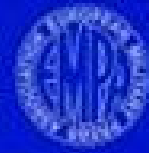


5



PRZEGLĄD MORSKI



MAJ 2004

„PRZEGLĄD MORSKI”

MAJ 2004

SPIS TREŚCI DO NR 5/2004

NAWIGACJA	
Art. Nr 1.	3
Kpt. mar. dr Dariusz GRABIEC	
Morska mapa nawigacyjna, systemy ECDIS i ECS – co dalej?	
DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWO-BADAWCZA	
Art. Nr 2.	14
Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI	
Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej a Politechnika Gdańska	
SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW	
Art. Nr 3.	25
Kmdr ppor. dr Piotr MICKIEWICZ	
Flota wojenna w polityce Federacji Rosyjskiej	
SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW	
Art. Nr 4.	33
Kmdr por. dr Mariusz ZIELIŃSKI	
Amerykańskie tendencje rozwojowe okrętów desantowych	
PROBLEMATYKA PRAWNA	
Art. Nr 5.	46
Kpt. mar. dr Dariusz BUGAJSKI	
Współczesne międzynarodowe sądy karne	
HISTORIA MORSKA	
Art. Nr 6.	59
Kmdr por. dr Jorg HILMANN	
Przeciwko Polsce. Niemiecka marynarka wojenna a Polska (1919-1939)	
UPOWSZECHNIANIE TRADYCJI OREŻA MORSKIEGO	
Art. Nr 7.	74
Kmdr por. rez. mgr Walter PATER	
„Przegląd Morski” o współpracy sił morskich Polski i państw Morza Bałtyckiego w latach 1989-2002 (1)	
PAMIĘTNIKARSTWO	
Art. Nr 8.	86
Por. mar. w st. spocz. Janisław, A. WAŃKOWSKI	
Tam pod Calais wre potyczka...!	
WSPOMNIENIE POŚMIERTNE	
Art. Nr 9.	93
Kmdr por. dr inż. Stanisław Waszkiewicz (1951-2003)	

NAWIGACJA

Kpt. mar. dr Dariusz GRABIEC
Adiunkt w Instytucie Nawigacji i Hydrografii Morskiej

MORSKA MAPA NAWIGACYJNA, SYSTEMY ECDIS I ECS – A CO DALEJ? (Wprowadzenie do dyskusji)

Dokonujący się na naszych oczach rozwój techniki pozytywnie wpływa na wzrost bezpieczeństwa na morzu. Stwarza nowe możliwości w zakresie usprawnienia procesu żeglugi i zwiększenia stopnia automatyzacji nawigacji. Zmienia się sposób prowadzenia nawigacji wymuszony wprowadzaniem coraz to wymyślniejszych urządzeń i systemów nawigacyjnych.

Instalowane obecnie na pokładach okrętów i statków systemy ECDIS i ECS w istotny sposób już zmieniły nasze spojrzenie na wykorzystywanie morskich map nawigacyjnych w ich tradycyjnej postaci (papierowej), o czym świadczą choćby zmiany wprowadzone do konwencji SOLAS w 2002 r. Dla wymienionych systemów, a w szczególności dla ECDIS opracowano już wiele dokumentów normatywnych precyzujących zarówno sposób prezentacji danych mapowych jak i metody tworzenia, aktualizacji baz danych (ENC), warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać stosowany sprzęt i oprogramowanie, procedur kontroli technicznej, czy też metod szkolenia nawigatorów na takim sprzęcie¹. Należy sądzić, że wobec takich faktów, jak stałe zwiększanie ilości dostępnych komórek ENC, sprawne funkcjonowanie centrów regionalnych tzw. RENC², których jednym z głównych zadań jest kontrola jakości danych i dystrybucja opracowanych komórek ENC (plików zawierających elektroniczne mapy nawigacyjne), systemy ECDIS lub ECS już niedługo staną się podstawowym narzędziem pracy nawigatora.

Mimo tego, dla wielu nawigatorów pojęcia takie jak elektroniczna mapa nawigacyjna ENC lub system ECDIS wciąż jeszcze pozostają czymś zagadkowym i tajemniczym. Ci, którzy mieli okazję zobaczyć pracę i zapoznać się z możliwościami systemów ECDIS i ECS w większości uważają, że jest to szczyt osiągnięć współczesnej techniki nawigacyjnej. Jednakże myli się ten, kto sądzi, że to już wszystko co można było zrobić w nawigacji morskiej. Są w błędzie także ci, którzy uważają, że wprowadzenie systemów ECDIS zamyka pewien określony etap rozwoju systemów nawigacyjnych. Poniżej postaram się krótko

¹ Najważniejsze to publikacje IHO – S-52, S-57, S-61; IMO – A817; IEC – 1174.

² Na terenie Europy funkcjonują dwa takie ośrodki: w Norwegii i w Wielkiej Brytanii.

przedstawić kierunki prac zmierzających do uzyskania jeszcze lepszego „produktu”, o którym coraz częściej zaczyna się mówić już nie jako o „nawigacyjnym systemie informacyjnym” ale o „systemie informacji nautycznej”.

Współczesne potrzeby nawigatorów w zakresie informacji nawigacyjno-hydrograficznej znacznie wykraczają poza dotychczasowe ramy odniesione do danych zawartych na tradycyjnych mapach morskich i w pomocach nawigacyjnych (locje, spisy świateł i radiosygnarów). Współcześnie szereg państw, instytucji, organizacji państwowych i prywatnych uruchamia lub już uruchomiło swoje programy badawcze. Analizując stan zaawansowania prac naukowo-badawczych i wdrożeniowych służb hydrograficznych Kanady (CHS), Francji (SHOM), Niemiec, Norwegii i Polski oraz dotychczasowe osiągnięcia takich firm jak Universal (Caris), C-Map, Seven Cs, Offshore Systems, Sodena i innych można dość łatwo nakreślić główne kierunki prac nad dalszym rozwojem takich systemów jak ECDIS i ECS. Zasadniczo można zaszeregować je do następujących grup:

- prace zmierzające do lepszego wykorzystania możliwości istniejącego standardu S-57;
- prace ukierunkowane na opracowanie dodatkowych warstw informacyjnych użytkownika;
- prace zmierzające do opracowania nowych sposobów wyboru i prezentacji danych;
- działania zwiększające możliwości systemów ECDIS i ECS poprzez wprowadzanie nowych funkcji i łączenie różnych systemów mających związek z bezpieczeństwem jednostki pływającej (technologia AIS – Automated Identification System, moduły RIB – Radar Integrator Board, współpraca z systemem Navtex).

Wiele z wymienionych prac było i jest prowadzonych na konkretne zapotrzebowanie instytucji wojskowych i marynarek wojennych. Pomimo, że wojsko początkowo nie doceniło korzyści płynących z faktu wykorzystania systemów ECDIS i ECS na pokładach okrętów wojennych, to obecnie te zaległości bardzo szybko nadrabia. Wyrazem tego jest opracowanie podstawowych założeń dla funkcjonowania wojskowej wersji ECDIS, która zwana jest **WECDIS** (Warship ECDIS) i opracowanie dokumentu normatywnego STANAG 4564 (Standardization Agreement)³. Cechą wspólną wszystkich wymienionych wcześniej grup jest to, że muszą one mieć na uwadze konieczność przyjęcia takich rozwiązań by nie następowało „przeładowanie informacyjne” (zbyt duża ilość jednocześnie wyświetlanych elementów treści mapy mogąca powodować przysłonięcie informacji priorytetowych) oraz wprowadzenie

³ STANAG 4564 – Standard for Warship Electronic Chart Display and Information System. Ed. 1.

maksymalnie uproszczonych sposobów i procedur uzyskiwania danych przydatnych dla użytkownika (nawigatora, oficera wachtowego, dowódcy okrętu).

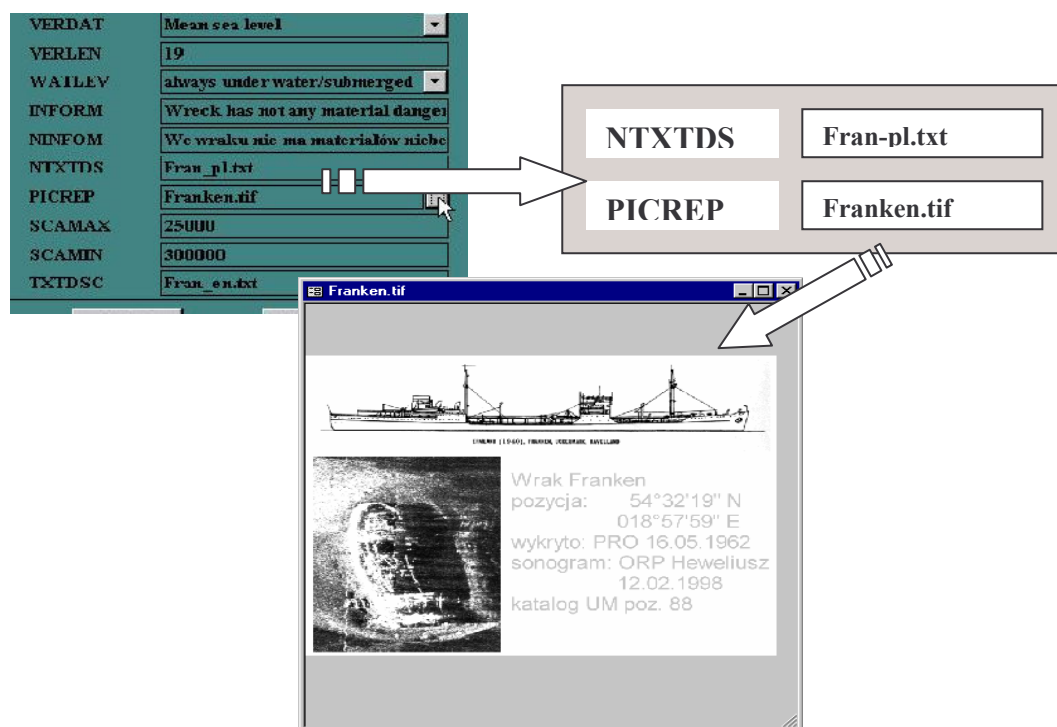
Możliwości wykorzystania istniejącego standardu S-57

Na temat tego standardu ukazało się już wiele publikacji i opracowań międzynarodowych oraz krajowych, stąd uważam, że nie ma większej potrzeby jego prezentacji. Ostatnia wprowadzona wersja tegoż standardu (S-57 Ed. 3.1) funkcjonuje od listopada 2000 r. Obecnie trwają intensywne prace (pod auspicjami IHO) zmierzające do wprowadzenia w najbliższym czasie kolejnej jego wersji o roboczej nazwie S-57 ver.4.0. Jak wynika z danych publikowanych przez IHO⁴, ma ona różnić się w dość znacznym stopniu od dotychczasowej.

Obowiązująca wersja także daje szereg możliwości zwiększenia ilości i rodzaju prezentowanej na mapie morskiej informacji. Wystarczy tu wspomnieć o często zapominanej możliwości, jaką daje standard S-57, tj. uzupełniania naszej wiedzy poprzez wprowadzanie przez producentów poszczególnych komórek ENC informacji dodatkowej. Informacja ta, w postaci danych tekstowych lub graficznych może w istotny sposób przyczynić się do poprawy naszego stanu wiedzy o elementach treści mapy morskiej przedstawianych za pomocą umownych symboli. Mam tu na myśli możliwość wykorzystania już zdefiniowanych obiektów takich jak: INFORM, NINFOM, NTXTDS, PICREP, które przekładając na język zrozumiały dla laika, dają możliwość prezentacji (w postaci zdjęcia, rysunku) chociażby wyglądu np. pławy, latarni morskiej, znaku nawigacyjnego, ułatwiając prowadzenie jego identyfikacji w warunkach dobrej i dostatecznej widzialności. Sprawy te można śmiało także rozszerzyć o informacje uzupełniające odniesione do wraków i obiektów podwodnych zlokalizowanych na dnie morskim – poprzez przedstawienie odpowiednio przetworzonych obrazów sonarowych wraków, sylwetek jednostek przed zatopieniem, danych precyzujących rodzaj przewożonego na ich pokładach materiału itp.⁵

⁴ Internet www.iho.shom.fr w części poświęconej S-57 Edition 4 Open Development Forum Prace nad rozwojem S-57 Ed. 4.0 obejmują kierunki: Poprawienie Katalogu Obiektów S-57 w celu jego dopasowania do wymagań ISO i innych powszechnych międzynarodowych słowników obiektów i atrybutów - we współpracy z odpowiednim zespołem zajmującym się Katalogiem Obiektów i Atrybutów w standardzie DIGEST (ISO 19110); opracowanie nowej specyfikacji produktu ENC (ISO 1191106); włączenie do standardu danych rastrowych i matrycowych danych modelowych (ISO 19123); poszerzenie Katalogu Obiektów o dane TVO i 3D; włączenie wymagań dla tzw. metadanych (ISO 19115); rozważenie włączenia nowej specyfikacji produktu dla danych batymetrycznych (ISO 19130).

⁵ D. Grabiec, J. Ogrodniczak, The role and place of nautical cartography in navigation information systems at the threshold of the 21st century, „Geodezja i Kartografia” 1997, t. XLVI, z. 3, s. 207-216; D. Grabiec, J.



Rys. 1. Przykład zobrazowania informacji dodatkowej prezentującej dane zatopionego statku Franken z wykorzystaniem zdefiniowanych w S-57 obiektów NTXTDS i PICREP.

Źródło: opr. własne z wykorzystaniem zawartej w INiHM - AMW Bazy Danych Hydrograficznych

Inną możliwością, jaką oferuje S-57 w obowiązującej wersji jest wykorzystanie jego standardowych mechanizmów do definiowania dodatkowych, niestandardowych obiektów i atrybutów oraz ich wartości. Obiekty tego typu mogą znaleźć się na aktualnie wykorzystywanej i wyświetlanej mapie morskiej. Mogą one być związane z różnymi sferami działalności człowieka na morzu – zarówno cywilnej jak i obronnej państwa. Dla potrzeb testowych opracowano w Instytucie Nawigacji i Hydrografii Morskiej AMW dwa takie obiekty nazwane *mina morska* oraz *hydrologia*⁶. Prace te wykazały, że wykorzystując to, co jest już dostępne na rynku – w istotny dla użytkownika sposób – można zwiększyć możliwości systemu ECDIS lub ECS w zakresie prezentacji dodatkowej informacji. Informacja ta, mimo że nazwałem ją dodatkową, niejednokrotnie stanowić może dla pewnych kręgów użytkowników niezwykle cenne źródło danych. Przedstawione sposoby rozwiązania problemu zwiększenia ilości informacji mają tę zaletę, że nie wymagają ponoszenia prawie żadnych kosztów finansowych związanych z opracowywaniem nowych technologii

Ogrodniczak, B. Hac., System informacji przestrzennej o środowisku morskim – elementy, standardy, (w:) Systemy Informacji Przestrzennej, Materiały VIII Konferencji N-T, Warszawa 1998, s. 185-194.

⁶ D. Grabiec, J. Ogrodniczak, Prezentacja możliwości standardu S-57 w zakresie rozszerzania katalogu obiektów, (w:) Rola nawigacji w zabezpieczeniu działalności ludzkiej na morzu, materiały XII Konferencji N-T, AMW 2000, cz. II, s. 335-345; D. Grabiec, K. Naus, J. Ogrodniczak, Obiekty niestandardowe w elektronicznych

„produkcji” komórek ENC, przechodzenia na inną platformę sprzętową czy programową i mogą być wprowadzone w stosunkowo krótkim czasie. Wadą jest, że rozwiązanie to nie zapewnia w pełni wszystkich potrzeb potencjalnego użytkownika i może odnosić się tylko do istniejących mechanizmów zawartych w aktualnej wersji S-57. Stąd też przygotowywana nowa wersja 4.0 w założeniach ma stanowić otwartą platformę dla podobnych działań. Przykładowo, przewiduje się wprowadzenie kategorii obiektów zwanych TVO (Time Varying Object)⁷ definiowanych jako wielkości, zjawiska o zmieniających się parametrach w czasie, mające duże znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Spośród takich obiektów można wymienić np.: obiekt *fala morska* z atrybutami (wysokość, długość, wiatrowa, tsunami), *prąd morski* z atrybutami (kierunek, prędkość, powierzchniowy, głębinowy), czy *plywy* (obiekty oznaczone jako T_HMON i TS_PRH⁸).

W oczekiwaniu na kolejną wersję S-57 niektóre firmy, a wśród nich C-Map, opracowały własne sposoby prezentacji danych, które można zaliczyć do obiektów TVO. Sposoby te nie są związane bezpośrednio ze standardem S-57, nie mniej są na tyle interesujące, że warto im poświęcić parę linijek tekstu, tym bardziej że są spójne z kolejną grupą prac rozwojowych dotyczących ECDIS i ECS.

Dodatkowe warstwy informacyjne użytkownika

Idea tworzenia dodatkowych warstw użytkownika nie jest nowa. Wynika bezpośrednio z możliwości jaką określono w dokumentach IHO (S-52) oraz IMO (A 817.). Przewidywała tworzenie własnej warstwy użytkownika, która jednak mogła być zapisywana tylko w SENC. Podyktowane to było chęcią dostarczenia operatorowi systemu ECDIS możliwości prowadzenia ręcznej aktualizacji posiadanych zestawów komórek ENC oraz wprowadzania do systemu danych graficznych lub tekstowych na zasadzie kalki nakładanej na mapę (tu: ENC) dostarczoną przez autoryzowaną instytucję hydrograficzną. Wspomniana wcześniej firma C-Map postanowiła to wykorzystać, dostarczając takie gotowe warstwy informacyjne przeznaczone do wykorzystania w systemach ECS (ECDIS?) zawierające szereg informacji z zakresu obiektów TVO. Do zapewnienia poprawności pracy z takimi warstwami opracowano pakiet oprogramowania o nazwie ***C-Star Weather Routing System***.

mapach nawigacyjnych – definiowanie i wizualizacja, (w:) Systemy Informacji Przestrzennej, materiały IX Konferencji N-T, Warszawa 2001, s. 161-168.

⁷ Początkowo stosowano akronim VTO – Varying Time Object.

⁸ Prawdopodobnie do obliczeń wielkości związanych z pływami będzie się wykorzystywać metody nieharmoniczne. Proponuje się wykorzystywać mechanizmy podobne do tych, jakie zawiera oprogramowanie UKHO o nazwie TotalTide.

Umożliwia on między innymi prezentację danych⁹ nt. rozkładu ciśnienia atmosferycznego (izobary), kierunku i prędkości wiatru (strzałki określające kierunek i prędkość wiatru), elementów związanych z rozkładem temperatury powietrza, opadów atmosferycznych (z ostatnich 12 godzin), elementów falowania (wysokość fali i jej kierunek) powierzchniowych prądów morskich¹⁰. Możliwość aktualizacji danych zapewniono poprzez Internet. Podobne podejście przedstawiła firma Transas Marine w swoim najnowszym produkcie NS 3100.

Inną koncepcją związaną z warstwami użytkownika jest pomysł określany mianem **AML**. Nazwa ta wywodzi się od pojęcia Additional Military Layers z prac zespołów NATO, których zadaniem było opracowanie założeń dla potrzeb WECDIS. Zgodnie z definicją AML jest to produkt zawierający cyfrowe dane geoprzestrzenne zunifikowane pod względem obejmowanego obszaru i spełniający wymagania NATO w zakresie informacji, wykorzystywanej do działań wojskowych na morzu, nie związanych z nawigacją. Ogólnie charakteryzując ideę AML można powiedzieć, że jest to próba stworzenia i rozwoju następnej generacji produktów cyfrowych zawierających nienawigacyjne dane hydrograficzne, oceanograficzne i meteorologiczne dla potrzeb użytkownika wojskowego¹¹. Określenie „nienawigacyjne” należy tu rozumieć w znaczeniu: informacje, które do tej pory nie są prezentowane na standardowych mapach morskich. Zgodnie z początkowymi założeniami dane te miały być wydawane w postaci nakładek lub nadruków na tradycyjnych standardowych mapach, jednak wobec postępu technicznego zdecydowano się na przyjęcie koncepcji „specyficznego produktu obronnego” wykorzystującego ideę warstwy informacyjnej użytkownika zawierającej geoprzestrzenne dane cyfrowe. Jednocześnie należy tu podkreślić, że warstwy AML powinny być „niezależne” od jakiegokolwiek z zastosowanych formatów wymiany danych (standard S-57 dla map ENC, standard VPF dla map DNC). Pozwalać to będzie na równoległe wykorzystywanie warstw AML i typowych map elektronicznych. Ilość warstw informacyjnych użytkownika jest sprawą otwartą – w zależności od potrzeb można ją zwiększyć. W lipcu 2003 r. była mowa o 9 warstwach AML (tabela 1).

Tabela 1

Warstwy informacyjne AML (lipiec 2003 r.)

Lp.	Nazwa warstwy	Akronim	Format	Uwagi
1				opracowano specyfikacje produktu

⁹ Pakiet spełnia wiele innych funkcji. Jedną z nich jest możliwość optymalnego planowania trasy z uwzględnieniem danych prezentowanych na warstwach użytkownika i zasadniczej mapie elektronicznej.

¹⁰ C-Map, C-Star Weather Routing System, s. 3, (materiały reklamowe).

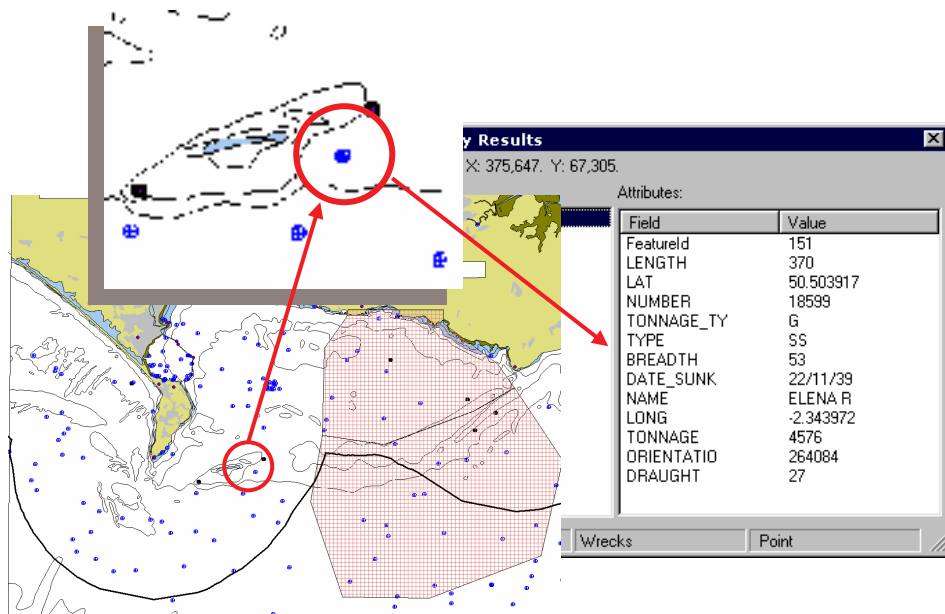
¹¹ Na podstawie definicji opracowanej przez NATO Geographic Conference Ad Hoc Hydrographic Working Group na spotkaniu w czerwcu 1999 r.

	Maritime Foundations and Facilities	MFF	S-57	uwzględniające obiekty, atybuty, zasady kodowania, strukturę danych
2	Routes Areas and Limits	RAL	S-57	opracowano specyfikacje produktu uwzględniające obiekty, atybuty, zasady kodowania, strukturę danych
3	Contour Line Bathymetry (Bathymetric Contour)	CLB	S-57 VPF	opracowano specyfikacje produktu uwzględniające obiekty, atybuty, zasady kodowania, strukturę danych
4	Large Bottom Objects	LBO	S-57	opracowano specyfikacje produktu uwzględniające obiekty, atybuty, zasady kodowania, strukturę danych
5	Small Bottom Objects	SBO	S-57	opracowano specyfikacje produktu uwzględniające obiekty, atybuty, zasady kodowania, strukturę danych
6	Environment, Seabed and Beach	ESB	S-57	opracowano specyfikacje produktu uwzględniające obiekty, atybuty, zasady kodowania, strukturę danych
7	Network Model Bathymetry	NMB	-	specyfikacja produktu ma zostać opracowana przez DGIWG oraz IHO
8	Integrated Water Column	IWC	-	specyfikacja produktu ma zostać opracowana przez US Navy's NAVOCEANO we współpracy z UKHO ¹²
9	Atmospheric and Meteorological Climatology	AMC	-	specyfikacja produktu ma zostać opracowana przez DNSOM ¹³

Źródło: na podstawie Caris, AML Presentation. Training Manual, cz. II, s. 10; R. Carpenter, AML Concept Introduction, UKHO 2001, s. 21.

Należy pamiętać, że AML jest nie tylko nakładką informacyjną wyświetlaną na ekranie. W rzeczywistości jest to zbiór danych, z których może korzystać użytkownik poprzez zasadniczy system zobrazowania mapy dla lepszego wypracowania decyzji z zakresu dowodzenia i kontroli, użycia posiadanego uzbrojenia itp. Niewątpliwie już wkrótce okaże się, że idea AML zostanie przeniesiona do systemów typowo cywilnych (ECDIS, ECS) powodując istotny wzrost ich możliwości w zakresie przekazywania operatorowi wiedzy na temat otaczającego go środowiska morskiego. Wiedza ta z pewnością przyczyni się do dalszego podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa żeglugi. Poniżej przedstawiono przykład zobrazowania dwóch warstw AML: RAL i LBO. Pierwsza zawiera informacje o obszarach i granicach, którymi mogą być np. strefa rażenia celów morskich przez artylerię nadbrzeżną (strefa zakreskowana - kratka) oraz granica dozoru radiolokacyjnego (przebieg czarnej linii). Druga prezentuje dane o dużych obiektach na dnie (symbolem są kółka), którymi mogą być np. wraki.

¹² UKHO – United Kingdom Hydrographic Office.



Rys. 2. Przykład zobrazowania warstw AML: RAL i LBO na mapie ENC i prezentacja danych na temat jednego z obiektów warstwy AML - LBO.
 Źródło: na podstawie R. Carpenter, *AML Concept Introduction*, UKHO 2001, s. 26.

Jak wynika z danych dostarczonych przez francuską Służbę Hydrograficzną i Oceanograficzną (SHOM), już na początku 2004 r. marynarka wojenna tego kraju częściowo wyposaża swoje okręty w nowy system informacji nautycznej o nazwie **SENIN** – Systeme d'Exploitation Naval des Informations Nautiques, który posiada możliwości identyczne jak system ECDIS rozszerzone o możliwość pełnej obsługi warstw informacyjnych AML zgodnych z wymaganiami NATO¹⁴.

Opracowanie nowych sposobów wyboru i prezentacji danych

Spośród wielu działań podejmowanych przez różnego rodzaju instytucje i organizacje cywilne i wojskowe, związanych z rozwojem technik zobrazowania informacji nawigacyjno-hydrograficznej, na szczególną uwagę zasługują prace ukierunkowane na opracowanie nowych sposobów prezentacji danych geoprzestrzennych na ekranie monitora. Informacje na temat stanu zaawansowania tych prac w zasadzie nie są publikowane. Stąd też istnieją spore trudności w zdobyciu niezbędnych informacji. Analizując dostępne szcątkowe opracowania i dane wyciągnąć można wniosek co do zasadniczych kierunków prac rozwojowych. W mojej ocenie są nimi prace:

¹³ DNSOM - Directorate of Naval Survey Oceanography and Meteorology.

¹⁴ SHOM, La connaissance de l'environnement marin pour la defense, „Rapport annuel” 2002, s. 23.

- zmierzające do opracowania „nowej” mapy uwzględniającej różne rodzaje źródeł informacji geoprzestrzennej (dostosowanej do aktualnego użytkownika i jego zapotrzebowania na określony rodzaj informacji);
- mające na celu utworzenie na bazie ECDIS/ECS systemów wielofunkcyjnych;
- ukierunkowane na opracowanie pełnej mapy typu 3D.

Prace te rozwijane są wielotorowo i dotyczą wielu aspektów związanych ze sposobem doboru i prezentacji danych. W dyskusjach o sposobie prezentacji danych powinno się mieć także na myśli takie sprawy jak: odchodzenie od dotychczas powszechnie wykorzystywanego odwzorowania Merkatora (odwzorowanie normalne, walcowe, sieczne, równokątne) i wprowadzenie nowych odwzorowań lub wręcz całkowita rezygnacja z jakiegokolwiek odwzorowania (pozostanie w przestrzeni xyz). W toczonych dyskusjach nad nowymi koncepcjami systemów ECDIS pojawiają się także głosy nawołujące do opracowania nowego modelu systemu zobrazowania, który nie będzie pracował w oparciu o pliki (model obecnie wykorzystywany, w którym komórki ENC są traktowane jako pliki) ale w oparciu o informacje z bazy danych. Wówczas możliwe będzie np. zrezygnowanie z granic pomiędzy komórkami, które dzisiaj wymagają wielu przedsięwzięć, w celu ich spasowania „na styk”. Wskazuje się, że będzie możliwe tworzenie mapy w dowolnym obszarze uwarunkowanym tylko skalą, na której się aktualnie pracuje.

Niewątpliwie, jednym z możliwych kierunków dalszego rozwoju systemów ECDIS/ECS jest opracowanie systemu informacji nautycznej¹⁵ umożliwiającego łączenie wielu różnych źródeł informacji geoprzestrzennej (np. zdjęcia lotnicze i satelitarne, mapy ENC) wraz z ich równoczesną prezentacją. Wybrane elementy zobrazowania wektorowego z treści mapy ENC mogłyby być wówczas prezentowane na tle podkładu w postaci zdjęcia. (np. zdjęcie fragmentu wybrzeża z naniesionymi danymi z mapy w postaci izobat, pozycji znaków lądowych, wraków znajdujących się w strefie przybrzeżnej). Idea ta jest dość powszechnie wykorzystywana w systemach informacji przestrzennej (GIS, LIS) oraz w produkcji ortofotomap. Ten aspekt z pewnością będzie uwzględniony w systemach morskich, o czym świadczą dość intensywne prace grup roboczych IHO pracujących nad wprowadzeniem danych typu *raster*, *matrix* i *field sheet data* do nowej edycji S-57. Jak się wydaje, przyjęcie takiej koncepcji w pewnych warunkach mogłoby lepiej prezentować rzeczywisty wygląd danego fragmentu wybrzeża, znacznie ułatwiając jego identyfikację.

¹⁵ Taka nazwa, zdaniem autora, lepiej oddaje charakter informacji prezentowanej przez omawiane, przyszłościowe systemy. Informacja nautyczna obejmuje większy zakres znaczeniowy niż informacja nawigacyjna.

Dobór omawianych podkładów mapowych uzależniony mógłby być od aktualnych potrzeb użytkownika. Obejmować mógłby nie tylko informacje pochodzące ze zdjęć lotniczych i satelitarnych, ale także z przetworzonych danych sonarowych (np. mozaiki dna). Stąd już jest jeden krok do opracowania systemów map wielofunkcyjnych. Systemy takie oprócz funkcji typowych dla ECDIS i ECS mogłyby pełnić także rolę systemów wspomagania dowodzenia, kierowania uzbrojeniem lub manewrowania taktycznego. Pewne symptomy takiego podejścia można było już zaobserwować w trakcie prac testowych prowadzonych w latach 2001-2002 na ORP „Heweliusz”¹ z systemami NS 2500 firmy Transas oraz FS Navy firmy FinSkog. Pomimo, że oba produkty posiadały tylko szczątkowe elementy podsystemu manewrowania taktycznego, to były w zasadzie pierwszymi próbami stworzenia systemu stanowiącego rozwinięcie idei ECDIS o zagadnienia znajdujące się w obszarze zainteresowania Marynarki Wojennej RP.

Kolejnym kierunkiem rozwoju systemów ECDIS/ECS jest opracowywanie systemów mogących pracować na mapach morskich typu 3D. Jedną z pierwszych firm w Europie, która podjęła działania w tym kierunku jest francuska firma Sodena, która opracowała prototyp systemu takiej mapy już w 2001 r. W zasadzie system ten był połączeniem elektronicznej mapy nawigacyjnej ENC z numerycznym modelem dna. Z rozmowy przeprowadzonej z kierownikiem projektu (Patric Souvin) wynikało, że istotnym utrudnieniem było zapewnienie szybkiego przetwarzania setek tysięcy danych punktowych odnoszących się do batymetrii i odtwarzania modelu dna w sposób dynamiczny (wraz z przemieszczaniem się jednostki pływającej). Inżynierowie tworzący ów projekt wskazywali także na konieczność zmiany rodzaju odwzorowania z tradycyjnego Merkatora na inne (jedno z odwzorowań azymutalnych). Prezentowany wówczas prototyp systemu mapy 3D opracowywany był z myślą przyszłego jego wykorzystania na pokładach okrętów podwodnych.

Ważnym problemem dotyczącym wszelkich możliwych rozwiązań nowych systemów informacji nautycznej będzie sprawa zgodności danych z istniejącymi i powszechnie przyjętymi wymaganiami ISO określonymi dla informacji geograficznej¹⁶. Istotnym będzie też zagadnienie odpowiedniego doboru informacji z baz danych i szybkie jej zobrazowanie (niezależnie od tego czy mapa jest typu 2D lub 3D). Wydaje się, że możliwe będą dwa rozwiązania. Pierwsze, polegające na zmodyfikowaniu lub opracowaniu całkowicie nowego formatu zapisu informacji w bazach danych. Drugie, oparte na wprowadzeniu wstępnej selekcji danych, polegającej na odpowiednim doborze zestawów niezbędnych i optymalnych

¹⁶ International Standards Organization Technical Committee 211 – ISO TC 211.

informacji dla poszczególnych klas i rodzajów jednostek pływających. Ma to szczególnie duże znaczenie dla okrętów wojennych.

