływ miał większy przyrost stanowisk etatowych niż napływ kadry oficerskiej oraz „wykruszenie się” pewnej liczby oficerów ze względu na osiągnięcie wieku emerytalnego lub z powodu złego stanu zdrowia. Kadrowcy określali to zjawisko jako „ruch kadrowy”.

⁵³ AMW, sygn. 2223/61/58, t. 8, s. 40-42

RECENZJE I OMÓWIENIA

Kmdr por. rez. mgr Walter PATER

BITWA POD TRAFALGAREM

Na początku lutego br. w Salonie Kaprów okrętu muzeum „Błyskawica” odbyło się „wodowanie” najnowszej książki Józefa Wiesława Dyskanta⁵⁴ pt. Bitwa pod Trafalgarem. Promocja książki została połączona z jubileuszem 25-lecia współpracy jej autora z Domem Wydawniczym Bellona. Jest bowiem jego 15. pozycją opublikowaną w tym okresie przez Bellonę. Prezentacja książki zbiegła się też w czasie z wydaniem na rynek rosyjski przez oficynę Izdatielstwo ACT innej monografii Józefa Dyskanta pt. Port Artur 1904.

Trafalgar to przylądek na atlantyckim wybrzeżu Hiszpanii, w pobliżu wejścia do Cieśniny Gibraltarskiej, gdzie w okresie wojen napoleońskich, 21 października 1805 r. odbyła się słynna bitwa morska. Wówczas flota angielska (27 okrętów liniowych, cztery fregaty, bryg i kuter) pod dowództwem wiceadm. Horatio Nelsona blokowała stojącą w Kadyksie flotę francusko-hiszpańską wiceadm. Pierre'a Villeneuve'a (33 okręty liniowe, pięć fregat i dwa brygi), która się tam schroniła po nieudanej akcji na wodach Indii Zachodnich. Nocą z 19 na 20 października flota ta wyszła z portu w celu przedostania się przez Cieśninę Gibraltarską na Morze Śródziemne. Po dostrzeżeniu zbliżających się okrętów angielskich, Villeneuve wydał rozkaz zawrócenia na północ ku Kadyksowi, ale słaby wiatr utrudniał manewrowanie okrętów i ucieczkę przed Anglikami. W południe Nelson zaatakował dwiema równoległymi kolumnami: 15 okrętów liniowych wiceadm. Cuthberta Collingwooda wykonało główne uderzenie na tylną straż floty Villeneuve'a, a 12 okrętów pod dowództwem Nelsona zaatakowało centrum ugrupowania sił francusko-hiszpańskich. Około godz. 15 Collingwood otoczył straż tylną przeciwnika, a Nelson odciął centrum od straży przedniej. Doszło do walki, w której przeważali Anglicy. Strona francusko-hiszpańska straciła 20 okrętów liniowych i około 3500 załogi, około 4400 osób (w tym Villeneuve'a) wzięto do niewoli. Anglicy mieli około 450 zabitych (w tym Nelsona) i ponad 1200 rannych. Nie utracili żadnego okrętu, chociaż 16 okrętów liniowych zostało mniej lub bardziej uszkodzonych. Zwycięstwo pod Trafalgarem zapewniło Anglii panowanie na morzach na wiele dziesiątków lat, a Napoleon utraciłszy flotę zrezygnował z planu lądowania na Wyspach Brytyjskich.

⁵⁴ Trafalgar 1805. Zapłakane zwycięstwo, Warszawa 2002

W omawianej książce, na tle bitwy pod Trafalgarem, przedstawione zostały dwie wielkie postacie z przełomu XVIII i XIX w: cesarz Francuzów Napoleon Bonaparte (1769-1821) i angielski wiceadmirał Horatio Nelson (1758-1805).

Zwróćmy uwagę tylko na Nelsona, bo chociaż nie jest postacią nieznaną, to warto go w dużym skrócie przypomnieć. Służbę w marynarce rozpoczął jako chłopiec okrętowy w 1770 r., a w 1778 r. został dowódcą brygu. W rok później dowodził fregatą. Od 1793 r. służył we Flocie Śródziemnomorskiej. W latach 1794-1796 prowadził blokadę wybrzeży francuskich i włoskich, zdobył Korsykę i Elbę. W 1796 r. został komodorem. Rok później odznaczył się w bitwie z flotą hiszpańską koło przylądka Saint Vincent i został kontradmirałem. W 1798 objął dowództwo eskadry śródziemnomorskiej i pod Abukirem rozbił eskadrę francuską, a w roku następnym, wraz z eskadrą rosyjską zajął Neapol. Po przeniesieniu do Floty Atlantyckiej został wiceadmirałem. Przyczynił się do pobicia floty duńskiej w 1801 r. pod Kopenhagą. W 1803 r. został dowódcą Floty Śródziemnomorskiej. W bitwie pod Trafalgarem w 1805 r. rozbił połączoną flotę francusko-hiszpańską i został śmiertelnie ranny na pokładzie swego okrętu flagowego „Victory” (zachowany jako muzeum do dzisiaj). Nelson to brytyjski bohater narodowy, jeden z najwybitniejszych dowódców morskich.

