



# **PRZEGLĄD MORSKI**



**„PRZEGLĄD MORSKI”  
LISTOPAD 2004**

## Spis treści

<b>MORSKA SZTUKA WOJENNA</b>	
Art. Nr 1	3
Kmdr por. dr Ryszard SZYNOWSKI	
Fortel wojenny na morzu (1)	
<b>ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ</b>	
Art. Nr 2	16
Kmdr por. dypl. pil. Zenon CHOJNACKI	
Lotnictwo w obronie wybrzeża	
<b>SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW</b>	
Art. Nr 3	23
Kmdr ppor. mgr inż. Maciej NAŁĘCZ	
<b>NOWI CZŁONKOWIE NATO I ICH SIŁY MORSKIE (2)</b>	
Słowenia	
Art. Nr 4	28
Mgr inż. Andrzej NITKA	
Norweskie poduszkowce bocznościenne typu „Skjold” (projekt 6081)	
<b>POLSKA MARYNARKA WOJENNA PO 1945 ROKU</b>	
Art. Nr 5	36
Kmdr por. dr hab. Jerzy BĘDŹMIROWSKI – prof. nadzw. AMW	
Marynarka Wojenna w latach 1945-1991. Reaktywowanie, rozwój i zadania	
<b>UPOWSZECHNIANIE TRADYCJI OREŻA MORSKIEGO</b>	
Art. Nr 6	46
Mgr Andrzej KOTECKI	
Polskie strony internetowe poświęcone Marynarce Wojennej	
<b>RECENZJE I OMÓWIENIA</b>	
Art. Nr 7	56
Kmdr por. dr Zbigniew WOJCIECHOWSKI	
Marynarka Wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918	
<b>WSPOMNIENIE POŚMIERTNE</b>	
Art. Nr 8	60
Konradmirał Jerzy Buczma (1944-2004)	

## MORSKA SZTUKA WOJENNA

Kmdr por. dr Ryszard SZYNOWSKI

Starszy specjalista w Departamencie Kadry i Szkolnictwa Wojskowego MON

### FORTEL WOJENNY NA MORZU (1)<sup>1</sup>

*I sięgnął Dawid swoją ręką do torby, wydobyl stamtąd kamień, wypuścił go z procy i ugodził nim Filistyńczyka w czoło; kamień utkwił w jego czole i Filistyńczyk upadł twarzą na ziemię. Tak zwyciężył Dawid, Filistyńczyka Goliata, kamieniem wyrzuconym z procy i powalił Filistyńczyka, i zabił go, choć nie miał Dawid miecza w ręku.*

Pierwsza Księga Samuela

Powyższy opis zaczerpnięty z Biblii uświadamia nam, iż fortel i podstęp znane były już w okresach poprzedzających czasy nowożytne. Od czasu biblijnego pojedynku Dawida i Goliata fortel wojenny stale towarzyszył żołnierskim zmaganiom – nie był obcy także marynarzom.

Pierwsze zapisy odnośnie budowy i rozwoju floty możemy także znaleźć w Biblii w Pierwszej Księdze Królewskiej, gdzie Salomon buduje flotę i organizuje zamorskie wyprawy<sup>2</sup>. Ten historyczny zapis w którym użyto nazwy „okręty” świadczy o tym, iż morza i oceany stanowiły od najdawniejszych czasów specyficzną arenę rywalizacji państw, co w późniejszych okresach pociągnęło za sobą tworzenie specjalnych systemów uzbrojenia i rodzajów sił objętych wspólną nazwą Marynarka Wojenna (Siły Morskie).

Aby sprecyzować pojęcie fortelu wojennego, należy przedstawić spotykane w literaturze definicje określające ramy powyższego wyrażenia.

Studiując historię zauważamy, że w rozważaniach nad pojęciem fortelu możemy sięgnąć bardzo daleko, bo aż do czasów chińskiego stratega Sun Tzu, który był autorem traktatu „Sztuka wojny”<sup>3</sup>.

Obecnie spotykamy wiele definicji fortelu wojennego, i tak np. Słownik wyrazów obcych definiuje fortel jako: *sprytny sposób pokonania trudności, osiągnięcia czegoś, podstęp, wybieg*<sup>4</sup>. Podobne ujęcie spotykamy w Małym słowniku języka polskiego, gdzie fortel przedstawia się jako: *sprytny sposób pokonania trudności, osiągnięcia czegoś, wybieg, podstęp - użyć fortelu, podejść kogoś fortelem*<sup>5</sup>. Z kolei w Leksykonie wiedzy

<sup>1</sup> Pragnę zauważyć, że zarówno sposób ujęcia omawianego problemu, eksponujący niektóre zagadnienia fortelu oraz zawarte w artykule przykłady, twierdzenia czy wnioski są rezultatem własnych przemyśleń i w żadnym wypadku nie mogą być traktowane jako obowiązujące zasady czy niepodważalne prawdy. W niniejszym artykule autor skupił uwagę na przypomnieniu niektórych wcześniej już opisanych forteli morskich, jednocześnie przedstawił kolejne przykłady, zaczerpnięte z literatury o tematyce morskiej.

<sup>2</sup> „Salomon kazał także zbudować okręty w Esjon-Geber, które jest przy Elat nad brzegiem Morza Czerwonego w ziemi edomskiej. Na okręty te wysyłał Chiram swoich poddanych, żeglarzy, obeznanych z morzem wraz z poddanymi Salomona. Pojechali oni do Ofir i przywieźli stamtąd dwadzieścia talentów złota, i przywieźli je do króla Salomona”.

<sup>3</sup> Sun Tzu żył w Chinach około 25 wieków temu, w epoce Walczących Królestw. Pochodzący z królestwa Ci, Sun Tzu przeszedł na służbę króla Wej i dowodził z powodzeniem jego wojskami. Dzieło, które mu się przypisuje „Sztuka wojny” było znane np. w Japonii w 8 wieku po Chrystusie. Zamieścił w nim trzynaście złotych myśli z zakresu dezinformacji, wprowadzania w błąd oraz wpływania na decyzje przeciwnika, które mały doprowadzić do jednego celu – pokonania przeciwnika bez konieczności walki (wojny).

<sup>4</sup> Słownik wyrazów obcych, PWN Warszawa 1980, s. 229.

<sup>5</sup> Mały słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 1969, s. 181. Zob. także: M. Bańko, Inny słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 2000, s. 417.

wojskowej fortel określa się: *jako sprytny, podstępny sposób wprowadzania przeciwnika w błąd lub zastosowanie takiego działania, które zapewni pokonanie strony przeciwnej przy minimalnych stratach*<sup>6</sup>. Tadeusz Kotarbiński w Traktacie o dobrej robocie podaje osiem dyrektyw (forteli) walki, do których zalicza m.in. potencjalizację jako metodę grożenia. Bywa grożenie realne, bywa też grożenie złudne, ilekroć wprowadza się przeciwnika w błąd budząc w nim domniemanie lub zgoła przeświadczenie, że możemy mu cios wymierzyć, mimo że tak naprawdę nie jest groźny: grozimy straszakiem, a przeciwnik myśli, że to prawdziwy rewolwer. W obu przypadkach jest to na ogół fortel ekonomiczny, gdyż grozi się stosunkowo tanim kosztem. Zaletą groźby realnej i fikcyjnej jest ekonomiczność działania, jednak warunkiem jej skuteczności jest przekonanie zainteresowanych, że działanie może rzeczywiście nastąpić, pod warunkiem prawidłowego rozeznania własnych możliwości<sup>7</sup>.

W powyższych definicjach fortel wojenny jest utożsamiany z „wprowadzaniem w błąd przeciwnika” – myleniem przeciwnika. Mimo istnienia tego rodzaju hasła – wprowadzania w błąd – w encyklopediach wojskowych i słownikowych, nie zawsze jego treść rozumiana jest jednoznacznie. Przez jednych wprowadzanie w błąd jest rozumiane jako czynność jednorazowa, związana z konkretnym zadaniem<sup>8</sup>; przez innych wprowadzanie w błąd – lub inaczej mówiąc mylenie przeciwnika – to przedsięwzięcia mające na celu wytworzenie u przeciwnika mylnego – fałszywego wyobrażenia o naszych możliwościach i zamiarach, a tym samym przyczynienia się do podjęcia przez niego błędnych decyzji i w konsekwencji doprowadzenie do jego porażki lub klęski. W tym rozumieniu mylenie nie jest aktem jednorazowym, lecz systemem przedsięwzięć specjalnych, które powinny doprowadzić przeciwnika do błędnego działania. W sumie cały proces mylenia przeciwnika jest niczym innym jak fortelem wojennym<sup>9</sup>.

Uwzględniając powyższe ujęcie przyjęto, że fortel wojenny jest określonym działaniem, niosącym w sobie podstęp, sposobem kształtowania oceny sytuacji przez przeciwnika, która wywołuje jego działania niezgodne z rzeczywistością.

W literaturze o tej tematyce możemy spotkać różne kryteria podziału fortelu. I tak na przykład S. Bernatt w książce „Fortele wojenne na morzu” dokonuje podziału forteli według kryterium osiągnięcia zamierzonego celu. Dzieli fortele wojenne, zarówno morskie jak i lądowe, na dwie kategorie: fortele, które odniosły zamierzony skutek (osiągnęły zakładany cel) oraz fortele, które pomimo że pomysłowe i precyzyjne, jednak z powodu okoliczności, których nie udało się w żaden sposób przewidzieć – skutku nie odniosły. W dalszej kolejności autor wymienia rodzaje forteli: fortele podstępne, wprowadzenie przeciwnika w błąd co do własnych zamiarów i możliwości (dezinformacja) oraz fortele (podstępny) techniczne. Jak sam zauważa, z forteli pierwszej kategorii, które spełniły postawiony im cel i zwiodły przeciwnika – nie robi się tajemnicy, bo wątpliwe by przeciwnik po raz drugi dał

---

<sup>6</sup> Leksykonu wiedzy wojskowej, Wydawnictwo MON 1979, s.118.

<sup>7</sup> T. Kotarbiński, Traktat o dobrej robocie, Wydawnictwo PAN, 1965, s. 254-256. Z pojęciem „groźby fikcyjnej” wiąże się termin „minimalizacji interwencji”, czyli ekonomizacja polegająca na oszczędzaniu własnego wysiłku. Zob.: T. Pszczołowski, Mała encyklopedia prakseologii i teorii organizacji, 1978, s. 200, 218 i 242. Przykład fortelu (fikcyjnego) ilustruje poniżej opisane zdarzenie. Walka dwóch mocarstw o prymat w dziedzinie strategicznych rakiet z głowicami jądrowymi spowodowała, że Rosjanie skierowali do sektora raketowo-kosmicznego ogromne środki finansowe. W 1962 r. przystąpiono do budowy rakiety „GR-I” („8K713”) zdolnej do zaatakowania USA. Prace te przerwano po dwóch latach. Jednak 09.05.1965 r. pokazano „GR-I” na Placu Czerwonym. W paradzie wzięły udział półmakiety rakiet strategicznych, prototypy mobilnych kompleksów „8K96” i „8K99”. Okazało się wówczas, że znacznie łatwiej i taniej niż konstruować dobre rakiety jest uzyskać odpowiednie efekty bez nich. Wiele z radzieckich rakiet kontynentalnych było blefem. Jednak efektem fortelu było to, że USA mobilizując wszystkie siły i środki przyspieszyły skonstruowanie rakiety międzykontynentalnej Minuteman oraz przyspieszyły prace nad kompleksem obrony strategicznej NORAD. Dlatego groźba fikcyjna nie poparta możliwościami jest krótkotrwała.

<sup>8</sup> La desinformation arme de guerre, Wydawnictwo Delikon, Warszawa 1990, s. 8.

<sup>9</sup> Zob.: B. Jabłoński, Wybrane zagadnienia fortelu wojennego, Towarzystwo Wiedzy Wojskowo-Obronnej, Warszawa 1975, s. 4-8.

się nabrać w ten sam sposób. Fortele drugiej kategorii – te nieudane – otacza się dyskrecją, bo mogą być zastosowane ponownie.

Autor niniejszego artykułu przedstawia materiał, który zawiera wybrane przykłady fortelu morskiego zgrupowane w następujących zagadnieniach:

- wprowadzanie w błąd przeciwnika (dezinformacja);
- fortel w wojnie podwodnej;
- fortel w „miniaturowej” wojnie podwodnej;
- bandery w fortelach wojennych na morzu;
- fortel manewrowy;
- fortel w morskich działaniach specjalnych;
- działania krążownicze a fortel morski;
- fortel wojenny a warunki atmosferyczne;
- rozwój techniki a fortel wojenny.

### **Wprowadzanie przeciwnika w błąd**

Historia wojen morskich dostarcza nam wielu przykładów stosowania fortelu mającego za zadanie celowe wprowadzenie przeciwnika w błąd, co do własnych zamiarów i możliwości.

Już w czasach starożytnych w 480 r. p.n.e. skorzystał z tego fortelu grecki wódz Temistokles, który pokonał pod Salaminą dwukrotnie liczebniejszą flotę Persów. Podobnie z dezinformacji korzystali wielcy wodzowie rzymscy – Cezar i Pompejusz Wielki. Ten ostatni skutecznie rozgromił śródziemnomorskich piratów, rozsiewając nieprawdziwe pogłoski o kierunkach i celach swoich morskich działań i uderzał flotą właśnie tam, gdzie piraci się tego nie spodziewali.

W czasach historycznych, prawo wojenne opierało się na ogólnie obowiązujących w danym okresie normach moralnych. W 1551 r. Francuzi wykorzystując prawo zwyczajowe zastosowali fortel wobec napotkanej eskadry hiszpańskiej. Nieliczna eskadra okrętów francuskich spotkała 24 galeony hiszpańskie, które posiadały cenny ładunek. Wobec liczebnej przewagi okrętów hiszpańskich Francuzi postanowili opanować okręty hiszpańskie używając podstęp. Podnieśli cesarską flagę i powiadomili, że idą do Hiszpanii z krewną cesarza hiszpańskiego Karola V, żądając salutu ze wszystkich dział. Hiszpanie uczynili zadość wymogom ceremoniału, a po oddaniu salutu, Francuzi podeszli do okrętów hiszpańskich i opanowali je walką abordażową, zanim Hiszpanie zdążyli powtórnie załadować działa. Przyniesiony przykład zajęcia okrętów hiszpańskich przez eskadrę francuską w pełni obrazuje, jak umiejętnie wykorzystano małą szybkostrzelność artylerii okrętowej<sup>10</sup>.

W bitwie pod Lagos stoczonej w 1693 r., między flotą francuską i angielską, Francuzi zaplanowali szereg przedsięwzięć, które wprowadziły w błąd armadę przeciwnika, towarzyszącą najbogatszemu w tym roku konwojowi. 26 maja 1693 r. wyszedł z Brestu na czele 72 liniowców – admirał Tourville. Planowano, iż później wzmocni go śródziemnomorska eskadra d'Estréesa. Francuzi zostali poinformowani o marszrucie nieprzyjacielskiego konwoju (liczył on 400 statków) i postanowili oczekiwać go na wysokości Lagos. Aby zamaskować swą obecność, na maszty wciągnięto flagi holenderskie i angielskie (czyli flagi okrętów wchodzących w skład konwoju), a przybyli celem rozpoznania floty oficerowie zostali powitani przez francuskiego kpt. Henry'ego Jamesa w najbardziej wyszukanej angielszczyźnie. Gdy 27 czerwca oczekiwany konwój nadszedł, dowódcy eskorty konwoju – wiceadmirał Rooke i kontradmirał Philips van der Goes – zostali zaskoczeni. Co prawda zwiadowcza jednostka uprzedziła ich o wyjściu Francuzów, ale nie spodziewano się ich tak szybko i w takiej liczbie. Tourville rozdzielił swe siły: 21 liniowców miało zająć się eskortą, a on sam zaatakował nieprzyjacielskie transportowce.

---

<sup>10</sup> W XVI w. zasięg artylerii nie przekraczał 150 m, a szybkostrzelność dział dużych kalibrów osiągała zaledwie 2 wystrzały na godzinę.

Bitwa pod Lagos trwała dwa dni i była największą klęską, jaką naród angielski poniósł w ciągu całego stulecia. Straty były tak poważne, iż zachwiały ekonomicznymi podstawami państwa, a londyńska giełda zawiesiła przejściowo wypłaty<sup>11</sup>.

Nieco inaczej postąpił angielski komandor William Cornwallis w czasie wojny koalicyjnej przeciwko Francji. W nocy, z 16 na 17 czerwca 1795 r. natknął się na wysokości przylądka Penmarch na liczniejszą eskadrę francuską liczącą około 30 okrętów (w tym 13 okrętów liniowych). Cornwallis, dysponując jedynie pięcioma okrętami liniowymi i dwiema fregatami, uznał za wskazane szybkie wycofanie się. Francuzi zaczęli ścigać i ostrzeliwać Anglików. Cornwallis wezwał oficera z fregaty „Phaeton” i polecił mu, by jego dowódca wysunął się do przodu i nadał sygnał, iż dostrzega całą flotę angielską. Po zajęciu pozycji z fregaty „Phaeton” nadany został sygnał o dostrzeżeniu na kontrkursie obcego okrętu, następnie sygnał donosił o dwóch okrętach, kolejny o pięciu i wreszcie ostatni o całej flocie angielskiej. Sygnał z fregaty nadano w sposób znany Francuzom, poprzez podniesienie flagi holenderskiej oznaczającej rozkaz powrotu fregaty do eskadry. Wyglądało na to, że „Phaeton” zachęca angielskie jednostki, by pospieszyły w kierunku okrętów francuskich. Równocześnie na horyzoncie ukazały się małe punkciki. Francuskie okręty zaczęły wymieniać między sobą sygnały, ogień ich osłabł, a następnie eskadra francuska zawróciła. Dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności oraz działaniom Cornwallisa urzeczywistniającym sytuację, eskadra angielska pozostała nienaruszona.

Najsłynniejszy francuski korsarz, Jan Bart, upamiętnił się w historii wojen morskich szeregiem pomysłowych i skutecznych forteli. Wiosną 1694 r. królowa Marysieńka spowodowała wysłanie z Gdańska i Elbląga dużego transportu polskiego zboża dla głodującej wówczas Francji. Admirałowi Bartowi, stojącemu z siedmioma fregatami w Dunkierce polecono, by doprowadził konwój 130 statków do portów Francji. Dowiedziawszy się o tym Anglicy i Holendrzy zablokowali eskadrę admirała Barta. 28 czerwca Anglicy i Holendrzy dostrzegli ruch na pokładach francuskich. Gdy zapadła bezksiężycowa noc, na blokujących od strony morza okrętach dojrzano błyski siedmiu świateł pozycyjnych. Okręty holenderskie i angielskie rzuciły się w pogoń. Szukano ich bezskutecznie na pełnym morzu przez trzy doby, ale natknięto się jedynie na małe statki rybackie, dryfujące w sąsiedztwie wybrzeży. Gdy połączona eskadra holendersko-angielska powróciła na wody Dunkierki, zastała fregaty admirała Barta bezczynnie kotwiczące na wewnętrznej redzie. Po jakimś czasie Holendrzy i Anglicy dowiedzieli się, że w ciągu ich trzydniowej nieobecności fregaty admirała Barta zabezpieczyły przeprawę polskiego zboża do Francji i niepostrzeżenie powróciły do portu. Fortel admirała polegał na tym, iż pod osłoną ciemnej nocy wypłynęło siedem małych statków rybackich, które w pewnej odległości od blokujących okrętów zapaliły na pełnym morzu silne światła pozycyjne. Gdy Holendrzy i Anglicy ruszyli w tym kierunku, tuż za nimi wyszły z Dunkierki fregaty francuskie. Za ten zmyślny fortel admirał Jan Bart otrzymał z rąk króla Ludwika XIV dyplom szlachecki i Order św. Ludwika, a w celu upamiętnienia wydarzenia mennica królewska wybiła stosowny medal<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> P. Wiczorkiewicz, Historia wojen morskich. Wiek żagla, t. 1, Londyn 1995, s. 210-211.

<sup>12</sup> Podobnym fortem posłużyli się Anglicy. W ostatnich dniach marca 1941 r. włoska eskadra, w sile trzech krążowników i czterech niszczycieli, została zlokalizowana w odległości 80 mil morskich na wschód od Sycylii. Angielski admirał A. B. Cunningham znajdował się ze swoją eskadrą w Aleksandrii. Postanowił wypłynąć naprzeciw Włochom i nie dopuścić ich do zaatakowania konwojów. Ponieważ nad portem w Aleksandrii pojawiały się włoskie samoloty obserwacyjne, to w celu umocnienia Włochów w przekonaniu, że nic im nie grozi admirał Cunningham zastosował fortel. Wiedząc o tym, że japoński konsul w Aleksandrii obserwuje ruch eskadry angielskiej i donosi o tym dalej, Cunningham zszedł na ląd, by pograć w golfa i wziął ze sobą dużą walizkę, co prowadziło do wniosku, iż noc zamierza spędzić na lądzie. Takie postępowanie nie uszło uwadze konsula japońskiego, który będąc w godzinach popołudniowych na placu golfowym od razu zauważył Cunnighama i jego walizkę. Admirał Cunningham o zmierzchu wrócił na pokład pancernika „Warspite”, po czym opuścił Aleksandrię. Zaskoczenie eskadry włoskiej było całkowite. W bitwie, która przeszła do historii jako bitwa u przylądka Matapan, stoczonej 28 marca 1941 r.

Angielski HMS „Speedy” był pięknym małym żaglowcem, stworzonym do osiągania dużych prędkości. Charakteryzował się słabym uzbrojeniem, niewielką pojemnością ładowni i ciasnotą pomieszczeń. Od 1800 r. pod dowództwem kapitana T. Cochrane’a rozpoczęła się nieprawdopodobna epopeja brygu „Speedy”. Działając na całym obszarze Morza Śródziemnego trzebił nieprzyjacielską żeglugę kabotażową, atakował wybrane cele lądowe, przejmował statki handlowe i jednostki korsarskie. Gdy okręt wykonywał zadania związane z eskortowaniem konwojów, wówczas dowódca używał ochraniających statków handlowych jako przynęty. Pozwalał przeciwnikowi zdobyć kilka jednostek i dopiero wtedy ruszał do ataku chwytając zarazem korsarzy i ich łup. W końcu okręt stał się zbyt znany i dowódca postanowił go przemalować i upodobnić do statku handlowego. Dla pochwylenia angielskiego okrętu Hiszpanie wyposażyli specjalną fregatę „El Gamo”. Okręt miał nie tylko bardzo silne uzbrojenie, ale też sam dobrze się maskował, a jego nietypowa sylwetka utrudniała rozpoznanie go. Przekonał się o tym dowódca „Speedy”, gdy w grudniu 1800 r. ruszył na spotkanie napotkanego okrętu. Pomyłkę dostrzegł zbyt późno. Talent i zamiłowanie do fortelów dowódcy „Speedy” uratowało okręt. Dowódca postanowił wykorzystać fakt, że okręt został wcześniej przemalowany w taki sposób by przypominał znany w okolicach duński bryg Clomer. Ustawił przy sterze ubranego w duński mundur autentycznego Duńczyka i wywiesił duńską banderę. Kiedy Hiszpanie chcieli sprawdzić podejrzany bryg, oznajmiono im, że na pokładzie panuje zaraza. Hiszpanie zrezygnowali z kontroli podejrzanego statku. Speedy odplynął. Drugie spotkanie okrętów miało miejsce 6 maja 1801 r. Tym razem dowódca Speedy nie zamierzał uciekać i świadomie skierował swój okręt ku przeciwnikowi. Przewaga Hiszpanów była znaczna („Speedy” – 54 marynarzy, „El Gamo” – 319 załogi i siedmiokrotnie cięższa salwa burtowa). Dowódca „Speedy” posłużył się fortem. Nakazał podnieść banderę amerykańską co spowodowało, że Hiszpanie wstrzymali się z otwarciem ognia aż do chwili, gdy „Speedy” zmienił hals i podniósł banderę brytyjską. Dwie Hiszpańskie salwy okazały się niecelne. Zaraz potem T. Cochrane ustawił swój okręt wzdłuż burty przeciwnika. Różnica wysokości okrętów działała na korzyść „Speedy”, ponieważ przy zetknięciu burty w burtę, armaty na HMS „Speedy” podniesiono pod maksymalnym możliwym kątem i ładowano dwiema lub nawet trzema kulami naraz, które uderzały w główny pokład okrętu hiszpańskiego od dołu. Hiszpanie zaś nie mogli trafić przeciwnika, ponieważ kule z ich wysoko usytuowanych dział przelatowały z reguły górą, nad brygiem. Podejmowane przez Hiszpanów próby abordażu były unicestwiane przez Cochrane’a zręcznym odsuwaniem swego żaglowca od burty Hiszpańskiego okrętu. Jednocześnie sam nakazał załodze ruszyć do abordażu. Aby stworzyć wrażenie przewagi liczebnej rozdzielił załogę na dwie grupy. Jedna pod jego osobistą komendą wdzieriała się na śródokręcie, a druga weszła niespodziewanie od dziobu. Dowódca „Speedy” wykorzystał do maksimum każdy słaby punkt Hiszpanów. Ich kapitan De Torres już nie żył, co dezorganizowało obronę, a większa część załogi przebywała nadal pod pokładem obsługując strzelające w próżnię działa. W krytycznym momencie Cochrane odwrócił się w stronę swojego okrętu i krzyknął po hiszpańsku, by przysłać mu jeszcze 50 ludzi. W chwilę potem, korzystając z zamętu bitewnego, dowódca brygu rozkazał marynarzowi ściągnąć banderę przeciwnika. Atakowani z dwóch stron, pozbawieni dowódcy, zagrożeni uderzeniem „nowego” oddziału i na dodatek postawieni wobec faktu rzekomego poddania się ich oficerów, Hiszpanie złożyli broń. Zwycięzcy przystąpili do oceny strat, które okazały się szokujące. W bitwie HMS „Speedy” stracił 3 marynarzy, a 8 zostało rannych. Na „El Gamo” 15 członków załogi zostało zabitych, a 41 zostało rannych. W chwili poddania się Hiszpanie mieli ciągle 263 ludzi, a Brytyjczycy 43 marynarzy. To zdumiewające zwycięstwo zapewniło brygowi „Speedy” wielką sławę<sup>13</sup>.

---

Włosi stracili trzy krążowniki oraz dwa niszczyciele. Straty angielskie to jeden samolot wraz z załogą. S. Bernatt, Fortele wojenne na morzu, Gdańsk 1969, s. 19-20.

<sup>13</sup> K. Gerlach, HMS „Speedy” waleczne maleństwo, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 1999 nr 3, s. 55-58 i 69-71.

W 1901 r. najwyższy urząd w Stanach Zjednoczonych objął prezydent Roosevelt. Pierwszy problem jaki przyszło mu rozwiązać – to sprawa Kanału Panamskiego<sup>14</sup>. Do rozstrzygnięcia pozostała jednak kwestia lokalizacji. Wielu Amerykanów sądziło, iż bezpieczniejsza od wyjątkowo niestabilnej Kolumbii będzie Nikaragua. Oponentów przekonał jednak przy pomocy zręcznego fortelu Bunau Varilla. Dostarczył on bowiem znaczki nikaraguańskie z emisji 1900 r. przedstawiające groźny wulkan Momotombo. Stanowiły one koronny dowód trudności, jakie napotkanoby w trakcie prac w Nikaragui. Do rozpoczęcia prac nad budową kanału w Kolumbii konieczna była już tylko zgoda władz tego kraju uznawana za prostą formalność. Jednakże Senat kolumbijski pod wpływem prezydenta José Marroquina odrzucił w 1903 r. układ oddający w dzierżawę Amerykanom kanał wraz z przygraniczną strefą. W sporny rejon wysłano więc eskadrę krążowników, z zadaniem „przygotowania” insurekcji. Władze panamskie natychmiast mianowały swym przedstawicielem w Waszyngtonie Bunau Varillię, który osobiście zainteresowany w powodzeniu inwestycji, nie stawiał Amerykanom żadnych przeszkód<sup>15</sup>. Umiejętne manipulowanie opinią społeczną, poparte akcją okrętów amerykańskich w rejonie Panamy, spowodowało budowę kanału w zamierzonym przez Bunau Varillię rejonie, przynosząc zainteresowanemu znaczne korzyści materialne<sup>16</sup>.

W historii walk morskich utrwalił się np. zwyczaj swobodnego używania dowolnej bandery w celu oszukania nieprzyjaciela i bliskiego do niego podejścia. Właściwą banderę podnoszono dopiero w momencie ataku.

W 1914 r. wiceadmirał von Spee w „marszu przez Pacyfik” podjął zamiar zaatakowania niespodziewanie stojących na Samoa Zachodnim statków przeciwnika. Ponieważ spodziewanych statków nie zastano, wiceadmirał zarządził odwrót i eskadra podążyła w kierunku francuskiej posiadłości Bora Bora. Tu przedstawiciel rządu francuskiego nie poznawszy przynależności przybyłych okrętów (weszły bez bander), a biorąc je za alianckie, jako że oficerowie niemieccy posługiwali się w rozmowie z nim językiem francuskim, udzielił Niemcom ważnych informacji. Główny port Tahiti – Papéete – posiadał nieliczną załogę. Stacjonująca tam kanonierka była rozbrojona, a jej działa przeniesione na ląd. W porcie znajdował się zatrzymany niemiecki parowiec z 3000 ton węgla – bardzo potrzebnego admirałowi. Wczesnym rankiem, 22 września eskadra niemiecka zjawiała się przed Papéete zakładając, że eskadra nie spotka się z czynnym oporem. Francuzi jednak nie dali się zaskoczyć. Baterie lądowe rozpoczęły ostrzał krążowników. Wskutek złej widoczności wywołanej deszczem, krążowniki niemieckie otworzyły ogień z opóźnieniem. Jednocześnie Francuzi celowo podpalili składy węgla i nasion oleistych. Kłęby dymu skryły port gęstą zasłoną uniemożliwiając Niemcom kontynuowanie ostrzału, a usunięcie przez Francuzów znaków nawigacyjnych

---

<sup>14</sup> Powstanie kanału miało przyczynić się do powiązania wybrzeży wschodnich i zachodnich i przez to wpłynąć na ożywienie ekonomicznej koniunktury oraz umożliwić Stanom Zjednoczonym prowadzenie aktywnej działalności politycznej na obydwu półkulach.

<sup>15</sup> P. Wiczorkiewicz, Historia wojen morskich. Wiek pary, t. 2, Londyn 1995, s. 291-292.

