

10



PRZEGLĄD MORSKI



PRZEGLĄD MORSKI
STYCZEŃ 2004

„PRZEGLĄD MORSKI”
STYCZEŃ 2004

SPIS TREŚCI DO NR 1/2004

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

- Art. Nr 1 3
Kmdr por. dr Ryszard SZYNOWSKI
Obwód Kaliningradzki na politycznej, gospodarczej i militarnej mapie Europy na przełomie XX i XXI w.(1)

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

- Art. Nr 2 20
Mgr Kamil ZAJĄCZKOWSKI
Kanał Panamski – rola i znaczenie w stosunkach międzynarodowych

MORSKA SZTUKA WOJENNA

- Art. Nr 3 31
Kmdr dr hab. Bogdan ZALEWSKI
Koncepcje rozwoju i zasad wykorzystania sił MW w obronie polskiego Wybrzeża (1957-1989)

UPOWSZECHNIANIE TRADYCJI OREŻA MORSKIEGO

- Art. Nr 4 45
Kontradm. w st. spocz. Henryk PIETRASZKIEWICZ
Rozważania o tradycji Marynarki Wojennej RP (3)

KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA

nt. LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ –HISTORIA, WSPÓŁCZESNOŚĆ I PERSPEKTYWY ROZWOJU – cz. 2

- Art. Nr 5 61
Jan HOFFMANN
Historia remontu samolotu Grigorowicz M-15

KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA

nt. LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ –HISTORIA, WSPÓŁCZESNOŚĆ I PERSPEKTYWY ROZWOJU – cz. 2

- Art. Nr 6 67
Kmdr ppor. dr Ireneusz BIENIECKI
Rzeczna Eskadra Lotnicza Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej na Polesiu (1926-1937)

KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA

nt. LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ –HISTORIA, WSPÓŁCZESNOŚĆ I PERSPEKTYWY ROZWOJU – cz. 2

- Art. Nr 7 81
Kmdr ppor. mgr Tomasz MADEJ
Historia lotnictwa Marynarki Wojennej w latach 1957-1989

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

Kmdr por. dr Ryszard SZYNOWSKI

OBWÓD KALININGRADZKI NA POLITYCZNEJ, GOSPODARCZEJ I MILITARNEJ MAPIE EUROPY NA PRZEŁOMIE XX i XXI W. (1)

Miniona dekada przyniosła znaczące zmiany na mapie politycznej Europy Środkowo-Wschodniej. W 1990 r. doszło do zjednoczenia Niemiec, upadł Związek Radziecki, powstała Ukraina i Białoruś. W 1994 r. Polska i Węgry złożyły wnioski o członkostwo w Unii Europejskiej (UE), w rok później zrobiły to również Litwa, Łotwa i Słowacja, a w 1996 r. Republika Czeska. W struktury NATO włączono Polskę, Czechy i Węgry, a kolejne kraje czekają na swój akces. Ład dwubiegunowy, który wytworzył się po II wojnie światowej, uległ procesowi dezintegracji.

Rozpad imperium radzieckiego miał znaczące konsekwencje dla Obwodu Kaliningradzkiego i jego miejsca na mapie politycznej starego kontynentu. Z punktu widzenia Europy, z enklawy Rosyjskiej Federacyjnej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej, oddzielonej innymi republikami tworzącymi państwo federacyjne, Obwód Kaliningradzki stał się częścią Rosji odseparowaną od niej dwoma suwerennymi państwami. Z punktu widzenia Rosji, Obwód Kaliningradzki zyskał na znaczeniu politycznym, gospodarczym i militarnym.

Uwarunkowania historyczne

Terytorium Obwodu Kaliningradzkiego obejmuje następujące krainy historyczne: Sambie, Natangie, Ziemię Unsatapis, część Warmii, Barcjii, Nadrowii i Skalowii¹. Przez wiele lat ziemie te stanowiły część Prus². Historycznie granice Prus wyznaczały: od północy – wybrzeża Morza Bałtyckiego (od Zatoki Gdańskiej do ujścia Niemna), od wschodu – linia Niemna, a następnie wschodnia linia Puszczy Białowieskiej, od południa – linie rzek Bugu, Narwi i Wisły, od zachodu zaś – dolina Wisły. Kraina ta, z przyczyn polityczno-militarnych, kilkakrotnie zmieniała nazwę i obszar, zachowując do końca drugiej wojny oświatowej nazwę Prusy.

¹ Dokładny spis ziem obejmujących terytorium Prus, a tym samym i ziem obecnie nazwanych Obwodem Kaliningradzkim, pochodzi od Dusburga z XIV w. Kronikarz wymienia plemiona zamieszkujące obszary pomiędzy doliną Wisły a Niemnem oraz strefę jezior mazurskich.

² H. Łowmiański, *Studia nad dziejami Słowiańszczyzny, Polski i Rusi w wiekach średnich*, Poznań 1986, s. 309. Pierwszy zapis nazwy Prusy w łacińskiej wersji językowej znajduje się w dokumencie pochodzącym z X wieku – *Dagome iudex*. Znaleźć w nim można zapis: „Pruzze usgue in locum, gno dicitur Russo”, czyli „Prusowie aż do miejsca, które się Ruś nazywa”.

Ziemie obecnie nazwane Obwodem Kaliningradzkim stanowią rdzeń państwa pruskiego. Po klęsce Niemiec w 1945 r., zgodnie z postanowieniami konferencji poczdamskiej, dwie trzecie prowincji o powierzchni 312 tys. km² weszło w skład Polski. Memelland i miasto Memel (Kłajpeda) weszły w skład Litwy, a centrum administracyjne – miasto Knigsberg (Królewiec, Kaliningrad)³ i okolice stały się częścią ówczesnego ZSRR i zostały nazwane Obwodem Kaliningradzkim.⁴

Los ziem leżących w granicach Prus Wschodnich został po części przesądzony już na konferencji w Teheranie (28 listopada do 01 grudnia 1943 r.). Uzgodniono, że Polska otrzyma Prusy Wschodnie, ale bez Królewca. Argumentem przemawiającym za tym był według Stalina fakt, że państwo radzieckie nie posiadało „ciepłego portu”. Rozpoczęło się „krojenie”, z czym zresztą zgodzili się Churchill i Roosevelt. Stalin, ośmielony przychylnością koalicjantów, wydał następnie polecenie wykrojenia wokół Królewca enklawy z ziem stanowiących północną część Prus Wschodnich i włączenia ich w granice ZSRR. W trakcie kolejnych konferencji: w Jałcie (od 4 do 11 lutego 1945 r.) i Poczdamie (od 17 lipca do 2 sierpnia 1945 r.) Moskwa uzyskała potwierdzenie swych nowo nabytych praw wobec Królewca, jak i zgodę na inkorporowanie w granice ZSRR trzech republik nadbałtyckich: Litwy, Łotwy i Estonii.

Stalin jeszcze przed Jałtą zdołał wypracować formułę pozornej legitymizacji granicy polsko-radzieckiej, podpisując z powołanym przez siebie Polskim Komitetem Wyzwolenia Narodowego 27 lipca 1944 r. stosowne porozumienie graniczne. Ustalono wtedy, że granica będzie przebiegała wzdłuż linii na północ od miejscowości Wizajny, dalej na północ od Gołdapi w kierunku Nordenburga (Kryłowo), Iławy Pruskiej, na północ od Braniewa z miastem i portem Królewiec położonym w granicach ZSRR. Pozostałą część Prus Wschodnich, a także obwód gdański z miastem i portem Gdańsk, Stalin zdecydował pozostawić w granicach Polski. Natomiast zgodnie z umową, zawartą pomiędzy ZSRR a Polską dnia 16 sierpnia 1945 roku w sprawie wspólnej granicy, postanowiono przekazać ZSRR dodatkowo: Gierdawy, Darkiejmy, Świętomiejsce i Iławę Pruską. W art. 3 wspomnianej umowy stwierdzono wówczas, że: *Aż do ostatecznego rozstrzygnięcia*

³ Założony w 1255 r. przez Krzyżaków, w 1286 r. otrzymał prawa miejskie, ważny port pruski i członek Hanzy. Od 1457 r. po opanowaniu Malborka przez Polaków siedziba wielkich mistrzów krzyżackich, a od 1525 r. książąt pruskich. W dniach 6-9.04.1945 r. wojska sowieckie rozbiły zgrupowanie niemieckie w rejonie Królewca i zdobyły miasto i twierdzę. Miasto rozciąga się po obu stronach ujścia Pregoły do Zatoki Kurońskiej na wysokości około 20 m n.p.m. Oddalone jest od granicy z Polską o około 40 km i od Bałtyku również 40 km. Jako stolica obwodu stanowi centrum polityczne, administracyjne i naukowo-kulturalne

⁴ B. Masliennikow, Morskaja karta raskazywajet, Wojennoje Izdatielstwo, Moskwa 1986, s.100. Nazwa obwodu związana jest z nazwą miasta Kaliningrad (podobnie Kaliningradskij Zaliw). Natomiast miasto nazwano tak dla uczczenia działacza komunistycznego i państwowego ZSRR - Michała I. Kalinina (1875 - 1946).

*zagadnień terytorialnych przy uregulowaniu pokojowym część granicy polsko-radzieckiej, przylegająca do Morza Bałtyckiego, zgodnie z decyzją Konferencji Berlińskiej będzie przebiegała wzdłuż linii od punktu na wschodnim wybrzeżu Zatoki Gdańskiej ku wschodowi na północ od miasta Braunsberg (Braniewo), Goldap (Goldap) do punktu, w którym ta linia zbiega się z linią graniczną opisaną w artykule drugim niniejszej umowy*⁵.

Prace związane ze sprecyzowaniem granicy trwały aż do 1958 r. Formalnie przyjęto, że granica podziału będzie przebiegała wzdłuż równoleżnika 54°30', ale w trakcie pomiarów geodeci radzieccy wyznaczyli granicę 30 km poniżej tego równoleżnika⁶. Przy tego rodzaju regulacjach ZSRR kierował się głównie względami militarnymi.

Rys. 1. Obwód Kaliningradzki

Obecnie Obwód Kaliningradzki graniczy od południa z Polską (210 km), a od wschodu i północy z Litwą (303 km). Granicę zachodnią, długości ponad 150 km, stanowi wybrzeże Bałtyku. Granica z Polską ma charakter sztuczny. Wyjątek stanowi jej odcinek wschodni, długości około 20 km, który biegnie przez Puszcę Romincką. Granica z Litwą w większości jest naturalna. Na wschodzie biegnie wzdłuż wschodniego brzegu Jeziora Wisztynieckiego⁷, następnie wzdłuż rzek: Serwinty i Szeszupy do ujścia dopływu tej ostatniej – Jotiji. Dalej biegnie na północ, do Niemna. Na tym odcinku, długości około 15 km, ma ona charakter sztuczny. Północny odcinek granicy z Litwą biegnie wzdłuż Niemna i jego południowego ramienia – Siewiernaja. Następnie przecina Zalew Kuroński⁸ (na południe od linii Rusne-Neringa). Łączna długość granic Obwodu Kaliningradzkiego wynosi niecałe 700 km.

Prawny status enklawy kaliningradzkiej w ramach Federacji Rosyjskiej

Obwód Kaliningradzki utworzono na podstawie dekretów prezydium Rady Najwyższej ZSRR z 7 kwietnia 1946 r. i z 04 lipca 1946 r. Zgodnie z treścią wymienionych dekretów oraz Konstytucją FR, stanowi on nieodłączną część i równoprawny podmiot

⁵ W. Wróblewski, *Działania militarne w Prusach Wschodnich*, WIH AON, Warszawa 1998, s. 347

⁶ Skutkiem było odcięcie portu elbląskiego od morza. Żeglugę przez Cieśninę Pilawską normowała umowa polsko-radziecka z 1945 r., potwierdzona w 1961r. Zezwalała na przepływanie w czasie pokoju statków handlowych pod polską banderą. Wyłączała jednostki wojenne, sportowe oraz statki bander trzecich. Ten obszar wodny ma status wód wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, toteż obowiązuje na nich prawo tego państwa. Jednocześnie należy nadmienić, że prawo międzynarodowe zabrania odcinania sąsiedniemu państwu nadbrzeżnemu dostępu do morza.

⁷ Jest to sporny odcinek granicy Litwy z Federacją Rosyjską

⁸ Wymieniony odcinek granicy był przedmiotem sporu litewsko-rosyjskiego (w rejonie tym znajduje się złożo ropy naftowej).

Federacji Rosyjskiej⁹. Terytorium obwodu nie może być zmienione ani wyłączone ze składu Federacji Rosyjskiej bez zgody większości obywateli obwodu i Federacji Rosyjskiej, na zasadach określonych w Konstytucji FR, ustawodawstwie federalnym, statucie obwodu oraz obowiązującym ustawodawstwie obwodu. Obwód Kaliningradzki jest integralną częścią Federacji Rosyjskiej. Prawny status obwodu w ramach Federacji Rosyjskiej reguluje Konstytucja Federacji Rosyjskiej z 12 grudnia 1993 r.¹⁰

Zgodnie z Konstytucją, idea jedności państwa, a dalej jedności systemu władzy państwowej, stanowi istotę federacyjnego ustroju Federacji Rosyjskiej – art. 5, pkt. 3. Problemom ustroju federalnego FR został poświęcony oddzielny tytuł 3 Konstytucji, gdzie wymienia się podmioty federacji, warunki określające ich status oraz rozgraniczenia ogólnych kompetencji władzy państwowej między FR a podmiotami federacji¹¹.

Oznacza to, że ani obwód, ani republika nie posiada suwerenności i nie może wyjść z federacji, posiada jednakowe możliwości w stosunkach z innymi podmiotami i równe obowiązki wobec federacji. W tych granicach funkcjonuje prawo poszczególnych republik do uchwalania własnych konstytucji, posiadania języka państwowego, używanego na równi z językiem rosyjskim (art. 5, pkt. 2, art. 68, pkt. 2). W ślad za zasadą równości wszystkich podmiotów federacji, konstytucja w istocie zrównuje takie akty prawne republik, jak konstytucja i ustawa. Termin „państwo” użyty w nawiasach w art. 5, pkt. 2 dla republik FR – *Republika (państwo) posiada swoją konstytucję ...*, odpowiada myśleniu nawiązującemu do „radzieckich” tradycji. W związku z tradycjami „rosyjskimi” na terytorium Rosji istnieje tylko jedno państwo – Federacja Rosyjska¹².

Tytuł 3, art. 65-78 określa ustrój federacyjny Rosji, który jest wynikiem wielowiekowego rozwoju doświadczeń państwowości rosyjskiej. Jego sens sprowadza się do zagwarantowania jedności terytorialnej z jednością władzy państwowej. W każdym podmiocie federacji formuje się natomiast osobno system organów państwowych (art. 77), zgodnie oczywiście z zasadami ustroju konstytucyjnego FR (art. 1-16). Status każdego z 61 podmiotów został określony w konstytucji FR, jak również sam podmiot federacji (art. 66), a proces ten obserwować można również w stosunku do Obwodu Kaliningradzkiego, gdzie wydano stosowny dekret *O Obwodzie Kaliningradzkim* z 3 grudnia 1993 r. Rozgraniczenie

⁹ Sbornik Zakonow SSSR i Ukazow Prezidiuma Wierchownowo Sowjeta 1939-1975, Moskwa 1975, t. 1, s. 34.

¹⁰ <http://www.Scrf.gor.m/Documents/83.html>

¹¹ Zróżnicowanie form podmiotowości w FR przy ich znacznej liczbie (21 republik, 6 krajów, 19 obwodów, 2 miasta na poziomie federalnym - Moskwa i ST. Petersburg, 1 żydowski obwód autonomiczny, 10 okręgów autonomicznych) doprowadzone jest do całkowitej jednolitości przez art. 5, który w pełni zrównuje prawa wszystkich podmiotów federacji

¹² Szaszurin I., S. Prokopiew. System organów ochrony prawnej Obwodu Kaliningradzkiego. Problemy i perspektywy. [w:] A. Sylwestrzak. Ustrój prawny Obwodu Kaliningradzkiego, Gdańsk 1994

pełnomocnictw między Federacją Rosyjską a jej podmiotami następuje na zasadzie wydzielenia strefy problemów przeznaczonych wyłącznie do kompetencji FR (art. 74), problemów wspólnie rozstrzyganych przez FR i podmioty federacji (art. 72) oraz problemów samodzielnie rozwiązywanych przez podmioty federacji (art. 73). Federacji Rosyjskiej przypadają takie uprawnienia, jak: ustanawianie zasad jednolitego rynku, budżetu federalnego, polityki zagranicznej, organizacji międzynarodowego ładu gospodarczego FR, obrony i bezpieczeństwa oraz szereg innych.

W dziedzinie współdziałania FR i podmiotów federacji znajdują się takie sprawy, jak rozdział ziem czy regulacja wskazanych szczegółowych gałęzi prawa. Wszystkie pozostałe sprawy, tj. stanowienie prawa w zakresie organizacji życia lokalnego, zostały przekazane konstytucyjnie podmiotom federacji¹³.

Porozumienie o rozgraniczeniu sfer działania i pełnomocnictw między organami władzy państwowej Federacji Rosyjskiej i organami władzy państwowej obwodu z 18 stycznia 1996 r. przewiduje podział uprawnień między władze federalne i okręgowe w takich kwestiach, jak: rozgraniczenie własności państwowej i okręgowej, ustalenie trybu zagospodarowania byłego majątku i gruntów wojskowych, wykorzystanie i dystrybucja bogactw naturalnych, ustalenie zasad zaopatrywania okręgu w nośniki energii. W umowie zawarto również zobowiązania władz centralnych do wspomagania reformy struktury gospodarczej obwodu i zorganizowanie w nim międzynarodowego węzła transportowego oraz centrum handlowego i finansowego. Przewiduje również wprowadzenie ulg celnych na towary sprowadzane i produkowane w obwodzie. Art. 25 ustawy uprawnia władze obwodu do zawierania porozumień o współpracy gospodarczej, naukowo-technicznej i kulturalnej z instytucjami lub jednostkami terytorialnymi innych państw pod warunkiem, że nie naruszają one ustawodawstwa i polityki władz federalnych.

Zgodnie z art. 62 i art. 64 Statutu obwodu, rozdz. 16 część VII (*Ustrój społeczno-gospodarczy Obwodu Kaliningradzkiego*) podstawę ustroju gospodarczego obwodu stanowią państwowa, prywatna, komunalna i inne formy własności ustanowione w Konstytucji FR i obowiązującym ustawodawstwie¹⁴. W odniesieniu do *...znajdujących się w obwodzie jednostek, oddziałów i innych organów Ministerstwa Obrony, Spraw Wewnętrznych, federalnych służb bezpieczeństwa i wojsk ochrony pogranicza dysponują ziemią, wodą i*

¹³ Dodajmy, iż FR gwarantuje pozostałym, choć nielicznym już narodowościom FR ochronę języka (art. 68) i całkowity samorząd terytorialny (art. 130-133).

¹⁴ Pełny tekst traktatu o rozgraniczeniu pełnomocnictw między organami władzy państwowej Obwodu Kaliningradzkiego oraz ustawy O Specjalnej Strefie Ekonomicznej Obwodu Kaliningradzkiego opublikowano w „Biuletynie Kaliningradzkim” 1995 nr 11-12

*innymi zasobami naturalnymi na podstawie umów zawieranych między organami władzy państwowej obwodu a odpowiednimi federalnymi ministerstwami i resortami. Przyjęcie na potrzeby obwodu ziemi, wody i innych zasobów naturalnych znajdujących się w dyspozycji oddziałów i jednostek Ministerstwa Obrony, Spraw Wewnętrznych, federalnych służb bezpieczeństwa i wojsk ochrony pogranicza możliwe jest jedynie po wygaśnięciu umów lub na zasadzie specjalnego porozumienia stron*¹⁵.

22 stycznia 1996 r.¹⁶ została podpisana przez prezydenta Rosji B. Jelcyna ustawa federalna *O Specjalnej Strefie Ekonomicznej Obwodu Kaliningradzkiego*¹⁷. Specjalna Strefa Ekonomiczna została wprowadzona na całym terytorium obwodu z wyłączeniem obszarów i obiektów mających znaczenie obronne i strategiczne, baz wojskowych, osiedli wojskowych, obiektów przemysłu obronnego, a także obiektów gazowo-naftowego przemysłu wydobywczego na szelfie kontynentalnym. Ustawa o Specjalnej Strefie Ekonomicznej przewiduje, że federalne organa władzy wykonawczej, po uzgodnieniu z administracją lokalną, mogą udzielić jej licencji na poszczególne rodzaje działalności gospodarczej z wyjątkiem produkcji w przemyśle zbrojeniowym: materiałów rozszczepialnych, jądrowych, wybuchowych, broni biologicznej, genetycznej, handlu bronią i techniką wojskową. Licencje na tego typu działalność mogą wydawać władze obwodu po uzyskaniu akceptacji Moskwy¹⁸. Zgodnie z Konstytucją FR¹⁹, ustawodawstwem FR i statutem obwodu, władzę państwową sprawują organy władzy: ustawodawczej – Kaliningradzka Duma Obwodowa wybierana przez mieszkańców na podstawie proporcjonalno-większościowego systemu wyborów, powszechnego, równego i bezpośredniego prawa wyborczego, w głosowaniu tajnym, na okres

¹⁵ Obwód Kaliningradzki jest regionem północno-zachodniej Rosji, w którym nie sprzedaje się ziemi przedsiębiorstwom. Wynika to z faktu, że tymczasowe rozporządzenie O trybie sprzedaży gruntów pod prywatyzowanymi przedsiębiorstwami w Obwodzie Kaliningradzkim przyjęte przez Dumę Obwodową 18.04.1996 r. tak utrudniło i skomplikowało procedurę sprzedaży ziemi, iż w zasadzie ją uniemożliwiło. Wystarczy wspomnieć, że przedsiębiorstwo zgłaszające chęć nabycia ziemi musi otrzymać zgodę aż 27 różnych instancji.

¹⁶ Duma przyjęła ustawę 15.11.1995 r., Rada Federacji zatwierdziła ją w 05.01.1996 r.

¹⁷ Pomysłodawcą utworzenia specjalnej strefy ekonomicznej był dziekan wydziału ekonomii Uniwersytetu Kaliningradzkiego profesor Jurij Matoczkin, późniejszy gubernator Kaliningradu (1992-1996). W sierpniu 1989 r. napisał w „Kaliningradzkiej Prawdzie” jak uczynić z obwodu rosyjski Hongkong

¹⁸ E. Jastrun, Specjalna Strefa ekonomiczna w Obwodzie Kaliningradzkim, Ośrodek „Biuletyn Kaliningradzki” 1997 nr 2, s. 16-23. Ustawa, która w założeniu miała sprzyjać pozyskiwaniu poważnych inwestycji rosyjskich i zagranicznych, jak dotąd nie spełnia tej roli. Szybko też okazało się, że miejscowi producenci zupełnie nie są przygotowani do konkurencji z napływem tańszych produktów z zagranicy, a zwłaszcza z państw sąsiednich: Polski i Litwy.

¹⁹ Tytuł 2, art. 11 głosi, że podmioty FR sprawują władzę poprzez tworzone przez nie organy. W odniesieniu do obwodu oznacza to – zgodnie z tytuł. 1, art. 77, Konstytucji FR – że podmioty federacji samodzielnie ustanawiają własny system władzy w ogóle, a wykonawczej szczególnie. Formowanie władzy obwodowej powinno odbywać się bez ingerencji władz centralnych. W Obwodzie Kaliningradzkim rozdział władzy między gubernatorem a władzą państwową sprawia wiele problemów. Szeroko kwestie te omówione zostały w artykule S. Kargopołowa, Gubernatorzy bez guberni, „Kaliningradzka Prawda” 29.02.1996 r.

4 lat – liczy 25-31 osób; wykonawczej – władza administracyjna obwodu na czele z gubernatorem, w której skład wchodzi departamenty; sędziowskiej – sądy powoływane i działające zgodnie z Konstytucją FR i ustawodawstwem federalnym²⁰.

Pod względem administracyjno-terytorialnym Obwód Kaliningradzki jest podzielony na rejony (powiaty) i „sielsowiety” (rady wiejskie). Strukturę osadniczą tworzą 22 miasta, z których 8 ma znaczenie obwodowe, a 5 stanowią powiaty miejskie.

Położenie geograficzne i warunki fizyczne

Obwód Kaliningradzki leży między Polską, Litwą i Bałtykiem. Jego powierzchnia wynosi 15 096 km² wraz z należącymi do Rosji częściami zalewów: wiślanego (kaliningradzkiego) i kurońskiego, bez nich – 13 404 km². Rozciągłość równoleżnikowa wynosi 200 km, a południkowa – 110 km²¹.

Obwód Kaliningradzki leży w strefie klimatu przejściowego, od morskiego do kontynentalnego. Zima jest umiarkowanie chłodna, z częstym ociepleniem i obfitymi opadami śniegu. Średnia temperatura stycznia wynosi w dzień od -1 do -2⁰C, a w nocy od -3 do -4⁰C (absolutne minimum -34⁰C). Wiosna bywa chłodna w jej początkowym okresie i umiarkowanie ciepła w końcowym. Pokrywa śnieżna zanika w przełomie marca i kwietnia. Lato jest umiarkowanie ciepłe. Temperatura w czerwcu osiąga w dzień średnio 18 do 21⁰C, a w nocy 12 do 15⁰C (absolutne maks. 36⁰C). Deszcze występują dość często (10-18 dni w miesiącu), są rześiste, lecz krótkotrwałe. Burze z wyładowaniami atmosferycznymi występują średnio 3-9 dni w miesiącu, pogodnych jest 2-5 dni, a zachmurzonych 1-8 dni. Jesień jest umiarkowanie ciepła w początkowym okresie i chłodna w listopadzie. Klimat w części nadmorskiej nieco różni się od klimatu części kontynentalnej. Zima jest tu lekka z częstymi ociepleniami i dużą ilością opadów. Terytorium obwodu prawie w całości położone jest w pasie Pobrzeży i Pojezierzy Wschodniobałtyckich. Jedynie niewielki skrawek jego obszaru, wschodnia część Pobrzeża Gdańskiego, zaliczany jest do Pobrzeży Południowobałtyckich. Północno-wschodnia część Obwodu Kaliningradzkiego, stanowiąc część Niziny Środkowoliteńskiej, ma charakter równinny.

Na terytorium Obwodu Kaliningradzkiego występują różnorodne rodzaje gruntów, jednak przeważają gliniaste w różnych odmianach. Grunty piaszczyste występują głównie na

²⁰ Głównymi dokumentami państwowymi, określającymi strategię i taktykę sądownictwa, była koncepcja reformy sądownictwa prezentująca główne zadania sądownictwa karnego, Ustawa o statusie sędziów Federacji Rosyjskiej z 1992 r. oraz Konstytucja FR

²¹ J. Skrzyp, Charakterystyka wojskowo-geograficzna Republiki Litewskiej i Obwodu Kaliningradzkiego, AON, Warszawa 1991, s. 5

Mierzei Wiślanej i Kurońskiej, a także w dolinie Niemna i Dejmy. Grunty torfiaste przeważają na Żuławach Niemeńskich. Występują także w postaci niewielkich obszarów o charakterze wyspowym w dolinie Pregoly. Grunty gliniaste i ilaste występują głównie w południowej części obwodu, na południe od Pregoly. Charakterystyczną cechą gruntów w Obwodzie Kaliningradzkim, zwłaszcza na Żuławach Niemeńskich i w dolinie Pregoly, jest wysoki poziom wód gruntowych²². W Obwodzie Kaliningradzkim występuje wiele obszarów podmokłych i bagnistych²³. Ciągną się one wzdłuż Zalewu Kurońskiego, na Żuławach Niemeńskich, a także w dolinach rzecznych, zwłaszcza Pregoly. Ponadto w różnych rejonach obwodu występują bagna odosobnione.

Zalew Kuroński to zbiornik wody słodkiej oddzielony od morza Mierzeją Kurońską. Zasilany jest w wodę głównie przez Niemen. Linia brzegowa zalewu od wschodu i południa jest dobrze rozwinięta, a jego brzeg zabagniony, miejscami wzmocniony wałami. Mierzeja ciągnie się na przestrzeni blisko 100 km, z czego połowa obszaru należy do Rosji, a druga – północna część – do Litwy. Okres nawigacji trwa od maja do listopada. Ze względu na małą głębokość zalewu możliwy jest ruch statków o zanurzeniu do dwóch metrów.

Zalew Wiślany jest płytkowodnym zbiornikiem wody słodkiej, zasilanym w wodę przez Nogat, Kanał Elbląski, Pasłękę i Pregolę. Od morza oddziela go Mierzeja Wiślana szerokości 0,5-2 km. Część zalewu znajdująca się na terytorium Polski zwana jest Zalewem Elbląskim, natomiast część rosyjska – Zalewem Kaliningradzkim. Z Morzem Bałtyckim zalew łączy się wąską (0,5 km) Cieśniną Pilawską, przez którą prowadzi morski Kanał Kaliningradzki. Długość kanału wiodącego z portu w Kaliningradzie wynosi 40 km, szerokość 120 m, głębokość 8 m. W okresie ostrych zim zalew zamara. Nie stanowi to jednak większej przeszkody w utrzymaniu żeglugi na Kanale Kaliningradzkim, gdyż duży ruch statków uniemożliwia powstanie na nim pokrywy lodowej.

Lasy w Obwodzie Kaliningradzkim zajmują około 18% powierzchni²⁴. Najwięcej lasów występuje w środkowej i północnej części obwodu, najmniej wzdłuż granicy z Polską. Szczególnie dużo lasów występuje wzdłuż wschodniego wybrzeża Zalewu Kurońskiego i rzeki Dejmy. Na północy występują lasy świerkowo-olchowe, w części środkowej sosnowo-brzozowe, a na południu, przy ujściu Dejmy do Pregoly świerkowo-brzozowe.

Ludność

²² J. Skrzyp, Z. Lach, Federacja Rosyjska – Obwód Kaliningradzki, AON, Warszawa 1997, s. 13-14.

²³ Do najważniejszych bagien (poza obszarem Żuław Niemeńskich) należą: Rezerwat Ozierski, Bołota Wielikoje i Bołota Miczurińskoje

²⁴ S. Srokorski, Lasy wschodniopruskie i ich rola w obronności kraju, Warszawa 1934, t. XLIV, z. 4, s. 110. Bogatsza w lasy była tylko Łotwa. Na Litwie lasy zajmowały 17,8% terytorium państwa, a w Estonii 16,2%

Według spisu ludności, przeprowadzonego w Niemczech w maju 1939 r., na terenie obecnego Obwodu Kaliningradzkiego mieszkało 1157 tys. osób. Była to w ponad 99% ludność narodowości niemieckiej²⁵. W końcowym okresie drugiej wojny światowej część ludności została ewakuowana z terenów objętych działaniami wojennymi do Niemiec²⁶. W trakcie i po zakończeniu drugiej wojny światowej, prowadzona przez władze radzieckie polityka na obszarze Prus Wschodnich spowodowała przesiedlenie ludności z terytorium Obwodu Kaliningradzkiego do odległych okręgów ZSRR²⁷. Pozostałych Niemców przesiedlono do ówczesnej radzieckiej strefy okupacyjnej w Niemczech²⁸. Anektowane terytorium postanowiono zasiedlić na nowo ludnością z głębi ZSRR. Zasiedlanie odbywało się na zasadach dobrowolności, przesiedleńcy przybyli głównie z Rosji Środkowej (z okolic Smoleńska, Tweru, Pskowa), a także z Białorusi. Na początku 1948 r. ludność napływowa liczyła 380,2 tys. Z początkiem 1951 r. żyło tu tylko 455 tys. osób, a więc niespełna 40% stanu sprzed wojny. Jak widać, proces zasiedlania postępował powoli.

W 1993 r. Obwód Kaliningradzki miał 906 tys. mieszkańców. Średnia gęstość zaludnienia wynosiła 62 osoby/km² i była zbliżona do gęstości zaludnienia Litwy oraz północno-wschodniej Polski²⁹. Obecnie liczba mieszkańców obwodu wynosi 951 tys.³⁰ Sytuacja demograficzna w obwodzie pozostaje niekorzystna ze względu na śmiertelność, która przewyższa liczbę urodzeń. Natomiast wzrost liczby mieszkańców jest wynikiem dodatniego salda migracji³¹. Do obwodu najczęściej osób przyjeżdża z Federacji Rosyjskiej, Ukrainy, Białorusi, Uzbekistanu i Łotwy. Z obwodu najczęściej wyjeżdża do Federacji Rosyjskiej i do państw tzw. dalszej zagranicy. Większość migrantów to Rosjanie, a także Ukraińcy, Białorusini, Ormianie, Litwini, Tatarzy, Niemcy i Polacy.

²⁵ Od XVII w. w Kaliningradzie zamieszkiwali Żydzi (w 1933 r. ok. 3,2 tys.). W latach 1941-1942 Niemcy wywieźli Żydów do Terezina. .

²⁶ Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht, Band IV, 1 Januar 1944 - 22 mai 1945. Frankfurt am Mai 1961, s. 31 i 1147. W trakcie operacji wschodniopruskiej Niemcy ewakuowali z terenów północnych

²⁷ 3 500 000 osób, z tego z Prus Wschodnich 140 000

²⁸ Centr Chranienija Istoriko-Dokumentalnych Kolekcji Fiedieracji Rossijskoj, fond 1 opis 14, t. 39. W lutym i kwietniu z Prus Wschodnich i Górnego Śląska wywieziono do ZSRR 77 741 Niemców i Polaków

²⁹ W archiwach rosyjskich znajdują się informacje, że do końca 1945 r. grupy operacyjne 2 Armii uderzeniowej, 49 Armii i 65 Armii wywiozły z Prus Wschodnich ponad 4000 osób.

³⁰ Ponad rok po rozpoczęciu przesiedlania obywateli radzieckich do Obwodu Kaliningradzkiego, 11.10.1947 r. Stalin podpisał tajne postanowienie Rady Ministrów ZSRR nr 3547-1169 O przesiedleniu Niemców z Obwodu Kaliningradzkiego RFSRR do radzieckiej strefy okupacji w Niemczech. W jego wyniku i kolejnego postanowienia z 15.02.1948 r. w od października 1947 r. do maja 1951 r. wysiedlono 102 494 obywateli niemieckich, większość w latach 1947-1948. Dokonano całkowitej wymiany, usuwając ludność niemiecką i zastępując ją ludnością z głębi Rosji

³¹ Średnia gęstość zaludnienia, po odliczeniu ludności skoncentrowanej w trzech największych miastach (Kaliningrad - 413 tys., Sowietk - 45 tys., Czerniachowsk - 40 tys.) wynosi zaledwie 30 osób/km². Ponadto w dwóch innych miastach - w Sowietku i Czerniachowsku skoncentrowane jest dalsze 10% ludności

Rosjanie stanowią w obwodzie najliczniejszą grupę etniczną – 78,5%. Białorusini – 8,5%, Ukraińcy – 7,2 %, Litwini – 2,1%, Niemcy – 1%, Polacy – 0,9%, Tatarzy i Azerowie – 1,6% ludności³².

W ostatnich latach, w Obwodzie Kaliningradzkim osiedliło się 4 tys. Niemców przybyłych tu z Nadwołża oraz 4,5 tys. z Kazachstanu i Kirgizji, a także z Syberii. Niemcy koncentrują się głównie w Kaliningradzie i Sowietku. Mniejszość niemiecka przejawia najbardziej aktywną działalność i jest skupiona w kilku organizacjach i towarzystwach³³. Natomiast Polacy zamieszkali w Obwodzie Kaliningradzkim to głównie przesiedleńcy z dawnych kresów wschodnich, których osiedliły tutaj władze sowieckie. Drugą grupę stanowią fachowcy skierowani tu do pracy przez władze Litwy i Białorusi. Trzecią niewielką grupę stanowią osadnicy, którzy w wyniku powojennych korekt granicznych stali się nagle obywatelami Związku Radzieckiego.

Struktura narodowościowa Obwodu Kaliningradzkiego ulega zmianie nie tylko z powodu osiedlenia się tu innych narodowości, lecz także z powodu małego przyrostu naturalnego ludności miejscowej³⁴. Średnia długość życia wynosi 64 lata, w tym mężczyźni 58 lat, a kobiety 70 lat. Prognoza do 2005 r., oparta na materiałach Ośrodka Koniunktur Gospodarczych przy rządzie Federacji Rosyjskiej i Głównego Urzędu Statystycznego FR przewiduje, że następstwa kryzysu demograficznego zostaną przełamane na początku przyszłego stulecia.