Zauważmy, że dla typowego nawodnego okrętu raketowego nie ma potrzeby prezentowania na mapie wszystkich informacji np. o rodzaju dna, jego ukształtowaniu, obiektach zalegających na dnie morskim poniżej tzw. izobaty bezpieczeństwa takiego okrętu. To samo można odnieść do przyszłościowych rozwiązań prezentujących numeryczny model dna. Natomiast te same informacje stają się danymi o znaczeniu pierwszoplanowym dla okrętu podwodnego. Zmniejszenie ilości danych koniecznych do przetworzenia w danym systemie informacji nautycznej okrętu raketowego pozytywnie wpłynie na działanie takiego systemu – pozwoli zmniejszyć czas niezbędny do prowadzenia szybkiej aktualizacji zobrazowania elementów mapy (szczególnie w przypadku pracy na mapie o dużej skali). Konieczność ta wynika z dużych prędkości, z jakimi porusza się okręt raketowy w trakcie realizacji zadań bojowych. Selekcja, o której jest mowa wcześniej, dokonywana by była bezpośrednio przez operatora po włączeniu systemu do pracy na zasadzie wyboru przycisku z typem (klasą) okrętu. Fizycznie realizowana ona mogłaby być poprzez specjalną nakładkę programową lub odpowiedni klucz sprzętowy zainstalowany w systemie. Dodatkowym argumentem przemawiającym za takim rozwiązaniem byłoby to, że dana służba hydrograficzna odpowiedzialna za zabezpieczenie nawigacyjno-hydrograficzne okrętów miałaby możliwość przygotowywania pełnych baz danych bez konieczności dostosowania ich do potrzeb konkretnych typów i rodzajów okrętów. Dobór informacji odbywałby się bezpośrednio na jednostkach wyposażonych w system informacji nautycznej ze wstępną selekcją danych¹⁷

¹⁷ D. Grabiec, J. Urbański, System informacji o środowisku morskim okrętu wojennego, „Zeszyty Naukowe AMW” 1996 nr 2 (129), s. 7-28; tenże, The navy ship’s environmental information system, its objectives and properties, „Zeszyty Naukowe AMW” 1997 nr 4 (135), s.23-36; tenże, Wielofunkcyjna mapa morska okrętów wojennych w zastosowaniu dla okrętów trałowo-minowych, „Myśl wojskowa” 1996 nr 2, s. 35-46.

DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWO-BADAWCZA

Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI
Autor zajmował się postępowaniem technicznym w MW

MARYNARKA WOJENNA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ A POLITECHNIKA GDAŃSKA

W rocznicę – 100-lecia istnienia Politechniki Gdańskiej i 60-lecia Wydziału Budowy Okrętów w roku przyszłym, uważam za celowe przypomnieć partnerską współpracę Politechniki Gdańskiej z trochę młodszą Marynarką Wojenną w zakresie budownictwa okrętowego oraz szeroko rozumianej techniki okrętowej. Z pewnością będzie to niewielki fragment, w jakimś stopniu dotyczący mojej osoby, niemniej dający obraz wzajemnej twórczej współpracy, który mam nadzieję, będzie przez innych uzupełniany.

Do podjęcia tego tematu zainspirował mnie, uzyskany w 1963 r., dyplom magistra inżyniera budownictwa okrętowego na tej uczelni, oraz pełnienie od 1976 r. funkcji szefa Budowy Okrętów i Postępu Technicznego w Dowództwie MW, a w ostatnich czterech latach przed emeryturą w 1990 r., obowiązków dyrektora Centrum Techniki Morskiej.

Moja przygoda z Marynarką Wojenną rozpoczęła się w 1949 r. na Wydziale Technicznym Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej (OSMW), którą po czterech latach ukończyłem z wyróżnieniem, awansując od razu do stopnia porucznika marynarki.

Program nauki wzorowany był na przedwojennej Warszawskiej Szkole Technicznej Wawelberga i Rotwanda. Ukończenie szkoły nie dawało jeszcze dyplomu inżyniera, jednak w perspektywie program przewidywał pełny zakres technicznych studiów wyższych drugiego stopnia. Było to zamierzone i konsekwentne działanie uczelni w kierunku zapewnienia wysoko wykwalifikowanej kadry oficerskiej, co zrealizowano w latach późniejszych przy wydatnej pomocy Politechniki Gdańskiej. Mój rocznik w OSMW był drugim z kolei, z wizją uzyskania dyplomu magisterskiego. I dlatego na zakończenie nauki wykonywaliśmy prace dyplomowe na poziomie inżynierskim – w moim przypadku był to silnik spalinowy napędu okrętu podwodnego – a w komisji egzaminacyjnej zasiadali dwaj profesorowie Politechniki Gdańskiej, Karol Taylor i Marian Sieńkowski. Do egzaminów przygotowywali nas absolwenci Politechniki Gdańskiej powołani na oficerów: Władysław Czyż, Stanisław Rutkowski, Aleksander Kowalski, z Politechniki Gliwickiej Marian Harańko i jako wykładowcy cywilni: Jarzyna, Konorski, Pałubicki, Władysław Wojnowski i Celestyn Spyra.

Dwaj ostatni, nieco później zostali też oficerami Marynarki Wojennej. Niestety, imiona niektórych uleciały z pamięci. Był to mój pierwszy i bardzo istotny dla mnie kontakt z Politechniką Gdańską. Z opowiadań przedwojennych oficerów dowiadaliśmy się, że obecnie na Politechnice Gdańskiej profesorami są również oficerowie naszej Marynarki Wojennej:

Kmdr por. inż. Aleksander Rylke, absolwent Wydziału Budowy Okrętów Morskiej Szkoły Inżynierii w Kronsztadzie, którą ukończył z wyróżnieniem w 1909 r. W okresie międzywojennym pełnił służbę w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie. W 1927 r. został skierowany do Francji z zadaniem bezpośredniego nadzorowania budowy niszczycieli: „Wicher” i „Burza” oraz okrętów podwodnych: „Ryś”, „Żbik” i „Wilk”. Nadzór dotyczył również wytwórców kotłów parowych, turbin i silników spalinowych napędu głównego, linii wałów, agregatów prądotwórczych, uzbrojenia, dokumentacji, technologii montażu, prób odbiorczych i innych elementów, składających się na całość okrętu. Na ile nadzór Aleksandra Rylkego był skuteczny niech świadczą sprawy kierowane przez strony do arbitrażu.

Jedna dotyczyła stateczności niszczyciela „Wicher”. Po sprawdzeniu już na wybudowanym okręcie okazało się, że metacentrum (wielkość MG) mieściła się w dolnej, dopuszczalnej granicy zastrzeżonej w umowie, ale jednocześnie określona była dość znaczną karą. Poniżej tej wielkości okrętu można było nie odebrać. Wobec groźby kary stocznia zaoponowała, przedstawiając swoje korzystniejsze obliczenia i zażądała arbitrażu. Superarbiter, gen. inż. Bailly uznał za prawidłowe obliczenia komandora Rylkego i przyznał zasadność roszczeń stronie polskiej.

Drugi arbitraż dotyczył kotłów parowych na niszczycielu „Burza”. Jeszcze przed montażem na okręcie stwierdzono, że ich górne walczaki są zowalizowane.. Nitowane były z dwóch połówek i to mogło doprowadzić do nadmiernych naprężeń w szwach nitowych przy ciśnieniu roboczym. Superarbiter z Wielkiej Brytanii, kontradm. w st. spocz. inż. Marek Rundle, po wykonanych osobiście pomiarach orzekł – kotły nie nadają się do montażu na okręcie. Było to poważną stratą finansową dla stoczni, co w konsekwencji doprowadziło do jej upadku.

Te obie sprawy, jak również stwierdzenie niewłaściwego nitowania na okręcie podwodnym „Wilk”, wystawiają bardzo dobre świadectwo nadzorowi technicznemu, a komandorowi Rylkemu wielkie uznanie za umiejętność prowadzenia negocjacji, nieustępliwość i dbałość o należyta jakość prac i interes Marynarki Wojennej.

Na początku 1933 r., kmdr inż. A. Rylke objął stanowisko kierownika Wydziału Budowy Okrętów przygotowując wymagania taktyczno-techniczne na następne planowane do budowy okręty: stawiacz min „Gryf”, okręty podwodne „Orzeł” i „Sęp” oraz niszczyciele „Grom” i „Błyskawica”.

Od 1935 r., razem z inż. Aleksandrem Potyrałą, absolwentem Politechniki, a następnie pracownikiem cywilnym Kierownictwa Marynarki Wojennej – późniejszym profesorem Politechniki Gdańskiej – opracowują dla potrzeb Marynarki Wojennej zasady i program szkolenia techników budowy okrętów. W rok później, przy Państwowej Szkole Technicznej w Warszawie, z ich inicjatywy zorganizowano Wydział Budowy Okrętów i Konstrukcji Stalowych. Liczbę uczniów w klasie ograniczono do dwunastu. Wykłady i zajęcia praktyczne w szkolnych warsztatach mechanicznych odbywały się od września do czerwca, natomiast w lipcu i sierpniu uczniowie drugiej klasy wyjeżdżali na praktykę do Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej na Oksywiu. Praktyki takie odbyły się w 1937, 1938 i 1939 r. Wybuch wojny przerwał nauczanie, ale tylko na jeden rok i już we wrześniu 1940 r. udało się ponownie uruchomić szkołę. Były to z ich inicjatywy pionierskie przedsięwzięcia w zakresie szkolenia techników okrętowców dla potrzeb Marynarki Wojennej i jakby niezamierzony wstęp do późniejszej profesury.

Wierząc głęboko, że Polska odrodzi się po wojnie, grupa Morskich Oficerów Technicznych, która znalazła się w Warszawie, zorganizowała dodatkowo i to na poziomie wyższym, tajne nauczanie wykraczające poza oficjalny program. Otuchy dodawała im działalność bojowa kolegów i okrętów pod biało-czerwoną banderą u boku aliantów. Brali razem czynny udział w szeregach Armii Krajowej w ramach organizacji marynarzy „Alfa”, a inż. A. Potyrała kierował dodatkowo wywiadem w zakresie przemysłu okrętowego.

Pierwszym kierownikiem Wydziału Budowy Okrętów był kmdr inż. Dominik Malecki, a po jego śmierci w 1941 r. obowiązki te przejął inż. A. Potyrała. Wykładowcami techniki okrętowej byli:

- kmdr por. inż. Aleksander Rylke (ps. Piotr) – kreślenia okrętowe i statyka wiązań okrętowych;
- kmdr inż. Mikołaj Berns (ps. Wróblewski) – teoria okrętu;
- kmdr inż. Hilary Sipowicz (ps. Bzura) – mechanizmy okrętowe;
- inż. Aleksander Potyrała (ps. Twardowski) – konstrukcja kadłuba;
- kmdr ppor. Adolf Zelenay (ps. Marek) – elektrotechnika okrętowa.

Na te zajęcia uczęszczał m.in. kmdr Jerzy Dąbrowski, nadzorujący później budowę okrętów dla Wojsk Ochrony Pogranicza.

Po wojnie, już w maju 1945 r., prof. Aleksander Rylke powraca do Warszawy i przystępuje do przerwanej pracy w szkolnictwie, nawiązując jednocześnie kontakt z Departamentem Morskim Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Żeglugi, z którym zaczyna współpracować

w zakresie odbudowy przemysłu stoczniowego w Gdańsku. Nie trwa to jednak długo i na prośbę ówczesnego rektora organizującej się Politechniki Gdańskiej, profesora Miłobędzkiego, zaczyna od podstaw tworzyć (we wrześniu 1945 r.) Wydział Budowy Okrętów. Dzięki temu uzyskuje bezpieczny azyl w nieprzyjaznej dla niektórych, powstałej w kraju sytuacji politycznej.

Nie przewidział niestety czekających go kłopotów kmdr inż. Hilary Sipowicz. Możliwie najszybciej, jak tylko mógł, zgłosił się do dalszej służby w Marynarce Wojennej, gdzie został wyznaczony na stanowisko mechanika Floty. Jednocześnie współpracował przy organizowaniu Wydziału Budowy Okrętów, a w nim katedry – „urządzenia maszynowe okrętów”, gdzie prowadził również zajęcia ze studentami. W 1947 r., będąc szykanowanym przez oficerów przedwojennych, zwolnił się z MW. Pracuje już tylko na Politechnice, a mimo to nie unika represji. W następstwie stalinowskiej „czujności rewolucyjnej” i „walki klasowej” zostaje aresztowany 6 grudnia 1949 r. wraz z niedawnym dowódcą Marynarki Wojennej kontradm. Adamem Mohuczym, pod zarzutem złej eksploatacji szybkoobrotowych silników spalinowych „Packard” na kutrach torpedowych oraz zaniedbań przy remoncie przybyłych z internowania w Szwecji trzech okrętów podwodnych. Rok wcześniej aresztowani zostali: kmdr inż. Konstanty Siemaszko – szef Służby Technicznej Dowództwa Marynarki Wojennej i kmdr inż. Władysław Sakowicz: zastępca dowódcy Głównego Portu MW w Gdyni, pod zarzutem – zaniedbań technicznych w Porcie Wojennym w Gdyni.

Wszyscy oskarżeni zostali o sabotaż w Marynarce Wojennej przez Najwyższy Sąd Wojskowy na sesji wyjazdowej w Gdyni, w dniach od 25 stycznia do 6 marca 1950 r. Najwyższe wyroki 15 lat więzienia otrzymali Władysław Sakowicz i Hilary Sipowicz. Było to całkowicie absurdalne i nieuzasadnione oskarżenie, gdyż w tamtych czasach, praktycznie bez zaplecza materiałowo-technicznego, prawie nic nie można było zrobić, a oni jednak okręty do eksploatacji przygotowali.

W 1953 r. Hilary Sipowicz, po wcześniejszym wyjściu z więzienia, przystępuje do pracy na Politechnice Gdańskiej, pełniąc w latach 1957-1960 obowiązki kierownika Katedry

Siłowni Okrętowych. Całkowitą rehabilitację uzyskał w 1956 r. W lipcu 1958 r. mianowany został profesorem nadzwyczajnym.

Kolejnym oficerem pionu technicznego MW z okresu II Rzeczypospolitej, który dostąpił najwyższych zaszczytów na Politechnice Gdańskiej, był profesor inż. Janusz Staliński.

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej ppor. marynarki Janusz Staliński ukończył z pierwszą lokatą 15 października 1937 r., otrzymując z rąk Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej szablę „Oficera Marynarki Wojennej” z dedykacją. Służbę rozpoczął na ORP „Błyskawica” jako II oficer mechanik. Tak jak profesor Jerzy Wojciech Doerfer był członkiem załogi tego naprawdę szczęśliwego okrętu i jak prof. Doerfer dostąpił zaszczytu bycia profesorem, a później rektorem Politechniki Gdańskiej. Ale wcześniej los trochę inaczej „urozmaicił życie” prof. J. Stalińskiego.

Z końcem sierpnia 1939 r., gdy ppor. mar. Janusz Staliński był u lekarza, ORP „Błyskawica” stojący wówczas na redzie Gdyni, otrzymał rozkaz natychmiastowego udania się do Wielkiej Brytanii. Staliński pozostał w Gdyni. Później, już jako kurier kontradm. Józefa Świrskiego, wraz z kolegą ppor. mar. Janem Wąsowiczem udał się do Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie, by w końcu wziąć udział w wojnie w zespole marynarzy, w ramach GO „Polesie” gen. Franciszka Kleeberga. Całą wojnę przebył w oflagu oficerskim IIC w Woldenbergu (becny Dobiegniew), ucząc się języków obcych oraz zgłębiając zagadnienia techniczne. Po powrocie z niewoli. podejmuje pracę w Stoczni Gdańskiej, jednocześnie studiuje na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej pod okiem byłych przełożonych. W krótkim czasie uzyskuje dyplom magistra inżyniera i podejmuje pracę na tym samym wydziale. W 1970 r. dostępuje najwyższego zaszczytu na uczelni – zostaje rektorem Politechniki Gdańskiej. Jako rezerwista awansuje do stopnia kapitana marynarki.

Również kmdr doc. dr inż. Jan Wąsowicz (w międzyczasie pełnił służbę w marynarce) pracował w latach 1970-1978 na stanowisku docenta w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej.

Na Politechnice Gdańskiej pracowali również: kmdr prof. inż. Andrzej Zimniak, kmdr prof. inż. Władysław Wojnowski, kmdr prof. inż. Konstanty Cudny, a obecnie tradycję tą kontynuuje kmdr dr inż. Henryk Bugłacki.

Na początku 1948 r. Politechnika Gdańska zobowiązana została do objęcia nauką podchorążych – studentów Gdańskiej Kompanii Akademickiej. Celem tego przedsięwzięcia było wyszkolenie kadry oficerów specjalistów z wyższym wykształceniem dla potrzeb Marynarki Wojennej. Pod względem wojskowym kompania podporządkowana została

dowódcy Marynarki Wojennej, a naukę podchorążowie – studenci odbywali razem ze studentami cywilnymi. Dla wielu była to w tamtych czasach jedyna możliwość studiowania – bo to wikt i opierunek państwowy. W roku akademickim 1948/1949 kompania liczyła 110 podchorążych, z czego 102 studiowało na Politechnice Gdańskiej: 44 na wydziale mechanicznym, 29 na elektrycznym, 23 na budowy okrętów, 3 na inżynierii lądowo-wodnej, 3 na chemii. Praktyki podchorążowie odbywali na okrętach i w jednostkach MW. Czasami niektórzy dziwili się, gdy na okrętach podwodnych, w dokumentach znajdowali podpisy swoich profesorów, którzy dla własnego spokoju nie chcieli jednak na ten temat rozmawiać.

Po zakończeniu studiów, już jako oficerowie, pełnili służbę na okrętach oraz w specjalistycznych służbach, organizując w niedługim czasie współpracę z Politechniką Gdańską, wielce korzystną i przydatną zarówno dla marynarki, jak i też uczelni. Na niektórych kierunkach trwa ona do dziś.

My, trochę z młodszego pokolenia oficerowie Marynarki Wojennej w służbie czynnej, mogliśmy zawsze liczyć na pomoc „naszych” profesorów w potrzebie. Doświadczyłem tego osobiście. Po utworzeniu Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej (WSMW) już z uprawnieniami do nadawania tytułów inżyniera, dla roczników, które ukończyły OSMW wcześniej zorganizowano roczne studia uzupełniające, zakończone sprawdzianem dyplomowym

i nadaniem tytułu inżyniera mechanika. Ukończyłem ten kurs w pierwszej kolejności, zdając egzamin 17 czerwca 1960 r. i od razu, razem z kolegą Witoldem Adamowiczem postanowiliśmy – dalsze studia magisterskie na Politechnice Gdańskiej. Egzamin egzaminem, a dyplom inżyniera miał być w nieokreślonym jeszcze czasie. Pojechaliliśmy zatem do profesora Janusza Stalińskiego – dziekana Wydziału Budowy Okrętów – przedstawiając swój problem i chęć studiów oraz formalny brak dyplomu. Profesor wiedział o tym – politechnika pomagała WSMW – i kazał w dziekanacie wpisać nas na listę do egzaminów na jego odpowiedzialność – *niezbędne dokumenty panowie oficerowie złożą później*. I w ten sposób nie straciliśmy roku, a dyplomy, aż wstyd się przyznać, dostaliśmy na rękę dopiero 10 listopada 1961 r. Zaufanie, jakim obdarzył nas profesor, było dla nas wyzwaniem, studia kończymy w przepisowym terminie. Udało się. Studia magisterskie rozpoczynało nas 24, w tym dwóch marynarzy. W przepisowym terminie ukończyło czterech, w tym dwóch marynarzy. Ucieszyło to niezmiernie profesora J. Stalińskiego, co w trakcie egzaminów podkreślił z zadowoleniem przewodniczącemu komisji, profesorowi A. Rylkemu, któremu zrobił jeszcze dodatkową niespodziankę. Z jego inicjatywy wykonywaliśmy prace

dypłomowe. Ja projektowałem siłownię na okręt podwodny, a kolega W. Adamowicz siłownię trałowca.

Stawanie przed obliczem komisji egzaminacyjnej jest zawsze emocjonalnym przeżyciem. Wiedziałem kim był dawniej profesor A. Rylke, z wyjątkiem drobnego szczegółu, że jeszcze przed I wojną światową był oficerem mechanikiem dywizjonu okrętów podwodnych na Morzu Czarnym. Zaskoczyła mnie jego serdeczność i wyczuwalna życzliwość. Parę pytań o projekcie, jakie znam okręty podwodne, a gdy wymieniłem, że byłem mechanikiem na ORP „Sęp”, to zamiast pytań mówił o okręcie tak, jakby chciał sprawdzić, czy jeszcze wszystko jest na nim na miejscu. Znacznie później dowiedziałem się, że to przecież profesor A. Rylke opracowywał jego założenia techniczne.

Zorganizowana działalność w budownictwie okrętowym dla Marynarki Wojennej rozpoczęła się na początku lat 50. Istotny w tym udział brała Politechnika Gdańska, wypuszczając pierwszych po wojnie absolwentów, którzy wychowani w duchu dobrej roboty, przystępowali do pracy w biurach konstrukcyjnych CBKO – 1 i CBKO – 2, w stocznich oraz w Marynarce Wojennej. Ważnym czynnikiem było również i to, że wszyscy znali się bardzo dobrze, łącznie z profesorami. Początki nie były łatwe. Zostaliśmy odcięci od zachodniej myśli technicznej, nie mówiąc o wojskowej, a także i od wschodniej, ze względu na „szpiegomanię” radziecką, jak i też własną, a na świecie postępował znaczący rozwój techniki i technologii wytwarzania. Budowano nowe systemy uzbrojenia i dowodzenia, korzystając z doświadczeń z II wojny światowej.

W Marynarce Wojennej opracowywano „Wymagania taktyczno-techniczne” (WTT) na pierwsze okręty: trałowce redowe i bazowe, ścigacze okrętów podwodnych oraz jednostki specjalne (hydrograficzne, ratownicze i pomocnicze). Część projektów oparto na własnej koncepcji technicznej i technologicznej oraz krajowej bazie produkcyjnej. Wstępnym „treningiem” do tego było przygotowanie produkcji, na podstawie licencji radzieckiej, pierwszej serii trałowców bazowych oraz redowych na kadłubach drewnianych. Druga seria trałowców bazowych była już całkowicie polskim projektem. Obie serie budowane były w Stoczni Gdynia. Po raz pierwszy przy ich budowie zastosowano boczne wodowanie opracowane pod kierunkiem profesora Aleksandra Rylkego. Wtedy też nadzorujący ich budowę kpt. mar. inż. Konstanty Cudny rozpoczął badania naukowe nad materiałami używanymi do budowy okrętów oraz ich technologią (w tym i stopów lekkich). Stał się cennym naukowcem, uzyskał później tytuł profesora, a po przejściu na emeryturę podjął pracę na Politechnice Gdańskiej.

Program rozwoju i postępu technicznego Marynarka Wojenna zawsze omawiała i analizowała na posiedzeniach Komitetu Technicznego z udziałem profesorów wyższych uczelni oraz realizatorów omawianego przedsięwzięcia. Jednym z bardziej znaczących osiągnięć nowych myśli konstruktorskich było zaprojektowanie i zbudowanie w latach 60. kutrów torpedowych na kadłubie ze stopu lekkiego, z napędem szczytowym własnej turbiny gazowej (WSK Rzeszów), osiągających szybkość ponad 50 węzłów.

Z ważniejszych zagadnień techniczno-konstrukcyjnych w tych latach rozwiązano i wdrożono:

- zoptymalizowane, hydrodynamiczne kształty kadłubów okrętów wraz z wypracowanymi liniami teoretycznymi drogą systematycznych badań modelowych;
- metodykę obliczeń wytrzymałościowych konstrukcji okrętowych oraz śrub napędu okrętów;
- technologię budowy i spawania okrętowych konstrukcji przestrzennych stalowych i ze stopów lekkich;
- projektowanie i wykonanie siłowni wielkich mocy (20 000 KM);
- produkcję wyposażenia elektromaszynowego o wysokich parametrach oraz lekkiego wyposażenia małogabarytowego;
- opracowano i systematycznie rozwijano własną konstrukcję okrętów desantowych, uznaną za jedną z najlepszych, której długie serie były eksportowane do Związku Radzieckiego, Libii, Syrii i Indii.

Trzy okręty desantowe z ostatniej serii dla Polski do dziś służą w MW RP i z powodzeniem biorą udział w ćwiczeniach natowskich.

W tamtym czasie, w organizacji zarządzania brak było, moim zdaniem, tylko niewielkiego kilkusobowego zespołu naukowego (Politechnika – MW), który, co najmniej raz w roku dokonywałby analizy całokształtu rozwoju techniki morskiej, a wnioski przekazywał do dowództwa.

Również w zakresie eksploatacji okrętów budowanych przed wojną, jak np. ORP „Błyskawica”, bardzo cenną pomoc uzyskiwaliśmy ze strony Politechniki Gdańskiej w postaci

ekspertyz i ustaleń technologii napraw turbin, przekładni, silników spalinowych, sposobów wykonywania elementów zastępczych, a także czasami ustalania przyczyn zaistniałych awarii. Ekspertyzy, poparte wysokimi profesorskimi autorytetami, skutecznie oddalały

wiszące często widmo posądzenia o sabotaż, jak to niestety czasami bywało. W sporządzaniu ekspertyz brali udział m.in. profesorowie: Adolf Polak, Karol Taylor, Marian Sieńkowski, Tadeusz Gerlach, Henryk Markiewicz – bardzo często ze swoimi asystentami.

Czasami przedwczesne zużycie materiału stawało się w tamtych czasach problemem prawie politycznym. Pozwolę sobie przytoczyć jeden z przykładów, w którym brałem udział.

Na pierwszych trałowcach bazowych zamontowane były silniki napędu głównego 9D produkcji zakładów w Kołomnie w Związku Radzieckim. Przy ich początkowym przeglądzie stwierdzono bardzo silną korozję punktową tulei cylindrowych – silniki chłodzone wodą morską. Na zgłoszoną reklamację, z zakładu przyjechał konstruktor inż. Garwaliński. Z naszej strony do konsultacji zaproszono profesorów Polaka i Sieńkowskiego. Oglądanie badanych tulei, dyskusja o przyczynach korozji i wnioski – niewłaściwa ochrona protektorowa. Przed takim rygorystycznym sformułowaniem bronił się konstruktor. W międzyczasie profesor Sieńkowski zaczął wypytywać inż. Garwalińskiego co jest we wskazanym przez niego budynku zakładu, czy jest coś tam jeszcze itp. Pytania spowodowały widoczne jego zdenerwowanie i strach w oczach. Zauważył to profesor i z uśmiechem oświadczył zdumionemu gościowi – *proszę się uspokoić, ja w tym zakładzie byłem przed I wojną światową głównym technologiem*. Duże odprężenie gościa, sytuacyjny dowcip profesora Polaka i w efekcie poprawny technicznie protokół, korzystny dla nas i bezpieczny dla konstruktora. Niedługo po tym z Kołomny przyszło zaproszenie do odwiedzenia zakładu dla kadm. Aleksego Parola i dwóch oficerów.

Oddzielnego podkreślenia wymaga współpraca w zakresie budowy okrętów z profesorem Jerzym Wojciechem Doerfferem. Od samego początku pracy na Politechnice Gdańskiej profesor utrzymywał kontakty z Marynarką Wojenną, zdobywając dużą sympatię oficerów. Mógł zatem również liczyć na pomoc przy realizacji swoich wynalazków. Tak też było z dziobowym

stero-hamulcem dla dużych statków. W celu prowadzenia prób MW udostępniła profesorowi, przeznaczony do kasacji, duży ścigacz okrętów podwodnych z 9 Flotyli Obrony Wybrzeża.

Szczególny udział miał profesor przy projektowaniu i budowie amagnetycznego trałowca o wyporności 255 t, będącego do dziś w eksploatacji. Było to pionierskie przedsięwzięcie ze względu na budowę kadłuba z laminatu poliestrowo-szklanego i prawie w całości w oparciu o przemysł krajowy. Projektowanie i budowę aparatury hydroakustycznej dla trałowca inicjował i nadzorował profesor Zenon Jagodziński z Instytutu Telekomunikacji Politechniki Gdańskiej.

W roku 1986 profesor Jerzy Wojciech Doerffer za pracę nad trałowcem uzyskał Nagrodę Państwową II stopnia w dziedzinie techniki.

Bardzo dobrą współpracę – powiedziałbym modelową – nawiązano z Instytutem Elektrotechniki Morskiej i Przemysłowej kierowanym przez profesora Henryka Markiewicza. Wszystko co w MW powstało w zakresie demagnetyzacji okrętów, budowy ich systemów, stacji kontrolno-pomiarowych, aparatury stacjonarnej i mobilnej, realizowane było przez instytut, który stał się w tym zakresie zapleczem naukowo-badawczym MW, na długo przed powstaniem Centrum Techniki Morskiej.

Instytut Elektrotechniki Morskiej i Przemysłowej Politechniki Gdańskiej 13 października 1977 r. wydał z okazji XXV lat współpracy naukowo-technicznej z Marynarką Wojenną medal pamiątkowy.

Dowództwo Marynarki Wojennej RP doceniało działalność na jej rzecz Politechniki Gdańskiej, wyróżniając uczestniczących w jej rozwoju kordzikami oficera Marynarki Wojennej z dedykacją, oraz medalami „Za zasługi dla Marynarki Wojennej”.

Tytuł Doktora Honoris Causa w Akademii Marynarki Wojennej otrzymali profesory z Politechniki Gdańskiej: Lech Kobylński, Jerzy Wojciech Doerffer i Andrzej Mazurkiewicz.

* * *

Nie ulega wątpliwości, że Marynarka Wojenna musi być częścią systemu obronnego państwa. Jeżeli do tego ma mieć okręty, to musi mieć plan ich budowy u siebie lub zagranicą, wynikający ze stawianych przed nią zadań, zatwierdzony na najwyższym szczeblu zarządzania państwem, wraz z określonymi środkami materialnymi i finansowymi. Nie może to być ustalane i zmieniane doraźnie w zależności od kaprysu decydentów. Proces przygotowania do budowy okrętu jest bardzo złożony oraz musi być zorganizowany i ciągły, co trwa do dziesięciu, a czasami i więcej lat. Najkorzystniej jest budować okręty w krajowym przemyśle, co zamierzano już przed II wojną światową w odniesieniu do niszczycieli. Za przykład mogą posłużyć kraje skandynawskie – Szwecja i Finlandia. Przemysł państwa polskiego jest w stanie wybudować niezbędne dla naszych potrzeb okręty, importując w przypadku konieczności, niezbędne uzbrojenie i unikalne wyposażenie. Gdy analizowaliśmy dawniej te problemy, dochodziliśmy do wniosku, że za koszt importu jednego okrętu można wybudować w kraju 2,5 podobnego, kupując niezbędne uzbrojenie i unikalną aparaturę. A nie jest to tylko jedyna zaleta.

W budownictwie okrętowym Marynarka Wojenna jest w państwach morskich nośnikiem postępu technicznego, wymagającym zorganizowanego i kontrolowanego ciągłego

działania. Rolę takiego inspiratora w technicznych pracach naukowo-badawczych dla Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej mogłaby z powodzeniem pełnić Politechnika Gdańska. Wszystko zależy od stworzenia odpowiedniej organizacji zarządzania i twórczej pracy biorących w niej udział.

Literatura:

1. Czesław Ciesielski, Walter Pater, Jerzy Przybylski, Polska Marynarka Wojenna 1918-1980, Gdynia 1992.
2. Narcyz Klatka, Kompanie Akademickie, Gdański Fakultet Wojskowy 1947-1952 Warszawa 1997.
3. Aleksander Rylke, W Służbie Okrętu, Gdynia 1967.
4. Jan Kazimierz Sawicki, Kadry Morskie Rzeczypospolitej, tom II, Gdynia 1996. Materiały nie opublikowane: notatki autora z okresu służby w Marynarce Wojennej.

SILY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

Kmdr ppor. dr Piotr MICKIEWICZ
Adiunkt na Wydziale Zarządzania i Dowodzenia AMW

FLOTA WOJENNA W POLITYCE FEDERACJI ROSYJSKIEJ

Wydarzenia będące konsekwencją działań wymierzonych w Al-Kaidę i światowy terroryzm pozwoliły na ponowne zwiększenie strategicznej roli Rosji. Prezydent Władimir Putin, prowadząc politykę odzyskiwania mocarstwowego statusu państwa rosyjskiego, zdecydował się także na realizację, zawieszoną po tragedii „Kurska”, programu powrotu rosyjskiej floty wojennej na światowe akweny. Plany te są realizowane w oparciu o tradycyjne wzorce działania mocarstwa morskiego. W klasycznym rozumieniu tego zagadnienia potencjał morski jest wypadkową potencjałów:

- gospodarczego – tworzonego przez poziom PKB, dochód na jednego mieszkańca, stocznie, porty, poziom eksportu i importu oraz tonaż floty;
- geograficznego – czyli powierzchni państwa, liczby ludności, wielkości obszarów morskich, długości granic morskich¹⁸;
- militarnego – który określa stan sił zbrojnych oraz poziom wydatków na cele wojskowe. W tym aspekcie szczególne miejsce zajmuje potencjał sił morskich (okrętowych, lotnictwa morskiego, artylerii nadbrzeżnej).

Zgodnie z powszechnie aprobowanymi definicjami, za mocarstwo morskie uznaje się państwo posiadające możliwość utrzymywania odpowiedniego potencjału sił morskich poza własnymi obszarami morskimi w celu realizacji własnych interesów politycznych i gospodarczych¹⁹. Obok realizacji tych przedsięwzięć, A. Makowski uznaje, iż do zadań floty wojennej mocarstwa morskiego zaliczyć należy także: obowiązek obrony wolności mórz, stanowienie kontroli morza (rozumianej jako panowanie na morzu) oraz ochronę rybołówstwa i żeglugi.

Jednakże tradycyjnie pojmowany w rosyjskiej (radzieckiej) koncepcji potencjał morski państwa, co jednoznacznie wskazał jeden z wybitniejszych dowódców radzieckiej marynarki wojennej admirał Gorszkow, sprowadza się do uwzględniania trzech zasadniczych elementów składowych:

¹⁸ Długość rosyjskich granic morskich wynosi 38 240 km i są one dwukrotnie dłuższe, niż lądowe.

¹⁹ A. Makowski, Siły morskie współczesnego państwa, Gdynia 2000.

- możliwości wykorzystania światowych akwenów morskich;
- stan floty handlowej i rybackiej, rozpatrywany w aspekcie jej zdolności do zaspokajania potrzeb kraju;
- fakt posiadania odpowiedniej morskiej siły wojskowej.