<sup>16</sup> Podobną inwencją wykazała się Admiralicja Brytyjska w czasie I wojny światowej. W styczniu 1915 r. admiralicja została zaalarmowana obecnością głównych sił niemieckich na Morzu Północnym. Na spotkanie siłom niemieckim wysłano m.in. krążownik liniowy „Lion”, który w wyniku starcia został uszkodzony. W stoczni okazało się, że uszkodzenia nie były zbyt groźne i po dwóch tygodniach remontu admiralicja postanowiła ponownie skierować krążownik do akcji. Niemcy zamierzali zaatakować krążownik, gdy opuści stocznię. Niebezpieczeństwo potęgował fakt, iż na czatujące okręty podwodne nie było wówczas sposobu. Jedynym sposobem usunięcia groźby wiszącej nad okrętem było przekonanie Niemców, że uszkodzenia są tak poważne, iż remont potrwa wiele miesięcy, a dowództwo niemieckie dojdzie do przekonania, że ich okręty podwodne mają ważniejsze zadania. W tym celu Brytyjczycy posłużyli się fotografiami przedstawiającymi uszkodzenia różnych rosyjskich okrętów odniesionych w wojnie z Japonią w latach 1904-1905. Album ten przedstawiono inżynierom marynarki wojennej i ci wybrali zdjęcia bardzo groźnych uszkodzeń dużego okrętu. Zdjęcia te posłużyły fotografom i retuszerom do sporządzenia fikcyjnej fotografii rzekomych zniszczeń, którym uległ krążownik. Sfingowane zdjęcie wraz z odpowiednim opisem dzięki niemieckiemu szpiegowi powędrowało do Niemiec. Konsekwencją tego działania było to, iż Niemcy odwołali okręty podwodne z ujścia rzeki Tyne. S. Bernatt, op. cit., s. 23-26.



uniemożliwiło okrętom napastnika wejście do portu. W takiej sytuacji wiceadmirał von Spee zrezygnował z odnowienia zapasów węgla, przerwał akcję i zawrócił w kierunku Markizów. Skrupulatnie przygotowana operacja nie powiodła się dzięki fortelowi i odwadze Francuzów broniących portu, którzy podpalili składy portowe i tym samym uniemożliwili Niemcom ostrzał artyleryjski<sup>17</sup>.

Podobne wydarzenia miały miejsce w czasie I wojny światowej, chociaż przedstawione poniżej zdarzenie można zaliczyć do serii pomyłek wynikających z braku właściwego i skutecznego rozpoznania, które w konsekwencji doprowadziły do niepowodzenia zamierzonej akcji.

Skoncentrowawszy główne siły floty na Morzu Północnym, Niemcy usiłowali na Bałtyku przy użyciu nielicznych okrętów stwarzać pozory, że istotnie przygotowują wystąpienia na dużą skalę. Chcieli w ten sposób powstrzymać Rosjan od poczynań ofensywnych i utwierdzić ich w przekonaniu o potrzebie kroków wyłącznie obronnych. Dowódca niemieckich sił morskich na Bałtyku adm. Henryk Pruski nakazał rozpocząć akcje demonstracyjne natychmiast po wypowiedzeniu wojny Rosji, tj. 1 sierpnia. Pierwszym etapem akcji miało być ostrzelanie i zaminowanie portu w Lipawie – bazie leżącej najbliżej wybrzeży niemieckich. Akcja rozpoczęła się 2 sierpnia 1914 r. O godzinie 19.05 krążownik „Augsburg” zbliżył się na odległość 8 mil do Lipawy i rozpoczął stawianie min. W czasie akcji dostrzeżono w porcie błyski ognia i dymy i niesłusznie uznano je za wystrzały dział artylerii nadbrzeżnej. Kmdr Fischer przyspieszył więc akcję stawiania min, aby nie narazić okrętów na ogień przeciwnika. Co więcej, dowódca zespołu niemieckiego zaczął obawiać się ataku okrętów rosyjskich, ponieważ w porcie dostrzeżono rzekomy ruch torpedowców. Zatopione w porcie jednostki ze sterzcącymi nad wodą nadbudówkami i kominami przyjęto za torpedowce szykujące się do ataku. W takich warunkach miny stawiano chaotycznie, nie oznaczając na mapach pozycji zagrody minowej (nazwanej później „Augsburg”). Ponadto kmdr Fischer, licząc się z możliwością walki z torpedowcami rosyjskimi, polecił postawić wszystkie miny, rezygnując przez to z akcji minowej przy zachodnim wejściu do Zatoki Ryskiej. Po 25 minutach 220 min znajdowało się w wodzie, a krążowniki niemieckie zmieniły pozycję i z odległości 11 200-12 600 m rozpoczęły ostrzał portu. Oba krążowniki miały po 12 dział kal. 105 mm, a dla takiej artylerii odległość z jakiej rozpoczęły ostrzał była granicą donośności pocisków. Nic więc dziwnego, że ogień nie wywołał większych efektów w bazie rosyjskiej. Wkrótce zespół zakończył ostrzał portu i pospiesznie wycofał się w kierunku Bornholmu. Pierwszą akcją Niemcy przeprowadzili bardzo nieudolnie. Do minowania i ostrzału Lipawy przystąpiono bez uprzedniego rozpoznania sił rosyjskich w bazie. Nie wiadomo też o przystąpieniu Rosjan do ewakuacji bazy, co było bezpośrednią przyczyną fałszywego alarmu o rzekomym ogniu artylerii rosyjskiej i ruchach torpedowców. Miny postawiono w zasięgu obserwacji Rosjan, którzy mogli z brzegowych punktów dość dokładnie określić ich miejsce. Przysporzyły one natomiast później kłopotów Niemcom po zajęciu przez nich Lipawy, gdyż nikt nie znał dokładnych pozycji ich postawienia<sup>18</sup>. Zespół

---

<sup>17</sup> W czasie pierwszej wojny światowej, w pierwszych dniach listopada, Niemcy podjęli operację mającą na celu postawienie min w rejonie Yarmouth i ostrzelanie wybrzeży. Rankiem 3 listopada siły kontradmirała von Hippera znalazły się w rejonie Yarmouth. Krążownik lekki „Straslund” rozpoczął minowanie – postawił ponad 100 min. W rejonie tym patrolowały tego dnia dwa stare kontrtorpedowce brytyjskie „Lively” i „Leopard” oraz kanonierka torpedowa „Halcyon”. Widoczność wskutek mgły była słaba, ale parę minut po godz. 8.00 dostrzegły one niemieckie okręty. Kiedy pociski niemieckiego krążownika „Seydlitz” zaczęły padać blisko „Halcyona”, „Lively” rzucił się w stronę niemieckiego okrętu i położył gęstą zasłonę dymną, która skryła „Halcyona” i uratowała od niechybnej zguby. Był to pierwszy wypadek użycia w akcji bojowej dymu z kominów jako zasłony. Stawianie zasłony dymnej lub stawianie zasłony ze sztucznej mgły należy do maskowania optycznego. Zasłony tego rodzaju mogą być wytwarzane w różny sposób: za pomocą dymów z kominów, z przyrządów zwanych fumatorami i przez specjalne pociski wytwarzające dym lub sztuczną mgłę, wystrzeliwane przez artylerię lub zrzucane z samolotów. J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka Prekurat, Pierwsza wojna światowa na morzu. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1973, s. 68-69.

<sup>18</sup> E. Kosiarz, Pierwsza wojna światowa na Bałtyku, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979, s. 131.

niemiecki wykonał więc swoje zadanie jak najgorzej: miny postawiono w pośpiechu, nie oznaczając na mapach ich pozycji, Zatoki Ryskiej nie zaminowano, meldowano o obecności kontrtorpedowców rosyjskich, istniejących tylko w wyobraźni obserwatorów<sup>19</sup>.

Maskowanie dekoracyjne jako wyższy stopień kamuflażu obejmuje szereg przedsięwzięć mających na celu wprowadzanie przeciwnika w błąd. Za pomocą fałszywych masztów i kominów, masek osłaniających i makiet wyposażenia czy uzbrojenia zmienia się wygląd okrętu, ewentualnie zmienia się optycznie okręt na statek handlowy czy odwrotnie. Maskowanie dekoracyjne stosowane było w działaniach wojennych typu korsarskiego, ale nie tylko.

W okresie I wojny światowej Admiralicja Brytyjska dla wprowadzenia w błąd wywiadu niemieckiego, co do stanu i rozmieszczenia floty stworzyła eskadrę sobowtórów. Składała się ona ze specjalnie dobranych statków handlowych, których nadbudówki przerabiano w ten sposób, aby sylwetką upodobniły się do wielkich okrętów liniowych<sup>20</sup>. W 1914 r., ówczesny Pierwszy Lord Admiralicji Brytyjskiej Winston Churchill, wydał rozkaz w którym nakazywał utworzenie eskadry okrętów, które po przebudowie przypominałyby szybkie okręty liniowe – tzw. „okręty mamidła”. Kamuflaż ten miał na celu zmylenie i wprowadzenie w błąd okrętów podwodnych, samolotów i innych jednostek niemieckich, co do miejsca dyslokacji i prowadzonych działań faktycznych okrętów bojowych<sup>21</sup>. Anglicy wykorzystywali eskadrę „okrętów-mamidła” między innymi w trakcie operacji mającej na celu zniszczenie eskadry wiceadmirała von Spee w 1914 r. Po zwycięstwie niemieckiego admirała u brzegów Chile wysłane zostały przeciw eskadrze niemieckiej dwa ciężkie krążowniki: „Invincible” i „Inflexible”. Stacjonowały one w owym czasie na Morzu Śródziemnym. Krążowniki te zostały zastąpione przez odpowiednie „okręty mamidła”, które wprowadziły w błąd szpiegów niemieckich na lądzie. Dowództwo niemieckiej marynarki wojennej uważało, że brytyjskie ciężkie krążowniki operują na Morzu Śródziemnym, a tymczasem okręty te przemierzały Atlantyk, by dopaść i zniszczyć eskadrę wiceadmirała von Spee w bitwie pod Falklandami 8 grudnia 1914 r.<sup>22</sup>

Niestety w trakcie realizacji doskonałego fortelu wojennego popełniono błędy. Mianowicie wytypowanie na „okręty mamidła” prawie wyłącznie starych statków handlowych spowodowało, że ich użycie było ograniczone ze względu na niewielką prędkość i małą dzielność morską i nie mogły być włączane do zespołów prawdziwych okrętów, mających prędkość kilkakrotnie większą.

W 1916 r., podczas I wojny światowej, angielski kontradmirał Bacon był dowódcą „Dover Patrol”. Bacon spowodował, że monitor „Lord Clive” wyposażony został w makietę przeróżnych nadbudówek pokładowych, które upodobniły okręt do bajkowego potwora. Monitor ten zakotwiczony został w odległości około 23 mil morskich od niemieckich baterii artyleryjskich na brzegach Belgii. Równocześnie w sąsiedztwie trzymanego przez Anglików

---

<sup>19</sup> J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka Prekurat, op. cit., s 154.

<sup>20</sup> Kamuflaż na morzu nie jest wynalazkiem naszych czasów. Rzymianie malowali galery handlowe na kolor zbliżony do barwy morza, by uchronić statki przed rozbójnikami. Na początku ubiegłego wieku żaglowe i statki handlowe w celu odstraszenia piratów z brzegów północnej Afryki upodobniały się do okrętów wymalowanym białym pasem z czarnymi pokrywami ambrazur na wysokości rzekomego pokładu działowego.

<sup>21</sup> Każdy „okręt mamidło” otrzymał balast z kamieni lub złomu o wadze 8-9 tysięcy ton. Kotwice typu admiralicji wykonano z drewna, a kluzy kotwiczne wymalowano na dziobach. Załoga „okrętu mamidła” nie przekraczała 40 ludzi. J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka Prekurat, op. cit., s. 231-232.

<sup>22</sup> S. Bernatt, op. cit., s. 35-43. W początkowym okresie II wojny światowej W. Churchill też rozpoczął organizowanie eskadry „okrętów mamidła”, zwanych „Winston’s Wonders”. W trakcie przebudowy statków główny nacisk położono na to, by widok z lotu ptaka stanowił replikę jednostki wojennej. Chodziło o to by zwieść samoloty obserwacyjne Luftwaffe. „Okręty mamidła” bardziej zwdziły Anglików, a nie nadarzyła się sposobność wprowadzenia w pole Niemców. W końcu w maju 1941 r. „eskadra W” uległa rozwiązaniu. „Okręty mamidła” tylko w wyjątkowych wypadkach spełniły swój cel, a odniesiona z nich korzyść nie była proporcjonalna do poniesionych kosztów i dokonanych wysiłków.

belgijskiego miasteczka Adinkerke przetransportowano 12-calowe działo okrętowe. Wokoło działa zbudowano stodołę. We wrześniu 1916 r. działo zaczęło z odległości 10 km razić niemieckie pozycje artyleryjskie umieszczone na zachód od Ostendy. W kilka sekund przed każdym odpaleniem pocisku z ukrytego działa, z monitora „Lord Clive”, oddawany był ślepy strzał. Synchronizacja i kamuflaż były tak doskonałe, że Niemcy długo byli przekonani, iż Anglicy skonstruowali działo niosące prawie 45 kilometrów<sup>23</sup>.

W historii wojen morskich okręty niejednokrotnie podszywały się pod jednostki handlowe dla zwabienia przeciwnika, ale stosowano także odwrotną taktykę, upodobniania statków handlowych do okrętów.

Od wczesnego lata 1803 r. na wodach wokół Chin zwalczał brytyjską żeglugę groźny francuski zespół kontradmirała Ch. Linoisa, złożony z liniowca i trzech dużych nowoczesnych fregat. Na początku 1804 r. francuski dowódca dowiedział się o formowaniu w Kantonie nieprzyjacielskiego konwoju, który z ładunkiem ogromnej wartości miał płynąć ku Wielkiej Brytanii. Do spotkania doszło o świcie 14 lutego u wejścia do cieśniny Malakka. Francuzi oczekiwali 25 jednostek przeciwnika, a ujrzeli o kilka więcej, stąd wysnuli wniosek, że do konwoju dołączyła eskorta. Na dodatek doświadczony brytyjski komodor N. Dance nie rzucił się do natychmiastowej ucieczki, lecz wydzielił 5 jednostek, które śmiało i we wzorowym szyku skierowały się ku francuskiej eskadrze. Wbrew radom swoich oficerów, dowódca francuskiej eskadry odłożył atak do następnego ranka. Dało to czas dowódcy brytyjskiemu na przegrupowanie załóg i przerzucenie najlepszych ludzi na kilka największych statków. W przypadku prawdziwej bitwy podjęte środki byłyby zbędne, ponieważ żaden z brytyjskich statków handlowych nie mógł zmierzyć się z francuską fregatą czy z liniowcem. O świcie francuski kontradmirał przystąpił do ataku, ale nadal bardzo powoli, gdyż Anglicy uszykowali część swoich statków w szyk liniowy i według Francuzów podniosły niebieskie bandery wojenne, aby jeszcze bardziej uprawdopodobnić istnienie eskorty. Wczesnym popołudniem wymieniono kilka niecelnych salw burtowych. Kiedy francuskie okręty próbowały odciąć dwa ostatnie angielskie żaglowce, pozostałe jednostki brytyjskie dokonały zwrotu i śmiało natarły na napastników. Manewr ten całkowicie przekonał Francuzów, że mają do czynienia z trzema liniowcami przeciwnika. Francuzi obawiając się o uszkodzenie swoich okrętów, na akwenie gdzie nie mieli zaplecza remontowego, rozpoczęli odwrót. Angielski komodor Dance grał swoją rolę do końca, podniósł na statkach sygnał „ogólnego pościgu” i przez dwie godziny ścigał przeciwnika dla własnego dobra – bezskutecznie. To nieprawdopodobne starcie, w którym grupa brytyjskich statków handlowych nie tylko odparła francuską eskadrę wojenną, ale jeszcze goniła za nią przez 2 godziny, rozbawiło w 1804 r. całą Anglię. Zwycięzca tej „bitwy” brytyjski komodor N. Dance otrzymał tytuł szlachecki, honorową szpadę, zastawę stołową i nagrodę pieniężną. Natomiast o dowódcy francuskiej eskadry, brytyjski historyk C. N. Parkinson napisał: *Istotą przewinienia Linoisa nie było nadwzięcie honoru swego kraju. Uczynił on coś znacznie gorszego – dostarczył Anglikom powodu do uciechy*<sup>24</sup>.

W okresie międzywojennym flota rybacka Japonii rozwinęła się bardzo silnie i na stocznicach japońskich budowano setki rybackich trawlerów. Jednostki te zadziwiały na morzu obserwatorów swoim ciężkim i niezgrabnym wyglądem oraz zapuszczeniem i nieporządkiem widzianym na pokładach. Kominy rybackich trawlerów były najzupełniej przestarzałe: cienkie i wysokie, a same statki sprawiały wrażenie, że w najlepszym razie mogą rozwinąć szybkość 8 węzłów. Był to japoński fortel. Trawlery rybackie miały niezgrabną i zaniedbaną część nadwodną, natomiast kadłub tkwiący w wodzie posiadał najnowocześniejsze kształty hydrodynamiczne. Każdy statek był wyposażony w dieslowskie silniki, które w razie potrzeby pozwalały trawlerom przekraczać 15 węzłów. W okresie II

<sup>23</sup> S. Bernatt, op. cit., s. 50.

<sup>24</sup> K. Gerlach, Okrętowa mimikra, czyli zaskakujący triumf statków handlowych nad okrętami, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 1998 nr 4, s. 65.

wojny światowej większość tych jednostek „rybackich” automatycznie przeszła na służbę w marynarce wojennej i stanowiła trzon lekkich sił przybrzeżnych<sup>25</sup>.

Kontradmirał Reginald Hall przeszedł do historii jako najstłynniejszy intelligence chief Admiralicji Brytyjskiej. Pomysłowość jego była po prostu nadzwyczajna. Hall postanowił zdobyć księgę szyfrów, którą posługiwały się niemieckie okręty podwodne. Aby osiągnąć zamierzony cel, postanowił wykorzystać fakt, iż Niemcom znany był specjalny angielski kod obejmujący sprawy stawiania i trałowania min. Obmyślił pułapkę na niemiecki okręt podwodny, który regularnie stawiał miny wzdłuż brzegów hrabstwa Waterford w południowej Irlandii. Uzgodniono z dowódcą Portu Wojennego Queenstown, że po ostatnim ustawieniu min przez UC 44, miny nie będą trałowane. Równocześnie nadano szyfrem wiadomość, iż przejście do portu zostało oczyszczone z min. Niemcy odczytali depezę o oczyszczeniu toru wodnego i UC 44 otrzymał ponownie rozkaz postawienie min. W rezultacie 5 sierpnia 1917 r., UC 44 wszedł na własną minę i zatonął na płytkim torze wodnym. Anglicy wydobyli z zatopionego okrętu podwodnego pożądaną księgę szyfrów<sup>26</sup>.

Innym fortem wojennym posłużył się Klaudiusz Andrzej Michał Costa, były pracownik francuskiego wywiadu w Indochinach. Z końcem kwietnia 1940 r. Costa otrzymał polecenie wysadzenia agentów na południu Francji i zabrania zbiegłych majstrów warsztatowych z zakładów zbrojeniowych Škody. W tym celu dowódca przemianował okręt na portugalski „Setubal” z portem macierzystym Lizboną, a część załogi przebrał za pasażerów: mężczyzn i kobiety. Gdy zbliżał się do portów Francji, od południa nadleciał samolot pasażerski Lufthansy kursujący między Madrytem i Paryżem. Kapitan błyskawicznie zorientował się o grożącym niebezpieczeństwie i z miejsca zarządził na pokładzie tańce. „Setubal” wyglądał na niewinny statek pasażerski. Samolot Lufthansy obniżył pułap i podejrzliwie okrążył statek, po czym kontynuował lot. Nagła decyzja kapitana statku spowodowała, że pilot niemiecki dał się nabrać, a dowódca mógł nadal kontynuować swoją misję nie będąc rozpoznanym.

### **Fortel w wojnie podwodnej**

Wprowadzenie na uzbrojenie flot okrętów podwodnych spowodowało, że już w I wojnie światowej działania bojowe na morzu stały się „trójpłaszczyznowe”. Specyficzną cechą okrętu podwodnego potęgował fakt, że wszystkie jednostki nawodne były początkowo bezradne wobec przeciwnika ukrytego pod wodą, nawet te które znajdowały się w bazach morskich<sup>27</sup>. W początku 1915 r. niemieckie okręty podwodne topiły bezkarnie zarówno jednostki wojenne, jak i statki rybackie. Niemcy wynurzali się i zbliżali do statku, aby

---

<sup>25</sup> Innym przykładem japońskich forteli, stosowanych w celu wprowadzenia w błąd, względnie pozostawienia w niewiedzy przyszłego nieprzyjaciela mogą być sposoby, które zastosowali Japończycy, by zachować w tajemnicy budowę okrętów liniowych „Yamato” i „Musashi”, każdy o wyporności ponad 70 tysięcy ton. Największe w historii świata okręty posiadały trzydziałowe wieże po 2774 ton, to jest tyle, ile waży niewielki niszczyciel. Zbudowano je w tajemnicy. Stany Zjednoczone dowiedziały się o istnieniu „Yamato” i „Musashi” dopiero wówczas, gdy jednostki te były gotowe i wyruszyły w bój przeciw siłom amerykańskim. Wodowania „Musashi” dokonano po kryjomu, o brzasku dnia. Robotników stocznioowych zmuszono do spędzenia nocy na terenie stoczni, a wszelkie wejścia i wyjścia z niej szczelnie zamknięto. Na przeciwległym brzegu ustawiono silną straż, która nie dopuściła, by jakikolwiek mieszkaniec Nagasaki mógł obserwować wodowanie. S. Bernatt, Fortele wojenne na morzu, (w:) „Przegląd Morski”, 1958 nr 5, s. 52-60.

<sup>26</sup> Wiceadmirał Halla zaplanował i przeprowadził wiele pomysłowych forteli morskich, zainteresowanych odsyłam do wskazanej w przypisach pozycji: S. Bernatt, Fortele wojenne na morzu, Wydawnictwo Gdańsk 1969.

<sup>27</sup> Fakt, że na początku I wojny światowej Grand Fleet nie czuła się pewnie w swoich bazach, potwierdza przytoczony poniżej przykład. W sierpniu 1914 r. nie było ani zagród minowych, ani sieci ani bonów. Lęk przed U-bootami był bardzo silny. Na początku września wynikła z tego powodu w Scapa Flow panika. Na wieść o rzekomym peryskopie, jedne okręty zaczęły pospiesznie opuszczać sieci przeciwtorpedowe, inne czym prędzej starały się rozwinąć maksymalną prędkość, jeszcze inne bezładnie strzelały, a małe jednostki przebiegały wzdłuż i wszerz zatokę w poszukiwaniu intruza. Dowódca Floty czuł się bezpieczniejszy na morzu niż w bazie.

zatonąć go przy pomocy materiałów wybuchowych lub artylerii, co kalkulowało się znacznie taniej niż torpedy. Była jeszcze inna przyczyna, a mianowicie dowództwo floty niemieckiej dla zaliczenia zatopionej jednostki żądało przedstawienia jej dokumentów, a to z kolei wymagało od kapitana okrętu podwodnego wynurzenia się i podejścia do swojej ofiary<sup>28</sup>.

W celu obrony przed okrętami niemieckimi w Anglii zrodziła się idea budowy „okrętów pułapek”. Angielskie „okręty pułapki”, czyli Q-ships, zostały wymyślone w I wojnie światowej i w swoim czasie były jednym ze środków walki z okrętami podwodnymi<sup>29</sup>. Q-ships z I wojny światowej jako klasyczny fortel morski przeszły do historii działań wojennych na morzu. Zasada „okrętu pułapki” polegała na tym, że niewinnie wyglądający statek handlowy dawał się rozmyślnie storpedować lub ostrzelać z działa niemieckiemu okrętowi podwodnemu. Załoga w panice schodziła do łodzi ratunkowej i starała się odpłynąć jak najdalej. Gdy niemiecki okręt podwodny wynurzył się i zbliżył się do swojej ofiary, wówczas na pokładzie zaatakowanego statku handlowego opadały nadbudówki i z zamaskowanych dział strzelano do okrętu podwodnego. „Okręty pułapki” powstały jako wynik prowadzonych w wielu kierunkach poszukiwań, mających na celu zwalczanie groźnej broni, jaką były okręty podwodne<sup>30</sup>.

Wykorzystanie „okrętów pułapek” nie ograniczało się jednak tylko do I wojny światowej. W II wojnie światowej jednostki te wyposażano dodatkowo w miotacze bomb głębinowych i urządzenia hydroakustyczne oraz radiolokacyjne. „Okręty pułapki” stosowali Amerykanie realizując w 1942 r. projekt LQ. Na skutek niepowodzeń projektu LQ Amerykanie zabronili stosowania w działaniach na morzu „okrętów pułapek”. Projekt LQ mógłby dać jakieś wyniki, lecz przeszkodziła temu zła organizacja maskowania okrętów. Najpoważniejszą jednak przyczyną wycofania okrętów było stosowanie przez Niemców w obydwu wojnach światowych nieograniczonej wojny podwodnej oraz techniczne udoskonalenie okrętów podwodnych i środków obserwacji<sup>31</sup>.

Oczywiście i okręty podwodne w swych działach wprowadzały w błąd jednostki przeciwnika. Takim przykładem może być wypuszczenie paliwa przez okręt podwodny po ataku okrętu nawodnego symulujące zatopienie lub poważne uszkodzenie jednostki. Kolejny przykład to wystający nad powierzchnię morza przedmiot, który imitował peryskop okrętu podwodnego. „Peryskop” miał u podstawy zamocowaną minę kontaktową i wmontowaną wewnętrzną maszynę szmerową. Gdy niszczyciel brytyjski taranował niemiecki okręt podwodny, nadział się na zamaskowaną minę. Od 1942 r. niemieckie okręty podwodne wyposażone zostały w kamuflażową broń, którą nazwano „Bold”. Ścigane U-boty wrzucały do morza naczynia o średnicy 15 centymetrów, z którego wydostawała się substancja chemiczna, która w połączeniu z wodorem tworzyła jakby mgławicę. W ten sposób dezorientowano nieprzyjacielskie aparaty hydrolokacyjne podając im fałszywą pozycję okrętu podwodnego, który tymczasem uciekał<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej marynarka niemiecka była przeświadczona, iż dysponując 200 okrętami podwodnymi mogłaby całkowicie zablokować dostawy żywności i surowców do Anglii.

<sup>29</sup> W I wojnie światowej do działań przeciw U-bootom Brytyjczycy wykorzystywali „okręty pułapki” współdziałające z okrętami podwodnymi np. u wybrzeży północnej Irlandii. W okresie II wojny światowej kilka „okrętów pułapek” wchodziło w skład angielskiej marynarki wojennej, lecz nie odniosły one poważnego sukcesu i w 1941 r. zostały wycofane.

<sup>30</sup> Sukcesy statków-pułapek nie można szacować jedynie na podstawie ilości zatopionych okrętów podwodnych. Sukces statków Q miał wymiar psychologiczny i ekonomiczny. W sensie psychologicznym Niemcy musieli zakładać, że każdy napotkany frachtowiec może okazać się uzbrojonym statkiem. W sensie ekonomicznym zmuszeni do ostrożności Niemcy musieli zaniechać metody polegającego na zatapianiu jednostek ogniem artyleryjskim prowadzonym z małej odległości i rozpocząć działania w zanurzeniu, co ze względu na małą prędkość 8-10 węzłów, poważnie ograniczało ich możliwości. Konieczność bazowania na ataku podwodnym spowodowała ogromne zapotrzebowanie na torpedy, z których każda kosztowała 1000 funtów szterlingów, natomiast nie każda była celna. Więcej: A. Urbańczyk, *Statki-pułapki*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1969.

<sup>31</sup> A. Kosiński, *Okręty-pułapki w II wojnie światowej*, (w:) „Przegląd Morski”, 1958 nr 9, s. 24-27.

<sup>32</sup> S. Bernatt, op. cit., s. 44 i 46.

## Fortel w „miniaturowej” wojnie podwodnej

Podczas I i II wojny światowej w wielu flotach wojennych m.in.: w Japonii, Anglii, Niemczech i Włoszech w działaniach wojennych na morzu stosowano różne pojazdy podwodne<sup>33</sup>. Jedne zwano „żywymi torpedami” inne miniaturowymi łodziami podwodnymi. Prekursorami w tej dziedzinie byli Włosi<sup>34</sup>, którzy w listopadzie 1918 r. przeprowadzili przygotowaną od dawna akcję na okręty w Poli. Ponieważ główne siły floty austro-węgierskiej nie ukazywały się na pełnym morzu, dlatego też Włosi zaplanowali akcję mającą na celu zniszczenie głównych sił przeciwnika w porcie. Akcję wykonały dwie osoby, które wtargnęły do Poli na specjalnej łodzi, będącej prototypem „żywych torped”. Trasę morzem przebyła ona na pokładzie torpedowca i dopiero tuż przed wejściem do portu została opuszczona na wodę. Niepostrzeżenie podeszła do okrętu liniowego „Viribus Unitis”, gdzie załoga przymocowała do burty minę z zapalnikiem czasowym. Załoga okrętu podwodnego została wykryta i wzięta do niewoli. Łódź podwodna została podniesiona na pokład parowca „Wien”. W parę minut później nastąpił wybuch miny przy burcie okrętu liniowego „Viribus Unitis”. Razem z okrętem zginął dowódca oraz około 500 marynarzy. Zamieszanie jakie powstało spowodowało, że nie zwrócono uwagi na drugą minę, która wybuchła na pokładzie „Wien” – niszcząc statek<sup>35</sup>.

Na początku II wojny światowej Włosi prowadzili wypady za pomocą pojazdów podwodnych w rejon portu w Gibraltarze. Ze względu na dużą odległość oraz konieczność transportu jednostek przez macierzysty okręt podwodny, pierwsze rajdy okazały się bezskuteczne. Dopiero po kolejnym rajdzie na Gibraltar włoski pływacz wpadł na pomysł, by wydatnie skrócić dojazd podwodnych torped do Gibraltaru i całkowicie obejść się bez pomocy okrętu podwodnego. 12 km od portu w Gibraltarze położony jest niewielki hiszpański port Algeciras, gdzie stał osadzony na dnie włoski zbiornikowiec „Olterra”. Od 1942 r. do września 1943 r. torpedyści włoscy wykorzystywali zbiornikowiec jako bazę dla swych „miniaturek”. Podwodne pojazdy torpedowe montowano i uzbrajano w suchej części dziobowej statku z elementów, które po kryjomu były dowożone z Włoch, po czym gotowe pojazdy torpedowe, poprzez otwór w burcie, kierowały się na morze. Podwodni torpedyści schodzili na nabrzeże lub udawali się do miasta, mieli wygląd zaniedbanych marynarzy z floty handlowej. Urzędującemu w bliskości portu brytyjskiemu konsulowi w Algeciras nawet przez myśl nie przeszło, że wałęsający się włoscy marynarze są podwodnymi

<sup>33</sup> Niedawno ukazała się książka odsłaniająca kulisy tworzenia w PMW jednostek do działań podwodnych. Narcyz Klatka w książce „Polskie żywe torpedy w 1939 roku” ukazuje proces naboru, szkolenia i wykorzystania ochotników do jednostek tzw. „żywych torped”. W 1939 r. w Oddziale II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego utworzono referat żywych torped. Trudno jest stwierdzić czy PMW posiadała pojazdy podwodne. Jednakże w 1939 r. kapitan marynarki Wacław Staniszewski zgłosił projekt żywej torpedy, mówiąc przy tym o możliwości posiadania takiej broni przez Polskę, gdyż taką mają już Japończycy: „jeżeli mają Japończycy, to i Polska może mieć”.