Rozmieszczenie ludności w obwodzie jest dość równomierne, większe zagęszczenia występują w pasie biegnącym od Kaliningradu na wschód ku granicy z Litwą. W Kaliningradzie oraz miastach wybrzeża półwyspu Sambia zamieszkuje ponad połowa mieszkańców obwodu. Obszarem o najmniejszej gęstości zaludnienia są Żuławy Niemeńskie, zwłaszcza ich część przylegająca do wybrzeża Zalewu Kurońskiego. Spośród mieszkańców Obwodu Kaliningradzkiego około 430 tys. to ludzie w wieku produkcyjnym.

Charakterystyczną cechą osadnictwa w Obwodzie Kaliningradzkim jest brak większych miast. Największą i jedyną aglomeracją jest Kaliningrad, liczący ponad 400 tys. mieszkańców (413 tys. w 1993 r.). Pozostałe miasta nie przekraczają 50 tys. Największe z nich to Sowietk (45 tys.), Czerniachowsk (40 tys.) i Bałtisk (30 tys.), inne miasta liczą 5-20 tys. mieszkańców. Szczególne znaczenie w obwodzie ma osiem miast. W trzech z nich,

³² Dane na dzień 01.01.1999 r. wg. Kaliningradzkiego Obwodowego Komitetu Statystyki Państwowej [w:] „Biuletyn Kaliningradzki” 1997 nr 2, s. 37, ludność obwodu 01.01.1997 r. wynosiła 938 tys

³³ Wg „Jantarnyj Kraj” 05. 02. 1997 r. w 1996 r. w obwodzie odnotowano 7411 narodzin, w tym samym czasie zmarły 12 242 osoby. W 1996 r. do obwodu przybyły - 34 294 osoby, wyjechało – 24 971. Oznacza to, że dzięki migracji liczba mieszkańców wzrosła o 9323 osoby.

³⁴ Z. Szot, [red.] Geografia gospodarcza Rosji, PWN, Warszawa 1996, s. 72

Bałtyjsku, Primorsku i Swietłogorsku zwierzchnictwo nad ich zarządzaniem sprawują wojskowi.

Gospodarka Obwodu Kaliningradzkiego

Zasoby naturalne Obwodu Kaliningradzkiego są skromne, składają się na nie: kopaliny użyteczne, obszary leśne, zasoby wodne. Kopaliny użyteczne obwodu to: ropa naftowa³⁵, gaz ziemny, węgiel brunatny, torf, bursztyn, sól kamienna, anhydryty, materiały budowlane i inne. Ropa naftowa występuje niemal na całym obszarze obwodu oraz na szelfie morskim. Rozpoznane zasoby oceniane są na 30 mln ton³⁶. Węgiel brunatny występuje w rejonie Zielenogradska. Nie jest on jeszcze eksploatowany, gdyż ze względu na ochronę środowiska naturalnego zawieszono projekt budowy kopalni. Torf występuje w różnych rejonach obwodu, a ogólne jego zasoby szacowane są na 400 mln ton. Zapotrzebowanie na ten surowiec wynosi około 2-3 mln ton rocznie. Bursztyn występuje w znacznych ilościach, jego zasoby szacuje się na 180 tys. ton, co stanowi 80-90% zasobów światowych.

Największym ośrodkiem przemysłowym jest Kaliningrad, w którym są skoncentrowane różne gałęzie przemysłu. Drugim co do wielkości ośrodkiem Obwodu Kaliningradzkiego jest Sowietusk³⁷, skupiający przemysł maszynowy środków transportu, celulozowo-papierniczy, tekstylny, odzieżowy i spożywczy. Kolejnym jest Czerniachowsk³⁸, w którym jest także rozwinięty przemysł maszynowy, drzewny i spożywczy. Pozostałe ośrodki mają znaczenie lokalne. Znajdują się w nich zakłady przemysłu lekkiego i spożywczego zaspokajające potrzeby danego regionu.

W Obwodzie Kaliningradzkim rozwój przemysłu został ukierunkowany na przemysł ciężki. Świadczy o tym ogromna – w porównaniu z innymi – liczba przedsiębiorstw tej gałęzi przemysłu. Na tak charakterystyczny dla gospodarki radzieckiej rozkład gałęzi przemysłu wpłynęły dwa czynniki:

³⁵ Są to m.in.: Kaliningradzkie Obwodowe Towarzystwo Kultury Niemieckiej „Eintracht” oraz „Einheit”, Towarzystwo Kultury Niemieckiej „Heit”, Ziomkostwo Rosyjskich Niemców, Organizacja Młodzieży Niemieckiej „Nowa Siła”. Należy także nadmienić, że w Moskwie zarejestrowano Fundację Charytatywną „Bildung”, której celem jest organizacja nauczania w języku ojczystym dla rosyjskich Niemców, a także nawiązywanie kontaktów z Niemcami mieszkającymi w różnych krajach świata, przede wszystkim w Niemczech. Jej oddział działający w Sowietusku ma już filie we wszystkich większych miastach obwodu (Kaliningradzie, Niestierowie, Gusiewie, Czerniachowsku, Swietłogorsku, Niemanie i Sławsku). Natomiast Stowarzyszenie Niemców Rosyjskich „Freiht” skierowało do najwyższych władz państwowych Rosji wnioski w sprawie utworzenia na terytorium Obwodu Kaliningradzkiego suwerennej Bałtyckiej Republiki Niemieckiej pod jurysdykcją Rosji.

³⁶ W 1991 r. wyniósł zaledwie 2,7%, a w 1992 r. był nawet ujemny -0,7%, i podobnie w 1994 r. -5,6%. Przyczyną jest malejąca liczba urodzeń i zwiększająca się śmiertelność.

³⁷ Od 1992 r. rozpoczęto eksploatację złoża ropy naftowej na Nizinie Staropruskiej, koło miejscowości Znamiensk. Roczne wydobycie wynosi około 1 mln ton. Zasoby gazu ziemnego szacuje się na ok. 1 mld m³

³⁸ 22 mln ton na części lądowej i 8 mln ton na szelfie morskim

- przemysł obwodu w powiązaniu z przemysłem rozlokowanym na terenie byłych republik bałtyckich tworzył kompleks zbrojeniowy, stanowiąc zaplecze dla armii radzieckiej stacjonującej w części europejskiej;
- energochłonność przemysłu, cechująca całą gospodarkę poradziecką, w połączeniu z brakiem kooperacji z państwami spoza „układu” uzależniła gospodarkę obwodu od dostaw energii z byłych republik radzieckich, co katastrofalnie odbiło się na produkcji towarów w obwodzie, szczególnie w przemyśle ciężkim.

Na skutek tego, w ostatnich latach struktura przemysłu w obwodzie została zawężona do produkcji dóbr dostosowanych do wymagań rynku wewnętrznego. Uwidocznilo się to szczególnie w przemyśle zbrojeniowym, w którym największe zakłady, takie jak: „Kwarc”, zajmujące się produkcją radioelektroniki, „Fakiel”, produkujące silniki rakietowe, oraz stocznia „Jantar”, budująca okręty wojenne, ukierunkowano na wytworzenie dóbr powszechnego użytku, zgodnie z koncepcją tzw. konwersji.

Pomimo planowanej rekonwersji i skromnych zamówień ze strony wojskowych, w stoczni tej, w latach dziewięćdziesiątych, budowano okręty wojenne. W roku 1998 wodowano fregatę rakietową „Jarosław Mudryj” oraz korwetę rakietową „Nowik”. Należy także uwzględnić to, że możliwość budowania okrętów posiada także Leningradzka Baza Morska. W stoczni „Nord” wodowano między innymi niszczyciele rakietowe „Jekatierinburg” oraz „Weschny” przeznaczone dla Chin. Dla Floty Północnej zbudowano niszczyciel rakietowy typu „Sowremiennyj”, który został zwodowany w roku 1995. Stocznie Leningradzkiej Bazy Morskiej prowadzą także budowę okrętów dla straży granicznej.

Kolejne programy odrodzenia gospodarki obwodu nie przyniosły pozytywnych rezultatów, między innymi propozycja gubernatora Leonida Gorbienki, dotycząca tworzenia silnych grup przemysłowo-finansowych (GFP) pod egidą administracji obwodowej. Według Gorbienki, udział administracji w zarządzaniu regionalnymi GFP powinien stanowić gwarancję ich wiarygodności i stymulować napływ środków spoza obwodu. Istniały przesłanki do utworzenia trzech GFP: handlowo-transportowej, przemysłu rybnego i rolnej. Jest to związane z resortową specjalizacją regionu, pochodzącą jeszcze z czasów radzieckich³⁹.

W latach 90. uwidocznił się wzrost inwestycji zagranicznych i rozwój przemysłu. Na początku 1995 r. było ich ponad 700 (w tym ok. 370 z kapitałem polskim). Natomiast w 1997

³⁹ Sowietsk stanowi ważny węzeł komunikacyjny, przez który wiodą tranzytowe szlaki (linia kolejowa i droga samochodowa) z Rygi do Gdańska i Warszawy. Ponadto znajduje się tu duży port rzeczny nad Niemnem. Jednak znaczenie tego portu w przewozach towarów nieco zmalało ze względu na uniezależnienie się Litwy od Rosji i opuszczenie przez wojska portu w Kłajpedzie

r. w obwodzie było zarejestrowanych 1330 przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego. Systematycznie wzrasta udział zagranicznych firm i przedsiębiorstw w produkcji i obrocie handlowym z Obwodem Kaliningradzkim. Pod względem liczby przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego obwód zajmuje wśród rosyjskich regionów jedno z pierwszych miejsc. Jednak wartość realnych inwestycji zagranicznych w gospodarkę obwodu stanowi wielkość znacznie niższą od średniej rosyjskiej. Większość inwestorów zagranicznych ograniczała się bowiem do minimalnych nakładów, zajmując się głównie handlem, pośrednictwem i usługami.

Baza żywnościowa w Obwodzie Kaliningradzkim ma dobre warunki rozwoju. Pod uprawą znajduje się około 30% ziemi. Tradycyjnie odbiorcą artykułów rolnych w obwodzie było wojsko, teraz jednak armia i flota poszukują tańszych dostawców. Jednocześnie obwód utracił rynek zbytu produktów rybnych w regionach zachodniej Rosji. Jego miejsce zajęła Łotwa. Przyczyną był kryzys w przemyśle przetwórczym. Kompleks przemysłu rybnego obwodu zajmował w ZSRR trzecie miejsce po Władywostoku i Murmańsku.

Spośród obiektów infrastruktury gospodarczej Obwodu Kaliningradzkiego na szczególną uwagę zasługuje infrastruktura transportu, zwłaszcza kolejowego i samochodowego. Sieć kolejową w Obwodzie Kaliningradzkim tworzą dwie linie tranzytowe oraz kilka linii o znaczeniu lokalnym. Linia tranzytowa o kierunku równoleżnikowym biegnie z Rosji przez Wilno do Kaliningradu i dalej do Gdańska, natomiast linia południkowa – z Rygi przez Szawle, Sowietek, Czerniachowsk do Olsztyna. Linie te na odcinku Czerniachowsk-Kaliningrad i Czerniachowsk-Żeleznodorożnyj są dwutorowe. Linia równoleżnikowa biegnie wzdłuż Pregoty, natomiast południkowa przechodzi przez duże przeszkody wodne: Niemen w Sowietku i Pregotę w Czerniachowsku. Linie o znaczeniu lokalnym (obwodowym) łączą Kaliningrad z miastami leżącymi na wybrzeżu oraz innymi miastami. Szerokość torów na wszystkich liniach kolejowych obwodu wynosi 1524 mm. Jedyne odcinek linii normalnotorowej łączy Kaliningrad z terytorium Polski. Sieć kolejowa Obwodu Kaliningradzkiego przed drugą wojną światową była gęsta – przekraczała 10 km/100 km². Po wojnie jednak około 700 km linii kolejowych zdemontowano, uznając istniejącą sieć za zbyt gęstą w stosunku do norm przyjętych w ZSRR, ponadto przebudowano linie na szerokotorowe.

Zgodnie z klasyfikacją rosyjską, sieć drogową w Obwodzie Kaliningradzkim tworzą drogi ogólnopaństwowe, republikańskie, obwodowe i lokalne. Do ogólnopaństwowych zalicza się drogi o znaczeniu międzynarodowym, oznaczone literą A. Należą do nich: równoleżnikowa magistrała z Rosji przez Wilno, Kowno do Kaliningradu i dalej do Gdańska, południkowa

magistrala z Rygi przez Sowietsk, Czerniachowsk do Olsztyna. Do dróg o znaczeniu republikańskim należą pozostałe drogi, łączące stolicę obwodu z państwami sąsiednimi. Przebiegają przez miasta rejonowe Obwodu Kaliningradzkiego. Drogi obwodowe łączą poszczególne miasta, lokalne zaś – osiedla wiejskie.

Izolacja obwodu od pozostałej części Rosji stworzyła znaczne trudności w funkcjonowaniu gospodarki, podnosząc wiele problemów wewnętrznych do rangi międzynarodowych. Szczególnie skomplikowały się problemy transportu wojskowego przez terytorium Litwy⁴⁰. W tej sytuacji zaczęto szukać rozwiązania alternatywnego poprzez budowę (modernizację) dróg i linii kolejowych łączących Obwód Kaliningradzki z Białorusią, biegnących przez terytorium Polski. Rozpatrzono możliwość regularnego ruchu kolejowego na linii Żeleznodorożnyj-Skandawa-Kuźnica Białostocka-Grodno oraz budowę samochodowego przejścia granicznego Gusiew-Gołdap-Suwałki, co umożliwiłoby tranzyt najkrótszą drogą z Obwodu Kaliningradzkiego przez Polskę do Białorusi. Wokół budowy tych połączeń powstały w Polsce pewne kontrowersje. Nie ulega jednak wątpliwości, że mimo to usprawnienie połączeń komunikacyjnych Polski z Obwodem Kaliningradzkim jest konieczne.

Sieć dróg wodnych w Obwodzie Kaliningradzkim tworzą Pregoła, Niemen, Dejma oraz Kanał Mazurski i Kanał Matrosowka. Największą magistralę wodną stanowi Pregoła, która jest dostępna dla barek o zanurzeniu do dwóch metrów. Niemen jest także dużą śródlądową drogą wodną, lecz płynie on wzdłuż północnej granicy obwodu poza głównymi ośrodkami przemysłowymi. Ponadto jego połączenie z Pregołą za pośrednictwem Kanału Matrosowka i rzeki Dejmy nie zapewnia odpowiednich warunków do transportu towarów, gdyż szlak ten dostępny jest dla niewielkich barek. Spośród pozostałych kanałów żeglowny jest odcinek Kanału Mazurskiego.

Sieć rurociągów w Obwodzie Kaliningradzkim tworzą gazociągi. Magistralny gazociąg z Rosji, biegnący przez terytorium Białorusi i Litwy, prowadzi do Kaliningradu. Natomiast gazociągi dystrybucyjne doprowadzają gaz do wielu miast obwodu. W obwodzie nie ma natomiast ropociągów. Niewielkie odcinki tego rodzaju rurociągów łączą jedynie miejsca wydobycia ropy z punktami jej odbioru. Linie energetyczne w Obwodzie Kaliningradzkim tworzą sieć zapewniającą dostawy energii elektrycznej niemal do wszystkich osiedli wiejskich. Energetyka nie zaspokaja jednak zapotrzebowania

⁴⁰ Czerniachowsk jest trzecim co do wielkości miastem w obwodzie i drugim węzłem komunikacyjnym. Krzyżują się w nim dwie tranzytowe linie kolejowe dwutorowe i dwie drogi samochodowe. Linia kolejowa biegnąca równoleżnikowo ma obwodnicę, co czyni ją mniej wrażliwą na unieruchomienie od linii południkowej, którą przecinają w mieście dwie przeszkody wodne. Miasto położone jest u spływu trzech rzek: Instruczy, Pissy i Angrapy, tworzących niżej Pregołę. Od północy i wschodu osłaniają je duże kompleksy leśne oraz rzeki: Pissa i Angrapa (Węgorapa). Od południowego-zachodu i zachodu teren jest otwarty.

użytkowników i energia elektryczna jest importowana z sąsiednich krajów. Największym jej dostawcą jest Litwa, na której terytorium znajduje się elektrownia jądrowa w Ignalinie⁴¹. Z elektrowni tej biegnie, m.in. do Kaliningradu, główna linia energetyczna mająca dla gospodarki obwodu zasadnicze znaczenie. Uzależnia ona jednak Obwód Kaliningradzki od dostaw litewskich⁴².

Transport morski w Obwodzie Kaliningradzkim ma korzystne warunki rozwoju, gdyż znajduje się w nim, jedyny na środkowym Bałtyku, rosyjski port handlowy Kaliningrad. Problemem jest jednak jego izolacja od właściwego terytorium Federacji Rosyjskiej. Szlaki komunikacji lądowej, łączące Obwód Kaliningradzki z Rosją, biegną przez terytorium Litwy, co odbija się ujemnie na wykorzystaniu tego portu⁴³. Kaliningrad jest największym portem obwodu i ma stałe połączenie promowe, m.in. z Kilonią, Gdańskiem i innymi portami. W transporcie morskim Obwodu Kaliningradzkiego podjęto w ostatnich latach inwestycje mające na celu zwiększenie możliwości przeładunkowych portów. Program prac obejmuje budowę portu Bałtyjsk-Wostocznyj i portu w Swietłym oraz rozbudowę portu Kaliningrad w celu zwiększenia jego możliwości przeładunkowych⁴⁴.

W Obwodzie Kaliningradzkim znajduje się jeden międzynarodowy port lotniczy w miejscowości Chrabowo koło Kaliningradu. Oprócz połączenia lotniczego z Moskwą, Kaliningrad ma regularne połączenie z Berlinem i Kopenhagą. Transport lotniczy odgrywa coraz większą rolę nie tylko w przewozach pasażerskich, lecz także w przewozie towarów. W przewozach wewnętrznych nie odgrywa on żadnej roli ze względu na małe odległości między miastami.

Instytut Gospodarki Rosyjskiej Akademii Nauk opublikował w listopadzie 1996 r. wyniki klasyfikacji regionów Rosji pod względem ich reakcji na reformy gospodarcze. Na podstawie kryterium poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego wydzielono dziesięć grup. Obwód Kaliningradzki znalazł się w ósmej z nich, wśród regionów specjalizujących się w produkcji rolnej i przetwórstwie rolno-spożywczym. Regiony zaliczone do tej grupy bardzo

⁴¹ L. Gorbienko, Poczynając od siebie i swoich zastępców, nikomu nie pozwolę spokojnie żyć, „Kaliningradskaja Prawda” 20.02.1997 r. w „Biuletyn Kaliningradzki”, Warszawa 1997 nr 2, s. 25-26; S. Kargopołow, A. Gorodilow, O niezależność finansową obwodu, „Jantarnyj Kraj” 16.01.1997 r.

⁴² 18.02.1995 r. Litwa i Rosja podpisały umowę o warunkach tranzytu wojskowego przez terytorium Litwy na zasadach, jakie obowiązywały w czasie wycofywania radzieckich wojsk z Niemiec. Tranzyt wojskowy do i z Obwodu Kaliningradzkiego regulowany jest ogólnymi przepisami dotyczącymi przewozu przez terytorium Litwy wyposażenia wojskowego innych państw. Umowa jest corocznie przedłużana.

⁴³ Międzynarodowi eksperci z EBOR dokonali inspekcji elektrowni i stwierdzili, że jest niebezpieczna i powinna zostać zamknięta. Obawy budzi system zabezpieczeń rdzeni atomowych. Na Zachodzie normy wymagają dwóch systemów awaryjnego wyłączania bloków, tymczasem w Ignalinie jest tylko jeden.

⁴⁴ Podczas konfliktu rosyjsko-litewskiego Rosja groziła wstrzymaniem dostaw paliwa, co mogło spowodować wstrzymanie przez Litwę dostaw energii elektrycznej do Obwodu Kaliningradzkiego

źle adaptują się do warunków gospodarki rynkowej, podlegają najgłębszej recesji, a pod względem rozwoju społeczno-gospodarczego pozostają daleko w tyle.

Z kolei w rankingu przeprowadzonym przez agencję „Ekspert-Region”, która oceniała atrakcyjność inwestycyjną regionów, wśród 89 podmiotów FR Obwód Kaliningradzki uplasował się na następujących pozycjach: infrastruktura – 4, potencjał intelektualny – 9, poziom instytucji – 30, poziom innowacyjności – 36, poziom konsumpcji – 58, produkcji – 59, zasobów surowcowych – 63. Ostatecznie obwodowi przyznano 27 miejsce pod względem ogólnego potencjału. Zarazem region kaliningradzki zaliczony został do grupy regionów o najmniejszym ryzyku inwestycyjnym – 7 miejsce. Bardzo wysoko oceniono utworzoną w obwodzie bazę prawną dla inwestycji, chociaż z zastrzeżeniem, że nie ona ma decydujące znaczenie dla potencjalnych inwestorów⁴⁵. Wprowadzony przez Moskwę od 1 stycznia 2001 r. kodeks podatkowy odebrał obwodowi przywileje gwarantowane w ustawie o specjalnej strefie ekonomicznej, tym samym produkcja w obwodzie przestała się opłacać. Od 1 marca 2001 r. Moskwa ponownie zawiesiła obowiązek płacenia podatków granicznych od towarów wysyłanych z Kaliningradzu do Rosji. Te nie do końca przemyślane decyzje świadczą o tym, iż Moskwa przez dziesięć lat nie zdefiniowała jasnej polityki wobec obwodu. Z tego powodu powołana w 1991 r. Wolna Strefa Ekonomiczna „Jantar”, która miała ożywić miejscową gospodarkę i przekształcić enklawę w „Hongkong Bałtyku”, spaliła na panewce⁴⁶.

Osobliwością rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego było współistnienie dwóch przeciwstawnych tendencji. Z jednej strony, zachodził proces „otwierania” gospodarki dotychczas zamkniętego obwodu z drugiej nasilał się spadek produkcji w kluczowych niegdyś działach gospodarki. Przejawem pierwszej tendencji był zauważalny wzrost obrotów handlu zagranicznego, przejawem drugiej wzrost importu oraz spadek eksportu spowodowany brakiem zainteresowania partnerów rosyjskich i zagranicznych wyrobami produkowanymi w obwodzie. W ten sposób gospodarka obwodu była jakby podzielona na dwa sektory: jeden – związany z handlem zagranicznym rozwija się stosunkowo pomyślnie. Drugi – pracujący na potrzeby rynku krajowego – nie odnajduje się na razie w warunkach rynkowych i w dużym stopniu opierał się na finansowaniu z budżetu⁴⁷.

⁴⁵ Liczba statków zawijających do portów Kaliningradu w 1994 r. wyniosła 1766, a w pierwszym półroczu 1995 r. 886. Pozostała więc na niezmiennym poziomie, lecz ilość przewożonych towarów zmalała do 12 mln ton rocznie. Obecny port handlowy o pow. 110 ha umożliwi przeładunek towarów do 10 mln ton rocznie.

⁴⁶ W wyniku rozpadu ZSRR Rosja utraciła na rzecz państw bałtyckich pięć dużych portów w akwenie Morza Bałtyckiego, co spowodowało jej uzależnienie się pod względem importu i eksportu towarów oraz surowców od innych państw. W tej sytuacji władze Federacji Rosyjskiej przyjęły program rozbudowy i modernizacji portów bałtyckich do 2005 r. Program zakłada m.in. zwiększenie efektywności wykorzystania posiadanego zaplecza portowego. Jego realizacja pozwoli na uniezależnienie się od portów morskich byłych republik bałtyckich

⁴⁷ „Biuletyn Kaliningradzki”, Ośrodek Studiów Wschodnich, Warszawa 1997 nr 2, s. 5

Obwód Kaliningradzki zalicza się do grupy tych rejonów rosyjskich, w których zasadnicze zmiany sytuacji geopolitycznej i liberalizacja życia spowodowały konflikt ze strukturą gospodarczą (energochłonny przemysł ciężki). Struktura ta, budowana przez wiele lat i oparta na więzi kooperacyjnej z pozostałymi republikami bałtyckimi, uległa załamaniu po rozpadzie ZSRR. Brak większych zasobów surowcowych i źródeł energetycznych w obwodzie oraz pojawienie się dodatkowych kosztów związanych z tranzytem przez nowe, niezależne państwa, wyraźnie obniżyły konkurencyjność produktów kaliningradzkich na rynku krajowym i spowodowały podrożenie przewożonych do obwodu towarów⁴⁸.

⁴⁸ Internet www.batory.org.pl. Raport Fundacji Batorego. Przewycięzanie obcości. Kaliningrad jako rosyjska enklawa wewnątrz Unii Europejskiej.

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

Mgr Kamil ZAJĄCZKOWSKI

KANAŁ PANAMSKI – ROLA I ZNACZENIE W STOSUNKACH MIĘDZYNARODOWYCH

Kanał Panamski (hiszp. *Canal de Panamá*, ang. *Panama Canal*) to sztuczny szlak wodny łączący Ocean Atlantycki (przez Morze Karaibskie) z Oceanem Spokojnym, znajdujący się w Ameryce Środkowej na Przesmyku Panamskim. Jest on jedną z głównych arterii transportowych na kuli ziemskiej. Slogan „Rozdzielenie lądów – zjednoczenie świata” (*the land divided – the world united*), który powstał podczas budowy kanału i miał na celu rozpropagowanie go wśród opinii publicznej, oddaje, w sposób przenośny, charakter i znaczenie tej drogi wodnej, szczególnie w odniesieniu do współczesnej żeglugi morskiej.

Długość Kanału Panamskiego wynosi 81,6 km (łącznie z płytkimi przybrzeżnymi częściami Zatoki Panamskiej i Zatoki Limon, przystosowanymi do przepływania statków), w tym 65,2 km na lądzie; szerokość waha się od 91,5 m do 305 m, a głębokość minimalna to 13,7 m⁴⁹.

Idee budowy kanału na obszarze Ameryki Łacińskiej sięgają już XVI w. W roku 1513 Vasco Nuñez de Balboa odkrył wybrzeże Panamy od strony Pacyfiku. Wkrótce kupcy i władcy zaczęli myśleć o utworzeniu szlaku wodnego, który umożliwiłby statkom podróżowanie w kierunku zachodnim z Atlantyku na Pacyfik bez ciężkiej i długiej podróży wokół Ameryki Południowej⁵⁰. Mimo, iż budowa kanału miała przez stulecia wielu zwolenników, to zrealizowana została dopiero na początku XX w. Brano pod uwagę kilka wariantów jej przebiegu, m.in. przez zachodnią Kolumbię, przesmyk Tehuantepec w

⁴⁹ Nowa encyklopedia powszechna PWN, tom 4, Warszawa 1997, s. 752.

⁵⁰ W 1529 r. Alvaro de Saavedra nakreślił pierwszy plan budowy kanału przez terytorium obecnej Panamy. W 1534 r. rozpoczęto, na polecenie króla Hiszpanii Karola V, wstępne prace, jednakże w tym samym roku przerwano je. Do dziś w Panamie zachowane są fragmenty chodników i dróg wykonanych ze skał, które miały służyć do transportu materiałów. W wieku XVII Hiszpanie ponownie, za sprawą Filipa II, poważnie rozważali możliwość budowy kanału. Myśl tę porzucono, obawiając się wzrostu zainteresowania innych mocarstw i korsarzy posiadłościami kolonialnymi Madrytu. W latach 1799-1804 po Ameryce Łacińskiej podróżował Aleksander Humboldt. Pozostawił opisy i obserwacje, wśród których znalazła się propozycja przebiccia kanału w Ameryce Środkowej. Nieco później, francuski twórca socjalizmu utopijnego, Claude H. Saint-Simon, wręcz wskazywał Panamę jako najlepsze miejsce do połączenia oceanów. W latach 20. XIX w. także Simon Bolivar był zainteresowany budową kanału. W. Dobrzycki, Historia stosunków międzynarodowych w czasach nowożytnych 1815-1945, Warszawa 1996, s. 22 http://www.panamatours.com/Panacanal/Canal_intro.htm <http://www.eclipse.co.uk/~s15763/panama.htm>; <http://venus.ci.uw.edu.pl/~rubikon/Nr8-9/piotr.htm>; <http://www.panamacanal.com/map.htm>.

Meksyku, Panamę i Nikaraguę. Przesłanki polityczne i ekonomiczne, a także wybuch wulkanu w Nikaragui sprawiły, iż na trasę szlaku międzyoceanicznego wybrano Panamę.

Budowę Kanału Panamskiego zainicjował Ferdynand de Lesseps (twórca Kanału Sueskiego) w 1879 r., a rozpoczęła ją w 1881 r. francuska spółka. Po paru latach prace zostały przerwane z powodu bankructwa przedsiębiorstwa. Projekt zrealizowały Stany Zjednoczone. Odkupiły one od Francuzów koncesję za ponad 40 mln \$. Kiedy Kolumbia odmówiła zgody na kontynuację robót, na początku listopada 1903 r., w należącej do niej Panamie wybuchła rewolta wspierana przez Waszyngton. Okręty amerykańskie zmusiły Kolumbię do pogodzenia się z sytuacją, a nowy rząd już niepodległej Panamy wyraził zgodę na budowę kanału. Trwała ona 10 lat, między 1904 a 1914 r. W sierpniu 1914 r. cementowy okręt „Cristobal” faktycznie jako pierwszy przepłynął odcinek między Atlantykiem a Pacyfikiem. 15 sierpnia 1914 r. okręt o nazwie „Ancon” wypłynął w pierwszą oficjalną międzyoceaniczną podróż przez Kanał Panamski⁵¹.

Budowa sztucznego szlaku wodnego w Ameryce Środkowej kosztowała Waszyngton ponad 387 mln \$ (nigdy wcześniej USA nie wydały takiej sumy pieniędzy na jedną inwestycję). Łącznie zatrudnionych było ponad 60 tys. osób. 5 tys. ludzi umarło wskutek chorób bądź nieszczęśliwych wypadków. Wydobyto i usunięto około 175 mln m³ ziemi. O skali prac może świadczyć fakt, iż wydobytego gruntu wystarczyłoby do usypania 63 hałd wielkości Wielkiej Piramidy Choepsa⁵².

Zbudowanie kanału na Przesmyku Panamskim wywołało trzy podstawowe problemy: sanitarno-zdrowotny, organizacyjny i inżynieryjno-techniczny. Brak ich kompleksowego rozwiązania oznaczałby niepowodzenie przedsięwzięcia, jak to miało miejsce w wypadku Francuzów. Amerykanom udało się w pierwszej kolejności powstrzymać, a następnie zlikwidować epidemię malarii i żółtej febry⁵³. Następnie stworzono odpowiednie warunki logistyczne i infrastrukturę, niezbędne do efektywniejszego wykonywania prac (począwszy od kanalizacji dwóch głównych miast Panamy, aż po piekarnie zaopatrujące robotników). Na

⁵¹ Uroczystość otwarcia Kanału Panamskiego przebiegała w dosyć ponurej atmosferze. Wojna, która wybuchła w Europie, wzbudzała obawy wśród uczestników ceremonii. Także w ówczesnej prasie międzynarodowej wiodącym tematem była sytuacja na Starym Kontynencie. Przepłynięcie przez Kanał pierwszego statku odnotowano jedynie na ostatnich stronach gazet, w formie krótkiej depeszy. <http://www.june29.com/Tyler/nonfiction/pan2.html>; <http://www.pbs.org/wgbh/amex/tr/panama.html>.

⁵² http://www.luxury-panama-canal-cruises.com/html/panama_canal.html

⁵³ Już na początku XX w. ekspert armii amerykańskiej Walter Reed udowodnił, że choroby tropikalne nie są spowodowane przez złe warunki sanitarne, czy kontakt z zakażonymi osobami, ale są przenoszone przez żeńskie osobniki moskitów z gatunku *Stegomyia fasciata*. W Panamie, kierując się tymi wskazówkami, zainstalowano, warte 90 tys. \$ druciane siatki na okna oraz wysłano grupę zdrowych jeszcze robotników na poszukiwania moskitów i ich jajeczek we wszystkich budynkach. Odmiano pomieszczenia, a także zwalczano stary panamski zwyczaj trzymania wody w otwartych pojemnikach

końcu zaś, w 1906 r., po dwóch latach debat, Stany Zjednoczone zdecydowały się na budowę kanału ze śluzami. Takiego zadania nie podjął się nikt wcześniej. Zdawano jednak sobie sprawę, iż ukształtowanie geograficzne Panamy (górzysty, skalisty teren oraz rwąca rzeka Chagres) uniemożliwi utworzenie sztucznego szlaku na poziomie mórz, tak jak planował Lesseps, wzorując się na Kanale Sueskim⁵⁴.

Kanał Panamski jest jednym z trzech, obok Sueskiego i Kilońskiego, kanałów międzynarodowych. Status tego sztucznego szlaku wodnego na Przesmyku Panamskim opiera się na kilku umowach. Pierwsza, amerykańsko-brytyjska (Hay – Pauncefote) z 18 listopada 1901 r. zakłada, że kanał będzie wolny i otwarty dla statków handlowych oraz okrętów wojennych wszystkich państw (neutralizacja w rozumieniu konwencji konstantinopolińskiej z 29 października 1888 r.). Kolejne porozumienia były ściśle związane z relacjami amerykańsko-panamskimi. Na podstawie umowy z 18 listopada 1903 r. (Hay –Bunau-Varilla) USA uzyskały prawo „wieczystego użytkowania, władania i kontrolowania” strefy o szerokości 5 mil po obu stronach kanału oraz użycia sił zbrojnych dla jego ochrony i zbudowania w strefie kanału fortyfikacji⁵⁵. Od początku kwestią sporną w stosunkach między tymi dwoma państwami pozostawała wysokość opłat przekazywanych Panamie z tytułu korzystania z kanału oraz suwerenność Panamy w jego strefie. Pierwsza rewizja traktatu miała miejsce w 1936 r. Ograniczono wtedy prawa USA w strefie kanału. Były to jednak mało znaczące poprawki. Nacjonalizacja Kanału Sueskiego wywołała w społeczeństwie panamskim żądania znacjonalizowania Kanału Panamskiego. W 1968 r., w drodze zamachu stanu, władze w Panamie przejął gen. Omar Torrijos. Głównym celem polityki zagranicznej uczynił odzyskanie przez Panamę suwerenności nad kanałem. Efektem było wynegocjowanie dwóch układów: *Traktatu o Kanale Panamskim* oraz *Traktatu o neutralności i funkcjonowaniu Kanału Panamskiego*, które gen. Torrijos i prezydent USA Jimmy Carter podpisali 7 września 1977 r. w Waszyngtonie. Na mocy pierwszego traktatu, z dniem 31 grudnia 1999 r. Panama przejęła pełnię władzy nad zarządem kanału i jej strefą, a wojska amerykańskie zostały wycofane z Panamy. Drugi traktat i załączone do niego porozumienia stwierdzały jednak, iż USA ...*będą miały prawo do obrony neutralności kanału oraz ... będą gwarantować trwałą neutralność dla statków wszystkich państw*. W okresie

⁵⁴ Koncepcję „lake and lock” – a więc budowy kanału ze sztucznymi jeziorami i śluzami – popierał m.in. ówczesny prezydent Stanów Zjednoczonych Theodore Roosevelt. Projekt przedstawiony przez amerykańskich inżynierów był niemalże identyczny z planem zaprezentowanym przez jednego z Francuzów podczas kongresu międzynarodowego w 1879 r., na tym samym, gdzie zdecydowaną większością głosów zwyciężyła koncepcja Lessepsa „kanału na poziomie morza”. <http://www.pbs.org/wgbh/amex/tr/panama.html>.

⁵⁵ L. Antonowicz, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Warszawa 1998, s. 127; W. Góralczyk, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 1998, s. 242; W. Dobrzycki, op. cit., s. 221-222, 225

przejściowym, 1977-1999 r., kanałem zarządzała, zgodnie z traktatem o kanale, Komisja Kanału Panamskiego. Była to agencja rządowa Stanów Zjednoczonych złożona z 5 Amerykanów i 4 Panamczyków⁵⁶.

Kanał Panamski jest uznawany za największą i najbardziej zaawansowaną technologicznie tego rodzaju konstrukcję. Składają się na to: trzy zespoły śluz – Gatun, Pedro Miguel, Miraflores; dwa sztuczne jeziora: Gatun i Miraflores oraz dwie tamy o tych samych nazwach.

Śluzy są dwukierunkowe, dzięki czemu w tym samym czasie może się odbywać transport w obie strony. System działania śluz można porównać, jak to określił jeden z inżynierów, do ... *dużych wodnych schodów ruchomych*. Kiedy statek wpływa w tor wodny pierwszej śluzy, brama za nim zamyka się. Zaczyna się proces szybkiego wypełniania komory wodą, następuje jej gwałtowne zawirowanie. Cumy, które uprzednio zostały dowiązane do pokładu, mocno napinają się i następuje ich zerwanie. Statek podnosi się. Gdy poziom wody w pierwszej komorze zrównuje się z poziomem wody w drugiej, następuje otwarcie kolejnej bramy. Statek wpływa w tor wodny drugiej śluzy. Proces ten analogicznie powtarza się między kolejnymi stopniami wodnymi⁵⁷. Cumowanie i przejście śluz wykonują pracownicy kanału. Cumy są podawane z małych elektrycznych lokomotyw, które na zasadzie kolejki zębatej poruszają się po obu brzegach śluzy, mając system wybierania i luzowania cum mechanizmem na burtach⁵⁸.