Książka przybliży również uwarunkowania historyczne, które doprowadziły do bitwy pod Trafalgarem. Autor przedstawił stan organizacyjny i techniczny walczących flot: brytyjskiej, hiszpańskiej i francuskiej oraz wydarzenia poprzedzające bitwę, takie jak blokada portów francuskich i operacja antylska. Opis przebiegu bitwy wzbogacony został o analizę jej następstw, tych bliższych, jak blokada kontynentalna i dalszych, jak klęska Napoleona i umocnienie panowania brytyjskiego na morzach. Wydarzenia te zostały przedstawione na tle „napoleońskiego porządkowania Europy” w latach 1796-1815. Zwrócono też uwagę na polonica związane z wojnami morskimi tego okresu.

Autor książki, kmdr w st. spocz. prof. dr hab. Józef Wiesław Dyskant, jest dobrze znany czytelnikom interesującym się historią wojen morskich i dziejami polskiej Marynarki Wojennej. Urodził się 16 marca 1937 r. w Warszawie. W 1961 r. ukończył Wyższą Szkołę Marynarki Wojennej uzyskując dyplom magistra inżyniera mechanika. Zajmował różne stanowiska służbowe na okrętach i w sztabach, prowadząc jednocześnie działalność publicystyczną i literacką. Jego artykuły i opowiadania drukowane były w „Wojskowym Przeglądzie Historycznym”, „Biuletynie Historycznym”, „Dyskusji”, „Przeglądzie Morskim”, „Nautologii”, „Wojskowym Przeglądzie Technicznym”, „Wojsku i Wychowaniu”, „Morzu”, „Tygodniku Morskim”, „Banderze”, „Żołnierzu Polskim”, „Żołnierzu Wolności”, „Żołnierzu

Rzeczypospolitej”, „Polsce Zbrojnej” i „Głosie Wybrzeża” oraz w zbiorach materiałów z sesji historycznych. Od 1985 do 1997 r. pracował w Wojskowym Instytucie Historycznym, gdzie był kierownikiem Zakładu Historii II Wojny Światowej. W 1997 r. został przeniesiony w stan spoczynku. Obecnie jest pracownikiem naukowym Akademii Marynarki Wojennej.

W 1985 r. uzyskał doktorat w Wojskowym Instytucie Historycznym na podstawie rozprawy, która powstała z wydanej wcześniej książki o zbrojeniach i konfliktach morskich w latach 1918-1939. Ze szczególnym zainteresowaniem zajmował się też problematyką flotylli rzecznych⁵⁵. Zagadnienia te stały się tematem ukończonej w 1990 r. rozprawy habilitacyjnej⁵⁶ oraz dwóch książek⁵⁷. W grudniu 1996 r. prezydent Aleksander Kwaśniewski nadał mu tytuł naukowy profesora nauk humanistycznych. Specjalizuje się w zakresie polskiej i powszechnej historii marynarki wojennej, historii wojen morskich, budownictwa okrętowego i techniki okrętowej oraz dziejów lotnictwa morskiego i flotylli rzecznych.

Napisał ponad 120 różnych prac, w tym 23 książki i ponad 60 ekspertyz i konsultacji dla instancji państwowych oraz mediów. Był jurorem i autorem pytań w teleturnieju Telewizji Polskiej Wielka Gra oraz konsultantem filmów marynistycznych i dokumentalnych. Napisał książkę o działaniach na morzu podczas hiszpańskiej wojny domowej w latach 1936-1939⁵⁸, zarys działań bojowych Oddziału Wydzielonego „Wisła” Flotylli Recznej we wrześniu 1939 r.⁵⁹, wspomnianą pracę o zbrojeniach i konfliktach morskich międzywojennego dwudziestolecia⁶⁰ oraz monografię o działaniach polskiej Marynarki Wojennej w 1939 r.⁶¹, której pierwsza część ukazała się w 2000 r. w gdańskim Wydawnictwie AJ-Press. Jest również autorem kilku książek, które ukazały się w tej samej, co omawiana praca, popularnonaukowej serii Bellony pt. Historyczne bitwy⁶². Wydał kilka broszur z serii Miniatury Morskie⁶³ Wydawnictwa Morskiego i Druga Wojna Światowa. Bohaterowie.