Tak pojmowany i definiowany potencjał morski państwa w znacznej mierze determinuje kształt doktryny morskiej Federacji Rosyjskiej. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, za konieczne uznano powiązanie koncepcji odbudowy mocarstwowej pozycji na akwenach światowych z koordynacją całokształtu polityki morskiej państwa. Nowe kierunki rosyjskiej polityki morskiej wyznaczyły: dekret prezydenta Putina *O poprawie działalności morskiej Federacji Rosyjskiej* z 4 marca 2000 r., ogłoszony w ślad za nim (14 czerwca) rządowy memoriał *O środkach zaradczych poprawiających działalność morską Federacji Rosyjskiej do roku 2010* oraz, będąca podstawą do realizacji tych planów, zatwierdzona w 2001 r. *Doktryna morska Federacji Rosyjskiej do roku 2020*. Dokument ten zakłada, iż zapewnienie właściwej pozycji i bezpieczeństwa Rosji na światowych akwenach jest traktowane jako jeden z głównych kierunków polityki państwa. Realizacja tego celu musi jednakże uwzględniać konieczność odbudowy i utrzymania odpowiedniego potencjału morskiego. Z tego względu za niezbędne przyjęto wprowadzenie: centralnego organu zarządzania działalnością morską, za jaki uznano powołaną pod koniec 2001 r. Radę Morską²⁰; stworzenie systemu zapewniającego realizację adekwatnej reakcji politycznej, ekonomicznej i militarnej na powstanie zagrożenia bezpieczeństwa od strony morza oraz zwiększenie rosyjskiego udziału w międzynarodowym systemie utrwalania bezpieczeństwa na świecie. W oparciu o zapisy rosyjskiej doktryny morskiej, Rada Morska jest organem, którego celem działania jest:

- opracowanie koncepcji i decyzji dotyczących gospodarki morskiej;
- koordynacja realizacji programów federalnych;
- rozpoznawanie zagrożeń bezpieczeństwa narodowego Rosji;
- propagowanie aktywności morskiej w rosyjskich środkach masowego przekazu;

²⁰ Zapisy dekretu o jej powołaniu określają ten organ jako „najważniejszy organ konsultacyjny rządu w sprawach polityki morskiej państwa”. Jej zadaniem jest udzielanie wszechstronnej pomocy w rozwiązywaniu problemów dotyczących światowych akwenów morskich występujących w polityce zagranicznej, działalności organów gospodarczych, polityce bezpieczeństwa i innych dziedzinach, w oparciu o rosyjskie prawodawstwo, prawo morza i interesy Federacji Rosyjskiej.

- opracowywanie propozycji rozwiązań problemów dotyczących oceanu światowego w koordynacji z odpowiednimi ministerstwami;
- wypracowywanie polityczno-dyplomatycznych, ekonomicznych, finansowych, informatycznych, wojskowych i innych założeń promujących rosyjskie interesy narodowe na morzu;
- wypracowywanie polityki morskiej i jej uzgadnianie z innymi ważnymi działaniami agencji rządowych, jak również koordynacja z programami międzynarodowymi;
- koordynacja działalności morskiej na oceanie światowym;
- kontrola realizacji zadań i planów.

Pierwszoplanowym celem rosyjskiej polityki morskiej jest odzyskanie dostępu do obszarów i akwenów morskich ważnych dla żeglugi i rosyjskiej gospodarki. Ze względu na planowane w latach 2004-2005 rozszerzenie Unii Europejskiej na prawie cały obszar zlewiska Bałtyku i NATO w rejonie Morza Czarnego (Rumunia i Bułgaria) za priorytetowe uznano wzmocnienie rosyjskiej pozycji na tych akwenach. Należy przy tym pamiętać, że zgodnie z szacunkami Unii Europejskiej, w ciągu najbliższej dekady poziom wymiany gospodarczej w obrębie Morza Bałtyckiego ma się zwiększyć o około 300%²¹. Jednocześnie aż 40% rosyjskiego obrotu towarowego z zagranicą odbywa się przez porty bałtyckie i ukraińskie. Według szacunków rosyjskich ekonomistów przynosi to Rosji do 2 milionów dolarów strat, a w wypadku republik bałtyckich stanowi to 30% ich dochodu narodowego. Z tego względu Rosja zapowiedziała realizację projektu – Bałtyckiego Systemu Transportowego. Zakłada on budowę portów na północnym zachodzie Rosji, co zainaugurowano już budową portu w Primorsku²².

Militarne aspekty rosyjskiej polityki morskiej

Jak można zauważyć, w tej koncepcji integralne miejsce zajmuje flota wojenna. Wręcz uznaje się, że warunkiem sine qua non wzrostu rosyjskiego potencjału morskiego jest problem powrotu rosyjskiej bandery wojennej na światowe akweny. Ten sam powód determinował jej ścisłą korelację z rosyjską polityką bezpieczeństwa. W dokumencie,

²¹ P. Mickiewicz, Polska polityka morska w dobie członkostwa w NATO i integracji z Unią Europejską, „Przegląd Morski”, 2003 nr 6.

²² „Niezawisimaja Gazieta” z 6 października 2000.

zaaprobowanym przez prezydenta Putina w roku 2000, jednoznacznie stwierdzono, że polityka morska jest jednym z elementów służących do rozwoju potencjału morskiego państwa i jego wykorzystania do promocji oraz obrony narodowych interesów Federacji Rosyjskiej na światowych akwenach morskich²³.

Z tego względu elementem składowym doktryny morskiej państwa jest plan rozwoju floty wojennej, a jednym z najważniejszych problemów badawczych jego korelacja ze współczesnymi trendami dotyczącymi roli i funkcji marynarki wojennej we współczesnym świecie.

Przyjęcie założenia, iż priorytetowym celem rosyjskiej polityki zagranicznej jest powrót do rangi pełnoprawnego światowego mocarstwa spowodowało, że pierwszoplanowym zadaniem floty wojennej stała się odbudowa jej pozycji jako wiodącej siły morskiej. Koncepcja ta wykorzystuje osiągnięcia i zapisy realizowanego od sierpnia 1998 r. federalnego programu celowego „Mirovyj okean”. Po tragedii „Kurska” nowa doktryna morska nie jest jednak prostą kontynuacją tego programu. Tym niemniej, tak jak i będący integralną częścią „Mirowego okeana” dokument zatytułowany *Wojskowo-strategiczne interesy Rosji na morzu*, tak i doktryna morska zakłada sformułowanie jednolitej skoordynowanej polityki państwa w zakresie modernizacji i rozwoju Marynarki Wojennej Federacji Rosyjskiej, co ma pozwolić na:

- sformułowanie podstaw polityki państwa w zakresie zachowania i rozwoju marynarki wojennej oraz jej wykorzystania do obrony interesów państwa i ochrony jego granic;
- powstrzymanie procesu osłabienia potencjału bojowego sił morskich i niedopuszczenie do obniżenia gotowości technicznej i bojowej marynarki poniżej poziomu krytycznego;
- koordynację zagadnień związanych z perspektywicznym rozwojem budowy okrętów oraz organizację optymalnego stanu sił morskich²⁴.

Praktyczna realizacja odbywać się ma w trzech etapach²⁵. Możliwa jednak będzie tylko w wypadku przekazania marynarce wojennej, w kolejnych 17 latach, około 23-24% całego

²³ Voennaja doktrina Rossijskoj Federacii, Zarub. Voen. Obozr., 2000 nr 6 s. 2-5.

²⁴ V. Kurojedow, Razvitie morskoy dejatelnosti v Rossijskoj Federacii. Wystąpienie dowódcy sił morskich Federacji Rosyjskiej na posiedzeniu naukowej sekcji doradczej Rady Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej „Morskoy Sbornik” 2001 nr 5 s. 15-18; V. Kracenko, O voenno-morskoy politike Rossii, „Morskoy Sbornik” 1999 nr 5 s. 11-13.

²⁵ Realizacja była możliwa po zakończeniu w 2002 r. 3-letnich procesów minimalizacji negatywnych tendencji w zakresie budownictwa okrętowego i opracowywania założeń wykorzystania i rozwoju marynarki wojennej.

budżetu ministerstwa obrony oraz znacznego przeobrażenia jego struktury. Według rosyjskich ekonomistów wojskowych, aż 72% budżetu pochłania utrzymanie sił floty, 12,9% stanowią zakupy uzbrojenia i techniki wojskowej, 5,8% budownictwo, 0,3% utylizacja wycofanej techniki wojskowej, a zaledwie 7,8% przeznaczane jest na badania naukowe. Natomiast realizacja przedsięwzięć określonych w doktrynie morskiej – według tych analiz – wymaga przeznaczenia aż 51,9% budżetu marynarki wojennej na zakupy uzbrojenia i techniki wojskowej, 31% na utrzymanie sił floty, 10,8% na badania naukowe oraz 1,7% na budownictwo i 4,6% na utylizację wycofanej techniki wojskowej.

Tabela 1

Plan rozwoju sił morskich Federacji Rosyjskiej

Etap	Lata	Zadania
I	2003-2007	Stabilizacja możliwości MW Rosji w realizacji zadań obecności Rosji na morzu, zapewnienia bezpieczeństwa państwowego oraz realizacji zadań kontroli przylegających do terytorium Federacji Rosyjskiej akwenów morskich
II	2007-2020	Utrzymanie pozycji Rosji jako mocarstwa morskiego, rozwój ekonomicznej obecności Rosji na akwenach morskich i technicznych możliwości eksploatacji bogactw morza. Po 2020 r. planowane jest masowe przebrojenie sił morskich Rosji z praktycznie 100% wymianą okrętów
III	po 2020	Całkowite przebrojenie sił morskich

Jak wynika z powyższego zestawienia, rosyjska koncepcja rozwoju sił morskich oparta została na klasycznej definicji mocarstwa morskiego. Zgodnie z nowymi trendami reagowania na współczesne zagrożenia bezpieczeństwa, większość działań rosyjskiej floty wojennej koncentrować się będzie nie na wodach terytorialnych i strefie wyłączności ekonomicznej, lecz wodach międzynarodowych. Rosja, podobnie jak i Stany Zjednoczone, uznaje, iż zagrożenie bezpieczeństwa determinowane nierozwiązanymi konfliktami i sporami o charakterze lokalnym powoduje konieczność rozszerzenia morskich stref odpowiedzialności. Bliższa analiza oficjalnych planów przyszłościowego charakteru sił morskich Rosji pozwala na wysnuć tezy, iż koncepcja ta posiada wiele cech wspólnych z amerykańskim planem rozwoju sił morskich, a zwłaszcza z wizją „Sea Power 21”²⁶. Zakłada ona realizację przez marynarkę wojenną mocarstwa morskiego trzech zasad funkcjonowania, określanych jako:

²⁶A. Koch, US Navy outlines vision for Sea Power 21 concept, Jane’s Defence Weekly 2002 vol. 38, ne 24, s. 30.

- Morska siła uderzeniowa – „Sea Strike”²⁷;
- Morska tarcza – „Sea Shield”²⁸;
- Morskie bazowanie – „Sea Basing”²⁹.

Można więc uznać, że zadania określone przez Amerykanów jako „Sea Strike” i „Sea Shield” w rosyjskiej koncepcji wypełniać będą dwie floty oceaniczne (Północna i Oceanu Spokojnego). Zgodnie z zapisami strategii morskiej Federacji Rosyjskiej do 2020 r., funkcjonować będą jako floty strategiczne, a ich trzon stanowią podwodne okręty raketowe i wielozadaniowe, lotniskowce oraz siły powietrzne z rozbudowanym kontyngentem samolotów do zwalczania okrętów podwodnych. Według zapowiedzi admirała Kurojedowa, dysponować mają: 12-15 strategicznymi atomowymi okrętami podwodnymi, 50 uderzeniowymi i 70 oceanicznymi okrętami nawodnymi³⁰. W ramach przedsięwzięć określanych jako „Morska tarcza” siły te mają natomiast uniemożliwić ewentualnemu przeciwnikowi opanowanie rosyjskich obszarów morskich. Na czas wojny dostęp do granic rosyjskich uniemożliwić mają także okręty nawodne i lotnictwo morskie przy użyciu uzbrojenia konwencjonalnego oraz jądrowego, a zwłaszcza torped z ładunkami nuklearnymi bomb głębinowych przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych³¹.

Jednak ze względu na trudną sytuację finansową i gospodarczą Rosji, w praktyce zasadniczym zadaniem floty jest utrzymywanie wysokiego poziomu swych sił odstraszania, w skład których wchodzi okręty podwodne przenoszące raketowe pociski balistyczne oraz ich osłona w postaci uderzeniowych okrętów podwodnych o napędzie atomowym³². Utrzymywanie tego potencjału odbija się jednak na stanie rosyjskiej floty okrętów

²⁷ Koncepcja ta zakłada iż siły uderzeniowe (Sea Strike) tworzone będą w oparciu o siły okrętowe, samoloty, siły specjalne oraz piechotę morską. Istotnym elementem będzie także ciągle rozpoznawanie sytuacji, monitorowanie, rozpoznawanie oraz wywiad. W oparciu o te dane realizowane będą ataki skierowane przeciwko stałym i ruchomym obiektom, przy użyciu precyzyjnych środków rażenia.

²⁸ Koncepcja zakłada obronę obszaru państwa przed atakiem rakiet balistycznych i manewrujących minami morskimi małych okrętów nawodnych i konwencjonalnych okrętów podwodnych. Podstawową formą przeciwdziałania ma być okrętowo-powietrzny system obrony. W jego skład wchodzić mają okręty nawodne wyposażone w systemy przechwytywania rakiet manewrujących oraz samoloty rozpoznania powietrznego. Integralną częścią tej koncepcji jest także kontrola akwenu przybrzeżnego i jego ochrona przed zagrożeniem minowym oraz działalnością małych jednostek nawodnych i konwencjonalnych okrętów podwodnych.

²⁹ Natomiast ochrona interesów globalnych powoduje iż koniecznością staje się posiadanie mobilnych sił gotowych zarówno do realizacji zadań w oddalonych rejonach jak i przygotowanych do długotrwałego demonstrowania obecności w wybranych rejonach czy akwenach morskich.

³⁰ N. Novichkov, Commander reveals future vision for Russian Navy. „Jane's Defence Weekly” 2001 vol. 35, nr 16, s. 13.

³¹ Na podstawie doświadczeń teoretycy rosyjscy twierdzą, że silna flota i lotnictwo morskie zmniejszają konieczność utrzymywania dużych komponentów lądowych, których zadaniem jest obrona wybrzeża.

³² W. Kurojedow, Poroch u nas jeszcze suchoj. Daze na morie, RSF, 1999 nr 4, s. 26; W. Patruszew, Sochranienie bojowych wozmożnostiej flota i intieriesach nacjonalnoj bezopasnostii, „Wojennaja Mysl” 1998 nr 5, s. 14-23.

nawodnych, która utrzymywana jest praktycznie w podstawowym składzie³³. Skład osobowy sił floty wojennej tworzy 171,5 tys. marynarzy. W morskich siłach strategicznych służbę pełni 13 tys. osób, lotnictwie morskim 35 tys., a w obronie wybrzeża 24 tys. żołnierzy³⁴.

Ta wyraźnie podkreślana mocarstwowa koncepcja działania sił zbrojnych nabiera nieco innego znaczenia w rejonie Morza Bałtyckiego i Czarnego. Obydwa akweny są uznawane za obszary strategiczne, lecz stacjonujące tam siły (Flota Bałtycka i Czarnomorska) mają być przygotowane do samodzielnych operacji w tych zamkniętych (wręcz izolowanych) akwenach. W zasadzie rosyjskie koncepcje prowadzenia działań zbrojnych w rejonie Morza Bałtyckiego i Czarnego sprowadzają się do realizacji zadań wynikających z definicji państwa nadbrzeżnego, a zatem do ochrony własnych obszarów morskich i ewentualnej obrony wybrzeża³⁵. Dopiero w dalszej kolejności floty te mają być wykorzystywane do realizacji zadań wynikających ze statusu mocarstwa morskiego, a zwłaszcza do:

- odstraszenia ewentualnego agresora od prób użycia sił militarnych w celu wywarcia nacisku na Rosję i jej sojuszników we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych;
- obrony niezależności, suwerenności, nienaruszalności terytorialnej i interesów narodowych Rosji przed każdym zagrożeniem z kierunku morskiego;
- ochrony floty handlowej i dostępu do oceanicznych zasobów światowych;
- ochrony własnych rejonów morskich przed nieusankcjonowaną działalnością przemysłową prowadzoną przez inne kraje;
- odparcia ewentualnej agresji skierowanej przeciwko Rosji lub jej sojusznikom we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych poprzez realizację zadań obronnych jak i skuteczne ataki własnej floty na potencjał militarno-przemysłowy agresora;
- wsparcia rosyjskiej polityki zagranicznej, realizacji zadań wynikających z rosyjskiej koncepcji zaangażowania się w działania na rzecz pokoju i stabilizacji³⁶.

³³ Śevicenko I. Deneg net - no flot živet. Itogi finansovo - chozjajstvennoj dejatel'nosti VMF za 1999 god. Pieniędzy nie ma - lecz flota żyje. „Morskoj Sbornik” 2000 nr 6, s. 19-21.

³⁴ „Military Balance” 1999-2000, s. 113-115.

³⁵ Tamże, W. Kurojedow, Wojenno-Morskij Flot i nacjonalnyje intieresy Rossiji „Wojennaja Mysl” 1999 nr 3, s. 23-24.

³⁶ Ze względu na uwarunkowania polityczne, największe znaczenie dla Rosji ma współpraca polityczno-wojskowa w akwenach Morza Bałtyckiego i Czarnego. Na akwenie Morza Bałtyckiego Rosja uczestniczy w procesie stabilizacji sytuacji politycznej poprzez realizowanie przedsięwzięć Partnerstwa dla Pokoju. Odmiennie natomiast kształtuje się jej zaangażowanie w rejonie Morza Czarnego, gdzie współtworzy Morską Grupę Współpracy

Jak wynika z powyższego zakresu przedsięwzięć uwzględnionych w rosyjskiej polityce morskiej, zasadniczą cechą jest jej funkcjonalny i regionalny charakter. Innymi słowy całokształt działalności morskiej (handel morski, transport morski, rybołówstwo, działalność marynarki wojennej) jest realizowany z uwzględnieniem nie tylko polityczno-gospodarczych uwarunkowań geostrategicznych ale i sytuacji regionalnej. Z tego powodu niezwykle istotne miejsce w tej polityce powierzono rosyjskiej flocie wojennej. Jak jednoznacznie zapowiada dowódca Marynarki Wojennej Federacji Rosyjskiej, admirał Vladimir Kurojedow, jej rolą jest przeciwdziałanie zagrożeniu z kierunku morskiego i zabezpieczenie rosyjskiej aktywności ekonomicznej, naukowej i politycznej na światowych akwenach morskich oraz wsparcie działań wojskowo-politycznych w celu stabilizowania światowej sytuacji politycznej. Takie określenie zadań determinuje w znacznej mierze kierunki rozwoju rosyjskiej floty wojennej.

Morza Czarnego. Zespół ten powołano w trakcie spotkania delegacji rządów Bułgarii, Grecji, Rumunii, Rosji, Ukrainy i Turcji 2 kwietnia 2001 r. w Stambule. BLACKSEAFOR, którego zadaniem jest utrzymanie stabilności bezpieczeństwa żeglugi oraz realizacja misji ratowniczych, humanitarnych i pokojowych na Morzu Czarnym swą działalność rozpoczął w 2002 r. W skład wchodzi 4-6 okrętów klasy fregata/niszczyciel, korweta, trałowiec/niszczyciel min, okręt desantowy, okręt zaopatrzenia. Rosja do zespołu BLACKSEAFOR oddelegowała trałowiec „Zelaznakov” (proj. 12660 - Gorya); A Bodrjagin, BLACKSEAFOR - symbol regionalnego sołudnicestva i partnerstva na Černom More Zarubiennoje Voennoje Obozrienie, 2002 nr 9, s. 47-48.

SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

Kmdr por. dr Mariusz ZIELIŃSKI

Kierownik Zakładu Taktyki i Sztuki Operacyjnej na Wydz. Zarządzania i Dowodzenia AMW

AMERYKAŃSKIE TENDENCJE ROZWOJOWE OKRĘTÓW DESANTOWYCH

Uniwersalizacja jednostek desantowych US Navy. po drugiej wojnie światowej

U zarania istnienia okrętów desantowych jako klasy, ich oddzielną podklasę stanowiły tzw. **Tank Landing Ships (LST)**³⁷ będące oceanicznymi nosicielami czołgów (ocean tank carriers with bow dors). W marynarce wojennej USA były to, w latach sześćdziesiątych, okręty typów: „Suffolk County”³⁸ (7 jednostek), „LST 1156-1170” (15 jednostek), „Steam” (2 jednostki) oraz 60 jednostek typu „LST 511-1152”. Okręty te miały odpowiednio wyporność całkowitą 8000 ton, 5800 ton, 6000 ton, 4080 ton i rozwijały prędkości rzędu 14-17 węzłów. Protoplastami dla wszystkich jednostek (również tych budowanych po drugiej wojnie światowej) były skonstruowane w czasie drugiej wojny światowej dwa okręty eksperymentalne. Cechą wyróżniającą te okręty spośród pozostałych okrętów bojowych, był przeznaczony do przewozu techniki bojowej pokład desantowy wraz z pomieszczeniami do przewozu wojsk desantu. Okręty wyposażone były ponadto w zbiorniki balastowe oraz kotwice rufowe, co przy ich małym zanurzeniu umożliwiało wysadzanie wojsk desantu wraz z ich techniką bojową bezpośrednio na nieprzygotowanym brzegu. Konstrukcja ramp dziobowych okrętów umożliwiała ponadto wodowanie sprzętu pływającego na głęboką wodę bez konieczności bezpośredniego podchodzenia do wybrzeża (np. przy niesprzyjającym skłonie dna).

Wszystkie zbudowane na podstawie eksperymentalnych pierwowzorów okręty desantowe wyróżniały się wzrastającą pojemnością ładunkową, możliwościami przewozu pojazdów, czołgów oraz żołnierzy. I tak LST serii 1-510 zabierały 147 żołnierzy, podczas gdy okręty serii 511-1152 posiadały pomieszczenia dla wojsk desantu mieszczące już 266 żołnierzy.

³⁷ Conway's All the world's Fighting ships 1922-1946, Conway Maritime Press, s.162.

³⁸ Conway's All the world's Fighting ships 1947-1982, Part I The Western Powers, Conway Maritime Press 1985, s.245.

W odróżnieniu od klasycznych jednostek z czasów drugiej wojny światowej przeznaczonych do transportu i wysadzania na nieprzygotowanym brzegu czołgów i ciężkiej techniki, nowa generacja amerykańskich okrętów typu LST „Newport”³⁹ oraz okręty do przewozu sprzętu typu „Charleston”, posiadały znacznie większe możliwości załadowcze, a dzięki właściwościom morskimi umożliwiły wykonywanie operacji desantowych na znacznie większe odległości.

W latach sześćdziesiątych eksploatowano w US Navy również kilkadziesiąt okrętów desantowych – doków określanych jako **Dock Landing Ships (LSD)** i koncyptowanych jako okręty matki dla środków desantowych i techniki bojowej. Były to typy (z połowy lat pięćdziesiątych) „**Thomaston**”⁴⁰ (8 okrętów zbudowanych w latach 1954-1956) oraz budowy wojennej „Cabildo” (13 sztuk zbudowanych w latach 1944-1945) i „Ashland” (7 sztuk zbudowanych w latach 1942-1943). Zbliżone do siebie pod względem parametrów konstrukcje wojenne (typ „Ashland” po zmodyfikowaniu uzbrojenia i napędu był kontynuacją typu „Cabildo”) wypierały odpowiednio 9200 ton (**Ashland**⁴¹, Belle Grove, Capter Hall, Epping Forest, Gunston Hall, Lindenwald, Oak Hill) oraz 9375 ton (**Cabildo**⁴², Casa Grande, Catamount, Colonial, Comstock, Donner, Fort Mandan, Fort Marion, Rushmore, San Marcos, Shadewell, Tortuga i Whetstone). Okręty typu „Cabildo” i „Ashland” zabierały w celu desantowania 3 LCU lub 18 LCM (odpowiednio Landing Craft Utility i Medium Landing Craft – szczegóły dalej). W każdym z LCM można było dodatkowo przewozić nieco mniejszy LCVP (Landing Craft Vehicle, Personal). Trzy czwarte długości całkowitej okrętu tj. około 139 metrów zajmował pokład desantowy – dok. Nieco większe (11 270 ton) okręty typu „Thomaston” zabierały podobną liczbę środków desantowych mianowicie 21 LCM ale wyposażone były dodatkowo w dwa 50-tonowe dźwigi oraz platformę dla śmigłowców. Okręty te (Thomaston, Plymouth Rock, Fort Snelling, Pont Defiance, Spiegel Grove, Alamo, Hermitage i Monticello) były niejako typem przejściowym do LPD.

W 1961 r. nowością światową był tzw. **Dock Amphibious Transport LPD** typu „**Relaigh**”. Przy wyporności 7800 ton posiadał on dok mieszczący jeden duży i trzy małe LCU. Na pokładzie lotniczym mieściło się 6 ciężkich śmigłowców. Wielkość okrętu pozwalała na przewożenie (z prędkością 20 węzłów) 900 wyekwipowanych żołnierzy. Relaigh był zwiastunem nowej tendencji łączenia cech poszczególnych jednostek desantowych.

³⁹ Tank Landing Ships – LST, United States Navy Fact File, www.chinfo.navy.mil.

⁴⁰ Weyers Flottentaschenbuch 1963, s. 160-161.

⁴¹ Weyers Flottentaschenbuch 1965, s. 154-155.

W tym przypadku miał on cechy okrętów określanych jako Attack Transport oraz Attack Cargo Ship i jego mutacji Dock Cargo Ship. Kadłub tej jednostki wykonano wg planów dla klasycznego okrętu desantowego – doku LSD typu „Thomaston”. I chociaż sposób wysadzania wojsk desantu nie odbiegał na tej jednostce od wcześniejszych kanonów obejmujących wodowanie środków desantowych na postoju, bądź w ruchu, to obejmował on już dodatkowo użytkowanie w tym celu ze standardowej platformy śmigłowców oraz przewidywał stosowanie podczas postoju metod rozładunku rol on/roll off.

W pierwszych latach zimnej wojny typowym obrazkiem we flotach była również duża liczba jednostek o przeznaczeniu czysto transportowym. I tak, przykładowo US Navy⁴³ w 1960 r. posiadała 33 transportowce desantowe (Attack Transports APA) typów „Paul Revere”, „Haskell”, „Bayfield”, „Delta” i „American”. Ponadto w składzie floty znajdowało się 37 frachtowców desantowych (Attack Cargo Ships AKA) typów „Tulare”, „Andromeda”, „Rankin”, „Libra” i „Bellatrix”. Na początku lat pięćdziesiątych jednostek tej klasy było jeszcze więcej. Seria typu „Arenac” liczyła 57 jednostek. Zarówno APA jak i AKA koncipowane były jako jednostki do przerzutu (z prędkością 16-20 węzłów) batalionu piechoty morskiej w sile do 1500 ludzi wraz z 3000 ton ładunku wojskowego. W przypadku ładowania pojazdów, liczba przewożonych żołnierzy zmniejszała się (na „Tulare” ładowano 575 żołnierzy i 300 pojazdów oraz 27 amfibii). Ukierunkowanie na przewóz tylko ładunków powodowało, że mogło to być nieco ponad 5000 ton frachtu i około 2000 ton techniki pancernej lub innego ładunku wojskowego. Większość z transportowców desantowych posiadała technikę pływającą do przerzutu techniki bojowej w relacji okręt-brzeg („American” 27 LCT, „Tulare” 9 LCM-6) oraz bomby ładunkowe do jej załadunku („Tulare” 2 o udźwigu 60 ton). Zgodnie z normalną dla US Navy praktyką, jednostki transportowe po czasie aktywnej służby w marynarce wojennej przechodziły pod administrację Maritime Administration w składzie Ready Reserve Force (RRF), bądź w składzie National Defense Reserve Fleet (NDRF) i mogły być dalej wykorzystywane do celów wojskowych. Stąd ich liczba wykazywana w rocznikach flot była w stosunku do liczebności innych jednostek wojennych znaczna.

Podczas gdy wypróbowane jednostki nadal solidnie pełniły służbę, dowództwa marynarek wojennych mocarstw światowych zajęły się rozwijaniem koncepcji innych nowych podklas okrętów desantowych, które miały możliwość wysadzania desantu morskiego na nieprzygotowany brzeg bez potrzeby bezpośredniego podchodzenia do niego,

⁴² Tamże.

⁴³ „Jane`s Fighting Ships” 1960.

bądź opuszczania w tym celu na wodę lub wodowania specjalnych środków. I tak powstał śmigłowcowiec desantowy **Assault Helicopter Carrier – LPH** określanej współcześnie jako okręt desantowy szturmowy ze śmigłowcami. Zabierał on batalion żołnierzy oraz śmigłowce mające przerzucić ich na ląd. Historycznym przykładem jest tu udział brytyjskich śmigłowcowców desantowych HMS Theseus wraz z HMS Ocean podczas brytyjsko-francuskiego desantu w Port Saidzie w 1956 roku.

Pierwszymi jednostkami tej ówczesnej nowej podklasy jednostek desantowych były przebudowane lotniskowce lekkie z okresu drugiej wojny światowej. W US Navy były to przebrojone w śmigłowce klasyczne lekkie lotniskowce typu „Boxer.” Jednakże już w latach sześćdziesiątych, we flocie Stanów Zjednoczonych pojawiły się specjalnie zaprojektowane okręty typu „Iwo Jima”, które stanowiły kontynuację idei śmigłowcowców desantowych. Okręty „**Iwo Jima**”⁴⁴, „Okinawa”, „Guadalcanal”, „Guam”, „Tripoli”, „New Orleans” i „Inchon” mieściły na pokładach do 32 śmigłowców różnego przeznaczenia i wielkości, przy pomocy których, wykonując około 200 śmigłowcolotów, można było wysadzić na wybrzeże batalion desantowy.

Równoległe do wysadzania na wybrzeżu w trakcie działań amfibijnych oprócz rzutów śmigłowcowych tzw. rzutów morskich desantów służyły w dalszym ciągu okręty desantowe – doki, zabierające na zatapialne (dokowane) pokłady technikę pływającą w postaci kutrów desantowych do przewozu sprzętu, który nie mógł być transportowany przez śmigłowce.

Inną podklasę jednostek desantowych tworzył, pod koniec lat pięćdziesiątych, jedyny w swoim rodzaju USS Carronade (wszedł do linii w 1955 r.) tzw. **Inshore Fire Support Ship (IFS)** określanej też jako Amphibious Cruiser. Ten wypierający 1500 ton okręt posiadał na uzbrojeniu 1 działo kal. 76 mm oraz 8 wyrzutni NPR. Był mutacją jednostek bliskiego wsparcia Medium Landing Ship (Rocket) serii 401-412 i 501-536, które na swoim uzbrojeniu posiadały, oprócz działa kalibru 76 mm i czterech moździerzy kalibru 100 mm, dziesięć automatycznych wyrzutni niekierowanych pocisków raketowych dających możliwość odpalenia z każdej 30 stabilizowanych obrotowo 76 milimetrowych NPR.

W latach pięćdziesiątych, jako szybkie transportowce **High Speed Transports (APD)** wykorzystywano w US Navy 92 przebudowane niszczyciele eskortowe z czasów drugiej wojny światowej. Okręty te, rozwijając prędkość tranzytową 24 węzłów, przewoziły 162 żołnierzy oraz 4 LCVP (Landing Craft Vehicle, Personal) do ich wysadzania na wybrzeżu.

⁴⁴ „Jane`s Fighting Ships” 1969/70.

Ich uzupełnieniem były **LSV – Vehicle Landing Ships**. Te konstruowane pierwotnie jako duże stawiacze min, bądź stawiacze sieci jednostki wypierały ponad 9000 ton i mogły zabierać 40 pojazdów (LVT) oraz 800 żołnierzy. Były to jednostki: „Catskill”, „Ozark”, „Monitor”, „Osage” i „Sangus”.

Ta różnorodność jednostek używanych podczas desantowania i problemy z tym związane sprawiły, że ważnym celem prac projektowych nad nowymi jednostkami było poszerzenie skali zadań bojowych wykonywanych przez jeden okręt. W rezultacie powstały śmigłowcowce desantowe wsparcia typu „**Tarawa**”⁴⁵ czy jak je się współcześnie określa okręty desantowe szturmowe głównego. W służbie pozostają, oprócz protoplasty serii (tzw. „lead ship”), zbudowane w latach siedemdziesiątych okręty: „Saipan”, „Belleau Wood”, „Nassau”

i „Peleliu”. Okręty te zabierają na pokład między innymi 42 śmigłowce typu CH-46b Sea Knight, 6 śmigłowców ZOP oraz 5 samolotów AV-9B Harrier. Kontynuacją idei ich budowy oraz uzupełnieniem są oddane do linii na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych jednostki typu „**Wasp**”⁴⁶ („Essex”, „Kearsarge”, „Boxer”, „Bataan”, „Bonhome Richard” i „Iwo Jima”) będące współcześnie największymi okrętami desantowymi świata (ponad 40 000 ton wyporności). Mogą samodzielnie przeprowadzać operacje desantowe, a z ich pokładów startowych oprócz śmigłowców (42 typu CH-46b Sea Knight) mogą startować samoloty pionowego startu i lądowania (5 typu AV-8B Harrier) wspierające walczące na wybrzeżu wojska desantu. Równocześnie na okrętach tych zachowano częściowo klasyczne środki pływające do przemieszczania wojsk desantu wraz z ich techniką bojową z pokładu na brzeg (3 LCAC lub 12 LCM na każdym z okrętów typu „Wasp” i odpowiednio 17 LCM na okrętach typu „Tarawa”). Techniki lotnicza i pływająca przenoszone na obydwa wymienione uprzednio typy okrętów zapewniają przerzut na wybrzeże oraz wsparcie przewożonego przez długi czas wzmocnionego batalionu piechoty morskiej (Marine Expeditionary Unit – MEU⁴⁷) w sile około 2000 żołnierzy.

Uniwersalizacja obejmuje współcześnie większość okrętów. Podkreślić należy, że najpowszechniejsze obecnie we flotach nowe jednostki **LPD⁴⁸ (Amphibious Assault Ship – Multi Purpose)** posiadają praktycznie wszystkie wskaźniki pojemności ładunkowej czterech innych podklas: LST (Landing Ship Tank), LPH (Amphibious Assault Ship, Helicopter), LSD

⁴⁵ Amphibious Assault Ships LHA/LHD, United States Navy Fact File, www.chinfo.navy.mil.

⁴⁶ Tamże.

⁴⁷ Koncepcja MEU (SOC), Tom Clancy, Piechota Morska. Jednostka ekspedycyjna. Wizyta z przewodnikiem, Gdańsk 1999, s.300

⁴⁸ Mark Hewish, Solving the amphibious puzzle, “Jane’s International Defense Review”, November 2001, s.