Pierwszą śluzą od strony Atlantyku jest śluza o nazwie Gatun. Składa się ona z trzech stopni wodnych o długości łącznej 1900 m i szerokości 33 m. Śluza składa się z dwóch równoległych zespołów komór. Bramy wykonane są ze stali, a średnia ich grubość wynosi 2 m. Śluza Gatun podnosi statek do poziomu jeziora Gatun, czyli o 26 m (I stopień – 8,5 m, II – 8,5 m, III – 9 m). Jezioro Gatun to jedno z największych sztucznych jezior na świecie, zajmuje 418 km². Powstało w wyniku zbudowania tamy na rzece Chagres. Jest ono uzupełniane stale przez kilka rzek oraz tropikalne ulewy⁵⁹. Następna śluza, po przepłynięciu jeziora, to Pedro Miguel, najmniejsza, jednostopniowa. Obniża statki o 10 m (podnosi, jeśli statek płynie od strony Pacyfiku). Za nią znajduje się kolejne jezioro – Miraflores, a po nim

⁵⁶ M. Falcoff, *Panama's Canal*, Washington 1998; Cz. Mojsiewicz (red.), *Leksykon współczesnych międzynarodowych stosunków politycznych*, Wrocław 1997, s. 244-245; A. Patterson, *Strategic Interests in Panama*, „U.S. Department of State Dispatch” 1995, Vol. 6, No. 12, s. 228-229; G. H. Summ, T. Kelly, *The Good Neighbors: America, Panama, and the 1977 Canal Treaties*, New York 1988, s. 65-90; <http://wonderclub.com/WorldWonders?PanamaHistory.html>.

⁵⁷ http://www.luxury-panama-canal-cruises.com/html/panama_canal.html

⁵⁸ http://www.cwm.zhp.org.pl/_relacje_kanal.html

⁵⁹ Do czasu wybudowania tamy Hoover, w wyniku której powstało jezioro Mead, Gatun było największym sztucznym jeziorem na świecie. <http://www.bocasdeltoro.com/canaldepan.htm>.

ostatnia śluza o tej samej nazwie. Składa się z dwu stopni wodnych o długości 980 m i 1050 m, szerokości 33 m. Obniża statki o 16 m do poziomu Oceanu Spokojnego (podwyższa, jeśli statek płynie w kierunku Atlantyku)⁶⁰.

Uwarunkowania i przesłanki geostrategiczne, ekonomiczne oraz komunikacyjno-handlowe powodują, iż Kanał Panamski jest jednym z ważniejszych szlaków wodnych świata.

Znaczenie geostrategiczne tej sztucznej drogi wynika z kilku czynników. Kanał Panamski w znaczny sposób zmniejsza odległość pomiędzy poszczególnymi częściami globu, w szczególności między: wschodnim i zachodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych; Ameryką Północną i Azją oraz zachodnim wybrzeżem USA i Europą. Dla przykładu, dystans między Nowym Jorkiem a San Francisco przed wybudowaniem kanału wynosił 24,3 tys. km (przez Cieśninę Magellana), po – 9,7 tys. km. Droga została więc skrócona o ponad 60%⁶¹.

Kontrolując Kanał Panamski można wpływać w mniejszym lub większym zakresie, bezpośrednio lub pośrednio, na sytuację w Ameryce Środkowej i Południowej oraz w pewien sposób kształtować oraz określać relacje między państwami w zachodniej hemisferze. Odzwierciedleniem znaczącej roli strategicznej kanału jest fakt, że aż trzy państwa – Francja, Wielka Brytania i USA – były żywotnie zainteresowane jego zbudowaniem. Na przełomie XIX i XX w. Stany Zjednoczone osiągnęły tak wysoki poziom rozwoju gospodarczego, że Kanał Panamski przedstawiał priorytetowe znaczenie. Brak sztucznej drogi wodnej hamował dalszą amerykańską ekspansję w Ameryce Łacińskiej i Azji. Rozbudowa floty, uzyskanie baz morskich na Hawajach, Kubie i Puerto Rico oraz na Filipinach, polityka „otwartych drzwi” wobec Chin, rozwój handlu z Japonią, wszystko to wymagało nowego połączenia morskiego. Po niepowodzeniu przedsięwzięcia Lessepsa i wycofaniu się Londynu z tej części świata na początku XX w. (skoncentrował on bowiem swoją uwagę na Bliskim Wschodzie i Indiach), Waszyngton zaczął odgrywać (oczywiście z różnym nasileniem) decydującą rolę w regionie Ameryki Centralnej, czego wyrazem stał się układ Hay-Pauncefote z 1901 r., pozwalający USA samodzielnie zbudować kanał⁶².

⁶⁰ O tym jak potężne są śluzy na Kanale Panamskim świadczyć może fakt, że na ich budowę zużyto ponad 2,8 mln m³ cementu. <http://www.eclipse.co.uk/~s15763/panama.htm>.

⁶¹ Inne przykłady skrócenia niektórych szlaków wodnych po zbudowaniu Kanału Panamskiego: Liverpool – San Francisco, przed wybudowaniem 25 tys. km, po – 14,7 tys. km, skrócenie o 41%; Nowy Jork – Jokohama, przed wybudowaniem 24,2 tys. km, po – 18 tys. km, skrócenie o 26%; szerzej: Nowa encyklopedia powszechna PWN, tom 4, Warszawa 1997, s. 753

⁶² Wielka Brytania, wycofując się z Panamy na początku XX w., zniosła tym samym traktat Clayton-Bulwer z 1850 r., w którym Stany Zjednoczone i Anglia zobowiązywały się, że nie będą dążyły do samodzielnego budowania kanału. Postanowienia traktatu, które w połowie XIX w. były wielkim sukcesem dyplomacji amerykańskiej, 50 lat później wiązały ręce Amerykanom. Stąd dążenie Waszyngtonu do nowego układu. W. Dobrzycki, op. cit., s. 101-102, 221-222; W. LaFeber, *The Panama Canal. The Crisis in Historical Perspective*. Oxford 1989, s. 56.

Kanał Panamski miał zapewnić i zapewnił amerykańskim siłom morskim dominację na dwóch oceanach oraz zabezpieczył interesy Waszyngtonu na półkuli zachodniej⁶³. Prezydent T. Roosevelt zafascynowany teorią o „potędze morza” Thayera Alfreda Mahana twierdził, iż ... *sztuczny szlak wodny w Ameryce Środkowej jest jednym z najistotniejszych centrów strategicznych*. W swych pamiętnikach prezydent pisał: *Najważniejszą sprawą, jaka przeszła przez moje ręce podczas sprawowania rządów – była sprawa Kanału Panamskiego*. Tak było rzeczywiście, a zasługi prezydenta T. Roosevelta dla usunięcia wszelkich przeszkód i uzyskania przez USA kanału są niewątpliwe⁶⁴.

W głównej mierze przesłanki i uwarunkowania strategiczne determinowały politykę zagraniczną Stanów Zjednoczonych wobec Kanału Panamskiego i jego strefy. Mają one także istotny wpływ na postępowanie Waszyngtonu po 1999 r., kiedy obszar ten przeszedł w ręce rządu Panamy.

Strefa kanału od 1903 r., aż do końca zwierzchnictwa nad nią przez USA, była główną siedzibą Dowództwa Południowego Stanów Zjednoczonych (*The United States Southern Command – USSOUTHCOM*). Szczególnie szybki rozwój logistyczny i technologiczny dowództwa nastąpił w czasie II wojny światowej (w szczytowym okresie znajdowało się ponad 68 tys. żołnierzy). W latach 1946-1974 stacjonowało w strefie około 20 tys., a w kolejnych 10 tys. żołnierzy. Armia rozlokowana była w 14 bazach wojskowych (m.in. bazy lotnicze Howard i Albroom, baza marynarki wojennej Rodman). Swoim działaniem dowództwo obejmowało 32 państwa (19 z Centralnej i Południowej Ameryki oraz 13 z Karaibów). W strefie znajdowała się również placówka wywiadu amerykańskiego, gigantyczne centrum szkoleniowe przeznaczone do treningu walk (bitew) w dżungli, tzw. Szkoła Ameryk kształcąca latynoamerykańskie elity polityczne oraz Akademia Amerykańskich Wojsk Lotniczych (po 1999 r. część tych instytucji przeniosła się do Miami, część do Fortu Benning w Georgii)⁶⁵. Obecność wojskowa Amerykanów nad Kanałem Panamskim miała więc nie tylko chronić sam kanał, ale przede wszystkim stanowiła główne narzędzie w polityce Waszyngtonu wobec całego kontynentu. Przez przeważającą część XX w., do końca lat 80., Stany Zjednoczone opierały swe działania w Ameryce Środkowej i Południowej na doktrynie Monroego i T. Roosevelta „grubej pałki”. W praktyce realizacja

⁶³ Symbolicznego znaczenia nabrała sytuacja z 1898 r., kiedy Stany Zjednoczone i Hiszpania stały na krawędzi wojny. Oregon, pierwszy okręt wojenny US Navy, potrzebował aż czterdziestu dwu dni, aby z San Francisco, poprzez przylądek Horn, dotrzeć na miejsce bitwy w zatoce Santiago de Cuba. Zdarzenie to utwierdziło Amerykanów jeszcze mocniej w przekonaniu o potrzebie budowy kanału

⁶⁴ W. Dobrzycki, op. cit., s. 223; <http://www.smplanet.com/imperialism/joining.html>

⁶⁵ L. D. Langley, *America and the Americas: The United States in the Western Hemisphere*, Athens 1989; <http://www.southcom.mil/PA/Facts/History.htm>; [http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/r?frd/cstdy:@field\(DO CID+pa0110\)](http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/r?frd/cstdy:@field(DO CID+pa0110)).

tych założeń doprowadziła do szeregu interwencji politycznych i wojskowych USA w tym regionie (Gwatemala 1954 r., Dominikana 1965, Grenada 1983)⁶⁶. W latach 90. XX w. polityka amerykańska zmierzała w kierunku popierania procesów demokratyzacji w Ameryce Łacińskiej i z tym związane były również pewne działania siłowe wymierzone przeciwko wojskowym dyktatorom (Panama 1989 r., Haiti 1994 r.).

Stany Zjednoczone bez fanfar i celebry oddawały w grudniu 1999 r. ten niezmiernie cenny skrawek ziemi. Ze względu na kontrowersje, jakie zwrot Kanału Panamskiego wywoływał w Stanach, do Panamy nie przyjechał nawet ówczesny prezydent USA Bill Clinton⁶⁷.

Biały Dom, znając strategiczną rolę kanału na półkuli zachodniej oraz wnikliwie obserwując wydarzenia, jakie miały miejsce w ostatnim dziesięcioleciu XX w., a także na początku nowego tysiąclecia, stanowczo zapowiada, że nie zamierza zamykać oczu na to, co się będzie działo na Przesmyku Panamskim.

Większość państw utrzymujących stosunki dyplomatyczne z Tajwanem (tym samym nie z Chińską Republiką Ludową) to kraje z Ameryki Centralnej i Karaibów. Od lat 90. Pekin dąży do zmiany tego stanu rzeczy. Poprzez zwiększone inwestycje oraz zdobywanie wpływów w strategicznie ważnych punktach na półkuli zachodniej, w tym przypadku Kanału Panamskiego, rząd chiński usiłuje wyprzeć „zbuntowaną wyspę” z regionu. W sierpniu 1996 r. firma Hutchison Whampoa z Hong-Kongu zdobyła koncesję na leasing (25 lat z możliwością przedłużenia na kolejne 25 lat) dwóch głównych portów u wylotu kanału, Balboa i Cristobal. Spółka ta, zarówno formalnie, jak nieformalnie, jest powiązana z rządem w Pekinie⁶⁸, chociaż sama temu kategorycznie zaprzecza, deklarując wyłącznie charakter

⁶⁶ Doktryna Monroe'a została sformułowana 2 XII 1823 r. przez ówczesnego prezydenta USA Jamesa Monroe'a. Jej istota sprowadzała się do stwierdzenia, że podstawową zasadą polityki zagranicznej Stanów Zjednoczonych jest niedopuszczenie do interwencji mocarstw europejskich w wewnętrzne sprawy państw amerykańskich („Ameryka dla Amerykanów”). Pod koniec XIX w. w interpretacji doktryny Monroe'a pojawiły się nowe akcenty. Zaczęto ją wykorzystywać dla uzasadnienia mocarstwowej polityki USA w regionie i usprawiedliwiania interwencji tego państwa w wewnętrzne sprawy krajów latynoamerykańskich. 6 XII 1904 r. prezydent T. Roosevelt wygłosił w Kongresie przemówienie, w którym znalazło się stwierdzenie, że USA mają prawo do wypełniania funkcji policyjnej w Ameryce Łacińskiej. G. Michałowska (red.), Mały słownik stosunków międzynarodowych, Warszawa 1999, s. 27, 90-94; J. Bryła, Stosunki międzynarodowe na półkuli zachodniej, (w:) W. Malendowski, Cz. Mojsiewicz (red.), Stosunki Międzynarodowe, Wrocław 1998, s. 173-191; G. Smith, The Last Years of the Monroe Doctrine, 1945-1993, New York 1994; R. A. Pastor, United States Foreign Policy toward Latin America and the Caribbean, New York 1992, s. 122-144

⁶⁷ W mediach oraz w telewizji amerykańskiej przypominało (szczególnie republikanie) słowa Ronalda Reagana z 1977 r., który będąc zdecydowanym przeciwnikiem układu Torrijos – Carter, mówił m.in.: „My zapłaciliśmy za kanał, my placiliśmy za wszystko, co było związane z funkcjonowaniem i bezpieczeństwem kanału, a teraz co? Mamy to wszystko tak sobie zostawić i pójść”. M. Lemoine, Panama Gets its Canal back, „Le Monde diplomatique” 1999, nr 8; A. C. Richard, The Panama Canal in American National Consciousness, 1870-1990, New York 1990

⁶⁸ 10% udziałów w Hutchison Whampoa ma China Resources Enterprises (w której 100-procentowy pakiet kontrolny posiada chińskie Ministerstwo Handlu i Współpracy Gospodarczej). Hutchison Whampoa

czysto handlowy. Część obserwatorów jednak uważa, iż kwestię tę należy przedstawiać w szerszym kontekście – rywalizacji dwóch podmiotów azjatyckich. Tajwan wciąż pozostaje jednak głównym partnerem politycznym i gospodarczym Panamy (także innych państw na kontynencie), czego wyrazem była m.in. wizyta prezydenta Tajwanu Chen Shui-biana w Panamie w maju 2003 r.⁶⁹. Z drugiej strony, przykład Bahamów, które zerwały stosunki dyplomatyczne z Tajwanem w 1997 r. na rzecz nawiązania ich z ChRL, ukazuje, iż Pekin konsekwentnie będzie prowadził politykę nacisku finansowego w tej części świata.

Kanał Panamski, ze względu na położenie, stanowi doskonale miejsce dla handlarzy narkotyków i broni. To przez ten sztuczny szlak wodny przemywane są z Ameryki Południowej do Europy, bądź Ameryki Północnej, m.in. heroina, marihuana. Z kolei nielegalne składy amunicji czy broni przez kanał trafiają w ręce licznych grup partyzanckich działających w Ameryce Łacińskiej. Po wycofaniu się wojsk amerykańskich z Panamy, problem ten w jeszcze większym stopniu nasilił się. Słabo uzbrojona i niedostatecznie wyszkolona miejscowa policja nie jest w stanie skutecznie walczyć z przemytnikami. Rządy Stanów Zjednoczonych, Panamy, a także państwa Ameryki Centralnej, mając świadomość skali i zakresu zjawiska, nawiązały ze sobą ścisłą współpracę⁷⁰. Panama zgodziła się także na zachowanie przez Waszyngton w strefie Kanału Panamskiego bazy lotniczej Howard. Z bazy tej Amerykanie monitorują m.in. wszelkie zdarzenia mające miejsce w obrębie kanału.

Po 11 września 2001 r. kwestia bezpieczeństwa Kanału Panamskiego nabrała nowego wymiaru. Według ekspertów, ten sztuczny szlak wodny, ze względu na swoje położenie, a także na rolę i znaczenie jaką pełni, może stać się potencjalnym celem ataku terrorystycznego. Poza indywidualnymi działaniami państw w celu podwyższeniu standardów bezpieczeństwa, intensywnie rozwija się współpraca między poszczególnymi krajami. Panama i Kolumbia podpisały umowę o zwalczaniu przestępczości. W zamyśle chodzi m.in. o kolumbijską partyzantkę z Rewolucyjnych Sił Zbrojnych Kolumbii (Revolutionary Armed Forces of

współpracuje także z China Ocean Shipping Company, która nadzorowana jest przez władze w Pekinie. Natomiast samego właściciela firmy z Hong-Kongu, Li Ka-Shinga, uważa się za jednego z bardziej wpływowych biznesmenów w kręgach politycznych Chin. Autor książki o miliarderze z Hong-Kongu, Anthony B. Chan, początki współpracy Li Ka-Shinga z komunistycznym rządem Chin notuje już na lata 70. XX w. W 1992 r. Li za szczególne zasługi dla państwa chińskiego został uhonorowany doktorem honoris causa Uniwersytetu Pekńskiego. <http://www.newsmax.com/archives/articles/2002/1/11/193702.shtml>

⁶⁹Wymiana handlowa między Tajwanem a Panamą wynosi rocznie około 400 mln \$

⁷⁰Współpraca ta wywołuje wiele kontrowersji z uwagi na odmienny stosunek państw Ameryki Centralnej oraz Południowej i Stanów Zjednoczonych do metod stosowanych w walce z przemytem. Latynosi zarzucają USA zwalczanie wyłącznie przejawów zjawiska, a nie przyczyn. Także postępowanie funkcjonariuszy amerykańskiej Agencji ds. Zwalczania Handlu Narkotykami, często łamiących prawo kraju, w którym działają, wywołuje protesty. J. Bryła, op. cit., s. 198; S. C. Ropp, Panama: Tailoring a New Image, „Current History” 1997, February, s. 58; J. E., Findling, Close Neighbors, Distant Friends. United States-Central American Relations, New York 1987

Colombia – FARC). Jest ona podejrzewana o możliwość dokonania ataków terrorystycznych na kanał⁷¹. W maju 2003 r. eksperci marynarki wojennej z Chile, Panamy i USA podpisali porozumienie, którego głównym założeniem jest skuteczna ochrona kanału przed wszelkimi aktami terroru. Zakłada ono m.in. wymianę informacji wywiadowczych oraz szkolenie odpowiednich służb. W sierpniu 2003 r. w ramach porozumienia odbyły się nad Kanałem Panamskim wspólne ćwiczenia wojskowe (będą one przeprowadzane co 6 miesięcy)⁷².

Na rolę i znaczenie Kanału Panamskiego istotny wpływ mają również, poza geostrategicznymi, uwarunkowania i przesłanki komunikacyjno-handlowe oraz ekonomiczne.

Kanał jest jednym z najczęściej używanych szlaków wodnych na świecie. Przepływa przez niego średnio 14 tys. statków rocznie (dziennie ok. 40), o wyporności powyżej 300 t, przewożących łącznie 190 mln ton ładunków. Na pokonanie kanału statki potrzebują od 8 do 10 godzin.

Przez Kanał Panamski przechodzi 5% światowego handlu. Transportuje się głównie: ropę naftową i jej produkty (70%), zboże, rudy żelaza, węgiel (6%).

Państwa Ameryki Centralnej i Południowej w dużej mierze korzystają z kanału, przede wszystkim w celach handlowych. Większość eksportowanych (owoce, cytrusy do Ameryki Północnej oraz Europy) i importowanych produktów, bądź surowców z tego lub do tego regionu, przepływa przez sztuczny szlak wodny na Przesmyku Panamskim. Stanowi to odpowiednio 75% całej morskiej wymiany handlowej Nikaragui; 70% Salwadoru; 67% Ekwadoru; 56% Peru.

Kanał jest także tradycyjną trasą handlową dla statków płynących ze wschodniego wybrzeża USA do Azji i na odwrót. Transportuje się nim m.in. węgiel z Zachodniej Wirginii do Korei, bądź owoce i cytrusy warte w skali roku 100 mln \$ z Florydy do Japonii. Do Stanów trafiają zaś m.in.: papier, zabawki, meble, oprogramowania komputerowe. W ostatnich latach ruch na tej trasie zdecydowanie wzrósł, a to za sprawą wzmożonych kontaktów gospodarczych między USA a Chinami⁷³.

⁷¹ Podejrzenia te nie są bezpodstawne. W listopadzie 1999 r. uzbrojona grupa z FARC wdarła się do znajdującej się w strefie Kanału Panamskiego amerykańskiej bazy lotniczej Albrook i uprowadziła dwa helikoptery. W grudniu 1999 r. FARC przeprowadziła akcję na kolumbijską bazę morską, znajdującą się w pobliżu Panamy, zabijając ponad 30 osób. FARC powstała pod koniec lat 60. Swoją program opiera na ideologii marksistowskiej. Organizacja ta powiązana jest z kolumbijską mafią narkotykową

⁷² http://www.news.navy.mil/search/display.asp?story_id=7761

⁷³ <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/panama.html>.

Największymi użytkownikami Kanału Panamskiego pod względem ilości przewożonych rocznie ładunków są Stany Zjednoczone i Japonia. W 2002 r. ponad 90 mln ton towarów przewożonych przez kanał płynęło z USA, a 38 mln ton było tam skierowane⁷⁴.

Konstrukcja ze śluz implikuje pewne ograniczenia w pokonywaniu Kanału Panamskiego. Ze sztucznego szlaku wodnego mogą bowiem korzystać statki o długości do 287 m, szerokości maksymalnej 32 m i dopuszczalnym tonażu do 65 tys. ton. Armatorzy budują więc statki o dopuszczalnych wymiarach, tworząc klasę tzw. panamax (zwłaszcza jednostki pasażerskie i do przewozu cytrusów). Od połowy lat 80. istnieje jednak tendencja do tworzenia coraz większych zbiornikowców (tzw. post-panamaxy), o tonażu do 300 tys. ton, które są zbyt szerokie i długie by przepłynąć kanał⁷⁵. Kwestia ta stanowi przedmiot dyskusji i analiz. Wysuwane są propozycje skonstruowania nowego kanału, wymieniając trzy możliwe miejsca przebiegu trasy: Kolumbię, Meksyk bądź Nikaraguę. Pomysły te nie znajdują jednak szerszej akceptacji. Panama, Stany Zjednoczone i Japonia opowiadają się za modernizacją sztucznego szlaku wodnego na Przesmyku Panamskim. Już pod koniec lat 80. powołały komisję trójstronną, której zadaniem jest wypracowywanie różnych planów usprawniających podróż przez kanał. Jednym z najnowszych rozwiązań przedstawionym przez komisję są dwa projekty. Pierwszy, wart 200 mln \$, zakłada poszerzenie najwęższego fragmentu kanału, znajdującego się w paśmie zielonych wzgórz – Gaillard Cut, z 165 m do 305 m (w latach 60. odcinek ten był już raz poszerzany z 100 m do 165 m). Drugi projekt, szacowany na 500 mln \$, proponuje poszerzenie całego kanału o 16 m⁷⁶. Decyzję o wyborze projektu zarząd kanału ma podjąć do końca 2004 r.

Modernizacją kanału szczególnie zainteresowana jest Panama, z kilku względów. Jednym z ważniejszych i istotnych czynników branych pod uwagę jest czynnik ekonomiczny. Dochody z tytułu korzystania z kanału stanowią 5% PKB Panamy i wynoszą ponad 500 mln \$ rocznie. Opłata za przepłynięcie kanału jest obliczana w zależności od tonażu danego statku⁷⁷. W przeszłości kwestia podziału dochodów budziła wiele napięć w stosunkach między USA a Panamą. Do połowy lat 70. Waszyngtonowi przypadała większość zysków z opłat za korzystanie z kanału. Panamczycy dostawali co roku jedynie pewną minimalną kwotę pieniędzy. Zgodnie z traktatami z 1977 r., w okresie przejściowym, a więc w latach 1977-

⁷⁴ <http://www.orbi.net/pancanal/public/general/know.htm>.

⁷⁵ <http://www.apl.com/boomerangbox/d040802.htm>.

⁷⁶E. McGuinness, Navigating a New Course, „The World Today” 1999, October, s. 26; [http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/r?frd/cstdy:@field\(DOCID+pa0072\)](http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/r?frd/cstdy:@field(DOCID+pa0072))

⁷⁷ Do roku 2002 najwyższa opłata za przepłynięcie Kanału Panamskiego wynosiła 142 tys. \$ i została zapłacona przez załogę statku „Crown Princess”. Najmniejszą opłatę zapłacił Anglik w 1928 r., 36 centów amerykańskich. http://www.canalmuseum.com/stories/history_of_panama_004.htm

1999, podział pieniędzy uległ zmianie. Panama otrzymywała od Amerykanów 20 mln \$ rocznie oraz pewną sumę, (np. w 1995 r. wynosiła 80 mln \$), liczoną na podstawie ilości przewożonych rocznie ładunków. Od 2000 r. wszystkie dochody z tytułu korzystania z kanału trafiają do budżetu Panamy⁷⁸. Panama przejęła także budynki amerykańskich baz wojskowych (5600 pomieszczeń). Ich wartość szacowana jest na około 13 mld \$⁷⁹. Rząd część tych obiektów, w większości położonych nad kanałem, sprzedaje, licząc na dodatkowe zyski. Kanał ma również istotne znaczenie dla gospodarki panamskiej z punktu widzenia kreowania miejsc pracy. Przy jego obsłudze, a także w sektorach związanych z funkcjonowaniem tego sztucznego szlaku, pracuje około 9 tys. osób, z czego 95% to obywatele Panamy.

Kanał Panamski i tereny wokół niego przyciągają licznych inwestorów zagranicznych. Doskonałe położenie, świetna infrastruktura pozostawiona po Amerykanach, a także stabilność gospodarcza sprawiają, iż Panama jest miejscem rywalizacji wielu firm. Liczą one przede wszystkim na intratne kontrakty związane bezpośrednio lub pośrednio z funkcjonowaniem szlaku. Na liście największych inwestorów znajdują się firmy z USA, Japonii, Tajwanu, Korei Płd., a także coraz więcej przedsiębiorstw z Chin.

Podsumowując, można stwierdzić, że w dzisiejszym globalizującym się świecie rola i znaczenie Kanału Panamskiego będzie rosła, biorąc pod uwagę nie tylko wymiar komunikacyjny, ale także strategiczny i ekonomiczny.

⁷⁸ <http://www.orbi.net/pancanal/public/organiza/treaty/treaty.htm>

⁷⁹ <http://www.newsmax.com/archives/articles/2002/1/11/193702.shtml>

MORSKA SZTUKA WOJENNA

Kmdr dr hab. Bogdan ZALEWSKI - prof. nadzw. AMW

KONCEPCJE ROZWOJU I ZASAD WYKORZYSTANIA SIŁ MW W OBRONIE POLSKIEGO WYBRZEŻA (1957-1989)

W latach 1957-1989 nastąpił dalszy rozwój Polskiej Marynarki Wojennej. Odbywał się już bez udziału oficjalnych doradców radzieckich⁸⁰, ale pod wpływem decyzji podejmowanych w ramach Układu Warszawskiego. Decyzje te dotyczyły głównie uzbrojenia i wyposażenia sił morskich, ale również w znacznym stopniu stymulowały rozwój polskiej morskiej myśli wojskowej, zwłaszcza w zakresie poglądów i koncepcji dotyczących wykorzystania marynarki wojennej w obronie wybrzeża i w koalicyjnym systemie działań morskich. W mniejszym zakresie miały one wpływ na organizację i przebieg szkolenia personelu marynarki oraz jej strukturę organizacyjną.

Zasadnicze koncepcje dotyczące składu i zasad wykorzystania sił morskich powstawały w jej kierowniczych organach i ośrodkach naukowych oraz podczas licznych konsultacji przeprowadzonych w Sztabie Generalnym WP i w marynarce wojennej ZSRR. Istotną rolę w tym względzie odgrywały również ustalenia dokonywane w Sztabie Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego.

Na rozwój, skład i planowany zamiar użycia polskich sił morskich poza wspomnianymi ustaleniami, duży wpływ wywierały geograficzno-wojskowe właściwości Morza Bałtyckiego, które będąc morzem zamkniętym, a do tego małym i płytkim, uniemożliwiało szersze użycie na nim dużych okrętów nawodnych i podwodnych. Jednak najpoważniejszy wpływ odgrywały możliwości ekonomiczne i techniczne państwa oraz terminowość i jakość dostaw zamawianego w Związku Radzieckim uzbrojenia oraz wyposażenia okrętowego⁸¹.

W drugiej połowie lat pięćdziesiątych zapoczątkowano w Wojsku Polskim modernizację sprzętu i uzbrojenia. Proces ten wywarł pozytywny wpływ na przeprowadzane w tym czasie jakościowe zmiany w wyposażeniu i uzbrojeniu sił morskich. Działania te były ukierunkowane nadal na podwyższanie zdolności bojowej całych sił zbrojnych oraz dostosowanie ich struktur do prowadzenia koalicyjnych działań w warunkach wojny

⁸⁰ W marcu 1957 r. szef SG WP gen. broni J. Bordziłowski wystąpił z propozycją skierowania do Marynarki Wojennej radzieckiego doradcy ds. morskich, ale do realizacji tego pomysłu nie doszło. Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), sygn. 2050/6016, Pismo szefa SG WP z 14.03.1957 roku do dowódcy MW w sprawie doradcy ds. morskich.

⁸¹ Archiwum WIH, sygn. 089/Dz. II, Rozwój i doskonalenie marynarki wojennej, „Dzielo II”, s. 3

rakietowo-jądrowej. W Marynarce Wojennej nadal dominowała tendencja do odgrywania przez ten rodzaj sił zbrojnych zasadniczej roli w obronie granicy morskiej.

W listopadzie 1956 r. dokonano modyfikacji perspektywicznego planu rozwoju sił zbrojnych, w którym dla Marynarki Wojennej do 1960 r. przewidywano ... *zrealizowanie choć w wyrażnie zawężonym zakresie, pierwszego etapu rozwoju jednostek pływających*⁸². Jednocześnie przedstawiono projekt nowej organizacji MW, opracowany przez zespół specjalistów Sztabu Głównego MW, w którym uznano, że głównym zadaniem sił morskich powinna być obrona wybrzeża i działanie na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Do wykonania tych zadań przewidywano posiadanie i użycie 5 grup uderzeniowych. Każda z nich miała składać się z 1 niszczyciela i od 3 do 5 kutrów torpedowych. Ponadto planowano utworzenie 4 grup wsparcia dozorowców. Grupy te, a głównie duże kutry torpedowe planowano wykorzystać jako okręty dalekiego dozoru i wsparcia niszczycieli. Natomiast działania małych okrętów podwodnych, 36 jednostek, miały polegać na prowadzeniu bliskiego dozoru i walki na bałtyckich liniach komunikacyjnych przeciwnika. Z kolei dla 24 średnich okrętów podwodnych przewidywano prowadzenie dalekiego dozoru i działania przeciwko komunikacji morskiej poza obszarem Bałtyku. Do ochrony własnej żeglugi oraz stawiaczy min zamierzano wykorzystać zespoły dozorowców, liczące w sumie 24 jednostki. W działaniach tych dozorowce miały być częściowo wspierane przez ścigacze okrętów podwodnych, tworzących 6 grup poszukująco-uderzeniowych, z których każda składała się z 4 okrętów. Ważne zadanie przewidywano dla trałowców bazowych i redowych – likwidację zagrożenia minowego na torach wodnych. W tym celu planowano zbudowanie 24 jednostek każdej z tych klas okrętów. Opierając się na doświadczeniach wojny koreańskiej, zamierzano również w działaniach morskich wykorzystać w szerokim zakresie lotnictwo morskie i śmigłowce⁸³.

Powyższa koncepcja została opracowana przez zespół oficerów Sztabu Głównego MW na podstawie zaleceń sformułowanych przez szefa Sztabu Generalnego WP, gen. broni J. Bordziłowskiego, które dotyczyły ogólnych zadań Marynarki Wojennej wynikających z przyjętych, w ramach Układu Warszawskiego, ustaleń i zasad morskiej sztuki wojennej. Nieuwzględnienie przez jej twórców realnych możliwości krajowego przemysłu

⁸² Cyt. za Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, Polska Marynarka Wojenna 1918-1980. Zarys dziejów, Warszawa 1992, s. 268.

⁸³ J. Przybylski, Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980 (Studium historyczno-wojskowe), Gdynia 1980, s. 86-87.

okrętowego⁸⁴, uzależnionego w znacznej części od dostaw importowanego ze Związku Radzieckiego sprzętu i uzbrojenia okrętowego, a także możliwości finansowych państwa, spowodowało, że plany nie mogły być zrealizowane, natomiast zapoczątkowana została modernizacja techniczna okrętów na bazie krajowego przemysłu okrętowego.

Po 1956 r. rozpoczęto proces zmian strukturalno-organizacyjnych Marynarki Wojennej. Decydujący wpływ wywarły na niego przeprowadzane wówczas częściowe redukcje sił zbrojnych, obejmujące z jednej strony skadrowanie lub rozformowanie, a z drugiej dążenie do uproszczenia struktury dowodzenia⁸⁵. Zasadniczym celem tych przedsięwzięć było zwiększenie procentowego udziału jednostek bojowych, głównie morskich, wyposażonych w bardziej nowoczesny sprzęt i uzbrojenie kosztem etatów administracyjno-sztabowych. Do zakończenia tego procesu, tj. do roku 1960, liczba etatów w marynarce została zmniejszona o 9,5%, a przestarzałe uzbrojenie i wyposażenie wycofane, w tym 24 okręty eksploatowane od 1946 roku⁸⁶.

W latach 1956-1960 dokonano wielu istotnych zmian w strukturze naczelnych organów MW i w podległych jednostkach. Poza przeformowaniem w lipcu i sierpniu 1957 r. Dowództwa Marynarki Wojennej, w miejsce zlikwidowanego Dowództwa Artylerii Nadbrzeżnej utworzono Dowództwo Jednostek Nadbrzeżnych. Natomiast w listopadzie 1958 r. utworzono Radę Wojskową Marynarki Wojennej, która do 1961 r. miała decydujący wpływ na podejmowane wówczas w Dowództwie MW decyzje w sprawie składu, kierunków rozwoju oraz szkolenia i wyposażenia sił morskich⁸⁷.

Problematyka perspektyw rozwoju Marynarki Wojennej stała się przedmiotem specjalnej konferencji odbytej 13 stycznia 1958 r. w SG WP. Uznano wówczas, że dalszy jej rozwój będzie uzależniony nie tyle od jej potrzeb, ile od ekonomicznych możliwości kraju⁸⁸. Powyższe ustalenia nie odpowiadały Dowództwu Marynarki Wojennej, które na podstawie przeprowadzonych analiz rozwoju poszczególnych flot państw bałtyckich uznało, iż polska flota wojenna w 1970 r. powinna posiadać na wyposażeniu: 8 fregat (każda o wyporności 1200 t), 36 kutrów torpedowych (o wyporności 60-80 t), 12 małych lub średnich okrętów podwodnych, 27 trałowców i 26 kutrów trałowych, 32 ścigacze okrętów podwodnych oraz 20

⁸⁴ J. Przybylski, O budownictwie okrętowym w Polsce - inaczej niż Stanisław Wielebski, „Przegląd Morski” 1995, nr 9, s. 70-75

⁸⁵ L. Grot, T. Konecki, E. Nalepa, Pokojowe dzieje Wojska Polskiego, Warszawa 1988, s. 69-81.

⁸⁶ A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, Absolwenci uczelni Polskiej Marynarki Wojennej 1922-1995, Gdynia 1995, s. 41

⁸⁷ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 268-269

⁸⁸ Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), Akta SG MW, sygn. 2223/61/55, Plan rozwoju MW do 1965 r. z perspektywą do 1970 r

okrętów i 18 kutrów desantowych⁸⁹. Posiadanie jednostek desantowych uważano za niezbędne ze względu na skrzydłowe położenie Bałtyku względem ważnego kierunku działań wojsk lądowych oraz ustaleń międzysojuszniczych⁹⁰.