⁵⁵ Wojenna Flotylla Wiślana polskiej Marynarki Wojennej (grudzień 1918-październik 1925 r.), „Studia i Materiały do Historii Wojskowości”, 1989 t. XXVI, s. 203-274.

⁵⁶ Flotylle rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej, cz. 1-3, Warszawa 1991; Flotylle rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej, Warszawa 1991.

⁵⁷ Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Warszawa 1994; Wojenne flotylle wiślane 1918-1939, Warszawa 1997.

⁵⁸ Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne. Zarys działań morskich w czasie wojny domowej (1936-1939 r.), Warszawa 1979.

⁵⁹ Oddział Wydzielony „Wisła”. Zarys działań bojowych OW „Wisła” Flotylli Recznej we wrześniu 1939 r., Warszawa 1982.

⁶⁰ Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939, Gdańsk 1982

⁶¹ Polska Marynarka Wojenna w 1939 r., cz. 1, W przededniu wojny, Gdańsk 2000

⁶² Zatoka Świeża. Przebieg działań wojny trzynastoletniej na morzu i wodach śródlądowych na tle rozwoju żeglugi w połowie XV wieku, Warszawa 1987; Cuszima 1905, Warszawa 1989; Port Artur 1904, Warszawa 1996; Ko Chang 1941, Warszawa 1999.

⁶³ Bitwa pod Ko Chang, Gdańsk 1971

Operacje. Kulisy⁶⁴ (Biblioteczka „Żółtego Tygrysa”) ówczesnego Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Bitwy Polskie⁶⁵ wydawnictwa Bellona. Napisał także dwie powieści⁶⁶, których fabuła wiąże się z dziejami polskiej Marynarki Wojennej. Za popularyzację dziejów polskiej Marynarki Wojennej był wyróżniany m.in. nagrodą Krajowego Porozumienia Wydawców Książki Historycznej „Srebrne Pióro” wpisem do Złotej Księgi Nauki Polskiej 2000, złotą odznaką Zasłużony Pracownik Morza, medalem za Zasługi dla Marynarki Wojennej RP oraz Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i innymi odznaczeniami⁶⁷.

Jako motto omawianej książki przyjęto fragment opinii o bitwie „The Timesa” z 7 listopada 1805 r., w którym napisano: Triumf wielki i wspaniały opłacono okrutnie. Zwycięstwo nie wzbudziło żadnych publicznych entuzjasmów, z jakimi zawsze spotykały się osiągnięcia naszej marynarki. Nie było demonstracji ani radości, nie zatrzymywano pochodami ruchu na ulicach. Uczciwe i męskie odczucia całego narodu wyrażały się, jak powinny były: każdy czuł wewnętrzną satysfakcję z odniesionego sukcesu, ale każdy z przeszywającym bólem i całą szczerością nosił w sercu żałobę po wielkim bohaterze - poległym w bitwie. Jego kontynuacją jest część wypowiedzi kmdr. Henry Blackwooda, dowódcy fregaty „Euryalus” i zespołu rozpoznawczego fregat, jaką wygłosił po bitwie: To było wspaniałe zwycięstwo, ale zwycięstwo Nelsona; warte śmierci wielu żywych, bo zwycięstwa zawsze kosztują, ale nie warte śmierci Nelsona.

Tytuł książki jest jednoznaczny i nie budzi żadnych wątpliwości. Natomiast przekorność podtytułu, sygnalizowaną już przez motto, wyjaśnia autor we wstępie. Otóż nigdy w dziejach wojen morskich marynarze nie płakali z żalu po swym dowódcy poległym w bitwie. Możliwe, że marynarze rozpaczali nie tylko dlatego, że admirał był wśród nich tak popularny. Może płakali z powodu śmierci człowieka, który już nigdy nie miał ich poprowadzić do zwycięstwa tak opłacalnego finansowo. Opłakiwało go też całe królestwo brytyjskie. Mimo swych wielu wad Nelson był powszechnie lubiany.