(Landing Ship Dock) i LKA (Amphibious Cargo Ship). Przykładem na to są w USA jednostki typu „San Antonio” („New Orleans”, „Mesa Verde”⁴⁹ i „Green Bay”).

Do wspomnianej uprzednio idei szybkich transportowców powrócono w US Navy w ostatnim czasie. Podczas operacji prowadzonych w promieniu 500 mil morskich planiści amerykańscy zamierzają wykorzystać jednostki zapewniające stałą prędkość podczas przejścia morzem, rzędu 40 węzłów. Konwencjonalne, wypornościowe jednostki nie mogłyby spełnić takich wymagań. Dlatego zastosowane być muszą okręty o kadłubach wykonanych według innych technologii. W USA oparto się na bogatych doświadczeniach zebranych przez Australijczyków podczas działań w Timorze Wschodnim. Do szybkiego transportu do rejonu operacji wykorzystano tam, w okresie od września 1999 r. do maja 2001 r., bocznościan „Jervis Bay”. Ta 86 metrowa jednostka wykonała podczas trwania operacji 76 rejsów do odległego od Darwin o 550 mil morskich portu Dili, każdy wykonując w ciągu 24 godzin, bez konieczności tankowania paliwa. Średnia prędkość tranzytowa wynosiła 43 węzły. Pomysł użycia komercyjnych, oferowanych na rynku katamaranów wykorzystano w USA czarterując na próbę HSV-X1 (High Speed Vessel) „Joint Venture”⁵⁰. Po próbach z tą jednostką US⁵¹ Marine Corps wyczarterował w Australii nieco większy (101 m długości) szybki katamaran „Westpac Express” określany jako **TSV (Theater Support Vessel)**. Specjaliści obliczają⁵², że flota 10-12 takich jednostek może w ciągu dziesięciu godzin przemieścić na odległość 400 mil morskich brygadową grupę desantową. Dla porównania, do przemieszczenia tej samej jednostki drogą powietrzną potrzeba by było 250 samolotów („sorties”) samolotu C-17. Porównując właściwości taktyczne tego rodzaju jednostek z właściwościami dużych uniwersalnych okrętów desantowych trzeba jednakże stwierdzić, że operacje prowadzone z ich wykorzystaniem nie mogą być podejmowane przy: wysokości fali przekraczającej 4 metry, wiatrach wiejących z siłą 33 węzłów oraz stanach morza powyżej pięciu stopni.

Pływające stanowiska dowodzenia sił amfibijnych

Już podczas drugiej wojny światowej, jako wskazane, widziano nasycanie jednostek transportowych techniką łączności po to, aby mogły spełniać funkcję Amphibious Command

52-57

⁴⁹ Die Kiellegung des dritten amphibischen US-Transportschiffes, „Soldat und Technik“, April 2003, s. 62.

⁵⁰ US forces warm to high-speed vessels, „Jane’s International Defense Review”, January 2003, s. 10-11.

⁵¹ HSV pokonał Atlantyk w ciągu 5 dni i 17 godzin poruszając się ze średnią prędkością 27, „Ship & Boat International”, May 2002, Cash flow crisis hits ferry builder, s.7.

⁵² Ian Bostock, Mark Hewish, Making waves: multihulls move on military markets, „Jane’s International Defense Review”, January 2002, s. 30-35.

Ship (AGC). W tym celu w latach 1943-1945 zbudowano 16 okrętów typu „Blue Ridge”⁵³. Pod koniec lat czterdziestych część z nich poddano modernizacji i nasycono nowoczesnym, jak na owe czasy, sprzętem łączności. Jednostki te (na początku 1960 r. pozostało ich w linii 8 sztuk) koncyptowane jako Combined Operations Communications Headquarters Ships i jako typ „Mount McKinley” (Adirondack, Eldorado, Estes, Mount McKinley, Mount Olympus, Pocono, Taconic i Teton) zaliczane były do **Amphibious Force Flagships (AGC)** i służyły jako stanowiska dowodzenia – okręty flagowe dla Chiefs of Combined Forces. Zgodnie z panującymi w latach sześćdziesiątych tendencjami zainstalowano na nich platformy do lądowania śmigłowców. Okręty te wypierały 15 295 ton. Z pozostałych ośmiu okrętów, do początku lat sześćdziesiątych eksploatowano 4 jednostki, używając jako określenia typu nazwy „Appalachian” (Appalachian, Catonctin, Blue Ridge, Rocky Mount).

Analizy zagadnienia nie ułatwia fakt, że jeszcze w latach 1951/1952 wykazywany w rocznikach flot skład US Navy zawierał 4 AGC typu „Blue Ridge” i 11 typu „Mount Olympus”⁵⁴. Jednakże wszystkie te jednostki były identyczne z owymi szesnastoma okrętami budowy wojennej. Okręt „Mount Olympus został nawet w 1951 r. okrętem flagowym amerykańskiego dowódcy morskiego Wschodniego Atlantyku i Morza Śródziemnego.

Od 1946 r. jako AGC klasyfikowany był również prezydencki jacht „Williamsburg”

Na początku lat siedemdziesiątych do służby wcielono, zbudowane na podstawie planów konstrukcyjnych kadłuba jednostek typu „Iwo Jima”, dwie jednostki (pierwotnie planowano sześć) określane jako **Amphibious Command Ships (LCC)** typu „Blue Ridge” (siostrzana jednostka nosi nazwę „Mount Whitney”⁵⁵). Budowa sześciu jednostek tej klasy była wynikiem planowania, pod kątem scenariusza, działań po sowieckim ataku nuklearnym na Stany Zjednoczone, gdzie główni dowódcy morscy mogli okazać się jedynymi pozostałymi przy życiu przedstawicielami hierarchii państwowej. Okręty LCC przy wyporności ponad 18 000 ton zapewniają warunki bytowe i przede wszystkim sprzętowe do działalności 1000-osobowego sztabu. Nie bez dumy ich załogi podkreślają, że ich jednostki to „most sophisticated tactical intelligence centers in the world”. Bogate wyposażenie sprzętowe oraz możliwość zaokrętowania dużego sztabu sprawiły, że okręt „Mount Whitney” oprócz tego, że jest flagowym okrętem 2 Floty USA, jako jedyny na świecie pełni równoległe rolę

⁵³ Conway's All the world's Fighting ships 1922-1946, Conway Maritime Press, s.159.

⁵⁴ „Jane's Fighting Ships” 1960.

plywającego CJTF HQ (stanowiska dowodzenia połączonych wielonarodowych sił). Oparcie projektu na sprawdzonej konstrukcji LPH sprawiło, że można było ponadto skorzystać z wydzielonych strukturalnie powierzchni dla sił desantowych (okręt mieści również dowództwo drugiej grupy amfibijnej oraz dowództwo czwartej brygady desantowej).

Zalety Amphibious Command Ships z ich specyficznymi zdolnościami ładunkowo-desantowymi doceniono również w nieamfibijnych związkach tzn. 3 i 6 Flocie Stanów Zjednoczonych, gdzie funkcję jednostek flagowych ich dowódców pełnią okręty „La Salle” i „Coronado” budowane pierwotnie jako LPD. Okręty te klasyfikowane są w US Navy jako AGF i mogą pomieścić odpowiednio 60 i 120-osobowy sztab.

Pokłosiem atmosfery zimnej wojny i niejako uzupełnieniem „klasycznych” okrętów dowodzenia miały być wprowadzone w latach sześćdziesiątych do linii okręty dowodzenia i łączności USS „Wright” i USS „Arlington”. Mimo iż często umieszczane były w rocznikach flot razem z jednostkami amfibijnymi, przewidywane były do zupełnie innych celów. Ich podstawowym przeznaczeniem miało być służenie jako National Emergency Command Post Afloat, czyli służące prezydentowi USA pływające stanowiska dowodzenia sił zbrojnych.

Przemieszczanie wojsk desantu wraz z techniką bojową w relacji „okręt-brzeg”

Specjalistycznymi środkami (w niektórych flotach określanymi jako podklasa okrętów desantowych) przeznaczonymi do przemieszczania wojsk desantu w relacji okręt-brzeg są tzw. (używając żargonu morskiego) barki desantowe. Nazwa wywodzi się z płaskodennej konstrukcji kadłuba. Większość współczesnych barek desantowych takich jak uniwersalna jednostka **Landing Craft Utility (LCU)**, w nomenklaturze MW RP określana jako kuter desantowy, niewiele różni się od tych używanych w czasie drugiej wojny światowej. LCU posiadają konstrukcję przelotową, z rampami na dziobie i na rufie. Zanim pojawiły się te uniwersalne konstrukcje w czasie drugiej wojny światowej używano również LSI (Landing Ship Infantry), czyli małe okręty do przewozu i desantowania piechoty oraz służące do przewozu sprzętu i wykonywania zadań zabezpieczających LSS (Supporting Landing Ship). Jednakże najpopularniejszym typem środka desantowego (157 sztuk) w US Navy stały się jednostki LCT(6) pierwotnie określane jako Landing Ships Tank (Small). Po drugiej wojnie światowej przeklasyfikowano je na LSUs (Landing Ship Utility), by na początku lat pięćdziesiątych określić je jako LCUs czyli uniwersalne środki desantowe. Z 4 czołgami

⁵⁵ Okręt ten gościł w Gdyni podczas ćwiczenia STRONG RESOLVE 2002.

lekkimi lub 200 tonami ładunku wypierały one 309 do 320 ton osiągając prędkość 10 węzłów. Skonstruowano je specjalnie do przenoszenia i opuszczania na wodę przez LST. Ich zadanie główne polegało na dostarczeniu czołgów wraz z załogami z LST na brzeg. Współczesne amerykańskie LCU typów 1610, 1627 i 1646 niewiele różnią się od swoich protoplastów⁵⁶. Przy wyporności pełnej do 375 ton mogą przewozić do 125 ton ładunku.

Współcześnie w US-Navy występują jeszcze LCM (Landing Craft Mechanised). LCM typów 8 i 6 są kilkakrotnie mniejsze od LCU i mają wyporności odpowiednio 105 i 65 ton. Mogą przewozić: LCM 8 – 1 czołg lub 200 żołnierzy, a LCM 6 – 34 tony ładunku lub 80 żołnierzy.

Uzupełnieniem okrętów nosicieli czołgów oraz jednostek wyposażonych w dok, bądź pokład śmigłowiec, były w przeszłości również, w relacji okręt-brzeg, tzw. **Medium Landing Ships (LSM)**. Zbudowane pierwotnie jako LCT(7) jednostki serii 1-558 miały wyporność pełną 1095 ton. Zapewniały one przewóz 5 czołgów średnich lub 100 żołnierzy. Manewrowość tych jednostek podnosiło wyposażenie ich w specjalne pędniki w miejsce konwencjonalnych śrub napędowych. Stosunkowo duża wyporność tych jednostek sprawiała, że były trudne do przemieszczenia w odpowiedniej liczbie i wymagały w tym celu jednostek wyposażonych w zatapiający pokład (dok).

Od szeregu lat, oprócz wypornościowych okrętów desantowych o mniejszych rozmiarach, we flotach stosowane są **poduszkowce desantowe**. Ich amfibijne właściwości zwiększyły możliwości załadowania i wyładowania desantu na odcinkach wybrzeża, trudno dostępnych dla wypornościowych okrętów desantowych, przy czym obydwie te czynności mogą być dokonywane w głębi wybrzeża. Planiści amerykańscy obliczyli, że dla wypornościowych okrętów desantowych dostępne jest około 17% całkowitej długości wszystkich wybrzeży, podczas gdy dla poduszkowca dostępne jest 70% wybrzeży⁵⁷. Jednostki te są ponadto mniej podatne na zagrożenie ze strony broni minowej i zapór inżynierskich. Większa jest w porównaniu do wypornościowych okrętów desantowych ich zdolność do lądowania w warunkach falowania morza oraz zalodzenia.

W latach osiemdziesiątych⁵⁸ we flocie amerykańskiej pojawiły się poduszkowce **LCAC⁵⁹ (Landing Craft Air Cushion)** i stały się podstawowym wyposażeniem wielu jednostek

⁵⁶Trwają prace nad nowelizacją konstrukcji LCU. David Foxwell, Novel hullforms, propulsors for new US landing craft, „Jane`s Defense Weekly”, 29 October 2003, s. 29-30. Również Brytyjczycy modernizują tabor LCU; Die ersten vier Landungsboote, „Soldat und Technik“, Oktober 2003, s.62.

⁵⁷Joris Janssen Lok, Theodore L Valmas, Skirting the waves, „Jane`s International Defense Review”, August 2002, s. 44-45.

⁵⁸High-Speed Surface Craft, November-December 1985 Vol 24 No 6 oraz April 1993 Vol 32 No 3.

desantowych US Navy. Przykładowo, na okrętach typu „Wasp” (LHD-1) jest ich 3, a na okrętach typu „Whidbey Island” (LSD-41) nawet 4. Najpoważniejszym atutem tych okrętów jest ich prędkość – 40 węzłów z pełnym obciążeniem, przy zasięgu 200. Zmniejszenie prędkości przemieszczania się do 35 węzłów powoduje zwiększenie zasięgu do 300 Mm. LCAC typu „1” może przewozić przy wyporności 180 ton 24 żołnierzy lub jeden czołg, bądź do 75 ton ładunku.

Oprócz niewątpliwych zalet poduszkowce mają sporo poważnych wad. Przede wszystkim są to jednostki kosztowne w projektowaniu, budowie i bieżącej eksploatacji⁶⁰. Podkreślana jest również ich podatność na uszkodzenia mechaniczne zarówno w czasie pokoju jak i w warunkach bojowych. Wystarczy bowiem pojedyncze trafienie pociskiem artyleryjskim lub przeciwpancernym pociskiem kierowanym w zespół napędowy, by w praktyce unieruchomić poduszkowiec wraz z desantem. Jednak dzięki swoim dodatnim właściwościom pozostają one stałym elementem działań desantowych. Świadczy o tym fakt, iż jednym z podstawowych wskaźników określających właściwości współczesnych okrętów desantowych jest tzw. pojemność desantowa określona liczbą poduszkowców desantowych LCAC, które mieszczą się na zatapialnym pokładzie.

Wojska desantu również posiadają sprzęt, który w ograniczonym zakresie umożliwia przemieszczanie się w relacji okręt-brzeg. Powojenna historia amerykańskich wozów desantowych rozpoczęła się w 1949 roku. Opracowano wtedy pojazd oznaczony LVTP-XI (Landing Vehicle, Tracked, Personnel, Experimental Model I). Współcześnie podstawowym wozem bojowym amerykańskich Marines jest gąsienicowy **AAV7⁶¹ (Amphibious Assault Vehicle** – pływający transporter szturmowy). Wszedł on do służby zaraz po zakończeniu wojny wietnamskiej. Marines nazywają go żargonowo „Amtruck” (Amphibious Tractor). Oprócz 1300 egzemplarzy eksploatowanych w USMC (United States Marine Corps) znajdują się one w siłach zbrojnych Argentyny, Brazylii, Wenezueli, Tajlandii, Hiszpanii, Korei Południowej i Włoch. AAV7 przewozi 28 żołnierzy (w tym 3 załogi), uzbrojony jest w karabin maszynowy kal. 12,7 mm. W wodzie pojazd napędzany jest pędnikami wodnymi, które nadają mu prędkość 12,9 km/h (ok. 7 węzłów). Zapas paliwa na burcie pozwala na siedmiogodzinną eksploatację. Wykonany z aluminium kadłub chroni załogę przed ogniem

⁵⁹Ewen Southby-Tailyour, Some recent developments in the design and use of military hovercraft, Defence Procurement Analysis 2001/2002, s.110-114

⁶⁰ Świadczy o tym fakt sprzedaży postradzieckich poduszkowców typu 1232.2 Żubr: Theodore L Valms, Arrival of Greece's first Zubr-class LCAC, „Jane's International Defense Review, March 2001, s. 10.

⁶¹ Sergeev V., Perspektivnye operativnye koncepcii primeneniya morskoy pechty AŚA, „Zarbeznoe Voennoe Obozrene” 2001, s. 42-48

z broni ręcznej i odłamkami. Pojazd ten jest weteranem różnego rodzaju wojen i konfliktów od Malwinów przez Somalię po Bałkany.

Transporter pływający to skrzyżowanie barki desantowej z transporterem opancerzonym. Najważniejszym jego atutem jest pływalność. Musi posiadać wystarczającą zdolność pływania przy dużym stanie morza i możliwość wylądowania na plaży, unikając zalania wodą lub ugrzęźnięcia. Oprócz tego powinien odznaczać się dobrą manewrowością w zróżnicowanych warunkach terenowych, dysponować możliwością prowadzenia ognia we wszystkich kierunkach i chronić załogę przynajmniej przed ogniem broni małego kalibru.

Wyczerpanie się niektórych form działania piechoty morskiej wymusiło opracowanie nowych oraz postawienie niezwykle wysokich wymagań przed kolejnym wozem desantowym.

W USMC ma nim być od 2005 r. – AAV7 (Advanced AAV7). Nie istnieje jeszcze jego wersja ostateczna, a jedynie szereg testowanych wszechstronnie prototypów. Załogę stanowią mają 3 osoby. Ma on być zdolny do przewożenia 18 żołnierzy. Jego konstrukcja ma zapewnić załodze ochronę przed pociskami przeciwpancernymi kalibru 14,5 mm. Po wodzie ma poruszać się z prędkością 25-40 węzłów i być wyposażony w armatę kalibru 40 mm. Nowa jakość pojazdu w połączeniu z komponentami lotniczymi (wiropląt i śmigłowiec) ma umożliwić szybkie desantowanie spoza horyzontu.

Chociaż zwalczanie desantu morskiego daje najlepsze rezultaty podczas jego przejścia morzem do rejonu lądowania (AOA – Amphibious Objective Area), to blisko brzegu jednostki desantowe narażone są na stosunkowo duże zagrożenie. Po wycofaniu ze służby w US Navy ostatnich LST, koncepcja pełnomorskiego okrętu desantowego mogącego lądować na plaży nie będzie dalej rozwijana. Nie ograniczy to w istotny sposób możliwości operacyjnych okrętów desantowych, zredukuje za to niebezpieczeństwo natknięcia się na miny oraz porażenia od ognia artyleryjskiego i pocisków raketowych.

W związku ze wzrostem zagrożenia dla okrętów desantowych, w ostatnich latach pojawiło się pojęcie **wysadzania desantu spoza horyzontu** czyli spoza zasięgu obserwacji z wybrzeża. W siłach zbrojnych USA ma to zapewnić triada: wiropłąt MV-22 Osprey⁶², śmigłowiec CH-53E Super Stallion lub CH-46D/E Sea Knight oraz transporter pływający AAV7. Środki te (schemat 1) dzięki swoim właściwościom mają zapewnić lądowanie w ciągu godziny batalionowej grupy desantowej z rejonu manewrowania okrętów desantowych

⁶² Bill Sweetman, V-22 Osprey faces up to its toughest challenge, "Jane's International Defense Review, October 2001, s. 70-77.

znajdującego się w odległości większej niż 50 mil morskich od wybrzeża, a więc poza strefą rażenia większości uzbrojenia broniących wybrzeża wojsk. Istotnym aspektem tej koncepcji jest fakt, iż wojska desantu mogą być przemieszczane nie jak dotychczas w relacji „okręt-brzeg”, ale w relacji „okręt-rejon celu”, co przyśpiesza procedurę działania, eliminując element umacniania się na wybrzeżu i tworzenia tzw. bazy lądowania. Ma to kapitalne znaczenie w przypadku wysadzania desantu morskiego w celach rajdowych (np. dla zadania strat lub zniszczeń, zdobycia informacji, przeprowadzenia dywersji, pojmania lub ewakuacji osób bądź materiałów).

Schemat 1

* * *

Powstałe w USA strategie „From the Sea” (1992 r.) i jej rozszerzenie z 1994 r. „Forward... from the sea” przedstawiają sobą połączenie działań U.S. Navy i U.S. Marine Corps za pomocą pomostu Joint. Odzwierciedleniem tego jest powstanie nowej koncepcji „Operational Maneuver from the Sea”. Główną cechą tego rodzaju podejścia jest ekspedycyjny charakter takiego połączenia. Siły ekspedycyjne powinny: posiadać możliwość krótkofalowego i uniwersalnego reagowania na kryzysy regionalne; budować siłę od strony morza; zapewniać wsparcie dla prowadzonych długofalowo operacji; używać dróg morskich jako szlaków transportowych niezależnie od zgody jakiegokolwiek państwa.

Aby dokonać przemieszczenia jednostek połączonych sił zbrojnych do rejonu działań bojowych oraz aby możliwe było zabezpieczenie ich działań od strony morza, konieczne było zrewidowanie założeń budownictwa poszczególnych podklas okrętów desantowych. Dotychczasowy charakter zadań okrętów desantowych wynikał z bipolarnej sytuacji politycznej, gdzie zakresy zadaniowe w ramach działań bojowych przyporządkowane były poszczególnym podklasom tych okrętów. Ewolucja zakresów zadaniowych sprawiła, że rozwinięte zostały nowe typy jednostek amfibijnych z charakterystyczną cechą jaką jest uniwersalizacja wykorzystania objawiająca się w wielofunkcyjności platformy.

Zasadniczym źródłem trudności w klasycznych działaniach desantowych jest konieczność zgromadzenia znacznych sił dla zdobycia brzegu w celu utworzenia przyczółka i bazy lądowania, które mają zapewnić szybkie narastanie potencjału bojowego sił na zdobytym brzegu. Trudności tych można unikać, przemieszczając siły spoza horyzontu bezpośrednio do położonego w głębi celu, bez opanowywania wybrzeża. Środki desantowe

miałyby zatem przemieszczać siły własne nie jak to wykonywano dotychczas w relacji okręt-brzeg lecz w relacji okręt-cel.

Literatura:

1. Conway's All the World's Fighting Ships 1947-1982, Conway Maritime Press 1985
2. Himsted Richard, Die U.S. Navy 225 Jahre im Dienst der US-Außen-, Sicherheits- und Militärpolitik, „Soldat und Technik“, July 2001;
3. Ian Bostock, Mark Hewish; Making waves, Multihulls move in on military markets, “Jane's international defense review”; January 2002;
4. Manish Gupta, Daniel L. Wilkins, Maritime Prepositioning Force (MPF) 2010 Ship Systems for Seabasing Missions, “Naval Engineers Journal”; January 2000;
5. Mark Hewish, Logistics war, “Jane's International Defence Review”, October 2001;
6. New projects unveiled at Singapore Exhibition, “Fast Ferry International”, April 1993;
7. Norman Friedman; The new face of amphibious warfare, Defence Procurement Analysis 2001/2002;
8. Powojenne roczniki “Jane's Fighting Ships” i “Weyers Flottentaschenbuch”;
9. Terzibaschitsch Stefan, Ready Reserve force (RRF) der U.S. Navy, „Soldat und Technik“, Juli 2001.
10. The long haul, “Jane's defence weekly”, February 2002;
11. United States Navy Fact File, TheAmphibs, www.chinfo.navy.mil

PROBLEMATYKA PRAWNA

Kpt. mar. dr Dariusz R. BUGAJSKI

Starszy wykładowca na Wydziale Zarządzania i Dowodzenia AMW

WSPÓŁCZESNE MIĘDZYNARODOWE SĄDY KARNE

W porozumieniu londyńskim z 8 sierpnia 1945 r.⁶³, mocarstwa zwycięskie w II wojnie światowej, w imieniu wszystkich narodów koalicji powołały Międzynarodowy Trybunał Wojskowy (MTW), który miał karać sprawców najcięższych zbrodni wykraczających poza granice poszczególnych państw. Trybunał, zgodnie ze statutem (Karta Norymberska) stanowiącym załącznik do porozumienia, składał się z 4 sędziów, 4 zastępców sędziów oraz 4 oskarżycieli. W tym czasie utworzono również Międzynarodowy Trybunał Wojskowy w Tokio, który miał sądzić głównych zbrodniarzy japońskich.

W 1946 r. w Norymberdze Trybunał osądził 22 największych przestępców hitlerowskich, z których 12 skazano na karę śmierci, 7 na karę więzienia i 3 uniewinniono. Nie można w tym miejscu nie zwrócić uwagi na fakt, że w sądeniu zbrodniarzy realizujących idee totalitaryzmu hitlerowskiego uczestniczyli między innymi ludzie, którzy sami służyli również zbrodniczemu totalitaryzmowi komunistycznemu w ówczesnym Związku Radzieckim. Trybunał Tokijski natomiast w 1948 r. osądził 28 japońskich przestępców wojennych, z których 7 skazano na karę śmierci, 18 na karę więzienia i 3 zwolniono z odpowiedzialności. Obydwa trybunały rozpatrywały sprawy o najcięższym wymiarze, których nie można było powiązać z określonym miejscem popełnienia zbrodni. Pozostałych zbrodniarzy sądziły odpowiednie sądy krajowe jeszcze wiele lat po zakończeniu wojny.

Statut MTW po raz pierwszy w historii wyróżnił trzy kategorie zbrodni (art. VI): zbrodnie przeciwko pokojowi (planowanie, przygotowanie i prowadzenie wojny napastniczej albo innej z naruszeniem prawa międzynarodowego), zbrodnie wojenne (pogwałcenie praw i obyczajów wojennych) oraz zbrodnie przeciwko ludzkości (morderstwa, czynienie z ludzi niewolników, deportacje ludności cywilnej albo prześladowania ze względów rasowych, religijnych i innych). Precedensowe było również dopuszczenie możliwości pociągnięcia do indywidualnej odpowiedzialności najwyższych funkcjonariuszy państwowych na podstawie

⁶³ Weszło w życie z chwilą podpisania tj. 8 sierpnia 1945 r. Polska przystąpiła do porozumienia 25 września 1945 r. i ratyfikowała je 25 czerwca 1947 r. (Dz.U 1947, Nr 63, poz. 367). Integralną częścią porozumienia jest

prawa międzynarodowego, niezależnie od odpowiedzialności państwa za działanie swoich organów (art. VII Karty). Trybunał określił, że (...) *prawo międzynarodowe nakłada obowiązki i odpowiedzialność na jednostki tak samo, jak i na państwa, ponieważ zbrodnie przeciwko prawu międzynarodowemu popełniane są przez ludzi, a nie przez abstrakcyjne twory i jedynie poprzez karanie jednostek, które je popełniają, prawo międzynarodowe może być egzekwowane*⁶⁴.

Innym istotnym rozwiązaniem było przyjęcie, że popełnienie przestępstwa, które jest wykonaniem rozkazu przełożonego nie zwalnia z odpowiedzialności bezpośredniego wykonawcy, chociaż może mieć wpływ na złagodzenie kary, (...) *o ile Trybunał uzna, że wymaga tego sprawiedliwość* (art. VIII).

Powyższe regulacje prawa międzynarodowego, pod nazwą Zasad Norymberskich, są współcześnie uznawane za normy zwyczajowe o charakterze *ius cogens*, co niewątpliwie w pełni umożliwia powszechność ich stosowania niezależnie od istnienia w tym zakresie norm traktatowych. Zyskały one także potwierdzenie w rezolucji 95 (I) Zgromadzenia Ogólnego (ZO) ONZ z 11 grudnia 1946 r., w której Zgromadzenie zleciło Komisji Prawa Międzynarodowego (KPM) szczegółowe sformułowanie kodeksu przestępstw przeciwko pokojowi i bezpieczeństwu ludzkości.

Opracowane zasady były, począwszy od lat pięćdziesiątych, przedstawiane ZO ONZ i wielokrotnie poddawane zmianom oraz uzupełniane. W wersji przedstawionej Zgromadzeniu Ogólnemu w 1996 r., projekt kodeksu jest już znacznie poszerzony w stosunku do pierwowzoru i obejmuje następujące kategorie zbrodni: *agresję*⁶⁵ i *groźbę agresji, interwencję, dominację kolonialną i obcą, ludobójstwo, apartheid, systematyczne i poważne naruszanie praw człowieka, zbrodnie wojenne o wyjątkowym ciężarze, terroryzm międzynarodowy, zbrodnie przeciwko ONZ i jej personelowi wykonującemu zadania wyznaczone przez organizację*.

Wymienione w projekcie kodeksu zbrodnie można podzielić na trzy grupy (wcześniej określone przede wszystkim w art. VI Karty Międzynarodowego Trybunału Wojskowego)⁶⁶:

Karta Międzynarodowego Trybunału Wojskowego (Karta Norymberska), M. Fleming, Międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych, Warszawa 1991, s. 249-252.

⁶⁴ W. Czapliński, A. Wyrozumska, Prawo międzynarodowe publiczne, C. H. Beck, Warszawa 1999, s. 342.

⁶⁵⁶⁶ Definicja agresji zawarta w rezolucji ZO ONZ 3314 (XXIX) z 14 grudnia 1974 r. określa agresję jako zbrodnię przeciwko pokojowi pociągającą za sobą odpowiedzialność międzynarodową, M. Fleming, op.cit., s. 230-231.

⁶⁵ W. Czapliński, A. Wyrozumska, op. cit., s. 343.

1. **Zbrodnie przeciwko suwerenności i integralności terytorialnej państwa.**

Zaliczyć do nich można zbrodnie przeciwko pokojowi, obejmujące planowanie, przygotowywanie, inicjowanie lub prowadzenie wojny napastniczej, lub naruszającej zobowiązania międzynarodowe, lub też udział w zмовie w celu dokonania jednego z wymienionych czynów, a ponadto agresję i groźbę agresji, przygotowywanie użycia siły przeciwko innemu państwu, organizowanie lub zachęcanie do organizowania zbrojnych grup w celu wprowadzenia ich na terytorium innego państwa, przygotowywanie, wspieranie, zachęcanie do wojny domowej lub aktów terrorystycznych w obcym państwie, interwencja w sprawy wewnętrzne bądź zewnętrzne drugiego państwa itp.

2. **Zbrodnie wojenne** – dotyczące ogólnie rozumianego pogwałcenia praw i zwyczajów wojennych. Przykładowy katalog tego typu czynów obejmuje morderstwa, złe obchodzenie się lub deportacje na roboty przymusowe albo w innym celu ludności cywilnej na okupowanym obszarze lub z tego obszaru, mordowanie lub złe obchodzenie się z jeńcami wojennymi lub osobami na morzu, zabijanie zakładników, rabunek własności publicznej lub prywatnej, bezmyślne burzenie osiedli, miast lub wsi oraz inne spustoszenia nieusprawiedliwione koniecznością wojenną. Pojęcie zbrodni wojennych zostało znacząco rozszerzone przez cztery konwencje genewskie z 1949 r.⁶⁷ dotyczące ochrony ofiar wojny, a także dwa dodatkowe protokoły do konwencji genewskich z 1977 r.⁶⁸ (w art. 85 ust. 5 Protokołu I).

3. **Zbrodnie przeciwko ludzkości** – zdefiniowane jako (...) *morderstwa, wytępianie, obracanie ludzi w niewolników, deportacja i inne czyny nieludzkie, których dopuszczono się przeciwko jakiegokolwiek ludności cywilnej, przed wojną lub podczas niej, albo prześladowania ze względów politycznych, rasowych lub religijnych przy popełnianiu jakiegokolwiek zbrodni wchodzącej w zakres kompetencji Trybunału lub w związku z nią, niezależnie od tego, czy było to zgodne, czy też stało w sprzeczności z prawem kraju, w którym zbrodni dokonano.* W dużym stopniu ta kategoria została poszerzona o takie zbrodnie jak ludobójstwo, apartheid, niewolnictwo, kolonializm, poważne szkody w środowisku

⁶⁷ Przyjęte 12 sierpnia 1949 r. w Genewie: konwencja o polepszeniu losu rannych i chorych w armiach czynnych (I konwencja genewska), konwencja o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu (II konwencja genewska), konwencja o traktowaniu jeńców wojennych (III konwencja genewska) oraz konwencja o traktowaniu osób cywilnych podczas wojny (IV konwencja genewska).

⁶⁸ Przyjęte 12 grudnia 1977 r. w Bernie i obowiązujące od 7 grudnia 1978 r.: Protokół dodatkowy do konwencji genewskich dotyczący ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych (Protokół I) oraz Protokół dodatkowy do konwencji genewskich dotyczący ochrony ofiar niemiędzynarodowych konfliktów zbrojnych (Protokół II).

naturalnym, wypędzanie ludności z terytorium państwa, handel narkotykami, z których część została uregulowana w odrębnych umowach międzynarodowych⁶⁹.

Ogrom zbrodni hitlerowskich i nie mniejszych, ale w okresie powojennym mniej znanych lub tylko ze względów politycznych dyplomatycznie nie dostrzeganych, zbrodni komunistycznych zdawał się być lekcją, do której powtórzenia ludzkość nigdy więcej nie dopuści⁷⁰. Tak się jednak nie stało. W całym okresie po II wojnie światowej pełno było konfliktów zbrojnych międzynarodowych i wewnętrznych wraz z towarzyszącymi im zbrodniami. Wspomnieć wystarczy ludobójstwo popełniane na własnym narodzie, którego dopuszczali się Czerwoni Khmerowie w Kambodży w latach siedemdziesiątych. Skutkiem tych działań była zagłada dwu do trzech milionów ludzi⁷¹, co stanowiło ponad trzecią część ówczesnej ludności Kambodży i doprowadzenie tego kraju do cywilizacyjnego upadku w rezultacie fizycznego zniszczenia elit intelektualnych.

Prawdziwa fala zbrodni przelała się jednak przez świat wraz z rozpadem dwubiegunowego układu sił i kresem zimnej wojny w latach dziewięćdziesiątych, który jak się zdawało miał zapowiadać epokę pokoju i dobrobytu. Szybko jednak ludzkość została pozbawiona złudzeń wiadomościami o barbarzyńskich aktach w byłej Jugosławii, Rwandzie, Afganistanie, Czeczenii, Liberii, Sierra Leone, Kongu, w Timorze Wschodnim, o zagłodzeniu co najmniej kilkuset tysięcy ludzi w Korei Północnej, czy o przestępczej działalności reżimu irackiego⁷². Słabość struktur państwowych albo ich zupełny brak lub też sprzeciw z ich strony uniemożliwiał jednocześnie pociągnięcie sprawców tych zbrodni do odpowiedzialności przed sądami krajowymi.