W sierpniu 1958 r. Sztab Główny MW, w celu osiągnięcia takiej floty oraz znacznego powiększenia potencjału bojowego sił ją wspierających, opracował kolejny perspektywiczny plan rozwoju sił morskich w latach 1961-1970. Dokument ten, podpisany przez kontradmirała Jana Wiśniewskiego, zastępującego nowego dowódcę Marynarki Wojennej, kontradmirała Zdzisława Studzińskiego, przesłano do Sztabu Generalnego WP 16 sierpnia 1958 roku⁹¹. Zawierał on dogłębną analizę i potrzeby sił morskich. Zakładano w nim również całkowitą modernizację techniczną floty i zakup nowych okrętów budowanych w stoczniach krajowych. Od 1965 r. przewidywano budowę w kraju, głównie takich okrętów, jak: dozorowce, trałowce bazowe, ścigacze OP, kutry torpedowe, okręty desantowe, szkolne i specjalne⁹².

Przyjęty kierunek rozwoju sił Marynarki Wojennej stał się przedmiotem konsultacji przeprowadzonych przez delegację Sztabu Głównego MW, której przewodniczył kmdr Ludwik Janczyszyn z przedstawicielami Sztabu Głównego Marynarki Wojennej ZSRR⁹³. Przebywająca od 15 do 22 sierpnia 1958 r. w Moskwie delegacja polska przekonsultowała opracowane przez Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych nr 2, według założeń Marynarki Wojennej, projekty następujących okrętów przeznaczonych do budowy dla polskiej floty wojennej: fregaty, trałowca bazowego, trałowca redowego, kutra desantowego, kutra torpedowego i okrętu desantowego. Strona radziecka stwierdziła, iż obrany kierunek prac i rozwoju Marynarki Wojennej jest prawidłowy, a przedłożone plany opracowano na dobrym poziomie technicznym. Wyrażano również zainteresowanie niektórymi typami okrętów, a szczególnie okrętami desantowymi. Ponadto podkreślano oryginalność koncepcji budowy kutra desantowego z tworzyw sztucznych⁹⁴.

⁸⁹ AMW, akta DMW, sygn. 3533/75/157, Plan rozwoju MW na lata 1961-1970

⁹⁰ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), akta SG WP, sygn. 1394/48/379, s. 41-61.

⁹¹ AMW, akta DMW, sygn. 3533/75/157, Pismo dowódcy MW do szefa SG WP z 16.08.1958 r. w sprawie koncepcji rozwoju MW.

⁹² Już w 1957 r., opierając się na propozycjach DMW popieranych przez SG WP oraz ministra ON, rząd podjął decyzję o budowie w stoczniach krajowych trałowców bazowych proj. „206F”, okrętów desantowych proj. „770”, kutrów desantowych proj. „709”, kutrów torpedowych proj. „663”, a w 1958 r. ścigaczy OP i fregat. AMW, akta DMW, sygn. 2294/61/15, Wstępny plan budowy okrętów dla MW; Z. Łakomy, K. Perzanowski, Album jednostek pływających MW PRL zbudowanych przez krajowy przemysł okrętowy, Gdynia 1973, s. 3-15

⁹³ Po 1958 r. polskie władze wojskowe, a w tym przedstawiciele DMW konsultowali z kierownictwem wojskowym ZSRR i UW aż siedmiokrotnie (w latach: 1961, 1963, 1965, 1967, 1969, 1971 i 1983) zadania operacyjne i kierunki rozwoju polskiej floty wojennej. AMW, akta DMW, sygn. 3596/78/10, 3596/78/12, 3596/78/6, 3209/66/34, Sprawozdania z konsultacji przedstawicieli DMW z m.w.ZSRR.

⁹⁴ AMW, sygn. 2120/61/6, akta DMW, Sprawozdanie delegacji DMW do ZSRR w sprawie konsultacji założeń na projektowane okręty dla PM z 18.09.1958 r., s. 1-7

Krajowy przemysł stoczniowy oraz kooperujące z nim inne przemysły, mimo kilku decyzji rządu zobowiązujących je do realizacji dostaw okrętów i pomocniczych jednostek pływających oraz potrzebnego do ich budowy uzbrojenia i wyposażenia, nie wywiązywały się należycie z przyjętych zobowiązań. Znaczne trudności występowały zarówno w sferze projektowania, jak i budowy okrętów, a także produkcji niezbędnego dla nich uzbrojenia. Podkreślenia wymaga fakt, że cykl projektowania i budowy każdej z zamówionych w Polsce jednostek potrzebnych Marynarce Wojennej wynosił w latach 1957-1981 od 5 do 15 lat⁹⁵. Tak znaczne opóźnienie w dostawach nowych jednostek powodowało nie tylko nadmierne przedłużanie przez Marynarkę Wojenną eksploatacji jednostek przestarzałych technicznie, ale również zmuszało nas do kontynuowania importu oraz dzierżawy okrętów i uzbrojenia do nich ze Związku Radzieckiego⁹⁶.

W grudniu 1958 r. opracowano w Sztabie Głównym MW kolejny dokument dotyczący zasadniczych zadań i kierunków rozwoju sił morskich pod nazwą „Zadania operacyjno-taktyczne na rozbudowę bazowania sił Marynarki Wojennej PRL”.⁹⁷ Dokument ten stanowił główną podstawę późniejszych rozważań i decyzji dotyczących rozwoju infrastruktury sił morskich. Ponadto sprecyzowano w nim zasadnicze zadania Marynarki Wojennej, które polegać miały na następujących działaniach:

- obronie baz morskich i wybrzeża przed uderzeniami sił morskich przeciwnika z kierunku morza;
- wsparciu ogniowym skrzydła wojsk lądowych w wypadku ich działań wzdłuż wybrzeża morskiego;
- wspólnej z wojskami lądowymi obronie przeciwdesantowej wybrzeża morskiego;
- zabezpieczeniu własnych linii komunikacyjnych, przebiegających w południowej części Morza Bałtyckiego i wzdłuż wybrzeża PRL;
- zwalczaniu żeglugi nieprzyjaciela w strefie przyległej do Cieśnin Bałtyckich i w południowej części Morza Bałtyckiego;
- wysadzeniu morskich desantów taktycznych;
- prowadzeniu rozpoznania baz morskich i okrętów na morzu oraz lotnisk, umocnień nadbrzeżnych i innych obiektów nieprzyjaciela w rejonie Morza Bałtyckiego;

⁹⁵ J. Przybylski, Marynarka wojenna PRL w latach 1956-1980... op. cit., cz. II, s. 130-135

⁹⁶ Sytuacja ta w pełni odpowiadała polityce ZSRR, gdyż w ten sposób następowało większe uzależnienie PMW nie tylko od dostaw radzieckiego sprzętu i uzbrojenia, ale i jego gwarancyjności.

⁹⁷ AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/18, Zadania operacyjno-taktyczne na rozbudowę bazowania sił Marynarki Wojennej z grudnia 1958 r., s. 39-82

- uczestniczeniu w obronie przeciwlotniczej obszaru kraju z kierunku nadmorskiego⁹⁸.

W związku z tym przyjęto, że w okresie pokojowym zasadniczy wysiłek skierowany zostanie na przygotowanie sił morskich do wykonania wymienionych działań. Ich realizacja nie zależała tylko od liczby i zakresu oraz poziomu ćwiczeń operacyjno-taktycznych, ale przede wszystkim od potencjału bojowego Marynarki Wojennej.

W grudniu 1960 r. personel polskich sił morskich liczył 14 935 osób, w tym 2345 oficerów. Na wyposażeniu MW znajdowało się wówczas 87 okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia, w tym: 3 niszczyciele, 7 okrętów podwodnych, 19 kutrów torpedowych, 8 ścigaczy OP, 3 dozorowce, 12 trałowców bazowych, 19 kutrów trałowych, 8 okrętów desantowych, 6 kutrów desantowych, 2 okręty szkolne oraz 70 różnych pływających jednostek pomocniczych. Ponadto marynarka dysponowała 64 odrzutowymi samolotami bojowymi, w tym 30 w wersji myśliwskiej i 30 w wersji szturmowej oraz 4 bombowcami, 46 działami artylerii nadbrzeżnej, 10 czołgami i 36 armatami przeciwlotniczymi⁹⁹. Uzbrojenie to było już w większości przestarzałe i wymagało szybkiej wymiany bądź modernizacji.

W I kwartale 1961 r. zapadły podstawowe decyzje w sprawie składu i zasad wykorzystania sił Marynarki Wojennej w działaniach morskich w systemie koalicyjnym i w obronie wybrzeża¹⁰⁰. Wtedy też siły operacyjne, uznane jako siły uderzeniowe MW, włączono w skład Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw-Stron Układu Warszawskiego. Ich zadaniem miało być wspólne prowadzenie działań z flotami sojuszniczymi ZSRR i NRD w celu rozbicia sił morskich przeciwnika na Bałtyku i wsparcia wojsk lądowych działających na kierunku nadmorskim oraz obrony komunikacji morskich¹⁰¹. Nowe zadania oraz struktura i kierunki rozwoju sił morskich w Polsce obowiązywały aż do roku 1989.

Ustalenia te początkowo przyjęto na naradzie w SG WP 3 stycznia 1961 r., gdzie wstępnie ustalono zadania i skład sił MW. Podjęte na niej decyzje skonsultowano w dniach 28-30 marca 1961 r. na naradzie przedstawicieli polskiego i radzieckiego Ministerstwa Obrony Narodowej i Dowództwa Układu Warszawskiego „W sprawie dalszego rozwoju Sił Zbrojnych PRL”. Uznano wówczas m.in. za celowe wyposażenie MW w małe okręty rakietowe i średnie okręty podwodne¹⁰².

⁹⁸ Tamże, s. 80-82

⁹⁹ A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, op. cit., s. 41.

¹⁰⁰ AMW, akta SG MW, sygn. 3533/75/14, s. 104-110 i 117. W tym też czasie rozpoczął się kolejny, trwający do 1970 r. etap rozwoju Marynarki Wojennej

¹⁰¹ AMW, akta SGMW, sygn. 3533/75/192, s. 27-44

¹⁰² W ZSRR zakupiono 12 kutrów rakietowych typu „Osa” oraz wydzierżawiono 4 średnie okręty podwodne projektu „613”. Wydzierżawiono również wyrzutnie rakiet ziemia-woda typu „Sopka”.

Docelowo zasadnicze siły morskie miały składać się z dywizjonu niszczycieli (3 okręty), dywizjonu kutrów rakietowych (4-6 okrętów), brygady okrętów podwodnych (7 okrętów), brygady kutrów torpedowych (19 okrętów), dywizjonu małych ścigaczy (8 okrętów), brygady trałowców (12-24 okrętów), dywizjonu trałowców rzecznych (7 okrętów) i brygady okrętów desantowych (287 okrętów). Siły te miały działać z dwóch baz morskich, a ich zasadnicze zadania polegały na zabezpieczeniu własnych morskich linii komunikacyjnych, walce z komunikacją przeciwnika oraz na udziale w obronie wybrzeża i w morskich operacjach desantowych¹⁰³.

Dostosowując strukturę organizacyjną do nowych zadań, sformułowano dwie flotylle obrony wybrzeża. I tak, 8 FOW zlokalizowano w Świnoujściu, a 9 FOW w Helu, ale nastąpiło to dopiero w maju 1965 roku. Wyłączono natomiast z Marynarki Wojennej lotnictwo myśliwskie, artylerię przeciwlotniczą i piechotę morską. Zdecydowano również o dokonaniu podziału sił morskich na operacyjne, które podporządkowano bezpośrednio dowódcy MW i terytorialne, podlegające dowództwu flotylli obrony wybrzeża.

Powyższe ustalenia i decyzje zostały przeprowadzone na wniosek i pod kierownictwem polskich dowódców, ale przy znacznym wpływie sojuszniczej „pomocy i cennych rad”¹⁰⁴. Na ich przeprowadzenie istotny wpływ wywarło zaostrenie się sytuacji polityczno-militarnej w Europie i świecie, spowodowane przede wszystkim kryzysem berlińskim (1961 r.) i kubańskim (1962 r.), a także wojną wietnamską (od 1964 r.) i izraelsko-arabską (1967 r.). Wydarzenia te spowodowały kolejny wzrost ogólnych wydatków zbrojeniowych w świecie i w Polsce. Tylko w latach 1961-1965 rząd Polski przeznaczył na potrzeby sił zbrojnych o ponad 60% więcej pieniędzy niż w ubiegłej pięcioletniej. Wówczas też miał miejsce najbardziej dynamiczny rozwój i produkcja polskiego przemysłu okrętowego, budującego okręty różnych typów zarówno dla własnej, jak i sojuszniczej, głównie radzieckiej floty wojennej¹⁰⁵. Okres ten, w przypadku dostaw nowych jednostek dla polskiej floty wojennej, nie trwał jednak długo (od 1958 do 1965 r.), gdyż ze względu na pogłębiające się trudności gospodarcze już od 1963 r. nastąpił stopniowy ich spadek. Jednak w latach 1963-1967 stocznie krajowe zbudowały dla PMW 26 okrętów bojowych, 13 kutrów desantowych oraz 12

¹⁰³ J. Przybylski, Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980, op. cit., cz. I, s. 43-94

¹⁰⁴ J. Babuła, Wojsko Polskie 1945-1989. Próba analizy operacyjnej, Warszawa 1998, s. 236-251.

¹⁰⁵ W latach 1960-1969 w stocznich krajowych zbudowano 160 okrętów 19 typów. S. Wielebski, Budownictwo okrętowe oraz postęp techniczny w Marynarce Wojennej w latach 1945-1990, „Przegląd Morski” 1993 nr 3, s. 64-76.

pomocniczych jednostek pływających, a w ZSRR zakupiono 4 okręty podwodne średnie i 6 kutrów raketowych¹⁰⁶.

Całkowite zaś zahamowanie w budowie potrzebnych siłom morskim okrętów nastąpiło dopiero na początku lat osiemdziesiątych. Główną przyczyną były braki środków finansowych oraz sytuacja wewnętrzna w kraju, powodująca znaczne opóźnienia dostaw zamawianego w Związku Radzieckim uzbrojenia i wyposażenia dla nowych jednostek.

W latach sześćdziesiątych wraz z rozbudową i unowocześnieniem jednostek pływających dokonano wielu istotnych zmian w dotychczasowej strukturze sił morskich i sztabów. Położono również większy nacisk na przygotowanie Marynarki Wojennej do obrony przed środkami masowego rażenia, lotnictwem oraz desantami morskimi i powietrznymi, a także sił operacyjnych floty przeznaczonych do działań w ramach organizowanej pod radzieckim dowództwem Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego.

Na zmiany w Marynarce Wojennej, jak i w pozostałych rodzajach sił zbrojnych główny wpływ miały decyzje najwyższych władz politycznych i wojskowych Układu Warszawskiego, przekazywane przedstawicielom Sztabu Generalnego WP i Dowództwa MW w latach 1961-1973. Na ich podstawie ustalone zostały przez ministrów obrony narodowej oraz Komitet Obrony Kraju w latach 1964 i 1965 oraz 1973 i 1975, podstawowe zadania operacyjne dla MW w razie wojny oraz docelowy skład jej sił.¹⁰⁷

Jedną z pierwszych decyzji ówczesnego ministra obrony narodowej, gen. broni Mariana Spychalskiego¹⁰⁸, podjętą w 1962 r. na podstawie konsultacji i sugestii przedstawicieli Sztabu Zjednoczonych Sił Zbrojnych UW oraz wyników zapoczątkowanej w WP już w 1959 r. dyskusji na temat organizacji obrony wybrzeża i udziału w niej sił MW, było ustalenie, że *zasadnicze zadanie w zakresie obrony wybrzeża przejmie Pomorski Okręg Wojskowy*. W tym celu miał on współdziałać z Marynarką Wojenną, wykorzystując m.in. jej artylerię nadbrzeżną. Natomiast obronę przeciwlotniczą całego wybrzeża wraz z obiektami MW oraz okrętami działającymi w polskiej strefie operacyjnej, przejęły Wojska Obrony Powietrznej Kraju¹⁰⁹. Odtąd, aż do końca lat osiemdziesiątych, Marynarka Wojenna w zakresie obrony

¹⁰⁶ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, ... op. cit., s. 273

¹⁰⁷ J. Przybylski, Polska Marynarka Wojenna i jej znaczenie na Bałtyku w latach 1945-1989 [w:] Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na Bałtyckim Teatrze Działań Wojennych, Gdynia 1999, s. 188.

¹⁰⁸ M. Spychalski obowiązeki ministra ON pełnił w latach 1956-1968. W 1963 r. mianowany został na stopień Marszałka Polski

¹⁰⁹ A. Stachula, Powstanie i rozwój organizacyjny Wojsk OPK, Zeszyty Naukowe WOSR, Jelenia Góra 1985 nr 2, s. 132-137

Wybrzeża wykonywać mogła jedynie zadania związane z bezpośrednimi działaniami na morzu¹¹⁰.

Następną dyrektywę minister obrony narodowej wydał 22 lutego 1963 r., dotyczyła *modernizacji i przebrożenia MW*, a 22 czerwca 1964 r. kolejną w sprawie *zadań Marynarki Wojennej PRL w działaniach wojennych*. W tej ostatniej określone zostały zadania sił morskich w obronie państwa oraz w ramach Zjednoczonej Floty Bałtyckiej UW¹¹¹.

W dyrektywie nr 0041/Oper. z 22 czerwca 1964 r. minister obrony narodowej stwierdzał: *Marynarka Wojenna stanowi związek operacyjny wchodzący w skład wojsk operacyjnych wydzielonych przez Siły Zbrojne PRL do Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego (...). Zasadniczym zadaniem Marynarki Wojennej w czasie wojny będzie:*

- *uczestnictwo w zwalczaniu sił morskich NATO i niedopuszczenie ich do działań w środkowej części Bałtyku;*
- *udział w obronie wybrzeża PRL wspólnie z wojskami OTK;*
- *zabezpieczenie przewozów zaopatrzenia dla frontu nadmorskiego drogą morską;*
- *przeprowadzenie operacji desantowych wspólnie z wojskami frontu nadmorskiego;*
- *udział w organizowaniu systemu bazowania sił własnych i sojusznicznych*¹¹².

Dyrektywa ustalała, że do realizacji tych zadań MW powinna w 1970 r. posiadać: 3 niszczyciele, w tym 1 rakietowy dzierżawiony od ZSRR; 6 średnich okrętów podwodnych, w tym 2 dzierżawione od ZSRR; 12 ścigaczy; 8 kutrów rakietowych i 8 kutrów torpedowych; 23 trałowce bazowe; 19 średnich okrętów desantowych oraz 18 kutrów desantowych; 2 bazy pływające dla brygady okrętów podwodnych i brygady kutrów torpedowych oraz dywizjonu okrętów ratowniczych. Uznano również za celowe, aby większość tych okrętów budowano w Polsce i w miarę możliwości z własnym uzbrojeniem i wyposażeniem¹¹³.

W połowie lat sześćdziesiątych okazało się, że realizacja tego planu napotyka duże trudności. Były one spowodowane opóźnieniami w dostarczaniu Marynarce Wojennej kolejnych okrętów. Fakt ten, jak również zmieniająca się sytuacja militarna w rejonie Morza Bałtyckiego, został dostrzeżony przez przedstawicieli SG WP i DMW. W dniach od 8 do 13 grudnia 1965 r. przeprowadzili oni w Moskwie kolejne konsultacje w Sztabie Zjednoczonych Sił Zbrojnych UW w sprawie perspektyw rozwoju polskiej floty wojennej, która do tego

¹¹⁰ J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980...*, op. cit., cz. I, s. 97-98

¹¹¹ AMW, akta DMW, sygn. 3533/75/192, Dyrektywa nr 0041/Oper. z 22.06.1964 r. w sprawie: *Zadań Marynarki Wojennej PRL w działaniach wojennych*, s. 27-44.

¹¹² Tamże, s. 39-40.

¹¹³ Podyktowane to było trudnościami w realizacji zamówień uzbrojenia i wyposażenia w ZSRR, gdyż Rosjanie byli bardziej zainteresowani eksportem do Polski gotowych okrętów.

czasu przygotowana była głównie do działań w Zatoce Gdańskiej¹¹⁴. Członkowie delegacji polskiej, której przewodniczyli gen. dyw. Bolesław Chocha i wiceadmirał Zdzisław Studziński, ustalili ze stroną radziecką, że polskie siły morskie powinny rozwijać się według potrzeb wynikających z przewidywanych dla niej zadań operacyjnych.

Zdaniem dowódcy marynarki wojennej ZSRR admirała Sergieja Gorszkowa, siły polskiej floty, pod względem jakości, powinny być odpowiednio proporcjonalne do Floty Bałtyckiej ZSRR. Dlatego też w najbliższym czasie należy w jej skład wcielić nowoczesne niszczyciele rakietowe, utrzymać średnie okręty podwodne proj. „613” w liczbie 5-7 oraz osiągnąć w kutrach rakietowych i torpedowych stosunek 1:2. Niszczyciele, kutry rakietowe i torpedowe miały tworzyć lekkie siły uderzeniowe, które zorganizowane w zespoły poszukująco-uderzeniowe miały być przeznaczone do walki z siłami nawodnymi przeciwnika. Natomiast zadaniem okrętów podwodnych na Bałtyku było zwalczanie żeglugi i OP przeciwnika, a następnie, w miarę rozwoju sytuacji, działanie na Morzu Północnym i Atlantyku.

Ponadto ustalono, że Polska sama powinna budować ścigacze okrętów podwodnych i kutry torpedowe, a fregaty, śmigłowce oraz boje hydroakustyczne i torpedy zakupić w Związku Radzieckim¹¹⁵.

Ustalenia te, a także wnioski wynikające z ćwiczeń i kontroli jednostek MW oraz propozycje jej dowództwa zostały uwzględnione przez kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, które w 1966 r. poleciło zwrócić baczniejszą uwagę na potrzeby sił morskich. Wynikało to również z zaostrzającej się w tym czasie sytuacji polityczno-militarnej w Europie oraz znacznego opóźnienia w rozwoju marynarki w stosunku do wojsk lądowych, lotnictwa i wojsk OPK. Fakt ten podkreślał zakres zadań do jakich w 1966 r. była przygotowana Marynarka Wojenna, a mianowicie do:

- zabezpieczenia wysadzania desantu morskiego w sile jednego pułku desantowego;
- niszczenia zespołu sił lekkich i konwojów w południowej części Morza Bałtyckiego;
- prowadzenia obrony jednego rejonu bazowania sił własnych i sojusznicznych;
- zabezpieczenia przejść małych konwojów wzdłuż własnego wybrzeża;
- udziału w obronie przeciwlotniczej wybrzeża¹¹⁶

Problematyka dalszego rozwoju Marynarki Wojennej stała się przedmiotem narady Zespołu MON (20 luty 1968 r.) i Rady Wojskowej MON (27-28 czerwiec tego roku)¹¹⁷.

¹¹⁴ AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/17, s. 12

¹¹⁵ AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/6, Meldunek o wynikach konsultacji delegacji DMW z przedstawicielami Sztabu UW odbytej w dniach 8-13.12.1965 r., s. 22-28

¹¹⁶ AMW, akta SGMW, sygn. 3556/78/6, s. 166.

Ustalono wówczas, że zasadniczym zadaniem MW będzie zabezpieczenie północnej granicy od strony morza wspólnie z wojskami lądowymi przeznaczonymi do obrony wybrzeża. Na forum Rady Wojskowej MON przedstawiciele DMW wystąpili m.in. z propozycją wyposażenia sił morskich w nowoczesne dozorowce wielozadaniowe o wyporności do 1000 ton, a także aby od początku lat siedemdziesiątych rozwijać flotę, opierając się na potencjale własnego przemysłu obronnego i okrętowego. Uznano również za celowy dalszy rozwój lotnictwa morskiego, początkowo przez stopniową jego modernizację, a następnie zwiększenie jego siły uderzeniowej¹¹⁸.

Dowództwo Marynarki Wojennej swoje propozycje dotyczące składu i kierunku rozwoju sił morskich przedstawiło już przed obradami Rady Wojskowej MON, przesyłając je 30 marca 1968 r. ministrowi obrony narodowej. Postulowano, aby w skład morskich sił uderzeniowych wchodziło: 12 kutrów torpedowych i 12 kutrów raketowych, 6 okrętów podwodnych, 24 średnie okręty desantowe i 18 kutrów desantowych, 4 nowoczesne niszczyciele, 40 samolotów myśliwsko-szturmowych oraz dywizjon raketowej artylerii nadbrzeżnej. Operacyjne zabezpieczenie działań tych sił stanowić miały 24 trałowce bazowe i 32 kutry trałowe przeznaczone do trałowania i utrzymywania torów wodnych. Natomiast do zwalczania okrętów podwodnych przeciwnika i ochrony własnych sił desantowych, za niezbędne uznano posiadanie 24 nowoczesnych ścigaczy i 20 śmigłowców zwalczania OP. Ponadto w dyspozycji Marynarki Wojennej powinny być dwa okręty rozpoznawcze, 10 samolotów rozpoznawczych i 12 samolotów myśliwsko-rozpoznawczych¹¹⁹.

Stanowisko Dowództwa Marynarki Wojennej przedstawiono również Radzie Wojskowej MON w czerwcu 1968 r., a następnie podtrzymywano je w latach późniejszych.

W 1970 r. na uzbrojeniu Marynarki Wojennej znajdowało się: 35 okrętów bojowych, 24 trałowce bazowe, 23 kutry trałowe, 19 okrętów i 16 kutrów desantowych, 9 okrętów specjalnych, 96 pomocniczych jednostek pływających, a w lotnictwie morskim: 11 samolotów myśliwskich, 5 samolotów rozpoznawczych, 43 samoloty szturmowe i 23 śmigłowce. Jednak wartość techniczna tych stosunkowo znacznych sił była niewielka, gdyż spośród 35 okrętów bojowych aż 21 wymagało natychmiastowego wycofania ze służby. W tym czasie personel Marynarki Wojennej liczył 20 158 osób, w tym 2944 oficerów¹²⁰.

¹¹⁷ Obrady Rady Wojskowej MON odbyły się na wyjazdowym posiedzeniu w Gdyni

¹¹⁸ AMW, akta DMW, sygn. 3402/72/5, Protokół z posiedzenia Rady Wojskowej MON w dniach 27-28.06.1968 r. w Gdyni, s. 129-134

¹¹⁹ AMW, akta SG MW, sygn. 3596/78/12, Wnioski DMW w sprawie składu sił MW z 30.03.1968 r.

¹²⁰ A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, op. cit., s. 43

W 1971 r. rozpoczął się kolejny, trwający do 1989 r. etap rozwoju sił morskich w Polsce, który, podobnie jak w poprzednich latach, odbywał się w ramach następnych sojuszniczych uzgodnień oraz możliwości ekonomicznych państwa. W omawianym okresie dokonano również reorganizacji istniejących już sztabów i jednostek, a do służby wchodziły nowe okręty zarówno produkcji krajowej, jak i importowane z ZSRR. I tak stocznie krajowe zbudowały i przekazały Marynarce Wojennej m.in.: 3 okręty (w tym 1 żaglowiec „Iskra”) i 3 kutry szkolne, 3 okręty hydrograficzne, 2 okręty ratownicze, 2 okręty rozpoznania radioelektronicznego, 4 ścigacze OP oraz 5 okrętów desantowych proj. „771” i „776”¹²¹.

W 1973 r. zespół oficerów pod kierownictwem dowódcy Marynarki Wojennej, wiceadmirała Ludwika Janczyszyna, opracował kolejny *Plan rozwoju zasadniczych sił Marynarki Wojennej na lata 1976-1990*¹²². W planie tym uwzględniono budowę nowych okrętów, w tym okrętów ZOP proj. „620”, okrętów obrony przeciwminowej proj. „207” i okrętów transportowo-minowych. Jednostki te weszły do uzbrojenia marynarki w drugiej połowie lat osiemdziesiątych. Uznano również, że docelowo siły floty wojennej powinny być wzmocnione 3-4 okrętami raketowymi i 18-24 kutrami raketowo-artyleryjskimi. Natomiast ze względu na ograniczone możliwości działań na Bałtyku zamierzano ograniczyć liczbę okrętów podwodnych i rozważyć celowość dalszego posiadania niszczycieli.

We wnioskach do powyższego planu wiceadmirał L. Janczyszyn podkreślił, że: *Marynarka Wojenna doskonała będzie w zakresie wykonywania zadań głównie na Bałtyku - niszczenia sił okrętowych potencjalnego przeciwnika oraz wsparcia nadmorskiego skrzydła wojsk lądowych przede wszystkim poprzez zabezpieczenie przewozu i lądowania desantów morskich. Jej podstawowe kierunki rozwoju to: doskonalenie nawodnych okrętowych sił uderzeniowych, głównie małych okrętów raketowo-artyleryjskich, przebrojenie w morskie myśliwce bombardujące i wielozadaniowe morskie samoloty rozpoznawcze, wyposażenie w okrętowe i lotnicze siły zwalczania okrętów podwodnych, zwiększenie możliwości OPL okrętów na morzu*¹²³.

10 maja 1973 r. na posiedzeniu Zespołu MON dokonano oceny przedstawionego przez dowódcę Marynarki Wojennej planu rozwoju sił morskich i uznano, że ... *dalszy rozwój Marynarki Wojennej należy uzależnić od wysokości środków finansowych przewidywanych dla MW, zwłaszcza na pięciolatkę 1976-1980, oceny charakteru i skali zagrożenia na Bałtyku, zadań operacyjnych Marynarki Wojennej skonsultowanych w układzie międzysojuszniczym i*

¹²¹ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 278-279

¹²² AMW, akta DMW, sygn. 3596/78/33, Plan rozwoju zasadniczych sił Marynarki Wojennej na lata 1976-1990

¹²³ Tamże, s. 110.

wreszcie od możliwości produkcyjnych przemysłu krajowego oraz współpracy kooperacyjnej z przemysłem stoczniowym Związku Radzieckiego i ewentualnie NRD¹²⁴.

Rozwój sił morskich zależał jednak od wielkości środków finansowych¹²⁵. Postępujące od 1973 r. załamanie gospodarcze kraju i trudności w budowie niektórych typów okrętów¹²⁶ oraz opóźnienia zamówionego w ZSRR sprzętu i uzbrojenia ograniczały planowy rozwój sił morskich.

W połowie lat siedemdziesiątych okazało się, że zadania stawiane siłom morskim wciąż wzrastają, a możliwości ich wykonania są coraz mniejsze, zwłaszcza dotyczące ich udziału w operacji desantowej Zjednoczonej Floty Bałtyckiej¹²⁷. Wówczas to Sztab Generalny WP uznał, że ... w systemie obrony terytorium kraju główny wysiłek koncentruje się na obronie powietrznej i obronie wybrzeża morskiego. W związku z tym *Marynarka Wojenna przewidywana jest do prowadzenia działań wspólnie z flotami sojuszniczymi ZSRR i NRD. W celu wykonania nakładanych na nią zadań (szczelnej obrony i obrony wybrzeża, baz morskich i portów, a także osłony komunikacji oraz udziału w rozbiciu sił morskich przeciwnika), ... wyposażać się ją będzie głównie w małe szybkie i dobrze uzbrojone jednostki pływające, zdolne do zwalczania nawodnych i podwodnych okrętów przeciwnika oraz okręty przeznaczone do obrony wybrzeża*¹²⁸. Przewidywano, że realizacja tych zamierzeń potrwa do 1990 r.

W 1980 r. na potencjał bojowy Polskiej Marynarki Wojennej składało się łącznie: 263 okręty o ogólnym tonażu 85 256 ton, w tym 1 niszczyciel rakietowy, 13 kutrów rakietowych, 2 okręty podwodne, 24 trałowce bazowe, 5 trałowców redowych, 8 kutrów torpedowych, 29 ścigaczy OP, 23 okręty desantowe średnie i 113 różnych pomocniczych jednostek pływających. Lotnictwo morskie liczyło: 62 poddźwiękowe samoloty myśliwskie, myśliwsko-szturmowe i szkolne. Personel sił morskich liczył 21 525 osób, w tym 3067 oficerów¹²⁹.

Podkreślić jednak należy, że pomimo wspomnianych wyżej trudności polska Marynarka Wojenna stanowiła w tym czasie nadal liczącą się na Bałtyku siłę. Była dobrze zorganizowanym i wyposażonym związkiem operacyjnym i rodzajem wojsk zdolnym do

¹²⁴ J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980...*, op. cit., cz. 1, s. 104

¹²⁵ W latach 1970-1971 środki finansowe dla MW stanowiły tylko 3,2% ogólnych wydatków MON. W późniejszym okresie też nie odbiegały od tego poziomu

¹²⁶ Dotyczyło to szczególnie dużej jednostki ZOP proj. „620” (ORP „Kaszub”); J. Ciślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995*, Warszawa 1995, s. 47

¹²⁷ Myśl o przeprowadzeniu takiej operacji na Morzu Bałtyckim siłami Zjednoczonej Floty Bałtyckiej UW zanikała stopniowo ze względu na rosnące zagrożenie minowe i to począwszy od 1971 r

¹²⁸ J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna i jej znaczenie na Bałtyku*, op. cit., s. 185

¹²⁹ Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 281.

samodzielnych działań. Stanowiła również istotny element obrony granicy morskiej państwa. Jej słabością była stosunkowo mała donośność ognia przeciwlotniczej artylerii okrętowej, brak nowoczesnych okrętów ZOP oraz słabo uzbrojone lotnictwo morskie. Mimo tych słabości i braków polska flota wojenna stanowiła w 1980 r. ponad 1/5 sił Zjednoczonej Floty Bałtyckiej UW.

Od 1981 r. rozpoczął się powolny, ale systematyczny spadek realnych możliwości polskich sił morskich¹³⁰. W latach 1981-1989 wprowadzono jeszcze do służby 63 okręty i pomocnicze jednostki pływające oraz wydzierżawiono w ZSRR niszczyciel rakietowy ORP „Warszawa” i 2 średnie okręty podwodne („Dzik” i „Wilk”), ale jednocześnie ze służby wycofano aż 95 okrętów.

W latach 1954-1989 polski przemysł stoczniowy zbudował dla Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza ponad 330 okrętów i pomocniczych jednostek pływających, których łączna wyporność wynosiła ponad 90 000 ton¹³¹. Pozwoliło to także na zdobycie specjalistycznych kwalifikacji, które mogły być wykorzystane na rzecz budowy własnej narodowej i nowoczesnej floty wojennej. Polska Marynarka Wojenna, poza okrętami zbudowanymi w polskich stoczniach, od Związku Radzieckiego w latach 1946-1989 ogółem otrzymała, wydzierżawiła i zakupiła 74 okręty wojenne¹³².

Przedstawione koncepcje dotyczące składu i zasad wykorzystania sił Marynarki Wojennej w obronie wybrzeża w latach 1957-1989 w pełni ukazują całą złożoność i zależność, zarówno od sytuacji międzynarodowej, jak też wewnętrznych uwarunkowań oraz wzrostu lub obniżenia wydatków na siły zbrojne. W omawianym okresie dominującą jednak tendencją było dążenie – nie zawsze skuteczne – do oparcia rozwoju floty wojennej na krajowym przemyśle okrętowym i własnej myśli technicznej. Dążono również do doskonalenia struktur organizacyjnych oraz takiego składu sił morskich, który zapewniłby skuteczną realizację operacyjno-taktycznych założeń doktrynalnych i sojuszniczych zobowiązań oraz ochronę polskiej strefy interesów gospodarczych na Bałtyku. .

¹³⁰ Podstawową przyczyną tego spadku było drastyczne załamanie się sytuacji gospodarczej kraju w wyniku wydarzeń wewnętrznych lat 1980-1981

¹³¹ A. Komorowski, D. Nawrot, J. Przybylski, op. cit., s. 44

¹³² J. Ciślak, op. cit., s. 18

UPOWSZECHNIANIE TRADYCJI ORĘŻA MORSKIEGO

Kontradm. w st. spocz. Henryk PIETRASZKIEWICZ

ROZWAŻANIA O TRADYCJI MARYNARKI WOJENNEJ RP (3)

Kontynuacja z nr 1 i 2/2002 r.

Normy postępowania

Kolejnym tematem rozważań jest zespół norm postępowania – jeden z najważniejszych czterech elementów tradycji. Jeśli poglądy są myślą przewodnią tego zespołu, to normy postępowania bezpośrednio kształtują czyny.

Chociaż moje dociekania zamknięte są w przedziale czasu 1918-1989, nie mogę się powstrzymać od następującej uwagi. Zaskoczył mnie tekst w podręczniku akademickim z 2001 r., dotowanym przez Ministerstwo Edukacji Narodowej: *W liberalnych społeczeństwach demokratycznych oczekuje się dziś zdolności zabijania, ale już nie umierania. Wyborcy i instytucje tych społeczeństw godzą się na takie działania orężne, w których ich żołnierze mogą zabijać wrogów wolnego świata, zbrodniarzy i przestępców, tyranów i terrorystów, aby wyzwalać zniewolonych, nieść wolność i demokrację, ale oczekują jednocześnie, aby ci żołnierze nie umierali, byli nieśmiertelni i rycerscy w działaniach przywracających nadzieję, niosących pomoc, podtrzymujących pokój itp. Są jednak nadal i takie społeczeństwa, których kultury akceptują umieranie swych żołnierzy, wręcz oczekują tego od nich, gwarantując im życie wieczne, w zamian za śmierć w boju*¹³³.