Książka zawiera siedem rozdziałów, wstęp, bibliografię, ilustracje, mapy i schematy działań bojowych oraz załączniki. Na trzech wkładkach ilustracyjnych zamieszczono 75 ilustracji, głównie reprodukcji obrazów i rysunków, przedstawiających bitwę pod Trafalgarem, okręty biorące w niej udział, technikę i uzbrojenie morskie tego okresu oraz

⁶⁴ Na falach Amuru, Warszawa 1985; Nawodne bliźniaki, Warszawa 1985; Wrzesień Flotylli Rzecznej, Warszawa 1988;

⁶⁵ Oliwa 1627, Warszawa 1993; Czarnobyl 1920, Warszawa 1994; Atlantyck 1939-1945, Warszawa 1995.

⁶⁶ Synowie marnotrawni, Warszawa 1977; Otchłań Atlantyku, Szczecin 1989

⁶⁷ S. Kudela, Dwóch profesorów, „Przegląd Morski”, 1997 nr 10, s. 72-75

admirałów, oficerów, podoficerów i marynarzy flot angielskiej, francuskiej i hiszpańskiej, Horatio Nelsona, Emmę Hamilton i ich córkę, Napoleona, cesarżową Józefinę i ich syna, a także rosyjskiego adm. Fiodora Uszakowa. Trzy mapy ukazują bitwę pod Trafalgarem stoczoną 21 października 1805 r. Na pierwszej naniesiono ogólny schemat działań bojowych. Na drugiej – pierwszy etap bitwy – przecięcie szyku połączonej floty francusko-hiszpańskiej przez kolumny brytyjskie, odcięcie centrum i ariergardy. Na mapie trzeciej pokazano drugi etap bitwy – nieudany atak awangardy połączonej floty, ogólny widok bitwy oraz poddawanie się kolejnych okrętów francuskich i hiszpańskich. Załącznik pierwszy zawiera wykaz okrętów liniowych, fregat, brygów i kutrów uczestniczących w bitwie pod Trafalgarem, wraz z nazwiskami ich dowódców, liczbą armat i stratami poniesionymi w bitwie, z podziałem na eskadrę brytyjską i połączoną flotę francusko-hiszpańską oraz zespoły taktyczne w ramach tych flot. Drugim załącznikiem jest Raport wiceadm. Cuthberta Collingwooda o bitwie pod Trafalgarem, sporządzony na fregacie „Euryalus” koło przylądka Trafalgar 22 października 1805 r., przesłany na brygu „Pickle” do I Lorda Admiralicji adm. Charlesa Middeltona lorda Barhama w Londynie i doręczony nocą 5 listopada 1805 r.

W dwóch pierwszych rozdziałach autor szeroko przedstawił tło historyczne wydarzeń będących zasadniczym tematem książki, poczynając od wojny siedmioletniej (1756-1763), której działania objęły nie tylko Europę, ale również Amerykę Północną i Środkową oraz Azję Południowo-Wschodnią. Czasy te to lata rozkwitu marynarki brytyjskiej, sukcesów bojowych i organizacyjnych. Opisane zostało największe zwycięstwo morskie Royal Navy w tym okresie, bitwa z flotą francuską w Zatoce Quiberon w 1759 r. Autor zaprezentował też dzieje polityczne i wojskowe Francji w tamtych latach, szczególnie aspekty wiążące się z działalnością Napoleona. Kolejne dwa rozdziały można określić jako biografie głównych bohaterów książki, cesarza Francuzów, Napoleona Bonaparte i brytyjskiego admirała Horacego Nelsona.

Mocno rozbudowany rozdział piąty, podzielony jeszcze na cztery części, zajmuje się bitwą stoczoną pod Trafalgarem. W jego pierwszej części autor przedstawia plany, siły i działania Brytyjczyków oraz zamierzenia, skład i poczynania połączonej floty francusko-hiszpańskiej.

W części drugiej szczegółowo została opisana bitwa morska koło przylądka Trafalgar 21 października 1805 r., od przedstawienia manewrowania obu flot do bitwy, poprzez pierwszy etap bitwy, czyli podwójne przerwanie szyku bojowego połączonej floty francusko-hiszpańskiej oraz walkę z jej ariergardą i centrum sił w godzinach od 12.10 do 14.40, drugi jej etap – walkę z awangardą i rozbitcie ariergardy połączonej floty, ucieczka jej pozostałości do

Kadyksu i w rejon Gibraltaru, śmierć Nelsona i przejęcie dowodzenia przez Collingwooda, w godzinach od 11.45 do 17.50, epilog bitwy – sztorm południowo-zachodni i jego skutki, w nocy z 21 na 22 października, sprawę przesłania meldunku o bitwie – rejsy okrętów łącznikowych do Falmouth i Faro i na koniec podaje wyniki bitwy – podsumowanie strat obu walczących stron w ludziach i okrętach.