<sup>34</sup> Pierwsze sześć miniaturowych okrętów podwodnych typu „A” zaczęto budować we Włoszech w latach 1915-1916. Okręty były jednostkami jednokorpusowymi, uzbrojenie składało się z dwóch torped. Pierwsze miniaturowe okręty podwodne w Niemczech zbudowano w trakcie II wojny światowej. Anglia przystąpiła do budowy miniaturowych okrętów podwodnych także w trakcie II wojny światowej. W 1942 r. zbudowano dwie łodzie podwodne typu „X3” i „X4”. W. W. Dmitriew, U. P. Dorofeew, K. G. Suworow, Podwodnyje „moskity”, Wojennoe Izdatielstwo Ministerstwa Oborony ZSSR, Moskwa 1969, s. 24.

<sup>35</sup> Już w kwietniu 1918 r. Włosi próbowali zaatakować austro-węgierskie okręty liniowe w Poli. W tym celu zbudowano specjalny typ kutra-amfibii gąsienicowej. Skonstruowano go w ten sposób, by mógł sforsować zagrody zamykające wejście do zatoki, składające się z zakotwiczonych, grubych bali drewnianych, powiązanych łańcuchami. W kwietniu 1918 r. Włosi mieli już 4 takie jednostki. W maju pojazd „Grillo” zdołał przebrnąć przez cztery linie zagród. Przed sforsowaniem piątej został przypadkowo wykryty przez patrolowce austro-węgierskie. Nie chcąc dopuścić, aby jednostka dostała się w ręce nieprzyjaciela, marynarze włoscy otworzyli zawory denne. Następne włoskie ataki nie przyniosły sukcesu. Wszystkie te nieudane próby wtargnięcia do baz świadczyły o skuteczności rozbudowanych zagród bonowo-sięciowych chroniących miejsca postoju floty oraz o czujności broniących portu jednostek. J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka Prekurat, op. cit., s. 517-518.

torpedystami. Torpedyści włoscy przeprowadzili kilka udanych akcji w Gibraltarze. W każdej operacji uczestniczyły trzy podwodne pojazdy torpedowe. We wspomnianym okresie zatopili lub uszkodzili około siedmiu jednostek sojusznicznych. Po kapitulacji Włoch 8 września 1943 r. Anglicy dowiedzieli się o bazie w Algeciras. W kadłubie zbiornikowca znaleźli części składowe pojazdów torpedowych, jeden z nich złożyli i dokonali z nim kilku prób<sup>36</sup>.

Mniej szczęścia mieli Japończycy dokonujący ataku na Pearl Harbour. Szeroko opisywane przez literaturę użycie przez Japończyków miniaturowych okrętów podwodnych nie tylko nie przynosiło spodziewanych rezultatów, ale spowodowało, że Amerykanie zostali ostrzeżeni o planowanym ataku<sup>37</sup>. W czasie tej akcji Japończycy utracili wszystkie miniaturowe okręty podwodne.

W ciągu dziesięcioleci jednostki te przeszły głęboką modernizację i osiągnęły wysoką specjalizację. Obecnie małe jednostki podwodne są wykorzystywane głównie do działań specjalnych<sup>38</sup>.

Dokończenie nastąpi

---

<sup>36</sup> S. Bernatt, op. cit., s. 51-54.

<sup>37</sup> A. Jaskuła, Pearl Harbor, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 2001 nr 6, s. 46-47.

<sup>38</sup> Można je zaliczyć do dwóch podstawowych grup. Grupę pierwszą stanowią transportery pływonurków bojowych, a drugą miniaturowe okręty podwodne. Dzięki ograniczonym wymiarom i małej wielkości pól fizycznych, miniaturowe okręty podwodne mogą działać na bardzo płytkich wodach przybrzeżnych lub w pobliżu nieprzyjacielskich baz, gdzie duża jednostka mogłaby zostać wykryta.

## ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ

Kmdr por. dypl. pil. Zenon CHOJNACKI

Starszy wykładowca na Wydziale Lotnictwa i Obrony Powietrznej AON

### LOTNICTWO W OBRONIE WYBRZEŻA

Nie ulega wątpliwości, że obrona wybrzeża jest problemem specyficznym i złożonym. Obejmuje przedsięwzięcia realizowane wspólnym wysiłkiem wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych, różnych rodzajów wojsk oraz układu pozamilitarnego i stanowi integralną część obrony terytorium kraju.

Wybrzeże z uwagi na rolę portów morskich, licznie rozbudowanych obiektów gospodarki narodowej o dużym znaczeniu obronnym oraz terenu jako rejonu działania wojsk na nadmorskim kierunku operacyjnym, stanowi współcześnie obszar najbardziej narażony na różnorodne oddziaływanie przeciwnika. Sprzyja temu stosunkowo łatwy dostęp od strony morza oraz możliwość zwiększenia mocy oddziaływania ogniowego przez jednoczesne użycie sił i środków powietrznych, morskich i lądowych przeciwnika. Na obszarze tym występują szczególne powiązania interesów wojsk operacyjnych (działających na kierunku nadmorskim) i sił obrony terytorialnej.

Poza tym przestrzeń morską pozwala przeciwnikowi na swobodę wprowadzenia z tego kierunku różnorodnych zgrupowań sił (lotniczych, morskich i dywersyjno-rozpoznawczych) bezpośrednio na wybrane obiekty uderzeń (ataków) położone wzdłuż wybrzeża (bazy morskie, porty itp.), jak również na obiekty znajdujące się w głębi terytorium kraju (obiekty ugrupowania operacyjnego wojsk, lotniska itp.).

Stosunkowo duża dostępność i krótkotrwałość przenikania w głąb terytorium kraju z kierunku morskiego sił przeciwnika powoduje, że potencjalny przeciwnik będzie zwracał znaczną uwagę i pilnie analizował możliwość bezpośredniej agresji od strony morza (w myśl koncepcji walki „z morza na ląd”).

W praktyce oznacza to konieczność kompleksowego traktowania obrony wybrzeża, tak w czasie planowania działań operacyjnych, jak i poszczególnych zadań realizowanych przez siły obrony terytorialnej i sektor pozamilitarny.

Adekwatnie do oczekiwanych zagrożeń, system obrony wybrzeża powinien zawierać:

- obronę powietrzną;
- obronę morską;
- obronę lądową.

Można zatem stwierdzić, że w ramach obrony wybrzeża integrowane są działania wszystkich sił obronnych państwa. Podkreślić przy tym należy, że wiele z nich realizuje się w ścisłym współdziałaniu wyżej wymienionych sił już w okresie pokoju (np. ochronę granicy powietrznej i morskiej, czy monitorowanie działalności codziennej w rejonie Bałtyku, itp.).

Wspólne użycie tych sił wynika z następujących uwarunkowań:

- czasy osiągnięcia gotowości bojowej są różne;
- środki napadu powietrznego przeciwnika mogą wykonywać zaskakujące uderzenia do czasu osiągnięcia gotowości bojowej przez poszczególne komponenty systemu obrony wybrzeża;
- część sił systemu obrony wybrzeża w okresie pokoju bazuje w jednym rejonie, co umożliwia tworzenie najbardziej zasadnego ich ugrupowania, a także organizowanie skutecznego dowodzenia nimi na różnych etapach działań bojowych<sup>1</sup>.

Warto zwrócić uwagę, że wybrzeże stanowi jedyny właściwie obszar naszego kraju, gdzie **działania połączone** mogą przyjąć w swej istocie najpełniejszy wymiar, to jest udziału w nich wszystkich trzech rodzajów Sił Zbrojnych.

W sytuacji międzynarodowego odprężenia, zmian ofensywnych założeń doktrynalnych wielu państw na defensywne oraz redukcji (restrukturyzacji) posiadanych Sił Zbrojnych sformułowano uzasadniony wniosek, że główne zadanie Sił Morskich w obronie przeciwdesantowej powinny być

---

<sup>1</sup> Z. Chojnacki, Współdziałanie lotnictwa WLOP z Marynarką Wojenną, Wyd. AON, Warszawa 2001, s. 5.



realizowane w granicach strefy obrony Marynarki Wojennej, zaś niszczenie zespołów desantowych i ich sił ochrony (osłony) – potęgowane w miarę przybliżania się przeciwnika do wybrzeża (brzegu).

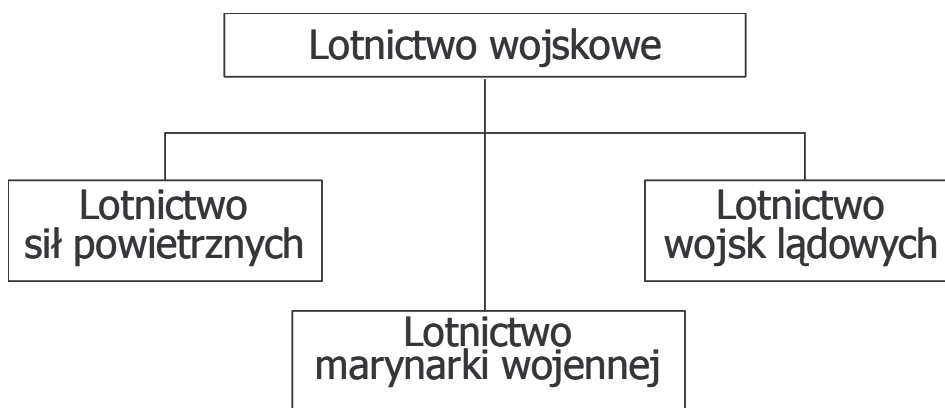
Wywołało to potrzebę koncentracji wspólnego wysiłku obrony na etapie **walki o odparcie lądowania** sił desantu przeciwnika oraz spowodowało **znaczne skrócenie czasu** osiągnięcia założonego celu, to jest zerwanie zamiaru przeciwnika w rezultacie poniesionych strat w siłach i środkach, a tym samym – wzrost **intensywności użycia sił i tempa dynamiki działań**.

W aktualnej sytuacji geopolitycznej dla większości państw zasadniczym obszarem zastosowania lotnictwa wojskowego pozostaje zakres działań zbrojnych, czyli ogólnie mówiąc prowadzonych w okresie wojny (abstrahując od prawnych aspektów i definicji wojny)<sup>2</sup>.

Przechodząc do zagadnienia udziału lotnictwa w obronie wybrzeża, w wielu materiałach źródłowych zadania lotnictwa wojskowego<sup>3</sup> w obronie wybrzeża przedstawiane są bardzo różnie. Zazwyczaj brak jest wyszczególnienia zadań, które mogą być wykonywane przez poszczególne rodzaje lotnictwa wojskowego wchodzącego w skład:

- lotnictwa sił powietrznych;
- lotnictwa wojsk lądowych;
- lotnictwa marynarki wojennej.

Jedynie praca „Lotnictwo w obronie wybrzeża”<sup>4</sup> przedstawia usystematyzowany podział zadań dla lotnictwa wojskowego wykonywanych w ramach obrony wybrzeża.



Rys. 1. Podział strukturalny lotnictwa wojskowego

Źródło: J. Karpowicz, E. Cieślak, Lotnictwo wsparcia w sojuszniczych działaniach powietrznych, Wyd. AON, Warszawa 2003, s. 18.

Lotnictwo wojskowe realizuje szeroki i zróżnicowany zakres zadań w obronie wybrzeża. Realizowane zadania mają swoją specyfikę wynikającą z warunków działań<sup>5</sup> i odmienności obiektów działań w tym obszarze.

**Lotnictwo wojsk lądowych** wyposażone jest przede wszystkim w śmigłowce przeznaczone do realizacji zadań:

- ogniowych:

<sup>2</sup> J. Karpowicz, Lotnictwo sił powietrznych, koncepcje użycia, perspektywy rozwoju, (w:) „Przegląd Morski”, 2003 nr 12, s. 42.

<sup>3</sup> Lotnictwo wojskowe – jeden z rodzajów wojsk Sił Zbrojnych. Jest ono definiowane jako ogół statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania takich zadań wojskowych jak: niszczenie celów powietrznych i powierzchniowych, realizacji rozpoznania powietrznego, transportu powietrznego, zadań specjalnych i pomocniczych.

<sup>4</sup> W. Michalak, S. Zajas, Lotnictwo w obronie wybrzeża, Wyd. AON, Warszawa 1994, s. 17 i następne.

<sup>5</sup> Podstawowe składniki determinujące warunki działań w tym obszarze to czynniki: operacyjno-taktyczne, geograficzne, oceanograficzne, klimatyczne. W. Michalak, S. Zajas, Lotnictwo w obronie wybrzeża, Wyd. AON, Warszawa 1994, s. 8 i następne.

- zwalczania sił desantu;
- zwalczania środków pancernych, opancerzonych oraz innych;
- osłony wojsk przed rozpoznaniem i uderzeniami;
- osłony i wsparcia sił powietrzno-szturmowych;
- zwalczania śmigłowców i bezzałogowych aparatów latających;
- transportowo desantowych;
- rozpoznawczych;
- pomocniczych:
  - minowania z powietrza;
  - maskowania dymami;
  - zabezpieczenia dowodzenia;
  - poszukiwania i ratownictwa oraz bojowego poszukiwania i ratownictwa.

Należy podkreślić, że w wielu wypadkach lotnictwo wojsk lądowych wypiera lotnictwo sił powietrznych z realizacji bezpośredniego wsparcia lotniczego, czy też taktycznego rozpoznania powietrznego i obserwacji pola walki<sup>6</sup>, co właśnie może mieć miejsce w obronie wybrzeża.

Z kolei **lotnictwo marynarki wojennej** realizuje zadania<sup>7</sup>:

- zwalczania okrętów poprzez:
  - rozpoznanie i pozahoryzontalne wskazywanie celów;
  - zwalczanie okrętów podwodnych (ZOP);
- zadania ratownicze;
- zadania transportowe<sup>8</sup>.

Przechodząc do przedstawienia zadań **lotnictwa sił powietrznych** w obronie wybrzeża, w sensie funkcjonalnym, można wyróżnić następujące jego rodzaje:

- lotnictwo bojowe, które obejmuje:
  - lotnictwo myśliwskie;
  - lotnictwo uderzeniowe, w składzie którego występuje:
    - lotnictwo myśliwsko-bombowe;
    - lotnictwo szturmowe;
    - lotnictwo bombowe;
- lotnictwo pomocnicze, w skład którego wchodzi:
  - lotnictwo transportowe;
  - lotnictwo rozpoznawcze;
  - lotnictwo łącznikowe;
  - lotnictwo wykrywania i dowodzenia;
  - lotnictwo walki elektronicznej;
- lotnictwo specjalne wyposażone w:
  - bezzałogowe statki powietrzne;
  - doświadczalne statki powietrzne.

Ten jednoznaczny podział nie do końca odpowiada realiom współczesnego lotnictwa wojskowego. Wszechstronność wyposażenia współczesnych samolotów bojowych pozwala im wykonywać zadania charakterystyczne dla kilku rodzajów lotnictwa. Współczesny samolot jest traktowany jako platforma do przenoszenia wyspecjalizowanego wyposażenia, którego skład może być zestawiany w zależności od rodzajów zadań i warunków, w jakich muszą być realizowane<sup>9</sup>. Przykładem może być wielozadaniowy samolot *F-16* wprowadzany na nasze uzbrojenie w 2006 r.,

<sup>6</sup> J. Karpowicz, op. cit., s. 40.

<sup>7</sup> Lotnictwo morskie w mniejszych państwach ze względów ekonomicznych zanika, a jego zadania przejmują wyspecjalizowane jednostki lotnictwa sił powietrznych. J. Karpowicz, op. cit., s. 40.

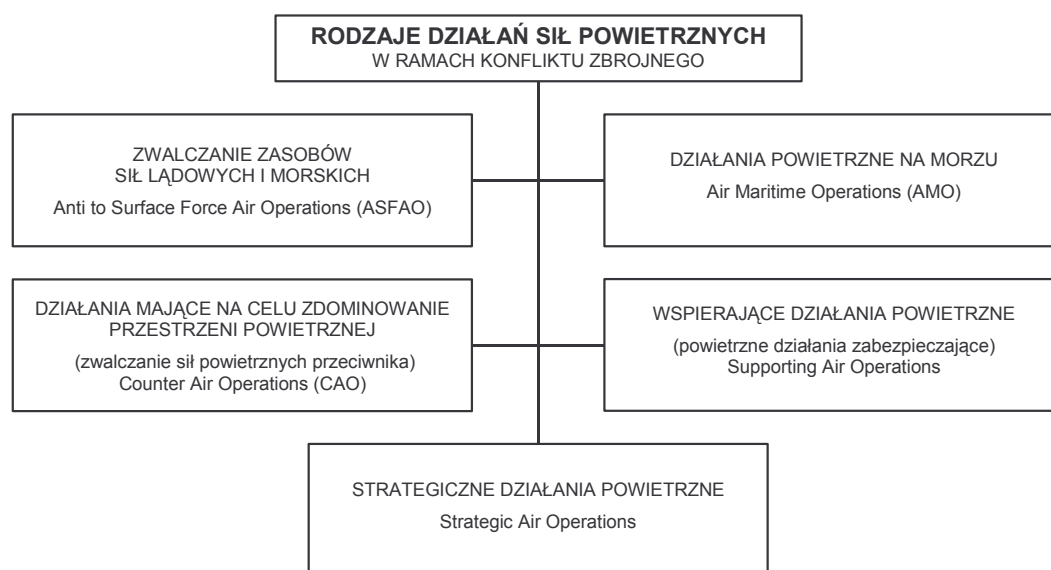
<sup>8</sup> Z. Smolarek, Stan obecny i perspektywy lotnictwa morskiego, (w:) „Przegląd Morski”, 2003 nr 12, s. 3 i następne.

<sup>9</sup> J. Karpowicz, E. Cieślak, W. Marud, Podstawy taktyki lotnictwa sił powietrznych Wyd. AON, Warszawa 2003, s. 14.

który może być przystosowany do realizacji zadań myśliwskich, uderzeniowych, rozpoznawczych, jak również obezwładniania systemu OP i OPL.

W myśl współczesnych, ukształtowanych na podstawie wieloletnich doświadczeń założeń teoretycznych na działania **lotnictwa sił powietrznych** w ramach konfliktu zbrojnego (rys. 2) składają się:

- działania mające na celu zdominowanie przestrzeni powietrznej (zwalczanie sił powietrznych przeciwnika) – counter air operations;
- działania przeciw zasobom sił naziemnym i nawodnym – anti to surface force air operations (ASFAO);
- działania powietrzne na morzu – maritime air operations;
- strategiczne działania powietrzne – strategic air operations;
- wspierające działania powietrzne (powietrzne działania zabezpieczające) – supporting air operations<sup>10</sup>.



Rys. 2. Klasyfikacja działań lotnictwa sił powietrznych w ramach konfliktu zbrojnego  
Źródło: Opracowanie własne.

Walka o zdominowanie przestrzeni powietrznej jest podstawowym zadaniem lotnictwa sił powietrznych realizowanym w operacjach militarnych. Głównym celem walki o zdominowanie przestrzeni powietrznej jest zwalczanie środków napadu powietrznego przeciwnika dla zapewnienia osłony, a co za tym idzie swobody działania wojskom własnym, stworzenie swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej własnemu lotnictwu oraz utrudnienie lotnictwu przeciwnika swobodnego korzystania z niej.

W ramach walki o panowanie przestrzeni powietrznej wyróżnia się ofensywną walkę z siłami powietrznymi przeciwnika (offensive counter air – OCA) oraz defensywną walkę (defensive counter air – DCA) z jego środkami napadu powietrznego.

Celem defensywnej walki ze środkami napadu powietrznego jest udaremnienie możliwości prowadzenia operacji przez przeciwnika lub przynajmniej osłabienie ich skuteczności poprzez zadanie przeciwnikowi maksimum strat i zminimalizowanie strat własnych.

Działania ofensywne w ramach walki o przewagę w powietrzu są definiowane jako działania mające na celu niszczenie, obezwładnianie i ograniczenie potencjału sił powietrznych przeciwnika tak blisko jego źródeł jak to możliwe. Celem tych działań jest pomniejszenie potencjału bojowego jego sił powietrznych w czasie trwania konfliktu.

Ważne miejsce we współczesnych założeniach użycia lotnictwa uderzeniowego sił powietrznych mają działania prowadzone na korzyść wojsk lądowych i marynarki wojennej. W

<sup>10</sup> ATP-33C (AJP-3.3), Joint Air and Space Operations Doctrine, Ratification Draft, NATO MAS 1999.

działaniach przeciw zasobom sił naziemnych i zasobom sił nawodnych (ASFAO), lotnictwo uderzeniowe będzie wykonywało zadania:

- izolacji lotniczej (air interdiction – AI);
- bezpośredniego wsparcia lotniczego (close air support – CAS).

Działania uderzeniowe lotnictwa odgrywają ważną rolę, gdyż zwiększają możliwości operacyjne innych komponentów bądź zastępują je w realizacji określonych zadań. Wpływ na miejsce prowadzenia izolacji lotniczej i bezpośredniego wsparcia lotniczego w operacji przeciwdesantowej mają: tempo prowadzonych działań i zmiany środka ciężkości prowadzonych działań.

**Izolacja lotnicza (AI)** jest jednym z zasadniczych zadań lotnictwa uderzeniowego realizowanym na korzyść sił lądowych i morskich w obronie wybrzeża. Oznacza działalność lotnictwa mającą na celu zwalczanie potencjału sił przeciwnika rozmieszczonego w głębi obszaru ugrupowania przeciwnika i obejmuje zwalczanie drugich rzutów i odwodów przed ich użyciem. Cel izolacji lotniczej to – stworzenie dogodnych warunków do działań własnych Sił Zbrojnych, aby zapewnić im czas i warunki do przejścia inicjatywy w działaniach bojowych.

**Bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS)** definiowane jest jako działanie lotnictwa przeciw siłom i środkom przeciwnika znajdującym się w styczności z siłami własnymi (lub przeciw siłom przeciwnika w ugrupowaniu własnym – desanty przeciwnika czy siły specjalne).

Bezpośrednie wsparcie lotnicze będzie odgrywało szczególnie ważną rolę w zasadniczych okresach działań przeciwdesantowych, gdzie skutecznie skompensuje brak lub niedostatek wsparcia ogniowego, realizowanego przez naziemne bądź morskie środki ogniowe<sup>11</sup>.

Działania te wymagają szczegółowej integracji uderzeń lotnictwa z ogniem i ruchem własnych wojsk. Zakłada się, że działania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego przynoszą natychmiastowy efekt i bezpośrednio wpływają na przebieg walki wspieranych wojsk w działaniach przeciwdesantowych.

Dzięki możliwościom bojowym oraz właściwościom współczesnych samolotów uderzeniowych celowe jest zwalczanie obiektów, które nie mogą być niszczone przez środki ogniowe wspieranych wojsk, a także możliwe jest potęgowanie ich siły ognia poprzez wzajemne uzupełnianie się oddziaływania ogniowego naziemnych środków ogniowych z działaniami samolotów uderzeniowych<sup>12</sup>.

**W operacjach morskich** (maritime air operations – AMO) największy wpływ na sukces mają działania lotnictwa morskiego, nie mniej jednak działania lotnictwa sił powietrznych mogą decydować o powodzeniu operacji morskich, w tym wypadku operacji przeciwdesantowej. Lotnictwo uderzeniowe skupi się przede wszystkim na realizacji zadań polegających na:

- zwalczaniu sił nawodnych (anti-surface unit warfare – ASUW);
- zwalczaniu okrętów podwodnych (anti-submarine warfare – ASW);

Celem działań lotnictwa sił powietrznych (w tym uderzeniowego) skierowanego na walkę z okrętami nawodnymi jest powstrzymanie przeciwnika przed skutecznym zastosowaniem sił nawodnych, takich jak: zgrupowania uderzeniowe, desantowe oraz transportowe. Lotnictwo dzięki swym możliwościom operacyjnym pozwala na zwiększenie tempa, zasięgu i natężenia oddziaływania. Z kolei celem walki z okrętami podwodnymi będącymi w wynurzeniu jest uniemożliwienie przeciwnikowi skutecznego wykorzystania jego sił podwodnych. Operacje lotnictwa w zwalczaniu sił nawodnych i podwodnych przeciwnika dzielą się na: ofensywne i defensywne, mające na celu obronę własnych sił morskich przed siłami przeciwnika.

Obok typowych zadań ogniowych związanych ze zwalczaniem celów powietrznych, naziemnych i morskich, lotnictwo wojskowe realizuje zadania związane z uzyskiwaniem szeroko rozumianej przewagi informacyjnej oraz zadania związane ze zwiększaniem mobilności Sił Zbrojnych. Działania tego typu określane są jako działania wspierające działania powietrzne i obejmują takie działania, które umożliwiają zabezpieczenie realizacji głównych zadań sił powietrznych, jak również pozostałych komponentów połączonych sił w operacjach. Realizowane zadania ukierunkowane będą na prowadzenie działań w ramach:

- obserwacji i rozpoznania powietrznego (air reconnaissance and surveillance – ASR);
- walki elektronicznej (electronic warfare – EW);

<sup>11</sup> ATP-27C (AJP-3.3.2), Air Interdiction and Close AIR Support, NATO MAS 1999.

<sup>12</sup> R. Bartnik, Lotnictwo uderzeniowe, Wyd. AON, Warszawa 2003, s. 17.

- transportu powietrznego (air transport – AT).

Działania rozpoznania powietrznego są prowadzone w celu pozyskiwania na bieżąco wszystkich informacji dotyczących składu, rozmieszczenia i charakteru operacji sił przeciwnika, jak również pogody. Obserwacja powietrzna powinna być prowadzona przez rozpoznawcze statki powietrzne (rozpoznanie elektroniczne i fotograficzne), samoloty systemu wczesnego wykrywania, samoloty połączonego systemu obserwacji – określania obiektów uderzeń i rozpoznania (JSTARS), morskie samoloty patrolowe oraz bezałogowe aparaty latające. Natomiast walka elektroniczna powinna być prowadzona w celu maskowania własnych działań w spektrum elektromagnetycznym oraz uniemożliwienia lub zmniejszenia możliwości prowadzenia działań przez przeciwnika drogą zakłóceń pracy jego systemów łączności dowodzenia wojskami, rozpoznania i kierowania ogniem.

Jak już wcześniej zaznaczyłem, w obronie wybrzeża (operacji czy działaniach przeciwdesantowych) biorą udział komponenty wojsk lądowych, marynarki wojennej i sił powietrznych. Komponent sił powietrznych odgrywa w tych działaniach istotną rolę.

Klasyczny wariant operacji przeciwdesantowej obejmuje<sup>13</sup>:

- niszczenie sił i środków desantu w rejonie załadunku i formowania zespołów desantowych;
- niszczenie morskich zespołów desantowych podczas przejścia morzem;
- odparcie lądowania desantu morskiego i powietrznego;
- niszczenie desantu, który wylądował na brzegu;
- zerwanie ewakuacji i niszczenie wycofującego się desantu w kierunku morza.

Należy podkreślić, że na poszczególnych etapach operacji przeciwdesantowej różne rodzaje Sił Zbrojnych w różnym stopniu będą oddziaływały na przeciwnika. Również lotnictwo różnymi siłami lotnictwa i z różnym natężeniem będzie uczestniczyło w różnych okresach operacji przeciwdesantowej.

Różnorodność i ilość sił biorących udział w działaniach przeciwdesantowych (operacji) stawiają wysokie wymagania w zakresie planowania ich użycia.

Należy przypuszczać, że sukces końcowy operacji można będzie osiągnąć jedynie przez:

- przygotowanie zawczasu systemu obrony przeciwdesantowej wybrzeża;
- trafne określenie zamiaru przeciwnika;
- wykrycia na czas symptomów przygotowania przez przeciwnika operacji desantu i rozpoznanie jego przemieszczania;
- skupienie głównego wysiłku na zniszczeniu głównego zgrupowania sił desantowych przeciwnika;
- właściwy podział zadań między poszczególne komponenty Sił Zbrojnych wydzielonych do działań przeciwdesantowych;
- organizację kompleksowego porażenia ogniowego desantu przeciwnika;
- właściwą organizację dowodzenia w operacji;
- oraz sprawną i wydajną logistykę.

#### **L i t e r a t u r a :**

1. ATP-27C (AJP-3.3.2), Air Interdiction and Close AIR Support, NATO MAS 1999.
2. ATP-33C (AJP-3.3), Joint Air and Space Operations Doctrine, Ratification Draft, NATO MAS 1999.
3. Bartnik R., Lotnictwo uderzeniowe, Wyd. AON, Warszawa 2003.
4. Chojnacki Z., Współdziałanie lotnictwa WLOP z Marynarką Wojenną, Wyd. AON, Warszawa 2001.
5. Makowski. A. i inni, Siły morskie w operacjach połączonych, Wyd. AMW, Gdynia 2002.
6. Karpowicz J., Cieślak E., Lotnictwo wsparcia w sojuszniczych działaniach powietrznych, Wyd. AON, Warszawa 2003.

---

<sup>13</sup> A. Makowski i inni, Siły morskie w operacjach połączonych, Wyd. AMW, Gdynia 2002, s. 11 i następne.

7. Karpowicz J., Cieślak E., Marud W., Podstawy taktyki lotnictwa sił powietrznych, Wyd. AON, Warszawa 2003.
8. Karpowicz J., Lotnictwo sił powietrznych, koncepcje użycia, perspektywy rozwoju, (w:) „Przegląd Morski”, 2003 nr 12.
9. Michałak W., Zajac S., Lotnictwo w obronie wybrzeża, Wyd. AON, Warszawa 1994.
10. Smolarek Z., Stan obecny i perspektywy lotnictwa morskiego, (w:) „Przegląd Morski”, 2003 nr 12.

## SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

Kmdr ppor. mgr inż. Maciej NAŁĘCZ  
Specjalista Zarządu Rozpoznania i Walki Elektronicznej DMW

### NOWI CZŁONKOWIE NATO I ICH SIŁY MORSKIE (2)

#### Słowenia

Republika Słowenii położona jest w południowej Europie. Od zachodu graniczy z Włochami, od północy z Austrią, od północnego wschodu z Węgrami, a od południa z Chorwacją. Posiada niewielki odcinek wybrzeża o długości 47 km. Powierzchnia kraju wynosi 20,3 tys. km<sup>2</sup>, zamieszkuje go 1 935 mln mieszkańców (2003). Stolicą jest Lubljana zamieszkiwana przez 267 tys. mieszkańców. Zespół miejski liczy 323 tys. mieszkańców. Łączna długość granic lądowych wynosi 1334 km: z Austrią 330 km, z Chorwacją 670 km, z Włochami 232 km i z Węgrami 102 km.