Jest to etyczne uzasadnienie (choć według mnie całkowicie nierycerskie i niemoralne) istoty wojny bronią precyzyjną, wojny z pozycji silniejszego – absolutnej przewagi gospodarczej, naukowej, technicznej i militarnej¹³⁴. Wojny, której techniczne próbki mieliśmy już w "Pustynnej Burzy", na Bałkanach i w Afganistanie. Odrzuca się uznawaną dotychczas zasadę dania przeciwnikowi chociaż niedużych szans. Żołnierz miał zabijać, ale nie szczeniść w potrzebie także swojej krwi. Wiedział, że idąc po czyjaś głowę musiał

¹³³ M. Sułek, J. Świniarski, Etyka jako filozofia dobrego działania zawodowego. Podręcznik akademicki, Bellona, Warszawa 2001, s. 68.

¹³⁴ „Nie pozwolimy aby prymat militarny Stanów został zagrożony gdziekolwiek na świecie”, G. W. Bush. „Zabicie człowieka to zbrodnia (...) zabicie łabędzia to tylko okrucieństwo (...) zabicie muchy to tylko przykry widok. Jak widać, im niższy jest poziom uśmiercanego organizmu, tym mniejsze są skrupuły moralne. Jest to znamienne, że gdy jakiś naród zabiera się do podbicia innego, zaczyna od zapewnienia, że jest on „niższy”. Tak to człowiek nobilituje się wysokim poziomem własnym i rozgrzesza niskim poziomem cudzym”, M. Mazur, Cybernetyka i charakter, PIW, Warszawa 1976, s. 285

ryzykować własną. Mimo używania skrajnych środków dla złamania woli przeciwnika, była to jednak wojna między ludźmi. Wojna w ujęciu cytowanych etyków jest już nie walką a wybijaniem, czynnością wprost sanitarną. Odczuwam to jako odrodzenie się myśli i praktyk z XX w., które większość naszego narodu czynnie zwalczała. Decyzja co z tej nowej etyki przyjmujemy należy do polityków. Pomijając kwestie stricte etyczne, nie wiadomo czy kiedykolwiek będzie nas na taką wojnę ekonomicznie stać. Mam nadzieję, że tej zasady nie użyjemy wstecz, by zarzucać naszym dawnym i niedawnym bohaterom ich wymuszony sytuacją, świadomy wybór śmierci w obronie Ojczyzny czy towarzyszy walki.

Wróćmy jednak do próby ustalenia, jakie normy postępowania obowiązywały oficerów MW w latach 1918-1989. Dochodzę do wniosku, że na ustanawianie tych norm decydujący wpływ miał ustroj państwa przesądzający również o wyborze tradycji, a także stopień i kierunek unifikacji korpusu oficerów w Siłach Zbrojnych. Uwarunkowania wyboru tradycji omówiłem w pierwszej części „rozważań” (PM 2002 nr 1,s.77).

Wydaje mi się, że na respektowanie norm i współudział w ich tworzeniu wpływały głównie:

- organizacja, dyscyplina i obowiązkowość na okręcie, w zespole;
- prawość, ambicja i cele życiowe oficera;
- wartości etyczne i przekonania polityczne wyniesione z warstwy społecznej swego pochodzenia oraz kręgów towarzyskich¹³⁵;
- wpływ szkół kształcących i doskonalących;
- tworzący się latami duch okrętu, zespołu, w tym atmosfera wśród kadry oraz stopień wzajemnego szacunku w załodze i zespole (stąd utrzymujące się przekonanie o „szczęśliwym” lub „pechowym” okręcie, dowódcy, specjaliście);
- wzorce z przeszłości uznane przez oficera za godne naśladowania;
- tętno życia intelektualnego w zespole i marynarce;
- osobowość oficerów dominujących w zespole, korpusie (wpływ dodatni lub ujemny);
- aktualna „poprawność polityczna”.

Wpływ ustroju i stopień unifikacji korpusu oficerów w Siłach Zbrojnych dzieli lata 1918-1989 na dwa wyraźne okresy.

Pierwszy – do rozwiązania MW RP W Wielkiej Brytanii – o następujących cechach charakterystycznych:

¹³⁵ „Większość ogólnych wartości naszego życia - takich jak wzorce przyzwoitości i sukcesu, honoru i sprytu, ciężkiej pracy i rozrywki, konsekwencji i elastyczności - nabywamy w dzieciństwie”, Z. Bauman, Socjologia, Zys i S-ka, Poznań 1996, s.125.

1. WP, w tym i MW RP, były ustawowo apolityczne, chociaż część, głównie starszej kadry, zasady apolityczności nie przestrzegała¹³⁶. Do walki o korzystne dla MW RP cele polityczne wykorzystywano m.in. wystąpienia i publikacje Ligi Morskiej.
2. Korpus morski był ustawowo wyodrębniony. Strzegł swej odrębności oraz uważał się za elitę wojskową i społeczną. W wojskach lądowych zadawnione poczucie odrębności i wyższości miała kawaleria, nawet wówczas, gdy II wojna światowa uwydatniła coraz mniejszą jej przydatność¹³⁷
3. Dążono do łagodzenia różnic w mentalności i obyczajach oficerów pochodzących z różnych flot zaborców. Starano się ukształtować pokolenie II RP według jednolitych zasad, nie odbiegających od obowiązujących w marynarkach demokratycznych państw. Słowo oficera miało walor wiarygodności.
4. Oficerowie pochodzili przeważnie ze średniej klasy społecznej, uznawali wzorce postępowania właściwe dla dżentelmena, wchodzili do kręgów towarzyskich inteligencji oraz innych o przynajmniej przeciętnej zamożności¹³⁸.
5. Uznawano, że to przede wszystkim religia, niezależnie od wyznania, jest gwarantem wierności złożonej przysiędze i swym obowiązkom w służbie i walce.
6. Odwoływano się do stymulującego oddziaływania następującej symboliki:
 - odzyskania niepodległości i wyjścia Polski na morza;
 - idei silnej floty jako niezbędnego elementu mocarstwowości, wspieranej sukcesami budowy Gdyni, działalnością Ligi Morskiej i Rzecznej (od 1930 Ligi Morskiej i Kolonialnej) oraz przez literaturę marynistyczną;

¹³⁶ Oficerom w stanie czynnym i nieczynnym nie wolno było brać udziału w działalności politycznej, ani należeć do stowarzyszeń o celach politycznych. Oficer wybrany do jednej z izb ustawodawczych był na czas sprawowania mandatu zwolniony od wszelkiej zależności służbowej, tracił uprawnienia służbowe do innych posłów wojskowych oraz nie mógł jako poseł lub senator występować w mundurze. Oficerowie w stanie spoczynku mogli brać udział w działalności politycznej i należeć do organizacji o celach politycznych, jednak ich postępowanie nie mogło w żadnym wypadku pozostawać w sprzeczności z wymogami honoru oficerskiego i dobrem sił zbrojnych. Mimo zakazów w wojsku były nawet organizacje tajne np. „Honor i Ojczyzna” założona przez gen W. Sikorskiego, a także „Zakon Nieznanego Żołnierza” założony po 1926 r. „by szukać drogi do przeciwdziałania zastoju i marazmowi”. Należeli do niego także oficerowie MW: kmdr ppor. Konrad Namieśniowski i por. Wysocki. W.T. Drymer, Zespoły dyskusyjne i organizacje tajne, Zeszyty Historyczne, Instytut Literacki, Paryż 1972, z. 22, s. 127-130.

¹³⁷ Przykład: Bronisław Kukielka (syn kmdr. ppor. Stanisława Kukielki, d-cy dan na Helu 1936-1939) tak pisze o swym awansie na podporucznika kawalerii: „Myślę, że moi ówcześni przełożeni, oficerowie kawalerii, postanowili mnie - podchorążego broni pancernej - specjalnie wyróżnić i uhonorować za mój udział w działaniach nad rzeką Chienti”. Życie kreślone historią, Warszawa 1996, s. 166.

¹³⁸ Oficer mógł uzyskać zezwolenie na zawarcie związku małżeńskiego pod warunkiem: ukończenia 24 lat; posiadania co najmniej stopnia podporucznika; legitymowania się poświadczeniem posiadania, wspólnie z narzeczoną, dochodów odpowiadających co najmniej poborom kapitana oraz nieposzlakowanej opinii narzeczonej

- rozstrzygającego znaczenia siły moralnej w walce, odnosząc to głównie do wodza i wyższego dowódcy¹³⁹;
- zwycięskiej wojny 1920 r. i na jej tle przejawiającego się, nawet w MW, kultu wodzostwa;
- konieczności przeciwstawiania się niemieckim planom wobec Gdańska i Pomorza przez zwiększanie możliwości MW RP, przede wszystkim obrony Wybrzeża;
- kryształowego wzoru oficera, zapożyczonego ze starych, dużych marynarek.

Okres **drugi** – PRL – o następujących cechach szczególnych:

1. WP, powstałe ze zlania się kilku formacji utworzonych przez organizacje lewicowe, było wyrazicielem określonej polityki, a z chwilą rzeczywistego podporządkowania go PZPR, już z założenia, zbrojnym ramieniem dyktatury proletariatu. Po kolejnych wstrząsach politycznych coraz wyraźniej od tej funkcji odchodziło.

2. Z wyjątkiem wyszkolenia czysto specjalistycznego, korpus morski był traktowany na równi z pozostałymi i wszelkie próby wyłamywania się ze wspólnego szeregu były ostro ucinane.

Dążono do realizacji wzorca oficera jednego dla całych sił zbrojnych. Jednakże niespójności w systemie dowodzenia powodowały, bardziej lub mniej znaczące, odchylenia, i tak:

- pion liniowy dążył do przygotowania oficerów odpowiadających umiejętnościami i charakterem warunkom współczesnego pola walki – zdyscyplinowanych, obowiązkowych i odważnych, dbających o swych podwładnych, zdolnych pokierować szkoleniem i walką pododdziału, oddziału, jednostki (odpowiednio do swej funkcji) oraz podołać obowiązkom specjalisty i oficera sztabu.
- pion polityczny, w pierwszych dekadach nie doszkolony pod względem ogólnowojskowym i specjalistycznym w zakresie niezbędnym dla zajmowanego stanowiska, mimo wyraźnej podległości dowódcom, widział wojsko głównie pod kątem narzędzia polityki i dążył przede wszystkim do wychowania oficera na dyspozycyjnego działacza partyjno-politycznego, działającego według aktualnych wytycznych. Sam zaś ustawiał się w pozycji nadzorca i kontrolera pozostałych korpusów osobowych oraz organizacji partyjnych.
- pion informacji, pozostający poza podległością w normalnych strukturach dowodzenia, był, do przemian 1956 r., praktycznie wszechwładnym. Dążył do

¹³⁹ Historia wojen uczy, że najpotężniejszym orężem jest własna siła moralna. Niepodobna wyrazić jej wzorem matematycznym ani ustalić jej stosunku do siły materialnej. Ale tylko ona decyduje o zwycięstwie nawet wówczas gdy najściślejsze obliczenia nie pozwalają marzyć o sukcesie", M. Majewski, Dowódca, „Przegląd Morski" nr 78. Szef sztabu adm. Unruqa nie jest w tym przekonaniu odosobniony, podobne stwierdzenia znajdujemy także u innych autorów. Jest to wspólny motyw wszystkich pokoleń – samopocieszanie się biednych

rozbicia tradycyjnych stosunków w korpusie oficerów, odindywidualizowania oficera i zrobienia z kadry masy podatnej na kształtowanie strachem. W czasie śledztwa wszelkimi metodami starano się złamać wolę oskarżonego, doprowadzić go do fizycznego i psychicznego wyciężenia i zmusić do przyznania się do niepopelnionych czynów. Takie postępowanie informacji było zgubne dla morale kadry. Zdawano sobie sprawę, że na podstawie byle donosu, czy wymuszonego zeznania, można każdego bezkarnie zeszmacić. Po 1957 r. nastawienie do tej służby, na skutek zmiany jej zadań, wymiany znacznej części funkcjonariuszy i ograniczenia uprawnień, zaczynało się zmieniać. Jednakże poprzednio zasłużona sława okazała się bardzo trwałą.

Do 1957 r. we wszystkich wspomnianych pionach służyła znaczna liczba oficerów radzieckich, którzy w decydujący sposób wpływali tam na cele i sposób działania. Ocena ich wpływu nie jest jednoznaczna. W dziedzinie szkolenia był to wpływ znaczący i przeważnie pozytywny, natomiast na profil etyczny oficera przeważnie negatywny. Polegało to na przenoszeniu do naszego wojska, także do MW, prostackiego stosunku do podwładnych, braku poszanowania ich godności, pozbawianiu wiarygodności słowa oficera, wyeliminowaniu ze słownika słowa honor, wyrabianiu bezwzględnej dyspozycyjności wobec partii, a także na uznawaniu za normalne nieetycznych postępów przełożonych.

3. Pokolenie przejściowe dążyło do zachowania norm przedwojennych, godząc się na konieczne dostosowania do wymagań dopiero formującego się ustroju. Jednak atmosfera zimnej wojny obejmowała coraz większe obszary życia społecznego. Hasło nieustannej czujności podkopywało zaufanie do przedwojennej kadry, szczególnie oficerów, a tym samym zmniejszało ich samodzielność i możliwość dowodzenia. Coraz wyraźniej wymagania kłóciły się z wyznawanymi przez nich zasadami. Nastąpiły aresztowania, bezpodstawne oskarżenia i masowe zwolnienia. Tylko nieliczni pozostali w służbie do wieku emerytalnego. W okresie pobytu oficerów radzieckich pogłębiła się tendencja wprowadzania radzieckich obyczajów. Ocena żarliwości politycznej stała się miernikiem przydatności do służby. Pokolenie PRL traciło kolejne wzorce do naśladowania, a po 1956 r. samo musiało współtworzyć normy postępowania, mimo braku jeszcze dostatecznej wiedzy i doświadczenia.

4. Oficerowie wywodzili się przede wszystkim z warstw robotniczych i chłopskich. Odrzucono społeczną elitarność korpusu oficerów. Doszło do uproszczenia form towarzyskich. Obowiązująca zasada – „to jest dobre, co jest dobre dla partii” – tłumiała szczerłość, psuła charaktery i podważała jedność dowodzenia. Chociaż od lat sześćdziesiątych

etykę kadry zaczęto traktować poważnie, ujmując jej zasady w kolejnych dokumentach z lat 1965, 1973 i 1983, nie wyeliminowało to priorytetu wspomnianej zasady, co z kolei powodowało rozchodzenie się praktyki z ładnie brzmiącą teorią.

5. W praktyce kadrowej uznawano, że pozytywny stosunek do ZSRR oraz okazywanie ateizmu jest wykładnikiem wierności ideałom i linii partii, a tym samym jednym, często przesądzającym, z podstawowych mierników przydatności do służby.

6. Przy kształtowaniu postaw odwoływano się do następującej symboliki:

- etosu powojennej odbudowy oraz perspektyw uprzemysłowionego państwa społecznej sprawiedliwości;
- zasług PZPR dla odzyskania niepodległości i zachodnich granic, tworzenia WP i budowy socjalizmu;
- konieczności przeciwdziałania narastającym zagrożeniom zimnej wojny przez wzmożoną pracę nad podnoszeniem gotowości obronnej państwa i WP;
- socjalistycznego patriotyzmu, braterskiego sojuszu z Armią Radziecką oraz idei wspólnoty ludów w postaci klasowego internacjonalizmu;
- idei Polski morskiej – wyzyskania szerokiego dostępu do morza dla zbudowania silnej, nowoczesnej gospodarki morskiej;
- perspektyw awansu społecznego i osobistego.

Obowiązujące normy postępowania oficerów oraz motywacja przy ich ustalaniu różniły się więc nie tyle między pokoleniami, co między dwoma wymienionymi okresami i w tym układzie będę je rozpatrywał.

Dokumentami ustalającymi omawiane normy, w kolejności od najbardziej ogólnych do uszczegóławiających, były: konstytucja, przysięga, regulaminy (także niektóre instrukcje szczegółowe i wytyczne), konwencje międzynarodowe oraz wydane przez władze wojskowe dokumenty dotyczące etyki, lub wskazane kodeksy honorowe. Trudno dziś obiektywnie ustalić na podstawie istniejących dokumentów, na ile stawiane oficerom wymagania były przez nich akceptowane (indywidualnie i grupowo), zinternalizowane (czyli uznane za swoje) oraz przestrzegane w życiu i służbie. Zbadanie tego jest już dla mnie, osiemdziesięciolatka, przedsięwzięciem niewykonalnym.

Uważam, że w całokształcie norm postępowania najważniejsze są bloki odnoszące się do : walki i służby, przełożonych, kolegów i podwładnych, społeczeństwa, środowiska oraz stosunku do siebie (wartości osobiste. paradygmaty). W tej też kolejności będę się starał je przedstawić.

K o n s t y t u c j e obu okresów wyznaczały ustrój państwa, uznawały równość wszystkich obywateli oraz wprowadzały powszechny obowiązek służby wojskowej, pozostawiając ustalenia szczegółowe odrębnym ustawom. To one decydowały jakie były zadania i sposób funkcjonowania wojska.

Konstytucja marcowa z 17.03.1921 r. ustanowiła republikańską formę państwa i ustrój parlamentarno-gabinetowy. Konstytucja kwietniowa z 23.04.1935 r. system prezydencki, z ograniczeniem zakresu działania sejmu i senatu.

Po II wojnie światowej Konstytucja Mała z 19.02.1947 r. nawiązywała w swych ustaleniach do Konstytucji marcowej, chociaż praktyka sprawowania władzy znacznie odbiegała od jej litery. Konstytucja lipcowa z 22.07.1952 r., nowelizowana 24 razy, legalizowała sprawowanie przez państwo dyktatury proletariatu, chociaż bez nazwania tego wprost, oraz uznawała PZPR za przewodnią siłę polityczną w budowie socjalizmu.

Zawarte w odrębnych ustawach teksty p r z y s i ę g i z 1924 r¹⁴⁰., 1947 r¹⁴¹., 1950 r¹⁴², 1952 r.¹⁴³ i 1988 r¹⁴⁴., mimo istotnych różnic wynikających z aktualnego ustroju, są w wielu nakazach zbieżne.

Pomijając różnice sformułowań i tonując podniosłość, możemy stwierdzić, że przysięgający zawsze zobowiązywał się:

- walczyć w obronie Ojczyzny do ostatniego tchu (nie szczędząc krwi. ani życia);
- wykonywać rozkazy dowódców i przełożonych (w tekstach 1950 i 1952, także przepisy regulaminów);
- dochować wierności (w 1924 – być uległym) prezydentowi Rzeczypospolitej (1952 – rządowi PRL);
- stać na straży (nie splamić) honoru i godności żołnierza polskiego (1988 – dbać o honor i dobre imię wojska);
- strzec (dochować) tajemnicy wojskowej (od 1952 – wojskowej i państwowej).

W tekstach przysięgi, po II wojnie światowej, pominięto „prawu...być uległym”, natomiast niektóre wątki rozbudowano, np.:

- strzec: ...

– wolności, niepodległości i mocy RP (1947);

– wolności, niepodległości i granic Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (1950, 1952);

¹⁴⁰ Ustawa z 18.07.1924, Dz. URP nr 72, poz. 698.

¹⁴¹ Ustawa z 3.07.1947, Dz. URP nr 52, poz. 267

¹⁴² Ustawa z 18.07.1950, Dz. URP nr 36, poz. 328

¹⁴³ Ustawa z 22.11.1952, Dz. URP nr 46, poz. 310

¹⁴⁴ Ustawa z 17.06.1988, Dz. UPRL nr 20, poz. 133

– niepodległości, suwerenności i granic kraju ojczystego (1988);

- obowiązki żołnierza:

– być uczciwym, zdyscyplinowanym, mężnym i czujnym,

– przykładać się gorliwie do szkolenia wojskowego,

– strzec pilnie mienia wojskowego i społecznego (w tekście z 1988 r. wykreślono czujnym, wpisano koleżeńskim).

W rotach, po II wojnie światowej, włączono teksty nadające WP klasowy charakter:

...bronić niezłomnie praw ludu pracującego, stać nieugięte na straży władzy ludowej (1950 i 1952); odwołanie się do boskiej pomocy zastąpiono zwrotem: *...niech mnie dosięgnie surowa ręka sprawiedliwości ludowej...* (1952), łagodząc w 1988 r. na: *...świadom swej odpowiedzialności wobec narodu i praw socjalistycznego państwa polskiego.*

Novum po 1950 r. jest zapis o przymierzu z Armią Radziecką i innymi sojuszniczymi armiami: *... stać nieugięte na straży pokoju w jednym szeregu z Armią Radziecką i innymi sojuszniczymi armiami i w razie napaści walczyć w braterskim przymierzu.* Zapis ten w 1988 r. zmieniono na: *... strzec pokoju w braterstwie broni z sojuszniczymi armiami.* W tekstach z lat 1950 i 1952 wskazywano także wroga: *... zakusy imperializmu.*

Przysięgano Bogu (1924), narodowi polskiemu (1947-1952), lub: *... na sztandar* (1988) Tekst przysięgi z 1924 r. miał zvariantowane zakończenie dla żołnierzy wyznania mojżeszowego i mahometan, umożliwiające odwołanie się do właściwego Boga.

W PRL, po uchwaleniu w 1952 r. nowego tekstu przysięgi, kadra składała ją ponownie, a rotę przysięgi, z podpisem oficera i zdjęciem z tej uroczystości wpinano do teczki personalnej. Taki tryb postępowania odbierano jako dowód niewiary i nieposzanowania słowa oficera.

Widocznie uznano, że przysięga niedostatecznie emocjonalnie wiązała oficera ze służbą zawodową i od 1966 r. zobowiązywano nowo promowanych do uroczystego ślubowania na (podaję w skrócie): najświętsze symbole walki i godności oraz cześć narodu, na pełną chwałę historię Ojczyzny i jej granice oraz krew milionów Polaków poległych za wolność, także na sprawę wolności, sprawiedliwości i braterstwa ludów, że będą z oddaniem wykonywali wybrany zawód żołnierzy WP: *... by kraj nasz i świat nieustanny postęp budował, by rozwijał się i kwitł socjalizm.*

Podniosłe słowa tekstu, wypowiedziane w szczególnym dniu promocji i towarzyszącej temu scenerii, niewątpliwie wywoływały emocje, jednak ze skutkami mniej trwałymi niż przypuszczano. Znaczna część absolwentów uważała, że ślubowanie jest zbędnym

przedobrzaniem i nie oddaje istoty obowiązków nakładanych na oficera¹⁴⁵. W późniejszych latach znacznie stonowano patos tekstu ślubowania.

Kolejnym źródłem norm postępowania są *r e g u l a m i n y*.

Przeznaczeniem okrętu jest walka. Wynikające stąd obowiązki ustala Regulamin Służby Okrętowej (RSO)¹⁴⁶ Wszystkie RSO, w obu okresach, były zgodne odnośnie zadań okrętów i podstawowych obowiązków załogi, różniąc się tylko w formie zapisu: ... *przygotowanie swego okrętu do walki tak, aby mógł on jak najrychlej osiągnąć szczyt swej gotowości bojowej. Z tego wypływają wszystkie inne obowiązki załogi jako całości oraz każdego z jej członków z osobna.* (RSO 1932. p. 6, RSO 1947 p. 7)

Głównym i najważniejszym zadaniem załogi okrętu jest doprowadzenie i utrzymanie okrętu w takim stanie gotowości bojowej, aby mógł w każdej chwili być gotowy do wykonania zadań. Wszystkie ćwiczenia i prace wykonywane przez załogę okrętu powinny służyć temu celowi. (RSO 1959 p. 149)

Te krótkie zapisy nie oddają całej złożoności przygotowania okrętu tak, by w czasie walki mógł, w każdych warunkach meteorologicznych, lepiej i skuteczniej od przeciwnika wykorzystać swe możliwości bojowe oraz wykazać wysoką odporność na środki rażenia i ich skutki. Składają się na to elementy niezależne od załogi, czyli stosunek poziomów technicznych i właściwości taktycznych okrętu (zespołu) do analogicznych parametrów u potencjalnego przeciwnika. A więc wymiar pola manewru dowódców w zakresie zamiaru walki i jego realizacji oraz elementy zależne od załóg: właściwa organizacja, jakość wyszkolenia, sprawne dowodzenie, karność i duch bojowy załogi oraz jej odporność psychiczna. Sposób dążenia do tego celu – czas, skuteczność i ekonomiczność oraz trwałość osiągnięć – to najbardziej obiektywne świadectwo, jak oficerowie okrętowi przestrzegają obowiązujące normy postępowania, a jednocześnie sprawdzian ich umiejętności – oczywisty powód do dumy, a w wypadku niepowodzenia do wstydu. Wpływ różnicy poziomów technicznych stale rośnie i dziś nie da się tego wyrównać nawet krwią.

Odpowiednikiem sztandaru na okręcie jest bandera marynarki wojennej – symbol państwa i honoru załogi. Pokłady okrętów są częścią terytorium państwa i przysługuje im

¹⁴⁵ Wydaje się, że skuteczniejszą metodą niż jednorazowe ślubowanie, ujęte nawet w bardzo rozbudowaną i patetyczną formę, jest systematyczne wpajanie podchorążym dewizy szkoły, jak np. w West Point – „Duty, Honor, Country” (obowiązek, honor, kraj-Ojczyzna).

¹⁴⁶ Od chwili utworzenia MW RP obowiązywały kolejno następujące regulaminy okrętowe: RSO z 7.05.1932; RSO. z 10.02.1947 (poprzedni z dodaniem kilku punktów dotyczących spraw polityczno-wychowawczych); RSO z 16.06.1951 (w trzech częściach: I, Służba bakowa okrętu, II, Służba codzienna okrętu oraz Przepisy służby wachtowej i dyżurnej na okrętach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej - opracowany na podstawie regulaminu radzieckiego). RSO z 29.10.1990

prawo eksterytorialności. Wynikające stąd nakazy wszystkie regulaminy ujmują zgodnie i kategorycznie:

D.o. (dowódca okrętu) odpowiada za utrzymanie najwyższego stanu gotowości bojowej okrętu i jego urządzeń, stosując jednocześnie jak największą oszczędność. Skoro jednak wchodzi w grę obrona honoru bandery, to cel ten należy stawiać wyżej niż całość i bezpieczeństwo okrętu. (RSO 1932 p. 23)

Okręty PRL i ich łodzie podlegają wyłącznie władzom PRL; są one nietykalne, bez względu na miejsce ich pobytu. Żadne organy obcego państwa nie mają prawa ingerować w życie wewnętrzne okrętu PRL. Wszelkie usiłowania w tym kierunku powinny być w stanowczy sposób odparte, w wyjątkowym wypadku – do użycia broni włącznie. (RSO 1959 p. 4)

W obu omawianych okresach zasady postępowania oficerów w czasie walki nie różnią się w sposób istotny: *Podczas spotkania z nieprzyjacielem, d.o. winien wykorzystać jak najskuteczniej wszystkie środki walki jakimi dysponuje, mając za myśl przewodnią honor bandery oraz celowość zastosowania środków walki dla dopięcia wytkniętego przez plan operacyjny celu. (RSO 1932 p.206)*

Wszyscy oficerowie, wykonując powierzone im zadania bojowe, winni swoją postawą w boju dawać podwładnym przykład męstwa, odwagi i bezgranicznego oddania Ojczyźnie. (RSO 1951 p. 67)

Obowiązkiem d.o. w czasie walki jest wykonanie otrzymanego zadania bojowego (...), w zespole d.o. kieruje się przede wszystkim ustalonym poprzednio planem i rozkazami dowódcy zespołu (d.z.o.) (...) W razie wyjścia z szyku na skutek uszkodzenia okrętu d.o. powinien usunąć je jak najszybciej i wrócić na wyznaczone miejsce. W wypadku rozłączenia się z zespołem d.o. powinien działać wg uznania w myśl ogólnego zadania zespołu. (RSO 1959 p.159 -161).

Wszystkie RSO jednakowo ujmują zasady postępowania w wypadku wyczerpania się środków walki:

Jeżeli w boju wszystkie środki do walki okrętu zostały wyczerpane, tak że dalsza obrona stała się niemożliwą, d.o. powinien swój okręt zatopić jeśli zaś zatopienie nie jest możliwe, winien spowodować zniszczenie wszelkiej broni i urządzeń w ten sposób, aby okręt stał się niezdolny do użytku przez nieprzyjaciela, przy czym d.o. zwraca uwagę na doszczętne zniszczenie wszystkich dokumentów tajnych.

Żadne okoliczności i żadne rozkazy nie usprawiedliwiają d.o., który w obliczu nieprzyjaciela dopuści do spuszczenia bandery wojennej, lub podda swój okręt nieprzyjacielowi. Przed sądem wojennym będzie odpowiadał również taki d.o., który w czasie

wojny okazał się nieposłuszny rozkazom dowódcy zespołu, opuścił go, nie popierał wszelkimi siłami, lub nie brał najwyższego udziału w boju (RSO 1932 p.207-208). Prawie dosłownie brzmi p. 165 RSO 1959.

Zasada przestrzegania prawa międzynarodowego w RSO z 1932: *D.o. i jego podwładni winni być na tyle obznajomieni z obyczajami wojny morskiej i odnośnymi postanowieniami prawa międzynarodowego, o ile to jest potrzebne dla prawidłowego zachowania się ich podczas wojny* (p. 202).

W drugim okresie RSO tę kwestię pomijają i dopiero w „Zasadach etyki i obyczajów żołnierzy zawodowych LWP” z 1983 r. znajdujemy zapis: *Za swą powinność moralną poczytujemy humanitaryzm na polu walki, poszanowanie międzynarodowego prawa wojennego wobec przeciwnika, jeńców wojennych oraz ludności cywilnej, ochronę dóbr i zabytków kultury.* (s. 66).

Jeśli na skutek awarii, lub uszkodzeń w walce, mimo starań załogi okrętu nie da się uratować, d.o. nakazuje opuszczenie okrętu. Według starej tradycji we wszystkich flotach, pierwszeństwo przysługuje pasażerom, o ile są, przede wszystkim kobietom i dzieciom. D.o. opuszcza okręt ostatni. Poza okrętem d.o. i pozostali przełożeni nadal zachowują wobec załogi swe prawa i obowiązki (RSO 1932 p. 198 i 199 i RSO 1959 p. 515).

W pierwszym okresie, według słów przedwojennych oficerów marynarki wojennej, MSWojsk. nie ogłosiło w stosownym dokumencie zasad etyki oficerów. Za obowiązujący kodeks uznawano „Polski Kodeks Honorowy” Władysława Boziewicza, który dotyczył jednak tylko zasad żądania i dawania satysfakcji honorowej. Także wydane przez MON w latach 1965, 1973 i 1983 obszerne zasady etyki kadry LWP, samej walce poświęcają stosunkowo mało uwagi, znacznie więcej służbie i prawie nie wychodzą poza nakazy ujęte w regulaminach. Zaś powinności społeczno-polityczne są odbiciem innych obowiązujących w tej dziedzinie dokumentów. Uważam natomiast, że wymagania wobec osobistych walorów moralnych oficera są tym rzeczywiście cennym wkładem. O tym jednak nieco dalej.

Tyle dokumenty. Poza inną otoczką polityczną, jest ciągłość zasad w obu okresach – wierność przysiędze i banderze, bezwzględny wymóg wykonania rozkazu, karność, stałe utrzymywanie możliwości bojowych okrętu (zespołu) i wyzyskanie ich w walce do granic wydolności załogi, uzbrojenia i urządzeń technicznych, nawet w ekstremalnych warunkach hydrometeorologicznych. Żadnych miraży romantyzmu. Chyba, że będziemy upatrywali tego w prozie nakazów:

- bądź bardziej twardy i bezwzględny niż przeciwnik;

- znacysz tyle, ile wart jest twój świadomy, latami kształtowany i doskonalony, gotowy na wszystko, potencjał walki.

Także przesłania literatury: Conrada: – *najważniejszym nakazem jest obowiązek i wierność*, Żeromskiego: – *zbratanie narodu z morzem* – żądały wytrwałości, pracy, oddania i poświęcenia. Jednak czy tylko tak widziały to pokolenia?

*Spodziewaliśmy się wojny rycerskiej, obfitującej w akcje pełne bohaterstwa i szlachetnych czynów. Nawet nie przypuszczaliśmy, jak brutalni potrafią być nasi przeciwnicy*¹⁴⁷. Dotyczy to zresztą każdej wojny, nawet okresu pasowanych rycerzy. Ich kodeks postępowania obowiązywał wobec równych i stojących wyżej i nie chronił pozostałych. Hańbą było tchórzostwo, ale już nie rabunek, bezwzględność i brutalność. Szczególnie tego właśnie przez wieki doświadczano na morzach. Wojna szybko leczyła z romantyzmu. Już w jej trzecim dniu, w oczekiwaniu na kolejne wybuchy bomb głębinowych, oficer broni podwodnej na ORP „Wilk” por. mar. Bolesław Romanowski stwierdza: *Wojna nie wygląda już tak romantycznie, jak przed paru jeszcze dniami. Nie topimy niemieckich krążowników i z chwałą, i z triumfem nie wracamy do Gdyni po zapas nowych torped. Leżymy na dnie jak szczury w pułapce i nie śmiemy nawet oddychać głośno. Jedna bomba celnie rzucona wystarczy, abyśmy w ogóle przestali oddychać. W powieściach marynarze zawsze giną piękną śmiercią. Ale czy to byłaby piękna śmierć*¹⁴⁸.

Romantyzmu trochę ubyło, ale pozostał obowiązek i zaciętość, po odejściu tropicieli okręt natychmiast wznowił stawianie min, a po kilkunastu dniach wszyscy oficerowie ORP „Wilk” byli zgodni, że należy przedzierać się do Anglii, by dalej kontynuować walkę.

Wojna, wychowanie i wyszkolenie powoli ustawiły psychikę załóg na właściwe miejsce: *Znowu rozlegały się wybuchy bomb głębinowych. Ludzie nasi spoważnieli, zacięli się w uporze. Nie myśleli już o sukcesie dla rozslawienia okrętu, o zdobyciu odznaczenia - szło im o niszczenie wroga, który gnębił nasz kraj, który uniemożliwił nam powrót do naszych domów, do normalnego trybu życia*¹⁴⁹. Uzmysłowali sobie cele wojny i swoje w niej miejsce. Wykształciła się w nich psychika zimnego, zdecydowanego myśliwego, zamiast gonionej zwierzyny.

Przechodząc do norm postępowania względem podwładnych, przełożonych i kolegów, a także honoru w stosunkach międzyludzkich, znowu musimy odwołać się do RSO: *Przełożony powinien traktować podwładnego sprawiedliwie, równomiernie i po przyjacielsku,*

¹⁴⁷ B. Romanowski, *Torpeda w celu*, Warszawa, wyd. I, s. 18.

¹⁴⁸ Tamże s. 34

¹⁴⁹ Tamże s. 125

starać się pobudzić w nim zdrową ambicję i oddziaływać na niego własnym dobrym przykładem.(RSO 1932 p. 61) *D.o. roztacza nadzór nad obchodzeniem się przełożonych z podwładnymi na okręcie. Wszelkie przekroczenia odnośnych przepisów, choćby najlżejsze, d.o. tępi bezwzględnie. Zwracanie się przełożonych i starszych do podwładnych i młodszych, musi być zgodne z regulaminem. Podczas służby oficerom między sobą nie wolno używać innej formy jak „pan”, z dodaniem stopnia* (p. 68) RSO 1959 r. odsyła w tej kwestii (p. 150) do „Regulaminu służby wewnętrznej Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej”. Ten zaś nakazuje: *Przełożony (starszy) ma obowiązek dawać przykład ścisłego przestrzegania regulaminów i rozkazów, a w szczególności zdyscyplinowania, odwagi, wytrwałości, sumienności i kulturalnego postępowania. Do podwładnych (młodszych) zwraca się rozważnie, taktownie i stanowczo, zachowując w każdej sytuacji spokój i opanowanie. Poza służbą nie daje odczuć podwładnym swej władzy i odnosi się do nich jak starszy kolega* (RSW 1976 p.30). Zabraniał między innymi także karcenia podwładnych w obecności niższych stopniem, lub stanowiskiem oraz zobowiązywał do przeciwdziałania powstawaniu sytuacji sprzyjających naruszaniu karność (p.31-32).