W części trzeciej opisana została bitwa koło przylądka Ortegal, stoczona 4 listopada 1805 r., jako ciąg dalszy bitwy trafalgarskiej oraz działalność francuskiej „niewidzialnej eskadry” kmdr. Zachariasza Allemanda i ostatnia wyprawa oceaniczna floty cesarskiej.

W ostatniej części tego rozdziału, zatytułowanej Trafalgarskie pokłosie, znajduje się m.in. opis pogrzebu Nelsona i realizacja postanowień jego testamentu oraz dalsze losy francuskiego wiceadm. Villeneuve'a i hiszpańskiego adm. Graviny.

Bezpośrednim odwetem za Trafalgar, była napoleońska „blokada kontynentalna”, opisana w następnym rozdziale książki. Jej ostatni rozdział zajmuje się „lądowym Trafalgarem” Napoleona, czyli bitwą pod Waterloo oraz jego abdykacją i rejssem na Wyspę Świętej Heleny, gdzie zakończył życie.

Książka spotkała się z zainteresowaniem i życzliwym przyjęciem. Na jej stronach autor niejednokrotnie zwrócił uwagę na wiele kwestii dyskusyjnych, dotąd nierozstrzygniętych z braku wystarczających przesłanek.

Dlatego warto zwrócić uwagę na obszerny suplement⁶⁸ do tej książki, opublikowany przez Krzysztofa Gerlacha w dwumiesięczniku „Morza, Statki i Okręty”. Stanowi on rodzaj uzupełnienia treści omawianej książki, gdyż przynosi informacje odpowiadające na niektóre pytania postawione w książce. Autor tego artykułu zajął się m. in. okrętem „Worcester”, na którym Nelson zdał egzamin na porucznika, problematyką wycofywania karonad z okrętów Royal Navy, akwenami bitew stoczonych z francuską flotą Tuluzy przez brytyjskiego wiceadm. Williama Hothama w 1795 r., awansem Nelsona na kontradmirała i jego flagą, słynnymi buntami na okrętach Royal Navy w 1787 r., atakiem brytyjskich okrętów na Boulogne w 1801 r., okrętami tzw. „wielkich regat antylnskich” – pościgu okrętów wiceadm. Nelsona w maju 1805 r. za eskadrą wiceadm. Pierre'a Villeneuve'a, niektórymi wynalazkami Roberta Fultona i początkami brytyjskiego korpusu piechoty morskiej, przygotowaniem do bitwy trafalgarskiej, jej planami i sprawami kadrowymi oraz adm. Federico Carlosem Gravina, dowódcą części hiszpańskiej połączonej floty francusko-hiszpańskiej pokonanej pod Trafalgarem.

⁶⁸ K. Gerlach, Suplement do „Trafalgaru” Józefa W. Dyskanta, *Morza, Statki i Okręty*, 2003 nr 2, s. 73-81, 84

Słynna bitwa pod Trafalgarem, która na lata dała Wielkiej Brytanii panowanie na morzach świata, stała się dla autora książki pretekstem do przedstawienia życia i działalności cesarza Napoleona Bonaparte i admirała Horacego Nelsona. Szczegółowo i interesująco opowiada o wzroście potęgi i upadku Napoleona oraz o przyczynach, dla których Anglia, będąca początkowo w cieniu państw kontynentalnych, zdobyła tak znaczącą pozycję w świecie. Dokładnie określił rejon, w którym stoczono bitwę, dokonał rekonstrukcji planu bitwy i szyków okrętów. Również szeroko przedstawił panoramę epoki, nie ograniczając się do kampanii trafałgarskiej. Liczba różnych dygresji i wątków ubocznych jest w niej imponująca: sprawy gospodarcze, życie codzienne na morzu, rozwój taktyki sił morskich, życie zwykłych ludzi i postaci historycznych, najważniejsze wydarzenia polityczne epoki, wielkie bitwy oraz kampanie morskie i lądowe.

Książka warta jest polecenia czytelnikom „Przeglądu Morskiego”.

BIOGRAFIE

Kdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław Wielebski

KAZIMIERZ LESKI

Podnoszone w 2002 r. bandery Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej na przekazywanych Polsce przez Królewską Marynarkę Wojenną Norwegii okrętach podwodnych typu „Kobben” i nadawanie im nazw poprzedników – m.in. ORP „Sęp”, przywołuje w pamięci dawne dzieje oraz związaną z tym historię.