Te wydarzenia stały się kolejną silną inspiracją do powołania stałego trybunału karnego, którego utworzenie planowane było od lat, ale brakowało dotychczas powszechnej woli politycznej rządów i zdecydowanego poparcia światowej opinii publicznej. Pierwszym etapem na drodze do powołania takiego sądu było stworzenie trybunałów *ad hoc* dla osądzenia zbrodni w byłej Jugosławii i Rwandzie. Doświadczenia przy tym zdobyte posłużyły

⁶⁹ Przykładowo konwencja o zwalczaniu i karaniu zbrodni apartheidu z 1973 r. uznaje segregację rasową za przestępstwo międzynarodowe, które rodzi międzynarodową odpowiedzialność karną sprawcy. Polska ratyfikowała tę umowę w 1976 r. (Dz.U 1976, Nr 32, poz. 186).

⁷⁰ Totalitaryzm hitlerowski pochłonął w latach 1939-1945 ok. 25 mln ofiar (15 mln cywilnych ofiar wojny, 5 mln Żydów, ponad 3 mln radzieckich jeńców wojennych - liczby te nie uwzględniają żołnierzy poległych podczas działań zbrojnych); system komunistyczny w ZSRR w latach 1917-1956 doprowadził do zagłady 20 mln ludzi (bez ofiar II wojny światowej, do rozpętania której ZSRR w znacznej mierze się przyczynił), a zbrodnie komunistów chińskich z lat 1949-1978 objęły 65 mln ofiar.

⁷¹ W tym blisko 1,5 mln. osób zostało zamordowanych, a pozostałe to ofiary głodu.

⁷² W latach 1980-1988 podczas wojny iracko-irańskiej strony stosowały gazy bojowe, a wojska irackie użyły ich także przeciwko własnym cywilnym obywatelom podczas powstania Kurdów na północy kraju. Liczba zagazowanych ofiar tych działań może sięgać kilkunastu tysięcy.

pomocą przy formułowaniu podstaw prawnych funkcjonowania stałego trybunału, przepisów proceduralnych oraz przy jego organizowaniu⁷³.

Doraźne międzynarodowe sądy karne

Ogłoszenie niepodległości przez Chorwację i Słowenię w czerwcu 1991 r. oznaczało rozpad federacji Jugosłowian i dało początek okrutnym walkom etnicznym pomiędzy ludźmi mówiącymi tym samym językiem i często od pokoleń zamieszkujących tę samą ulicę, wieś, czy miasto. Szczególne barbarzyństwa miały miejsce w Bośni i Hercegowinie oraz w chorwackiej Sławonii i Krajnie. Oprócz czystek etnicznych, masowych morderstw, gwałtów i ludobójstwa, doszło do niszczenia dóbr kultury jak kościoły, meczety, czy też zabytki klasy światowej⁷⁴. Niewątpliwie nie umniejsza i nie usprawiedliwia zbrodni fakt, że poważne błędy, a często nawet brak dobrej woli społeczności międzynarodowej, szczególnie w początkowej fazie konfliktu, przyczyniły się do powiększenia rozmiaru bałkańskiej tragedii. Przykładem może być przedwczesne uznanie niepodległości Chorwacji i Słowenii przez Niemcy, które ponadto po zjednoczeniu wysyłały znaczne ilości wschodnioniemieckiej broni do tych krajów.

W kwietniu 1992 r. Komisja Praw Człowieka potępiła czystki etniczne i wyznaczyła specjalnego sprawozdawcę do zbadania ewentualnych naruszeń praw człowieka łącznie z przypadkami zbrodni wojennych popełnionych na terytorium byłej Jugosławii. Następnie w maju tego roku, w rezolucji 752 Rada Bezpieczeństwa (RB) wezwała do zaprzestania przymusowych wysiedleń ludności z miejsc zamieszkania oraz prób zmian składu etnicznego ludności. W kolejnych aktach RB potwierdziła indywidualną odpowiedzialność sprawców poważnych naruszeń konwencji genewskich z 1949 r. i wezwała państwa oraz międzynarodowe organizacje humanitarne do przekazywania RB wszelkich informacji na temat takich zbrodni. Te informacje zbadała i przeanalizowała specjalnie powołana Komisja Ekspertów, która w swoim raporcie stwierdziła, że w byłej Jugosławii popełnia się poważne naruszenia prawa humanitarnego, w szczególności masowe zabójstwa, czystki etniczne, tortury, gwałty, grabieże, niszczenie dobytku ludności, niszczenie obiektów kultury i kultu religijnego, aresztowania oraz zaproponowała utworzenie sądu międzynarodowego *ad hoc*.

⁷³ Brano również pod uwagę doświadczenia zdobyte przy organizowaniu Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza w Hamburgu. J. Symonides, Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza, „Prawo Morskie” 2002, t. XVII.

⁷⁴ Przykładem są bombardowania m.in. perły Adriatyku - dalmatyńskiego Dubrownika przez artylerię wojsk lądowych, czy zniszczenie słynnego mostu w hercegowińskim Mostarze. Działania te spotkały się z ogromnym potępieniem społeczności międzynarodowej.

Następstwem wymienionego raportu było podjęcie rezolucji 808 z lutego 1993 r. o utworzeniu międzynarodowego trybunału dla osądzenia osób odpowiedzialnych za poważne naruszenia prawa humanitarnego popełnione na terytorium byłej Jugosławii od 1991 r. Rada wydała tę decyzję na podstawie rozdziału VII Karty NZ wskazując, że poważne naruszenia prawa humanitarnego na terytorium byłej Jugosławii stanowią zagrożenie międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 39 Karty, Rada ma upoważnienie do podjęcia wszelkich działań określonych w art. 41 i 42, jakie uzna za stosowne, w (...) *celu utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa*. Ściganie przestępstw popełnionych w byłej Jugosławii potraktowano w rozumieniu tych przepisów jako środek przymusu, którego zadaniem jest przywrócenie pokoju. Co prawda art. 41, określając jakie środki, poza użyciem siły, mogą być w tym celu podjęte, nie wymienia utworzenia organu sądowego⁷⁵. Nie budzi jednak wątpliwości, że nie jest to wyliczenie ścisłe, a tylko przykładowe. Mógł zatem ten przepis stanowić podstawę powołania trybunału *ad hoc*.

Rada Bezpieczeństwa podejmowała wielokrotnie decyzje w oparciu o postanowienia rozdziału VII Karty w sprawie utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa, które często związane były z utworzeniem tymczasowego organu pomocniczego. Powołanie jednak w ten sposób sądu międzynarodowego o jurysdykcji przymusowej było w praktyce pierwszym takim przypadkiem.

Statut Międzynarodowego Trybunału Karnego dla byłej Jugosławii został przyjęty w formie rezolucji przez RB w 1993 r. (rezolucja 827). Zgodnie z jego postanowieniami jedenastu sędziów Trybunału zostało wybranych na cztery lata z prawem reelekcji przez ZO spośród osób zaproponowanych przez Radę. Skład sędziowski zorganizowany został w dwie izby I instancji oraz jedną izbę II instancji. Rada także wybrała prokuratora. Funkcje administracyjne i pomocnicze pełni sekretariat. Siedzibą Trybunału została Haga. Jedną z pierwszych czynności tego sądu było przyjęcie wewnętrznego regulaminu, który określa zasady postępowania i zbierania dowodów.

Właściwość rzeczowa obejmuje sprawy dotyczące osób podejrzanych o popełnienie lub wydanie rozkazu popełnienia poważnych naruszeń konwencji genewskich z 1949 r., naruszeń prawa i zwyczajów wojennych, zbrodni ludobójstwa lub zbrodni przeciwko ludzkości.

⁷⁵ W art. 41 Karty NZ wymieniono następujące środki: przerwanie stosunków gospodarczych i środków komunikacyjnych, kolejowych, morskich, powietrznych, pocztowych, telegraficznych, radiowych i innych oraz zerwanie stosunków dyplomatycznych.

Jurysdykcja osobowa Trybunału została oparta na zasadzie indywidualnej odpowiedzialności karnej osób, niezależnie od tego, czy były wysokimi funkcjonariuszami państwa, działały jako organ państwa lub działały na rozkaz. Warunkiem poniesienia odpowiedzialności jest współudział, przygotowanie, planowanie, jakakolwiek pomoc, podżeganie, bądź popełnienie jednego z przestępstw wymienionych w statucie (art. 7).

Natomiast kompetencja miejscowa obejmuje terytorium byłej Federacyjnej Republiki Jugosławii, a właściwość czasowa jest ograniczona do czynów popełnionych po 1 stycznia 1991 r. Zgodnie ze statutem kompetencja Trybunału dopuszcza jurysdykcję konkurencyjną sądów krajowych. Zachowane jednak zostało pierwszeństwo Trybunału, który w każdej fazie postępowania może przejąć sprawę od sądu miejscowego.

Trybunał orzeka na podstawie prawa traktatowego oraz zwyczajowego, przy poszanowaniu zasad *ne bis in idem* oraz *nullum crimen sine lege*. Nadto katalog kar, na które sąd może skazać, nie obejmuje kary śmierci (art. 24).

W ciągu sześciu lat działalności sąd ten rozpatrzył w pierwszej i drugiej instancji 21 spraw⁷⁶. Stanęli przed nim bezpośredni sprawcy wielu zbrodni, jak i ich mocodawcy z najwyższych szczebli władzy państwowej, wśród których znalazł się prezydent Federalnej Republiki Jugosławii Slobodan Miloszević.

Po masakrach w wojnie domowej toczony przez społeczności Hutu i Tutsi w środkowoafrykańskiej Rwandzie, na tych samych zasadach co poprzednio w 1994 r. Rada Bezpieczeństwa powołała doraźnie, za zgodą rządu tego państwa, nowy Międzynarodowy Trybunał Karny dla Rwandy z siedzibą w Arusza, mieście położonym w północnej Tanzanii. Sąd ten dotychczas wydał wyrok w 13 sprawach⁷⁷.

Kolejnym międzynarodowym sądem powołanym doraźnie będzie trybunał karny do spraw zbrodni popełnionych w latach siedemdziesiątych przez Czerwonych Khmerów w Kambodży, który powstanie na podstawie umowy zawartej 6 czerwca 2003 r. pomiędzy rządem tego kraju a ONZ. Istnieją również zaawansowane projekty powołania czwartego współczesnego *ad hoc* trybunału karnego dla Iraku. Daje to nowe nadzieje na zamknięcie i rozliczenie kolejnych rozdziałów z historii zbrodni.

Powołanie Międzynarodowego Trybunału Karnego

⁷⁶ www.icty.org.

⁷⁷ www.iccr.org.

W okresie powojennym wielokrotnie postulowano powołanie stałego międzynarodowego trybunału karnego. O potrzebie jego utworzenia jest mowa już w konwencji z 1948 r. w sprawie zapobiegania i karania zbrodni ludobójstwa⁷⁸ (art. VI), a także konwencji z 1973 r. w sprawie zwalczania i karania zbrodni apartheidu (art. V). Problem był badany przez Komisję Prawa Międzynarodowego NZ jeszcze w latach czterdziestych i pięćdziesiątych. Przygotowano nawet pewne projekty dotyczące powołania takiego sądu, które jednak nie spotkały się z wystarczającym poparciem.

Społeczność międzynarodowa do problemu powróciła w latach dziewięćdziesiątych. W 1989 r. Zgromadzenie Ogólne z inspiracji Trynidadu i Tobago skierowało pytanie do KPM dotyczące wznowienia prac w celu ustanowienia stałego międzynarodowego sądu karnego. Komisja opracowała w 1994 r. projekt statutu Międzynarodowego Trybunału Karnego, który stał się podstawą dyskusji prowadzonej w ramach specjalnie powołanego Komitetu Przygotowawczego NZ ds. Utworzenia Międzynarodowego Trybunału Karnego, a później na forum zwołanej w 1998 r. w Rzymie Konferencji NZ ds. Utworzenia Międzynarodowego Trybunału Karnego.

Prace nad projektem w dużym zakresie były zdeterminowane postawą delegacji amerykańskiej, która biorąc aktywny udział w przygotowaniu projektu forsowała jednocześnie rozwiązania trudne do przyjęcia przez pozostałych uczestników⁷⁹. Amerykanie byli zainteresowani stworzeniem jak najszerzej ochrony dla własnych obywateli i niedopuszczeniem do sytuacji, w której żołnierze amerykańscy mogliby być sądzeni przez przyszły trybunał za czyny popełnione w czasie prowadzonych działań zbrojnych i akcji humanitarnych, takie jak np. w Somalii, w czasie zbrojnej interwencji pod flagą ONZ w latach 1992-1994. Wraz z postępowaniem rozmów Stany Zjednoczone usztywniały swoje stanowisko w wielu istotnych kwestiach. Przyjęcie tych rozwiązań godziłoby w celowość powołania trybunału i jego skuteczność. Chodzi tu na przykład o uzależnienie jurysdykcji trybunału od zgody państwa, a nawet umożliwienie państwu wybrania kategorii zbrodni, w stosunku do których może ono uznać kompetencję trybunału. Amerykanie sprzeciwiali się również wyposażeniu prokuratora w samodzielną kompetencję do wszczynania postępowania, dążąc do maksymalnego uzależnienia jurysdykcji od decyzji RB ONZ. Taka postawa

⁷⁸ Konwencja weszła w życie 2 lutego 1951 r. Polska ratyfikowała umowę w 1950 r. (Dz.U 1952, Nr 2, poz. 9). M. Fleming, op. cit., s. 252-254.

⁷⁹ Przypomina to problemy związane z konwencją o prawie morza z 1982 r., w opracowaniu której Stany Zjednoczone aktywnie uczestniczyły, po czym jednak uznały, że konwencji nie podpiszą ponieważ nie są w stanie zaakceptować niektórych przyjętych w niej rozwiązań. Chodziło głównie o część XI, dotyczącą reżimu prawnego obszaru tj. dna i podziemia morskiego poza granicami jurysdykcji państwowej. Problem rozwiązano dopiero po przyjęciu dodatkowego porozumienia w sprawie implementacji części XI konwencji o prawie morza.

spowodowała powstanie silnej opozycji ze strony państw niezaangażowanych, które były przeciwne jakimkolwiek uprawnieniom przyznanym w statucie Radzie Bezpieczeństwa, ze względu na przysługujące pięciu stałym członkom Rady prawo weta. Kraje te były reprezentowane przez Indie, które z dużą determinacją zmierzały do włączenia *agresji* w zakres zbrodni objętych jurysdykcją trybunału oraz dołączenia *użycia broni jądrowej* do listy zbrodni wojennych. Zarówno Stany Zjednoczone, jak i Indie forsowały w ostatniej chwili poprawki, których przyjęcie, a nawet rozpoczęcie dyskusji nad nimi doprowadzić mogło do zburzenia, osiągniętego z wielkim trudem porozumienia. Jedynie zdecydowane odrzucenie tych poprawek umożliwiło przyjęcie statutu i podpisanie go przez 139 uczestniczących w konferencji delegacji⁸⁰.

Ustanowienie Trybunału było uzależnione od ratyfikacji statutu przez państwa-strony. Zgodnie z art. 126, akt ten wszedł w życie 1 lipca 2002 r., tj. pierwszego dnia miesiąca po upływie sześćdziesięciu dni od złożenia sześćdziesiątego dokumentu ratyfikacyjnego. Do grudnia 2003 r. Statut MTK ratyfikowały 92 państwa, czyli blisko połowa społeczności międzynarodowej skupionej w ONZ, która obecnie liczy 191 członków⁸¹. Stany Zjednoczone zapowiedziały wyraźnie, że w obecnej wersji nie podpiszą go, ani nie ratyfikują⁸². Jest to dość wyraźny przejaw dwoistości polityki amerykańskiej w tym zakresie. Stany Zjednoczone aktywnie uczestniczyły w pracach sądów dla byłej Jugosławii i Rwandy, a w ostatnim nawet zasiadał amerykański sędzia⁸³.

Problem stosunku Stanów Zjednoczonych do MTK jest złożony i ciągle jeszcze nierozwiązany. O jego wadze świadczy zagrożenie przez Waszyngton wycofaniem się z misji pokojowych Narodów Zjednoczonych, jeśli cały amerykański personel cywilny i wojskowy, nawet ten nie podlegający ONZ, nie otrzyma gwarancji, iż nigdy nie będzie można go postawić przed MTK. Rozwiązanie tej kwestii udało się odwlec w czasie dzięki jednomyślnemu przyjęciu w lipcu 2002 r. przez Radę Bezpieczeństwa rezolucji, która

⁸⁰ Za przyjęciem Statutu opowiedziało się 120 państw, 7 było przeciw, a 21 wstrzymało się od głosu. Ogółem w konferencji uczestniczyło 161 państw. W. Czaplński, A. Wyrozumka, op.cit., s. 347.

⁸¹ www.un.org/law/icc.

⁸² Stany Zjednoczone już na konferencji rozpoczęły politykę jawnej i aktywnej obstrukcji parlamentarnej, ostrzegając niektóre państwa, że oddanie przez nie głosu za statutem nie będzie bez wpływu na stosunki dwustronne. Podobnie niepokojące są amerykańskie propozycje zawierania z państwami dwustronnych umów zobowiązujących na zasadzie wzajemności do nie wydawania MTK oskarżonych obywateli tych państw. Takie umowy Amerykanie zawarli już z 37 państwami (czerwiec 2003 r.). Należą do tej grupy m.in. Izrael, Bośnia i Hercegowina, Rumunia, Tadżykistan i Timor Wschodni. Odmówiły zawarcia takiego porozumienia Szwajcaria, Kanada, Norwegia oraz Serbia i Czarnogóra.

⁸³ Sędzia Teodor Meron - pełnił obowiązki przewodniczącego Izby Apelacyjnej Trybunału.

przewiduje wyłączenie na rok amerykańskich żołnierzy spod jurysdykcji MTK. W 2003 r. Rada przedłużyła obowiązywanie moratorium o kolejny rok⁸⁴.

Z pozostałych stałych członków RB Statut ratyfikowała jedynie Francja i Wielka Brytania. Nie uczyniły tego Chiny i Rosja, a spośród innych krajów, na przykład Izrael⁸⁵, Irak, Iran, Korea Północna, Syria, Libia i Indonezja. Polska podpisała Statut 9 kwietnia 1999 r. i ratyfikowała 12 listopada 2001 r.⁸⁶

Wejście w życie Statutu umożliwiło zwołanie 3-10 września 2002 r. Zgromadzenia Państw-Stron, jako pierwszego organu Trybunału, które podjęło decyzje w sprawie dalszych działań zmierzających do rozpoczęcia działalności tego sądu. Na pierwszej sesji Zgromadzenia powołano biuro, które ma pełnić funkcje pomocnicze w stosunku do Zgromadzenia. Podczas posiedzenia wybrano również sprawozdawcę i sekretarza, przyjęto regulamin, projekt budżetu na pierwszy okres działalności w wysokości 30 mln euro oraz określono procedury wyboru sędziów, prokuratora i wiceprokuratora. Rezultatem prac pierwszego organu Trybunału było przede wszystkim przyjęcie, w drodze konsensusu, opracowanych przez Komisję Przygotowawczą następujących dokumentów⁸⁷:

- Reguły procesowe i dowodowe;
- Elementy definicji zbrodni;
- Regulaminy i przepisy finansowe;
- Porozumienie o przywilejach i immunitetach Międzynarodowego Trybunału Karnego;
- Główne zasady dotyczące porozumienia z państwem przyjmującym w sprawie siedziby Trybunału;
- Projekt porozumienia o stosunkach między Trybunałem a ONZ.

Siedzibą Trybunału została Haga, a rząd Holandii przekazał odpowiedni budynek na tymczasowe pomieszczenie sądu, do czasu wybudowania do 2007 r. nowego.

⁸⁴ Spór wokół MTK jest także jedną z płaszczyzn rywalizacji politycznej Unii Europejskiej ze Stanami Zjednoczonymi, bowiem kraje Unii silnie popierają Trybunał w obecnym kształcie. UE wezwała między innymi kraje przystępujące do wspólnoty 1 maja 2004 r. i pozostałe, które pragną przystąpić w dalszej kolejności, do nie zawierania ze Stanami Zjednoczonymi dwustronnych umów zobowiązujących, na zasadzie wzajemności, do nie wydawania Trybunałowi oskarżonych obywateli tych państw.

⁸⁵ Stosunek Izraela do MTK jest zbliżony do stanowiska Amerykanów. Np. w izraelskim MSZ powołano komórkę, której zadaniem jest badanie, czy prawo innych państw dopuszcza aresztowanie i sądenie funkcjonariusza sił zbrojnych, bądź polityka izraelskiego przed sądem tego kraju albo wydanie do MTK. O tym, że nie jest to zagrożenie tylko teoretyczne świadczy np. złożenie w sądach belgijskich pozwów z oskarżenia prywatnego przeciwko takim politykom jak premier Ariel Szaron, prezydent George W. Bush, Jaser Arafat, Saddam Husajn i Fidel Castro.

⁸⁶ Pomimo ratyfikacji, tekst polski konwencji i odpowiednie oświadczenie rządowe nie zostały jeszcze opublikowane w Dz.U. RP. Tekst polski jest dostępny w druku Sejmu RP nr 2431 z 4 grudnia 2000 r.

⁸⁷ J. Symonides, Na drodze do rozpoczęcia działalności Międzynarodowego Trybunału Karnego, *Sprawy Międzynarodowe* 2002, 4 (LV), s. 68-69.

11 marca 2003 r. w obecności Sekretarza Generalnego ONZ doszło do zaprzysiężenia pierwszych 18 sędziów i oficjalnego rozpoczęcia działalności przez Trybunał. Pierwszy skład sędziowski to: 6 sędziów, którzy będą pełnili swoje obowiązki przez 9 lat, 6 sędziów wybranych na 6 lat i 6 na 3 lata. W tej grupie Europa posiada najsilniejszą 8-osobową reprezentację złożoną z przedstawicieli Irlandii, Wielkiej Brytanii, Francji, Cypru, Niemiec, Finlandii, Włoch i Łotwy⁸⁸. W następnej kolejności 5 przedstawicieli mają obie Ameryki, 3 Afryka oraz po jednym Azja i Oceania. Wydaje się, że tak duża dominacja Europy w pierwszym składzie sędziowskim może być jedną ze słabszych stron Trybunału, któremu zagraża pozostanie w praktyce sądem regionalnym.

Druga sesja Zgromadzenia Państw-Stron, która miała miejsce 8-12 września 2003 r. w Hadze, między innymi przeprowadziła wybór wiceprokuratora⁸⁹ oraz pięciu członków Rady Nadzorczej Funduszu Powierniczego Pokrzywdzonych (*Board of Directors of the Victims Trust Fund*) dla świadczenia ofiarom zbrodni będących w zakresie jurysdykcji Trybunału i ich rodzinom. Członkiem Rady został Tadeusz Mazowiecki⁹⁰, który jest jedynym z nielicznych przedstawicieli Polski w strukturach Trybunału. Poza tym postanowiono powołać stały Sekretariat Zgromadzenia Państw-Stron i ustalono, że następna sesja odbędzie w dniach 6-10 września 2004 r.

Zgodnie ze Statutem MTK⁹¹ jest stałym sądem międzynarodowym wyposażonym w osobowość prawną (art. 4) niezależną od osobowości ONZ, nie jest bowiem jej organem. Jest to znacząca różnica w stosunku do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w Hadze, który jest głównym organem sądowym Narodów Zjednoczonych⁹², jak to określa art. 1 Statutu MTS⁹³. W związku z tym MTK dysponuje samodzielnym budżetem tworzonym głównie ze składek państw-stron.

Jurysdykcja rzeczowa MTK obejmuje jedynie trzy grupy najcięższych zbrodni:

- ludobójstwo – zgodnie z definicją przyjętą na podstawie konwencji z 1948 r. o zapobieganiu i karaniu zbrodni ludobójstwa (art. II)⁹⁴;

⁸⁸ Wśród sędziów MTK nie ma polskiej kandydatki na sędziego, pomimo że spełniała wszystkie merytoryczne wymogi i szansę jej wyboru oceniano wysoko. Zob. J. Symonides, op.cit., s. 78.

⁸⁹ Został nim Belg Serge Brammertz, który będzie współpracował z prokuratorem Luis Moreno Ocampo.

⁹⁰ Pozostałych czterech członków to: królowa Jordanii Rania Al-Abdullah, Oscar Arias Sanchez z Kostaryki, arcybiskup Desmond Tutu z Afryki Południowej oraz Simone Veil z Francji.

⁹¹ Tekst w języku angielskim Statutu MTK na stronie: www.un.org/law/icc.

⁹² Podstawowa różnica między tymi sądami związana jest ze stronami postępowania, którymi przed MTS mogą być tylko państwa, a oskarżonymi przed MTK mogą być tylko osoby fizyczne.

⁹³ Wszedł w życie 24 października 1945 r. i stanowi integralną część Karty NZ.

⁹⁴ DzU 1952, Nr 2, poz. 9.

- zbrodnie wojenne popełnione zarówno w konfliktach międzynarodowych, jak i niemiędzynarodowych, które nie obejmują jednak użycia broni chemicznej biologicznej, broni jądrowej, ani min przeciwpiechotnych;
- zbrodnie przeciwko ludzkości, takie jak poważne masowe lub systematyczne zbrodnie popełnione na ludności cywilnej w następstwie polityki państwa lub innej faktycznie politycznej organizacji, mającej za cel popełnienie zbrodni, (np. eksterminacja, mordy, niewolnictwo, deportacja, tortury, gwałt, wymuszona prostytutka, apartheid).

Według Statutu, właściwość rzeczowa nie obejmuje jednak: terroryzmu; przestępstw przeciwko personelowi ONZ i personelowi towarzyszącemu; nielegalnego handlu narkotykami i substancjami psychotropowymi; ani zbrodni agresji. Te bardzo istotne ograniczenia są rezultatem ogromnych trudności w osiągnięciu porozumienia podczas konferencji rzymskiej co do definicji tych czynów. MTK kontynuuje jednak prace między innymi nad definicją zbrodni agresji i jej elementami, którymi zajmuje się specjalna grupa robocza⁹⁵.

Warunkiem wszczęcia postępowania jest uzyskanie zgody państwa, na którego terytorium zbrodnie popełniono, albo państwa obywatelstwa sprawcy. Dotyczy to tylko tych państw, które nie przystąpiły do Statutu MTK, ponieważ państwa-strony wyrażają taką zgodę w chwili ratyfikacji tego aktu. Oświadczenie woli państwa może być jednak pominięte jeśli sprawa jest skierowana do Trybunału przez RB na podstawie rozdziału VII Karty NZ jako środek służący utrzymaniu międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Rada może również zawiesić ściganie lub postępowanie sądowe na okres 12 miesięcy na podstawie rezolucji przyjętej zgodnie z Kartą NZ. Zawieszenie to może być ponowione przy zachowaniu tych samych warunków.

Zgodnie ze Statutem, do wniesienia sprawy przed Trybunał legitymowane jest każde państwo-strona statutu, Rada Bezpieczeństwa ONZ oraz prokurator, który może z urzędu samodzielnie wszcząć ściganie. Może w tym celu zbierać informacje z wszelkich dostępnych źródeł. Postępowania wszczęte przez prokuratora podlegają kontroli tzw. Izby Przedprocesowej Trybunału, która wydaje zgodę na kontynuowanie ścigania.

Poza tym kompetencja sądów krajowych ma pierwszeństwo przed kompetencją MTK, chyba że właściwe państwo nie chce lub nie może samodzielnie ścigać lub karać sprawcy.

⁹⁵ Working Group on the Crime of Aggression, której przewodniczy Christian Wenaweser z Lichtensteinu.

Spośród wielu zarzutów podnoszonych przeciw MTK, jednym z częściej wypowiedzianych jest niezgodność Statutu z prawem krajowym. W związku z tym ratyfikacja umowy statutowej wymagałaby często zmian w konstytucjach poszczególnych państw. Nie może to być jednak argument przeciw MTK, bowiem niemal nie jest możliwe skonstruowanie powszechnie obowiązującej umowy międzynarodowej, która byłaby zgodna z prawem blisko 200 krajów. Ponadto każdy z rządów powinien podejmować zobowiązanie międzynarodowe w dobrej wierze i zgodnie z obowiązującą w prawie międzynarodowym zasadą *pacta sunt servanda* ma obowiązek dostosować swoje prawo wewnętrzne do zawartych umów.

Jednym z podstawowych zarzutów politycznych jest obawa, że działalność Trybunału paradoksalnie może przyczynić się nawet do przedłużenia konfliktu, a tym samym do zwiększenia liczby ofiar. Przedwczesne albo nieskoordynowane z pokojowymi działaniami politycznymi oskarżenie przez MTK przywódców stron konfliktu, tak jak to miało kilkakrotnie miejsce podczas wojny domowej w byłej Jugosławii⁹⁶, może utrudnić osiągnięcie rozwiązania, takiego jak zawieszenie broni, czy wprowadzenie sił rozjemczych. Z drugiej strony nie można jednak żądać od niezależnego organu sądowego, który działa na podstawie prawa międzynarodowego, by wikał się w bieżące kwestie polityczne. Z tego punktu widzenia uzależnienie jurysdykcji Trybunału od decyzji Rady Bezpieczeństwa, co proponowały Stany Zjednoczone, mogłoby być właściwym rozwiązaniem, które umożliwiłoby pogodzenie prawa z polityką.

Powołaniu poszczególnych międzynarodowych sądów karnych towarzyszyły liczne wątpliwości. Z ich bieżącą działalnością związane są złożone problemy prawne, ale przede wszystkim polityczne, które w znacznym stopniu mogą utrudniać realizację postawionych przed nimi zadań. Nie budzi jednak wątpliwości, że pomimo tego sądy te, zarówno powołane *ad hoc* jak i stały Międzynarodowy Trybunał Karny, już samym swoim istnieniem przyczyniają się do położenia kresu poczuciu bezkarności towarzyszącemu sprawcom zbrodni ludobójstwa, zbrodni przeciwko ludzkości lub zbrodni wojennych. Wypełniają one tym samym dużą rolę prewencyjną.

⁹⁶ Jednym z przykładów jest postawienie zarzutów przez Międzynarodowy Trybunał Karny dla byłej Jugosławii dwóm przywódcom bośniackich Serbów Radowanowi Karadziciowi i Ratko Mladiciowi 23 kwietnia 1995 r. - przed rozpoczęciem rozmów pokojowych w Dayton, co utrudniło osiągnięcie porozumienia w trakcie negocjacji.

HISTORIA MORSKA

Kmdr por. dr Jörg HILMANN
Wykładowca akademicki na uniwersytetach w Hamburgu

PRZECIWKO POLSCE.

NIEMIECKA MARYNARKA WOJENNA A POLSKA

(1919-1939)⁹⁷

Koniec pierwszej wojny światowej, upadek Rzeszy, wybuch rewolucji i traktat wersalski wywołały szereg wątpliwości dotyczących potrzeby dalszego istnienia niemieckiej marynarki wojennej. Zawierucha polityczna doprowadziła również do szeregu tragedii osobistych. Przekreśleniu uległy życiowe plany setek oficerów.

Wysoki poziom niepewności odnoszący się do dalszych losów sił morskich wywoływał jednak stałe dążenie do formułowania poglądów uzasadniających niezbędną potrzebę utrzymywania marynarki jako samodzielnego, niezależnego od wojsk lądowych rodzaju sił zbrojnych. Był to niejako motyw przewodni całej historii Reichsmarine.

Analiza materiałów archiwalnych z omawianego okresu pokazuje, że w niemieckich siłach morskich, w płaszczyźnie wysiłków organizacyjnych, nastąpił wówczas swoisty powrót do zasad polityki morskiej admirała Alfreda von Tirpitz. W zakresie myśli wojskowej koncentrowano się na analizie możliwych kierunków przyszłych działań, zaś w obrębie budowania tożsamości marynarki gloryfikowano minione czyny bohaterskie, poszukując wzorców etycznych użytecznych w warunkach „nowego początku”. Niezmiernie zawila sieć stosunków między tymi, którzy musieli odnaleźć się w nowej sytuacji, a tymi, którzy byli aktywni w decydujących momentach „Wielkiej Wojny”⁹⁸ raczej utrudniała niż ułatwiała ponowny start. Nie stwierdza się przy tym, poza marginalnymi, niezdecydowanymi i bojaźliwymi próbami, głębokiej krytyki minionych poglądów na strategię morską. Oznaczało to, że nawet z militarnych klęsk niemieckich na morzu tworzone historię wspartą na fundamencie „honoru i bohaterstwa”, przenoszącą w przyszłość pozytywny obraz marynarki wojennej. Nie podnoszono więc w dyskusjach publicznych problemu wadliwej strategii, ale po wielokroć pisano o bohaterskich czynach spod Coronelu, Falklandów i Skagerraku (bitwa

⁹⁷ Referat wygłoszony na międzynarodowej konferencji „Between Rivalry and Co-operation. The Balic Region 1000-2000”, zorganizowanej przez Wydział Zarządzania i Dowodzenia Akademii Marynarki Wojennej w dniach 19-21 listopada 2003 r. w Muzeum Morskim w Gdańsku. Autor, komandor porucznik. Jörg Hilmann jest doktorem historii, wykładowcą historii Europy i Niemiec na Uniwersytecie im. Helmuta Schmidta oraz na Uniwersytecie Federalnych Sił Zbrojnych w Hamburgu.

⁹⁸ Pojęciem tym Niemcy określali wojnę światową. W tym wypadku Wielka Wojna to I wojna światowa (przyp. tłum.).

jutlandzka). Nie analizowano powodów, dla których admirał hrabia Spee skierował się ku Falklandom. Eksponowano raczej heroiczny wymiar zatopienia jego eskadry z rozwiniętymi banderami na masztach. Błędne decyzje taktyczne podjęte przez admirała Scheera w bitwie jutlandzkiej omawiano po części tak, jakby były wymuszone dotychczasowym przebiegiem zmagañ lądowych I wojny światowej. Zamiast tego zbudowano pomnikowy wizerunek „bohatera Skagerraku”. Zasada „stawania się przez umieranie” z jednej strony oraz hasło „nigdy więcej roku 1918” z drugiej, wytyczyły kierunek działania w latach następnych, dostarczając moralnego usprawiedliwienia postępowaniu w okresie wojny i kładąc podwaliny pod przyszłą aktywność kierownictwa niemieckiej marynarki wojennej. Ten sposób myślenia połączony z głęboko zakorzenioną żądzą odwetu na budzącej lęk i widzianej jako przeciwnika Wielkiej Brytanii określał postawę oficerów niemieckiej marynarki wojennej w ciągu najbliższych dekad.