Mapa 1. Słowenia wraz z krajami sąsiednimi<sup>1</sup>

W VI wieku naszej ery w dolinie Sawy i Drawy osiedliły się słowiańskie plemiona Karantanów (Choruntanów). Około 744 r. księstwo Karantanii przyjęło zwierzchność Bawarii. W 976 r. utworzono księstwo Wielkiej Karantanii (Karyntii), lecz ludność słowiańska poddawana była silnym naciskom germanizacyjnym. Świadomość narodowa Słowenów przetrwała głównie dzięki działalności duchowieństwa katolickiego.

Po zakończeniu I wojny światowej słoweńska burżuazja i elity polityczne, dotychczas ugodowe wobec panujących Habsburgów, wystąpiły przeciw Austro-Węgrom i przyłączyły się do Królestwa Serbów, Chorwatów i Słowenów (od 1929 Jugosławii). Podczas II wojny światowej Słowenia została podzielona: Włosi zagarnęli południowo-zachodnią część kraju, Niemcy leżącą na północnym wschodzie Karyntię, Węgrzy Prekmurje, niewielki skrawek na północ od Mury, włączony do Słowenii w 1920 r.

W słoweńskim ruchu oporu główną rolę odgrywały siły partyzanckie związane z komunistycznym Frontem Wyzwolenia. W 1945 r. Słowenia weszła w skład odtworzonej Jugosławii jako republika autonomiczna. Na mocy paryskiego traktatu pokojowego (1947 r.) otrzymała od Włoch fragment ziem na zachodzie, a w 1954 r. powiększyła się o część Wolnego Terytorium Triestu.

<sup>1</sup> Źródło Internet, [www.cia.gov](http://www.cia.gov), stan z czerwca 2004 r.

Przebieg granicy słoweńsko-włoskiej w spornym regionie Istrii został ostatecznie zatwierdzony w 1975 r. postanowieniami traktatu londyńskiego.

W kwietniu 1990 r. odbyły się w Słowenii pierwsze w całej Jugosławii wolne wybory, w których postkomuniści utracili większość w parlamencie. W kwietniu 1991 r. nowy parlament proklamował niepodległość Słowenii. Zdominowane przez Serbów wojska federalne dokonały inwazji kraju, rozpoczynając wojnę. Skuteczny opór słoweńskich sił obrony terytorialnej spowodował, że działania wojenne przeniosły się na terytorium sąsiedniej Chorwacji. W październiku 1991 r. podpisano porozumienie i wycofano wojska federalne.

Niepodległość republiki jako pierwsze uznały Niemcy, a w ślad za nimi inne państwa europejskie. Po uznaniu Słowenii przez Europejską Wspólnotę Gospodarczą, także m.in. Polskę (15 stycznia 1992 r.), nastąpiło przyjęcie jej jako pełnoprawnego członka Organizacji Narodów Zjednoczonych (22 maja 1992 r.). W grudniu tegoż roku odbyły się wybory prezydenckie i parlamentarne, w których zwyciężyła Partia Liberalno-Demokratyczna, a na prezydenta wybrano M. Kučana, premierem został Janez Drnovš<sup>2</sup>.

#### Struktura społeczeństwa

Średnia gęstość zaludnienia Słowenii wynosi 93 osoby/km<sup>2</sup>. Przyrost naturalny jest na średnim, niewysokim poziomie europejskim i w 2000 r. wynosił - 0,5%. Skład etniczny społeczeństwa jest następujący: Słoweńcy (90,5%), Chorwaci (2,9%), Serbowie (2,2%), Bośniacy (0,7%), Węgrzy (0,5%). 70,8% mieszkańców Słowenii to katolicy. Inne wyznania to: luteranie – 1%, muzułmanie – 1%, ateści – 4,3% i pozostałe – 22,9%<sup>3</sup>.

#### Gospodarka

Słowenia ze względu na jej historyczne powiązania z zachodem jest jedną z najlepiej uprzemysłowionych republik byłej Jugosławii. Większą część dochodów przynosiła turystyka, obecnie przemysł i rolnictwo. Uprawia się głównie pszenicę, kukurydzę, żyto, ziemniaki, buraki cukrowe, chmiel, warzywa i owoce. W dolinie Drawy prowadzona jest uprawa winorośli i produkcja win oraz hodowla bydła i trzody chlewnej.

Słowenia posiada bogate złoża węgla brunatnego, rud ołowiu i rtęci. Rozwinięty jest przemysł hutniczy, przetwórczy i włókienniczy. W latach 70. wybudowano we współpracy z Chorwacją elektrownię atomową w Krško (po stronie Słowenii, około 20 km od granicy).

Prywatyzacja doprowadziła do znacznego wzrostu gospodarczego, który uwidocznił się szczególnie w latach 2002-2003. Deficyt budżetowy zmniejszył się w tym czasie z 3% dochodu narodowego w 2002 r. do 1,9% w 2003 r. Nawet utrzymujący się w ostatnich latach w Europie zastój gospodarczy nie miał zbyt dużego negatywnego wpływu na gospodarkę, która w latach 2001-2003 odnotowywała rocznie 3% wzrostu. Struktura gospodarki słoweńskiej przedstawia się następująco: rolnictwo 3,2%, przemysł 36,3% oraz usługi 60,5%. Dochody z eksportu wynosiły w 2002 r. 10,3 mld USD, a import odpowiednio 11,1 mld USD. Główni partnerzy handlowi Słowenii to Niemcy, Włochy, Francja, Austria i Chorwacja<sup>4</sup>.

#### Stosunki z Austrią

W kwietniu 2001 r., po trzech latach negocjacji, Słowenia i Austria podpisały tzw. „umowę kulturalną”, która określiła właściwy dla Austriaków status ludności niemieckojęzycznej w Słowenii. Co więcej, nastąpił pewien progres w kwestii uznania praw mniejszości słoweńskiej zamieszkującej Austrię.

Pod koniec lutego 2002 r. kanclerz Austrii zaoferował Słowenii poparcie w staraniach o członkostwo w Unii Europejskiej, uznając plany zamknięcia elektrowni jądrowej w Krško za bardzo

<sup>2</sup> Źródło: Internet, <http://wiem.onet.pl>, stan z czerwca 2004 r.

<sup>3</sup> Tamże.

<sup>4</sup> Z badań niemieckiej firmy marketingowej GfK Marktforschung wynika, że siła nabywczą ludności w przeliczeniu na 1 mieszkańca wynosi w Słowenii 6436 euro. Dla porównania Węgry mają siłę nabywczą na poziomie 3285 euro, a Polska 3020 euro, Szwajcaria 25 603, Niemcy 16 121, Hiszpania 9782 euro. Marzenna Guz Vetter, (w:) „Gazeta Wyborcza” z 16 marca 2004, s. 18.



obietujące dla tej części Europy oraz stwierdzając, że Słowenia jest najlepiej przygotowana spośród wszystkich państw-kandydatów.

#### Stosunki z Chorwacją

Stosunki dyplomatyczne między Słowenią i Chorwacją napotykają w pewnych dziedzinach na znaczące trudności. Najpoważniejsze z nierozwiązanych dotychczas problemów to: kwestia zdeponowanych przez Chorwatów dóbr materialnych w Ljubljanska Banka, o których zwrot stara się obecnie Chorwacja; przyszłość elektrowni jądrowej w Krsko oraz przebieg granicy morskiej w Zatoce Piran.

W lipcu 1998 r. Słowenia przerwała dostawy energii elektrycznej do Chorwacji ze wspólnie operowanej elektrowni w Krsko, próbując zmusić kooperanta do spłaty długów oraz zajęcia się utylizacją połowy ze zużytego dotychczas paliwa jądrowego. Przez kolejne lata nie udało się rozwiązać tych problemów.

Problem przebiegu granic lądowych i morskich został rozwiązany w lipcu 2001 r. Na podstawie zawartej umowy Słowenia uzyskała dostęp do Morza Adriatyckiego przez korytarz o szerokości 3600 m i długości 11 km. Dostęp do Adriatyku przebiega przez wody terytorialne Chorwacji i nie narusza wód terytorialnych Włoch.

W grudniu tego samego roku zawarto porozumienie w kwestii wykorzystania elektrowni jądrowej w Krsko. Określono również datę jej zamknięcia, co ma nastąpić w 2010 r.

Okresowo występują również problemy związane ze strefą rybołówstwa, co powoduje oziębianie stosunków na linii Lubljana – Zagrzeb.

#### Stosunki z Węgrami

Węgry i Słowenia podpisały umowy wzajemne o współpracy i przyjaźni oraz współpracy wojskowej.

W kwietniu 1998 r. Słowenia, Węgry i Włochy podpisały dokument o utworzeniu wspólnej brygady, której zadaniem są misje pokojowe. Dowództwo znajduje się w Udine, we Włoszech. Dowódcą jest włoski generał, jego zastępcami oficerowie z Węgier i Słowenii.

#### Stosunki z Włochami

Od 1997 r. nastąpiła wyraźna poprawa stosunków dwustronnych, jednak nierozwiązane problemy historyczne od czasu do czasu ożywają po obu stronach granicy, prowadząc do sporów, które muszą być rozwiązywane na drodze dyplomatycznej<sup>5</sup>.

#### Stosunki z NATO

Na szczyt Sojuszu Północnoatlantyckiego w Madrycie w 1997 r. Słowenia nie została zaproszona. Ponadto nie znalazła się w pierwszej grupie nowych członków NATO. W wyniku nacisków Francji w protokole pokonferencyjnym Słowenia razem z Rumunią została wspomniana jako państwo, które znajdzie się w ewentualnej drugiej „fali” rozszerzenia Sojuszu.

Stosunki z NATO znacznie ociepliły się po stworzeniu wspólnie z Węgrami i Włochami brygady sił pokojowych, a szczególnie po otwarciu przestrzeni powietrznej dla operacji powietrznej przeciwko byłej Jugosławii. Słowenia w pewien sposób została zmuszona do tak wyraźnych działań po tym, jak Amerykanie uznali, że władze słoweńskie zaangażowane były w sprzedaż do Iranu części zapasowych do czołgów. Dlatego w ostatniej chwili zdecydowały o ograniczeniu pierwszej grupy rozszerzenia NATO do: Czech, Polski i Węgier.

Oficjalnie Słowenia została zaproszona do NATO na szczycie w Pradze, w listopadzie 2002 r. wraz z sześcioma innymi państwami. Referendum akcesyjne odbyło się wraz z referendum dotyczącym przyłączenia do Unii Europejskiej. Poparcie udzielone wstąpieniu do NATO było znacznie niższe i wyniosło 66%.

#### Stosunki z Unią Europejską

Kolejnym celem polityki zagranicznej Słowenii jest członkostwo w Unii Europejskiej (UE). Oficjalne rozmowy akcesyjne rozpoczęły się w lipcu 1997 r. Prawie 90% biorących udział w referendum akcesyjnym opowiedziało się za przyłączeniem do UE, co nastąpiło 1 maja 2004 r.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Jane's Sentinel Security Assessment, External Affairs, Slovenia, 21.10.2003.

### Polityka obronna

Ważniejsze ustalenia z zakresu reformy sił zbrojnych zostały już wykonane. Zgodnie z założeniami planu budowy sił, do końca 2004 r. Słowenia zrezygnuje ze służby poborowej. Ponadto do końca 2008 r. siły zbrojne mają liczyć 8000 żołnierzy zawodowych w służbie czynnej oraz 6000 rezerwistów. Obecnie, siły zbrojne liczą 6000 żołnierzy zawodowych i 16 000 żołnierzy poborowych i rezerwistów.

Słowenia była wielokrotnie krytykowana przez przyszłych sojuszników za przeznaczanie zbyt małych środków budżetowych na obronę narodową. W 2003 r. na budżet obronny przeznaczono 337 mln USD, co stanowi 1,61% produktu krajowego brutto (PKB). Zgodnie ze słowami ministra obrony budżet podległego mu resortu do 2008 r. ma osiągnąć dolną granicę 2% PKB ustaloną dla państw członkowskich NATO<sup>7</sup>.



Fot. 1. Jednostki górskie mogą być w NATO słoweńską specjalizacją<sup>8</sup>

### Siły morskie

Siły morskie Słowenii zostały sformowane w 1993 r., a poddane pierwszej restrukturyzacji w 1997 r. Wszystkie siły i środki podporządkowane są organizacyjnie 430 Eskadrze, w skład której wchodzi 40 żołnierzy kadry zawodowej i 25 żołnierzy poborowych. Dodatkowym wzmocnieniem jest około 600 rezerwistów, którzy w większości mają za sobą służbę w siłach morskich Jugosławii.

Zadania marynarki wojennej Słowenii to obrona wybrzeża i wód terytorialnych oraz zadania z zakresu poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu<sup>9</sup>.

W skład sił morskich wchodzi okręt patrolowy produkcji izraelskiej t. „Super Dvora Mk II”, dwie duże gumowe łodzie patrolowe oraz trzy mniejsze łodzie gumowe wykorzystywane do szkolenia pływackich. Prowadzone są także rozmowy na temat pozyskania drugiego okrętu t. „Super Dvora Mk II” w wersji uzbrojonej w kierowane pociski rakietowe klasy woda-woda. Dowództwo marynarki znajduje się w miejscowości Ankaran. Główną i jedyną bazą pozostaje Koper, w którym na terenie portu handlowego dzierżawiony jest pirs wydzielony do cumowania jednostek sił morskich Słowenii.

---

<sup>6</sup> Jane's Sentinel Security Assessment, Internal Affairs, Slovenia, 21.10.2003.

<sup>7</sup> N. Barnett, L. Hill, J. Kominek, E. Konstantinova, D. Mulholland, R. Tudor, The Newcomers. Jane's Defense Weekly, 15.10.2003, Vol. 40, s. 27.

<sup>8</sup> Źródło: MON Słowenii.

<sup>9</sup> Jane's Sentinel Security Assessment, Navy, Slovenia, 21.10.2003.



Fot. 2. Okręt patrolowy „Ankaran”<sup>10</sup>

Dane taktyczno-techniczne okrętu patrolowego „Ankaran” t. „Super Dvora Mk II”<sup>11</sup>:

- Wyporność pełna (t): 58;
- Wymiary (m): 25 × 5,6 × 1,1;
- Napęd główny: 2 silniki wysokoprężne MTU 12V 396 TE94 o mocy 4570 KM;
- Prędkość (w): 45;
- Zasięg (w milach morskich): 700 przy prędkości 30 w;
- Załoga: 15 (2 oficerów);
- Uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe 12,7 mm;
- Radar obserwacji sytuacji nawodnej: Koden, pasmo I.

---

<sup>10</sup> Tamże.

<sup>11</sup> Jane's Fighting Ships 2002-2003. s. 635.

## SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

Mgr inż. Andrzej NITKA  
Pedagog, absolwent Akademii MW

### NORWESKIE PODUSZKOWCE BOCZNOŚCIENNE TYPU „SKJOLD” (PROJEKT „6081”)

Norweskie wybrzeże z racji bardzo długiej i rozwiniętej linii brzegowej z licznymi fiordami, wyspami, cieśninami i przesmykami jest akwenem szczególnie predysponowanym do działania lekkich sił uderzeniowych. Używanie do obrony wybrzeża małych jednostek nawodnych ma w norweskiej marynarce wojennej (Norske Marine) długą tradycję. Pierwotnie funkcje tę sprawowały torpedowce, następnie przejęły ją ścigacze torpedowe, a w końcu ścigacze rakietowe.

W okresie powojennym Norwegowie wprowadzili do służby szereg małych okrętów uderzeniowych własnej budowy, zoptymalizowanych pod kątem służby w fiordach i na wodach przybrzeżnych. Początkowo były to ścigacze torpedowe: sześć typu „Rapp” (w służbie 1952-1955) i dwadzieścia typu „Tjeld” (Nasty w służbie 1961-1966). Po nich nastąpiła era ścigaczy rakietowych reprezentowanych przez dwadzieścia jednostek typu „Storm” (w służbie 1965-1968), sześć typu „Snögg” (w służbie 1971-1972) oraz czternaście typu „Hauk” (w służbie 1978-1980). Następcami tych klasycznych jednostek o kadłubie wypornościowym będzie seria okrętów rakietowych zbudowanych w awangardowym układzie poduszkowca bocznościennego – typu „Skjold”. W okresie przejściowym będą one operować wraz z jednostkami typu „Hauk”, których modernizacja realizowana przez stocznnię Umoe Mandal dobiega właśnie końca. Modernizacja ta objęła jednak tylko wymianę elektroniki, bez wymiany uzbrojenia, co zasadniczo wpływa na walory bojowe tych jednostek. Otrzymały one nowy system informacji bojowej SENIT 2000 oraz łącze danych Link 11, co umożliwi im operowanie w zespołach bojowych wspólnie z następcami. Ten zabieg ma na celu utrzymanie ich w służbie do 2010-2015 r. Nowe okręty rakietowe, przez wzgląd na małą liczbę planowanych jednostek, jedynie częściowo „zlużują” flotę „Hauków”. Zadania pozostałych przejmą fregaty typu „Fridtjof Nansen”<sup>1</sup>.

#### Projektowanie

W 1988 r. w związku z nieuniknionym starzeniem się jednostek typów „Storm” i „Snögg” konieczne stało się określenie wymogów, jakie spełniać mieli ich następcy, co też uczyniono. Pierwotnie planowano budowę, aż dwudziestu czterech okrętów, które miały zastąpić w służbie jednostki obu wycofywanych typów. Tak długa seria nie miała jednak szans akceptacji w ramach oszczędności w budżecie obronnym, jakie nastąpiły po zakończeniu zimnej wojny, a które odcisnęły również swoje piętno na możliwościach finansowych norweskiej marynarki. We wstępnych pracach koncepcyjnych prowadzonych od 1990 r. rozpatrywano trzy różne układy konstrukcyjne nowych okrętów: konwencjonalny jednokadłubowy, katamarana oraz poduszkowca klasycznego bądź bocznościennego. Jednym z podstawowych wymogów, jakie miały spełniać nowe jednostki była możliwość osiągania dużych prędkości (minimum 44 węzły przy stanie morza 3<sup>o</sup>B), w połączeniu ze stabilną platformą dla uzbrojenia i urządzeń elektronicznych oraz dobrymi właściwościami morskimi. Spośród przeanalizowanych układów najlepiej wymogi te spełniał poduszkowiec bocznościenny, który ponadto charakteryzował się bardzo małym zanurzeniem w czasie pływania na poduszce powietrznej. Cecha ta ma niebagatelne znaczenie dla okrętów operujących na wodach przybrzeżnych, szczególnie tak urozmaiconych jak norweskie fiordy<sup>2</sup>.

Po ostatecznym sprecyzowaniu koncepcji nowych jednostek i podjęciu decyzji o ograniczeniu serii do ośmiu okrętów, w lipcu 1995 r. do norweskich stocznii Mjelle & Karlsen i Kvaerner Mandal oraz niemieckiej Abeking & Rasmussen zostały wysłane zapytania ofertowe dotyczące budowy prototypowej jednostki. Po otrzymaniu od nich odpowiedzi zdecydowano, że w dalszej części przetargu uczestniczyć będą tylko firmy norweskie, jako że stocznia Abeking & Rasmussen nie mogła spełnić norweskich wymagań offsetowych. Ostatecznie przetarg wygrała mająca już doświadczenie w

<sup>1</sup> T. Grotnik, Skjold norweska tarcza, (w:) „Nowa Technika Wojskowa”, 2004 nr 2, s. 52.

<sup>2</sup> Project 6081: close-up on Norway's New FPB, (w:) „Maritime Defence”, June 1996, s. 118.

budowie poduszkowców bocznościennych stocznia Kvaerner Mandal A/S z siedzibą w miejscowości Mandal, która na mocy podpisanego 30 sierpnia 1996 r. kontraktu wartego 30 milionów dolarów miała wybudować prototypowy okręt. Kontrakt ten zawierał ponadto opcje na budowę - od pięciu do siedmiu jednostek seryjnych, po piętnastomiesięcznych próbach pierwszego okrętu<sup>3</sup>.

Równocześnie z zapytaniami ofertowymi dotyczącymi budowy pierwszego poduszkowca, osiem firm otrzymało zapytania dotyczące bojowego systemu dowodzenia dla nowych jednostek. Były to kolejno: Kongsberg i Simrad z Norwegii, STN Atlas Elektronik z Niemiec, Signaal z Holandii, CelsiusTech ze Szwecji, Alenia z Włoch, DCN(I) z Francji i Hughes ze Stanów Zjednoczonych. Po otrzymaniu odpowiedzi na zapytania ofertowe do dalszej fazy przetargu zakwalifikowano pięć ofert. Ze względu na brak propozycji offsetowych odrzucone zostały oferty firm STN Atlas Elektronik i Hughes, zaś firmy Kongsberg i Simrad wysunęły wspólną ofertę. Przedstawione zostały następujące propozycje:

- Kongsberg i Simrad proponowały system Sea MICOS bazujący na systemie dowodzenia i kontroli MICOS, zainstalowanym na niszczycielach min typu „Oksøy” i trałowcach typu „Alta”;
- CelsiusTech zaproponował wersję udanego systemu dowodzenia i kontroli ognia 9LV Mk3;
- Alenia proponowała system oparty na jej konsolach MAGICS;
- DCN(I) zaproponował system dowodzenia i kontroli SENIT 8;
- Signaal proponował wersję swojego systemu dowodzenia i kontroli ognia TACTICOS.

Dalszy etap przetargu przewidywał skrócenie listy oferentów do dwóch firm, spośród których miał być wyłoniony zwycięzca. Jednak wobec tak licznej konkurencji oraz decyzji, że system dowodzenia ma być produkowany w Norwegii, konsorcjum firm Kongsberg i Simrad porozumiało się z DCN(I), przedstawiając ostatecznie wspólną propozycję. Został nią system dowodzenia SENIT 2000, będący wersją systemu SENIT 8 koncernu DCN(I), który miał być produkowany przez norweskie konsorcjum. Ostatecznie to właśnie ta propozycja zwyciężyła. Zamówienie na ten system zostało złożone 26 czerwca 1997 r.

W trakcie procesu projektowania nowych okrętów rakietowych dla Norske Marine musiano też dokonać wyboru napędu. Rozpatrywane były następujące warianty urządzeń napędowych:

- dwa duże silniki wysokoprężne dla dużych prędkości;
- dwie turbiny gazowe plus dwa małe silniki wysokoprężne w układzie CODOG;
- cztery turbiny gazowe w układzie COGAG;
- dwie turbiny gazowe.

Spośród turbin gazowych pod uwagę brane były:

- dwie turbiny GE LM500 w układzie CODOG;
- dwie turbiny Allison 571-K w układzie CODOG;
- dwie turbiny Eurodyn DURA w układzie CODAG;
- cztery turbiny Eurodyn DURA w układzie COGAG;
- cztery turbiny Textron Lycoming TF40 (w układzie tandemowym TF80).

Ostatecznie zdecydowano, że nowe jednostki będą miały siłownię skonfigurowaną w układzie CODOG (Combined Diesel or Gas Turbine), złożoną z dwóch średnioobrotowych silników wysokoprężnych dla prędkości ekonomicznych oraz dwóch małych turbin gazowych dla prędkości maksymalnych pracujących niezależnie. Wobec niedopracowania turbin DURA, które miały być produkowane przez przedsiębiorstwo Eurodyn będącą spółką joint venture firm Ulstein z Norwegii, Volvo Flygmotor ze Szwecji i Turbomeca z Włoch, konieczne stało się zastosowanie na prototypie turbin gazowych Rolls-Royce Allison 571-KF9 oraz silników wysokoprężnych MTU 8V183 TE 92<sup>4</sup>.

#### Konstrukcja

Kadłub „Skjolda” został zbudowany w nowoczesnym układzie poduszkowca bocznościennego. Specyfika konstrukcji tego typu jednostek polega na tym, że łączą one korzystne

---

<sup>3</sup> T. Grotnik, op. cit., s. 52.

<sup>4</sup> Norway's Structure 2012: on track for fleet replacement, (w:) „Maritime Defence”, April 1996, s. 62-64.

cechy poduszkowca i katamarana. Klasyczny poduszkowiec porusza się na poduszce powietrznej, która jest utrzymywana pod kadłubem przez specjalny gumowy fartuch. Ruch postępowy uzyskuje za pomocą śmigieł napędowych czasem obudowanych. Konstrukcja ta ma dużo zalet, ale również i wady. Główną z nich jest bardzo duża powierzchnia odbicia impulsów radarowych wytwarzana przez śmigła, ich obudowy oraz stateczniki. Poduszkowiec bocznościenny jest tak jak klasyczny poduszkowiec przystosowany do poruszania się na powierzchni wody z dużą prędkością. Specjalne kurtyny nie pozwalające na ucieczkę powietrza na zewnątrz znajdują się wyłącznie na dziobie i na rufie, natomiast z boków przestrzeń wewnętrzną zamykają kadłuby. Układ taki jest szczelniejszy od fartucha poduszkowców, dlatego też do podniesienia kadłuba bocznościenu potrzebna jest mniejsza ilość energii, stąd można zastosować słabsze silniki. Na poduszce powietrznej zanurzenie poduszkowca sztywnoburtowego jest znacznie mniejsze niż w przypadku katamarana, co pozwala na obniżenie oporów ruchu i osiągnięcie prędkości niedostępnych dla jednostek wypornościowych o zbliżonej powierzchni pokładu. Nie bez znaczenia dla jednostek działających w bliskości wybrzeża jest też małe zanurzenie w pływaniu na poduszce powietrznej. Wynika to z topografii norweskiego wybrzeża i tym samym filozofii wykorzystania floty. Mnogość fiordów, wysepek i szkieł umożliwiają prowadzenie operacji angażowania sił przeciwnika w bezpośredniej bliskości lądu, pozostając do ostatniej chwili nie wykrytym. Również zdolności manewrowe poduszkowca bocznościennego są bardzo duże. Przy zastosowaniu pędników strugowodnych, jak to ma miejsce w tym przypadku, jest on zdolny do wykonywania zwrotów praktycznie w miejscu. Spora odległość między kadłubami, w których znajdują się pędniki zapewnia duży moment skrętny. Dziobowe wentylatory skierowane na burty również wspomagają manewrowanie. Dobre zdolności manewrowe są szczególnie przydatne podczas manewrów na ograniczonych akwenach czy w małych portach, których na norweskim wybrzeżu nie brakuje. Mała powierzchnia zwilżona kadłubów charakteryzuje się większą odpornością na fale uderzeniowe podwodnych wybuchów, a podniesiony środek pola magnetycznego kadłuba minimalizuje jego wpływ na działanie zapalników min magnetycznych. Efekt zmniejszenia sygnatury magnetycznej pogłębia konstrukcja kadłuba i nadbudówki, wykonana z tworzyw sztucznych (żywice winylowe i poliestrowe) obustronnie laminowanych włóknem szklanym (GRP). Konstrukcja GRP jest stosunkowo lekka i jednocześnie wytrzymała, a alternatywny materiał konstrukcyjny – aluminium, przewyższa niepalnością i prostotą technologii wytwarzania (aluminium cechuje trudność w zachowaniu wysokiej jakości spoin). W budowie kadłuba wykorzystano techniki zarówno ręcznego kładzenia mat na formie, jak również ciśnieniowego napełniania próżniowych matryc. Ponadto rozkład ciśnień dwukadłubowca jest korzystniejszy niż w przypadku klasycznej formy. Ma to nieocenione znaczenie w przypadku operowania na akwenach zagrożonych użyciem min z zapalnikami ciśnieniowymi. Oddalenie od powierzchni wody urządzeń napędowych zmniejsza z kolei sygnaturę akustyczną bocznościennów. Konstrukcyjną nowością było zastosowanie w rejonach szczególnie ważnych dla witalności okrętu, jak również istotnych ze względów wytrzymałościowych dodatkowych elementów wykonanych z włókien węglowych. Zastosowano je w konstrukcji usztywnień masztu oraz nośników urządzeń elektronicznych. Również łoża wieży armaty wraz z podtrzymującymi je pilersami wykonano z tego tworzywa. Przez wzgląd na „bojowy” charakter jednostek, zastosowano też szereg technik mających na celu możliwie największą redukcję pól fizycznych, co prowadzi bezpośrednio do podniesienia ich żywotności na polu walki.

Konstruktorzy pracujący nad pierwszym okrętem projektu „6081” mieli za zadanie tak dobrać kształt jak i materiały konstrukcyjne, żeby w jak największym stopniu zminimalizować jego echo radarowe, jak i wykrywalność w paśmie podczerwieni (potocznie określanymi jako właściwości „stealth”). Aby ograniczyć wielkość skutecznego pola odbicia (SPO), wszystkie powierzchnie kadłuba i nadbudówki zostały odchyłone od pionu, dotyczyło to też wieży okrętowej armaty. Ponadto, na ile to było możliwe, wszystkie elementy wyposażenia pokładowego zostały przeniesione do wnętrza. Dotyczyło to również kontenerów z raketami przeciwokrętowymi, jak i wyrzutni celów pozornych. Zastosowane zostały również materiały pochłaniające promieniowanie elektromagnetyczne oznaczane jako SRAM (Structural Radar Absorbing Material), którymi pokryto zewnętrzne powierzchnie kadłuba. Zostały one już w znacznej części dodane do żywic tworzących strukturę kadłuba. Rozwiązanie to zostało zastosowane po raz pierwszy na tak szeroką skalę. Swój oryginalny koncepcyjnie wkład w minimalizację SPO mieli też inżynierowie z Umoe. Zaprojektowali oni specjalne pokrywy luków serwisowych, włazy i okna. Cechuje je

całkowite „spłaszczenie” tj. zrównanie ich krawędzi z powierzchnią kadłuba (nadbudówki). Okna, w konstrukcji, których zastosowano technologię ciągłych, wielokierunkowych włókien nie posiadają wystających na zewnątrz uszczelek, a przy tym zostały scalone ze specjalnymi aramidowymi ekranami odbijającymi fale radarowe. Wszystkie czerpnie powietrza do silników oraz wentylatorów zostały pokryte specjalnymi siatkami z materiału SRAM. Żeby natomiast ograniczyć sygnaturę termiczną nowych jednostek zastosowano typowe systemy tłumienia promieniowania podczerwonego IRSS (Infrared Supression System), poprzez skierowanie wydechów spalin pomiędzy kadłuby i w kierunku rufy. W osiągnięciu tego celu pomaga również materiał, z jakiego zbudowano okręt, czyli laminat poliestrowo-szkłany, który dzięki niskiemu przewodnictwu cieplnemu przyczynia się do zmniejszenia wykrywalności jednostki w zakresie podczerwieni. Natomiast możliwość wykrycia wzrokowego została ograniczona poprzez zastosowanie opracowanego specjalnie dla okrętu kamuflażu. Został on tak dobrany, aby w jak największym stopniu utrudnić wykrycie jednostki na tle skalistych zboczy, tak charakterystycznych dla norweskiego wybrzeża. Jednak, co pokazują zdjęcia, jest on również dość skuteczny w przypadku innego tła, na przykład nadbrzeżnych zabudowań.