Zarówno ORP „Sęp”, jak i jego trochę starszy bliźniak słynny ORP „Orzeł”, dwa najnowocześniejsze i najszybsze okręty podwodne sprzed II wojny światowej, odcisnęły jedną z najpiękniejszych kart historii polskiej Marynarki Wojennej, jej ludzi, zarówno tych w mundurach, jak i też specjalistów z przemysłu, a także społeczeństwa polskiego w całości.

Zasługującym na przypomnienie jest - dziś już nie żyjący - dr inż. Kazimierz Leski. 20 czerwca 2002 r. w Warszawie przy ul. Nowy Świat 2 została odsłonięta tablica ku jego pamięci, na domu w którym się urodził. Na tablicy napis:

DR INŻ. PŁK PILOT KAZIMIERZ LESKI „BRADL” 1912-2000.

WAWELBERCZYK. ABSOLWENT POLITECHNIKI W DELFT.

**KONSTRUKTOR I BUDOWNICZY OKRĘTÓW PODWODNYCH ORP „ORZEŁ”
I „ORP” SĘP”.**

W ten sposób Towarzystwo Przyjaciół Warszawy i władze miasta stołecznego podziękowały Kazimierzowi Leskiemu za wkład w technologię budownictwa wodnego i walkę z okupantem w szeregach Armii Krajowej i powstaniu warszawskim.

Dla Bractwa Okrętów Podwodnych jest to satysfakcja, że jego Członek Honorowy będzie żył również w pamięci warszawiaków. Wspominając o nim, pragnę szerzej przedstawić w naszym marynarskim gronie jego sylwetkę.

Kazimierz Leski urodził się w Warszawie 21 czerwca 1912 r. w rodzinie o pięknych tradycjach niepodległościowych. Jego samodzielne życie, jak to sam często podkreślał, w bardzo trudnych warunkach, zaczęło się dość wcześnie tj. z rozpoczęciem studiów na Wydziale Mechanicznym w Państwowej Wyższej Szkole Budowy Maszyn i Elektrotechniki Wawelberga i Rotwanda w Warszawie.

Jego ojciec Juliusz Leski, inżynier i jednocześnie major artylerii, zaraz po I wojnie światowej był organizatorem, w ramach przemysłu obronnego, zakładów amunicyjnych „Pocisk” w Warszawie i Rembertowie, fabryki materiałów wybuchowych „Nitrad” i „Boryszew” oraz załączka przyszłych Zakładów Lotniczych na Okęciu.

Od najmłodszych lat miał więc Leski wzór do naśladowania i przykład pasji tworzenia. Kłopoty materialne zaczęły się, gdy ojciec w czasie przewrotu majowego stanął, pomimo legionowego rodowodu, po stronie legalnego prezydenta RP i bardzo szybko został pozbawiony pracy.

Aby kontynuować studia Kazimierz Leski rozpoczął pracę, najpierw w Głównych Warsztatach PKP w Warszawie na Pelcowiznie w odlewni, a później w narzędziowni Zakładów Amunicyjnych „Pocisk” na Pradze jako tokarz, szlifierz, a ostatecznie konstruktor oprzyrządowania. Jednocześnie intensywnie uczył się języków: angielskiego, niemieckiego i rosyjskiego. Znajdował również czas na sport w klubach AZS, „Polonia” i „Orzeł”, próbując swoich możliwości w tenisie, narciarstwie, boksie, kolarstwie i lekkoatletyce. Gdy po latach, w 1998 r. był naszym gościem na obecnym ORP „Orzeł”, mimo upływu czasu, biegle porozumiewał się w języku rosyjskim. Wyjaśnił nam, że nauczył się go z konieczności, by móc korzystać z technicznej literatury w tym języku, bo była najtańsza i bardzo dobra, przeważnie tłumaczona z języków zachodnich.

Szkoła, studia, sport, praca zawodowa i – jak to sam określił w swoich wspomnieniach:…raz ciężiej, raz łatwiej - ciągle normalne życie.