Także do oficerów odnosiły się następujące stwierdzenia: *Żołnierz reprezentuje Wojsko Polskie i odpowiada za jego dobre imię. Jest wzorem godnego oraz kulturalnego, uprzejmego zachowania się. Udziela pomocy znajdującym się w potrzebie, zwłaszcza starcom, inwalidom, kobietom i dzieciom. Jest świadomy tego, że swym postępowaniem kształtuje opinię społeczeństwa o wojsku. Żołnierz okazuje szacunek i posłuszeństwo przełożonym i starszym, nie dopuszcza do podważania ich autorytetu. W czasie walki staje w ich obronie z całkowitym poświęceniem. Jest lojalny wobec przełożonych i starszych, jak również wobec podwładnych, młodszych i kolegów. Żołnierz żołnierzowi jest towarzyszem broni. Koleżeństwo oparte na szacunku i trosce o towarzysza broni stanowi jedną z zasadniczych cnót żołnierza. Koleżeństwo zobowiązuje do życzliwej - a gdy potrzeba - także ofiarnej pomocy każdemu żołnierzowi, żołnierz pomaga w każdej dobrej sprawie, zwłaszcza słabszemu i mniej doświadczonemu w służbie koledze.* (tamże p.11-13/1).

Wspomniane już etyki wojskowe z lat 1965, 1973 i 1983 zawierają szereg nakazów postępowania dla:

a) całej kadry wobec żołnierskiego honoru:

- traktowania honoru wojskowego jako syntezy najwyższych cnót i zobowiązań żołnierskich;
- czynem hańbiącym, pozbawiającym żołnierza honoru, jest przede wszystkim zdrada Ojczyzny, tchórzostwo na polu walki i złamanie przysięgi wojskowej;

- honor nakazuje postępować zawsze zgodnie z zasadami służby i nigdy im się nie sprzeniewierzyć;
- na postępującym honorowo można zawsze polegać;
- dbałość o honor podnosi poczucie własnej wartości, utrwala wzajemne zaufanie między żołnierzami, integruje środowisko wojskowe oraz wzmacnia społeczny autorytet i prestiż wojska;
- rycerskość i uczynność wobec wszystkich potrzebujących pomocy;
- słowo honoru żołnierza winno być zawsze wiarygodne;
- przestępstwa pospolite pozbawiają żołnierza honoru; czynami hańbiącymi są też naruszenie godności innych, oszczerstwo, potwarz i obelga;
- żołnierz ma prawo do obrony swej godności¹⁵⁰;

b) dla przełożonych:

- stałe poczuwanie się do najwyższej odpowiedzialności za życie, zdrowie i właściwe wychowanie podwładnych oraz cenie ich krwi i życia w walce;
- traktowanie podwładnych sprawiedliwie i bez uprzedzeń;
- pełne i rozumne wykorzystanie dla konieczności walki i dobra służby umiejętności i zdolności podwładnych; dbałość, troskliwość, zaufanie oraz poszanowanie godności osobistej podwładnych; tylko wysoka wymagalność wobec siebie daje moralne prawo do takiej wymagalności w stosunku do podwładnych;
- kształtowanie moralnych postaw żołnierzy młodszych i podwładnych;
- naganne jest przekraczanie swoich uprawnień, wykorzystywanie stanowiska służbowego do własnych celów oraz wyniosłość, zarozumiałość, zbiurokratyzowanie i bezduszność;
- obowiązkiem przełożonego jest przeciwdziałanie wszelkim przejawom uniżoności i służalczości;

c) dla podwładnych (młodszych stopniem):

- bezwzględne podporządkowanie się rozkazom prawdomówność i szczerść wobec przełożonego, sumienność, życzliwość i okazywanie mu wszelkiej pomocy;
- naganne jest lizusostwo, schlebienie przełożonym i ubieganie się o ich względy;

d) zasady koleżeństwa:

- być uczciwym, szlachetnym i prawym w każdej sytuacji;
- szanować godność swych współtowarzyszy;

¹⁵⁰ „...świadomość praw własnych jest nieodłączna od osobistej godności, a bez tej znowu popada się w serwilizm”, T. Kotarbiński. Wybór pism, T-I, Warszawa 1957, s. 507.

- żołnierz żołnierzowi powinien być przyjacielem i bratem, każdy ma prawo oczekiwać od drugiego życzliwości, lojalności i solidarności.

Stosunek do społeczeństwa możemy wywnioskować bardziej z wypowiedzi niż z dokumentów. Po odzyskaniu niepodległości wyrażano wdzięczność ludności nadmorskiej – *która dzięki zachowaniu wiary i języka, pomogła Polsce w odzyskaniu tego klejnotu - morza*. Ubolewano, że PMW nie posiada jeszcze zrozumienia i poparcia w społeczeństwie – *Nie posiada też wśród społeczeństwa tego stanowiska i uznania, należnego jej z tytułu wielkości celów, dla których jest przeznaczona, a ...ich ziszczenie jest potrzebne dla mocarstwowego rozwoju Polski*¹⁵¹. Dla przybliżenia społeczeństwu celów i potrzeb MW RP starano się rozbudzać świadomość morską m.in. przez działalność Ligi Morskiej i jej publikacje. Rosło zainteresowanie i optymizm młodzieży w sprawach morza.

Elitarność społeczna korpusu podoficerów stawiała ich członkom wymagania zdolności do żądania i dawania satysfakcji honorowej, czyli statusu *...osób płci męskiej, które z powodu wykształcenia, inteligencji osobistej, stanowiska społecznego lub urodzenia wnoszą się ponad zwyczajny poziom uczciwego człowieka*¹⁵². Kodeks przyznający prawo dżentelmena każdej osobie pochodzenia szlacheckiego był niezgodny z Konstytucją marcową, która zniosła wszystkie przywileje stanowe. oraz prawem zakazującym pojedynki. Przy tym osią zainteresowania kodeksu nie było ustalenie zasad honorowego postępowania, lecz „sprawa honorowa”, której przedmiotem jest „obraza i jej honorowe zadośćuczynienie”. (art.13), a szczegółowe przepisy broniły sprawy obrażonego w sposób bardzo wątpliwy, będąc w XIX w. narzędziem nawet ukartowanych morderstw. Naturalnie w MW RP o czymś takim nie mogło być mowy. Uchybienia wobec honoru i towarzyskie rozpatrywał sąd honoro-wy i w wypadku wyroku skazującego winowajcę zwalniano z MW¹⁵³.

W drugim okresie największą wagę przywiązywano do ideowości oficera; jego pełnego osobistego zaangażowania w sprawę budowy socjalizmu; utrzymywania bliskiej i serdecznej więzi z poprawnym, pod względem politycznym, środowiskiem cywilnym; korzystania z czynnego i biernego prawa wyborczego; ścisłego przestrzegania przepisów prawa i socjalistycznych norm współżycia. Stawiano znak równości między żołnierzem polskim a „obrońcą Polski socjalistycznej” oraz wymagano, by bronić socjalizmu tak jak niepodległości. W etykach z 1965 r. (s. 21) i 1973 r. (s. 8) były stwierdzenia o kierowniczej roli PZPR. W etyce z 1983 r. zwrot ten zastąpiono odwołaniem się do socjalistycznej Ojczyzny.

¹⁵¹ K. Korytowski, Nasze nadzieje i rzeczywistość PM 1932, z. 39-40, s. 2547 i dalsze.

¹⁵² W. Boziewicz, Polski Kodeks Honorowy, Kraków 1919, art. 1

¹⁵³ Według oświadczenia kmdr. Juliana Ochmana

Dokończenie nastąpi

KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA
nt. LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ, HISTORIA,
WSPÓŁCZESNOŚĆ i PERSPEKTYWY ROZWOJU – cz. 2

Jan HOFFMANN

HISTORIA REMONTU SAMOLOTU GRIGOROWICZ M-15

Flota rosyjska już od roku 1911 używała francuskich samolotów morskich, m.in. typu *Farman, Borel i Laveque*. Ich remontami zajmowały się zakłady S. S. Szczetinina i M. A. Szczerbakowa w St. Petersburgu. W roku 1913 ich kierownikiem został Dymitr Pawłowicz Grigorowicz. W tym też roku zaprojektował, w oparciu o francuskie pierwowzory, udany samolot *M.1*, o kadłubie w kształcie łodzi. Dał on początek całej rodzinie lekkich łodzi latających, które sprawdziły się w walkach I wojny światowej. Jesienią 1915 r. dowództwo floty zażądało ciężkiej maszyny dla dalekiego zwiadu. Zamówienie to Grigorowicz zrealizował w grudniu 1915 r. budując typ *M-9*. Wartość tej udanej konstrukcji obniżał licencyjny, gwiazdowy silnik Salmson-Unne. Rozwojową wersją był *M-15* z 1916 r., wyposażony w rewelacyjny francuski silnik Hispano-Suiza V-8, powstało ich zaledwie ok. 80 sztuk.

Egzemplarz **M-15** o numerze **R II C 262**, zbudowany w roku 1917, trafił do eskadry fortecznej w Arensburgu na wyspie Ozylia (Saarema) w ufortyfikowanym Archipelagu Moosundzkim, broniącym dostępu do Zatoki Ryskiej. Umocnione wyspy zostały zdobyte przez Niemców w wyniku operacji desantowej o kryptonimie „Albion” (10-24 października 1917 r.). W ręce Niemców wpadło 20 130 jeńców, 141 dział i 10 samolotów – w tym wspomniany egzemplarz. Testowany w Eskadrze Badań Samolotów Morskich w Warnemünde, trafił w końcu do niemieckich zbiorów lotniczych w Berlinie. Porzucony wraz z innymi wrakami na terenie okupowanej Polski, odnaleziony w 1945 r., w 1964 r. został przeniesiony do tworzonego krakowskiego muzeum jako jedyny, w miarę kompletny choć zniszczony, eksponat z lat I wojny światowej. Rekonstrukcję jego podjęto pod koniec lat 70., kontynuowano ją zaś w latach 1991-1993.

Grigorowicz M-15 to łódź latająca dalekiego zwiadu o układzie dwupłatowca z komorą płatów wyniesioną ponad kadłub, śmigłem pchającym oraz usterzeniem ustawionym na pylonie, w strumieniu powietrza za śmigłem, co zwiększało skuteczność sterów. Konstrukcja kadłuba półskorupowa drewniana, o częściowo pracującym, sklejkowym pokryciu na ażurowych wręgach. Konstrukcja skrzydeł i usterzenia drewniana, kryta płótnem, pod dolnym płatem pływak stabilizujące. Egzemplarz jest unikatem na skalę światową.

* * *

Łódź latająca Grigorowicz M-15 stała się jednym z najcenniejszych eksponatów w zbiorach Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Niestety stan techniczny nie pozwalał na jej wyeksponowanie. Problemem był też brak miejsca na terenie ekspozycji.

W połowie lat 70. Muzeum Lotnictwa w Krakowie zostało pozbawione magazynów rozmieszczonych w obiektach przedwojennego parku lotniczego 2 Pułku Lotniczego. Praktycznie całe zaplecze magazynowe zostało przeznaczone do wyburzenia, bowiem teren ten był przekazany pod rozbudowę Politechniki Krakowskiej. W miejsce utraconych, muzeum uzyskało nowe, niestety małe i mniej przydatne obiekty. Część magazynowanych eksponatów została przeniesiona do hangaru ekspozycyjnego, powodując zagęszczenie i tak już ciasnej przestrzeni wystawienniczej.

Licząc na poprawę sytuacji, przystąpiono jednak do remontu tego niezwykle samolotu. Ze Związku Radzieckiego spodziewano się dokumentacji technicznej, którą odtwarzał rosyjski konstruktor i historyk lotniczy Wadim Borysowicz Szawrow.

O remoncie samolotu M-15 zadecydował również stan zachowania tego eksponatu oraz jego ukompletowanie. Zdawano sobie też sprawę z jego wartości historycznej oraz muzealnej. Był to przecież jedyny ocalały egzemplarz tego samolotu i jedna z kilku łodzi latających z czasów I wojny światowej, niezwykle rzadki eksponat w światowych muzeach. Z całego dorobku rosyjskiego konstruktora Grigorowicza, specjalizującego się właśnie w tego rodzaju konstrukcjach, ocalały na świecie tylko dwa samoloty, oba poza granicami Rosji. Jeden to właśnie M-15 w Krakowie, drugi wcześniejszy M-5 jest własnością muzeum lotnictwa tureckiego w Istambule.

Te wszystkie fakty wpłynęły na decyzję o remoncie właśnie tej konstrukcji.

Samolot był, w porównaniu z innymi zgromadzonymi w magazynie muzealiami, niezwykle kompletny. Zachowany był cały kadłub z piramidką pod silnik oraz cały komplet płatów, niestety z mocno zniszczoną konstrukcją i pokryciem płóciennym. Poważniejszym problemem okazał się zniszczony baldachim, element zawieszony na zastrzałach nad silnikiem, do którego były zamontowane górne płaty. Usterzenie poziome i pionowe samolotu również zachowało się w komplecie, wymagało jednak remontu i wymiany pokrycia. W jego skład wchodził statecznik poziomy ze sterem wysokości oraz płytowe usterzenie pionowe będące też sterem kierunku. Ocalał tylko jeden pływak podpierający płaty, nie był to jednak duży problem, ponieważ na podstawie jego konstrukcji można było odtworzyć drugi, będący jego lustrzanym odbiciem. W doskonałym stanie zachował się też silnik z oryginalnym śmigłem.

Pod koniec 1977 r. w warsztacie muzealnym przystąpiono do prac remontowych. W pierwszym etapie rozpoczęto naprawę skrzydeł samolotu. Można ją było wykonać bez dokumentacji, ponieważ konstrukcja skrzydeł zachowała się w komplecie. Zniszczone lub uszkodzone żebra skrzydeł można było naprawić lub wykonać od nowa na podstawie konstrukcji pozostałych. Większość uszkodzeń była spowodowana rozwarstwianiem się historycznej rosyjskiej sklejki, która była materiałem złej jakości. Do wykonania zeber wykorzystano w 1917 r. sklejkę tzw. gospodarczą, która nie wytrzymała próby czasu i w wielu miejscach się rozwarstwiła. Należało również zająć się wewnętrznymi elementami stalowymi usztywniającymi płaty. Węzły i druty były skorodowane, niektóre naciągi wymagały wymiany na nowe, a większość trzeba było powtórnie napiąć. Płaty zostały obłożone nowym płótnem, które pokryto napinającym impregnatem (cellonem). Nie zamontowano wtedy okuć do rozpórek międzyskrzydłowych i układu zewnętrznych cięgien (drutów stalowych) usztywniających komorę płatów. Rozpoczęto również remont lotek i odtworzenia właściwego ich kształtu – tutaj pojawił się pierwszy problem związany z brakiem wiarygodnej dokumentacji technicznej. Kres nadziejom na jej pozyskanie położyła śmierć konstruktora i historyka W. B. Szawrowa.

W tym też czasie rozpoczęto wstępne prace nad silnikiem. Zdemonstrowano bloki cylindrów i układ rozrządu. I to był właściwie koniec dalszych prac, gdyż zabrakło na ich kontynuowanie pieniędzy. Stało się to w 1979 r., kiedy to w znacznym stopniu obcięto budżet muzeum. Gotowe skrzydła i „rozgrzebany” silnik powędrowały do magazynu. W połowie lat 80. pojawił się niebezpieczny pomysł remontowania historycznych samolotów poza granicami kraju. W pierwszej kolejności przewidywano jednak remont maszyn niemieckich, eksponatów również o ogromnej historycznej wartości. Przywrócono wówczas świetność dwóm samolotom, z których jeden do dzisiaj przebywa w muzeum w Berlinie, a drugi Albatros B II stoi na ekspozycji w Krakowie.

Zmiany polityczne i gospodarcze w Polsce i Europie na przełomie lat 80. i 90. miały też znaczny wpływ na losy muzeum i jego eksponaty. Zarzut braku prezentacji samolotów

ważnych dla światowych dziejów techniki lotniczej i znaczny wzrost zainteresowania zachodnich historyków lotniczych krakowskimi zbiorami, spowodował reakcję decydentów odpowiedzialnych za kulturę w naszym kraju. Powrócono do koncepcji remontu samolotów z okresu pionierskiego i I wojny światowej, ale miało się to realizować w Polsce. Najlepszym miejscem do tego okazał się warsztat Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Znalazły się pieniądze na zatrudnienie pracowników, na materiały, narzędzia, literaturę i specjalistyczne ekspertyzy.

Remonty eksponatów rozpoczęto w sposób odpowiadający aktualnym światowym wymaganiom. Wyznaczono obiekty, których rekonstrukcję warto było wykonać w pierwszej kolejności. Wśród nich znalazł się również Grigorowicz M-15, z powodów wcześniej opisanych i już pewnego zaangażowania, jakim były jego gotowe płyty. Powtórnie pojawił się problem braku dokumentacji technicznej tego samolotu. Podobnie było też z innymi remontowanymi eksponatami, do których nie było praktycznie żadnych wiarygodnych materiałów.

Kolejnym etapem prac rekonstrukcyjnych łodzi latającej Grigorowicza miał być kadłub. W czasie drobiazgowego przeglądu wyszły na jaw znaczne zniszczenia, szczególnie jego części dennej. Należało też odtworzyć całkowicie zniszczony redan. Na szczęście zachowane fragmenty konstrukcji i analiza dostępnych nielicznych materiałów fotograficznych pozwoliły na odtworzenie tej ważnej części kadłuba. Niezwykle pomocną, w przygotowaniu dokumentacji do kolejnych etapów remontu, była analiza przede wszystkim rosyjskiej literatury technicznej dotyczącej podobnych konstrukcji Grigorowicza i technologii stosowanych w Rosji przy budowie samolotów. Często były to wiadomości niezwykle zaskakujące. Okazało się, że do malowania kadłubów łodzi latających używano farb okrętowych. Wewnętrzne części kadłubów łodziowych pokrywano do linii wodnej farbą opartą na mieszaninie bieli cynkowej i pokostu, powyżej zaś używanym (tzw. przepalonym) olejem silnikowym. Stosowane kleje były mieszaniną amoniaku i twarogu (rosyjska odmiana kleju kazeinowego). Gwoździe i śruby łączące elementy nośne i pokrycie były wykonane z mosiądzu. Okucia styków pokrycia były obijane pasami z cienkiej blachy mosiężnej lub miedzianej. Były to w zasadzie technologie szkutnicze.

W czasie prac przy naprawie rozwarstwowanego i podziurawionego pokrycia sklejkowego kadłuba pojawił się problem wymiany jego dużych powierzchni. Wiązało się to ze znacznym ubytkiem autentycznego materiału konstrukcyjnego. W tej sytuacji podjęto decyzję o ratowaniu istniejącego pokrycia wszelkimi dostępnymi metodami. Było to niezwykle pracochłonne, ale przyniosło nadspodziewany efekt. W ten sposób udało się zachować znaczną część elementów konstrukcji wykonanych z oryginalnych materiałów. Podobnie potraktowano inne rekonstruowane samoloty. Niestety, niektóre fragmenty konstrukcji były nie do uratowania albo ich brakowało. Wtedy to wykonywano nowe, ale z materiałów zgodnych z oryginałem. Pomoc stanowiły przeprowadzane ekspertyzy, dzięki którym udało się dokładnie ustalić gatunki użytego drewna. Usterzenie samolotu, z uwagi na dobry stan zachowania, wymagało tylko oczyszczenia i naprawy niewielkich uszkodzeń. O wiele gorzej przedstawiał się baldachim – centralna część łącząca sobą dwie połowki górnego

płata. Na podstawie zachowanego pokrycia, udało się odtworzyć kształt konstrukcji w rzucie z góry i przekroje poprzeczne żeber, drewnianych rozpórek oraz stalowych cięgien usztywniających. Było to szczególnie ważne w sytuacji połączenia przez ten element obu połówek płata, to po prostu musiało idealnie pasować i mieć odpowiednią wytrzymałość. Podobną metodą odtworzono kształt lotek.

Najgorzej przedstawiała się sprawa rozpórek międzyskrzydłowych. Żadna nie zachowała się, a to właśnie od nich zależała geometria skrzydeł samolotu. Należało odtworzyć rozpórki z wielką dokładnością. Pozwolił na to szkic wykonany przez wspomnianego wcześniej rosyjskiego konstruktora Szawrowa, a przekazany do muzeum pod koniec lat 70. przez jednego z ówczesnych naszych społecznych współpracowników. Był tam podany kąt wzniosu dolnych płatów i to pozwoliło odtworzyć długości poszczególnych par rozpórek. Ich okucia łączące ze skrzydłami opracowano na podstawie analogii z istniejącymi na tym samolocie elementami jak i podobnymi na innych samolotach tego konstruktora.

Wykonanie brakującego pływaka podskrzydłowego wydawało się sprawą niezwykle prostą. Przecież istniał jeden oryginalny, drugi był jego lustrzanym odbiciem.

Jednocześnie trwały prace przy silniku. Został poddany dokładnemu przeglądowi, który potwierdził określony wcześniej jego doskonały stan zachowania. Pojawił się pomysł, aby ten silnik uruchomić, podobnie jak to wcześniej uczyniono z niemieckim Mercedesem z 1916 r. Należało jednak odtworzyć brakujący gaźnik i dwa iskrowniki. Silnik był potem kilkakrotnie uruchamiany na zbudowanej w tym celu przenośnej hamowni. Cieszył swoim wspaniałym dźwiękiem, a dla nas zaangażowanych przy jego remoncie był źródłem dodatkowej wiedzy o napędach lotniczych I wojny światowej.

Należy też wspomnieć o ciekawym eksperymencie, jakim była próba prześwietlenia przedniej części kadłuba. Na zdjęciach wykonanych przed remontem jest widoczny znak rozpoznawczy namalowany na burcie. Oznaczenie to jest jednak fikcyjne, a namalowane zostało w muzeum w Berlinie przed II wojną światową. Celem tego doświadczenia była próba ustalenia czy na burcie, pod kilkoma warstwami farby, jest zachowany numer boczny. Niestety nie udało się tego stuprocentowo ustalić, dlatego też samolot dostał swoje standardowe malowanie i oznakowanie znakami lotnictwa Imperium Rosyjskiego.

Samolot czeka jeszcze na odtworzenie chłodnicy wodnej z układu chłodzenia silnika oraz drugiego zbiornika skrzydłowego, pierwszy został odnaleziony po zakończeniu remontu, w czasie inwentaryzacji zasobów magazynowych i zamontowany w górnym płacie.

Samolot M-15 zajął miejsce obok innych rarytasów lotniczych z I wojny światowej w nowo zbudowanym pawilonie ekspozycyjnym, nazywanym przez nas potocznie „małym

hangarem". Od kilku lat przyciąga uwagę i podziw swoim niezwykłym wyglądem. Dla nas pracowników Muzeum Lotnictwa w Krakowie, zaangażowanych przy jego remoncie, jest wspomnieniem wielkiej przygody, jaką byliśmy w stanie przeżyć, przenosząc się w czasie do innej epoki lotnictwa.

**Referat wygłoszony na Konferencji
nt. Lotnictwo Marynarki Wojennej
Babie Doły 15.10.2003 r.**

KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA
nt. LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ –HISTORIA, WSPÓŁCZESNOŚĆ I
PERSPEKTYWY ROZWOJU – cz. 2

Kmdr ppor. dr Ireneusz BIENIECKI

RZECZNA ESKADRA LOTNICZA FLOTYLLI RZECZNEJ
MW NA POLESIU (1926-1937)

Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej w Pińsku i Flotylla Wiślana były jedynymi jednostkami wojskowymi tej formacji przeznaczonymi do działań na wodach śródlądowych II Rzeczypospolitej. Flotylle rzeczne polskiej MW powstały u progu narodzin II Rzeczypospolitej jako pierwsze jednostki, a zarazem integralna część nowej formacji. I chociaż dzisiaj istnienie jednostek wojskowych tego typu wydaje się być anachronizmem, to jednak w okresie międzywojennym flotylle rzeczne, na tle rodzących się wówczas koncepcji zastosowania różnego rodzaju tzw. „wojsk szybkich”, miały wielu zwolenników i nie budziły tyłu kontrowersji. Niemniej już wówczas zdawano sobie sprawę z ograniczonych możliwości ich wykorzystania.

Flotylle rzeczne MW posiadały w swojej strukturze liczne pododdziały specjalistyczne i służby wspierające. Wśród nich była m.in. służba inżynieryjno-saperska, służba łączności, warsztaty portowe, a we Flotylli Pińskiej nawet eskadra lotnicza¹⁵⁴.

W artykułach i publikacjach, jakie dotychczas ukazały się z zakresu historii wojskowego lotnictwa morskiego II Rzeczypospolitej, niewiele miejsca poświęcano pododdziałowi, który chociaż formalnie funkcjonował w strukturze Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLotn.) w Pucku (był na jego zaopatrzeniu), to jednak zadania wykonywał na wschodnich rubieżach ówczesnej Polski. Pododdziałem tym była Rieczna Eskadra Lotnicza (REL) przeznaczona do współdziałania z Flotyllą Pińską¹⁵⁵.

Projekt utworzenia lotnictwa wojskowego na Polesiu rozważano po raz pierwszy już w połowie 1919 r. Polska nie miała wówczas jeszcze dostępu do morza, dlatego od początku zajęto się planami budowy lotnictwa dla potrzeb flotylli działającej na Prypeci i jej

¹⁵⁴ I. Bieniecki, Flotylle rzeczne polskiej Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej, w: „Obrona Polskiego Morza”, Gdańsk-Gdynia 1993, s. 83-96.

¹⁵⁵ O lotnictwie morskim II Rzeczypospolitej pisali m.in.: A. Morgała, Samoloty w polskim lotnictwie morskim, Warszawa 1985; tenże, Lotnictwo Polskiej Marynarki Wojennej 1919-1939, „Biuletyn Historyczny Marynarki Wojennej”, Gdynia 1974 nr 5, s. 63-86; tenże, Lotnictwo Polskiej Marynarki Wojennej (Zarys dziejów 1919-1939), Sosnowiec 1973 (w zb. Muzeum MW (MMW) w Gdyni, sygn. nr 350); E. Szczepaniuk, Wspomnienia ze służby w lotnictwie morskim i rzeczonym w okresie 1929-1939, Puck 1960 (w zb. MMW, sygn. nr 62); Zb. Jankiewicz, Wodnosamoloty – historia i terażniejszość, Warszawa 1986, s. 67-74; A. Jońca, Lotnictwo morskie, Warszawa 1969, s. 159-166; Cz. Ciesielski, Polskie lotnictwo morskie w latach 1920-1939, „Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego”, Historia, z. 3, Gdańsk 1974, s. 63-86; A. Olejko, Morski Dywizjon Lotniczy, Pruszków 1992

dopływach. Dla wspomnianego pododdziału lotnictwa zamierzano zakupić 6 wodnosamolotów produkcji włoskiej lub austriackiej. Jednak projektu tego wówczas nie zrealizowano, a do koncepcji tej powrócono dopiero kilka lat później¹⁵⁶.

W pierwszej połowie lat dwudziestych Flotylla Pińska nie dysponowała własnym lotnictwem. W latach następnych, jedynie na wypadek mobilizacji i wojny (zgodnie z planem mobilizacji MW „S” na rok 1926/1927), przewidywano wydzielenie ze składu MDLotn. w Pucku i dostarczenie w szóstym dniu mobilizacji, plutonu samolotów rzecznych do dyspozycji dowódcy flotylli w Pińsku¹⁵⁷.

Dopiero z chwilą otrzymania odpowiednich samolotów – amfibii typu *Schreck FBA-17 HMT 2*, latem 1926 r. przeprowadzono pierwsze, pomyślne próby współdziałania lotnictwa z jednostkami pływającymi flotylli. Po ich zakończeniu rozpoczęto dalsze starania o utworzenie stałego pododdziału lotnictwa¹⁵⁸.

Zabiegi te kontynuował kolejny dowódca flotylli, kmdr ppor. W. Zajączkowski, który widząc duże możliwości wykorzystania wodnosamolotów, jako pomocniczego środka rozpoznania i walki, usilnie o nie zabiegał w Kierownictwie Marynarki Wojennej (KMW) i Sztabie Generalnym. Zakończyły się ona pomyślnie i w lecie 1927 r. skierowano do współpracy z flotyllą część rzecznych samolotów lotniczego zorganizowanego przez II eskadrę MDLotn. w Pucku. Pluton, składający się początkowo z dwóch amfibii wspomnianego typu, podporządkowano dowódcy flotylli, który określił dla niego zadania¹⁵⁹.

W październiku 1927 r. w skład tego pododdziału wchodziło już 6 maszyn typu *Schreck FBA* (amfibia), a jego obsługę stanowiło 4 oficerów i 15 szeregowych¹⁶⁰.

Formowanie rzecznych samolotów z rozszerzoną obsadą rozpoczął (19.05.1928 r.) por. pil. Feliks Baczyński. W pierwszych dniach czerwca, na miejsce nowego przydziału do Pińska, wyleciały z Pucka dwa samoloty typu *Schreck FBA* o numerach 5-2 i 5-4 pilotowane przez por. pil. Feliksa Baczyńskiego z mechanikiem Józefem Kułakowskim oraz kpt. pil. Edwarda Szystowskiego z mechanikiem Stanisławem Potrawiakiem¹⁶¹. Część

¹⁵⁶ CAW, Akta KMW, t. 38, Uzupełnienie Sekcji Technicznej do planu działania Flotylli Pińskiej z 30.10.1919 r., s. 5; oraz Plan działania Flotylli Pińskiej na wiosnę 1920 r., s. 3; A. Morgała, Samoloty ..., s. 8-9; tenże, Lotnictwo ..., s. 1

¹⁵⁷ CAW, Akta GISZ, t. 24, Plan mobilizacyjny MW „S” na rok 1926/1927, s. 20. Plan obowiązywał do lat 1937/1938; St. Feret, Polska sztuka wojenna 1918-1939, Warszawa 1972, s. 74, 79. .

¹⁵⁸ A. Morgała, Samoloty ..., s. 31

¹⁵⁹ E. Szczepaniuk, Wspomnienia ..., s. 15-17; Archiwum MW w Gdyni (AMW), sygn. nr 290/15, Regulamin bojowy Flotylli Rzecznej, cz. 1, s. 31, 63, 64

¹⁶⁰ CAW, Akta GISZ, t. 1933, Pismo szefa KMW do II wiceministra Spraw Wojskowych zawierające opinię o projekcie szefa KK w sprawie oddania Flotylli Pińskiej do Dep. Inżynierii.

¹⁶¹ Tamże, Rozkaz nr 127 z 5.06.1928 r. W skład plutonu wchodziły następujące osoby funkcyjne: dowódca plutonu - por. pil. Feliks Baczyński, młodszy oficer plutonu – sierż. pchor. obser. Eugeniusz Fichs, szef i pilot –

obsługi samolotów zaokrętowano (15.06.1928 r.) na statku sztabowym ORP „Admirał Dickman”¹⁶².

Zgodnie z tabelami mobilizacyjnymi planu MW „S”, w 1928 r. MDLotn. w Pucku, wśród wielu pododdziałów mobilizował alarmowo pluton samolotów rzecznych składający się z 2-4 maszyn¹⁶³. W 1929 r. pluton wodnopłatowców zasilono personelem latającym i obsługą naziemną przybyłą z MDLotn. w Pucku¹⁶⁴.

W tym czasie zaczęto rozważać możliwości wyposażenia REL w nowe samoloty, podobne do tych, które znajdowały się na wyposażeniu lotnictwa liniowego oraz wodnosamoloty. Przydatność samolotów pierwszego rodzaju uznano jednak za ograniczoną, ponieważ w strefie działania flotylli, którą było dorzecze Prypeci, występowały trudności ze znalezieniem i lokalizacją lądowisk dla samolotów liniowych. Lotniska takie znajdowały się w znacznej odległości od rejonu działania flotylli (Pińsk, Parachońsk, Łuniniec). Dlatego też samoloty lotnictwa liniowego oceniono jako nieprzydatne dla jednostki rzecznej, gdyż przy ich wykorzystaniu nie było możliwości utrzymywania łączności z dowództwem i grupami okrętów flotylli¹⁶⁵.

Samoloty lotnictwa rzecznego realizowały swoje zadania w trudnych warunkach. Piloci wykonywali loty najczęściej na małych wysokościach. Wielokrotnie zachodziła konieczność lądowania na wodzie przy okrętach bądź statkach, bowiem korzystanie z meldunków ciężarkowych dla utrzymania łączności było znacznie ograniczone. Przy korzystaniu z tego sposobu zachodziła potrzeba obniżenia lotu do minimalnej wysokości, z jakiej była szansa trafienia zasobnikiem z meldunkiem w pokład okrętu. Bagniste, pokryte szuwarami i sitowiem brzegi rzek powodowały częste zaginięcia meldunków zrzucanych z samolotów.

st. sierż. pil. Jan Jeż, pilot – sierż. pil. Stefan Kamiński, 4 mechaników, 1 stolarz, 12 osób obsługi wodnosamolotów i 2 fotolaborantów; CAW, Rozkazy dowódcy MDLotn., Rozkaz nr 107 z 10.05.1928 r. W kilkanaście dni później (24.05.1928r.) do wspomnianego pododdziału w Pińsku wyjechali st. sierż. pil. Jan Jeż i sierż. pil. Stefan Kamiński wraz z grupą 13 żołnierzy i pracowników cywilnych; CAW, Rozkazy dowódcy MDLotn., Rozkaz nr 119 z 25.05.1928 r.

¹⁶² Tamże, Rozkaz nr 40 z 18.06.1928 r.

¹⁶³ CAW, Akta Kancelarii Sztabu Głównego, t. 67, Sprawozdanie kpt. Władysława Steblika z kontroli mob. MDLotn. w Pucku z 24.07.1928 r. W 1928 r. zamierzano z budżetu Dep. Aeronautyki zakupić 10 samolotów – amfibii dla potrzeb Flotylli Pińskiej; CAW, Akta Kancelarii Sztabu Głównego, t. 123. zał. nr 2 do pisma KMW z 1.06.1928 r.

¹⁶⁴ W dniu 6.05.1929 r. wraz z ppor. obs. Tadeuszem Żurawskim przyjechała do Pińska kolejna grupa żołnierzy i pracowników cywilnych, natomiast na początku września przeniesiono do Pińska sierż. pil. Witolda Molera i plut. pil. Stanisława Witasa, a kilka dni później ppor. obs. Eustachego Szczepaniuka; CAW, Rozkazy dowódcy MDLotn., Rozkaz nr 105 z 8.05.1929 r., nr 201 z 4.09.1929 r. i nr 225 z 2.10.1929 r.

¹⁶⁵ CAW, Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 47, Pismo kmdr. J. Łątkiewicza do szefa Dep. Lotnictwa z 18.08.1928 r.

Próby przeprowadzone w zakresie współpracy wodnosamolotów z MDLotn. z Flotyllą Pińską w latach 1925-1928 wykazały, iż przymusowe lądowania były możliwe głównie na wodzie (95% lądowań), a tylko w niewielkim procencie na lądzie. W tym drugim przypadku istniało duże prawdopodobieństwo uszkodzenia samolotu. Przykładem tego był wypadek z 1927 r., kiedy to przymusowe lądowanie pod Janowem koło Pińska zakończyło się rozbiciem maszyny.

W drugiej połowie 1928 r. przewidywano, iż REL zostanie wyposażona w wodnopłatawce typu „amfibia” o dwóch wieżyczkach – dziobowej i tylnej. Propozycję przydziału, dla potrzeb flotylli liniowej, lądowej eskadry lotnictwa uznano za niewłaściwą, o czym decydował charakter zadań jakie miały być wykonywane przez ten pododdział. Należało do nich: prowadzenie rozpoznania w stosunku do rzecznych flotylli, nieprzyjaciela i jego oddziałów lądowych w pobliżu dróg wodnych; rozpoznawanie zagrożeń występujących na rzekach (pól minowych, zatopionych jednostek pływających, bonów i innych przeszkód); lokalizowanie pozycji nieprzyjaciela; korygowanie ognia własnej artylerii; uczestnictwo samolotów w działaniach bojowych (bombardowanie okrętów, baz, portów, mostów i pododdziałów nieprzyjaciela), a także utrzymywanie łączności pomiędzy dowództwem flotylli, dowódcami poszczególnych jednostek pływających i pododdziałami lądowymi¹⁶⁶.

We wrześniu 1928 r. szef KMW zwrócił się z prośbą do gen. dyw. J. Rybaka, aby ten omówił z Departamentem Lotnictwa sprawę zakupu dla flotylli 10 samolotów zamiast wodnopłatawców typu *Schreck*. Realizacja tego przedsięwzięcia miała umożliwić rozwinięcie plutonu samolotów rzecznych w eskadrę¹⁶⁷.