Kadłub został podzielony na sześć sekcji i ze względu na zastosowane materiały konstrukcyjne oraz poduszkę powietrzną między kadłubami jest w stanie utrzymywać się na powierzchni pomimo uszkodzeń we wszystkich przedziałach obu kadłubów. Wszystkie mające znaczenie dla żywotności instalacje zostały zwielokrotnione, a część z nich ogrzewana w celu umożliwienia pływania na wodach dalekiej północy<sup>5</sup>.

Wyporność pełna „Skjolda” wynosi 260 tys., jego długość całkowita 46,79 m, długość między pionami 41,50 m, szerokość 13,50 m, zanurzenie przy pływaniu wypornościowym 2,25 m, zaś na poduszce powietrznej tylko 0,83 m<sup>6</sup>. Jego kadłub w ogólnym zarysie ma kształt prostokąta, co jest zresztą charakterystyczne dla poduszkowców boczościennych. Jedynym odstępstwem są dwustopniowe ścięcia w części dziobowej. W związku z koniecznością zminimalizowania sygnatury radarowej z kadłuba wyeliminowano zaokrąglenia, a wszystkie płaszczyzny odchyłono od pionu, o czym już wspomniano. Ma to za zadanie odbijanie wiązek radarowych w kierunku przeciwnym do tego, skąd zostały wysłane. Te same zasady dotyczą znajdującej się przed nadbudówką wieży armaty pokładowej jak i nadbudówki. Wielkość samej nadbudówki została znacznie ograniczona i przesunięta w stronę rufy. Jest ona jednopokładowa, jedynie w przedniej części, tam gdzie znajduje się sterówka z posadowionymi na niej urządzeniami kierowania ognia, jest nieco wyższa. Za sterówką znajduje się silnie odchylony ku tyłowi dwunożny maszt, który stanowi podstawę dla anten pozostałych sensorów. Takie nieco nietypowe umiejscowienie nadbudówki jest spowodowane wewnętrznym układem jednostki, który zdeterminowany jest przez umieszczenie urządzeń napędowych oraz wentylatorów wraz z napędzającymi je silnikami w przedniej części kadłuba. Wpływ na wewnętrzne rozplanowanie okrętu miała też decyzja o umieszczeniu kontenerów startowych rakiet woda-woda wraz z otworami odprowadzającymi gazy z silników startowych we wnękach na rufie jednostki.

Jak już wspomniano „Skjold” posiada układ napędowy skonfigurowany w układzie CODOG. Składają się na niego dwa silniki wysokoprężne MTU 6R183 TE92 o mocy 500 KM (każdy), dwie turbiny gazowe Rolls-Royce Allison 571-KF9 o mocy 8160 KM (każda) oraz dwa pędniki strugowodne KaMeWa 80S2 o mocy 16 320 KM. Wentylatory nośne napędzane są przez dwa silniki wysokoprężne MTU 12V183 TE92 o mocy 985 KM (każdy). Natomiast zapotrzebowanie na prąd elektryczny zaspakajane jest przez dwa generatory o mocy 228 kW (każdy), które napędzane są przez dwa silniki wysokoprężne MTU 6R183 TE52<sup>7</sup>. Zasięg jednostki wynosi 800 mil morskich przy prędkości 40 węzłów, zaś autonomiczność 14 dni. Okręt przystosowany jest do osiągania bardzo dużych prędkości. Prędkość maksymalna przy spokojnym morzu wynosi 55 węzłów, na próbach osiągnięto nawet 59,8 węzła. Przy stanie morza 3°B może on osiągnąć prędkość 44-45 węzłów, zaś prędkość marszowa na silnikach wysokoprężnych w położeniu wypornościowym wynosi 7-9 węzłów. Dwa wentylatory wytwarzające poduszkę powietrzną, umieszczone są w dziobowej części kadłuba i zasysają powietrze przez prostokątne otwory w pokładzie. Ich łopatki są konstrukcji kompozytowej z

<sup>5</sup> T. Grotnik, op. cit., s. 52-53.

<sup>6</sup> Combat Fleet of the World, 2002-2003 – wersja elektroniczna.

<sup>7</sup>Tamże.

wykorzystaniem włókien węglowych. Sterowanie siłownią odbywa się z centrali manewrowo-kontrolnej (CMK) lub pomostu bojowego. Nad działaniem napędu czuwa komputerowy system kontroli pływania Ride Control System. Siłownia jest tak skonfigurowana, że w przypadku uszkodzenia napędu jednej burty można kontynuować rejs na sąsiednim silniku. Podczas rejsów na poduszce powietrznej okręt może operować na akwenach o głębokości już od 1 metra. Załoga liczy czterech oficerów i jedenastu marynarzy<sup>8</sup>.

Na uzbrojeniu jednostki znaleźć się ma 8 rakiet przeciwokrętowych NSM (Nytt Sjomalsmissil – nowy pocisk przeciwokrętowy) rozwijanych przez firmę Kongsberg Defence & Aerospace A/S (KDA). Rakieta ta ma zastąpić w służbie pociski z rodziny Penguin. Jej pierwsze odpalenie miało miejsce 24 października 2000 r., zaś dostawy zaplanowano na lata 2004-2005. Charakteryzuje się ona obniżonym echem radarowym, co osiągnięto zarówno przez odpowiednie kształty jak i zastosowanie specjalnych materiałów. Ma ona długość 3,95 m z silnikiem startowym, rozpiętość skrzydeł 1,4 m (złożonych 0,7 m). Jej masa wynosi 412 kg (w tym 65 kg silnik startowy), głowica waży 120 kg, zaś naprowadzanie odbywa się na podczerwień. Jako napędu marszowego użyto dwuprzepływowego silnika turbodrzutowego Microturbo TRI-40, który pozwala na osiągnięcie wysokiej prędkości poddźwiękowej oraz zasięgu ponad 250 kilometrów. Pociski te będą przechowywane w kontenerach startowych o długości 4 m i przekroju poprzecznym 0,81 x 0,80 m. Planowany okres użytkowania ma wynosić 30 lat z gruntownym przeglądem, co dekadę. Na „Skjoldzie” kontenery te mają być umieszczone na rufie w specjalnych zamykanych wnękach. Uzbrojenie artyleryjskie okrętu ma być reprezentowane przez umieszczoną przed nadbudówką uniwersalną armatę kalibru 76 mm L/62 OTO Melara Super Rapid w wieży o zredukowanej sygnaturze radarowej. Działo to charakteryzuje się szybkostrzelnością wynoszącą 120 strzałów na minutę, przy prędkości wylotowej pocisków 925 m na sekundę. Maksymalny efektywny zasięg do celów nawodnych wynosi 8000 m, zaś do celów powietrznych 4000-5000 m. Uzbrojenie przeciwlotnicze jednostki będzie składać się ze zdwojonej wyrzutni SIMBAD (Systeme Intégré de Mistral Bimuniton pour L' Autodéfense) dla rakiet krótkiego zasięgu Mistral. Pociski te ważą 24 kg, mają 1,8 m długości i 0,90 m średnicy. Ich głowica składa się z 1500 wolframowych kulek i ma masę 3 kg. Osiągają one prędkość 2,5 Macha i mogą zwalczać cele znajdujące się w odległości od 500 do 6000 m, przy minimalnej wysokości rażenia 3 m<sup>9</sup>. Trzeba jednak zaznaczyć, że z wyjątkiem testów większość dotychczasowej służby „Skjold” spędził bez przewidywanego uzbrojenia.

Zainstalowany na okręcie bojowy system dowodzenia SENIT 2000 składa się z sześciu konsoli operatorskich, które umiejscowiono w Centrum Informacji Bojowej, znajdującym się w rufowej części nadbudówki, poniżej pomostu bojowego (na poziomie pokładu). Są to identyczne konsole wielofunkcyjne, z których po jednej przeznaczono dla dowódcy jednostki i oficera taktycznego, a trzy dla operatorów uzbrojenia i czujników. Ostatnia szósta konsola przeznaczona jest dla dowódcy grupy okrętów mustrowanego podczas działań zespołowych. W pozostałych sytuacjach ma ona być używana do treningów. Ponadto w Centrum Informacji Bojowej znajdują się jeszcze dwa stanowiska operatorskie bazujące na takich samych konsolach wielofunkcyjnych jak w systemie dowodzenia. Służą one do kontroli pracy siłowni i zarządzania obroną przeciwwawaryjną oraz kierowaniem łącznością jednostki. Cechą charakterystyczną systemu SENIT 2000 jest skonfigurowanie go jako układu rozproszonego z otwartą architekturą, jak też wykorzystanie przez niego lokalnej sieci Ethernet oraz szerokie użycie przy jego budowie elementów komercyjnych. Łączność okrętu została oparta na radiostacjach pracujących w paśmie HF i UHF oraz łączy danych Link 11 zlokalizowanych w jednym miejscu oraz urządzeń kryptograficznych umieszczonych w osobnym pomieszczeniu. W skład zestawu sensorów zamiast planowanego radaru trójwspółrzędnego wszedł dwuwspółrzędny radar dozoru nawodnego i powietrznego Ericsson Sea Giraffe pracujący w pasmach E/F. Ponadto zainstalowano radar kierowania ogniem CelsiusTech CEROS 200 pracujący w pasmach I/J. Dopelnieniem systemów kontroli ognia ma być celownik optroniczny Sagem VIGY 20 wyposażony w dwa kanały optyczne i laserowy miernik odległości znajdujący się we wspólnej stabilizowanej obudowie. Na wyposażenie jednostki mają wejść także wyrzutnie celów pozornych, dla których przewidziano miejsce w zamykanych wnękach w dziobowej części kadłuba. Natomiast

<sup>8</sup> T. Grotnik, op. cit., s. 54-55.

<sup>9</sup> Jane's Fighting Ships, 2002-2003 – wersja elektroniczna.



systemy walki radioelektronicznej mają być reprezentowane przez pasywne urządzenia wykrywające pracę systemów przeciwnika.

Środki ratunkowe obejmują pojedynczą, pneumatyczną tratwę ratunkową zlokalizowaną na pokładzie nadbudówki oraz łódź hybrydową. Ta ostatnia, napędzana przyczepnym silnikiem Yamaha o mocy 50 KM, przechowywana jest wewnątrz kadłuba, a dostęp do niej zapewnia luk w sterburcie na wysokości rufowej ściany nadbudówki<sup>10</sup>.

Służba

Rozpoczęcie budowy prototypowego okrętu projektu „6081” – przyszłego „Skjolda” (P 960) miało miejsce na początku sierpnia 1997 r., kiedy to w krytej hali produkcyjnej stoczni pierwsze warstwy tworzywa ułożono na tymczasowej formie. Równolegle budowane były oba kadłuby w pozycji „do góry nogami”, a już w listopadzie zostały one odwrócone i połączone ze sobą. Od tej chwili systematycznie dodawano kolejne sekcje. W maju 1998 r. okręt nabrał już niemal finalną formę, by po wyposażeniu i pomalowaniu po raz pierwszy osiąść na wodzie, co miało miejsce 22 września 1998 r.

Prace wykończeniowe oraz poznawanie jednostki trwały do końca roku. W styczniu 1999 r. okręt wyruszył na wody fiordu Manna na pierwsze próby morskie. Obejmowały one typowe testy prędkości i manewrowania. W trakcie ich trwania okręt był dociążony workami z piaskiem o masie 46 t, które kompensowały brak uzbrojenia i części wyposażenia elektronicznego. Uzyskano prędkość maksymalną ponad 54 w oraz stałą 50 w. 17 kwietnia 1999 r. odbyła się uroczystość chrztu połączona z oddaniem okrętu do służby w trakcie której otrzymał imię „Skjold” (Tarcza). Po tych uroczystościach nadszedł czas permanentnych testów i sprawdzianów. Już dwa dni po chrzcie „Skjold” wziął udział w NATO-wskim ćwiczeniu Blue Game`99. Praca urozmaicana była pokazami publicznymi i uczestnictwem w wystawach morskich (m.in. w Oslo i Londynie). 29 sierpnia w bazie Haakonvern na jego pokładzie pojawiła się morska armata automatyczna OTO Melara Compact kal. 76 mm, którą w następnym tygodniu zastąpiono modelem wyposażonym w nową wieżę, opracowaną z uwzględnieniem reguł „stealth”. Pomiędzy 27 września, a 3 października 1999 r. na wodach w okolicy Bergen przeprowadzono próbne strzelania artyleryjskie do celów morskich i powietrznych, do których wykorzystano armatę ze zwykłą wieżą. Wystrzelono wówczas 80 pocisków i skalibrowano stację radiolokacyjną kontroli ognia. W początku 2000 r. „Skjolda” poddano „torturom” w czasie testów na lodowatych wodach północnych, a cały cykl intensywnych prób trwał do lipca 2001 r. W ich trakcie padały kolejne rekordy prędkości – najwyższy osiągnięty wynik wynosił 59,8 w<sup>11</sup>.

Tymczasem nad projektem rozpostarły się czarne chmury. Zgodnie z pierwotnymi założeniami zamówienie na jednostki seryjne miało być złożone w 1999 r., zaś w późniejszym czasie prototyp miał być doprowadzony do takiego samego standardu. Według tych założeń ostatnia jednostka tego typu miała być dostarczona w 2004 r. Jak się jednak okazało plany te nie miały szans na realizację. Już w styczniu 1997 r. odsunięto rozpoczęcie produkcji seryjnej na 2006 r., a w połowie 1998 r. w celu zachowania zdolności produkcyjnych stoczni zostało znowu przesunięte – tym razem na 2000 r. Niestety wobec wykreślenia przewidzianych na ten cel środków z budżetu do tego nie doszło. Nie dość tego, mimo że Norske Marine deklarowała chęć zamówienia siedmiu dodatkowych jednostek w 2003 r., w czerwcu 2000 r. permanentny brak środków doprowadził do podjęcia przez Ministerstwo Obrony decyzji o zamknięciu całego programu<sup>12</sup>. Na szczęście nadeszła niespodziewana odsiecz.

#### Wypożyczenie

Szczególne cechy, którymi charakteryzuje się „Skjold”, takie jak przystosowanie do działań w strefie przybrzeżnej, zastosowanie bardzo nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych, które zaowocowały znakomitymi osiągnięciami i zmniejszeniem wykrywalności przez techniczne środki obserwacji, a także możliwość zastosowania silnego uzbrojenia zwróciły uwagę US Navy na ten okręt. Pierwsze wizyty amerykańskich specjalistów miały miejsce na początku 2001 r. Pozytywna ocena jaką jednostka otrzymała po ich zakończeniu, zadecydowała o wystąpieniu przez stronę amerykańską

<sup>10</sup> T. Grotnik, op. cit. s. 55.

<sup>11</sup> Strona internetowa załogi KNM Skjold – <http://www.knmskjold.org>, stan z 20.04.2004 r.

<sup>12</sup> Combat Fleet of the World, 2002-2003 – wersja elektroniczna.

z prośbą do norweskich władz o wypożyczenie okrętu wraz z załogą. Wyrażenie zgody przez stronę norweską pozwoliło na podjęcie decyzji o przebazowaniu „Skjolda” do Stanów Zjednoczonych na okres jednego roku, poczynając od września 2001 r. Nie jest to pierwszy przypadek zainteresowania się amerykańskiej marynarki wojennej norweskimi konstrukcjami małych okrętów uderzeniowych. Na początku lat sześćdziesiątych duże zainteresowanie US Navy wzbudziły ścigacze torpedowe typu „Tjeld” (Nasty), czego konsekwencją było zamówienie przez Amerykanów 18 jednostek tego typu, które doskonale sprawdziły się podczas wojny wietnamskiej.

Zamierzeniem strony amerykańskiej było wykorzystanie rozwiązań konstrukcyjnych oraz wyników testów „Skjolda” przeprowadzonych przez US Navy Warfare Development Command i Naval Special Warfare Command, przy projektowaniu nowych okrętów przeznaczonych do działań w strefie przybrzeżnej LCS (Littoral Combat Ship). W trakcie ich amerykańscy specjaliści mieli możliwość zapoznania się z okrętem i przeprowadzenia wielu intensywnych prób i testów. Wśród nich należy wspomnieć wspólne manewry z przeznaczonymi do zadań specjalnych kutrami typu „Cyclone” ze Special Boat Squadron Two. „Skjold” odwiedził m.in. Nowy York, Guantanamo na Kubie, bazę sił desantowych Little Creek oraz Waszyngton, gdzie prezentował się delegacji US Navy<sup>13</sup>. Pozytywne oceny jakie otrzymał „Skjold” w trakcie prób w USA zaowocowały tym, że wśród sześciu propozycji dla programu LCS znalazła się oferta przedstawiona przez Raytheon Integrated Defence Systems – Surface System, we współpracy z John J. McMullen Associates Inc. oraz stocznia Umoe Mandal, na którą składał się projekt jednostki Sea Frame opartej na układzie konstrukcyjnym norweskiego poduszkiowca. Jednak znacznie powiększonej, silniej uzbrojonej i przyjmującej na pokład śmigłowce. Projekt ten znalazł się wśród trzech, które 17 czerwca 2003 r. US Navy wybrała do opracowania projektu koncepcyjnego. Propozycja Raytheona nie znalazła się jednak wśród dwóch, którym Departament Obrony (DoD) Stanów Zjednoczonych przyznał 27 maja 2004 r. środki na realizację finalnych prac projektowych. Beneficjentami tego kontraktu zostały Lockheed Martin Corporation-Maritime Systems & Sensors z Moorestown w New Jersey, który przedstawił projekt oparty na ogólnym układzie konstrukcyjnym szwedzkich korwet typu „Visby” oraz General Dynamics Bath Iron Works z Bath w Maine proponującego projekt trimarana, które to rozwiązanie jest zbieżne z propozycją Brytyjczyków dla ich okrętów przyszłości FSC (Future Surface Combatant)<sup>14</sup>.

#### Przyszłość

21 października 2003 r. norweski parlament (Storting) zaaprobował kontrakt na budowę pięciu szybkich okrętów rakietowych, będących seryjną wersją „Skjolda”. Zwieńczeniem ciągnących się od dwóch lat negocjacji było podpisanie 28 listopada 2003 r. kontraktu ze Skjold Prime Consortium utworzonego przez Umoe Mandal, Armaris i Kongsberg Defence & Aerospace. Oprócz budowy nowych jednostek, umowa warta 3,7 mld koron przewiduje doprowadzenie prototypu do standardu seryjnego. Okręty seryjne otrzymają w miejsce dwóch turbin Rolls-Royce, dwie turbiny Pratt & Whitney ST18 o mocy po 4000 kW i dwie ST40 po 2000 kW. Elektrownię okrętową stanowić będzie generator dieslowski o mocy 228 kW, napędzany silnikiem MTU 12V 183. Dodatkowo jednostki seryjne otrzymają wyrzutnie flar i innych środków zakłócających (łącznie 32 prowadnice) typu „MASS” firmy Buck Neue Technologien (należącej do Rheinmetall DeTec), rozmieszczone w dziobowej części kadłuba, pod pokładem.

24 czerwca 2003 r. „Skjold” chwilowo wycofany ze służby trafił do macierzystej stoczni, gdzie zostanie poddany pracom modernizacyjnym zbliżającym go do standardu seryjnego. Zmiany obejmą napęd, elektronikę oraz struktury kadłuba i nadbudowy związane z instalacją uzbrojenia. Całość prac ma zakończyć się pod koniec 2005 r., kiedy to powróci do służby. Do tej pory okręt przebył 85 000 mil morskich.

Zgodnie z wynegocjowanym kontraktem pięć okrętów seryjnych zostanie zbudowanych przez Umoe Mandal w latach 2006-2009. Pełną gotowość operacyjną osiągną w 2009 r.<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Strona internetowa załogi KNM Skjold – <http://www.knmskjold.org>, stan z 20.04.2004 r.

<sup>14</sup> M. Dura, Kolejny krok ku Littoral Combat Ship, (w:) „Raport Wojsko Technika Obronność”, 2004 nr 6, s. 44

<sup>15</sup> T. Grotnik, op. cit., s. 52 i 55.

### **L i t e r a t u r a :**

1. Combat Fleet of the World, 2002-2003 – wersja elektroniczna.
2. Dura M., Kolejny krok ku Littoral Combat Ship, (w:) „Raport Wojsko Technika Obronność”, 2004 nr 6.
3. Grotnik T., Skjold norweska tarcza, (w:) „Nowa Technika Wojskowa”, 2004 nr 2.
4. Jane`s Fighting Ships, 2002-2003 – wersja elektroniczna.
5. Norway`s Structure 2012: on track for fleet replacement, (w:) „Maritime Defence”, April 1996.
6. Project 6081: close-up on Norway`s New FPB, (w:) „Maritime Defence”, June 1996.
7. Strona internetowa załogi KNM Skjold – <http://www.knmskjold.org>.

## POLSKA MARYNARKA WOJENNA PO 1945 ROKU

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

### MARYNARKA WOJENNA W LATACH 1945-1991. REAKTYWOWANIE, ROZWÓJ I ZADANIA

W 2003 roku Polska Marynarka Wojenna obchodziła jubileusz – 85-lecie swego istnienia. Została powołana do życia 28 listopada 1918 roku – dekretem Naczelnika Państwa, Józefa Piłsudskiego<sup>1</sup>.

Stosunkowo krótka, a zarazem niezwykle ciekawa historia naszego morskiego rodzaju Sił Zbrojnych została opisana przez grupę historyków wojskowości i pisarzy marynistów. Lata 1918-1945 zaprezentowali m.in.: Czesław Ciesielski, Julian Ginsbert, Józef Wiesław Dyskant, Jerzy Kłossowski Edmund Kosiarz, Mirosław Kułakowski Jerzy Lipiński, Stanisław Ordon, Jerzy Pertek, Stanisław Piaskowski, Jerzy Przybylski, Andrzej Rzepniewski, Rafał Witkowski<sup>2</sup>. Natomiast problematyką Marynarki Wojennej po 1945 r. zajmowali się lub zajmują: Zbigniew Machaliński, Zdzisław Misztal, Jerzy Poksiński, Jerzy Przybylski, Włodzimierz Radziszewski, Czesław Rudzki<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> J. Nowakowski, Odrodzenie Floty Rzeczypospolitej Polskiej, (w:) *Flota Polska*, wyd. pod protektoratem szefa Departamentu Morskiego, admirała K. Porębskiego, 1921, s. 37; por. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980*, Warszawa 1992, s. 11.

<sup>2</sup> Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit.; Cz. Ciesielski, *Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1974; tenże, *Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920-1939 na tle bałtyckich flot wojennych*, Gdańsk 1985; J. Ginsbert, *Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?*, Warszawa 1938; J. W. Dyskant, *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939*, Warszawa 1994; tenże, *Oddział Wydzielony „Wisła”. Zarys działań bojowych OW „Wisła” Flotylli Rzecznej we wrześniu 1939 r.*, Warszawa 1982; tenże, *Konflikty i zbrojenie morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983; J. Kłossowski, *Morskie siły zbrojne, „Bellona” 1948*, z. 12; tenże, *Organizacja Marynarki Wojennej*, (w:) *„Przegląd Morski”*, 1929 z. 1; M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, Toronto 1988; E. Kosiarz, *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1980; tenże, *Departament dla Spraw Morskich, jego działalność i rola w dziejach Marynarki Wojennej w latach 1919-1921*, „Biuletyn Historyczny” Wydział Historyczny Zarządu Politycznego Marynarki Wojennej, Gdynia 1966, nr 1; tenże, *Druka wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988; J. Lipiński, *Druka wojna światowa na morzu*, Warszawa 1995; S. Ordon, *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918-1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966; J. Pertek, *Od Reichsmarine do Bundesmarine 1918-1965*, Poznań 1966; tenże *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1962; S. M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, t. I-III, Albany 1983-1990; J. Przybylski, *Marynarka Wojenna w walce o granice i niepodległość Polski (1918-1920)*, Gdynia 1997; A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża w 1939 roku, na tle rozwoju marynarki wojennej Polski i Niemiec*, Warszawa 1970; R. Witkowski, *Hel na straży Wybrzeża*, Warszawa 1975; tenże, *Westerplatte. Historia i dzień dzisiejszy*, Gdańsk 1977.

<sup>3</sup> Z. Machaliński, *Admirałowie polscy 1919-1950*, Gdańsk 1993; Z. Misztal, *Zarys historii lotnictwa Marynarki Wojennej w latach 1948-1960*, Gdynia 1963; J. Poksiński, *Memoriał gen. bryg. Stefana Mossora do Naczelnego Dowódcy WP z 19.07.1946 r. w sprawie koncepcji obrony wybrzeża i rozwoju Marynarki Wojennej*, (w:) *„Zeszyty Naukowe Wojskowej Akademii Politycznej”* (dalej WAP), 1985 nr 9; tenże, *Flota wojenna Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1951-1957. Koncepcja kontradmirała Włodzimierza Steyera z 05.05.1947 r.*, (w:) *„Zeszyty Naukowe WAP”*, 1988 nr 3; tenże, *Środowisko przedwojennych oficerów Marynarki Wojennej w latach represji stalinowskich w Polsce Ludowej*, (w:) *„Przegląd Morski”*, 1989 nr 4; J. Przybylski, *Rozwój Marynarki Wojennej i jej rola w obronie wybrzeża w latach 1949-1956 (maszynopis pracy doktorskiej)*, Warszawa 1979; tenże, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980 (studium historyczno-wojskowe)*, cz. I-III, Gdynia 1997; tenże, *Kształtowanie się i rozwój poglądów na obronę wybrzeża w latach 1945-1955*, (w:) *„Przegląd Morski”*, 1981 nr 2; tenże, *Oficerowie radzieccy w Marynarce Wojennej w latach 1945-1957*, (w:) *„Przegląd Morski”*, 1993 nr 9; tenże, *Polska Marynarka Wojenna i jej znaczenie na Bałtyku w latach 1945-1989*, (w:) *Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na Bałtyckim teatrze działań wojennych*, materiały konferencyjne, Gdynia 1999; W. Radziszewski, *Marynarka Wojenna w latach 1945-1949*, Gdańsk 1976.

Lata 1945-1991 to czas, w którym reaktywowana w kraju Polska Marynarka Wojenna rozwijała się i modernizowała. Wówczas przydzielono jej szereg zadań, które w ramach możliwości bojowych realizowała. Zgodnie z decyzjami politycznymi ówczesnego rządu, Marynarka Wojenna zacieśniła współpracę z Flotą Bałtycką Związku Radzieckiego, a w latach 1955-1991 wykonywała zadania wynikające z przynależności do Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego.

W prezentowanym artykule chciałbym przedstawić trzeci okres w dziejach morskiego rodzaju Sił Zbrojnych naszego kraju obejmujący lata 1945-1991. Okres ten był bardzo ważny w trwającym 85 lat procesie rozwoju i modernizacji Polskiej Marynarki Wojennej. To właśnie ze względu na rolę i zadania, jakie miała do wykonania na bałtyckim teatrze działań wojennych wspólnie z Flotą Bałtycką ZSRR, a od 1963 r. z Marynarką Wojenną NRD w ramach wspomnianej już Zjednoczonej Floty, warto go przybliżyć tym, którzy interesują się dziejami naszego morskiego rodzaju Sił Zbrojnych.

Od wieków floty wojenne broniły i ochraniały granice państw oraz zapewniały bezpieczną żeglugę na liniach komunikacyjnych wiodących do ich portów. Wraz z doskonaleniem techniki okrętowej i uzbrojenia zwiększał się zakres tych zadań<sup>4</sup>.

Położenie geograficzne Polski usytuowało ją w gronie morskich państw świata. Nigdy nie była ona jednak mocarstwem morskim (w okresie międzywojennym czyniono próby głoszenia takiej tezy)<sup>5</sup>, jest i raczej pozostanie państwem nadbrzeżnym. Andrzej Makowski tak definiuje państwo nadbrzeżne: *państwo średnie lub małe, posiadające granicę morską (oceanu), nie dysponujące możliwościami gospodarczymi bądź wolą polityczną, aby utrzymywać w ciągłej gotowości bojowej siły morskie do działań na dużych obszarach morskich, ale pozwalające prowadzić kontrolę akwenów morskich poza własnymi obszarami morskimi*<sup>6</sup>.

Zgodnie z tą definicją przed siłami morskimi państwa nadbrzeżnego, a do takich zalicza się Marynarka Wojenna Polski, stoi szereg ważnych zadań do wykonania. W czasie pokoju dotyczą one zabezpieczenia suwerenności i jurysdykcji państwa w jego obszarach morskich, z równoczesnym demonstrowaniem swojej obecności. Podczas sytuacji kryzysowej zakres zadań ulega zwiększeniu i obejmuje prowadzenie monitoringu danego rejonu oraz odpieranie i udaremnianie przeciwnikowi wszelkich prób naruszania wód terytorialnych. W czasie działań wojennych siły morskie państwa nadbrzeżnego mają do wykonania przede wszystkim: prowadzenie obrony antyliniowej (przeciwdesantowej) oraz nadzorowanie obszaru morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony jego przybrzeżnych linii komunikacyjnych. Działania te powinny być wspierane przez lotnictwo osłaniające z powietrza własne wojska lądowe i flotę wojenną oraz zwalczające cele nawodne w ramach prowadzonych operacji przeciwdesantowych i w trakcie obrony wybrzeża<sup>7</sup>.

Polska Marynarka Wojenna jest rodzajem Sił Zbrojnych zapewniającym bezpieczeństwo zewnętrzne Polski. Do wykonania zadań ma środki, które gwarantują jej obronę i ochronę granicy morskiej oraz strefy ekonomicznej państwa.

Siły Morskie Polski są zorganizowane w związki taktyczne, w skład których wchodzi: zespoły okrętów bojowych, pływające jednostki pomocnicze, artyleria i jednostki nadbrzeżne oraz lotnictwo morskie. Główną siłą uderzeniową floty wojennej stanowią okręty bojowe nawodne i podwodne.

Chociaż Marynarka Wojenna miała do wykonania bardzo ważne zadania wynikające z zapewnienia bezpieczeństwa wzdłuż morskiej granicy państwa i w strefie ekonomicznej państwa, a od

---

<sup>4</sup> A. Makowski, Siły morskie państwa nadbrzeżnego – zarys teorii, (w:) Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na bałtyckim teatrze działań wojennych, Gdynia 1999, s. 7.

<sup>5</sup> W 1920 r. Departament dla Spraw Morskich (DSM) opracował wersję wieloletniego planu rozwoju floty obejmującego lata 1920-1929, który przewidywał budowę 2 pancerników, 6 krążowników, 28 kontrtorpedowców, 45 okrętów podwodnych, 28 trałowców, 54 kutrów torpedowych; E. Kosiarz, Programy rozbudowy floty polskiej w latach 1920-1929 i ich realizacja, (w:) „Przegląd Morski”, 1961 nr 6, s. 49-52; S. Ordon, Realizacja programów rozbudowy polskiej floty wojennej w latach 1920-1939, (w:) „Rocznik Ośrodka Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej”, 1964 nr 2, s. 216.