Bezpośrednio po ukończeniu studiów u „Wawelberga”, na początku 1936 r. wyjechał do Holandii, do pracy w centralnym holenderskim biurze konstrukcyjnym okrętów wojennych – „Nederlandsche Vereenigde Scheepsbour Bureaux” w Hadze, gdzie początkowo pracował jako kreślarz. We wspomnieniach przyznaje z humorem: …ponieważ i ówczesnie cuda zdarzały się raczej rzadko i nie obejmowały dziedziny uzyskiwania pracy, dostałem się tam dzięki znajomościom mojego Ojca reprezentującego w Polsce holenderskie budownictwo okrętowe.

Bardzo szybko zaadoptował się w pracy dzięki dobrej znajomości języków: angielskiego, niemieckiego i francuskiego oraz szybkiego opanowania holenderskiego. Stąd kłopoty z dogadaniem się ze współpracownikami szybko odpadły, umożliwiając mu awansowanie, pomimo że był cudzoziemcem.

Rozpoczynając pracę w całkowicie nowej dziedzinie, od razu podjął doksztalcanie się w zakresie okrętownictwa. W tym celu pobierał naukę najpierw u doświadczonego konstruktora inż. Kerkhofa, oczywiście odpłatnie, a później, za jego namową, na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki w Delft, co usprawniło zdobywanie wiedzy, ale zwiększyło kłopoty finansowe, bo politechnika ta była uczelnią drogą. I tak jak dawniej w kraju, musiał „pokręcić głową” i pomyśleć o podwyższeniu swoich zdolności płatniczych, a ponieważ

dobrze opanował język holenderski, zaczął zarabiać jako tłumacz, co zapewniło mu opłacanie studiów i nawet możliwość oszczędzania.

Wygranie przez Holendrów przetargu na budowę okrętów podwodnych dla Polskiej Marynarki Wojennej było dla nich ważnym wydarzeniem. Stocznie nie miały wówczas wystarczających zamówień i powoli podnosiły się z kryzysu końca lat dwudziestych i początku trzydziestych, a niektóre, jak np. stocznia „De Schelde we Vlissingen” - budująca ORP „Orzeł” - była jedynym żywicielem całych okolic.

Oferta holenderska zawierała najbardziej korzystne warunki budowy, uwzględniające polskie uwarunkowania. Zgodzono się, że ok. 85% kosztu budowy obu jednostek pokrytych zostanie polskim jęczmieniem browarnianym. Ponadto stocznie zobowiązały się sprowadzić z Polski niektóre materiały konstrukcyjne oraz część urządzeń i wyposażenia.

Dla porównania, oferta stoczni angielskich była znacznie droższa, a ponadto zawierała oświadczenie Admiralicji Brytyjskiej, iż nie jest możliwe osiągnięcie zawartej w polskich wymaganiach szybkości nawodnej 20 węzłów (którą jednak osiągnięto). Przewidywany koszt budowy jednej jednostki w ofercie angielskiej wynosił 10 221 000 zł, zaś w holenderskiej 9 359 000 zł i na dogodniejszych warunkach.

Umowę podpisano 29 stycznia 1936 r. w Hadze. W imieniu rządu polskiego dokument podpisał szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradm. Jerzy Świrski, a w imieniu Zjednoczenia Stoczni Holenderskich dyrektor stoczni Koninklijke Maatschappij „De Schelde,” inż. H. C. Wesseling. Całkowity czas budowy, wraz z próbami odbiorczymi, określono dla pierwszego okrętu na 30, zaś dla drugiego 33 miesiące.

Jeszcze przed projektowaniem naszych okrętów Kazimierz Leski rozpoczął pracę w dziale okrętów podwodnych. Do jego obowiązków należało umiejscawianie w projektach okrętów wytypowanych urządzeń i maszyn, wraz z zaprojektowaniem i obliczeniami wytrzymałościowymi fundamentów i zawiesznień. Nie był on jedynym cudzoziemcem w zespole projektowym. Sekcję obliczeń wytrzymałości kadłubów prowadzili dwaj emigranci rosyjscy, inż. Warwarow i inż. Smirnow, głównym projektantem aparatów torpedowych był Węgier inż. Guhrauer, zaś instalacje wentylacyjne projektował Szkot inż. Scott. Szefem całego biura był Holender - inż. Ir Max Ferdinand Gunning, którego Leski bardzo serdecznie wspominał i z którym utrzymywał kontakty przez długie lata.

Dość szybko dał się poznać jako twórczy konstruktor, opracowując m.in. nowe, zasadniczo inne niż dotychczas stosowane, elastyczne posadowienie szybkoobrotowych (20 000 obr./min) dmuchaw powietrznych szasowania balastów, co usunęło źródło dość częstych

i trudnych do naprawy ich awarii w morzu. Zostało to dobrze ocenione i Leski stał się samodzielnym konstruktorem w pionie maszynowym.