Prócz tego, w kręgach poprzedniej elity głoszone opinie, że traktat wersalski przyniósł Niemcom niemożliwe do zaakceptowania straty terytorialne, mimo, że armia pozostała „niepokonana w polu”, a flota „niepokonana na morzu”. W rezultacie owej całkowicie błędnej interpretacji faktów historycznych utrata terytoriów na wschodzie była odbierana jako szczególnie bolesna, a żądanie ich zwrotu wyrażano otwarcie. Równoległe z eksponowaniem czynników natury emocjonalnej uważano za ważne dalsze rozważanie ekonomicznego wymiaru postanowień traktatu wersalskiego, a wśród nich szczególnie umowy tranzytowej między Polską i Niemcami.

Oddzielenie prowincji poznańskiej od Środkowego Śląska oraz Pomorza Nadwiślańskiego od Prus Wschodnich, a także nakaz przeprowadzenia plebiscytu na Górnym Śląsku, obszarach spornych Mazur i wokół Olsztyna wywołały szczególnie silne i długotrwałe oburzenie w Niemczech. Przekształcenie Gdańska w Wolne Miasto Gdańsk o obszarze 1914 km², na którym zamieszkiwało około 315 000 Niemców oraz około 10 000 Polaków – imigrantów⁹⁹ było kolejnym czynnikiem generującym napięcie w stosunkach polsko-niemieckich. Stan wzburzenia towarzyszył więc wszystkim wspólnym debatom poświęconym prawnemu uregulowaniu zagadnień ekonomicznych, drogowych i transportowych. Kiedy zaś

⁹⁹Autor niesłusznie podkreśla, że mniejszość polska w Gdańsku była elementem napływowym. Problem wielkości populacji mieszkańców Wolnego Miasta Gdańska jest przedmiotem znacznych sporów historyków polskich i niemieckich, lecz nikt nie podważa jednak polskich korzeni około 4-5% autochtonów. Zaś ogólna liczba Polaków (posiadających obywatelstwo gdańskie lub obywateli Polski) wynosiła w latach 1924-1930 około 16 700 osób. Oczywiście prezentując te dane odrzucono dane skrajne, często prezentowane przez stronę polską. W niektórych polskich publikacjach można również przeczytać, iż Polacy stanowili w Wolnym Mieście Gdańsku ponad 30% mieszkańców, co jest równie prawdziwe co teza autora o 100% imigracji polskiej. P. Mickiewicz, Wolne Miasto Gdańsk w koncepcjach wojskowych i polityce II Rzeczypospolitej, Toruń 1999, s. 80-86, H. Stępiak, Ludność polska w Wolnym Mieście Gdańsku, Gdańsk 1991, s. 33-42, (przyp. tłum.).

sprzymierzeni wkroczyli do Gdańska, aby zapewnić spokojne przeprowadzenie wyborów w 1920 r., w Niemczech powstało wrażenie współdziałania państw zwycięskich z Polską¹⁰⁰. Przejawy dyskryminacji i wydalanie ludności pochodzenia niemieckiego (z terenów przyznanych Polsce - przyp. tłumacza), mimo podpisania przez Polskę w 1920 r. umowy o ochronie mniejszości narodowych, spowodowało ostrą krytykę ze strony Republiki Weimarskiej i dodatkowo spotęgowało nastroje antypolskie¹⁰¹. Niezależnie od wewnętrznych problemów politycznych Polski, jej zachodnia granica oddzielająca niemiecką enklawę (Prusy Wschodnie - przyp. tłumacza) połączoną kiedyś z niemieckim terytorium narodowym była więcej niż niepewna i mogła być uznawana za trwałą jedynie dzięki poparciu Sprzymierzonych, którzy próbowali powstrzymać Republikę Weimarską przed rewindykacjami terytorialnymi. W istocie, problem granicy z Polską głęboko dotykał niemieckich emocji i skutecznie utrudniał ułożenie stosunków z Polską. Można więc powiedzieć, że ówczesny stan spraw między dwoma narodami najlepiej oddaje określenie „brak pokoju”.

Równocześnie zainicjowanie w roku 1921 niemiecko-sowieckiej współpracy wojskowej i uwzględnienie tych zagadnień w traktacie z Rappalo z 16.04.1922 r. wywołało w Polsce poważne zaniepokojenie. Niewątpliwie reakcje polskie byłyby znacznie ostrzejsze, gdyby opublikowano wypowiedź ówczesnego szefa Reichswehry, generała von Seeckta, który stwierdził wprost: „Istnienie Polski jest nie do zniesienia, zniknięcie tego kraju spowoduje jego własna słabość oraz Rosja – z naszą pomocą”.

¹⁰⁰ Wolne Miasto Gdańsk powstało jako terytorium podporządkowane bezpośrednio Lidze Narodów na mocy artykułów 100-108 traktatu wersalskiego. Była to kompromisowa propozycja pomiędzy polskimi dążeniami do przejęcia całego Pomorza Nadwiślańskiego oraz niemieckimi planami pozostawienia tego obszaru w granicach państwa niemieckiego. Obydwie strony rozważały w 1919 r. przeprowadzenie powstań na jego obszarze. Od stycznia 1920 r. na obszarze Gdańska miała miejsce seria strajków i demonstracji robotniczych. W celu ich uśmierzenia 24 stycznia do miasta wkroczyły pozostałości armii niemieckiej, a tydzień później kontyngent brytyjski pod dowództwem gen. Richarda Hakinga oraz Wysokiego Komisarza Ligi Narodów sir Reginalda Tower'a. 9 maja Wysoki Komisarz dokonał oficjalnego przejęcia Gdańska z rąk niemieckich. Tym samym WMG stał się samodzielnym organizmem politycznym, wyłączonym spod jurysdykcji niemieckiej. Brytyjczycy administrowali WMG do 27 listopada, kiedy to przekazali władzę lokalnej administracji, która wykreowała się w wyniku wyborów do Zgromadzenia Konstytucyjnego, przeprowadzonych 16 maja 1920 r. Sam fakt administrowania obszarem Wolnego Miasta przez Brytyjczyków był postrzegany w Niemczech jako próba przejęcia kontroli nad tym obszarem i powstania nieformalnej koalicji brytyjsko-polskiej, zmierzającej do marginalizacji Niemców na tym obszarze (przyp. tłum.).

¹⁰¹ Na obszarze „polskiej” części Pomorza Nadwiślańskiego istotnie miały miejsce wysiedlenia ludności niemieckiej. Miały one podtekst narodowo-ekonomiczny i były efektem swoistej nagonki zorganizowanej przez środowiska endeckie na Pomorzu. W konsekwencji w latach 1920-1922 z niektórych miejscowości wyjechało do 50% tak zwanych „optatów”, czyli ludności opowiadających się za niemiecką jurysdykcją na tym obszarze. Np. Chojnice opuściło 1497 z 2025 optatów, a Grudziądz 2680 z 2739 optatów. Szerzej, M. Mroczo, *Ziemia Dzielniczy Pruskiej w polskich koncepcjach i działalności politycznej 1864-1939*, Gdańsk, 1994; B. Okoniewska, *Polscy ziemianie i chłopci Wielkopolski i Pomorza w latach II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991, (przyp. tłum.).

Niemiecka marynarka wojenna, niezależnie od obaw o jej dalsze istnienie, zrealizowała w tym czasie zadania trałowe otrzymane od sprzymierzonych. Kierownictwo Reichsmarine rozwijało też i popierało koncepcje przyszłych zadań na Morzu Bałtyckim. Obrona niemieckiego wybrzeża Bałtyku, utrzymanie połączenia z Prusami Wschodnimi oraz odparcie wrogich polskich ataków na morzu uznane zostały za fundamentalne obowiązki Reichsmarine, szczególnie, że Polska miała zagwarantowany dostęp do Bałtyku. W działaniach wewnętrznych kierownictwo niemieckiej marynarki wojennej koncentrowało się głównie na stabilizowaniu niekorzystnej sytuacji kadrowej i usiłowaniach zmierzających – zgodnie z hasłem „utrzymać spokój i porządek” – do przekazania światu zewnętrznemu jednolitego, uporządkowanego wizerunku Reichsmarine.

Zakres zadań przewidzianych do realizacji na Morzu Bałtyckim powodował kłopotliwą sytuację. Poprzednie plany uzyskania zdolności do działań w skali globalnej i uzyskania dominacji na morzach przy pomocy floty oceanicznej realizowała ta sama grupa ludzi, która teraz otrzymała drugorzędne zadania na peryferyjnych akwenach północnych. Było to poważne wyzwanie mentalne. Równie poważne problemy generował fakt, że oficerowie marynarki wojennej – podobnie jak inni członkowie poprzedniej elity – mieli wielkie trudności w odnalezieniu się w warunkach nowego systemu politycznego.

Dowódca marynarki wojennej, admirał von Troth, i czołowa kadra dowódcza usiłowali poprawić swój wizerunek poprzez utrwalanie związków z tradycjami przeszłości i ignorowanie nowych zadań. Okręty pozostające w dyspozycji nie były przystosowane do przyszłych zadań w obronie kraju. Zamiast tego, już w roku 1919 zespoły okrętów zostały wysłane do portów zagranicznych w celu realizacji tak zwanej „misji kulturalnej”. W miarę odbudowy kraju kierownictwo marynarki wojennej chciało zdobyć pozycję równorzędną armii. Niestety tymczasowa i prowizoryczna marynarka wojenna, ze względu na swój personel i zasoby materiałowe nie była w stanie realizować ani zadań obronnych, ani innych funkcji, którymi sama się obarczyła.

Postawę kierownictwa niemieckich sił morskich określić można jako oderwaną od realiów, zapatrzoną w przeszłość i przeceniającą własne możliwości. Zważywszy, że niemiecka marynarka wojenna istniała nadal, gdyż umożliwiał to Niemcom traktat wersalski, konstatacje te są szczególnie poważne.

Nie ma nic dziwnego w tym, że podczas puczu organizowanego przez Kappa i Lüttwitza admirał von Trotha i kierowana przez niego kadra dowódcza chętnie i szybko zaferowali swoje usługi nowemu rządowi. Ten „ruch na prawo” obiecywał bowiem umocnienie pozycji marynarki wojennej, nawiązanie do przeszłości, rewizję polityki wewnętrznej

i jeszcze mniej popularnej polityki zagranicznej. Szybkie poparcie puczu przez kierownictwo marynarki wojennej miało zapewnić flocie utrzymanie silnej pozycji w dłuższym czasie. Pucz jednak załamał się. Admirał von Trotha został zdymisjonowany, marynarka wojenna straciła wiele w oczach opinii publicznej, a jej lojalność względem państwa poddano ponownie otwartej krytyce.

Nowy dowódca marynarki wojennej, admirał Michaelis, próbował odgrywać rolę stabilizującą, podkreślał jedność korpusu oficerskiego, starał się zapewnić niezależność marynarki wojennej od sił lądowych. Poza jego plecami, trzech wysokich rangą oficerów zdołało jednak przekonać kierownictwo polityczne kraju, że Michaelis nie jest właściwym człowiekiem na tak wysokim stanowisku. Prezydent Ebert odwołał Michaelisa i w porozumieniu z ministrem obrony powołał nowego człowieka – admirała Paul Behncke. Wdrażał on przedsięwzięcia stabilizacyjne w marynarce wojennej, ale głównie starał się uzyskać będące w dyspozycji kierownictwa politycznego kraju środki finansowe. Pomimo ich niedostatku w latach następnych zdołał z powodzeniem rozszerzyć zakres zadań obronnych, w tym również „misji kulturalnych”, których realizowania domagał się również von Troth.

W trakcie pierwszych rejsów zagranicznych usiłowano odbudować wizerunek Niemiec, który odniósł poważne uszczerbki w czasie wojny. To właśnie te wizyty zagraniczne, rejsy hydrograficzne i badania kartograficzne oraz misje ratownicze i ochronę rybołówstwa nazywano „obowiązkami pokojowymi”. Do „obowiązków wojennych” zaczęto zaliczać od roku 1922 działania przeciwko zagrożeniu ze strony Polski i Francji. W kolejnych latach Behncke i jego następca Zenker robili wszystko, aby temu zagrożeniu sprostać zarówno pod względem materiałowym jak i kadrowym.

W działaniach przeciwko Polsce, na wypadek zaskakującego ataku z jej strony, planowano skuteczne przyparcie Polaków do ich własnego wybrzeża i zapewnienie otwartego dostępu do Prus Wschodnich od strony morza. W działaniach przeciwko Francji jedyną możliwością pozostawało zatrzymanie przeciwnika na Morzu Północnym w celu uniemożliwienia wejścia na Morze Bałtyckie. Koncepcja ta, chociaż logiczna i zgodna z wymogami strategii morskiej nie znajdowała poparcia czynników politycznych kraju. Niemniej jednak dowódcy Reichsmarine nie porzucili swych planów i również w przyszłości uzasadniali przywódcom politycznym konieczność budowy nowych okrętów potrzebą ich użycia na Bałtyku (nawet wtedy ich wyporność umożliwiała ich wykorzystanie na Morzu Północnym lub oceanach). Poglądy dowództwa Reichsmarine na przyszłą wojnę kolidowały z planami wojsk lądowych, które przewidywały użycie sił marynarki wojennej głównie do wsparcia operacji lądowych.

Nowe konstrukcje małych krążowników i opancerzonych okrętów klasy „A” (okręt pancerny „A” lub pancernik kieszonkowy) uzasadniano, tak jak poprzednio, potrzebą ich użycia na Bałtyku, chociaż ich wielkość była odpowiednia do działań oceanicznych. Równolegle Reichsmarine usiłowała utrzymać kontakt z najnowszymi osiągnięciami technicznymi i taktycznymi doby wojny oraz kontynuować ich rozwój zarówno w dziedzinie materiałowej jak i kadrowej. Były personel marynarki cesarskiej prowadził szkolenia nawigacyjne w szkołach jachtowych na wybrzeżu Bałtyku. Podobnie lotnicy morscy z okresu I wojny światowej kontynuowali szkolenie, między innymi w szkołach szybowcowych. Niemieccy inżynierowie nadzorowali za granicą budowę przeznaczonych dla Niemiec okrętów podwodnych. Zgodnie z postanowieniami traktatu wersalskiego, wszystkie te działania były zabronione. Ponieważ jednak zmierzano do rewizji traktatu, cieszyły się one poparciem Ministerstwa Obrony, które nie uznało za stosowne przedstawić ich w parlamencie.

Pod koniec 1927 r. cały tajny program zbrojeniowy Reichsmarine stał się jednak publicznie znany. Kmdr por. Lohmann, odpowiedzialny za finansowanie projektów zbrojeniowych, utworzył całkowicie utajnioną sieć finansowania projektów marynarki i skompromitował się w ryzykownych transakcjach handlowych, w części finansowanych z publicznych pieniędzy. Pytanie jak dalece Reichsmarine była zaangażowana w te sprawy znowu stało się tematem publicznej dyskusji. Ich temperatura była nader wysoka, opozycja rzuciła nawet hasło „pieniądze na żywność dla dzieci, a nie na pancerniki”. Admirał Zenker zmuszony został do złożenia dymisji, a tajny organ zbrojeniowy marynarki wojennej poddany politycznej obserwacji. Admirał Erich Raeder, postać wyjątkowo kontrowersyjna dla polityków SPD (Socjaldemokratycznej Partii Niemiec) i prasy, został wówczas mianowany nowym dowódcą Reichsmarine.

W owym czasie marynarka wojenna kontynuowała opracowywanie planów strategicznych obejmujących głównie zadania związane z ochroną wybrzeży Bałtyku. Jednakże coraz bardziej stawała się widoczna potrzeba oddziaływania na linie komunikacyjne przeciwnika, niszczenia jednostek transportujących żołnierzy i zaopatrzenie materiałowe wroga. Przewidywane akweny operacyjnego wykorzystania sił w ciągu roku 1928 przesunięto – bez zgody czynników politycznych – z Bałtyku, poprzez Morze Północne, na Atlantyk. Uzasadniano to potrzebą zakłócenia morskiej komunikacji Francji z Polską oraz przeciwdziałania spodziewanemu przerzutowi wojsk francuskich z Maroka do metropolii. Kierownictwo marynarki wojennej usiłowało dostosować siły morskie do potrzeb określonej przez siebie strategii, realizując tak zwany plan „A”.

Zakładano, że wybuch wojny poprzedzi dwuletni okres narastania napięcia, w którym będzie możliwe wprowadzenie do służby prawie 50 niszczycieli, około 100 okrętów podwodnych, około 100 trałowców i prawie 100 okrętów patrolowych – nie licząc okrętów istniejących i projektowanych. Ten swoisty „okres ostrzegawczy” został zdefiniowany przez dowództwo marynarki wojennej, które przygotowało równocześnie plan przyspieszonej budowy licznych okrętów podwodnych i kutrów bojowych na wypadek nagłego ataku prawdopodobnych przeciwników: Francji i Polski. Miało to zagwarantować przynajmniej obronę kraju. Z protokołów wydziału budowy okrętów wynika, że oba plany nie miały wiele wspólnego z realiami. Budowa nawet najmniejszych okrętów nie mogła, w ówczesnej sytuacji trwać bowiem krócej niż kilka miesięcy.

Rok 1928 był jednak punktem zwrotnym w historii Reichsmarine. Nastąpiły zmiany na stanowiskach ministra obrony (odwołano Geslera a funkcję tę objął Groener) i dowódcy marynarki wojennej (w wyniku skandalu Lohmana odwołano Zenkera i powołano Readera). Dokonano przesunięcia środków finansowych na budowę pancernika klasy „A”. Mimo kontrowersji występujących wokół osoby Readera nowy dowódca płynnie i bez trudności przejął obowiązki. W pierwszych publicznych wystąpieniach wzywał on do wewnętrznej jednomyślności i utrzymania spokoju i porządku, mając nadzieję na zmianę niekorzystnego klimatu wokół marynarki i wyprowadzenie jej z „pola ostrzału” prowadzonego przez dziennikarzy i polityków. Jednakże Reader nie miał na tyle politycznego rozsądku, aby uświadomić sobie, że w ten sposób zabrania wszelkich potrzebnych dyskusji o strategii morskiej w przyszłości, które w ustroju demokratycznym powinny toczyć się publicznie. Reader obejmował dowodzenie marynarką wojenną, która posiadała pewną liczbę okrętów i dążyła do realizacji programu budowy nowych – jednakże oba te komponenty nie miały związku z zadaniami. W miarę jak nowe jednostki były wcielane do służby i pojawiały się środki na realizację nowych programów, dostosowywano do nich zadania. W poszukiwaniu powodów wymiany okrętów wyolbrzymiano sztucznie ich zły stan techniczny, domagając się zastąpienia jednostek będących w służbie nowymi, o równorzędnej wartości bojowej. W dalszym ciągu uwaga polityków skupiona była na kierunku bałtyckim. Zakładano, że właśnie tam będą koncentrować się działania Reichsmarine. W świetle stale pogarszających się stosunków z Polską takie myślenie polityczne było zrozumiałe. Ekonomiczna dyskryminacja Polski nasilająca się od 1925 r., wprowadzenie nielegalnych jednostek ochrony granicy z Polską (???) oraz intensyfikacja współpracy niemiecko-radzieckiej wywołały rosnące zaniepokojenie polskiego rządu.

Dowództwo Reichsmarine uważało w dalszym ciągu, że w przyszłej wojnie głównym przeciwnikiem Niemiec będzie Francja, a Polska dostarczy niezbędnego casus belli. Nadmierne eksponowanie roli koalicji polsko-francuskiej przez dowódców Reichsmarine miało dostarczać całego szeregu powodów służących uzasadnianiu programu zbrojeniowego. W przypadku wojny przeciwko Polsce i Francji kierownictwo Reichsmarine planowało prowadzić ofensywne działania dywersyjne na Atlantyku. Ich celem miało być zmuszenie przeciwnika do podziału sił tak, aby nie mógł wykorzystać całości potencjału floty przeciwko Niemcom na najważniejszych akwenach.

Ujawnia to rzeczywiste elementy niemieckiej strategii morskiej skierowanej przeciwko groźbie francuskiej dominacji na morzach. Ta idea strategiczna została przyjęta wewnątrz marynarki wojennej jako zamiar walki o panowanie na morzach. Reichsmarine traktowała zdobycie panowania na Bałtyku jako „łatwy cel”, stąd nie było potrzeby opracowania planów zakrojonych na szerszą skalę działań. Polska nie była uważana za znaczącą siłę na morzu. Zatrzymanie Francuzów na Morzu Północnym wydawało się być wystarczające dla zdobycia i utrzymania panowania na Morzu Bałtyckim.

Morskie idee strategiczne Reichsmarine różniły się bardzo od porównywalnych koncepcji obowiązujących w marynarce cesarskiej. Brakowało im jednak jasności i spójności. Nowe poglądy były dławione przez wynikające z przeszłości poglądy przedstawicieli „starej” cesarskiej admiralicji, która podtrzymywała swą obecność za kulisami wydarzeń, pełniąc rolę doradcy i „opiekuna minionych cnót”. Młoda kadra pełna szacunku dla starej, czuła się wobec niej głęboko zobowiązana. Zajęta sobą marynarka wojenna kontynuowała planowanie również po roku 1930, gdy minister obrony zażądał pełnej koncentracji sił przeciwko Polsce, spodziewając się nagłego ataku (wojny prewencyjnej – przyp. tłum.). Po roku 1932 pod rządami ministra obrony von Schleichera, do planowania operacyjnego zaczęto wprowadzać elementy podważające w sposób jawny postanowienia traktatu wersalskiego.

Po 30 stycznia 1933 r. NSDAP i jej „führer,” Adolf Hitler, otworzyła drogę do nieograniczonych zbrojeń. Kierownictwo marynarki wojennej wierząc niezachwianie w potrzebę istnienia swego rodzaju sił zbrojnych nie zauważyło faktu, iż liderzy polityczni kraju widzieli tę potrzebę inaczej. Byli oni gotowi traktować plany rozbudowy marynarki jako element rozgrywki politycznej w negocjacjach międzynarodowych. Kierownictwo marynarki wojennej zdawało się ignorować kontynentalny punkt widzenia polityków niemieckich i niedoceniać możliwości skierowania sił morskich do zadań pomocniczych - Reichsmarine zaniedbała w związku z tym dostosowania swych planów do założeń politycznych. Co więcej, dalsze prace planistyczne stały się tajne i jako takie odbiegały w coraz większym stopniu od

woli politycznej. Był to przejaw politycznej niedojrzałości i braku umiejętności rozpoznawania politycznego kontekstu.

Mimo to, kierownictwo Reichsmarine nazywało siebie apolitycznym, chociaż jego własne działania miały wysoce polityczny charakter. Jest wątpliwe, czy usiłowania rządu polskiego z listopada 1932 r. zmierzające do większego uniezależnienia się od Francji i zdobycia pozycji czołowej siły w Europie Wschodniej zostały zauważone w niemieckiej marynarce wojennej. Z pewnością odnotowano natomiast znakomite, podjęte przez Polaków próby odparcia i odizolowania otwartej rewizjonistycznie polityki kanclerza Rzeszy Brüninga. Istniała wtedy realna groźba najazdu ze strony Polski.

Po objęciu władzy 30 stycznia, Adolf Hitler natychmiast doprowadził do zmiany polityki wobec Polski na bardziej ofensywną. Polska w odpowiedzi zareagowała demonstracją siły – szybkim i udanym wzmocnieniem garnizonu na Westerplatte. Nie powiodła się jednak realizacja dalszej fazy planu – zajęcia Prus Wschodnich z politycznym udziałem Francji, analogicznie do okupacji Zagłębia Rury, gdyż Francja odmówiła pomocy.

Współistnienie obu państw, po zawarciu paktu o nieagresji między Polską i Niemcami 26 stycznia 1934 r. zapewniło, w ramach sformułowanego przez Hitlera „ofensywnego pokoju”, przynajmniej pozornie, uspokojenie na wschodniej granicy Niemiec i zachodniej granicy Polski. Pakt ten, jak się wydaje, miał niewielki wpływ na Reichsmarine.

W świadomości kierownictwa marynarki wojennej Polska była na trwale ulokowana jako przeciwnik w przyszłej wojnie – głównie jako sprawca casus belli. Kierownictwo Reichsmarine należało do tych środowisk, które były bardzo sceptyczne wobec perspektyw normalizacji stosunków z Polską.

Erich Raeder miał uzasadnione nadzieje na szybką rozbudowę sił morskich po 30 stycznia 1933 roku. „Flota organiczna”, o której mówiono i do budowy której wzywano w planie budowy floty z 1932 r., miała być rozwijana aby realizować działania dywersyjne przeciwko głównemu – umieszczonemu jednak teraz na drugim planie wrogowi – Francji. W dłuższej perspektywie flota ta miała osiągnąć równorzędny potencjał. Zamiar dorównania siłom morskim Francji był rozpatrywany jako możliwy do realizacji pod warunkiem, że Wielka Brytania zachowa neutralność, lub, jeśli Zjednoczone Królestwo zostanie sojusznikiem Niemiec. Podpisanie w 1935 r. niemiecko-brytyjskiego traktatu morskiego zostało przyjęte przez Readera jako ważny krok w tym kierunku. Hitler oświadczył, że był to „najszcześniejszy dzień w jego życiu”. W 1935 r. zarówno Hitler jak i Raeder wiedzieli, że jeśli program rozbudowy floty nie ulegnie zmianom i zostanie zrealizowany, to założony stosunek tonażu floty niemieckiej do floty brytyjskiej zostanie osiągnięty najpóźniej na

przełomie lat 1938 i 1939. Na tym tle pokojowy charakter i początkowe intencje traktatu morskiego były wątpliwe.

Rozbudowa floty postępowała powoli. Jej celem była budowa szybkich, skutecznych, silnie uzbrojonych, o dużym zasięgu okrętów, przeznaczonych do działań na Atlantyku, chociaż nie były one adekwatne do zagrożenia pochodzącego teraz nie tylko z Polski i Francji, lecz także ze Związku Radzieckiego. Trudno jest wyjaśnić tę poruszającą historyków sprzeczność. Widzą oni w tym ewidentną kontynuację ery Tirpitz lub pierwsze sygnały świadczące o zamiarze prowadzenia wojny krążowniczej na Atlantyku. Pozostaje nadal aktualne pytanie o Bałtyk. Nie ulega wątpliwości, że dowództwo marynarki wojennej chciało się uwolnić od odpowiedzi i patrzyło na Atlantyk.

Latem 1937 r., a najpóźniej na początku 1938 r. dowództwo Kriegsmarine pogodziło się z ryzykiem wojny z Wielką Brytanią, jeśli program zbrojeń morskich będzie kontynuowany. Reader chciał wprowadzić zmiany w programie rozbudowy floty polegające na natychmiastowym przerwaniu budowy dużych okrętów liniowych i budowie sprawdzonych okrętów opancerzonych (pancerników kieszonkowych – przyp. tłum.), w których widział szansę sprostania przyszłym zagrożeniom w bardziej lub mniej odpowiedni sposób. Hitler domagał się przyśpieszenia realizacji pierwotnego programu budowy okrętów. Po zatwierdzeniu kolejnego planu rozbudowy floty, tak zwanego planu „Z”, w styczniu 1939 r. założono, że Kriegsmarine będzie całkowicie gotowa do wojny w latach 1946/1948. Reader wierzył zapewnieniom Hitlera, że taki czas zostanie dany zarówno marynarce wojennej jak

i przemysłowi stoczniewemu. Gdy 3 września 1939 r. Wielka Brytania wypowiedziała Niemcom wojnę, nadzieja Readera na zakończenie przygotowań do konfliktu zbrojnego przestała istnieć. Admirał oświadczył wręcz, że wojna była dla niego zaskoczeniem. Z drugiej strony uważał, że w tej wojnie cała Kriegsmarine powinna pokazać, że potrafi zginąć, aby położyć podwaliny pod nową przyszłą marynarkę wojenną: „zginąć i stać się”. Fakt, że Kriegsmarine wzięła udział w ataku na Polskę 1 września 1939 r. oraz to, że wysłała na Atlantyk w celu zabezpieczenia działań dwa pancerniki, zaprzecza jednak tezie o zaskakującym wybuchu wojny, o którym mówił Reader.

* * *

Podsumowując, chciałbym powiedzieć, że proste stwierdzenie, iż niemiecka marynarka wojenna po I wojnie światowej była utrzymywana zgodnie z postanowieniami traktatu wersalskiego ma swoje znaczenie, chociaż nie było to rozumiane w ten sposób przez ówczesnych Niemców. Uważali oni, że zostali ograniczeni wymaganiami politycznymi

i obowiązkami sił morskich na Morzu Bałtyckim, co miało się odtąd stać miarą ich własnych działań. Morski fundusz wojenny, który powinien być wykorzystany na inne cele, został „wciśnięty” w misję bałtycką. Polska nie była traktowana jako poważny rywal morski. W Republice Weimarskiej uważana była za „uzgodnionego” wroga, który będąc w koalicji z Francją dawał Reichsmarine powody do ponownych zbrojeń i uzasadniał jej istnienie. W okresie Trzeciej Rzeszy wrogie stosunki między Niemcami i Polską zakończyły się oficjalnie wraz z podpisaniem paktu o nieagresji w 1934 roku. Nie wpłynęło to jednak na obraz Polski jako wroga Rzeszy i Kriegsmarine. Z drugiej strony wrogie stosunki między Niemcami i Francją obejmowały również Polskę jako jej koalicyjnego partnera. Oczekiwano, że złamanie przez Polskę paktu o nieagresji jest mniej lub bardziej prawdopodobne.

Artyleryjski okręt szkolny „Schleswig Holstein” rozpoczął wojnę polsko-niemiecką, ostrzeliwując Westerplatte bezpośrednio po wizycie przyjaźni w Wolnym Mieście Gdańsk. Oznaczało to początek II wojny światowej. Niemniej jednak, dla naczelnego dowódcy Kriegsmarine dzień 1 września 1939 r. był początkiem wojny całkiem innej od tej, którą przewidywał. Dla Ericha Raedera wojna zaczęła się dopiero 3 września. Atak na Polskę, jego zdaniem, wydawał się być zadaniem narodowym w toku realizacji polityki rewizjonistycznej, której podporządkował się chętnie i bez zastrzeżeń.

Proszę pozwolić mi na kilka uwag osobistych kończących powyższe rozważania. Przynależność do dwu różnych bloków powstałych po II wojnie światowej była przeszkodą w zbliżeniu Republiki Federalnej Niemiec i Polski. Głównie dzięki Polakom, którzy byli siłą sprawczą załamania się Układu Warszawskiego, po zakończeniu zimnej wojny powstały warunki umożliwiające zjednoczenie dwu państw niemieckich. Oprócz tych pozytywnych wydarzeń politycznych najważniejszym, moim zdaniem, zadaniem pozostaje likwidacja barier i uprzedzeń w umysłach ludzi, tak aby mogli pójść razem „drogą bez wybojów”. Współpraca szkół wyższych stwarza odpowiednie warunki realizacji takich celów. Współpraca sił morskich otwiera wiele możliwości zbliżających naszych młodych żołnierzy i sprzyja usuwaniu wzajemnych uprzedzeń. W ten sposób na bałtyckich szlakach rodzi się zaufanie. Marynarki wojenne stają się instrumentami pokojowej polityki i porozumienia, a ich członkowie zostają przyjaciółmi. I to powinno być naszą wspólną troską i zadaniem na przyszłość. Zważywszy na historię stosunków wzajemnych między Polską i Niemcami na przestrzeni wieków mamy do czynienia z nadzwyczajnym postępem, który musi być chroniony i podtrzymany.

Tłumaczenie i opracowanie naukowe: Jerzy Kubiak, Krzysztof Kubiak, Piotr Mickiewicz

Literatura:

1. Assmann, Kurt: Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen [Die Wehrmacht im Kampf, Bd. 12], Heidelberg 1957.
2. Bird, Keith W.: The Origins and Role of German Naval History in the Inter-War-Period 1918-1939, *Naval War College Review*, 32 (1979), pgs.42-58.
3. Buchanan, Robert Harold: The era of Erich Raeder 1894-1943: Dreams of a world empire. A study in historical continuity, Boulder 1980.
4. Dülffer, Jost: Aufrüstung zur Weltmacht. Die deutsche Marinepolitik 1919/30-1941, in: Jürgen Rohwer (Hg.): Rüstungswetttlauf zur See 1930-1941. Von der Abrüstung zum Wettrüsten, Bonn 1993, S. 101-116.
5. Dülffer, Jost: Determinanten der deutschen Marineentwicklung in der Zwischenkriegszeit (1920-1939), in: *Marine-Rundschau*, 1 (1975), S. 8-19.
6. Dülffer, Jost: Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1938, Düsseldorf 1973.
7. Duppler, Jörg: Revisionismus oder Weltmachtstreben? Maritimes Denken in der nationalsozialistischen Zeit, in: *Kiel, die Deutschen und die See*, hrsg. v. Jürgen Elvert, Jürgen Jensen und Michael Salewski [= Historische Mitteilungen, Beiheft 3], Stuttgart 1992, S. 71-87.
8. Duppler, Jörg: Seemacht, Seestrategie, Seeherrschaft, in: *Seemacht und Seestrategie im 19. und 20. Jahrhundert*, hrsg. im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes v. Jörg Duppler [Vorträge zur Militärgeschichte, Bd. 18], Hamburg/Berlin/ Bonn 1999, S. 13-20.
9. Gemzell, Carl-Axel: Organization, Conflict and Innovation. A Study of German Naval Strategic Planning, 1888-1940, Lund 1973.
10. Gemzell, Carl-Axel: Raeder, Hitler und Skandinavien. Der Kampf für einen maritimen Operationsplan [Bibliotheca Historica Ludensis, Bd. 16], Lund 1965.
11. Herwig, Holger H.: The Failure of German Sea Power, 1914-1945: Mahan, Tirpitz and Raeder Reconsidered, in: *The International History Review*, 10 (1988), S. 68-105.
12. Hillmann, Jörg: 90 Jahre Marineschule Mürwik! 90 Jahre Spiegel deutscher Marinegeschichte?, in: *Militärgeschichte. Zeitschrift für historische Bildung*, Heft 4 (2000), S. 75-83.
13. Hillmann, Jörg: Das rote Schloß am Meer. Die Marineschule Mürwik seit ihrer Gründung, mit Fotografien von Reinhard Scheiblich, Hamburg 2002.