<sup>6</sup> A. Makowski, op.cit., s. 7.

<sup>7</sup> T. S. Jorgensen, U.S. Navy Operations in Littoral Waters 2000 and Beyond Naval War, „College Review” 1998, Sprong, t. LI, nr 2, s. 24.

1955 r. wynikające także z przynależności do Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego, to procentowy jej udział w składzie Sił Zbrojnych PRL wynosił tylko około 6%<sup>8</sup>.

Marynarka Wojenna PRL w latach 1945-1991 była poddawana wielu zmianom strukturalnym, organizacyjnym, a także procesom unifikacji oraz modernizacji sprzętu i uzbrojenia. O tempie jej rozwoju decydowały głównie cele polityki obronnej państwa, zadania wynikające z przynależności do Układu Warszawskiego oraz potencjał gospodarczy naszego kraju. Problematykę tę omówili m.in.: Leszek Grot, Tadeusz Konecki i Edward Nalepa, Julian Babula<sup>9</sup> oraz wspomniani już: Jerzy Przybylski i Włodzimierz Radziszewski.

W oparciu o prace zacytowanych wyżej historyków w powojennych dziejach Polskiej Marynarki Wojennej można wyodrębnić pięć zasadniczych etapów oraz scharakteryzować je w następujący sposób:

- **I etap: 1945-1950** – objął tworzenie polskiego potencjału bojowego Sił Morskich i formowanie związku operacyjnego zdolnego do samodzielnego wykonywania zadań bojowych w granicach własnej strefy operacyjnej;
- **II etap: 1951-1955** – to lata „zimnej wojny” i charakteryzował się przeprowadzeniem szeregu zmian organizacyjnych w strukturach dowodzenia Marynarki Wojennej w oparciu o wzorce zaczerpnięte z floty wojennej Związku Radzieckiego, polegające na rozbudowie sztabów i jednostek kwatermistrzowskich;
- **III etap: 1956-1960** – w tym czasie wdrażano koalicyjny system obrony państwa połączony z szybkim wzrostem liczbowym i jakościowym zasadniczych sił Marynarki Wojennej. Wówczas też, uruchomiono proces seryjnej produkcji okrętów w oparciu o stocznie krajowe w kooperacji z rodzimym przemysłem;
- **IV etap: 1961-1975** – to kontynuacja rozwoju i modernizacji Sił Morskich polegających na wprowadzaniu nowych rodzajów uzbrojenia i sprzętu technicznego, zwłaszcza systemów rakietowych i elektronicznych oraz łączności i obserwacji. Nastąpił wówczas znaczny wzrost liczby okrętów i pomocniczych jednostek pływających budowanych w stoczniach krajowych i w Związku Radzieckim. Dokonano zasadniczych zmian strukturalno-organizacyjnych, polegających na zbliżeniu struktury pokojowej do przewidzianej na czas wojny;
- **V etap: 1976-1991** – objął wycofanie z eksploatacji szeregu okrętów, jednostek pomocniczych, samolotów i wprowadzenie udoskonalonych okrętów, samolotów i systemów uzbrojenia, z zachowaniem aktualnego stanu liczebnego sił. Nastąpiło także sfinalizowanie prac nad jednolitym, pod względem operacyjnym, zespołem sił uderzeniowych.

W połowie 1945 r., nie czekając na oficjalne decyzje konferencji poczdamskiej, przystąpiono do tworzenia Marynarki Wojennej, mimo że istniała jeszcze Polska Marynarka Wojenna na terenie Wielkiej Brytanii<sup>10</sup>. Rozkaz Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego z 7 lipca 1945 r. (dwa dni po uznaniu Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej – TRJN przez Wielką Brytanię, Stany Zjednoczone i Chiny) nakazywał utworzenie organów dowodzenia Marynarki Wojennej i był kolejnym – trzecim – bardzo ważnym aktem prawnym w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej.

Przejęcie w 1945 r. 524 km linii brzegowej, stanowiącej około 15% całkowitej długości granic Polski (przed II wojną światową wynosiła ona 140 km licząc Półwysep Helski z obydwu stron), postawiło przed ówczesnym rządem i Naczelnym Dowództwem Wojska Polskiego poważne wyzwanie, jakim było zorganizowanie ochrony i obrony granicy morskiej państwa. To ogromne zadanie powierzono reaktywowanej Marynarce Wojennej. Zostało one zawarte w *Wytycznych dla rozwoju Marynarki Wojennej na lata 1946-1949*. Zgodnie z nim Siły Morskie miały zapewnić obronę polskiego wybrzeża morskiego oraz osłonę dla północnego skrzydła i tyłów ewentualnego frontu obronnego na Odrze i Nysie. Warto podkreślić, iż *Wytyczne...* w znacznej części zostały oparte na

<sup>8</sup> J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL...*, cz. I, s. 195.

<sup>9</sup> L. Grot, T. Konecki, E. Nalepa, *Pokojuowe dzieje Wojska Polskiego*, Warszawa 1988. Por.: J. Babula, *Wojsko Polskie 1945-1989. Próba analizy operacyjnej*, Warszawa 1998.

<sup>10</sup> Polska Marynarka Wojenna znajdująca się wówczas na terenie Wielkiej Brytanii liczyła około 3900 osób personelu, w tym około 370 oficerów i dysponowała: krążownikiem, 6 niszczycielami, 3 okrętami podwodnymi i 6 ścigaczami. Por.: *Polski czyn zbrojny w II wojnie światowej – walki formacji polskich na Zachodzie 1939-1945*, red. W. Biegański, Warszawa 1981, s. 717-718.

propozycjach gen. bryg. Stefana Mossora, uzgodnionych z pełniącym obowiązki dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirałem Adamem Mohuczym. W wyniku tych ustaleń w listopadzie 1946 r. powstał pierwszy kompleksowy plan rozwoju Marynarki Wojennej obejmujący lata 1947-1959. Zawierał program rozbudowy floty wojennej oraz zapisano w nim, że Dowództwo Marynarki Wojennej czasowo znajdować się będzie w Gdyni, a po zakończeniu najważniejszych przedsięwzięć związanych z organizacją jednostek i obroną wybrzeża w 1949 r. zostanie przeniesione na stałe do Warszawy (do dnia dzisiejszego znajduje się w Gdyni). Wspomniane *Wytyczne...* były składową *Wytycznych Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego w sprawie rozwoju Wojska Polskiego w latach 1947-1949*, w których zawarto zasady unowocześniania wojsk lądowych i lotnictwa<sup>11</sup>.

Jak wspominałem, *Wytyczne...* w przeważającej części opracowano na podstawie propozycji zastępcy szefa Sztabu Generalnego WP gen. bryg. Stefana Mossora, który uważał, że Polska powinna dysponować stosunkowo potężną flotą wojenną oraz lotnictwem morskim. Jednocześnie podkreślał, że wspólnie z flotą radziecką zostanie zapewnione panowanie na Morzu Bałtyckim, a wielkie i bardzo kosztowne jednostki (okręty) należy zastąpić mniejszymi, ale w większej liczbie<sup>12</sup>.

Wybrzeże miało być bronione z wykorzystaniem tzw. ruchomej obrony operacyjnej tworzonej w oparciu o cztery zasadnicze elementy:

- ośrodki obrony stałej (później były to obszary nadmorskie) w Gdyni, Ustce, Kołobrzegu i Świnoujściu;
- dwie flotylle MW służące do prowadzenia operacji morskich na Morzu Bałtyckim;
- lotnictwo lądowe i morskie;
- zmotoryzowane grupy manewrowe w składzie: oddział piechoty morskiej, piechoty zmotoryzowanej oraz wytypowana z danego rejonu jednostka Wojsk Ochrony Pogranicza<sup>13</sup>.

Wymienione elementy „wypełnione” jednostkami bojowymi, wchodzące w skład Marynarki Wojennej miały zapewnić obronę wybrzeża głównie od strony morza i z powietrza oraz być gotowe do samodzielnego zwalczania małych grup desantowych przeciwnika wysadzanych w ich rejonach.

To wszystko miało na celu włączenie Sił Morskich w ogólny system obrony państwa. Przewidywano, że główny kierunek zagrożenia linii Odry i Nysy Łużyckiej oraz wybrzeża może zostać zabezpieczony tylko we współdziałaniu z pozostałymi rodzajami Sił Zbrojnych (wojska lądowe i lotnictwo) i z jedynym wówczas sojusznikiem, jakim była Flota Bałtycka Związku Radzieckiego. Niestety, w tym czasie zarówno polskie, jak i radzieckie siły morskie dysponowały ograniczonym potencjałem bojowym, który nie gwarantował realizacji tego zadania<sup>14</sup>.

W pierwszych latach powojennych przygotowano dwa plany rozwoju Sił Morskich. Pierwszy opracowany został pod bezpośrednim kierownictwem kontradmirała Adama Mohuczego. Był to kompleksowy *Plan rozbudowy Marynarki Wojennej w latach 1946-1948*. W całości opierał się na wspomnianych już *Wytycznych...* oraz uwzględniał aktualny stan floty wojennej<sup>15</sup>. Kontradmirał Włodzimierz Steyer, po objęciu stanowiska dowódcy Marynarki Wojennej (po kontradmirał Adamie Mohuczym 1945-1947), przedstawił własny plan, uwzględniający w szerokim ujęciu radziecką strategię wojny morskiej. Określano go jako *20-letni plan rozwoju Marynarki Wojennej*. Szczęólnego znaczenia nadano w nim rozbudowie średnich i małych okrętów podwodnych, ścigaczy<sup>16</sup>. Realizacja tego przedsięwzięcia mogła nastąpić tylko dzięki pomocy Związku Radzieckiego. W tym miejscu warto podkreślić, iż Polska była zainteresowana importem z ZSRR okrętów podwodnych, samolotów przystosowanych do działań morskich, artylerii nadbrzeżnej oraz sprzętu łączności i radiolokacji, a także zakupem dokumentacji licencyjnej w celu podjęcia w kraju

<sup>11</sup> Por.: J. Poksiński, *Flota...*, s. 155.

<sup>12</sup> Tenże, *Rozważania...*, s. 195-199.

<sup>13</sup> Por. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 145-146.

<sup>14</sup> H. Pietraszkiewicz, Uwagi na temat możliwości MW PRL w realizacji stawianych jej zadań, (w:) „Przegląd Morski”, 2000 nr 9, s. 20-21.

<sup>15</sup> Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), sygn. 2/47/76, t. 6, s. 338-348. Realizację tego planu przedstawił W. Radziszewski, op. cit., s. 70-86.

<sup>16</sup> J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL...*, cz. I, s. 21-24.

budowy okrętów niektórych klas i rozwinięcia produkcji wybranych typów uzbrojenia (bomb głębinowych, min morskich, trałów)<sup>17</sup>.

Ideą planu kontradmirała Steyera było, aby Marynarka Wojenna stała się w przyszłości całkowicie odpowiedzialna za organizację obrony wybrzeża morskiego. Dlatego też przewidziano w nim utworzenie pięciu obszarów nadmorskich w miejsce dotychczasowych czterech (była to transformacja rosyjskiej koncepcji o wybitnie defensywnym charakterze, określana przez Brytyjczyków jako *fortes fleet* – flota forteczna). Miały to być:

- Gdyński Obszar Nadmorski z bazą główną w Gdyni;
- Szczeciński Obszar Nadmorski z bazą operacyjną w rejonie Dziwnowa, Kamienia Pomorskiego – Sępnicy;
- Kołobrzeski Obszar Nadmorski z operacyjną bazą w Kołobrzegu;
- Ustecki Obszar Nadmorski z operacyjną bazą w Ustce;
- Łebski Obszar Nadmorski z operacyjną bazą w Łebie.

Na uwagę zasługuje fakt, iż Sztab Generalny Związku Radzieckiego, z którym konsultowano ten projekt, uznał go za właściwy ze względu na zabezpieczenie przyszłych działań floty. Plan przewidywał, że lotnictwo morskie będzie zorganizowane w samodzielne eskadry i dywizjony. Podobną strukturę organizacyjną (dywizjonową) wprowadzono w jednostkach artylerii nadbrzeżnej. Zakładano również zorganizowanie w składzie Marynarki Wojennej brygady piechoty morskiej, dywizjonów artylerii przeciwlotniczej oraz pododdziałów obserwacyjno-meldunkowych<sup>18</sup>.

W 1948 r. Dowództwo Marynarki Wojennej opracowało *6-letni plan rozwoju i dozbrojenia Marynarki Wojennej*, który był wycinkiem wcześniej wspomnianego planu *20-letniego...* Skupiono się w nim m.in. na rozbudowie lądowego pasa obrony wybrzeża, w oparciu o rozwój artylerii nadbrzeżnej, punktów obserwacyjnych, radarowych i akustyczno- podsluchowych oraz lotnictwa morskiego. Fakt, że był on zsynchronizowany z ogólnonarodowym planem gospodarczym, miał gwarantować środki finansowe z budżetu państwa na jego realizację.

Początek drugiego etapu w dziejach Marynarki Wojennej (1950-1955) rozpoczął się wraz z odejściem ze stanowiska dowódcy MW kontradmirała Włodzimierza Steyera (1947- 1950). Nowym dowódcą został oficer radziecki kontradmirał Wiktor Czerokow<sup>19</sup>.

Kilka miesięcy po objęciu stanowiska przedstawił on ministrowi obrony narodowej koncepcję organizacji i perspektywy rozwoju Marynarki Wojennej. Była ona zgodna z założeniami operacyjnymi zawartymi we wspomnianej już koncepcji *fortes fleet*, zgodnie z którą polska flota wojenna miała działać na rzecz baz lub frontu lądowego poprzez tzw. „przedłużenie”, m.in. zasięgu artylerii nadbrzeżnej, gwarantując tym samym większą skuteczność działań obronnych. Uwzględniono w niej również to, że zasadnicze działania bojowe na morzu będą rozgrywały się na pozycjach artyleryjsko-minowych, a udział w nich wezmą siły Polskiej Marynarki Wojennej, wspólnie z Flotą Bałtycką Związku Radzieckiego.

Na tempo i charakter drugiego etapu rozwoju Marynarki Wojennej miały wpływ dwa ważne wydarzenia międzynarodowe: wojna w Korei oraz rozpoczęcie przygotowań do przyjęcia Republiki federalnej Niemiec do NATO.

Na początku 1951 r. rząd przyjął przygotowany przez Ministerstwo Obrony Narodowej *Plan wzmocnienia obronności państwa* (tzw. 2-letni plan zamierzeń organizacyjnych na lata 1951-1952).

<sup>17</sup> J. Przybylski, W. Karawajczyk, B. Zalewski, Odbudowa Marynarki Wojennej w Polsce po II wojnie światowej, (w:) „Nasze Sygnały”, 1996 nr 180, s.33. L. Janczyszyn, Ludowa Marynarka Wojenna 1945-1980, (w:) „Przegląd Morski”, 1980 nr 9, s. 17. 18 sierpnia 1951 r. Dowództwo Marynarki Wojennej zwróciło się ponownie do Sztabu Generalnego WP w sprawie przyspieszenia budowy okrętów w kraju lub ich importu ze Związku Radzieckiego i została podjęta uchwała Prezydium Rządu nr 22/S O przygotowaniu i organizacji produkcji okrętów wojennych. Przewidywała ona, że w latach 1952-1955 przemysł krajowy w oparciu o radziecką dokumentację licencyjną i dostarczone wyposażenie zbuduje dozorowce, trałowce bazowe, ścigacze, kutry torpedowe i rzeczne kutry trałowe. W tym czasie w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych wyodrębniono specjalny wydział, którego zadaniem było prowadzenie prac konstrukcyjnych na rzecz budowy okrętów.

<sup>18</sup> AMW, sygn. 231/49/12, t.12, s. 1. oraz sygn. 231/50/10, t. 14, s. 1-5.

<sup>19</sup> AMW, sygn. 440/51/1, t. 8, s. 1. Uchwałą Rady Ministrów ZSRR z 06.11.1951 r., kontradmirał Wiktor Czerokow został mianowany wiceadmirałem.



Zgodnie z zaleceniami zawartymi w planie ukształtowano strukturę organizacyjną Sił Zbrojnych gwarantując szybkie przejście wszystkich rodzajów wojsk z organizacji pokojowej na wojenną, z jednoczesnym wzrostem stanów osobowych (w oparciu o mobilizacyjne rozwinięcie jednostek). W wojskach lądowych zrezygnowano z dywizji terytorialnych, przechodząc na organizację korpuśną we wszystkich okręgach wojskowych. Dodatkowo w wojskach lotniczych powstały korpusy lotnictwa myśliwskiego oraz lotnictwa szturmowego, sformowano także dywizję lotnictwa bombowego<sup>20</sup>. Wówczas w Marynarce Wojennej zintensyfikowano rozbudowę lotnictwa morskiego oraz jednostek nadbrzeżnych, a także zwiększono liczbę okrętów. Równocześnie kontynuowano prace nad organizacją obrony Bazy Głównej. Należy podkreślić, iż w rejonie Bazy Głównej znajdowały się zasadnicze siły MW, a obejmował on na lądzie pas wybrzeża od jeziora Żarnowieckiego do ujścia Wisły wraz z Półwyspem Helskim, Gdynią i Gdańskiem. Baza ta stała się samodzielnym obiektem o znaczeniu operacyjnym. Dlatego też, unowocześniono artylerię nadbrzeżną, a lotnictwo morskie od 1953 r. wyposażono w samoloty odrzutowe oraz zmodyfikowano system obserwacji i łączności wzdłuż wybrzeża. Na okrętach wymieniono m.in. uzbrojenie, niektóre z nich zapewniały obronę przeciwminową w Zatoce Gdańskiej i na wodach przybrzeżnych, a w wypadku wybuchu konfliktu zbrojnego były przygotowane do stawiania zagród minowych w zatokach i na przedpolach własnych baz oraz prowadzenia dozoru i patrolowania wód przybrzeżnych<sup>21</sup>.

W okresie tym, w Ministerstwie Obrony Narodowej, zdecydowano się na przejście przez dowódcę Pomorskiego Okręgu Wojskowego (dalej POW) odpowiedzialności za całokształt spraw związanych z przygotowaniem obrony przeciwdesantowej wybrzeża oraz koordynowania ich z dowódcą Marynarki Wojennej. Dla zabezpieczenia realizacji zadań w obronie wybrzeża dowódca POW z podporządkowanych mu sił utworzył 3 brygady obrony wybrzeża, zwane przeciwdesantowymi i Dowództwo Korpusu. Zasady współdziałania pomiędzy Dowództwem Marynarki Wojennej i II Okręgiem Wojskowym (Pomorski Okręg Wojskowy) w trakcie organizacji obrony wybrzeża w toku ewentualnych działań wojennych były korygowane podczas wspólnych ćwiczeń oraz gier wojennych prowadzonych w latach 1951-1956.

„Zielone światło” dla intensywnego rozwoju wojska paliło się stosunkowo krótko, bo do połowy 1952 r. W tym czasie w Marynarce Wojennej udało się zrealizować kilka ważnych przedsięwzięć wzmacniających jej potencjał bojowy, a także usprawniających struktury organizacyjne i dowodzenia. W tym okresie stocznie dokonały remontów i przygotowały do eksploatacji ponad 20 barek desantowych, które skierowano do szkolenia piechoty morskiej (wojsk desantowych)<sup>22</sup>. Niestety, w dalszym ciągu potrzebne były środki finansowe na modernizację okrętów oraz wprowadzenie do wyposażenia sprzętu i uzbrojenia nowej generacji. Ich brak zmusił Wiktora Czerokowa do przedstawienia ministrowi obrony narodowej meldunku o stanie bojowym sił morskich. We wspomnianym meldunku Czerokow stwierdził, że nie jest realizowana uchwała rządu o budowie okrętów, a *stan techniczny przemysłu okrętowego zmusza do składania zamówień na części do budowania okrętów w ZSRR a te dostawy są coraz mniejsze. Brak części zamiennych do okrętów zmusza do ciągłego wydzielania znacznej części ludzi do remontów, co zmniejsza poziom wyszkolenia kadr i obniża gotowość bojową jednostek.* W dalszej kolejności wymienił liczbę i klasy okrętów, jakimi powinna dysponować MW, aby była znaczącą siłą na Morzu Bałtyckim<sup>23</sup>.

Zawarta w nim krytyka instytucji rządowych przydzielających środki finansowe na rozbudowę potencjału bojowego Sił Morskich zadecydowała o odwołaniu go ze stanowiska dowódcy MW. Warto podkreślić, iż meldunek „przekazano do wiadomości” prezesa Rady Ministrów Bolesława Bieruta, a w połowie 1953 r. Rządowa Komisja Obrony Kraju ustaliła, że *w 1955 roku należy zwiększyć stan Marynarki Wojennej i sformułować w niej szereg nowych jednostek*<sup>24</sup>. Meldunek taki został przekazany Bolesławowi Bierutowi przez Konstantego Rokossowskiego, który wykorzystał w tym celu meldunek Wiktora Czerokowa.

W 1954 r. rozpoczęto w Wojsku Polskim prace nad kolejnym planem rozwoju Sił Zbrojnych, obejmującym lata 1955-1960, z możliwością przedłużenia go do 1965 r. Trwały one również w

<sup>20</sup> L. Grot, T. Konecki, E. Nalepa, op. cit., s. 61; J. Babula, op. cit., s. 76-77.

<sup>21</sup> AMW, sygn. 3576/62/2, t. 12, s. 115.

<sup>22</sup> AMW, sygn. 109/67/23, t. 17, s. 132.

<sup>23</sup> AMW, sygn. 3596/78/23, t. 23, s. 33-54.

<sup>24</sup> AMW, sygn. 102/68/12, t.15, s. 62 i 82.

Marynarce Wojennej, a uwzględniono w nim m.in. całkowite przejście odpowiedzialności za organizację obrony granicy morskiej w oparciu o ustaloną już wcześniej kooperację z wojskami lądowymi i lotnictwem. Zatwierdzenie planu (sierpień 1956 r.) zakończyło ponad 10-letni proces budowania Marynarki Wojennej jako samodzielnego rodzaju Sił Zbrojnych. Stała się ona liczącym związkiem operacyjnym, umożliwiającym samodzielne wykonywanie zadań zarówno na morzu, jak i na lądzie w obronie Bazy Głównej<sup>25</sup>.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt, a mianowicie rozwój floty wojennej Republiki Federalnej Niemiec. Otóż w 1955 r. w RFN został wdrożony 10-letni plan budowy floty wojennej, a już w 1957 r. zaczęły schodzić z pochylni stoczni pierwsze okręty. W 1963 r. zasadnicza część 10-letniego planu została zrealizowana. W 1960 r. Bundesmarine dysponowała liczbą okrętów, jaką Marynarka Wojenna PRL posiadała dopiero w 1970 r. Pod względem parametrów taktyczno-technicznych i bojowych przewyższały one kilkakrotnie nasze okręty<sup>26</sup>.

Ówczesny potencjał bojowy Sił Morskich naszego państwa był znacznie mniejszy od Floty Bałtyckiej Związku Radzieckiego (siły wydzielone tylko do działań na M. Bałtyckim) czy sił morskich Szwecji, ale przewyższały siły morskie Finlandii, Danii i powstającej Bundesmarine, umożliwiając realizację zadań postawionych przed nią w czasie pokoju<sup>27</sup>.

Powstanie Układu Warszawskiego (UW) zapoczątkowało trwające 36 lat koalicyjne współdziałanie państw sygnatariuszy pod kierownictwem Związku Radzieckiego. Wiadomo jest, że od zakończenia II wojny światowej powstało, rozbudowało, a także rozwiązało się szereg sojuszy wojskowych. I tak w 1947 r. powstał Międzyamerykański Traktat Pomocy Wzajemnej (tzw. Pakt Rio), w 1949 r. Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), w 1951 r. Wojskowy Pakt Pacyfiku (ANZUS), w 1954 r. Organizacja Paktu Azji Południowo-Wschodniej (SEATO), w 1955 r. Wojskowy Pakt Bagdadzki (CENTO) oraz tego samego roku Układ Warszawski. *Generalnie u podstaw istnienia sojuszy leżą zazwyczaj trzy podstawowe warunki: 1) przekonanie, że państwo nie jest zdolne samodzielnie stawiać czoła zagrożeniom płynącym z niekorzystnych układów międzynarodowych, a zawierając sojusz zyska szansę lub utrwali korzystne status quo; 2) wzajemne ciążenie ku sobie potencjalnych sojuszników, pokrewność celów lub zgodność interesów; 3) dostateczny stopień współzależności politycznej, kulturowej, wojskowej i gospodarczej*<sup>28</sup>.

Doświadczenia historyczne potwierdzają, że zarówno państwa średnie jak i małe dzięki przynależności do sojuszy mogą odgrywać w nich znaczną rolę, pod warunkiem, że wnoszą określony wkład w postaci dobrego przygotowania obronnego (potencjału bojowego i ludzkiego). Już w 1938 r. Julian Ginsbert napisał: *Nie wygrywa się wojny na morzu cudzymi rękami. Słaby sprzymierzeniec, którego tylko bronić trzeba, a który nic z siebie dać nie potrafi, jest zawsze sprzymierzeńcem uciążliwym, którego broni się niechętnie, a od którego w zamian za pomoc żąda się pewnych nieraz dotkliwych świadczeń – jeśli w ogóle występuje się w jego obronie*<sup>29</sup>.

Z końcem 1955 r. rozpoczął się kolejny etap w dziejach Wojska Polskiego, który charakteryzował się współdziałaniem w ramach Układu Warszawskiego. Wszelkie decyzje dotyczące uzbrojenia, wyposażenia Sił Morskich oraz określenia zadań w zakresie obrony wybrzeża i prowadzenia działań na wodach Morza Bałtyckiego były efektem koalicyjnych ustaleń między Flotą Bałtycką Związku Radzieckiego, Marynarką Wojenną NRD i Marynarką Wojenną PRL<sup>30</sup>. Chociaż poszczególne państwa – członkowie Układu Warszawskiego opracowały własne doktryny wojenne, niemniej zasadniczo uwzględniono w nich radzieckie poglądy na charakter i sposób prowadzenia przyszłej wojny oraz na kierunki rozwoju m.in. własnych Sił Morskich w ścisłym związku z Flotą Bałtycką ZSRR. System ten funkcjonował na prostej zasadzie: podstawowe koncepcje wykorzystania

<sup>25</sup> J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL...*, cz. I, s. 19 i 86-87.

<sup>26</sup> Por. J. Pertek, *Od Reichsmarine...*, s. 317-354; A. Andrzejewski, *Polityka Morska RFN*, (w:) „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej”, 1978 nr 56A, s. 149-150.

<sup>27</sup> AMW, sygn. 3553/75/21, t. 15, s. 82-89.

<sup>28</sup> A. N. Sabrsky, *Alliances on U.S. Foreign policy*, (w:) „Boulder”, 1988, s. 2. i 5-8. Zagadnienie to szerzej omówili m.in. J. W. Yaeger, *Coalition Warfare: Surrendering Sovereignty*, (w:) „Military Review”, 1992 November, s. 53-63; K. Piątkowski, B. Świetlicki, P. Włodarski, *Pakt Północnoatlantycki*, (w:) „Studia i Materiały Ministerstwa Obrony Narodowej”, Warszawa 1994, s. 137.

<sup>29</sup> J. Ginsbert, *Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?*, Warszawa 1938, s. 142.

<sup>30</sup> T. Mandat, *Znaczenie sojuszu trzech flot państw socjalistycznych w zapewnieniu bezpieczeństwa granic morskich*, (w:) „Przegląd Morski”, 1985 nr 10, s. 45-50.

Sił Morskich były wypracowane w Dowództwie MW, a następnie po akceptacji dokonanej w Sztabie Generalnym WP przesyłano je do ostatecznego zatwierdzenia do Dowództwa Marynarki Wojennej Związku Radzieckiego, odpowiedzialnego za współdziałanie koalicyjnych flot w ramach Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Stron Układu Warszawskiego.

Wejście Sił Zbrojnych PRL do Układu Warszawskiego, a także przyjęcie Republiki Federalnej Niemiec do Paktu Północnoatlantyckiego doprowadziło do modyfikacji dotychczasowej koncepcji organizacji obrony wybrzeża. Wówczas też podjęto decyzję o przyspieszeniu rozwoju MW wraz z rozszerzeniem dla niej zadania operacyjnego. W obowiązującej od lipca 1955 r. instrukcji dotyczącej *Organizacji i zakresu działania Dowództwa Marynarki Wojennej* nałożono na Siły Morskie zadania uwzględniające organizację obrony granicy morskiej państwa od strony morza, w przydzielonej strefie operacyjnej, w ścisłym współdziałaniu z wojskami lądowymi i lotnictwem<sup>31</sup>.

Stymulatorem tego typu działań było przyjęcie w 1955 r. Republiki Federalnej Niemiec do Sojuszu Północnoniemieckiego oraz pozyskanie przez nią zgody na rozwój potencjału bojowego Bundesmarine. Przebieg owego procesu przedstawił J. Pertek oraz I. N. Potapow<sup>32</sup>. Obaj autorzy podkreślili, że rozwój floty wojennej RFN był w tym czasie bardzo intensywny. Zdecydowanie wpłynął na prestiż i doprowadził do tego, że stała się ona zdolna do prowadzenia samodzielnych działań nie tylko na wodach Morza Bałtyckiego, lecz także na Morzu Północnym. Było to zgodne z ocenami zachodnioniemieckich analityków wojskowych<sup>33</sup>.

Pod koniec 1956 r. zmodyfikowano perspektywiczny plan rozwoju Sił Zbrojnych, w którym uwzględniono projekt nowej struktury organizacyjnej Marynarki Wojennej z jednoczesnym podkreśleniem, że priorytetowym zadaniem Sił Morskich powinna być obrona wybrzeża i działanie na liniach komunikacyjnych państwa<sup>34</sup>. Było to zgodne z ustaleniami obowiązującymi w ramach Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego. Dodatkowo uruchomiono proces zmian strukturalno-organizacyjnych, który w określonej części był wymuszony realizowaną redukcją Sił Zbrojnych. Wówczas Marynarka Wojenna dysponowała potencjałem bojowym, który w porównaniu do 1946 r. przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Siły i środki Marynarki Wojennej w latach 1946-1956

l.p.	WYSZCZEGÓLNIENIE	STAN ETATOWY LUDZI, SPRZĘTU I UZBROJENIA		
		1946	1950	1956
1	Stan etatowy personelu MW	6100	10 409	17 622
2	Stan etatowy na jednostkach pływających	800	1613	3385
3	Okrety bojowe	31	34	50
4	Okrety szkolne i specjalistyczne	-	4	38
5	Pływające jednostki pomocnicze	13	41	56
6	Samoloty myśliwskie i szturmowe (tłokowe)	-	16	29
7	Samoloty odrzutowe (bojowe różne)	-	-	48

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów AMW, sygn. 82/89, t. 9, s. 60. oraz J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL...*, cz. III, s. 28-29.