Samoloty typu *Schreck FBA-17 HMT 2* uznawano za najlepiej przystosowane do działań w terenie polskim. Gen. J. Rybak ocenił je następująco:

Amfibię Schreck, znajdujące się obecnie we Flotylli są zupełnie odpowiednie pod tym względem - posiadają one krótki start i mogą lądować na stosunkowo krótkiej przestrzeni, co w warunkach polskich ma ogromne znaczenie, zważywszy krętość rzeki. Aparaty te muszą jednak otrzymać uzbrojenie – karabiny maszynowe oraz urządzenia do zrzucania bomb. Poza tym uważam, że 2 aparaty, które obecnie wchodzi w skład plutonu lotnictwa rzeczno to stanowczo za mało. Należałoby posiadać eskadrę o 3 plutonach po 3 samoloty oraz 1 samolot

¹⁶⁶ Tamże.

¹⁶⁷ CAW, Akta KMW, t. 289, Pismo szefa KMW w sprawie uwag gen. dyw. J. Rybaka na temat organizacji MDLotn. z września 1929 r.

dowództwa to jest razem 10 aparatów, ponadto 50% rezerwy sprzętu w zapasie mob. w Pińsku. Dla każdego plutonu przewidzieć krypę hangar¹⁶⁸.

W tym czasie współpraca samolotu z jednostkami pływającymi flotylli wyglądała następująco. Załoga przydzielonego samolotu prowadziła rozpoznanie na polecenie dowódcy dywizjonu okrętów, z którym samolot w czasie ćwiczeń współdziałał. Do utrzymania łączności pomiędzy samolotem a dowódcą grupy okrętów służyły ciężarki z przyczepionymi meldunkami oraz umowne płachty sygnałowe. W razie potrzeby samolot mógł wodować w pobliżu jednostek pływających, jednak gęsto pływające i często niewidoczne kłody drewna stanowiły dla niego znaczne zagrożenie. Wykonane w powietrzu zdjęcia wywoływano na miejscu, bowiem na jednej z kryp urządzono laboratorium fotograficzne. Tam też znajdowała się grupa mechaników obsługujących wodnosamoloty¹⁶⁹.

Łączność przy wstrzeliwaniu do celów (tarcz na lądzie lub makiet pływających na wodzie) utrzymywano początkowo w podobny sposób (przy pomocy ciężarków i płacht), a w późniejszych latach również przy użyciu środków łączności bezprzewodowej (radiostacje typu „AVA”). Jednak na skutek niedoskonałości ówczesnych radiostacji i zakłóceń pochodzących od pracującego silnika samolotu łączność była utrudniona. Uzyskany zasięg pracy do 6 km uznano za niewystarczający. W czasie ćwiczeń piloci decydowali się najczęściej na prowadzenie jednostronnej łączności z samolotu przy pomocy radiostacji, natomiast z ziemi podawano im sygnały płachtami¹⁷⁰.

¹⁶⁸ CAW, Akta GISZ, t. 1933, Sprawozdanie gen. dyw. J. Rybaka z inspekcji Flotylli Pińskiej z 15.11.1929 r., s. 5-6. Samolot FBA-17 HMT 2 był jednosilnikowym dwupłatem produkcji francuskiej, przeznaczonym do patrolowania i obserwacji. Załogę stanowiły dwie osoby – pilot i obserwator. Konstrukcja samolotu drewniana, silnik o mocy 132 KW (180 KM) napędzał drewniane śmigło i umożliwiał osiągnięcie prędkości maksymalnej 162 km/godz, pułap 4000 m, zasięg 400 km; A. Morgała, Samoloty ..., s. 135.

¹⁶⁹ E. Szczepaniuk, Wspomnienia..., s. 17. O utrzymaniu łączności pomiędzy samolotem a ziemią przy zastosowaniu meldunków ciężarkowych i tyczek tak wspomina w swojej książce J. Kuropieska: Wspomnienia dowódcy kompanii 1923-1934 Warszawa 1987, s. 237-238: „Dla łączności z ziemią samoloty zostały wyposażone w iskrówki (nie używane w czasie ćwiczeń), woreczki meldunkowe, rakiety i linki z kotwiczka. Ziemia wystawiała tyczki z zawieszoną na nich linką, którą należało uchwycić kotwiczka, wciągnąć linkę do samolotu i odczepić zamocowany do niej meldunek. Oczywiście pochwylenie linki zależało przede wszystkim od właściwego nalotu pilota, a później dopiero od zmyślności i zręczności obserwatora. Tyczki miały około trzech metrów wysokości i jeśli obserwator wypuścił linki z kotwiczka zbyt wiele albo zbyt mało, to należało nalot powtórzyć...Zawróciłem na placówkę i rzuciłem woreczek meldunkowy z kartką, na której napisałem: zorientujcie mnie jakie macie zadania i powiedzcie coś, co już wiecie o nieprzyjacielu. Poszedłem na mały krąg i za chwilę ujrzałem sygnał: czekajcie, weźmiecie meldunek. Po chwili następnny sygnał: brać meldunek. Poderwałem swą kotwiczka dość duży pakiet, w którym był rozkaz operacyjny strony, z którą współpracowałem...”.

¹⁷⁰ Pierwsze radiostacje typu „AVA” lotnictwo rzeczne otrzymało w połowie 1935 r. O trudnościach w nawiązywaniu łączności pomiędzy samolotami a okrętami świadczy również sprawozdanie gen. dyw. K. Sosnkowskiego, który inspekcjonował flotyllę 30 sierpnia tego roku; Akta GISZ, t. 1941, Sprawozdanie gen. dyw. K. Sosnkowskiego z ćwiczeń bojowych jednostronnych z 30.08.1935 r. oraz Akta KK, t. 123, Zamówienie nr 349/38 do firmy „AVA”; E. Szczepaniuk, Wspomnienia..., s. 17.

Ćwiczenia takie odbywały się często. Piloci latali w ciągu półrocza nawet ponad 100 godz., gdy dodatek lotniczy otrzymywali już przy 15 godz. lotów w ciągu półrocza. Po zakończeniu ćwiczeń uzyskane wyniki omawiano pomiędzy współpracującymi z sobą załogami okrętów i wodnosamolotów. O znacznej wprawie, jaką w tym zakresie osiągały załogi, niech świadczy fakt, że czasami już druga albo trzecia salwa artyleryjska niszczyła cel.

Natomiast wsparcie z powietrza walki na lądzie było często teoretyczne, gdyż wspomniane samoloty wybitnie się do tych celów nie nadawały. Ich mały udźwieg pozwalał na umieszczenie pod skrzydłami zaledwie 2-4 bomb o ciężarze po 12 kg oraz jednego karabinu maszynowego (przy siedzeniu obserwatora). Ponadto strzelanie z samolotu było bardzo utrudnione, gdyż kabina załogi znajdowała się pod skrzydłami, a obok strzelającego siedział pilot.

Podobnie oceniał możliwości wykorzystania tych samolotów do działań bojowych gen. Rybak inspekcjonujący pluton płatowców rzecznych w dniach 8-11.08.1928 r.

Stwierdził on:

Płatowce typu szkolnego nieuzbrojone. Po uzbrojeniu mogłyby nadawać się jako płatowce plutonu lotnictwa lekkiego, rzecznego. Zadania jednak liniowej jednostki płatowców rzecznych na Polesiu, szczególnie w zakresie rozpoznania, będą przekraczały możliwości lotnictwa lekkiego, zatem należy uznać, że typ obecny (Schreck) nie nadaje się do użycia jako aparat bojowy, współpracujący z Flotyllą. W czasie inspekcji, pluton płatowców rzecznych otrzymał zadanie na łączność, które nie dały rezultatu, ze względu na nieustalenie płacht tożsamości poszczególnych jednostek Flotylli i sposobu ich wykładania. Natomiast współpraca z dywizjonem liniowym, przy wstrzeliwaniu artylerii aczkolwiek, jako zaimprovizowany obserwator funkcjonował oficer marynarki, specjalista broni podwodnej, dała doskonale wyniki. Dywizjon został wstrzelony w ciągu 29 min. Salwy były oddawane w odstępach 2-3 min. Warunki atmosferyczne niesprzyjające (wiatr, chmury, chwilami deszcz...)¹⁷¹.

Dlatego też gen. Rybak postulował jak najszybsze przeniesienie pozostałych wodnosamolotów (4 szt.) do Pińska, rozwinięcie ich w eskadrę o 6 samolotach i zaopatrzenie w odpowiedni sprzęt bojowy. Według jego koncepcji pluton wodnosamolotów miał być jednostką detaszowaną (wydzieloną), liniową, w związku z czym nie organizowałby szkolenia żołnierzy. Załogi samolotów miały być uzupełniane przez MDLotn.

¹⁷¹ CAW, Akta GISZ, t. 430, Raport z inspekcji flotylli 27.05.1929 r., s. 20-21; E. Szczepaniuk, Wspomnienia..., s. 18.

Samoloty lotnictwa rzecznoego wykonywały również szereg innych zadań związanych z zaopatrywaniem jednostek pływających czy przewożeniem ciężko chorych. Niezbyt ekonomiczne ich wykorzystanie sygnalizował, w raporcie z kolejnej inspekcji (27.05.1929 r.), gen. Rybak. Inspektor armii stwierdził:

*Przez szereg dni naszego pobytu na Flotylli aparaty dzień w dzień przelatowały z Pińska do miejsca postoju Flotylli wracając z powrotem do Pińska /.../. Trzeba szanować materiał, który jest bardzo drogi oraz bezużyteczny w tym przypadku wysiłek lotników, których nerwy potrzebują wypoczynku ...*¹⁷²

Pododdział lotnictwa oprócz samolotów posiadał w Pińsku: dwa hangary, warsztat naprawczy, pochylnię i nabrzeże nad Piną oraz przydzielone jednostki pływające. Lotnisko (lądowe) znajdowało się kilkadziesiąt kilometrów od stałego miejsca postoju flotylli w miejscowości Mosty Wolańskie. Pluton wodnosamolotów Flotylli Pińskiej był najbardziej na wschód wysuniętym pododdziałem polskiego lotnictwa¹⁷³.

W całości pluton wodnopłatów rzecznych (zgodnie z zarządzeniem szefa KMW) przeniesiono z MDLotn. w Pucku do flotylli w połowie 1929 r. Jednak nadal, pod względem ewidencyjnym, jego macierzystym pododdziałem był MDLotn., który realizował zaopatrzenie w samoloty i inne wyposażenie niezbędne do lotów¹⁷⁴.

Tak więc w latach 1929-1930 Flotylla Pińska dysponowała kluczem lotniczym, który następnie został rozbudowany do rozmiarów eskadry, a siedmioletni plan rozbudowy jednostki (z 1930 r.) zakładał dalsze istnienie REL (od roku 1934 przewidywano wymianę wodnosamolotów na nowocześniejsze)¹⁷⁵.

Projekt nowej tabeli mobilizacyjnej z 1930 r. przewidywał na wypadek wojny zorganizowanie przez dowódcę MDLotn. (za pośrednictwem komendanta portu w Pińsku) eskadry rzecznej składającej się z 6 samolotów typu *FBA*. Sprzęt wchodzący w skład wyposażenia eskadry zamierzano zdeponować w Pińsku, dokąd również miał przybyć

¹⁷² Tamże.

¹⁷³ P. Podkowicz, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej, „Nasze Sygnały”, Londyn 1970 nr 122, s. 35; A. Morgała Samoloty..., s. 31

¹⁷⁴ CAW, Rozkazy dowódcy Flotylli Pińskiej, Rozkaz nr 42 z 24.08.1929 r.; Akta GISZ, t. 480, Raport z inspekcji flotylli 27.05.1929 r. sporządzony przez gen. Rybaka, s. 20-21; oraz Dziennik Zarządzeń szefa KMW, Zarządzenie nr 7 z 27.07.1929 r.

¹⁷⁵ Nazwy pododdziału - pluton wodnopłatowców rzecznych i Rzeczna Eskadra Lotnicza były na początku lat trzydziestych używane zamiennie; CAW, Akta KMW, t. 126, Pismo dowódcy Flotylli Pińskiej do szefa KMW z 11.02.1932 r.; A. Morgała, Samoloty..., s. 58. W 1930 r. planowano odbycie ćwiczeń doświadczalnych, w ramach których z flotyllą miał współpracować pluton lotnictwa towarzyszącego. Zamierzano ocenić współdziałanie z artylerią i wypróbować nowe środki łączności. CAW, Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 102, Zał. do rozkazu Biura Org. 1.1946/tjn.-wyszk

powołany personel lotniczy. Gotowość do działania eskadra miała osiągnąć w dniu mobilizacji alarmowej¹⁷⁶.

Z dniem 1.05.1931 r. szef KMW wyznaczył na stanowisko pełniącego obowiązki dowódcy REL w Pińsku por. obs. Władysława Dawidka. W tym czasie w skład obsady eskadry wchodziło 17 osób¹⁷⁷.

Latem 1931 r. zakończono próby porównawcze samolotów towarzyszących, podczas których najlepszym okazał się samolot typu Lublin R-XIII, zbudowany prawie wyłącznie z materiałów krajowych. Przy ciężarze własnym przekraczającym 800 kg mógł on zabrać 429 kg ładunku. Zakłady mechaniczne w Lublinie (E. Plage i T. Laśkiewicz) uznały, iż po przeprowadzeniu badań może być on użyty jako samolot lotnictwa rzeczno-¹⁷⁸.

Realizowana w 1932 r. rozbudowa Flotylli Pińskiej uwzględniała już częściowe zmiany w wyposażeniu REL. Jednostka otrzymała samoloty typu *Lublin R-XIII*, które wyposażono w specjalne pływaki¹⁷⁹.

W końcu 1932 r. REL zgodnie z obsadą etatową liczyła 57 ludzi. Oprócz dowódcy eskadry (kpt.) służyło w tym pododdziale 3 oficerów (por.). Jednak najliczniejszą grupę stanowili podoficerowie i szeregowi niezawodowi (12 żołnierzy bez specjalności i 18 specjalistów) oraz podoficerowie i szeregowi służby zawodowej (23 żołnierzy). Dowódcy eskadry podporządkowano: drużynę dowódcy (3), drużynę administracyjną (19), obsługę techniczną samolotów (16), personel latający (7) oraz drużynę plotn. cekaemów (9)¹⁸⁰.

Zarówno plan minimum jak i maksimum, dotyczący rozbudowy flotylli (z 1930 r.), przewidywał wyposażenie eskadry w 10 samolotów. Na ten cel zamierzano wydatkować po 250 000 zł. w latach 1932/1933 i 1933/1934¹⁸¹.

W latach trzydziestych w REL oraz MDLotn. wprowadzono istotne zmiany organizacyjne. Zgodnie z rozkazem MSWojsk. z 30.01.1933 r. MDLotn. włączono pod względem organizacyjnym do Marynarki Wojennej i od tej pory podlegał on całkowicie szefowi KMW¹⁸².

¹⁷⁶ CAW, Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 54, Pismo szefa KMW do szefa Oddz. I Sztabu Głównego z 20.10.1930 r. Ze środków budżetowych MW na lata 1930/1931 planowano wydać na zakup 13 samolotów-amfibii dla REL w Pińsku kwotę 910 000 zł. (13 szt. x 70 000 zł). CAW, Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 131, Lotnictwo morskie z budżetu 1930/1931.

¹⁷⁷ CAW, Rozkazy oddziałów MW, Rozkaz dowódcy MDLotn., t. 6, Rozkaz nr 77 z 4.04.1933 r

¹⁷⁸ CAW, Akta KMW, t. 267, Pismo Zakładów Mechanicznych w Lublinie do KMW z 24.07.1931 r

¹⁷⁹ CAW, Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 50, Referat Oddziału III Sztabu Głównego z 1.12.1932 r., s. 2.

¹⁸⁰ CAW, Dziennik Zarządzeń (tajny) KMW nr 23 z 3.12.1932 r.

¹⁸¹ CAW, Akta szefa Sztabu Głównego, t. 202, Zestawienie potrzeb materiałowych Flotylli Pińskiej wynikających z projektu organizacji i podniesienia jej zdolności, s. 1-3.

¹⁸² A. Morgała, Samoloty..., s. 51

Plan kampanii Flotylli Pińskiej na 1933 r. przewidywał dla REL, w pierwszym okresie (od 1 do 31 maja) realizację następujących zadań w zakresie: ćwiczenia pilotów w startowaniu, lądowaniu, lotach dziennych i nocnych, ćwiczenia w holowaniu wodnopłatowców przez kutry uzbrojone, ćwiczenia w nawiązywaniu łączności za pomocą rakiet z jednostkami pływającymi i w obronie plotn. okrętów, a także strzelanie z lotniczych karabinów maszynowych na strzelnicy garnizonowej¹⁸³.

W rok później (1.01.1934 r.) zgodnie z zarządzeniem szefa KMW, eskadrę wcielono w skład Flotylli Pińskiej. Dowódca MDLotn. otrzymał polecenie przekazania, w ciągu miesiąca, szeregowych ze składu eskadry do dyspozycji Kadry Szeregowych Flotylli Rzecznej w Pińsku. W tym samym czasie wyposażenie REL miał przejąć komendant portu w Pińsku, który odtąd administrował całym sprzętem. Kmdr por. W. Zajączkowski otrzymał polecenie wydzielania każdego roku, z poboru rekrutów, grupy żołnierzy niezbędnych do uzupełnienia stanu eskadry. W tym celu, po przeszkoleniu rekruckim, część REL odchodziła na przeszkolenie specjalistyczne do Szkoły Specjalistów Lotniczych przy MDLotn. w Pucku. Dalsza specjalizacja następowała, w miarę potrzeb, w szkołach i na kursach wskazanych przez KMW. Całokszałem doskonalenia REL kierował dowódca flotylli¹⁸⁴.

Początkowo etat REL przewidywał dla tego pododdziału obsadę w składzie: 4 oficerów, 23 podoficerów zawodowych i nadterminowych, 24 szeregowych niezawodowych oraz 3 osoby personelu cywilnego¹⁸⁵.

Natomiast zgodnie z „Pokojową organizacją Marynarki Wojennej” z 1934 r., w skład personelu REL w Pińsku miały wchodzić już 54 osoby, w tym: 7 oficerów korpusu morskiego i rzeczno-brzegowego oraz 47 podoficerów i szeregowych (20 służby zawodowej i 27 służby niezawodowej). Oprócz dowódcy eskadry (etat kmdr ppor.), zastępcy dowódcy pełniącego jednocześnie obowiązki oficera taktycznego (kpt.) i oficera technicznego (kpt.) w strukturze tego pododdziału funkcjonowała drużyna administracyjna (15 żołnierzy), grupa personelu latającego (6 osób) oraz grupa zajmująca się obsługą samolotów (19 mechaników). Eskadra dysponowała etatowymi obiektami pływającymi w postaci: pływającej bazy lotniczej (4 osoby), motorówki ratunkowej (2 osoby) i ślizgacza (1 żołnierz)¹⁸⁶.

¹⁸³ CAW, Akta GISZ, t. 765, Plan kampanii Flotylli Pińskiej na 1933 r., s. 4.

¹⁸⁴ AMW w Gdyni, Dziennik Zarządzeń KMW, sygn. nr 6/49/29, Zarządzenie nr 1 z 15.01.1934 r., s. 3; Rozkazy MDLotn., t. 13, Rozkazy nr 30 z 7.02.1934 r

¹⁸⁵ CAW, Dziennik Zarządzeń (tajny) KMW nr 13 z 25.08.1933 r

¹⁸⁶ CAW, Dział wydawnictw fachowo-wojskowych, sygn. nr 5813, Pokojowa organizacja Marynarki Wojennej z maja 1934 r., s. 28

Pod koniec 1934 r. obowiązki dowódcy REL pełnił por. obs. Władysław Dawidek, natomiast w skład personelu latającego wchodził m.in. por. obs. Wiktor Złotkowski i por. obs. Michał Tymosławski¹⁸⁷.

Na początku kwietnia 1935 r. z MDLotn. w Pucku przeniesiono, jako po. dowódcy REL w Pińsku, por. Stefana Kryńskiego. Jednocześnie z REL do MDLotn. w Pucku powrócił por. Władysław Dawidek¹⁸⁸.

W czerwcu 1935 r. kmdr por. W. Zajączkowski wystąpił do szefa KMW z prośbą o włączenie posterunku meteorologicznego flotyli do REL. Wspomniany posterunek pod względem fachowym podlegał Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej, natomiast pod względem personalnym wchodził w skład plutonu meteorologicznego kompanii portowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Żołnierzy obserwatorów przydzielono do posterunku po przejściu 3,5-miesięcznego kursu w Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej w Warszawie. Dowódca flotyli zwracał uwagę na niedostateczny stan wykszolenia obserwatorów. Od szeregu lat zdarzały się nagminnie przypadki przysyłania żołnierzy z nieukończonym kursem, w związku z czym obserwację w większości musiał prowadzić sam komendant posterunku plut. Barszczewski (w posterunku prowadzono obserwację kilkanaście razy na dobę). Ponieważ w składzie posterunku znajdowali się żołnierze z 1 Pułku Lotniczego, zaproponowano włączenie posterunku do REL, aby w ten sposób wyrównać poziom wykszolenia żołnierzy i ujednoczyć ich umundurowanie.

Przy takim rozwiązaniu dowódca REL miałby możliwość wysyłania wybranych żołnierzy na przeszkolenie do Gł. Wojsk. St. Meteorologicznej, co przyczyniłoby się do zapewnienia wyższego poziomu prowadzonych obserwacji i pozwoliłoby uniknąć trudności z obsadą posterunku. Jednak szef KMW, ze względów budżetowych, nie wyraził zgody na etatowe włączenie posterunku meteorologicznego do REL, w związku z czym 1 Pułk Lotniczy nadal obsadzał posterunek swoimi ludźmi¹⁸⁹.

W latach trzydziestych, zarówno w REL jak MDLotn. występował brak samolotów. Te, na których dotychczas odbywano loty, w czasie intensywnej eksploatacji ulegały systematycznemu zużyciu. Ich parametry odbiegały w sposób zasadniczy od najnowszych osiągnięć światowego lotnictwa. W związku z tym zachodziła potrzeba zakupu nowych samolotów. Preliminarz budżetowy MW na rok 1936/1937 przewidywał wydatkowanie kwoty 400 000 zł na sprzęt i materiał lotniczy w postaci prototypu samolotu dla lotnictwa

¹⁸⁷ CAW, Akta KMW, t. 270, Obsada oficerów korpusu aeronautycznego pełniących służbę w MW z 1.11.1934 r.

¹⁸⁸ CAW, Akta KMW, t. 289, Zarządzenie szefa KMW nr 311-4 z 3.04.1935 r.

¹⁸⁹ CAW, Akta KMW, t. 128, Pismo dowódcy flotyli do szefa KMW z 4.06.1935 r. i z 26.07.1935 r

rzecznego. Jednak wobec niewielkiego zapotrzebowania tych maszyn dla flotyli (6 sztuk) proponowano potrzeby te rozwiązać w inny sposób ¹⁹⁰.

W KMW powstały dwie koncepcje rozwiązania tego problemu. Pierwsza propozycja dotyczyła zlecenia produkcji wodnosamolotów zakładom krajowym, które znajdowały się w nie najlepszej sytuacji finansowej ¹⁹¹. Rozważano też możliwość zakupu nowych samolotów za granicą. W tym celu, na przełomie lipca i sierpnia 1936 r., wysłano do Wielkiej Brytanii kpt. mar. pil. Stefana Kryńskiego, który miał się zapoznać z wodnosamolotami mogącymi mieć zastosowanie na Polesiu ¹⁹².

Jednak żaden z tych projektów nie został zrealizowany. Zdecydowano się na najmniej szczęśliwe rozwiązanie, polegające na przeróbce maszyn używanych przez lotnictwo lądowe i dostosowanie ich do pływania poprzez zamocowanie pływaków. Gen. Stanisław Kwaśniewski podejmując w tej sprawie decyzję stwierdził:

Zgadzam się na wyposażenie Flotyli Pińskiej w samolot towarzyszący typu Lublin R-XIII po przystosowaniu pływaków zamiast normalnego podwozia /.../. Rozwiązanie powyższe uważam jednak za tymczasowe i mające na celu przyspieszenie wyposażenia Flotyli w samoloty towarzyszące z tym, że poszukiwania i próby z odpowiednim typem amfibii winny być nadal prowadzone ¹⁹³.

Pierwsze próby z tym samolotem rozpoczęto w 1933 r., jednak nie były one pomyślne ¹⁹⁴. Kilkumiesięczne doświadczenia z wodnosamolotem wykazały zasadnicze jego wady, tj. bardzo utrudniony start i wodowanie przy najmniejszym wietrze bocznym. Wypadki jakie zaistniały w czasie prób zadecydowały o negatywnej opinii KMW, które kolizje samolotów zakwalifikowało jako ciężkie, chociaż załogi wyszły z nich bez większych obrażeń. Uznano, że w przeciwieństwie do dotychczas stosowanych maszyn (*FBA*), wodnopłatawce typu *Lublin R-XIII bis* nie nadają się do lotów w warunkach terenowych Polesia ¹⁹⁵.

¹⁹⁰ CAW, Akta KK MSWojsk., t. 325, Pismo szefa KK w sprawie preliminarza budżetowego MW na lata 1936/1937 z 24.06.1935 r

¹⁹¹ E. Szczepaniuk, Wspomnienia..., s. 20; oraz CAW, Akta KMW, t. 662, Oferty Zakładów Mechanicznych w Lublinie E. Plage i T. Laśkiewicz z lat 1929 i 1930.

¹⁹² CAW, Akta GISZ, t. 1935, Pismo w sprawie ustalenia typu samolotu dla Flotyli Pińskiej z 25.11.1931 r.; Akta KMW, t. 662, Sprawozdanie kpt. Kryńskiego z pobytu w W. Brytanii.

¹⁹³ Tamże.

¹⁹⁴ Samolot „Lublin” R XIII bis był jednosilnikowym górnopłatem produkcji polskiej. Ten wodnosamolot, o mieszanej konstrukcji, miał kabiny otwarte, silnik o mocy 162/176 KW (220/240 KM), śmigło drewniane, uzbrojenie - 1 kaem Vickers kal. 7,7 mm, prędkość maksymalna 170 km/godz, pułap 3 900 m, zasięg 450 km; A. Morgała, Samoloty..., s. 141-144; A. Glass, Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939, Warszawa 1976, s. 160.

¹⁹⁵ CAW, Akta GISZ, t. 1939, Pismo KMW do Gen. Inspektoratu Sił Zbrojnych z 25.07.1933 r

O krytycznym stanie lotnictwa rzecznoego w połowie lat trzydziestych świadczy również odpowiedź jaką KMW udzieliło Zarządowi Głównemu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, w której stwierdzono, że:

*Flotylla Rzeczna w Pińsku nie posiada zupełnie samolotów myśliwskich ani liniowych – posiadane trzy wodnopłatowce mogą wykonywać loty jedynie nad rzekami wskutek czego nie nadają się do lotów propagandowych nad osiedlami ...*¹⁹⁶.

W tym czasie miały miejsce kolejne wypadki samolotów, w wyniku których uległy one dalszym uszkodzeniom. W południe 23.08.1935 r., w czasie przelotu pomiędzy wsią Bereźce, a Jeziorem Brytyna, podczas silnego deszczu przestał nagle pracować silnik wodnosamolotu *FBA nr 56*. Ponieważ lot odbywał się na małej wysokości (150 m), pilot był zmuszony do natychmiastowego lądowania. Załoga w składzie pilot – por. obs. Stefan Kryński i obserwator por. obs. Eustachy Szczepaniuk wyszła bez uszczerbku, jednak samolot został w znacznym stopniu uszkodzony¹⁹⁷.

W kilka dni później (30.08.1935 r.) uszkodzony został samolot *FBA nr 52*. Po wykonaniu zadania, w czasie podchodzenia do wodowania przy bocznym wietrze, lecąca na wysokości ok. 6 m maszyna została prawdopodobnie dociśnięta podmuchem wiatru do ziemi. Załoga w składzie pilot st. bosm. pil. Franciszek Wardaliński i obserwator por. obs. Wiktor Złotkowski doznała lekkich obrażeń¹⁹⁸.

Na początku września 1935 r. na wyposażeniu REL znajdowało się 5 wodnosamolotów typu *Schreck*, a obsługa tego pododdziału liczyła 4 oficerów i 47 szeregowych¹⁹⁹. Jednak po kilku miesiącach (27 i 28.02.1936 r.) odbyło się wybrakowanie i kasacja 3 wodnosamolotów typu *FBA* (nr 52, 56, 511), które wycofano z użytku²⁰⁰.

W związku z dalszym zużywaniem się maszyn lotniczych, za najpilniejsze uznano wybudowanie 10 wodnosamolotów²⁰¹. Temat ten podjęto na konferencji w grudniu 1935 r., poświęconej sprawie pięcioetapowego programu rozbudowy Flotylli Pińskiej.

¹⁹⁶ CAW, Akta KMW, t. 662, Pismo KMW do Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z maja 1934 r.

¹⁹⁷ CAW, Akta KMW, t. 662, Raport dowódcy REL por. pil. obs. Stefana Kryńskiego do szefa KMW z 24.07.1935 r.; E. Szczepaniuk, Wspomnienia..., s. 24; A. Olejko, Śmiertelne wypadki lotnicze w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku w latach 1920-1939, „Przegląd Morski”, 1989 nr 3, s. 52-60.

¹⁹⁸ Tamże, Raport dowódcy REL por. pil. obs. Stefana Kryńskiego do szefa KMW z 2.09.1935 r.

¹⁹⁹ CAW, Akta GISZ, t. 1942, Memoriał o zadaniach MW, jej stanie i potrzebach z 4.09.1935 r.; A. Morgała, Samoloty..., s. 57

²⁰⁰ Tamże, Pismo oficera technicznego Portu Wojennego Pińsk kpt. mar. inż. Trybła do szefa lotnictwa KMW z 6.02.1936 r

²⁰¹ CAW, Akta szefa Sztabu Głównego, t. 18, Opracowanie dotyczące rozbudowy flotyli rzecznoej z 21.10.1936 r., s. 9.

We wrześniu 1936 r. obradowała kolejna konferencja, na której ustalono pięcioletni program rozwoju flotylli. Przewidywano w nim utworzenie pododdziału lotnictwa składającego się z eskadry liniowej (7 oficerów i 47 szeregowych) oraz eskadry myśliwskiej i eskadry wodnosamolotów. Na utworzenie eskadry liniowej planowano w latach 1937/1938 przeznaczyć kwotę 2 000 000 zł. Natomiast eskadra myśliwska, jako pododdział „lądowy”, miała być opłacana z budżetu wojska. Jej dyslokacja znajdowałaby się poza rejonem Flotylli Pińskiej, z którą eskadra miała tylko współpracować. Dla potrzeb lotnictwa flotylli zaplanowano również szereg nowych inwestycji. Do 1939 r. zamierzano wybudować hangary lotnicze o kubaturze 1259 m³, za sumę 500 000 zł.

Postulowano też dalsze prowadzenie doświadczeń mających na celu ustalenie prototypu samolotu dla REL. W tym celu zamierzano wysłać do USA oficera, aby ten na miejscu dokonał wyboru odpowiedniego typu samolotu. Na jego wzór zamierzano następnie zbudować w kraju maszyny dla eskadry liniowej. Natomiast rozwój eskadry myśliwskiej miał następować w oparciu o samolot typu lądowego, produkcji polskiej²⁰².

W grudniu 1937 r., na skutek zużycia samolotów i braku nowych maszyn, REL uległa rozwiązaniu. Z chwilą zakupienia nowych samolotów za granicą pododdział ten zamierzano zorganizować ponownie. Tymczasowo jej zadania w okresie letnim wykonywały przysyłane doraźnie towarzyszące plutony lotnictwa pułków lotnictwa lądowego. Podczas ćwiczeń stacjonowały one na lotniskach polowych nad brzegami Prypeci²⁰³.

Oprócz braków samolotów, wpływ na tę decyzję miały zapewne też dyskusje toczące się od szeregu lat na temat reorganizacji flotylli i zamiar podporządkowania jej wojskom inżynieryjnym²⁰⁴. Tak więc w 1937 r. eskadra lotnictwa Flotylli Pińskiej definitywnie uległa rozwiązaniu, a sprzęt i personel przekazano do MDLotn. w Pucku. I chociaż pododdział ten zamierzano reaktywować, to jednak do tego nigdy nie doszło²⁰⁵.

Mimo formalnego rozwiązania REL w Pińsku, nie był to definitywny koniec lotnictwa rzeczowego flotylli. Relacja naocznego świadka potwierdza, że jakiś czas jednostka dysponowała samolotami. Według marynarza Flotylli Pińskiej – Mieczysława Gałęzewskiego, w czasie kampanii letniej 1937 r., w miesiącach maj – czerwiec, w hangarze na terenie portu w Pińsku przechowywano trzy samoloty przystosowane do wodowania oraz jeden samolot na kołach (bez pływaków). Ten ostatni, na początku kampanii czynnej,

²⁰² Tamże, s. 10, 15, 16; A. Morgała, *Samoloty...*, s. 70. . .

²⁰³ WIH w Warszawie, sygn. nr I/2/48, Relacja E. Szczepaniuka pt. Lotnictwo morskie, s. 7

²⁰⁴ A. Morgała, *Samoloty...*, s. 58; oraz E. Szczepaniuk, *Wspomnienia...*, s. 27

²⁰⁵ Dowódcami REL do czasu jej rozwiązania byli: por. pil. Baczyński, ppor. Białowas, por. obs. Dawidek, kpt. pil. Kryński, kpt. pil. Szczepaniuk; E. Szczepaniuk, *Wspomnienia...*, s. 27 i dalsze

przetransportowano na pokładzie monitora ORP „Horodyszcze” w jego pierwszym rejsie, z portu w Pińsku na polowe lotnisko w Mostach Wolańskich. Natomiast jeden z trzech wodnosamolotów REL, jeszcze w 1938 r. wykonywał przeloty z pocztą, z Pińska na miejsce postoju flotylli w Mostach Wolańskich²⁰⁶.

W latach późniejszych przewidywano reaktywowanie REL. Już w roku budżetowym 1938/1939 zaplanowano pierwsze inwestycje dotyczące samolotów dla lotnictwa rzeczno-ego. Jednak kwoty przeznaczone na ten cel nie zostały wykorzystane, a samolotów dla tego pododdziału nie dostarczono. Również w 1939 r. przewidywano, w ramach mobilizacji Flotylli Pińskiej, mobilizację eskadry lotnictwa rzeczno-ego. Organizacja flotylli z 26.08.1939 r. uwzględniała w strukturze tego pododdziału:

- drużynę administracyjną;
- personel obsługi wodnosamolotów i lotniska wysuniętego;
- pływającą bazę lotniczą „K 4”;
- motorówkę ratunkową „P 4”;
- ślizgacz (giser) "Nr 7".

Podczas mobilizacji alarmowej eskadra miała otrzymać prawdopodobnie 3 wodnosamoloty, jednak i te plany nie zostały zrealizowane²⁰⁷.

**Referat wygłoszony na Konferencji
nt. Lotnictwo Marynarki Wojennej**

Babie Doły 15.10.2003 r.

²⁰⁶ Relacja M. Gałęziewskiego udzielona autorowi w marcu 1990 r. (w posiadaniu autora); zob. też Z. Heindrich, W mojej służbie na Flotylli, „Nasze Sygnały”, 1988 nr 162, s. 27; A. Olejko, Nad rozlewiskami Piny, „Morze”, 1991 nr 2, s. 12-13.

²⁰⁷ A. Olejko, Rzeczna Eskadra Lotnicza Flotylli Pińskiej, s. 81-84, Pruszków 1994; A. Olejko, Lotnicze „zesłanie”, czyli skrzydlata historia z poleskich bagien, „Militaria i Fakty”. Magazyn Historyczny, 2003 nr 2 (18), s. 54-59

**KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA
nt. LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ –HISTORIA, WSPÓŁCZESNOŚĆ I
PERSPEKTYWY ROZWOJU – cz. 2**

Kmdr ppor. mgr Tomasz MADEJ

**HISTORIA LOTNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
1957-1989**

Rok 1957 w Polsce był rokiem przełomu. Następujące systematycznie zmiany dotknęły wszystkich sfer życia: partii, rządu, gospodarki, a także Ludowego Wojska Polskiego. Dotyczyły wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych, tak w zakresie wymiany dowódców, struktur organizacyjnych, jak i samych zadań, które postawiono wojsku do wykonania.

Zmiany dotyczyły także Lotnictwa MW PRL. Aby nie pominąć żadnego istotnego wydarzenia, autor przyjął jako początek zagadnienia dzień 01.01.1957 r.