14. Hillmann, Jörg: Maritimes Denken in der Geopolitik Karl Haushofers, in: Michael Busch (Hg.): Mars et Terra. Festschrift für Eckardt Opitz zum 65. Geburtstag, Neumünster 2003, S. 240-268.
15. Hoensch, Jörg H.: Geschichte Polens, 3. Auflage, Stuttgart 1998.
16. Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945, Teil A, 68 Bände, hrsg. im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes v. Werner Rahn und Gerhard Schreiber unter Mitwirkung v. Hansjoseph Maierhöfer, Herford/ Bonn 1988-1997.
17. Raeder, Erich: Mein Leben, 2 Bde., Tübingen 1956 und 1957.
18. Rahn, Werner: Reichsmarine und Landesverteidigung 1919-1928. Konzeption und Führung der Marine in der Weimarer Republik, München 1976.
19. Rahn, Werner: Seestrategisches Denken in der deutschen Marine 1914-1945, in: Politischer Wandel, organisierte Gewalt und nationale Sicherheit. Beiträge zur neueren Geschichte Deutschlands und Frankreichs. Festschrift für Klaus-Jürgen Müller, hrsg. im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes v. Ernst Willi Hansen, Gerhard Schreiber und Bernd Wegner [Beiträge zur Militärgeschichte, Bd. 50], München 1995, S. 143-160.
20. Rahn, Werner: Seestrategisches Denken in deutschen Marinen von 1848-1990, in: Seemacht und Seestrategie im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes v. Jörg Duppler [= Vorträge zur Militärgeschichte, Bd. 18], Hamburg/ Berlin/ Bonn 1999, S. 53-79.
21. Rahn, Werner: Strategische Optionen und Erfahrungen der deutschen Marineführung 1914-1944. Zu den Chancen und Grenzen einer mitteleuropäischen Kontinentalmacht gegen Seemächte, in: Erster Weltkrieg. Zweiter Weltkrieg. Ein Vergleich. Krieg, Kriegserlebnis, Kriegserfahrung in Deutschland, im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes hrsg. v. Bruno Thoß und Hans-Erich Volkmann, Paderborn u.a. 2002, S. 211-240.
22. Rahn, Werner: Strategische Probleme der deutschen Seekriegführung 1914-1918, in: Der Erste Weltkrieg. Wirkung, Wahrnehmung, Analyse, im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes hrsg. v. Wolfgang Michalka, München/ Zürich 1994, S. 341-365.
23. Rahn, Werner: Strategische Wechselwirkung zwischen Nord- und Ostseekriegführung im 19. und 20. Jahrhundert, in: Kiel, die Deutschen und die See, hrsg. v. Jürgen Elvert, Jürgen Jensen und Michael Salewski [Historische Mitteilungen, Beiheft 3], Stuttgart 1992, S. 89-103.

24. Rahn, Werner: Vom Revisionskurs zur Konfrontation. Deutsche Marinepolitik und Seestrategie von 1928-1939, in: Jörg Hillmann (Hg.): „Der Fall Weiß“. Der Weg in das Jahr 1939 [Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, Bd. 1], Bochum 2001, S. 67-107.
25. Salewski, Michael: Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945, Band 1: 1935-1941, Frankfurt am Main 1970. Band 2: 1942-1945, München 1975. Band 3: Denkschriften und Lagebetrachtungen 1938-1944, Frankfurt am Main 1973.
26. Salewski, Michael: Die Deutschen und die See. Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, hrsg. v. Jürgen Elvert und Stefan Lippert [Historische Mitteilungen, Beiheft 25], Stuttgart 1998.
27. Salewski, Michael: Die Deutschen und die See. Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Teil 2 [Historische Mitteilungen, Beiheft 45], Stuttgart 2002.
28. Schreiber, Gerhard: Die Rolle Frankreichs im strategischen und operativen Denken der deutschen Marineführung, in: Beihefte der Francia, Bd. 10, Wien/ Zürich 1981, S. 167-213.
29. Schreiber, Gerhard: Reichsmarine, Revisionismus und Weltmachtstreben, in: Klaus-Jürgen Müller und Eckardt Opitz (Hgg.): Militär und Militarismus in der Weimarer Republik. Beiträge eines Internationalen Symposiums an der Hochschule der Bundeswehr Hamburg 1977, Hamburg 1978, S. 149-176.
30. Schreiber, Gerhard: Revisionismus und Weltmachtstreben. Marineführung und deutsch-italienische Beziehungen 1919-1944 [Beiträge zur Militärgeschichte, Bd. 20], Stuttgart 1978.
31. Schreiber, Gerhard: Thesen zur ideologischen Kontinuität in den machtpolitischen Zielsetzungen der deutschen Marineführung 1897-1945, in: Militärgeschichte. Probleme, Thesen, Wege, im Auftrag des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes aus Anlaß seines 25jährigen Bestehens ausgewählt und zusammengestellt v. Manfred Messerschmidt u.a. [Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 25], Stuttgart 1982, 260-280.
32. Schreiber, Gerhard: Zur Kontinuität des Groß- und Weltmachtstrebens der deutschen Marineführung, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen 26 (1979), S. 101-171.
33. Schwengler, Walter: Marine und Öffentlichkeit 1919-1939, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, 2 (1989), S. 35-59.

34. Treue, Wilhelm, Möller, Eberhard, Rahn, Werner (Hg.): Deutsche Marinerüstung 1919-1942. Die Gefahren der Tirpitz-Tradition, hrsg. v., Herford/ Bonn 1992.
35. Wegener, Wolfgang: Die Seestrategie des Weltkrieges, Berlin 1929, 2. Auflage Berlin 1941.
36. Wegener, Wolfgang: The Naval Strategy of the World War, translated and with an Introduction and Notes by Holger H. Herwig [Classics of Seapower], Annapolis, Maryland 1989.

UPOWSZECHNIANIE TRADYCJI OREŻA MORSKIEGO

Kmdr por. rez. mgr Walter PATER
Były redaktor naczelny „Przeglądu Morskiego”

„PRZEGLĄD MORSKI” O WSPÓŁPRACY SIŁ MORSKICH POLSKI I PAŃSTW MORZA BAŁTYCKIEGO W LATACH 1989-2002 (1)

Treścią artykułu jest próba zwięzłego przedstawienia współpracy Marynarki Wojennej RP z siłami morskimi państw Morza Bałtyckiego (Floty Bałtyckiej Rosji i niemieckiej Bundesmarine oraz marynarek wojennych Szwecji, Danii, Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii) na podstawie artykułów wydrukowanych w „Przeglądzie Morskim” od połowy przełomowego roku 1989 do końca 2002 r.

W omawianym okresie wydrukowane zostały opracowania i artykuły, sprawozdania i informacje oraz kroniki, w których poruszone zostały problemy współpracy flot bałtyckich przez grono kompetentnych autorów. Analiza treści artykułów pozwoliła też na wyodrębnienie głównych dziedzin tej współpracy. Stanowią one zatem wystarczającą podstawę do przedstawienia tematu.

Współpraca sił morskich Polski i państw Morza Bałtyckiego realizowana była według zasad określonych w strategii obronności państwa, programie Partnerstwo dla Pokoju, podpisanych porozumieniach o współpracy wojskowej i sił morskich oraz wynikała z zadań przyjętych po przystąpieniu Polski do Paktu Północnoatlantyckiego.

W 1989 r. tematyka współpracy sił morskich państw Morza Bałtyckiego podjęta została w trzech artykułach. W pierwszym, Janusz Nocuń¹⁰² opisuje podział Morza Bałtyckiego na strefy odpowiedzialności: Polski, Danii, NRD i RFN, Finlandii, Szwecji i ZSRR oraz zasady współpracy sił morskich tych państw w zakresie ratownictwa morskiego. W kolejnym, Lech Kościuk¹⁰³ pisze o koncepcjach budowy środków zaufania i bezpieczeństwa oraz ograniczenia zbrojeń morskich na Morzu Bałtyckim w warunkach

¹⁰² J. Nocuń, Ratownictwo morskie na Bałtyku Południowym w obszarze strefy odpowiedzialności wg SAR-79, „Przegląd Morski”, 1989 nr 7-8, s. 39-43.

¹⁰³ L. Kościuk, Bałtyk w świetle najnowszej koncepcji bezpieczeństwa w Europie, tamże, nr 10, s. 3-9.

rywalizacji Układu Warszawskiego i Paktu Północnoatlantyckiego. Roman Popiński¹⁰⁴ podjął temat stosunków państw nadbałtyckich, które z uwagi na międzysystemowy charakter nadają rejonowi Bałtyku określone miejsce w międzynarodowym układzie sił, tym samym szersze globalno-regionalne znaczenie.

W następnym 1990 r. współpraca bałtyckich sił morskich znalazła odbicie w dwóch artykułach i kronice odnotowującej ważniejsze wydarzenia w MW RP. Kmdr Apoloniusz Łysejko¹⁰⁵ poinformował o uczestnictwie od 1983 r. Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej w pracach Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego, integralnej części Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej. W drugim artykule, Andrzej Makowski¹⁰⁶ i Marek Ilnicki podjęli próbę odpowiedzi na pytanie: na ile ograniczenie i kontrola zbrojeń morskich dotyczy państw nadbałtyckich?

W kronice¹⁰⁷ MW RP, opracowanej przez redaktorów „Przeglądu Morskiego”, odnotowane zostały: bałtycki rejs okrętu szkolnego „Gryf” i pobyt w Szczecinie okrętów Floty Bałtyckiej ZSRR.

W roku **1991 r.** ukazało się sześć artykułów z opisywanego zakresu tematycznego. Mieczysław Andrzejczyk¹⁰⁸ przedstawił zarys projektu morskiej doktryny obronnej RP, jako części doktryny obronnej państwa. W tym samym numerze Irena Koss¹⁰⁹ opublikowała artykuł o Orkiestrze Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej i jej częstych wyjazdach do NRD i RFN, Danii, ZSRR, Szwecji i Finlandii. System ratownictwa lotniczego w strefie odpowiedzialności MW RP opisał Zdzisław Krakowski¹¹⁰. Przestrzeń powietrzna Polski podzielona została na trzy strefy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz czwartą – przestrzeń powietrzną nad Bałtykiem – strefę odpowiedzialności MW. Opisał również procedurę współpracy w tym zakresie z marynarkami państw sąsiednich. Ze względu na nowe realia polityczno-geograficzne zasygnalizował uwarunkowania i potrzebę zawarcia nowych porozumień międzypaństwowych.

Ryszard Miecznikowski stwierdził przejście do historii Zjednoczonej Floty Bałtyckiej. Jako pierwsza z trzech flot sojuszniczych, po zjednoczeniu Niemiec 3 października 1990 r.,

¹⁰⁴ R. Popiński, Globalno-regionalne aspekty Bałtyku, tamże, nr 11, s. 9-14.

¹⁰⁵ A. Łysejko, 70-lecie hydrografii w Polsce, tamże, 1990 nr 2, s. 12-14.

¹⁰⁶ A. Makowski, M. Ilnicki, Ograniczenie i kontrola zbrojeń morskich – możliwości i perspektywy, tamże, nr 9, s. 3-14.

¹⁰⁷ Z Kroniki Marynarki Wojennej RP za 1990 r., tamże, nr 10-12, 110-124.

¹⁰⁸ M. Andrzejczyk, Morska doktryna obronna RP w zarysie, tamże, 1991 nr 4, s. 3-8.

¹⁰⁹ I. Koss, Z kronik „Reprezentacyjnej”, tamże, s. 31-41.

¹¹⁰ Z. Krakowski, System ratownictwa lotniczego w strefie odpowiedzialności MW RP (możliwości, perspektywy, potrzeby), tamże, nr 9, s. 33-47.

przestała istnieć Ludowa Marynarka Wojenna NRD¹¹¹, a 13 grudnia 1990 r. na Helu zakończono współpracę sztabów dwóch pozostałych: Floty Bałtyckiej ZSRR i polskiej Marynarki Wojennej. Ostatecznie i formalnie współpraca w ramach ZFB zakończyła się 1 kwietnia 1991 r. W tej sytuacji straciła sens tzw. strefa odpowiedzialności MW, powstała w wyniku podziału Bałtyku na strefy trzech flot sojuszniczych. Zasadne jest przyjęcie założenia, że strefa MW RP obecnie pokrywa się z polskimi obszarami morskimi. Pisząc o roli MW RP w czasie pokoju, podkreśla duże znaczenie stałej obecności okrętów na morzu. W swoim następnym artykule o nowym modelu Marynarki Wojennej zauważył, że sumaryczny potencjał MW RP powinien zapewniać powstrzymanie na morzu ewentualnej agresji pojedynczych flot małych i średnich państw bałtyckich. W stosunku do sąsiednich potęg morskich, uznał za rozsądne kryterium nieopłacalności rozpoczęcia przeciw Polsce morskiej agresji zbrojnej. Oznacza to, że w ocenie silniejszego potencjalnego przeciwnika, skalkulowane straty sił morskich na poziomie około 30% powinny czynić taką agresję zbyt kosztowną w stosunku do przewidywanych zysków¹¹².

W kronice Ewy Madey¹¹³ odnotowano: duży ścigacz okrętów podwodnych „357” MW RP zaobserwował, jak kuter rybacki „Hel 136” „złowił” w sieć okręt podwodny „480” FB ZSRR typu „Foxtrot”, który po uwolnieniu się – odpłynął; że 31 marca przestała istnieć strukturalna zależność MW RP od Zjednoczonej Floty Bałtyckiej oraz wizytę w Gdyni zespołu okrętów Bundesmarine i fakt, że gościem dowódcy MW RP był inspektor sił morskich Bundesmarine oraz dowódca sił zbrojnych Danii wraz z dowódcą duńskich sił morskich.

W następnym **1992 r.** znajdujemy cztery artykuły zajmujące się współpracą flot państw leżących nad Bałtykiem. Andrzej Makowski i Marek Ilnicki¹¹⁴ odnoszą się do działalności sił morskich na Morzu Bałtyckim. Zgodnie z prawem i zwyczajem, działalność wojskowa w strefie wyłączności ekonomicznej innych państw, która nie narusza zwierzchnictwa ekonomicznego ani nie wpływa szkodliwie na środowisko morskie, jest dopuszczalna. Ale wraz z rozwojem eksploatacji i eksploracji bogactw naturalnych strefy, działalność obcych sił morskich będzie ograniczana i wkrótce może stać się źródłem napięć między państwami nadbrzeżnymi albo między państwami nadbrzeżnymi i mocarstwami

¹¹¹ R. Miecznikowski, Rola i miejsce Marynarki Wojennej RP w narodowym systemie obronnym państwa, tamże, nr 10, s. 3-10.

¹¹² Tenże, „Marynarka Wojenna '90”. (Próba systemowego spojrzenia na budowę modelu), tamże, nr 12, s. 3-13.

¹¹³ E. Madey, Kronika Marynarki Wojennej RP za 1991 r., tamże, s. 72-83.

¹¹⁴ A. Makowski, M. Ilnicki, Działalność sił morskich w strefie wyłączności ekonomicznej, tamże, 1992 nr 4, s. 17-25.

morskimi. W tym samym numerze znajduje się artykuł Dariusza Nawrota¹¹⁵ o wizytach i rewizytach okrętów w latach 1918-1939 i 1945-1989, jako elemencie polskiej polityki zagranicznej. Z zestawienia wizyt i rewizyt okrętów obcych w Polsce wynika, że od czerwca 1989 r. do końca tego roku, spośród flot państw bałtyckich, w Gdyni przebywała z wizytą tylko fińska korweta „Karjala”. Z zestawienia wizyt i rewizyt polskich okrętów w portach państw socjalistycznych w tym okresie odnotować należy dwie wizyty: w Rydze przebywały: niszczyciel rakietowy „Warszawa”, okręt dowodzenia „Grunwald” i okręt desantowy „Lenino”, a w Rostocku – ORP „Warszawa” i trałowiec bazowy „Kormoran”. Natomiast w zestawieniu wizyt i rewizyt polskich okrętów w portach państw kapitalistycznych w tym samym czasie znajdujemy tylko wizytę ORP „Warszawa” w Sztokholmie.

W artykule Wiesława Topolskiego¹¹⁶ znajduje się informacja, że ostatnia trzyosobowa grupa polskich oficerów kształcąca się w leningradzkiej Akademii Marynarki Wojennej im. marszałka A. A. Greczki w latach 1989-1991, przeszkolona została w specjalności bojowego wykorzystania uzbrojenia rakietowego i artyleryjskiego. Natomiast ostatnia grupa oficerów, która w 1987 r. wyjechała na studia do Akademii Wojskowej im. F. Engelsa w NRD, nie ukończyła ich z uwagi na rozpoczęty proces jednoczenia Niemiec.

W kronice MW RP za 1992 r. Ewa Madey¹¹⁷ odnotowała: wizytę w Gdyni okrętów RFN, wizytę w Kilonii polskich okrętów, wizytę delegacji MW RP w RFN, pobyt w Trójmieście generalnego inspektora Bundeswehry, wizytę w Szczecinie niemieckich kutrów desantowych, rejs szkoleniowy ORP „Gryf”, wizytę w Gdyni zespołu sił morskich NATO, rejs ORP „Kopernik” do Norrköping oraz wycofanie z Polski okrętów radzieckiej 24 Brygady Kutrów Rakietowo-Torpedowych.

W 1993 r. w „Przeglądzie Morskim” wydrukowane zostały trzy artykuły podejmujące zagadnienia współpracy sił morskich na Bałtyku. Andrzej Makowski i Marek Ilnicki we wspólnym artykule¹¹⁸ podjęli temat możliwości budowy środków zaufania w regionie bałtyckim. Przedstawiono szczegółowe rozwiązania w sferach działalności: wojskowej, geograficznej, ratownictwa morskiego, zapobiegania incydentom na morzu, ochrony środowiska naturalnego i wymiany informacji.

¹¹⁵ D. Nawrot, Wizyty i rewizyty okrętów Marynarki Wojennej elementem realizacji założeń polskiej polityki zagranicznej, tamże, s. 34-62.

¹¹⁶ W. Topolski, Kształcenie oficerów polskich dla potrzeb Marynarki Wojennej poza granicami kraju w latach 1952-1991, tamże, 1992 nr 9, s. 117-125.

¹¹⁷ E. Madey, Kronika Marynarki Wojennej - 1992 r. nr 12, s. 74-82.

¹¹⁸ A. Makowski, M. Ilnicki, Możliwości kształtowania koncepcji budowy środków zaufania w regionie Bałtyku, 1993 nr 10, s. 7-14.

Jan Puścian¹¹⁹ napisał o zobowiązaniach państw, które ratyfikowały konwencję SAR z 1979 r., do zapewnienia koordynacji poszukiwania i ratowania pomiędzy swoimi organizacjami ratowniczymi, a także do koordynowania akcjami dokonywanymi z udziałem organizacji zagranicznych, z uwzględnieniem wejścia na własne wody terytorialne lub przestrzenie powietrzne jednostek poszukiwawczo-ratowniczych innych państw w celu ratowania życia ludzi. Opisanie zostały organizacje SAR w RFN, Danii, Szwecji, Finlandii i Polsce. Państwa byłego ZSRR były wówczas w trakcie tworzenia takich organizacji.

W kronice Marynarki Wojennej Ewa Madey¹²⁰ zapisała: wizytę dowódcy sił morskich Danii u dowódcy MW RP, pobyt w Świnoujściu okrętów rakietowych Niemiec, wizytę w Kopenhadze ORP „Wodnik”, spotkanie kadry i słuchaczy AMW z wykładowcami i słuchaczami Kursu Sztabu Generalnego duńskiej Akademii Obrony, wizytę w DMW delegacji Bundesmarine, wizytę w Gdyni okrętu szkolnego Bundesmarine „Gorch Fock”, pobyt w Helu okrętów RFN, ćwiczenia „BALTOPS”, rejs nawigacyjno-szkoleniowy ORP „Rolnik”, uczestnictwo ORP „Iskra” w zlocie żaglowców Cutty Sark Tall Ships Races '93, przekazanie holownika przedstawicielowi lotewskich sił morskich i wizytę szwedzkich okrętów w Gdyni.

W 1994 r. znajdujemy dwie publikacje zawierające elementy współpracy sił morskich państw nadbałtyckich. W pierwszym, kierownik Muzeum Marynarki Wojennej¹²¹ opisuje wycieczkę w 1993 r. do Szwecji szlakiem internowanych w 1939 r. załóg polskich okrętów podwodnych. Stało się tradycją, że polskie groby w Mariefred odwiedzają delegacje MW RP składające wizyty w Sztokholmie.

Drugim materiałem jest kronika MW kmdr. Mieczysława Serafina¹²². Znalazły się w niej: rejs jachtu „Kapitan II” z pracownikami Muzeum Marynarki Wojennej do Szwecji, udział polskich okrętów w ćwiczeniach „BALTOPS”, wizyta okrętów duńskich w Świnoujściu, uczestnictwo ORP „Hańcza” w Dniach Otwartych Koszar w Peenemünde, pobyt w Gdyni okrętów niemieckiej 2 Eskadry Okrętów Zaopatrzenia, wizyta w Kołobrzegu okrętów duńskiej obrony terytorialnej, ćwiczenia „BALSTAR”, rejs do Danii okrętów 9 FOW, udział trałowców bazowych 8 FOW w ćwiczeniach na Zatoce Meklemburskiej, wizyta 3 Eskadry Kutrów Rakietowych Bundesmarine w 3 FO, udział ORP „Lech” w ćwiczeniu „Cooperative Venture”, pobyt w Gdyni Stałego Zespołu Sił Przeciwminowych kanału La Manche, wizyta ORP „Kraków” w Rydze i wizyta szwedzkich korwet w Gdyni.

¹¹⁹ J. Puścian, Organizacje SAR niektórych państw europejskich, tamże, nr 11, s. 28-35.

¹²⁰ E. Madey, Kronika ważniejszych wydarzeń w Marynarce Wojennej RP w 1993 r., tamże, nr 12, s. 77-87.

¹²¹ Z. Wojciechowski, Szlakiem internowanych podwodników, tamże, 1994 nr 1, s. 79-87.

W 1995 r. ukazało się siedem artykułów z omawianego zakresu. Pierwszy¹²³ zajmował się współpracą w dziedzinie hydrografii. Opisuje działalność Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej skupiającej 59 państw. Polska jest reprezentowana przez BH MW. Konferencje organizacji odbywają się co 5 lat w Monaco, siedzibie jej Komitetu Dyrekcyjnego. Jedną z form współdziałania jest rozwijanie współpracy regionalnej, dla której istnieją odpowiednie komisje, m. in. Komisja Hydrograficzna Morza Bałtyckiego powołana w 1983 r.

W następnym artykule¹²⁴ Andrzej Makowski i Marek Ilnicki podjęli próbę odpowiedzi na pytanie: czy konwencja z 1982 r. ogranicza działalność wojskową na Morzu Bałtyckim? Stwierdzili, że konwencja o prawie morza nie zagraża tradycyjnej działalności sił morskich na Bałtyku, a jeżeli już, czyni to minimalnie, wprowadzając 12-milowy pas wód terytorialnych i podział praktycznie całego Bałtyku na wyłączne strefy ekonomiczne. Jest zapewne bardziej uciążliwa dla okrętów mocarstw morskich niż dla sił morskich państw nadbrzeżnych.

Autorem trzech kolejnych artykułów jest Krzysztof Marciniak. Pierwszy z nich to tłumaczenie wywiadu z dowódcą Floty Bałtyckiej¹²⁵. W drugim, na podstawie pracy Die Neuordnung der NATO im Ostseeraum w piśmie „Europäische Sicherheit”, opisuje¹²⁶ reorganizację struktur NATO na Morzu Bałtyckim w latach 1993-1995, po decyzji Rady NATO z 1990 r. Ponadto charakteryzuje współpracę wojskową w regionie bałtyckim z uwzględnieniem roli sił morskich Rosji, Szwecji, Finlandii, Litwy i Łotwy, Polski oraz Danii i RFN. A w trzecim¹²⁷ - przedstawia historię korwety rakietowej „Hiddensee”, radzieckiego typu „Tarantul I”. Okręt został zbudowany w ZSRR, a w 1985 r. trafił do marynarki NRD, by po zjednoczeniu Niemiec stać się jednostką Bundesmarine. W 1991 r. korwetę przekazano celem testowania do marynarki wojennej USA.

Andrzej Makowski i Marek Ilnicki¹²⁸ ukazują rolę i miejsce Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa europejskiego. Zauważają, że zagrożenia mogą zależeć od interesów mocarstw w rejonie Bałtyku oraz interesów państw nadbrzeżnych i potencjałów ich sił morskich. W tym czasie sytuacja polityczno-militarna była w stanie ciągłej ewolucji.

¹²² M. Serafin, Kronika ważniejszych wydarzeń 1994 r. w MW RP, tamże, nr 12, s. 81-98.

¹²³ H. Nitner, Początki współpracy międzynarodowej w dziedzinie hydrografii morskiej, tamże, 1995 nr 9, s. 26-31.

¹²⁴ A. Makowski, M. Ilnicki, Czy nowe prawo morza ogranicza działalność wojskową na Morzu Bałtyckim, tamże, nr 10, s. 16-19.

¹²⁵ K. Marciniak, Wywiad z dowódcą Floty Bałtyckiej admirałem Jegorowem, tamże, 1995 nr 1, s. 3-8.

¹²⁶ Tenże, Reorganizacja struktur NATO na Morzu Bałtyckim, tamże, nr 11, s. 5-7.

¹²⁷ Tenże, Pod trzema banderami, czyli krótka historia niemieckiej korwety rakietowej „Hiddensee”, tamże, s. 31-32.

¹²⁸ A. Makowski, M. Ilnicki, Marynarka Wojenna RP na przełomie wieku, tamże, nr 12, s. 15-28.

Wszystkie państwa regionu uczestniczyły w procesie OBWE oraz Północnoatlantyckiej Radzie Współpracy, przy czym Szwecja i Finlandia tradycyjnie prowadziły politykę neutralności, a Dania i Niemcy należały do NATO. W 1994 r. Polska, Litwa, Estonia, Łotwa, Finlandia i Szwecja podpisały swój udział w programie Partnerstwo dla Pokoju. Do partnerstwa przystąpiła również Rosja, ale na specjalnych warunkach. MW RP w 1994 r., w ramach tego programu, uczestniczyła w pięciu wspólnych ćwiczeniach z siłami morskimi NATO. W większości dotyczyły one zwalczania min morskich, ratownictwa morskiego, holowania i zaopatrywania okrętów. Ponadto polskie siły morskie po raz trzeci uczestniczyły w corocznym ćwiczeniu morskim „BALTOPS ‘95”, organizowanym przez siły NATO z udziałem sił morskich wszystkich państw bałtyckich.

Numer kończy kronika Mieczysława Serafina¹²⁹ zawierająca takie wydarzenia, jak: wizyta komendanta AMW w Królewskiej Akademii Marynarki Wojennej Danii, wizyta szefa Logistyki MW w siłach morskich Szwecji, wizyta w DMW estońskiej delegacji wojskowej, konferencja krajów nadbałtyckich nt. morskiego ratownictwa lotniczego w szwedzkiej miejscowości Ronneby, pobyt w Gdyni okrętów Bundesmarine, ćwiczenia „BALTOPS ‘95”, wizyta dowódcy floty RFN u dowódcy MW RP, rejs nawigacyjno-szkoleniowy ORP „Heweliusz”, pobyt w Gdyni duńskich okrętów hydrograficznych, pokazy lotnicze Air Show ‘95 na lotnisku MW Babie Doły, pobyt w Świnoujściu okrętów 4 Eskadry Flotylli Trałowo-Minowej RFN, udział trałowców bazowych „Nakło” i „Hańcza” w ćwiczeniach „Baltic Endeavour”, zawarcie porozumienia o wzajemnej współpracy między Flotyllą Kutrów Rakietowych Bundesmarine a 8 FOW, wizyta dowódcy MW RP w siłach morskich Danii, pobyt w Gdyni żaglowych okrętów szkolnych szwedzkiej marynarki wojennej, pobyt w Świnoujściu duńskich kutrów rakietowych, ćwiczenia morskich służb ratowniczych u wybrzeży Bornholmu, VI Konferencja Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego w Gdyni, ćwiczenia „Sandy Coast ‘95” i wizyta w MW RP dowódcy fińskiej marynarki wojennej.

W **1996 r.** ukazały się cztery artykuły z opisywanego zakresu. Pierwszym był materiał¹³⁰ o normalizacji w MW RP – Mariana Bernera, Jerzego Pyrchli i Tomasza Szubrychta. Podjęli w nim problem standaryzacji w siłach morskich NATO, której głównym zadaniem jest zapewnienie możliwości współpracy sił państw członkowskich zwłaszcza w ochronie środowiska, ratowaniu załóg okrętów podwodnych, obronie przeciwminowej i

¹²⁹ M. Serafin, Kronika ważniejszych wydarzeń w MW RP w 1995 r., tamże, s. 96-119.

¹³⁰ M. Berner, M. Pyrchla, T. Szubrycht, Działalność normalizacyjna w Marynarce Wojennej, tamże, 1996 nr 2, s. 50-55.

systemach doradczych. Henryk Nitner napisał artykuł¹³¹ o VI Konferencji Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego w Gdyni, którą organizowało w 1995 r. BH MW. Na gdyńskiej konferencji sesje skupiały się wokół materiałów i problemów zgłoszonych przez poszczególne państwa według działów: sprawy ogólne Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego, pomiary hydrograficzne, mapy nautyczne, informacja nautyczna i sprawy różne. Kolejnym materiałem jest sprawozdanie¹³² z międzynarodowej konferencji naukowej poświęconej problemom medycyny hiperbarycznej i techniki nurkowania nitroks – nowy czynnik oddechowy, przygotowane przez Romualda Olszańskiego i Ryszarda Kłosa. U podstaw konferencji leżało przeświadczenie, że nitroks – mieszanina oddechowa od 10 lat jest coraz popularniejsza w świecie podczas nurkowań rekreacyjnych i sportowych a w Polsce – poza Marynarką Wojenną – prawie nieznaną. Referaty wygłosili, oprócz specjalistów krajowych, naukowcy z Francji, Wielkiej Brytanii, Niemiec i Ukrainy.

W kronice MW Mieczysław Serafin¹³³ umieścił: pobyt w Świnoujściu duńskich stawiaczy min, ćwiczenia „BALTOPS ‘96”, uczestnictwo ORP „Górnik” w „Kieler Woche”, wizytę delegacji Królewskiej Marynarki Wojennej Danii w Gdyni, wizytę w Świnoujściu kutrów rakietowych RFN, uczestnictwo ORP „Iskra” w regatach „Operation Sail ‘96”, rejs nawigacyjno-szkoleniowy ORP „Kaszub” połączony z wizytą dowódcy MW RP w Estonii i Finlandii, ćwiczenia „Baltic Endeavour”, pobyt w Gdańsku grupy roboczej Komisji Bezpieczeństwa i Obrony NATO do spraw bezpieczeństwa regionu północnego, pobyt w Gdyni uczestników ćwiczenia „Cooperative Venture ‘96”, ćwiczenia „BALSTAR ‘96”, wizytę w Gdańsku i Gdyni ministra obrony Niemiec.

W 1997 r. wydrukowanych zostało 14 artykułów. Jędrzej Czajkowski¹³⁴ przedstawił stan bilateralnej współpracy między MW RP a Bundesmarine. Wraz z podpisanymi polsko-niemieckimi umowami na szczeblu rządowym w sprawie zapobiegania incydom na morzu poza wodami terytorialnymi i o wzajemnym powiadamianiu o działalności własnych okrętów podwodnych, a szczególnie po podpisaniu w 1993 r. porozumienia między federalnym ministrem obrony a ministrem obrony narodowej RP o współpracy w dziedzinie wojskowej, otwarły się perspektywy szerokiej współpracy. Skutkiem podpisanych dokumentów było zintensyfikowanie wizyt i rewizyt okrętów i spotkań roboczych oficerów sztabów.

W stosunkach dwustronnych szczególne znaczenie mają: coroczne spotkania

¹³¹ H. Nitner, Szósta Konferencja Hydrograficzna Morza Bałtyckiego, tamże, nr 3, s. 12-20.

¹³² R. Olszański, R. Kłós, Międzynarodowa konferencja naukowa „Nitrox – nowy czynnik oddechowy”, tamże, nr 11, s. 101-108.

¹³³ M. Serafin, Kronika ważniejszych wydarzeń w Marynarce Wojennej RP w 1996 r., tamże, nr 12, s. 64-85.

¹³⁴ J. Czajkowski, Współpraca bilateralna pomiędzy Marynarką Wojenną RP i Bundesmarine, tamże, 1997 nr 1,

specjalistów sztabów stanowiące podstawę współpracy, wytyczające główne kierunki współdziałania, umożliwiające określenie ram współpracy, wymianę poglądów i uzgodnienia oraz współdziałanie w zakresie ratownictwa morskiego. W tym celu stworzony został system koordynacji powiadamiania między polskim ośrodkiem w Gdyni i niemieckim w Glueckburgu, w którym uczestniczą siły morskie Danii. Aby system ratownictwa był sprawny konieczne jest wspólne szkolenie i wymiana doświadczeń. Ważnym elementem współpracy są spotkania oraz wymiana poglądów i doświadczeń w zakresie hydrografii: ustalanie szczegółów roboczych i wypracowania danych do map nawigacyjnych w morskich obszarach przygranicznych, zasady szkolenia i wykorzystania poligonów morskich oraz zasady swobodnego przepływu w rejonie Świnoujścia. Istotne są wizyty i rewizyty, zarówno na szczeblu sił morskich i flot, jak i rutynowe już wizyty okrętów w portach obu państw. Szczególną rolę spełnia współpraca przygraniczna 8 FOW i Flotylli Kutrów Rakietowych z Rostocka. Punktem kulminacyjnym wzajemnych stosunków trwających od lutego 1995 r. było podpisanie 15 sierpnia 1995 r. umowy o współpracy obu flotylli. Obliguje ona do realizacji przedsięwzięć zawartych w rocznych planach kontaktów przygranicznych, takich jak: praktyk wymiennych oficerów, przedsięwzięć kulturalno-oświatowych i sportowych, konferencji, seminariów i warsztatów, udziału w obchodach świąt narodowych i resortowych. Stosunki dwustronne są wzbogacane poprzez kontakty szkoleniowe w ramach programu Partnerstwo dla Pokoju.

Kolejnym materiałem jest informacja¹³⁵ o wizycie dowódcy MW RP w Estonii i Finlandii oraz o bałtyckim rejsie nawigacyjno-szkoleniowym ORP „Kaszub”, który w 1996 r. złożył wizyty w Tallinie, Helsinkach, Rydze i Kłajpedzie. Interesujący jest materiał kmdr. ppor. Stefana Szymańskiego¹³⁶ o doświadczeniach okrętów 13 dywizjonu trałowców z udziału w międzynarodowych ćwiczeniach w ramach Partnerstwa dla Pokoju w latach 1995-1996.