Dane zawarte w powyższym zestawieniu potwierdzają dynamiczność 10-letniego procesu rozwoju potencjału bojowego Marynarki Wojennej. Niestety, w dalszym ciągu okręty dysponowały niewielką siłą ognia artyleryjskiego i broni podwodnej, co gwarantowało tylko realizację zadań obronnych, bez angażowania się w działania zaczepne. Dysponując takim potencjałem bojowym,

<sup>31</sup> AMW, sygn. 2026/60/10, t. 38, s. 311-329. Dokumentacja Sztabu Głównego MW.

<sup>32</sup> J. Pertek, *Od Reichsmarine...*, s. 316-355; I. N. Potapow, *Doktryny morskie państw kapitalistycznych*, Warszawa 1968, s. 173-178.

<sup>33</sup> H. Franz, *Marinerüstungsprobleme der 70 er Jahre*, (w:) „*Marine Rundschau*“, 1971 nr 3, s. 133-135.

<sup>34</sup> J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL...*, cz. I, s. 86-87.

nasze Siły Morskie na wypadek wybuchu konfliktu zbrojnego nie były w stanie zagwarantować sprzyjającego reżimu operacyjnego na całej linii wybrzeża i w przydzielonej – w uzgodnieniu z Flotą Bałtycką ZSRR – strefie odpowiedzialności Polskiej Marynarki Wojennej.

Z takim arsenałem nasze Siły Morskie zdecydowanie ustępowały Flocie Bałtyckiej Związku Radzieckiego, ale przewyższały jeszcze siły morskie Danii (stan osobowy około 6000 ludzi i 44 okręty bojowe), Norwegii (około 5000 ludzi i 30 okrętów bojowych), a także RFN uważanego za potencjalnego przeciwnika (stan osobowy około 8000 ludzi oraz około 50 okrętów bojowych). Państwa te podlegały Dowództwu Północnoeuropejskiego Teatru Działań Wojennych, a dodatkowo ze względu na swe położenie geostrategiczne (ważny kierunek strategiczny między USA i ZSRR) ich bazy umożliwiały siłom NATO wejście na Morze Bałtyckie lub dokonanie zaryglowania Cieśnin Bałtyckich, uniemożliwiając tym samym wejście lub wyjście siłom Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego na Morze Północne. W tym miejscu należy przypomnieć fakt, iż Bundesmarine swoją obecność na Bałtyku zmanifestowała już w czerwcu 1957 r., w trakcie pierwszych ćwiczeń pod kryptonimem „Seewolf” (Morski Wilk). Natomiast pierwsze operacje desantowe przeprowadzono w 1959 r. Siły morskie Danii i RFN, zgodnie z ustaleniami Paktu Północnoatlantyckiego, w takcie potencjalnego konfliktu zbrojnego miały prowadzić operacje zaczepne na wybrzeżu NRD i Polski. Oprócz tych państw NATO dla swych planów otrzymało „ciche wsparcie” ze strony państw skandynawskich, które popierały amerykańską strategię „zmasowanego odwetu”<sup>35</sup>.

Istnienie Układu Warszawskiego umożliwiło rozwinięcie szerszej współpracy w dziedzinie rozwoju potencjału obronnego oraz opracowanie i wdrożenie wspólnej obrony granic lądowych i morskich przed agresją. Zgodnie z założeniami strategiczno-operacyjnymi przyszła wojna miała mieć charakter obustronnej wojny koalicyjnej z wykorzystaniem rakiet operacyjno-taktycznych i strategicznych z głowicami jądrowymi. W Związku Radzieckim pod tym kątem przygotowano zakres zasadniczych zadań dla własnej floty wojennej, a także (w wybranych fragmentach) dla pozostałych flot wojennych państw stron Układu Warszawskiego. Dotyczyły one:

- zniszczenia sił morskich przeciwnika, głównie jego zespołów uderzeniowych – lotniskowców i okrętów uzbrojonych w rakiety balistyczne (odnosiło się to tylko do floty oceanicznej ZSRR);
- zniszczenia ważnych obiektów wojskowych, ośrodków administracyjnych, politycznych, naukowych i przemysłowych przeciwnika znajdujących się na lądzie;
- obezwładnienia komunikacji morskiej przeciwnika;
- obrony własnych morskich linii komunikacyjnych;
- zabezpieczenia i wsparcia działań lądowych na nadmorskich kierunkach operacyjnych<sup>36</sup>.

Zalecenia te, jak i wszystkie dotychczasowe przedsięwzięcia uwzględniające modernizację i doposażenie sił zbrojnych państwa, uzależnione były od możliwości finansowych oraz stanu gospodarczego kraju. Potwierdziła to narada służbowa w Sztapie Generalnym WP, jaka miała miejsce już na początku 1958 r., podczas której zadecydowano, że tempo rozwoju Marynarki Wojennej będzie uzależnione od możliwości ekonomicznych państwa. Dowództwo z tą decyzją się nie godziło i już w sierpniu przedstawiło kolejną wersję perspektywiczną planu rozwoju Sił Morskich na lata 1961-1975<sup>37</sup>. Zawarto w nim potrzeby sił morskich w zakresie uzbrojenia i wyposażenia jednostek pływających i nadbrzeżnych w sprzęt nowszej generacji. Na tej podstawie opracowano zadania dla baz morskich, w których stacjonować miały Siły Morskie. Dotyczyły one:

- obrony baz morskich z kierunku morza;
- wsparcia ogniowego skrzydła wojsk lądowych w wypadku ich działań wzdłuż wybrzeża morskiego;
- wspólnej z wojskami lądowymi obrony przeciwdesantowej wybrzeża morskiego;
- zabezpieczenia własnych linii komunikacyjnych przebiegających w południowej części Morza Bałtyckiego i wzdłuż wybrzeża PRL;

<sup>35</sup> K. Kragh, Die Verteidigungsprobleme Dänemarks und das dänische Verteidigungsgesetz, (w:) „Wehrkunde“, 1960 nr 6.

<sup>36</sup> Vademecum operacyjne Marynarki Wojennej, Gdynia 1973, s. 15-17.

<sup>37</sup> AMW, sygn. 2294/61/15, t. 10, s. 15-32.

- zwalczania żeglugi przeciwnika w strefie przyległej do Cieśnin Bałtyckich i w południowej części Morza Bałtyckiego;
- wysadzania morskich desantów taktycznych;
- prowadzenia rozpoznania baz morskich i okrętów na morzu oraz lotnisk, umocnień nadbrzeżnych i innych obiektów przeciwnika w rejonie Morza Bałtyckiego;
- uczestniczenia w obronie przeciwlotniczej obszaru kraju z kierunku nadmorskiego<sup>38</sup>.

Dokończenie nastąpi

---

<sup>38</sup> AMW, sygn. 3596/78/18, t. 8, s. 80-82.

## UPOWSZECHNIANIE TRADYCJI OREŻA MORSKIEGO

Mgr Andrzej KOTECKI  
Kustosz Muzeum Marynarki Wojennej

### POLSKIE STRONY INTERNETOWE POŚWIECONE MARYNARCE WOJENNEJ

W dobie dynamicznie rozwijających się systemów informatycznych, coraz częściej i coraz powszechniej korzystamy z możliwości zdobywania potrzebnych informacji za pośrednictwem Internetu. I nie przeszkadza w tym fakt, że koszt pozyskiwanych informacji (chodzi o koszt połączeń internetowych) jest w naszym kraju stosunkowo wysoki. Coraz większa ilość osób, których zainteresowania skupiają się wokół jednego tematu, zakłada strony *www*. Zamieszczają na nich własne informacje, co umożliwia udostępnienie ich szerokiemu ogółowi odbiorców korzystających z tych informacji. Strony takie posiadają oczywiście również instytucje, przedsiębiorstwa, urzędy. Niejednokrotnie poszukujący informacji muszą przebrnąć przez gąszcz wielu różnych stron, by w końcu trafić na tę właściwą, poszukiwaną czy też przynoszącą największą ilość potrzebnych i wartościowych informacji.

Pomocą w tej pracy są oczywiście wyszukiwarki. Każda z witryn posiada własny system wyszukiwania. Pomocną wydaje się w tej kwestii wyszukiwarka *google.pl*, z której korzystał autor przy zbieraniu materiałów do poniższego opracowania. Należy tu również podkreślić, że poszukiwanie stron poniżej omawianych zostało ograniczone do polskiego Internetu.

Na wstępie tych omówień należy się Czytelnikowi jeszcze jedno wyjaśnienie. Autor celowo pominął w poniższym zestawieniu oficjalną stronę Marynarki Wojennej RP. Pozostałe zaprezentowane strony można podzielić na różne grupy.

Do pierwszej należy zaliczyć te wszystkie, które są w całości poświęcone Marynarce Wojennej RP w różnych jej aspektach. Drugą kategorię stanowią te strony, których treści dotyczące MW RP są tylko fragmentem większej całości. I trzeba tutaj od razu stwierdzić, iż tych stron jest najwięcej.

Jest jeszcze trzecia grupa, choć najmniej liczna (zaledwie dwie pozycje), ale również i te należy tutaj odnotować. Jednak o szczegółach charakteryzujących te strony będzie mowa poniżej.

Zaczynamy od stron poświęconych w całości Marynarce Wojennej w naszym kraju. Jednocześnie należy podkreślić, iż autor nie starał się ich uporządkować w formule, jaka jest przewidziana np. dla zestawień bibliograficznych (układ alfabetyczny).

**[www.polishnavy.prv.pl](http://www.polishnavy.prv.pl)** – autor Andrzej Bartelski.

Zawartość: History of the PMW 1918-1926:

- Ships of the PMW:
  - Naval Bases;
  - Naval Air Squadron;
  - Ordere de Bataille (struktura organizacyjna w 1939 r.);
  - Weapons (uzbrojenie) 1939-1945;
- Polish River Flotilla:
  - In the II World War;
  - Warships;
  - Auxilliary vesels;

- Ordere de bataille;
- Polish Navy in 2002:
  - Dislocation of Naval Units;
  - Struktura organizacyjna w 2002 r.;
- PMW w NATO – strona w budowie;
- The Enemy (II wojna);
- Flag and the Banner's – proporzec MW, bandera, znak dowódcy okrętu, godło (brak innych znaków).

Prezentowana strona jest bardzo rozbudowana i ciekawie opracowana. Jednak cała przygotowana w języku angielskim. Powodem może być fakt, że autorowi zależało na popularyzowaniu informacji o MW RP wśród internautów spoza naszego kraju. Wydaje się to być szczególnie istotnym argumentem w odniesieniu do działalności w latach II wojny światowej.

[www.republika.pl/bzg5](http://www.republika.pl/bzg5) – strona poświęcona bitwie pod Oliwą 28 listopada 1627 r.

Zawartość:

- OKRĘTY – omówienie typów jednostek z epoki wraz z nazwami polskich jednostek oraz podstawowymi danymi: rok budowy, wyporność, długość, szerokość, ilość dział;
- UZBROJENIE – typologia, historia i ich rozmieszczenie na pokładzie, żołnierze piechoty morskiej;
- BITWA – przebieg;
- WYKAZ JEDNOSTEK – polskich i szwedzkich z podaniem informacji o typie, wyporności, załodze, ilości dział – jest to rozwinięcie informacji z działu OKRĘTY;
- WRAK „SOLENI” – podwodne badania archeologiczne prowadzone przez Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku;
- POSTACI – biogramy głównych bohaterów tego wydania ze strony polskiej i szwedzkiej – Dickman, Gabriel Posse i Karl Gyllenheim;
- GALERIA – prezentuje obrazy bitew morskich z tej epoki autorstwa m.in. van Velde, Verschur'a, Ajwazowskiego, Hendricha C. Vroom'a;
- LINKI I LITERATURA.

Strona jest opracowana dość ciekawie i jest jedyną, która tak kompleksowo prezentuje ten fragment polskiej historii morskiej. Niestety brak informacji na temat autora i adresu poczty elektronicznej (e-mail). Strona została odnaleziona poprzez odgałęzienie ze strony o modelarstwie.

[www.republika.pl/orporzel](http://www.republika.pl/orporzel) – Jan Wojcieszonek [nautapol@jahoo.com](mailto:nautapol@jahoo.com); Maciej Burzyński [orponel@bogo.pl](mailto:orponel@bogo.pl); Marek Nowak [BoMaNOWAK@aol.com](mailto:BoMaNOWAK@aol.com).

Zawartość:

- PRZEBIEG SŁUŻBY – kalendarium od 1936, tj. od rozpoczęcia budowy do 1940 – zaginięcia;
- DANE TECHNICZNE – sporządzone na podstawie SPECIFICATION;

- FOR TORPEDO SUBMARINE FOR THE POLISH NAVY;
- ZDJĘCIA CZŁONKÓW ZAŁOGI – w układzie alfabetycznym.
- GALERIA – materiał zdjęciowy, począwszy od budowy, po służbę w polskiej MW;
- ARTYKUŁY – lista tekstów poświęconych okrętowi;
- RÓŻNOŚCI – informacje nie mieszczące się w powyższych kategoriach:
  - odnośniki do stron na ten temat;
  - kontakt z autorami;
  - fakty – informacje historyczne z okresu po 1942 r.
- GRUPA POSZUKIWAWCZA ORP „ORZEŁ”:
  - założenia, cele, plany, liczba członków;
  - prasa, radio, telewizja – artykuły na temat poszukiwania ORP „Orzeł”.

Strona poświęcona w całości historii ORP „Orzeł” w latach 1936-1940. Najwartościowszą częścią tej strony jest prezentowany archiwalny materiał fotograficzny.

**www.private.com.pl\pmw** – prywatna strona domowa – Ryszard Kadow [ryskadow@psi.com.pl](mailto:ryskadow@psi.com.pl). Dotyczy MW RP w latach 1918-1999. Na stronie głównej widnieje zdjęcie ORP „Gen. K. Pułaski” (272).

#### Zawartość:

- na bocznym marginesie pojawiają się zdjęcia w układzie chronologicznym;
- 2000 stan floty polskiej na rok 2000 – poprzez naprowadzenie kursora na nazwę okrętu dochodzi się do tekstu wzbogaconego zdjęciem;
- 1939-1947 – lata wojny – wykaz floty – poprzez nazwę okrętu odnajdziemy jego kalendarium służby i bibliografię;
- 1939 – okręty września;
- 1920-1939 – flotylle rzeczne;
- WIZYTY – ćwiczenia BALTOPS '95, COOPERATIVE VENTURE '96;
- BALTOPS '07 z wykazem jednostek;
- NOWOŚCI – wiadomości dostarczone przez kpt. mar J. Walczaka obejmują wydarzenia z lat 1997-2000;
- MORSKI ODDZIAŁ SG – struktura, podział na dywizjony (Westerplatte i Świnoujście) z wykazem jednostek, przy niektórych zdjęcia, stan na 10 września 2000 r.;
- LOTNICTWO MORSKIE – struktura i wykaz samolotów – stan na 30 października 1999 r.;
- FLOTYLLE – struktura organizacyjna MW RP – stan na 16 lutego 2003 r.;
- PLANY ROZWOJU MW RP – materiał opracowany na podstawie „Morza, Statki i Okręty” oraz „Nowej Techniki Wojskowej”;
- STOPNIE WOJSKOWE – Uwaga! Nie uwzględnia admirała floty;
- ZNAKI MW – bandery, flagi i proporce obowiązujące w MW;



- LINKI – wykaz najciekawszych zdaniem autora adresów www na temat MW – polskie i anglojęzyczne;
- LITERATURA – niestety, niekiedy pokazane tylko obwoluty wydawnictw – stan na 26 września 1999 r.;

Strona ciekawa i bardzo rozbudowana. Niestety w działach dotyczących współczesnej MW nie zawsze aktualna – nie widać śladów aktualizacji.

**www.polish-navy.org** – autor kmdr w st. spocz. Zbigniew Węglarz – [zwęglarz@yahoo.com](mailto:zwęglarz@yahoo.com).

Zawartość: THE POLISH NAVY 1918-1945 (a short story).

Jest to ciekawa strona w języku angielskim zawierająca również materiał zdjęciowy. Z tego też powodu adresowana jest raczej do obcokrajowców. Podstawową jej zaletą jest fakt, iż jej autorem jest oficer MW z lat II wojny światowej. Informacje więc, choć niewątpliwie nie wszystkie, pochodzą z pierwszej ręki.

**www.dhsg19.w.interia.pl/marynarkaRP** – informacje ogólne o MW RP ze szczególnym zwróceniem uwagi na 8 Flotyllę Obrony Wybrzeża w Świnoujściu.

**www.wksflotagdynia.pl/mon** – strona poświęcona udziałowi MW w Międzynarodowej Radzie Sportu Pięcioboju Morskiego.

**www.navship.com.pl** – strona Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni.

Przejdźmy teraz do stron, na których Marynarka Wojenna stanowi jedynie fragment opracowania. W tej grupie można również wyróżnić dwa zakresy tematyczne. Pierwszy to historia naszej floty, zaś drugi to zagadnienia współczesne. Ich prezentację rozpoczniemy od tej pierwszej grupy.

**www.bolas.prv.pl** – strona poświęcona działaniom z kampanii wrześniowej 1939 r.

W spisie treści znajduje się hasło MARYNARKA WOJENNA. W jego ramach zostały poruszone następujące tematy:

- PLAN PEKING;
- OKRĘTY – OORP „Grom”, „Błyskawica”, „Burza”, „Wicher”, „Gryf”, „Orzeł”, op. typu „Orzeł”, op. typu „Wilk”, trałowce typu „Mewa”, inne jednostki;
- DZIAŁALNOŚĆ POLSKICH OP;
- DOWÓCY – z Marynarki Wojennej uwzględniono kontradmirała Unruga i Świrskiego;
- GALERIA ZDJĘĆ – osobny rozdział uwzględniający zdjęcia polskich okrętów OORP „Orzeł”, „Grom”, „Błyskawica”, „Burza”.

**www.ostrycharz.free-online.co.uk.PolishLinks** – anglojęzyczna strona internetowa na temat spraw polskich w Wielkiej Brytanii. Poruszone zostały również zagadnienia dotyczące II wojny światowej. Odnajdujemy tu także hasło: POLAND and WORLD WAR TWO, od którego można przejść do hasła POLISH NAVY, a następnie do hasła ORP „BŁYSKAWICA”.

**www.wrzesień.prv.pl** – internetowa Encyklopedia Kampanii Wrześniowej – [zastrucki@wp.pl](mailto:zastrucki@wp.pl).

Zawartość:

- OPRACOWANIA I ARTYKUŁY – dział zawiera tekst MARYNARKA WOJENNA 1939. Ponadto informacje na temat sił, gdzie omówiono różne typy okrętów: kontrtorpedowce, minowce, torpedowce, okręty podwodne i

inne jednostki. Omówiono również inne formacje w ramach MW – Flotylla Rzečna. Zostały tutaj także zaprezentowane również inne działania naszej floty. Korzystający znajdzie tutaj tekst na temat następujących operacji: operacji „Rurka”, pierwszego pojedynku okrętów liniowych z baterią helską oraz walki z niszczycielami niemieckimi koło Helu;

- MIEJSCA WARTO ODWIEDZENIA – uwzględniono w nim Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni;
- INDEKS – nazwiska osób związanych z Marynarką Wojenną tamtego czasu. Uwzględniono tutaj kontradmirała Unruga i Świrskiego, kpt. mar. Jana Grudzińskiego.

**www.republika.pl\net.orp** – autor Tomasz Grzonka Motomek@poczta.fm.

#### Zawartość:

- składki i zamówienie;
- budowa w Holandii;
- służba w II RP;
- epizod Talliński;
- przejście przez Sund;
- służba w Royal Navy;
- tajemniczy koniec;
- kalendarium;
- załoga;
- dane techniczne;
- galeria;
- o „Orle” – wiersze;
- nowe „Orły”;
- księga gości;
- linki.

Ciekawa strona dotycząca okrętu podwodnego ORP „Orzeł”. Informacje zostały interesująco zaprezentowane. Treść opisowa została wzbogacona ciekawym serwisem zdjęciowym. Autor poszerzył je również o wiadomości na temat następców „Orła” – okrętów typu „Whisky” i „Kilo”.

**www.hela.com.pl** – autor Władysław Szarski – valle@hela.com.pl. Strona poświęcona miastu Hel. W jej treści znajduje się hasło: HEL NA STRAŻY WYBRZEŻA, a w nim odnajdujemy następujące tematy:

- LATA 1919-1939 – SIVIS PACEM – PARA BELLUM;
- KAMPANIA WRZEŚNIOWA 1939:
  - SAMOTNA GRUPA OKSYWIE;
  - HEL BRONI SIĘ JESZCZE... (32 dni);
- LATA 1939-1945 – 67 miesięcy niemieckiego panowania;
- ADOLFKANONE – bateria „Schleswig-Holstein”;

- LATA OD 1945 – wyzwolenie i co potem...;
- SZKIC ARTYLERII NA CYPLU (wg Waldemara Chrostowskiego).

Strona została ciekawie opracowana. Z poszczególnych tematów zostały wyprowadzone odsyłacze do innych, pokrewnych stron. Zawiera również, co bardzo istotne, wybiórczą bibliografię Helu. Do niektórych spośród tych pozycji można przejść bezpośrednio, o ile tekst ten został gdzieś w Internecie umieszczony. Wykaz ten obejmuje 170 pozycji z historii Helu i 73 publikacje prasowe. Warto zwrócić uwagę, że strona jest stale aktualizowana.

**www.meteo.ids.pl\kw** – autorzy: M. Matusiak, M. Mosiejko, M. Prusko – mmatus@kki.net.pl. Strona została poświęcona kampanii wrześniowej 1939 r. Uwzględniono tu również Marynarkę Wojenną w postaci wykazu okrętów, które pozostały w kraju wraz z ich charakterystyką. Autorem tego opracowania jest Wojtek RZAŻEWSKI – dinowm@frijo6.onet.pl.

**www.heraldyka.monarchia.pl.\flagi.pl** – na stronie prezentowane są wyłącznie w formie ilustracyjnej bandery i proporce Marynarki Wojennej w podziale na poszczególne okresy historyczne:

- 1919–1927-1930;
- 1928–1939-1945;
- PRL;
- historia polskiej bandery;
- proporczyki głów państwa i dowódców;
- flagi rangowe i funkcyjne MW;
- specjalne flagi morskie i wodne.

**www.bolass.republika.pl\milpowoj.htm** – bolass@poczta.onet.pl. Strona antykwariatu oferująca militaria. Znajduje się tu również oferta książek i zdjęć dotyczących tej sfery kolekcjonerstwa. Można z niej przejść również do innych stron internetowych o podobnej tematyce, w tym również na temat ORP „Orzeł”.

**www.paziu.aza.pl** – autor Adam „Paziu” Paczkowski, ul. Konstytucji 3 Maja 6/37, 18-400 Łomża, tel. 502-861-305 – paziu@aza.pl.

Strona o podobnym charakterze jak poprzednia. Została zaopatrzona w bardzo ambitny tytuł „Mała Encyklopedia Orłów”. Zostały na niej zaprezentowane orzełki MW z różnych okresów historycznych. Znajduje się tu również bibliografia, z uwzględnieniem aktów prawnych dotyczących danego wzoru orzełka. Pod hasłem „PASJONACI” znajduje się możliwość bezpośredniego przejścia na strony innych kolekcjonerów.

**www.ipn.gov.pl** – jest to oficjalna strona Instytutu Pamięci Narodowej. W kategorii KONFERENCJE znajduje się artykuł pt.: „System represji stalinowskich w Polsce w latach 1944-1956. Represje w Marynarce Wojennej”.

Pośród stron internetowych o charakterze militarnym, znaleźć można grupę takich, które w mniejszym lub większym stopniu zawierają informacje na temat Marynarki Wojennej.

**www.private.psi.com.pl\pmw** – dotyczy historii polskiego szkolnictwa wojskowego. Jak wynika z zamieszczonych informacji na stronie – jej autor interesuje się historią wojskowości oraz średniowiecza. Jest również kolekcjonerem militariów. Dlatego też zwraca się z apelem o przesyłanie ewentualnych informacji. W treści uwzględnia również zagadnienia dotyczące szkolnictwa Marynarki Wojennej.

#### Zawartość:

- Ludowe Wojsko Polskie – chronologia:
  - do 1947 r.;
  - 1947-1952 – m.in. OSMW Gdynia;
  - 1952-1972 – m.in. OSMW Gdynia;
  - 1972-1989 – w budowie;
  - Akademii Wojskowej;
- III RP – opracowana na podstawie wydawnictwa „Wojsko Polskie. Informator ‘95”. Uwzględnia również Akademię Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu;
- POZOSTAŁE – zawiera podstrony o charakterze galerii fotograficznej. Wśród nich dwa zdjęcia okrętów szkolnych.

Strona została opracowana na przeciętnym poziomie i nie wnosi żadnych rewelacyjnych informacji.

**www.strategie.com.pl** – Włahalla Cybernetyczna Gilotia Strategów – [strategie@strategie.com.pl](mailto:strategie@strategie.com.pl). Na stronie tej pod różnymi hasłami znajdują się artykuły na temat Marynarki Wojennej:

- AKTUALNOŚCI – artykuł „Armia 150 tysięcy.” Omówienie stanu kadrowego WP w 2002 r., w tym również MW. Ponadto prezentuje sprawy uzbrojenia i wyposażenia WP w tym samym czasie, w tym również informacje o MW;
- artykuł „Czy rzeczywiście Polska w 1939 r. była tak bezbronna”. I tu również uwzględniono MW RP;
- ZBROJOWNIA – artykuły na temat polskich okrętów – fregaty ORP „Warszawa”, ORP „Kaszub”, ORP „Orzeł” III;
- POLIGON – różne teksty z zakresu wojskowości, w tym również MW RP;
- BAZAR;
- FORUM DYSKUSYJNE – jak wyżej.

Autorzy strony ukrywają się pod pseudonimami. Strona sama w sobie jest bardzo rozbudowana, a jej treść zależy od nadesłanych artykułów. W odniesieniu do poczty elektronicznej, każdy autor przytacza swój adres.

**www.tch27.fm.interia.pl** – strona Wojsko Polskie on Line – [wojsko@w.pl](mailto:wojsko@w.pl).

Zawiera podstronę MARYNARKA WOJENNA o następującej treści:

- POTENCJAŁ – okręty i kadra, sprzęt lotniczy, zestawienia liczbowe;
- ORGANIZACJA – struktura MW RP;
- KIERUNKI ZMIAN;
- WAŻNE ADRESY – flotylla i dowództwo;
- GALERIA – zdjęcia okrętów;
- DOWÓDZTWO – zdjęcia i funkcje;
- MUZEUM MW RP – historia i dzień dzisiejszy;
- AMW – przejście na stronę oficjalną Akademii.

**www.wojsko.pl\obrona** – strona ogólna o Wojsku Polskim. Zawiera również dział MARYNARKA WOJENNA w podziale na następujące tematy:

- TEKST OGÓLNY;
- DOWÓDZTWO;
- POTENCJALY – podstawowe uzbrojenie;
- ORGANIZACJA;
- 3 FLOTYLLA;
- 8 FLOTYLLA OBRONY WYBRZEŻA;
- 9 FLOTYLLA OBRONY WYBRZEŻA;
- BRYGADA LOTNICTWA;
- JEDNOSTKI I SŁUŻBY ZABEZPIECZENIA.

Wszystkie wymienione działy przynoszą bardzo ogólne informacje zaopatrzone w materiał ilustracyjny.

Kolejno omówione poniżej strony, to takie, na których Marynarka Wojenna nie stanowi jednego z głównych tematów zainteresowania. Jednak z uwagi na prezentację pokrewnych dziedzin, również i na nich możemy odnaleźć marynarskie wątki.

**www.naveship.com.pl\nowe.body** – zawiera wykaz okrętów w układzie tabelarycznym, prezentując następujące dane – nazwa okrętu, przynależność (np. MW RP), typ, wyporność, długość, prędkość, rok budowy.

**www.modelarstwo.org.pl**. – Polska Witryna Modelarska – autorzy Sławomir Gemerek i Radek Trzeciński. Na stronie uwzględnione zostały również polskie okręty – galeon „Wodnik” z 1627 r., ORP „Orzeł” – zdjęcia i opis, ORP „Wicher”, ORP „Gryf”, ORP „Błyskawica” – opis i zdjęcia, ORP „Garland” – zdjęcia i opis. Interesująca strona w aspekcie modelarskim.

**www.kobiety.pl\nadaobkobiet** – strona poświęcona kobietom w wojsku polskim. Zawiera również informacje i sylwetki kobiet w Marynarce Wojennej RP.

**www.wne.uw.edu.pl** – autor Tomasz Ryłski – t.rylski@chello.pl. Strona poświęcona odznakom wojskowym i ich producentom. Ich prezentacja została uszeregowana wg producentów. Jest ona przydatna dla kolekcjonerów i instytucji popularyzujących polskie tradycje wojskowe, w tym również placówek muzealnych.

**www.tonfa.prv.pl** – autor Artur – artur@tonfa.prv.pl. Serwis TONFA SERWIS FORMACJI SPECJALNYCH uwzględniający również FORMOŻĘ – oddział działający w ramach MW RP.

**www.strony.wp.pl\wp\asternowicki** – asternowicki@pomna.wp.pl. Strona kolekcjonerska herbów okrętów z całego świata, w tym również jednostek polskich. Można z niej przejść do innych stron, np. Małej Encyklopedii Orzełków.

**www.greendewils.pl\armie swiata\wojskopolskie** – autor Radek Kobieski – demon@greendewils.com.pl. Strona poświęcona ogólnie Wojsku Polskiemu. Zawiera również informacje o Marynarce Wojennej RP. Dodatkowo prezentuje poligony, z których korzysta m.in. MW RP – Ustka, Wicko Morskie, Strzecz.

**www.army.pl** – autor Grzegorz Prasał – prasał@go2.pl. Strona na temat Wojska Polskiego, w tym również o Marynarce Wojennej. Znajduje się również na niej artykuł „Moja walka – nasza walka” – wskazanie kierunków restrukturyzacji systemu obronnego Polski z uwzględnieniem zagadnień związanych z MW RP.

**www.wojskopolskie.prvpl** – autor mł. chor. rez. Robert Filipiński. Jest to WOJSKOWY SERWIS SZKOLENIOWY, w którym znalazł się również dział poświęcony Marynarce Wojennej, zawierający następujące tematy:

- SKRYPTY SZKOLENIOWE;
- PROJEKTY;
- OPERACJE MORSKIE;
- SPRZĘT BOJOWY;
- REGULAMINY;
- LEKCJA HISTORII.

**www.serwis-militarny.net\indec.pbp** – właściciel strony Grzegorz Prasał – prasał@go2.net. Strona poświęcona uzbrojeniu. W przypadku Marynarki Wojennej znajduje się wykaz okrętów w podziale na klasy, ale niestety jest to zbyt skromna reprezentacja.