Lotnictwo MW PRL w tym momencie składało się z następujących jednostek organizacyjnych:

- Dowództwa 33. Dywizji Lotniczej MW – JW 1529, Babie Doły, dowódca ppłk. pil. Pałuczak Bogdan;
- 30. pułku lotniczego MW (pl MW) – JW 5576, Gdańsk-Wrzeszcz, dowódca mjr pil. Bartkowski Witold, samoloty: B-33, CB-33, Jak –11;
- 34. pułku lotnictwa myśliwskiego (plm) – JW 3651, Babie Doły, dowódca mjr pil. Siwy Bronisław, samoloty: Lim-1, Lim-2, UTiMiG-15, Jak-11, Po-2;
- 15. samodzielnej eskadry lotnictwa rozpoznawczego (selr.) MW – JW 4557, Siemirowice, dowódca mjr pil. Zarucki Hilary, samoloty: IŁ-28R, IŁ-28, UIŁ-28;
- 50. batalionu obsługi lotniska (bol.) – JW 2428, Gdańsk-Wrzeszcz, dowódca kpt. Grabowiec Tadeusz;
- 26. bol – JW 5568, Babie Doły, dowódca mjr Hetak Bolesław;
- Grupy Organizacyjno-Przygotowawczej Obsługi Lotniska Łebunia – JW 1826, Siemirowice, dowódca kpt. Krawiec Ludwik;
- 12. dywizjonu zabezpieczenia ślepego lądowania (dzśl) – JW 6025, Babie Doły, dowódca mjr Eichstaedt Marian;
- Polowych Warsztatów Remontowych Lotnictwa MW (PARM-3) 33. DLMW, Babie Doły;
- 107. kompanii łączności 33. DLMW, Babie Doły;
- Oddziału Torpedowo-Minowego LMW;

- plutonu fotograficznego 33. DLMW;
- 11. poligonu lotniczego STRZEPCZ;
- 47. kompanii szkolnej specjalistów LMW.

Zmiany w całych Siłach Zbrojnych PRL, w tym również w Lotnictwie Sił Zbrojnych, równocześnie pociągnęły za sobą zmiany w strukturze lotnictwa MW. Najważniejszą z nich była zmiana nazwy i etatu 33. DLMW na Dowództwo Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej MW PRL – etat 35/339, numer JW pozostał bez zmian. Wniosło to „polski” wzorzec organizacyjny, a zarazem, podobnie jak w całym lotnictwie SZ PRL, wiązało problematykę działania bojowego lotnictwa z obroną przeciwlotniczą wojsk. W nowej strukturze organizacyjnej JW 1529 znalazł się Oddział OPL, a podporządkowane mu zostały, pod względem profesjonalnym, 60. samodzielny pułk artylerii przeciwlotniczej średniego kalibru – JW 5562 oraz Główny Posterunek Wojsk Radiotechnicznych (WRT) MW.

Na podstawie tego samego zarządzenia org. szefa Sztabu Generalnego WP oraz Rozkazu Dowódcy MW Nr 019/Org. z dnia 04.07.1957, rozformowany został Oddział Torpedowo-Minowy LMW.

Demilitaryzacja życia w Polsce oraz plany rozwoju miast i osiedli według modelu zachodnioeuropejskiego, przyczyniły się do tego, że dotychczas stacjonujący na lotnisku we Wrzeszczu 30. pl MW nakazano przedyslokować na lotnisko w Siemirowicach, razem z zabezpieczającym go 50. bolem.

Po przybyciu 30. pl MW do Siemirowic nastąpiło rozformowanie JW 1826. Zadania zabezpieczenia szkolenia lotniczego 30. pułku lotnictwa szturmowego i 15. selr przyjął na siebie 50. bol. Na podstawie tego samego zarządzenia, które spowodowało rozformowanie JW 1826, 50. bol został przeformowany na etat 6/306, przystosowujący go do możliwości zabezpieczania działalności szkoleniowej dwóch jednostek, posiadających na wyposażeniu samoloty o napędzie odrzutowym. Z chwilą przybycia do Siemirowic, 30. pl MW przemianowany został na 30. plsz MW.

Przeszkolenie na samoloty Lim-1 prowadzili inżynierowie i instruktorzy z 34 plm. Szkolenie odbywało się we właściwym tempie, a personel latający szybko dostrzegł pozytywne różnice między dotychczas eksploatowanymi B-33 a *Lim-1*.

Piloci 30. plsz szkoleni byli pod kątem szturmowego wykorzystania właściwości samolotu z elementami walki powietrznej. Odwrotnie w 34. plm, gdzie szkolenie personelu latającego realizowano pod kątem walki ze środkami napadu powietrznego (śnp) nieprzyjaciela, a dodatkowo ćwiczono elementy szturmowania obiektów lądowych i nawodnych.

Odmienne od zadań 30. plsz i 34. plm były cele szkolenia załóg samolotów *IL-28*. 15. selr miała szkolić się w: wykonywaniu rozpoznania operacyjnego na rzecz Dowództwa i Sztabu Głównego MW, niszczeniu potencjalnego celu morskiego, a także wykonywaniu tzw. innego zadania na rzecz jednostek podległych MW PRL.

Następną zmianą, jaka dokonana została w strukturze LMW, było rozformowanie 12. dzśl oraz włączenie sił i środków tej jednostki, w formie pododdziału, do struktur 26. bol.

Do momentu sformowania 15. selr, w LMW istniała 16. eskadra lotnictwa łącznikowego (ełł) – JW 1660, zabezpieczająca potrzeby łączności lotniczej Dowództwa i Sztabu Głównego MW. W momencie sformowania 15. selr MW nastąpiło jednoczesne rozformowanie JW 1660, zaś siły i środki tej eskadry podporządkowane zostały dowódcy Lotnictwa i OPL MW. Samoloty stacjonowały w Babich Dołach.

Kilka kolejnych kontroli udowodniło, że taki praktyczny brak podporządkowania dwóch kluczy lotniczych łamie zasady jednoosobowego dowodzenia, a ponadto słyca nadzór nad ich działalnością służbową.

Aby zapobiec dalszemu rozluźnieniu dyscypliny, na wniosek dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL Obszaru Kraju (d-cy WLiOPL OK.), 09.12.1959 r. sformowana została 18. eskadra mieszana LMW – JW 1029. Mieszana, ponieważ w jej etacie znalazł się klucz śmigłowców, klucz samolotów *Po-2*, *An-2*, a także, w początkowym okresie jej istnienia, *Jak-11*. Na jej miejsce postoju wyznaczono lotnisko w Babich Dołach. Pierwszym dowódcą został kpt. pil. Wójcik Bernard, dotychczasowy pomocnik dowódcy 34. plm. Miesiąc przed sformowaniem 18. em LMW nastąpiło sformowanie i otwarcie, jako oddzielnego poligonu lotniczego, 14. Morskiego Poligonu Lotniczego Zatoka Pucka. Terenem działalności bojowej lotnictwa na tym poligonie stało się składowisko niewypałów i starej amunicji na Zatoce Puckiej.

Kolejnym etapem w „rozwoju” LMW PRL, było strukturalne połączenie 30. plsz z 50. bol, a w to miejsce sformowanie jednolitego organizmu 30. pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego (plmsz) oraz połączenie 34. plm z 26. bol, a w to miejsce sformowanie jednolitego organizmu 34. plm. W takiej strukturze organizacyjnej LMW funkcjonowało od 05.01.1961 r., kiedy to, na podstawie decyzji szczebla centralnego, dowódca MW przekazał 60. spa OPL do struktur Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK., zaś Główny Posterunek WRT MW włączono do struktur Sztabu Głównego MW. Tym sposobem skład osobowy Lotnictwa i OPL MW zmniejszony został o ponad 1000 osób.

Po połączeniu (w jednolite organizmy) 30. plmsz i 34. plm, utworzone zostały nowe struktury pułków:

- Dowództwo;

- Sztab;
- Dywizjon Lotniczy (nieformalny – faktycznie niesformowany);
- Dywizjon Techniczny;
- Dywizjon Dowodzenia Lotami;
- Batalion Zaopatrzenia.

Celem takiej organizacji było połączenie wysiłków wszystkich ww. komórek dla osiągnięcia jak największej dynamiki szkolenia lotniczego, co – bądź co bądź – było najważniejszym zadaniem pułku lotniczego.

W ramach reorganizacji Lotnictwa Sił Zbrojnych PRL, w 1962 r. nastąpiło wiele zmian w całym lotnictwie, w tym w Lotnictwie MW PRL. W celu sprawnego dowodzenia siłami powietrznymi oraz wojskami OPL w sytuacji zagrożenia wojennego, nastąpiło podzielenie kompetencji i zadań poszczególnych wojsk na zadania Armii Lotniczej, działającej przy siłach Frontu (Lotnictwo Operacyjne) oraz na zadania sił broniących przestrzeni powietrznej nad terytorium PRL (Wojska Obrony Powietrznej Kraju). Po sformowaniu dowództw nowych rodzajów Sił Zbrojnych, w Sztabie Generalnym WP przystąpiono do podziału i przydziału istniejących w Polsce pułków lotniczych, głównie według kryterium wyposażenia sprzętowego i wyszkolenia personelu latającego, ale także według potrzeb koalicyjnych Układu Warszawskiego (UW). W tym właśnie trybie zapadła decyzja o zmianie podporządkowania 34. plm, z Marynarki Wojennej do Wojsk OPK.

W ślad za tymi zmianami, jeszcze przed końcem 1962 r., Dowództwo Lotnictwa i OPL MW zobowiązane zostało do przekazania całego Stanowiska Dowodzenia DL i OPL MW 34. plm, co wiązało się z likwidacją Służby Operacyjnej LMW. W tym momencie (od stycznia 1963 r.) Dowódca LMW PRL został pozbawiony informacji i prawa decydowania o sytuacji powietrznej w rejonie odpowiedzialności. Jednocześnie odebrane zostały mu atrybuty Dowódcy Dywizji Lotniczej. Co prawda, do 1965 r. nikt nie zmieniał nazwy DL i OPL MW na DL MW, ale w strukturze JW. 1529 nastąpiły bardzo poważne zmiany, a skład osobowy wyraźnie się uszczuplił. DL i OPL MW utraciło wiele kompetencji, z których część przekazana została do Kwatermistrzostwa oraz Służb Technicznych i Uzbrojenia MW.

Jakby na otarcie łez, po niepowetowanych stratach, na środkowym Wybrzeżu (w Darłówniku Zachodnim) sformowana została 28. eskadra ratownicza (er) MW – JW 1470 – jej dowódcą został kpt. Piekara Stanisław. W perspektywicznych planach DMW ww. eskadra miała posiadać na wyposażeniu 10 śmigłowców *Mi-4ME* dla celów zwalczania okrętów podwodnych (ZOP) oraz dwa klucze śmigłowców *W-1*. Jednak w miarę upływu czasu liczba ta uległa znacznemu zmniejszeniu. Po pierwsze, eskadra początkowo (wiosna 1963)

otrzymała 6 śmigłowców *SM-2*, po wtóre, śmigłowce *Mi-4ME* dotarły dopiero w czwartym kwartale 1965 r. i to nie 10 lecz 4 sztuki.

28. er MW w swej pierwszej „odsłonie” nie posiadała w ogóle szeroko pojętego zaplecza logistyczno-kwatermistrzowskiego, gdyż tę funkcję wypełniał Oddział Gospodarczy, jakim była Szkoła Podoficerska Artylerii Nadbrzeżnej (SPAN). Z chwilą podjęcia ostatecznej decyzji o przedyslokowaniu SPAN do Ustki, nastąpiło przeformowanie 28. er MW na etat 35/456.

Te znaczące zmiany toczyły się w cieniu likwidacji Dowództwa LMW i przeformowania go na Szefostwo Lotnictwa DMW PRL. Przeformowanie to, likwidujące de facto JW 1529, która dotychczas pełniła wiele funkcji nadrzędnych nad niektórymi podległymi pododdziałami, wymusiło na szefie Lotnictwa DMW konieczność nieformalnego połączenia niektórych komórek organizacyjnych 42. PWL i 18. elł. 107. kł została rozformowana, a część jej sprzętu służącą zabezpieczeniu działań lotnictwa przeniesiono do 59. batalionu łączności MW.

Faktycznie, po rozformowaniu JW 1529, siedzibę Szefostwa LDMW przeniesiono do budynku Dowództwa MW. Na pewien czas zachowano istnienie Wydziału Politycznego LMW, ale niebawem rozformowano go i włączono do Wydziału Politycznego Jednostek Specjalnych Zarządu Politycznego MW.

W połowie 1965 r., na podstawie Zarządzenia Głównego Inspektora Lotnictwa, Szefostwu LDMW przekazano nadzór nad szkoleniem lotniczym i całym spektrum spraw związanych z obsługą i eksploatacją oraz zaopatrzeniem sprzętu latającego Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza (selrWOP), stacjonującej faktycznie na dwóch lotniskach: Wicko Morskie i Wrzeszcz.

Kolejna zmiana struktur organizacyjnych wewnątrz Lotnictwa MW dokonana została na podstawie rozkazu dowódcy Lotnictwa Operacyjnego, który wnioskował do szefa Sztabu Generalnego WP o rozdzielenie jednolitych struktur pułku lotniczego na:

- pułk (właściwy);
- batalion zaopatrzenia;
- dywizjon dowodzenia lotami.

Zmiana ta w Lotnictwie DMW dokonana została 01.06.1966 r.. Sformowane zostały wówczas:

- 30. plmsz – JW 5576, według etatu 35/395;
- 50. bz – JW 2428, według etatu 6/474;
- 34. ddl – JW 1358, według etatu 6/468.

Celem tych zmian było całkowite rozłączenie podległości poszczególnych, nowo powstałych organizmów, co miało poprawić manewrowość samego pułku, gdy batalion i dywizjon (w czasie wojny) mogły realizować własne, nowo otrzymane zadania.

W czerwcu 1967 r. dokonano zmiany numeru pułku Lotnictwa MW. Dotychczasową nazwę 30. plmsz zastąpiono nazwą 7. plmsz.

W miarę upływu lat i zmian sprzętu lotniczego, eksploatowanego w jednostkach bojowych, następowały też zmiany etatowe. Jedną z nich było przeformowanie oraz zmiana nazwy 18. em LMW na 18. eskadra lotnictwa łącznikowego (elł). Eskadra, po przyjęciu na stan samolotów *Jak-12*, zaczęła pełnić funkcje łącznikowe nie tylko na rzecz DMW, ale także w ramach tzw. limitów usługowych. Ponadto w swym składzie posiadała śmigłowce *SM-1*, *SM-2*, *Mi-2* oraz samoloty *An-2*. Nową nazwą jednostki posługiwano się od 01.08.1966 r. Drugą istotną zmianę należy odnotować w 15. selr MW, która – wraz ze zmianą wyposażenia i struktury organizacyjnej, a także zadań przed nią stojących, otrzymała nową nazwę: 15. eskadra lotnictwa rozpoznawczego (elr) MW. Od początku kwietnia 1967 r. posługiwano się już nową nazwą.

Choć na wirtualnym grafie przeobrażeń Lotnictwa MW PRL nie widać większych zmian, jednak faktem jest, że Szefostwo LDMW, od momentu jego sformowania, czyniło bardzo dużo w celu przywrócenia rangi własnemu lotnictwu oraz reaktywowania Dowództwa LMW. Działalność ta skierowana była na przekształcenie 28. er MW w pułk lotnictwa śmigłowcowego, albo w dwa niezależne dywizjony: ZOPowski i ratowniczy, stacjonujące na dwóch różnych, samodzielnych lotniskach. Starania te jednak nie przyniosły efektów, a przybywało jedynie materiałów planistycznych z tym związanych.

Zachowanie Szefostwa LDMW wobec Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego było bardzo układowe. Nie sprzeciwiano się nawet wtedy, gdy do 30. plmsz (7.) kierowane były samoloty nie nadające się do działań na współczesnym polu walki.

Wraz ze zmianą struktury organizacyjnej DMW, przeformowanego na nowy etat 35/471, zrestrukturyzowano też, wchodzące w skład DMW, Szefostwo LMW (od 01.08.1968 r.).

Sprzęt latający starzał się coraz bardziej, a jedynymi, faktycznie nowymi statkami powietrznymi, pod koniec lat 60. były w LMW śmigłowce *Mi-2*, samoloty *Jak-12* oraz *An-2* (samoloty dla 30 plmsz /7./ przybywały z całej Polski w ramach rotacji). Tak więc samoloty *Ił-28*, choć obok Limów robiły wrażenie w locie, utraciły swe właściwości rozpoznawcze (brak części zamiennych) i zaczęto wykorzystywać je do holowania rękawów strzelecko-artyleryjskich, jako celów dla okrętowej artylerii OPL.

Śmigłowce *Mi-4ME* utraciły zdolność prowadzenia działań ZOP ze względu na brak części zamiennych do urządzeń radio-hydroakustycznych. Remonty przedłużały się nawet do roku. Aby nie utracić uzyskanych warunków do treningu ciągłego przez pilotów, Szefostwo LMW zmuszone zostało do wypożyczenia jednego śmigłowca *Mi-4* z Łęczycy.

Aby więc znaleźć zajęcie dla personelu 28. er MW oraz uzasadnić sens istnienia jednostki w ogóle, w roku 1970 podjęta została decyzja o przekazaniu klucza samolotów *An-2* z rozformowywanej pod koniec 1970 r. selr WOP do 28 er MW. Personel tego nowo sformowanego (w 28. er MW) klucza przystąpił natychmiast do pełnienia swego podstawowego zadania, jakim było pełnienie całodobowych dyżurów w ochronie morskiej granicy PRL.

Jakby na uboczu podstawowego nurtu wydarzeń, funkcjonowały 42. PWL, choć ich rola w odtwarzaniu gotowości sprzętu lotniczego jest niekwestionowana. W roku 1966 nastąpiło przeszkolenie personelu warsztatów na samoloty odrzutowe o konstrukcji w całości metalowej (a nie jak dotychczas jedynie „tekstylnej”), a także usamodzielniono specjalność radioelektroniczną, poprzez utworzenie osobnego Działu remontu urządzeń radiotechnicznych i radiolokacyjnych. W ślad za tym nastąpiła zmiana numeru etatu (42. PWL) z 6/318 na 6/482, tj. według standardu ogólnopolskiego „PWL-5”. Wydarzeniem dużej wagi dla całego personelu 42. PWL było nadanie przez dowódcę MW numeru JW „4103”, dzięki czemu wzrosła ranga wszystkich stanowisk etatowych w jednostce, a dotychczasowy kierownik Warsztatów stał się pełnoprawnym dowódcą JW.

Do końca 1969 r. jednostki lotnicze MW miały możliwość, głównie po przebrojeniu ich w samoloty o napędzie odrzutowym, wykonywania tzw. manewrów lotniskowych, a także realizowania szkolenia lotniczego (w okresie letnim) poza miejscami stałego bazowania, głównie na lotniskach stałych lub zapasowych, podległych dowódcy WLiOPL OK, takich jak np.: Goleniów, Śmiatowo, Słupsk, Wdzydze, Szymany. W roku 1970, po wykonaniu podstawowych robót przez przedsiębiorstwa budowlane na lotnisku Łędziechowo, związanych z budową betonowych nawierzchni drogi startowej, drogi kołowania i płaszczyzny postoju samolotów, lotnisko to zostało przekazane przez Zarząd Lotniskowy Wojsk Lotniczych, jako lotnisko zapasowe dla Marynarki Wojennej. Na podstawie Zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego WP, sformowana została tzw. Komenda Lotniska Zapasowego Łędziechowo. Od tej pory poprawiły się warunki szkolenia lotniczego na lotnisku Łebunia-Cewice, a także można było ćwiczyć wiele elementów operacyjnych „sztabów” lotniczych.

Do wstydliwych wydarzeń miało dojść w trakcie „grudniowego przesilenia” w 1970 r. Lotnictwo MW, które dotychczas nie brało udziału w zaprowadzaniu porządku wewnętrznego, choć sporadycznie, to jednak wzięło udział w tłumieniu zamieszek na Wybrzeżu. Szczęśliwie się stało, że trwały one krótko, a personel LMW nie przyczynił się do czyjejkolwiek, nikomu nie- potrzebnej śmierci.

Początek lat 70. w całym kraju przyniósł wiele zmian kadrowych. Również w LMW nastąpiła zmiana na najważniejszym stanowisku. Na podstawie rozkazu personalnego MON nastąpiła zmiana na stanowisku szefa LDMW. Ubył dotychczasowy, wieloletni (kiedyś dowódca 33. DLMW, potem dowódca LiOPL MW) szef Lotnictwa kmdr pil. Pałuczak Bogdan, człowiek – historia lotnictwa w ogóle, a na jego miejsce przybył dotychczasowy szef Oddziału 3. KOPK (były dowódca 28. plm) ppłk pil. Figurski Jerzy. Jego zapał w przywrócenie właściwej roli lotnictwa MW w strukturze Lotnictwa SZ PRL oraz powszechne szanowanie jego osoby przez środowisko lotnicze, pozwoliły na to, że od niedawna dowodzący Marynarką Wojenną PRL wiceadmiral Ludwik Janczyszyn wydał rozkaz, podporządkowujący wszystkie jednostki LMW szefowi LMW – nieformalnemu dowódcy Lotnictwa MW. Od tej pory ponownie zaczęły ukazywać się rozkazy specjalne, rozkazy własne, a także rozkazy personalne szefa LMW.

Potwierdzeniem woli dowódcy MW był rozkaz o przeformowaniu DMW na nowy etat Nr 01/166.

Kolejnym, z niewielkich pododdziałów LMW, funkcjonującym na uboczu głównego nurtu szkolenia lotniczego w MW, był 14. Morski Poligon Lotniczy „Zatoka Pucka”, sformowany 01.11.1959 r. W 1965 r. personel Poligonu przeniesiony został z Babich Dołów na Oksywie, a jego podporządkowanie rozdzielone zostało pomiędzy:

- szefa LDMW – pod względem dyspozycyjnym i szkoleniowym;
- komendanta Portu Wojennego Gdynia – pod każdym innym względem.

Ten sposób podporządkowania, choć mało zasadny jak się okazało w praktyce, utrzymał się do 1972 r., kiedy to 14. mpl rozformowano, a następnie włączono w skład 45. dywizjonu pomocniczych jednostek pływających. W roku 1958, na podstawie zarządzenia szefa Sztabu Generalnego WP, dowódca MW wydał rozkaz o przekształceniu sekcji kwaterunkowo-budowlanych Oddziałów Gospodarczych w Wojskowe Administracje Koszar. Miało to również miejsce w Babich Dołach, Siemirowicach i Darłówku. Technicy kwaterunkowo-budowlani 50. bol i 26. bol zostali kierownikami WAK. Pod względem specjalistycznym podlegali szefowi Zarządu Kwaterunkowo-Budowlanego, a pod względem garnizonowym – dowódcom Oddziałów Gospodarczych. Ten stan rzeczy trwał w Siemirowicach, a od

przekształcenia 28. er MW w Oddział Gospodarczy, także w Darłowie, aż do ukazania się zarządzenia szefa Sztabu Generalnego WP, kiedy to w całej Polsce sprawy kwaterunkowo-budowlane zostały przekazane do kompetencji dowódców Okręgów Wojskowych, a Mar. Woj. do kompetencji dowódcy Pomorskiego Okręgu Wojskowego.

Kolejny, niewiele znaczący epizod w „rozwoju” LMW był wynikiem zbiegu dwóch okoliczności. Po pierwsze, w ramach przezbrajania (wojsk OPK i OPL) w broń raketową, ze służby były wycofywane i magazynowane pełnosprawne armaty przeciwlotnicze, głównie 37 mm. Po drugie, 05.06.1967 r. Izrael rozpoczął, a sześć dni później zakończył wojnę prewencyjną przeciwko Egiptowi i Syrii (ZRA), które uchodziły za potęgi w regionie. Smutne doświadczenia tamtych dni spowodowały, że przy pułkach lotniczych, nie tylko w Polsce, rozpoczęto formować baterie przeciwlotnicze małego kalibru. Pierwsza bateria przy pułku lotniczym MW została sformowana 15.12.1968 r. Nadano jej numer „22”. Kolejna bateria przeciwlotnicza małego kalibru (37 mm) sformowana została również w Siemirowicach (Nr 94) latem 1973 r. W dwa lata później została jednak rozformowana, a sprzęt przekazano do Składnicy Uzbrojenia POW. 01.12.1974 r. sformowano 112. baplot. śr. kal. w Darłótku przy 28 er i ZOP.

Osobną uwagę należy zwrócić na analizę problemu wyposażenia LMW w śmigłowce. Otóż, już w lutym 1958 r., podczas posiedzenia Komitetu Technicznego Szefostwa STiU MW PRL, omawiano sprawę możliwości zastosowania w LMW śmigłowca napędzanego dwoma silnikami strumieniowymi. Ponieważ jednak śmigłowiec ten nie był jeszcze produkowany, więc formowaną 18. em LMW, a następnie 28. er MW, wyposażono w śmigłowce *SM-1* i *SM-2*. Jako, że żaden z tych typów nie nadawał się do celów ratowniczych, specjaliści LMW zapoznali się z zaletami śmigłowca *W-2*, i oczekiwali na wdrożenie go do produkcji licencyjnej. Pierwsze śmigłowce *Mi-2* (*W-2*) serii „51” w formie informacyjnej, z produkcji 1968 r. dotarły do 18. elł i 28. er już w tym samym roku. Kolejne, z serii „55”, rozpoczęto produkować w roku 1969, a w 1970 r. skierowano do LMW. Po pewnych korektach konstrukcyjnych wprowadzono je, w drugiej połowie 1971 r., do służby ratowniczej jako *Mi-2R*. Już 14.12.1971 r przekazano sygnały o jedynie częściowym przystosowaniu tej serii do wykonywania zadań nad morzem.

Informacja o tym, w formie protokołu, przekazana została szefowi Oddziału Postępu Technicznego StiZ WL.

W tym miejscu wskazano aż 13 pozycji niezbędnych zmian, których zakłady w Świdniku, mimo posiadanej wiedzy, nie wdrożyły. Istotne zmiany modernizacyjne wprowadzone zostały dopiero pod koniec 1972 r., kiedy to wyprodukowano pierwsze egzemplarze śmigłowca *Mi-*

2RM wersja „S-5”. Poprzedzone to zostało naradą eksploatacyjną w lutym 1972 r. w SzLMW. Przewodniczył jej płk mgr inż. Misiorek Aureliusz.

Wszystkie zabiegi zmierzające do poprawienia wartości użytkowej śmigłowca *Mi-2* zostały spełnione. Natomiast jeszcze w styczniu 1973 r. należało monitować do szefa Techniki Lotniczej MON w sprawie niezbędnego (do pełnienia dyżurów ratowniczych) wyposażenia dodatkowego śmigłowca *RM*, w postaci kaset bombowych służących do podwieszania bomb OMAB.

Jakościowe różnice pomiędzy śmigłowcem *SM-2* i *Mi-2* były tak wielkie, że nikt, przez wiele lat eksploatacji, nie podnosił problemu tych drugich, że również nie nadawały się do wykonywania zadań ratowniczych nad wielkopowierzchniowymi akwenami. Dopiero 03.08.1983 r. pojawiła się informacja o zdarzeniu lotniczym w LMW. Otóż podczas wykonywania zadania śmigłowcem *Mi-2 RM* nastąpiło samoczynne (awaryjne) wyłączenie się jednego silnika. Mimo, że odległość od lotniska w Darłowie (macierzystego) była niewielka, pilot, mimo usilnych starań, nie doleciał do lotniska z powodu niedoboru mocy drugiego, sprawnego silnika. Wniosek z tego prosty, iż jedynie liczenie na bezawaryjność maszyny dawało załodze psychiczną pewność bezpiecznego powrotu.

Szefostwo LMW już w połowie lat 70. prowadziło analizy możliwości zakupu śmigłowców ratowniczych spełniających wymogi międzynarodowego systemu ratownictwa nad Bałtykiem. Kompletnie wyeksploatowane śmigłowce *Mi-4ME* kończyły służbę, gdy pojawiła się oferta radziecka na śmigłowce *Mi-14* (W-14) w wersji ZOP-owskiej. Ponieważ przypuszczalny termin realizacji zakupu był odległy, szef LMW zastanawiał się nad adaptacją śmigłowców *Mi-8* – wtedy ogólnodostępnych – dla celów ZOP i ratownictwa. Jednak naciski władz radzieckich na zakup *Mi-14PŁ* były tak mocne, że Polska zrezygnowała z zastosowania w LMW śmigłowców *Mi-8*.

Pierwsza informacja o zaletach śmigłowca *Mi-14PŁ* dotarła do Mar. Woj. jesienią 1977 r. Dostarczone wtedy zostały dane taktyczno-techniczne śmigłowca *Mi-14*, w wersjach: PŁ, PS, BT.

Zanim do 28 er MW nadeszły pierwsze śmigłowce *Mi-14 PŁ*, z eksploatacji wycofano śmigłowce *Mi-4ME* (na podstawie protokołów technicznych z lutego i czerwca 1980 r.).

Jeszcze wcześniej, bo w roku 1978, 15. elr z powodów technicznych zmuszona została do zaprzestania eksploatacji samolotów *IL-28*. Ostateczna decyzja zapadła 29.10.1979 r. Wycofanie tych samolotów spowodowało odcięcie dopływu danych rozpoznawczych – dla DMW – o sytuacji na morzu na „głębokościach” operacyjnych.

Trudnym okresem dzisiaj do zinterpretowania przez środowiska niechętnie poprzedniemu systemowi społeczno-gospodarczemu naszego Kraju, był stan wojenny, kiedy – na rozkaz wyższych przełożonych – wydzielone środki lotnictwa MW użyte zostały do współdziałania w zaprowadzaniu porządku wewnętrznego w Kraju. Głównym jednak zadaniem były wtedy loty demonstracyjne nad dużymi aglomeracjami, natomiast udział w pacyfikacji manifestacji społecznych polegał – przede wszystkim – na utrzymywaniu gotowości do użycia sił i środków LMW, a nie na ich rzeczywistym wykorzystaniu. Faktyczny powrót do klasycznego szkolenia lotniczego we wszystkich jednostkach LMW nastąpił już 20.01.1982 r.

Szkolenie lotnicze w 28. er MW, od momentu wycofania z eksploatacji śmigłowców *Mi-4ME* było bardzo ograniczone, a załogi oczekiwały na przybycie nowego – zamówionego już – sprzętu w postaci śmigłowców *Mi-14PL*. Już w planach szkolenia na rok 1980 zabezpieczono limit godzin i paliwa do szkolenia na nowym sprzęcie. Jednak pierwsza partia śmigłowców dotarła spóźniona o cały rok. Śmigłowce wyprodukowane w drugiej połowie 1980 r., użyte zostały – zgodnie z umową – do szkolenia pierwszych załóg. Dopiero po zakończeniu tego szkolenia śmigłowce dostarczono w połowie 1981 r. Podobnie stało się z drugą partią śmigłowców *Mi-14PL*, a także dostawą czterech śmigłowców *Mi-14PS*.

Wdrożenie śmigłowców ratowniczych do szkolenia ujęto w planie szkolenia na rok 1982. Jednak dostawca nadesłał śmigłowce w roku 1983. Dopiero po osiągnięciu pełnego, zaplanowanego przez Sztab Generalny WP, stanu sprzętu latającego na lotnisku Darłowo, mogło dojść do przeformowania 28. er MW w 16. pułk lotnictwa specjalnego (plsp). Zakończenie formowania 16. plsp, wg etatu 20/172 opatrzone jest datą 30.11.1983 r, kiedy to wysłany został meldunek dyslokacyjny.

Dowództwo MW, jak i kierownictwo Szefostwa LMW, nie chciało „oddać pola” w walce o sformowanie współczesnego bojowego pułku lotniczego, wspomagającego działania sił okrętowych. Okazja nadarzyła się, gdy polskie władze państwowe rozpoczęły rozmowy z władzami ZSRR na temat przebrojenia sił powietrznych PRL w nowoczesny samolot myśliwsko-bombowy typu *Su-22*. Wtedy też, w Ministerstwie Obrony Narodowej i Dowództwie Wojsk Lotniczych zdecydowano, iż wśród przezbrajanych pułków lotniczych znajdzie się także 7. plmsz, od stycznia 1983 r. występujący pod nazwą 7. pułku lotnictwa myśliwsko-bombowego (plmb).

Faktyczne przygotowania do przebrojenia pewnych jednostek lotnictwa myśliwsko-bombowego rozpoczęły się w Polsce od opublikowania Rozkazu Ministra Obrony Narodowej, Nr 010/Szkol. z 04.11.1981 r.

Nadzieje dowódcy MW i szefa LMW związane były z przydziałem – dla 7. plmb – dwudziestu samolotów bojowych *Su-22*. W tym miejscu należy zaznaczyć, że wcale nie było pewne, iż MW te samoloty otrzyma. Już w czerwcu 1981 r. dowódca WL, w piśmie do szefa Sztabu Generalnego, sugerował nie przydzielanie dla LMW tych samolotów, argumentując tym, że sam remont lotniska Cewice pod przyszłe samoloty musiałyby pochłonąć około 280 mln zł (tamtych złotych – przyp. autora). W zamian za to, dowódca Wojsk Lotniczych miał wskazać jeden z trzech pułków lotniczych, któremu przydzielili zadania na rzecz MW. Rozpoczęła się długotrwała wymiana korespondencji, i – modne dzisiaj – „lobbowanie” w sprawie. Ponieważ czas mijał, dowódca MW wysłał pierwszych sześciu pilotów z 7. plmsz na przeszkolenie, a w MW opracowany został harmonogram czynności przygotowawczych i wdrożeniowych tej super techniki na grunt MW.

Wyposażanie jednostek Wojsk Lotniczych w samoloty *Su-22* rozpoczęło się w drugiej połowie 1984 r. Siła argumentów dowódcy MW była tak duża, że ukazał się Rozkaz Ministra Obrony Narodowej o definitywnym przebrojeniu pułku lotniczego MW w samoloty *Su-22*.

Trwały prace i konsultacje, a 06.12.1984 r. w Siemirowicach odbyło się robocze spotkanie w sprawie przebrojenia 7. plmb w samoloty *Su-22*.

Ostatecznie w MON ustalono, że LMW otrzyma samoloty *Su-22M-4* oraz *Su-22UM3K*. W lutym 1985 r. mówiło się już oficjalnie o wyposażaniu (przebrojeniu) 7. plmb (w pierwszym kwartale 1986 r.) w dwadzieścia samolotów *Su-22M-4* oraz cztery samoloty *Su-22UM3K*. Wprowadzenie tych samolotów do eksploatacji miało skutkować wycofaniem z 7. plmb aktualnie eksploatowanych 24 szt. samolotów *Lim-6* i 4 szt. samolotów *SbLim-2*. W dalszych planach dowódca WL przewidywał przebrojenie 15. elr w samoloty *Su-22UM3K*, lub w *I-22*.

Jak się jednak okazało, pogarszająca się sytuacja ekonomiczna Polski, a także zmiany orientacji w stosunkach międzynarodowych spowodowały, iż zakulisowe rozmowy w Biurze Politycznym KC PZPR wywołały reakcję w postaci Rozkazu Ministra Obrony Narodowej, nakazującego natychmiastowe zaprzestanie przygotowań 7. plmb i DMW do przebrojenia w samoloty *Su-22*.

Jakby tego nie było dość, po dwukrotnym osiągnięciu złych wyników z inspekcji w 16. plsp, zapadła decyzja o jego rozformowaniu. Tym samym zarządzeniem miała zostać rozformowana 15. erl, a 7. plmb przeformowany w 7. pułk lotnictwa specjalnego (plsp). W skład pułku miały wejść również siły i środki z rozformowanego 16. plsp. 7. plsp od 01.07.1988 r. miał stacjonować na dwóch lotniskach: Łebunia-Cewice oraz Darłowo.

Połączenie tych wszystkich niekorzystnych wydarzeń ze zmianą na stanowisku szefa LMW wywołało w SzLMW wielkie rozgoryczenie, a dowódca MW poczuł bezsilność wobec niekwestinowanego osłabienia całej MW PRL, jako że LMW było istotną częścią sił uderzeniowych MW.

Sztab Generalny, wobec konieczności wykonania kolejnych cięć finansowych, szykował się do likwidacji następnej jednostki LMW. Na styczeń 1990 r. zaplanowano bowiem rozformowanie 42 PWL – JW 4103, jako niepotrzebnie obciążającej budżet MON.

**

Podsumowując wydarzenia z lat 1957-1989, autor przychyliła się do tezy, iż Sztab Generalny WP nie starał się o właściwe wyposażenie operujących nad morzem sił lotniczych MW PRL, czym zmuszał kierownictwo i personel latający do walki o przetrwanie w oczekiwaniu na – tak upragnioną – nowoczesność. Faktycznie okazało się, że LMW nie było dozbrajane pod kątem stale rosnących wymagań hipotetycznego pola walki, ale realizowało jedynie takie zadania, na jakie pozwalał coraz bardziej starzejący się sprzęt.

**Referat wygłoszony na Konferencji
nt. Lotnictwo Marynarki Wojennej**

Babie Doły 15.10.2003 r.