Po podpisaniu kontraktu, opracowanie projektu technicznego - jednego dla obu okrętów - inż. Ir Gunning powierzył Kazimierzowi Leskiemu, jak sam skromnie wspomina: ...prawdopodobnie nie tyle ze względu na jakość mojej pracy, ile przypuszczalnie, że jako Polakowi łatwiej mi będzie dogadać się z moimi rodakami. Faktycznie było to korzystne dla obu stron. Pomimo coraz bardziej napiętej sytuacji politycznej w Europie, destrukcyjnej działalności niemieckiego wywiadu (mieli również w Hadze podobne biuro konstrukcyjne), oba okręty zostały zbudowane z niewielkim, 5-miesięcznym poślizgiem.

Budowę „Orła” rozpoczęto 14 sierpnia 1936 r. w stoczni „De Schelde”. Jednym z trzech zastępców Niemeiera, kierownika budowy, został Kazimierz Leski. Do jego kompetencji należały sprawy siłowni i wszystko co z tym związane.

15 stycznia 1938 r. aktu chrztu okrętu dokonał ksiądz Hoffman, holenderski działacz polonijny, a matką chrzestną została żona generała Kazimierza Sosnkowskiego, Jadwiga. Rozkazem ministra spraw wojskowych okrętowi nadano nazwę „Orzeł”, co miało symbolizować siłę bojową okrętu, a jednocześnie wielkość społecznych starań, dzięki którym został zbudowany. Ostatnia próba decydująca o przyjęciu okrętu odbyła się 26 stycznia 1939 r. Przejęcie i podniesienie polskiej bandery wojennej nastąpiło 2 lutego, a 4 lutego o godz. 10.00 „Orzeł” opuścił Vlissingen i udał się w drogę do kraju. Od tego momentu zakończyła się przygoda Kazimierza Leskiego z budową okrętów podwodnych.

Ten początkowy okres jego dorosłego życia jakże jest frapujący. Ciągłe borykanie się z przeciwnościami, pasja zdobywania wiedzy, poznawanie języków obcych, ludzi, sport, talent oraz zmysł konstrukcyjny, stwarzały przed nim szerokie perspektywy rozwoju i sukcesów. Mógł zostać w Holandii, gdzie go doceniano i gdzie mógł osiągnąć wszystko w zawodzie okrętowca. Jednak obowiązek wobec ojczyzny odbycia służby wojskowej był dla niego wtedy najważniejszy. Zdążył jeszcze przed wojną ukończyć Szkołę Podchorążych Lotnictwa (rezerwy) i zostać oficerem pilotem Wojska Polskiego.

Życie niewłaściwie urozmaicone to tytuł książki płk. dr. inż. Kazimierza Leskiego. Dzięki jej pierwszemu wydaniu w 1989 r., dowiedziałem się, że w latach 1936-1939 brał on udział w projektowaniu naszych „podwodnych bliźniaków”, a następnie w budowie okrętu „Orzeł”.

Kazimierza Leskiego poznałem osobiście w Warszawie. Wówczas Bractwo Okrętów Podwodnych przyznało dr inż. Kazimierzowi Leskiemu godność Honorowego Członka Bractwa. Uznano, że będzie to nasz wkład w 80-lecie Marynarki Wojennej RP, a dla Leskiego

usatysfakcjonowanie jego pracy i przywrócenie młodzieńczych wspomnień. Był niezmiernie zadowolony, że Marynarka Wojenna o nim pamięta.

Bardzo wysoko ocenił naszą inicjatywę dowódca Marynarki Wojennej, admirał floty Ryszard Łukasik. 21 listopada 1998 r. na Zgromadzeniu Ogólnym Bractwa Okrętów Podwodnych przyznał naszemu gościowi kordzik oficerski z dedykacją. Leski podziękował za tak zaszczytne wyróżnienie i nadmienił, że jest to najmiłszy dla niego dar serca Marynarki Wojennej, co podkreślił złożeniem na nim pocałunku.

Dr inż. płk Kazimierz Leski zmarł 27 maja 2000 r. Pochowany został z najwyższymi honorami państwowymi i wojskowymi na Powązkach w Warszawie.

Literatura:

1. Leski K., Życie niewłaściwie urozmaicone, Warszawa 1995.
2. Rudzki Cz., Polskie okręty podwodne, Warszawa 1985.
3. Rozmowy osobiste w latach 1997-1999.