Aleksandra Perycz-Szczepańska zamieściła obszerny materiał¹³⁷ o idei programu Partnerstwo dla Pokoju, jej genezie, podstawowych celach, podmiotach, realizacji i znaczeniu dla państw Europy Środkowo-Wschodniej. Wydrukowana została także informacja¹³⁸ Zbigniewa Wojciechowskiego o uroczystości odsłonięcia w 1996 r. pomnika polskich

s. 7-10.

¹³⁵ W. Pater, Wizyta dowódcy Marynarki Wojennej RP w Estonii i Finlandii. Rejs ORP „Kaszub” do Estonii, Finlandii, Łotwy i Litwy, tamże, s. 29-36.

¹³⁶ S. Szymański, Doświadczenia z udziału trałowców w ćwiczeniach międzynarodowych w ramach Partnerstwa dla Pokoju, tamże, nr 2, s. 3-5.

¹³⁷ A. Perycz - Szczepańska, Idea programu Partnerstwo dla Pokoju, tamże, nr 3, s. 9-20.

¹³⁸ Z. Wojciechowski, Pomnik polskich podwodników w Marielund, tamże, s. 73-80.

podwodników internowanych w czasie II wojny światowej w szwedzkiej miejscowości Marielund, z udziałem przedstawicieli władz polskich i szwedzkich, w tym oficerów z sił morskich obu państw.

Kmdr Krzysztof Ficoń przedstawił artykuł¹³⁹ o roli i miejscu MW RP w systemie obronnym. Stwierdził, że aktualnym zadaniem może stać się wspieranie akcji humanitarnych, ekologicznych oraz udział w międzynarodowych misjach i akcjach pokojowych. Szczególna rola przypada siłom okrętowym w realizacji licznych form współpracy z NATO w ramach Partnerstwa dla Pokoju. Wiceminister obrony narodowej opublikował artykuł¹⁴⁰ pt. Marynarka Wojenna RP a NATO. Podkreślił, że polskie siły morskie realizują stałe zadania współpracy z NATO w ramach Partnerstwa dla Pokoju. W kolejnym materiale¹⁴¹ Aleksandry Perycz-Szczepańskiej przedstawiono polską politykę bezpieczeństwa na tle rozwoju sytuacji polityczno-militarnej w Europie Środkowo-Wschodniej po 1989 r. oraz problemy współpracy regionalnej i dwustronnej w rejonie bałtyckim. Ryszard Miecznikowski, wychodząc z założenia, że jednym z zadań Partnerstwa dla Pokoju jest uzyskanie interoperacyjności w wojskowej terminologii morskiej, zwłaszcza w zakresie operacyjno-taktycznego języka pojęciowego, w kolejnej ze swych prac¹⁴² przedstawił propozycje dotyczące standaryzacji klasyfikacji okrętów.

Następnym materiałem jest informacja¹⁴³ o międzynarodowej konferencji na temat wpływu urządzeń radioelektronicznych na zdrowie członków załóg okrętowych, przygotowana przez Iwo Sługockiego. Autor na zaproszenie Wojskowej Agencji Normalizacji przy Kwaterze Głównej NATO uczestniczył w niej, wraz z wojskowymi i cywilnymi lekarzami, biologami i biofizykami krajów NATO, a także objętych programem Partnerstwo dla Pokoju.

Zenon Przyszał i Józef Zawadzki opublikowali obszerny materiał¹⁴⁴ o ćwiczeniach sił morskich na Bałtyku „BALTOPS-97”. Ćwiczenia odbyły się w rejonie Bornholmu, na Bałtyku Południowym i strefie Cieśnin Bałtyckich. Uczestniczyły w nich siły morskie USA, Estonii, Danii, Finlandii, Holandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Polski, Rosji, Szwecji i Wielkiej Brytanii, łącznie 53 okręty, 20 samolotów i 15 śmigłowców lotnictwa bazowania naziemnego i pokładowego.

¹³⁹ K. Ficoń, Rola i miejsce Marynarki Wojennej w systemie obronnym, tamże, nr 4, s. 3-32.

¹⁴⁰ R. Szeremietiew, Marynarka Wojenna RP i NATO, tamże, nr 5, s. 3-9.

¹⁴¹ A. Perycz - Szczepańska, Polska polityka bezpieczeństwa na tle rozwoju sytuacji polityczno-militarnej w Europie Środkowo-Wschodniej po 1989 r., tamże, nr 6, s. 4-11.

¹⁴² R. Miecznikowski, Propozycje dotyczące standaryzacji klasyfikacji okrętów, tamże, nr 7-8, s. 84-87.

¹⁴³ I. Sługocki, Konferencja międzynarodowa na temat wpływu urządzeń radioelektronicznych na zdrowie załóg okrętowych, tamże, s. 98-100.

Kolejnym materiałem¹⁴⁵ są uwagi niemieckiego emerytowanego admirała Christiana J. Giermanna, doradcy inspektora Bundesmarine, wygłoszone podczas spotkania z kadrami MW RP w 1996 r., przygotowane do druku przez Ryszarda Miecznikowskiego i Mariusza Zielińskiego. Jego zdaniem, dla MW RP pierwszoplanowa jest funkcja ochronna – ochrona portów morskich i podejść do nich oraz tras komunikacji morskiej we współdziałaniu z bałtyckimi partnerami paktu, w celu dostarczania zaopatrzenia dla sił NATO, realizowana przez ochronę portów morskich i podejść do portów przed zagrożeniem minowym i z powietrza oraz ochronę transportu morskiego przed zagrożeniem minowym, od okrętów nawodnych i podwodnych oraz z powietrza. Drugą funkcją realizowaną w okresie pokojowym jest utrzymywanie w stosownej gotowości sił do dyspozycji NATO na wypadek sytuacji kryzysowych poprzez udział w stałym zespole sił przeciwminowych NATO, udział w wielonarodowych manewrach w Europie, szczególnie w ćwiczeniach reagowania na sytuacje kryzysowe i wkład do kooperacji w rejonie Bałtyku, wizyty okrętów i ćwiczenia dwustronne zwłaszcza z marynarkami Szwecji i Finlandii.

Następnym materiałem jest wystąpienie¹⁴⁶ dowódcy MW RP na VI Sympozjum Wojskowej Techniki Morskiej. Zajmuje się rozbieżnościami wynikającymi z aktualnych przygotowań MW do integracji z NATO a potrzebami obronnymi i wymaganiami interoperacyjności systemów dowodzenia, uzbrojenia i wyposażenia z siłami morskimi NATO oraz wnioskami dotyczącymi rozwoju MW RP.

W kronice MW Mieczysława Serafina¹⁴⁷ znalazły się: podpisane w Gdyni porozumienie o współpracy pomiędzy flotyllami MW RP a ich odpowiednikami w siłach morskich Niemiec i Danii: 3 FO i Flotyllą Kutrów Rakietowych z Warnemünde oraz 4 Eskadrą Marynarki Wojennej Danii i również między 8 FOW i Flotyllą Trałowców z Olpenitz; konferencja Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego w Norrköping, konferencja przedstawicieli ratownictwa morskiego z 11 państw w Gdyni, ćwiczenia „BALTOPS-97”, udział okrętów 12 dywizjonu trałowców w ćwiczeniu „Baltic Endeavour”, ćwiczenia polskich i niemieckich okrętów na Zatoce Gdańskiej, udział okrętów „Orzeł” i „Lech” w ćwiczeniu „Baltic Porpoise-97”, wizyta niemieckich kutrów desantowych w Świnoujściu, pobyt załogi niemieckiego śmigłowca Sea King z 5 Skrzydła Lotnictwa Morskiego z Kilonii-Holtenau na lotnisku Babie Doły, wizyta w MW delegacji niemieckich sił morskich, pobyt delegacji BH MW w Szwecji, wizyta delegacji Brygady Lotnictwa MW w

¹⁴⁴ Z. Przystał, J. Zawadzki, Ćwiczenia sił morskich na Bałtyku pn. „US BALTOPS '97”, tamże, nr 10, s. 28-46.

¹⁴⁵ R. Miecznikowski, M. Zieliński, Marynarka Wojenna RP kurs NATO, tamże, nr 11, s. 3-16.

¹⁴⁶ R. Łukasik, Kierunki rozwoju Marynarki Wojennej RP do 2012 roku, tamże, nr 12, s. 3-7.

Niemczech, pobyt w MW delegacji sił obrony Danii, pobyt na wybrzeżu gdańskim prezydentów Polski i Niemiec, wizyta dowódcy MW w Kopenhadze, pobyt w Gdyni dowódcy flotyli lotnictwa Bundesmarine oraz udekorowanie dowódcy 8 FOW złotym Honorowym Krzyżem Bundeswehry przez inspektora sił morskich RFN.

Dokończenie nastąpi

¹⁴⁷ M. Serafin, Kronika ważniejszych wydarzeń w Marynarce Wojennej RP w 1997 r., tamże, s. 88-105.

PAMIĘTNIKARSTWO

Por. mar. w st. spocz. Janisław A. WAŃKOWSKI

Emerytowany oficer Polskiej Marynarki Wojennej – mieszka w Anglii

TAM POD CALAIS WRE POTYCZKA...!

Z pamiętnika o tym samym tytule

Po zejściu z przydziału na H.M.S. „Sennen”¹⁴⁸ - którego oby syreny strzegły przed niemieckimi torpedami - odwiedziłem Krzyśka Dobromirskiego¹⁴⁹ w jego stacji lotniczej. Chłopak ma taką robotę, że słowo bohater to mało na określenie jego wyczynów – nie mogę teraz niestety o tym pisać¹⁵⁰, ale doprawdy „Bajki z tysiąca i jednej nocy” to fraszka wobec jego wyczynów. On rzeczywiście odgrywa się na niemieckich okupantach. Odżyłem sobie trochę w jego towarzystwie, korzystając z prawdziwie przyjacielskiej atmosfery, jaka tam u lotników panuje. Potem wysłany zostałem na przydział na ścigacze - marzenia moje się spełniły. Jechałem na ten przydział pociągiem, a zdawało mi się, że się unoszę na skrzydłach moich młodzieńczych marzeń, że z szarego człowieka zaklęty zostałem w błyszczącego zbroją rycerza, którego oszalałe, lecz posłuszne parowe konie niosą do krainy walki i szczęścia. Wiedziałem, że jadę na krótki przydział, na zastępstwo, a może nawet na długo, na bardzo długo, na niewolę lub wieczność. Słyszałem coś o pracy tych okręcików z dykty mahoniowej i cieszyłem się, że i mnie wreszcie nadarza się okazja na nich służyć.

A więc jestem na ORP „S.3”¹⁵¹ w Dover. Nowe motory ścigacza są w trakcie wstawiania. Przejmuję naprędce obowiązki zastępcy dowódcy okrętu, no i zagrzebuję się w pracy. Jestem tak zajęty, że wprost nie mam czasu na posiłki, ani na listy, „ani na żadną inną rzecz, która jego jest...” Jestem bardzo zajęty i dlatego bardzo szczęśliwy!

Wiem, że jestem tu obcym – nowo przybyłym – i wiem, że muszę zrobić wszystko, aby dorównać tym ludziom we wszystkim, czego się od nich – no i ode mnie – wymaga. Są to ludzie nieskomplikowani, twardzi, zuchwali i zgrani jak nikt nigdzie – może tylko załogi bombowców są tak zgrane jak załogi ścigaczy, naszych polskich zwłaszcza. Czas pędzi z szybkością naszego bojowego cacka; na ćwiczeniach staram się dać z siebie jak najwięcej,

¹⁴⁸ Zatopiony w akcji lądowania aliantów w północnej Afryce.

¹⁴⁹ Zginął śmiercią lotnika na Malcie.

¹⁵⁰ Dostawy i łączność z Armią Krajową w Polsce; oczywiście w czasie wojny nie można było o takich szczegółach pisać.

aby nie stracić pokładanego we mnie zaufania. Maciek Bocheński, nasz dowódca, nie ufa jeszcze mojej nawigacji. Boże, co to za nawigacja! Szybkość kolosalna; ciągłe zmiany obrotów motorów bynajmniej nie wpływają na zwiększenie dokładności pozycji; częstotliwość zwrotów także temu nie sprzyja. A pozycja być musi, no i iść trzeba szybko tam, gdzie się chce. Miejsca dużo, ale i pól minowych czasem więcej. Najlepiej nie poprawiać map, albo robić poprawki nanoszenia nowych zaminowanych odcinków z kilkudniowym opóźnieniem, w przeciwnym razie niemiłe uczucie niepewności ogarnia człowieka już przed rejsem po takim półku, nie mówiąc już o samych momentach smarowania przez nie. Najlepiej więc poprawiać mapy po operacjach nocnych, to wtedy pola minowe nie wydają się tak groźne. W ogóle, z perspektywy brzegowej – szczególnie po powrocie z operacji – wszystko wydaje się zabawką, a każdy strach w porcie wydaje się być śmiesznym, przesadzonym i niepoważnym. Ćwiczenia nocne wypełniają nam niemal każdą noc: próby motorów, strzelanie, stawianie barier minowych. Chłopcy strzelają jak na Polaków przystało... jak marzenie. Z takimi strzelcami choć do piekła – lub choćby tylko na niemiecką stronę kanału.

Pewnego dnia wyszliśmy do naszej stałej bazy operacyjnej¹⁵². No i zaczęła się codzienna praca ścigaczy. Na mojej głowie było przygotowanie i utrzymanie tego warczącego pudełka w gotowości bojowej, od map i ołówków począwszy, na minach skończywszy. Miałem roboty dość, ale wiedziałem, że mogłem w 100, a nawet 101 procentach polegać na marynarzach, którzy z prawdziwą polską starannością bojową chodzili koło swej broni i w ogóle koło uzbrojenia okrętu. A mechanicy wkładali w motory tyle pracy, że nie da się opisać żadnymi słowami czy sprawozdaniami jak ci ludzie pracowali, chyba nikt nie mógł pracować lepiej! Matka nie dba o dziecko tak jak starszy marynarz Chomik dbał o swój Oerlikon. Ach, co tu gadać, kochani i pewni ludzie, których wady – któż z nas ich nie ma – nikły w powodzi zalet bojowych. Z takimi ludźmi pracować było naprawdę satysfakcją.

A więc patrole, patroliki, zadania... Nawigacja wciąż jeszcze drażni Maćka, dopiero po paru nocnych przygodach nabiera do mnie przekonania. A szczególnie po jednej nocy, gdy doprawdy wprost na wyczucie wykreśliłem kurs, mając za punkt zaczepienia jedynie niepewne niemieckie światła portowe, kilka w pamięci zanotowanych zwrotów w prawo i w lewo oraz z grubsza określone zmiany obrotów silników merlinowskich. Kurs ten pamiętam do dziś: N.56°W. Dość pewnym głosem podałem go sternikowi dodając, że idąc z tą samą szybkością za 22 minuty powinniśmy wyjść na boję (powiedzmy sobie) X. Wróciłem natychmiast z zabrudzoną rękawami mapą do kabiny nawigacyjnej, a ściśle mówiąc, do mego

¹⁵² Ramsgate.

stołu nawigacyjnego i zakładając, że byliśmy gdzie indziej określiłem okoliczności w jakich możemy się znaleźć. Zdawałem sobie sprawę, że kurs podany sternikowi prowadzi na mieliznę, przy której musieliśmy się natknąć na jakieś boje, no i tam dopiero miałem zamiar zacząć nawigację porządnie, tak jak na ścigaczowego nawigatora przystało. Jednak chodziło mi o to, aby się nie zbłądzić z obliczeniami, bo przez to raz na zawsze straciłbym zaufanie nie tylko Maćka ale i całej załogi, która przecież doskonale w sytuacji się orientowała i wiedziała, że ode mnie zależało wcześniejsze położenie się spać po przyjeździe do portu.

Po dwudziestu minutach wylazłem znów na pomost licząc, że już powinniśmy zobaczyć światło owej boi X.. Upłynęła minuta, a tu nic, upływa druga – nic; upływa trzecia; w tej chwili Maciek zapytuje: „Gdzie do cholery ta pańska boja? No, podaj pan jakiś lepszy kurs!” Przez chwilę głupio mi się zrobiło, bo wiedziałem, że wychodzę na bałwana. I nagle ogarnęła mnie złość. Czegóż do diabła oni chcą ode mnie? Czyż to ja duchem świętym jestem, żebym po tylu zwrotach i zmianach szybkości, bez żadnego pewniejszego punktu zaczepienia, określił idealnie pozycję okrętu, nie mając nawet możliwości obserwowania kompasu. Bo w czasie tych wszystkich ewolucji pod niemieckim brzegiem siedziałem na burcie przy moim sprzężonym Lewisie, zwracając większą uwagę na obserwację, niż na manewry ścigacza? Diabli nadali taką ciemną noc, że na dwieście jardów nic nie widać, a oni chcą dokładnej pozycji! No, ale ostatecznie to moja robota. Zrezygnowany, już miałem zamiar wyprostować kurs na północ, bo zacząłem się obawiać, że wysiadziemy na mieliznie, gdy sygnalista zameldował coś czarnego przed dziobem ścigacza. Wolno wykonaliśmy zwrot, skierowując najpierw działko i broń maszynową na owe monstrum i dopiero po chwili zbliżyliśmy się, stwierdzając że to jest boja. Nie świeciła diabllica, no więc nie ta co powinna być na kursie. Na wszelki wypadek oświetliliśmy ją reflektorem stwierdzając, że to jednak ta a to, że nie świeci, to już nie moja wina. Ucieszyłem się jakby mi ktoś w kieszeń napluł. Jednak moja nawigacja była prawidłowa. Wiedziałem, że przez ten mały fakt zdobywam sobie uznanie i zaufanie całej załogi, a przede wszystkim Maćka. No więc dobrze jest, teraz parę zwrotów i wchodzimy do portu – jesteście w domu!

W parę dni później, po kilku jeszcze patrolach wyszliśmy na najniewinniejszy w świecie, lub powiedzmy w kanale, sektor, aby stamtąd dać nura pod Francję ... *Nie, stanowczo nie mam siły już więcej pisać: spać mi się chce tak solidnie ... znużenie wielkie, a więc może kiedy indziej opiszę ten parominutowy bój, który tak wiele silnych wrażeń zostawił w pamięci – a jednak mieliśmy szczęście!*

Dwudziesty czwarty październik. Spędzam uczciwie ostatnie dni urlopu po powrocie z mojego krótkiego przydziału na ścigaczach i postanawiam wreszcie skończyć ten zeszyt myśląc, że na tym zakończę okres notowania moich morskich wrażeń. To będzie koniec mojej pisarskiej słabości. A więc wracam myślą pod Calais...

Walimy więc całą prędkością pod francuski brzeg. Motory warczą jednostajnie, jak wysypiające się koty. Mamy zadanie zaatakować małą jednostkę nieprzyjacielską idącą wzdłuż wybrzeża. Noc ciemna i chmurna, morze z lekka zmarszczone, ale na ogół gładkie. Idziemy szykiem, bardzo ścisłym, co chwilę nadając znaki Aldisa. Czasami poprzednik nasz, Anglik, pod dowództwem oficera Francuza (ścigacz z załogą brytyjską pod dowództwem oficera francuskiego), niknie nam z oczu zupełnie. Widzimy tylko białą plamkę zmieszanej jego śrubami wody – na nią się steruje, dodając nieco obrotów na motory. Nie mogę dalej być na pomoście, bo otrzymuję co chwilę meldunki sytuacyjne. Badam więc trochę nerwowo mapę, kalkuluje pozycję, obliczam suwakiem szybkość, czas i tak dalej; nanoszę wszystko co potrzeba na mapie, skreślam i poprawiam kurs nieprzyjaciela i znów zmieniam wykresy na skutek nowych sygnałów co chwila doręczanych przez radiotelegrafistę. W międzyczasie staram się zapamiętać wszystkie boje i punkty jakiego takiego zaczepienia, patrzę na zegarek i wyskakuję na pomost. Według moich obliczeń powinniśmy już zrobić zwrot na prawo, na kurs spotkania. Do kieszeni pakuję jeden służbowy pistolet, zaciskam szalik i wyłażę na pomost, potrącając sternika i sygnalistę, bo miejsca mało. Maciek stoi na swoim podnóżku i obserwuje w milczeniu.

Dziwnie blisko błyskające przed dziobem światło! Aha, jesteśmy prawdopodobnie w odpowiednim miejscu, jeżeli Niemcy nie zmienili czegoś na tym brzegu. Tak, to już światło „G” na pewno „beakony” lotnicze. Melduję Maćkowi o zwrocie, co on zdaje się ignoruje zupełnie, krzycząc coś, ponad warkot motorów, do sygnalisty. „No co masz. Czytaj, czytaj...! Kolejny zwrot w prawo o 90 stopni”. Ścigacz pochyla się na zwrocie, no i już czas najwyższy, zdawało się, że wlecimy na boję lub w ogóle wyskoczmy na rysujący się czarną ścianą brzeg. Zdaję sobie sprawę, że teraz żartów nie ma. Lecimy ponad „międzynarodowymi” polami minowymi, o których istnienie stara się zarówno Admiralicja brytyjska jak i Niemcy. Wybrzeże teraz tak blisko, że aż za blisko! Żeby tylko nie zaczęli iluminować reflektorami i pociskami oświetlającymi. No, ale już czas na mnie – znów włożę do swojej nawigacyjnej dziury. Młody motorzysta spogląda na mnie pytającym wzrokiem... tak, za chwilę się spotkamy. W milczeniu pociągam palcem po mapie pokazując gdzie jesteśmy. Chłopak orientuje się doskonale w sytuacji i widać, że już przywykł do tego wszystkiego. Spogląda na manetki motorów i mówi: „Aby nam konie nie zdechły, panie poruczniku, to już jakoś

wytrzymamy”. Nowy sygnał – tak, to już tutaj, wyskakuję na pokład, już nie czas na kalkulacje nawigacyjne, teraz one i psu na budę się nie zdadzą. Powinniśmy już zacząć strzelać. Melduję Maćkowi, że już powinien coś widzieć. W tym momencie przed dziobem migać zaczyna zielone światło – K..K..K.. nadają Niemcy Morse”em. Francuz idący przed nami odpowiada „uprzejmie” tą samą literą¹⁵³ i grzeje wprost na światło. I znów ten denerwujący zew! Maciek gwizdże – uwaga przy broni! W tej chwili z ciemności nocy wyłania się przed dziobem jakaś ciemna plama, która rośnie w miarę zbliżania się i przybiera kształt wysokich burt trawlera – cholernie blisko... uff... gorąco się zaczyna robić! Motory grają teraz wściekle na pełnych obrotach – wyją i jęczą z wysiłkiem tytanów. Nagle, z poprzedzającego nas ścigacza wylatują roje czerwonych i jasnożółtych ptaszków i lecą chmurą na ów czarny cień i nikną gdzieś w czerni wysokich burt. Dowódca zespołu otworzył ogień i odchyła się od nieprzyjaciela zwrotem w prawo. Teraz nasza kolej.

W pół naszego zwrotu, tuż po prawej burcie, widzę jakiś wysoki słup i coś ciemnego przy nim. Klęczę już przy moim sprzężonym Lewisie i dość gorączkowo ciągnę za rączki zamków... Nasza broń szczeka teraz całą orkiestrą spluwających luf. W tym momencie od strony Niemca zaczyna lecieć do nas grad czerwonych, otyłych ptaszków. Lecą nam najpierw ponad głowami ale nisko. Och, jak bardzo nisko, śmiertcionym ognistym korowodem... brr ... co za piekielny sznur zabójczych korali.

Płaszczę się jak mogę, klęcząc na pokładzie i czekam na okazję otworzenia ognia; moje Lewisy są na prawej burcie i jeszcze nie mam pola do obstrzału! Klnę z zacięciem po cichu, myśląc, że powinienem się raczej modlić. Nagle zdaję sobie sprawę z całej sytuacji. Nieprzyjaciel grzeje o wiele cięższą i obfitszą bronią niż nasze Oerlikony i półcalowe, ciężkie karabiny maszynowe. Od nieprzyjaciela leci teraz na nas tak rześisty deszcz pocisków, że robi się jaśniej... ba, nawet całkiem jasno. Rozróżniam teraz, że z dwóch źródeł grzeją do nas po dwie pary Boforsów. Duże, czerwone ptaki wolno lecą poczwórnymi palcami, starając się nas dosięgnąć. Chwilami zdaje mi się, że nie są one groźne, szczególnie, gdy lecą nad głowami, jakby unikając zetknięcia. Lecz nagle niektóre z paluchów obniżają swój chwyt i lecą wprost na nas. Nie mogę strzelać i ... och.... ciężko się robi na duszy. Kulę się jeszcze bardziej i nagle czerwone ptaki dopadają wody, zdaje się, że tuż przed burtą i ...wesołymi już łukami, odbijając się rykoszetem, wędrują znów ponad nami. Za nisko, psubraty! Teraz już zaczynam

¹⁵³ Natychmiastowe sygnalizowanie tej samej litery hasła rozpoznawczego czasami zdeorientowało nieprzyjaciela, umożliwiając zbliżenie i pierwszeństwo w otworzeniu ognia. Ten znany zresztą, chwyt taktyczny był efektywny, gdy się szło do ataku od strony portu nieprzyjaciela i można było być uważanym za niemiecką jednostkę. Tak też było w tej potyczce.

być wściekły z bezsilności, wściekły na siebie, bo nie mając co robić zaczynam się bać, wściekły na wojnę i na pozycję moich Lewisów, z których nie mogę strzelać do wroga.

Holender idący za nami grzeje celnie za rufę, ale zasłania mi pole obstrzału. W świetle pocisków widzę st. marynarza Chomika wtulonego w chwyt Oerlikona, który grzeje teraz długimi seriami dość celnie. Z zachwytem śledzę te nasze ptaki jak lecą i nikną w ciemnej plamie trawlera. Dobrze im tak, w tej chwili ogarnia mnie radość, przecież my im też trochę stracha napędzamy!

Jakie długie wydają mi się te zdania, a przecież to wszystko kwestia ułamków sekundy. Nagle, z prawej burty, gdzieś z rufowego sektora Holendra, od strony miniętego pała boi prysnęła w nas gęsta salwa; zaświszczało coś potwornie tuż nad ścigaczem i czerwonozłote ptaki zaczęły wędrować poniżej mostka i anteny. Wciągnąłem kolby w ramiona i naciskam na języki spustowe. Lewisy zagrały niebiańską dla mnie muzyką i w tej chwili nie myślałem o niczym, tylko o tym aby dwie smugi moich pocisków trafiły jak najbliżej dwóch ogników wybuchających z luf zdradliwego gada. Odległość była strasznie mała – nie wiem czy sto, czy dwieście metrów; nie wiem, nie pamiętam! Wiem, że wydało mi się, że ręką można by dosięgnąć to czerwone małe ścierwo o kształtach patrolującej motorówki. Wiem tylko, że grzałem ze swych Lewisów, starając się zamortyzować skoki ścigacza, które uniemożliwiały mi trzymanie mych smug pocisków na celu. A to szczenię, pomyślałem – taki mały i taki bezczelny. Holender idący za rufą zwrócił widocznie uwagę na to zaskoczenie i strzelił w tym kierunku ze swych dwulufowych Hispano. Jedna krótka seria i nagle ogień z motorówki umilkł jak kopnięty w zęby wściekły pies. Musiał dobrze dostać.

Przestałem już strzelać – nie było po co – Holender dał mu szkołę. Zwróciłem więc uwagę na nasz pomost, na ścigacz i na akcję rozgrywającą się poza moimi plecami. Na chwilę wszystko ucichło. Dwa czarne punkty za nami ucichły, nasze działa też nie szczekały i tylko miarowe, lecz zachłystujące się pomruki motorów śpiewały teraz nad wodą, unosząc nas dalej i dalej. Zdałem sobie sprawę, że jednak nas nie trafili. Lżej mi się trochę zrobiło na duszy i już chciałem odejść od Lewisa i udać się do nawigacji, gdy od strony rufy wytrysnęły znów drapieżne, czerwone pazury pocisków Bouforsa i zaczęły się zbliżać do nas, z początku jakby wolno i majestatycznie, ale jasno i nieubłaganie. „Maciek, w prawo, na Boga, w prawo!”, pomyślałem i ścigacz jednomyślnie szedł w prawo, śmiertcionośna siatka minęła nas z lewej burty i znikła w przestrzeni nocy, wybuchając gdzieś przed nami na horyzoncie. Teraz leciało ich więcej, jakby się Niemcy nareszcie połapali co i jak. I znów, nieunikalnie prawie, drapieżnymi szponami zaczęły obmacywać i ogarniać nasz zespół. Boże, co za

niesympatyczne uczucie niemocy. Nasze działa już ich sięgnąć nie mogły, a oni nas jeszcze mogli macać.

Maciek kręcił teraz w lewo. Francuz idący z lewej burty nie uniknął jednak śmiercionośnego palca nieprzyjaciela, bo nagle błysnęło mu coś ogniem na ścigaczu – to pocisk rozerwał się na nim, ale szedł z nami. Byliśmy teraz w końcowej zaporze rozrywających się pocisków nieprzyjaciela, które jak grad, po 4000 metrów, rozsypywały się po morzu. Po chwili przeszliśmy przez tę zaporę i to był ostatni dreszczyk bojowy. Odstawiliśmy motory, kiwając się z burty na burtę na małej fali. Cisza! Nikt nie był ranny. Wracamy do portu. Nikt nic nie mówi. Rano znaleźliśmy parę dziur u podstawy anteny i odłamek w burcie, tuż pod moim Lewisem.

Tego wieczora – gdy trwoga to do Boga – modlitwa była gorętsza za ścigacza i załogę, z którą spędziłem jeden z najpiękniejszych okresów służby na morzu. Jakżebym chciał do tej służby powrócić. Znow wśluchiwać się po nocy w huk motorów i mknąć wzdłuż fosforyzująco świecących ścian wybrzeża Dowru. Znow wychodzić co noc w nieznane i wracać zmęczony, niewyspany, ale wewnętrznie silny i zadowolony, że gotowym się było iść na wszystko, na co tylko fantazja młodości zdobyć się potrafi.

WSPOMNIENIA POŚMIERTNE

KMDR POR. DR INŻ. STANISŁAW WASZKIEWICZ

(1951-2003)

11 sierpnia 2003 r. zmarł nagle w Warszawie w wieku 52 lat pracownik dydaktyczno-naukowy Akademii Marynarki Wojennej, kmdr por. dr inż. Stanisław Waszkiewicz, długoletni dowódca i wychowawca oraz oficer sztabu i wykładowca. Pochowany został z wojskową asystą honorową 18 sierpnia na Cmentarzu Srebrzysko w Gdańsku.

Stanisław Waszkiewicz urodził się 1 stycznia 1951 r. w Jaziewie, powiat augustowski, gdzie jego rodzice mieli gospodarstwo rolne. Po ukończeniu szkoły podstawowej w Jaziewie, a następnie Technikum Mechanicznego w Suwałkach, w latach 1970-1974 był podchorążym Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii w Toruniu, którą ukończył z wyróżnieniem.

Mając możliwość wyboru miejsca pełnienia dalszej służby poprosił o skierowanie do 41 dywizjonu rakiet taktycznych 7 Dywizji Desantowej w Gdańsku. Po przeszkoleniu w latach 1974-1975 na kursie przekwalifikowania oficerów w dziedzinie rakiet taktycznych w WSOWRiA w Toruniu, do 1981 r. pełnił służbę w tym dywizjonie najpierw na stanowisku dowódcy obsługi zespołu wyrzutni, a od 1979 r. dowódcy baterii startowej. Jednocześnie w 1980 r. ukończył zaoczne studia I stopnia na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

W latach 1981-1984 studiował w radzieckiej Akademii Wojsk Rakietowych i Artylerii w Leningradzie, a po powrocie do kraju został wyznaczony na dowódcę 4 dywizjonu rakiet taktycznych w Malborku 16 Dywizji Pancerniej. Pełniąc służbę na tym stanowisku w latach 1984-1990 był wielokrotnie wyróżniany i awansowany na kolejne stopnie wojskowe, od kapitana do podpułkownika. Ponadto w 1987 r. ukończył studia magisterskie na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

W następstwie restrukturyzacji Sił Zbrojnych został przeniesiony do Marynarki Wojennej. Początkowo w latach 1990-1991 zajmował stanowisko starszego oficera flagowego artylerii okrętowej w sztabie Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza. Następnie w latach 1991-1994 był głównym oficerem flagowym artylerii okrętowej w Oddziale Broni Morskich Zarządu Szkolenia Morskiego Dowództwa Marynarki Wojennej, a później, w latach 1994-2000, starszym oficerem Wydziału Obrony Terytorialnej Sztabu Marynarki

Wojennej. Ukończył zaoczne studia podyplomowe dla kadry kierowniczej na Politechnice Gdańskiej (1994-1995), a w 1995 r. kurs przeszkolenia specjalistycznego oficerów w zakresie obrony terytorialnej w Akademii Obrony Narodowej.

Od 1996 do 2000 r. odbył zaoczne studia doktoranckie na Wydziale Strategiczno-Obronny Akademii Obrony Narodowej, uwieńczone w 2001 r. uzyskaniem stopnia doktora nauk wojskowych. Został znanym specjalistą w dziedzinie obrony terytorialnej. Od roku 2000 był starszym wykładowcą Instytutu Technicznej Eksploatacji Okrętów Akademii Marynarki Wojennej.

Miał również duże osiągnięcia w działalności społecznej. Od 1991 r. był aktywnym członkiem Oddziału Towarzystwa Wiedzy Obronnej przy Dowództwie Marynarki Wojennej. W 1997 r. i ponownie w roku 2001 został wybrany na członka Zarządu Głównego TWO. Współtworzył strukturę okręgową TWO w Marynarce Wojennej i w 1997 r. wybrano go na wiceprezesa Zarządu Okręgowego TWO Marynarki Wojennej. Organizował wszystkie konferencje naukowe i popularno-naukowe TWO w Marynarce Wojennej.

Opublikował ponad 20 artykułów poświęconych zagadnieniom obrony terytorialnej w Polsce i Europie, które drukowane były w wojskowych czasopismach fachowych i wydawnictwach TWO.

Został odznaczony srebrnym Krzyżem Zasługi, srebrnym i brązowym medalem Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny, złotym, srebrnym i brązowym medalem Za Zasługi dla Obronności Kraju oraz medalem Za Zasługi dla Towarzystwa Wiedzy Obronnej.

(W. P.)