W ramach prezentowanych stron warto zaprezentować także te, które dotyczą polskich okrętów. Reprezentują one różny poziom merytoryczny, a także różną zawartość merytoryczną. Prezentację tę wypada rozpocząć od najstarszego i najbardziej zasłużonego okrętu pod polską banderą – ORP „Błyskawica”.

**www.wojsko-polskie.pl\wortal** – strona Departamentu Wychowania i Promocji Obronności MON. Znajduje się tutaj anons Towarzystwa Przyjaciół Okrętu-Muzeum „Błyskawica” wraz z apelem o wpłaty na podane konto. Znajduje się tu również możliwość przejścia na stronę ORP „Błyskawica”.

**home.wxs.nl/~phsubmr\submar\poland.htm** – strona nosi tytuł PAUL KONIGS SUBMARINE PAGE POLISH SUBMARINE ORZEŁ I SĘP. Na stronie prowadzona jest galeria archiwalnych zdjęć polskich okrętów podwodnych, szczególnie z okresu budowy. Została ona odnaleziona poprzez stronę modelarską. Jej autorem jest prawdopodobnie holender, który niestety nie podał adresu poczty elektronicznej. Jej bezwzględną wartością jest prezentowany zasób archiwalnych zdjęć.

**www.kraków.pl** – strona poświęcona okrętowi transportowo-minowemu ORP „Kraków”.

**www.tvp.com.pl** – strona „Telekomputer. Przegląd medialny”. Redaktor naczelny Tomasz Pyć – tompyc@tk.pl, zastępca red. naczelnego Krzysztof Lipko kael@kiwnet.pl, sekretarz red. Karol Sobolewski – no-nikes@fikok.onet.pl. Znajduje się na niej artykuł na temat ORP „Orzeł” III. W archiwum znajdują się również teksty o Marynarce Wojennej. Niestety wyszukiwanie ich jest utrudnione poprzez brak indeksów tematycznych.

**www.prs.gda.pl** – strona Polskiego Rejestru Statków Spółka Akcyjna. Zostało na niej umieszczone świadectwo klasy dla ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki”.

**www.prs.pl/news** – jak wyżej strona PRS S.A. Pod tym hasłem został zamieszczony artykuł na temat nadania tej instytucji medalu – Za Zasługi dla MW RP – za współpracę przy budowie okrętu zabezpieczenia logistycznego ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki”.

**www.rozklas.cz.** – czeska strona SUMMIT NATO. Znajduje się na niej zdjęcie z przybycia do Gdyni okrętu podwodnego klasy Kobben.

Trudno sobie wyobrazić Marynarkę Wojenną bez zagadnień żeglarskich. W wyszkoleniu kadr MW, szkolenie żeglarskie stanowi niezwykle istotne znaczenie. W składzie floty znajduje się również brygantyna ORP „Iskra” II. Znajduje się również Ośrodek Szkolenia Żeglarskiego z klubem żeglarskim „Kotwica”, który dysponuje również mniejszymi jednostkami służącymi z jednej strony rekreacji, ale również szkoleniu żeglarskiemu. Trudno się więc dziwić, iż również na stronach żeglarskich znajdują się informacje odnoszące się do Marynarki Wojennej RP.

**www.zaglowce.ow.pl** – autor Radek Trzeciński – radek@ow.pl. Jest to strona internetowego klubu miłośników żaglowców „KUBRYK”. W dziale ŻAGLOWCE HISTORYCZNE zaprezentowany został ORP „Iskra” I, a we współczesnych ORP „Iskra” II. Jest też dział BITWY MORSKIE, gdzie zostały omówione dwie polskie bitwy – na Zalewie Wiślanym 15 września 1463 r. i Bitwa pod Oliwą 28 listopada 1627 r. W dziale SŁYNNE POSTACIE – znalazł się Arndt Dickmann. Jest to ciekawa strona o rozbudowanej treści.

**www.żeglarstwo.waw** – autor Jarecki – info@żeglarstwo.waw.pl. W dziale POLSKIE ŻAGLOWCE znajduje się artykuł o ORP „Iskra” II. Dla zainteresowanych żeglarzy spod wojennej bandery znajdują się również teksty szantów wraz z chwytami gitarowymi.

**www.strony.wp.pl** – strona poświęcona nagrodom w CUTTY SARK, w tym informacje o ORP „Iskra” II.

Na zakończenie pozostało zaprezentowanie kilku stron niezwykle luźno związanych z Marynarką Wojenną.

**www.btx.key.net.pl** – strona na temat Regionalnego Sejmiku Krajoznawczego pod hasłem „Gdynia i morze to jedno. 75 lat Gdyni”. Współorganizatorem Sejmiku był oddział PTTK działający w Marynarce Wojennej.

**www.luteranie.pl/edu** – strona Ewangelickiego Duszpasterstwa Wojskowego. Zawiera treść ewangelickiego biskupa polowego z okazji 84 rocznicy utworzenia Marynarki Wojennej RP z 23 listopada 2002 r. Jest tu również relacja z pobytu kapelanów ewangelickich na Wybrzeżu w związku z rocznicą MW.

**www.rankinsygnia.info** – autor Paweł Mococho z Czech – czcop@rankinsygnia.info. Strona poświęcona oznaczeniu stopni wojskowych na świecie – w tym również w Polskiej Marynarce Wojennej.

**www.stor.4me.pl** – strona Przedsiębiorstwa Usługowo-Handlowego, ul. I Armii WP, 84-300 Lębork – Stor Henryk stori@poczta.onet.pl. Oferta produkcji naszywek i innych przedmiotów dla Marynarki Wojennej.

Zaprezentowane strony internetowe poświęcone Polskiej Marynarce Wojennej prezentują szeroki wachlarz zainteresowań ich autorów. Każda dziedzina zainteresowań historycznych w zakresie zagadnień militarnych prowadzi do Marynarki Wojennej. Autor uważa również, że zaprezentowane strony nie są pełnym obrazem stanu faktycznego. Dlatego też każda uwaga wzbogacająca ten katalog będzie cennym uzupełnieniem zamieszczonych informacji.

## RECENZJE I OMÓWIENIA

Kmdr por. dr Zbigniew WOJCIECHOWSKI  
Adiunkt Instytutu Nauk Społecznych Akademii MW

### MARYNARKA WOJENNA AUSTRO-WĘGIER W I WOJNIE ŚWIATOWEJ 1914-1918

Działania bojowe na morzach i oceanach w czasie I wojny światowej, w porównaniu z II wojną światową, są słabo znane szerszemu gronu Czytelników. Zwłaszcza historia Marynarki Wojennej Austro-Węgier nie doczekała się jak dotąd szerszego opracowania. Z jej szeregów wywodziło się wielu organizatorów odrodzonej w listopadzie 1918 r. Polskiej Marynarki Wojennej (PMW), m.in. pierwszy szef Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych płk. mar. Bogumił Nowotny, dwóch admirałów, kilkudziesięciu oficerów oraz wielu podoficerów i marynarzy. Stanowili oni najliczniejszą, po rosyjskiej, grupę personelu przybyłą z byłych flot zaborczych. Bogate doświadczenia nabyte podczas służby w cesarsko-królewskiej flocie z powodzeniem wykorzystywali w trakcie tworzenia naszego morskiego oręza. Warto więc poznać sto trzydziestoletnią historię austro-węgierskiej marynarki.

Dobrze się stało, że krakowskie Wydawnictwo Arkadiusz Wingert zapoczątkowało opublikowanie nowej serii pt. „Ten piękny wiek XIX” monografią, poświęconą udziałowi ck floty w I wojnie światowej<sup>1</sup>. Książka w twardej oprawie, wzbogacona licznymi zdjęciami i obszernymi aneksami zachęca już na wstępie do przeczytania

Jej autorem jest dr Karoly Csonkareti, węgierski prawnik i historyk. W latach pięćdziesiątych służył w jednostkach rzecznych węgierskiej armii, stąd zainteresowanie historią militarną Dunaju, flotylli rzecznych i marynarki wojennej Austro-Węgier. Tej problematyce poświęcił kilka wydanych w swojej ojczyźnie opracowań.

Polską edycję książki<sup>2</sup> rzetelnie przygotował prof. Paweł Piotr Wieczorkiewicz. Jest on również autorem rozdziału o Polakach służących w cesarsko-królewskiej flocie, wyczerpujących przypisów, aneksów i indeksów, co sprawia, że publikacja ma charakter naukowy.

Całość składa się z 16 rozdziałów ukazujących losy ck floty od powstania po rozwiązanie i przekazanie pozostałych okrętów w 1918 r. nowo powstałemu na Półwyspie Bałkańskim państwu południowych Słowian.

W pierwszym rozdziale K. Csonkareti opisuje genezę utworzenia Marynarki Wojennej Habsburgów i jej rozbudowę aż po 1914 r. Początki sięgają 1786 r. za panowania cesarza Józefa II, gdy liczyła zaledwie 160 ludzi. Dopiero po pokoju wiedeńskim w 1815 r. i uzyskaniu dostępu do Adriatyku można mówić o flocie z prawdziwego zdarzenia. Personel wzrósł wówczas do ok. 3000 ludzi.

Wraz z rozwojem żeglugi handlowej pilną potrzebą stała się dalsza rozbudowa floty wojennej przeznaczonej do ochrony szlaków morskich. Gdy w 1866 r. państwo przekształcono w monarchię dualistyczną, aby zaspokoić dążenia niepodległościowe Węgrów, flota liczyła już 59 okrętów pancernych i 34 żaglowe, a stan osobowy sięgał 12 tys. marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej. Podlegała bezpośrednio cesarzowi poprzez Departament Morski Ministerstwa Wojny z siedzibą w Wiedniu.

Wielce znaczącym wydarzeniem okazało się zwycięstwo w bitwie morskiej pod Lissą (obecnie wyspa Vis)<sup>3</sup>. 20 lipca 1866 r. słabsza flota austriacka, dowodzona przez zdolnego kadm. Wilhelma Tegetthoffa, rozgromiła włoskie siły, topiąc dwa pancerniki i nie ponosząc strat własnych.

<sup>1</sup> K. Csonkareti, *Marynarka Wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918*, Kraków 2004, s. 368, mapy, tabele, plany i zdjęcia.

<sup>2</sup> Na Węgrzech książka ukazała się w 2001 r.

<sup>3</sup> Szerzej J. Gozdawa-Gołębiowski, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej. Działania flot wojennych na morzach i oceanach w latach 1853-1914*, Gdańsk 1985, s. 212-221 oraz P. P. Wieczorkiewicz, *Historia wojen morskich, Wiek pary, t. 2*, Warszawa 1995, s. 203-210.



Nowatorska taktyka polegająca na sformowaniu szyku okrętów w klin miała duży wpływ na rozwój morskiej sztuki wojennej. Dlatego w trzy lata później w Trieście rozpoczęto budowę całkowicie żelaznych okrętów z artylerią główną skupioną na dziobie i rufie. Były to: „Custoza” i „Erzherzog Albrecht”.

W latach siedemdziesiątych XIX w. pojawiły się okręty nowej klasy – torpedowce. Ich bronią były torpedy, wynalezione przez por. mar. Luppisa z Fiume (obecnie Rijeka) i zmodernizowane wspólnie z brytyjskim inżynierem Robertem Whiteheadem. Nazwa pochodzi od „torpedo marmoreta”, czyli marmurkowej płaszczki paraliżującej. Dla c.k. marynarki torpedowce budowały brytyjskie stocznie „Thornycroft” i „Yarrow” oraz później rodzima „Arsenal” w Poli (obecnie Pula). Sukcesy bojowe torpedowców wkrótce spowodowały powstanie szybkich i zwrotnych jednostek do ich zwalczania. Stąd nazwa kontrtorpedowce. Ze względu na niższe koszty budowy we wszystkich flotach zaznaczył się wzrost produkcji tej klasy okrętów kosztem pancerników i krążowników.

Dalszy rozwój floty napotykał wielu oponentów zarówno w austriackim jak i węgierskim parlamencie. Dla spopularyzowania budowy większych jednostek pancerniki sprytnie nazwano „okrętami obrony wybrzeża”, a krążowniki „okrętami ekspedycyjnymi”. Zwłaszcza te ostatnie w myśl ówczesnego rozumienia miały przyczyniać się przede wszystkim do rozwoju handlu zamorskiego i propagować autorytet monarchii. Głównym zadaniem była obrona własnego wybrzeża z możliwością działań ofensywnych.

Przyznane środki finansowe okazały się mniejsze niż przypuszczano, ale mimo wszystko rozpoczęto budowę pierwszych małych pancerników uzbrojonych w działa kalibru 305 mm, nowych krążowników i torpedowców (m.in. w stoczni w Elblągu).

Lata dziewięćdziesiąte charakteryzowały się również zastojem w rozbudowie floty. Dopiero XX w. zmienił tę tendencję. W stocznjach powstawały kolejne nowoczesne jednostki. Ogółem w latach 1905-1914 zbudowano 10 pancerników, krążownik pancerny, 4 szybkie krążowniki, 19 kontrtorpedowców, 6 torpedowców, 7 okrętów podwodnych, stawiacz min itd. Łącznie 71 jednostek pływających, w tym 13 pomocniczych. Znacznie powiększył się personel do ok. 20 tys. ludzi<sup>4</sup>.

W następnych rozdziałach autor szczegółowo prezentuje stan sił i środków, przygotowania oraz przebieg działań bojowych w poszczególnych etapach wojny. Charakteryzuje także siły przeciwników na Adriatyku.

Na początku XX w. marynarka wojenna Austro-Węgier była jedną z najpotężniejszych flot wojennych na kuli ziemskiej. Szóstą co do wielkości w Europie i ósmą w świecie, uwzględniając Stany Zjednoczone i Japonię.

Austro-Węgry, Niemcy i Włochy należały do tworzonych od 1882 r. bloku państw zwanego – Trójprzymierzem. W listopadzie 1913 r. zawarto tajne porozumienie, które zobowiązywało niemiecką flotę do operowania na północnych akwenach Europy, a włoską i austro-węgierską (wzmocnioną dwoma niemieckimi krążownikami) na południowych. Najważniejszym zadaniem było uderzenie na flotę francuską eskortującą konwoje z wojskami kolonialnymi. Założonych planów nie udało się zrealizować, gdyż Włochy ogłosiły swą neutralność.

Wobec zaistniałej sytuacji dowództwo c.k. marynarki opracowało defensywny plan działania, skupiający się na obronie własnego wybrzeża. Biorąc pod uwagę długość granicy morskiej - liczącej ponad 2100 km oraz ponad 4000 km linii brzegowej wszystkich wysp adriatyckich było to bardzo trudne zadanie.

Słusznie twierdzi K. Csontareti, iż nie przystąpienie Włoch do wojny: (...) *znacząco wpłynęło na zmianę stosunku sił przeciwników. Marynarka francuska wspomagana przez jednostki brytyjskie była teraz znacznie silniejsza od austro-węgierskiej. Nawet kontrolowanie akwenu adriatyckiego przez flotę austro-węgierską stawało się problematyczne*<sup>5</sup>.

O sile ówczesnych flot decydowała ilość pancerników i krążowników. Niewątpliwie najsilniejszą przed wybuchem wojny była brytyjska marynarka, potem niemiecka, francuska i rosyjska. Włoska i austro-węgierska zajmowała równorzędnie piąte miejsce w Europie. Stosunek ilości okrętów cesarsko-królewskich do francuskich w najważniejszych klasach wyglądał następująco:

<sup>4</sup> Wszystkie okręty szczegółowo wymieniono w tabeli na s. 17-18 omawianej książki. Oficerów szkoliła Akademia Morska w Fiume.

<sup>5</sup> K. Csontareti, op. cit., s. 21.

pancerniki 15:21, krążowniki pancerne 3:7, kontrtorpedowce 19:84, a okrętów podwodnych 7:62. Przewaga jest przygniatająca zwłaszcza w siłach lekkich.

Posiadane pancerniki okazały się pod względem bojowym równorzędnymi jednostkami. Nawet najnowsze cztery okręty liniowe typu „Viribus Unitis” przewyższały siłą ognia inne pancerniki, bowiem posiadały nowatorsko rozmieszczoną artylerię główną, zgrupowaną wyłącznie na dziobie i rufie, a składającą się z czterech trzydziałowych wież. Krążowniki ustępowały francuskiemu przeciwnikowi. Z kolei kontrtorpedowce i torpedowce w znacznej części były już przestarzałe o niedużym zasięgu pływania. Najsłabszym elementem okazały się okręty podwodne. Dynamicznie rozwijało się lotnictwo morskie i sprawnie funkcjonowała łączność.

W 1913 r. bezpośrednio kierowanie Marynarką Wojenną przejął zdolny strateg adm. Anton Haus. Główną bazą morską, a zarazem twierdzą była Pola. Tutaj mieściło się Dowództwo Floty. Ważniejszymi: Cattaro (obecnie Kotor), Lussin (obecnie Lošinj) i Fiume, a bazą rezerwową Sebenico (obecnie Szybenik). Dzisiaj wymienione miasta należą do Chorwacji i Czarnogóry.

14 sierpnia 1914 r. po osiągnięciu pełnej gotowości mobilizacyjnej w ck marynarce służyło ok. 34 tys. oficerów, podoficerów i marynarzy, w tym ok. 20 tys. na jednostkach pływających. W końcowym okresie wojny liczyła niemal 50 tys. ludzi, co i tak nie było dużo w porównaniu z flotami Ententy.

Pierwsze strzały w wojnie oddały monitory Flotylli Dunajskiej, ostrzeliwując fortyfikacje w Belgradzie. Na Adriatyku, po bombardowaniu francuskich portów w Algierii, doszło do blokady dwóch niemieckich krążowników przez brytyjskie okręty. Pod naciskiem niemieckiej dyplomacji ck flota wyszła z portów, aby zademonstrować swą siłę. W tym czasie niemieckim okrętom udało się ujść do tureckiego portu neutralnego.

Rozpoczęła się wojna morska z udziałem okrętów nawodnych, podwodnych i lotnictwa morskiego. Adm. A. Haus słusznie przyjął za podstawową zasadę strategii, iż nie należy podejmować działań bojowych z silniejszym przeciwnikiem z dala od własnych baz. Teatr działań wojennych powinien być objąć jedynie akwen Adriatyku.

Sytuacja diametralnie zmieniła się gdy 23 maja 1915 r. Włochy wypowiedziały wojnę Austro-Węgrom. Już w kilka godzin po wybuchu główne siły floty skutecznie ostrzelały ważne obiekty koło Ankony, całkowicie zaskakując Włochów. Wkrótce okręty podwodne uzyskały pierwsze sukcesy bojowe. „U 4” zatopił krążownik „Giuseppe Garibaldi”, a „U 5” francuski krążownik „Leon Gambetta” oraz włoski okręt podwodny „Nereide”. Znaczne sukcesy nielicznych (tylko siedmiu) austriackich okrętów spowodowały szybkie dostarczenie z Niemiec nowych U-bootów. Po rozebraniu na elementy przewożono je kolejną z Bremy i Kilonii. Ogółem podczas I wojny światowej flota posiadała 27 U-bootów, w tym 13 produkcji węgierskiej.

W połowie 1915 r. po klęsce Serbii, siły włosko-francuskie nasiliły działania wojenne. Doszło do pierwszego w historii wojen morskich zatopienia bombami lotniczymi zanurzonego okrętu podwodnego „Foucault” przez wodnosamolot.

W kolejnych rozdziałach autor opisuje rozwijającą się, ograniczoną, a od stycznia 1917 r. nieograniczoną wojnę podwodną z coraz większym zaangażowaniem broni minowej. W całym okresie zmagania wojennych okręty podwodne były najbardziej aktywną częścią floty. Zadały znaczne straty wśród statków handlowych. Podczas całej wojny ogółem zatopiły 108 jednostek, w tym 2 krążowniki, 5 kontrtorpedowców i 2 okręty podwodne.

Jednym z najważniejszych akwenów okazała się Cieśnina Otranto, uniemożliwiająca przejście z Adriatyku na Morze Śródziemne. Siły francusko-włoskie blokowały wody cieśniny, wykorzystując między innymi jednostki patrolowe, sieci zagrodowe, zapory i pola minowe. W ten sposób utrudniało to przedarcie się nieprzyjacielskich jednostek, głównie niemieckich U-bootów.

14 lipca 1917 r. w cieśninie doszło do bitwy okrętów austro-węgierskich z brytyjskimi i włoskimi. Alianci aż do jesieni naprawiali szkody w systemie blokującym przejście. W tym czasie U-booty mogły w miarę bezpiecznie przechodzić przez cieśninę i atakować szlaki komunikacyjne na Morzu Śródziemnym. Zwycięskim zespołem austriackim dowodził kmdr Miklos Horthy – przyszły regent Węgier. On też napisał relację z boju zamieszczoną w omawianej książce.

Wobec przedłużającej się wojny, ogromnego niedostatku i biedy wśród społeczeństw walczących stron, na podatny grunt padła agitacja antywojenna. Pragnienie sprawiedliwego pokoju było powszechne. W ogólnej atmosferze rozprężenia doszło w lutym 1918 r. w bazie Cattaro do buntu marynarzy. Powołano Centralną Radę Marynarską, a na maszty wciągnięto czerwone,

rewolucyjne bandery. Zbuntowani chcieli okrętami przedostać się do Włoch. Wobec zdecydowanej blokady bazy przez siły wierne cesarzowi – bunt wygasł. Aresztowano około 800 marynarzy, z których 40 (w tym dwóch Polaków) postawiono przed sądem wojennym. Ośmiu z nich skazano na śmierć.

Wraz z upływem czasu wojna dla państw centralnych, zresztą zgodnie z przewidywaniami, przyjęła niekorzystny obrót. Celem wywalczenia zawieszenia broni i ewentualnego zawarcia honorowego traktatu pokojowego na dogodnych warunkach, podjęto decyzję, aby kontynuować nieograniczoną wojnę podwodną. W tym okresie okręty austriackie odnosiły szereg spektakularnych sukcesów bojowych. Znaczna część książki poświęcona jest opisom tych ciekawych i szerzej nieznanymi wydarzeń.

Cesarz Karol I zdymisjonował dotychczasowego dowódcę floty, wyznaczając na to stanowisko adm. M. Horthyego. Chcąc ostatecznie zniszczyć blokadę Cieśniny Otranto i: *„(...) wyrwać z apatii tych, którzy nie wiele jeszcze słyszeli świstu przelatujących pocisków”*<sup>6</sup>, zaplanował wielką operację morską z udziałem największych i najnowocześniejszych okrętów, wspartych zespołem łodzi latających.

W nocy z 8 na 9 czerwca jeden z zespołów okrętów, składający się z pancerników „Szent Istvan” i „Prinz Eugen”, w osłonie sił lekkich został zaatakowany przez dwa włoskie ścigacze torpedowe typu „MAS”. Jeden z nich „MAS 15” dziwnie niezauważony przez obserwatorów z odległości zaledwie 300 metrów celnie wystrzelił dwie torpedy. Ciężko uszkodzony pancernik „Szent Istvan” po kilku godzinach zatonął. Zginęło czterech oficerów i 85 marynarzy. Zagłada pancernika była wielkim wstrząsem dla całej ck floty. Wobec utraty efektu zaskoczenia, odwołano całą operację. Sama tragedia wywołała wiele domysłów, sporów i polemik.

W ostatnim 16 rozdziale zatytułowanym „Smutny finał” K. Csonkareti opisuje przykry moment, gdy w obawie przed podziałem austro-węgierskiej marynarki wojennej – 31 października 1918 r. w Poli na pokładzie flagowego pancernika „Viribus Unitis” – uroczyście podpisano jej przekazanie państwu południowych Słowian, które od 1929 r. przyjęło nazwę Królestwa Jugosławii. Następnego dnia w jednej z największych baz morskich w Cattaro nastąpiło ostateczne opuszczenie czerwono-biało-czerwonych bander<sup>7</sup>. Znamiennym był fakt, iż w tym momencie do bazy wpłynął powracający z patrolu okręt podwodny „U-14” dowodzony przez Polaka linienschieffleutnanta (kpt. mar.) Hugona Pistela.

Cesarsko-królewska flota z godnością i honorem spełniła swój obowiązek. Pomimo że znacznie słabsza od przeciwników, odnosiła liczące się sukcesy bojowe na Adriatyku, nie ponosząc przy tym większych strat.

Dla polskiego Czytelnika szczególnie interesujące są te wątki książki, które ukazują losy marynarzy – Polaków, służących w ck flocie. Powyższe kwestie szeroko omawia w rozdziale pt. „Spod bandery czerwono-biało-czerwonej pod biało-czerwoną” prof. P. P. Wieczorkiewicz. Przybliży on szereg mniej znanych faktów historycznych, dotyczących powyższych kwestii. Między innymi w Poli powstał tajny Komitet Polski, liczący około 3 tysięcy oficerów, podoficerów i marynarzy. Czołowymi działaczami byli: kpt. mar. inż. Jan Jeziński, por. mar. Karol Trzasko-Durski, kpt. mar. dr Marian Gąsiorowski, por. mar. Karol Korytowski, por. mar. Antoni Ledóchowski, kmdr inż. Bernard Müller oraz kmdr ppor. Czesław Petelenz. Organizacja dążyła do jak najszybszej repatriacji personelu do odradzającej się Polski oraz żądała partycypowania w powojennym podziale floty. Domagano się kilkunastu jednostek w tym: 3 krążowników, 4 kontrtorpedowców, 9 torpedowców i stawiacza min bez okrętów podwodnych, o wyporności łącznie 41 tys. ton, co stanowiło aż ok. 12% całego stanu.

Niestety, pomimo licznych zabiegów dyplomatycznych, historycznie uargumentowanych, Polska nie uzyskała żadnej austro-węgierskiej jednostki. Negatywne stanowisko Wielkiej Brytanii w stosunku do morskich dążeń mniejszych państw zaważyło na decyzji zwycięzców. Nasz kraj jedynie otrzymał decyzją Rady Ambasadorów 6 zużytych poniemieckich torpedowców typu „V” i „A”. Po

<sup>6</sup> M. Horthy, Bitwa w Cieśninie Otranto, memoriał, Paryż 1954, fragmenty zamieszczone w recenzowanej książce, s. 266-269.

<sup>7</sup> Barwy ck bandery nawiązywały do barw rodu Babenbergów, historycznych poprzedników dynastii Habsburgów. Rządzili oni Marchią Wschodnią od 976 r. do 1246 r.

podpisaniu traktatów pokojowych z Austrią w Saint Germain – en - Laye i z Węgrami w Trianon w 1920 r. nastąpił jednak podział ck floty między Wielką Brytanią, Francją i Włochami. Większość jednostek, ze względów finansowych, złomowano.

Ogółem Polacy stanowili grupę narodowościową, nie większą niż 3-4% całego korpusu oficerów marynarki. Czterech uzyskało stopnie admirałskie. Byli to: Juliusz von Ripper, Mieczysław Pietruski, Luis Wawel i Stanisław Schauser.

W wir organizacji polskiej floty wojennej najwcześniej włączył się płk mar. Bogumił Nowotny. W listopadzie 1918 r., będąc przedstawicielem Rady Regencyjnej, przejął niemiecką flotyllę wiślaną i jako inicjator utworzenia Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych został jej pierwszym szefem. Odnosił wcześniej sukcesy bojowe jako dowódca kontrtorpedowca „Scharfschütze”. W 1991 r. rękopisy jego pamiętników przywieźli z Wielkiej Brytanii do kraju historycy Marynarki Wojennej. We fragmentach publikowało je „Morze”, „Przegląd Morski” i „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej<sup>8</sup>. Obecnie znajduje się w zbiorach tejże placówki muzealnej. Niebawem ma się ukazać po raz pierwszy w całości w formie książkowej.

Z licznego grona oficerów służących w ck flocie warto przypomnieć między innymi pierwszego dowódcę batalionu morskiego i Portu Wojennego w Modlinie kmdr. ppor. Stanisława Witkowskiego, rzeczoznawcę do spraw morskich na pokojową konferencję w Wersalu, kadm. Jerzego Zwierkowskiego oraz zastępcę szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdr. C. Petelenza. Z grona młodszych wiekiem, którzy w późniejszym okresie doszli do prestiżowych stanowisk należy wspomnieć Tadeusza Podjazd-Morgensterna, Karola Korytowskiego, Włodzimierza Kodrębskiego czy Henryka Eibla.

Ogółem w pierwszych latach istnienia Polskiej Marynarki Wojennej w Korpusie Morskim służyło ok. 16%, w Korpusie Morskich Oficerów Technicznych ok. 14%, a w Korpusie Rzeczno-Brzegowym ok. 17% oficerów wywodzących się z austro-węgierskiej floty. Wszyscy oni położyli znaczne zasługi w budowie i rozwoju naszego morskiego rodzaju Sił Zbrojnych.

W prezentowanej publikacji Czytelnicy znajdą obszernie aneksy i indeksy liczące niemal 100 stron. Szczegółowo opracowane przez prof. Wieczorkiewicza wykazy walczących flot wraz z planikami największych okrętów, stopni oficerskich oraz ważniejsza bibliografia, stanowią dużą pomoc w zgłębianiu jej treści. Całość zamyka zbiór ponad stu ciekawych zdjęć, dokumentujących rozwój i działania bojowe cesarsko-królewskiej marynarki.

Warto więc pogratulować wydawnictwu nader interesującej książki, pierwszej o tak rzadkiej tematyce na polskim rynku księgarskim, a jednocześnie polecić wszystkim Czytelnikom, którzy pasjonują się historią działań wojennych<sup>1</sup> na morzach i oceanach.

---

<sup>8</sup> B. Nowotny, Trudne początki, oprac. J. Pertek, (w:) „Morze”, nr 1, s. 9; Z. Wojciechowski, Nieznany pamiętnik komandora Bogumiła Nowotnego, (w:) „Przegląd Morski”, 1994 nr 7-8, s. 40-54 i B. Nowotny, Pamiętnik, wybór, wstęp i oprac. Z. Wojciechowski, (w:) „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 1995 nr 14, s. 6-27.

## WSPOMNIENIE POŚMIERTNE

### KONTRADMIRAŁ JERZY BUCZMA (1944-2004)

Jerzy Buczma urodził się 25 lipca 1944 r. w Brzozowej, w powiecie tarnowskim. W latach 1963-1968 w stopniu podporucznika marynarki ukończył z wynikiem bardzo dobrym studia I stopnia w specjalności mechanicznej na Wydziale Technicznym Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni.

Służbę zawodową rozpoczął w Oddziale Zabezpieczenia Hydrograficznego na stanowisku II oficera mechanika okrętu hydrograficznego „Bałtyk”. Awansowany w 1970 r. do stopnia porucznika marynarki, był następnie I oficerem mechanikiem na tym okręcie. W 1971 r. został dowódcą grupy kotłów i drenażu na okręcie szkolnym „Gryf”, a później w latach 1971-1975 był dowódcą działu elektromechanicznego ORP „Gryf” i awansował do stopnia kapitana marynarki. Od 1974 do 1976 r. nadzorował w gdańskiej Stoczni Północnej budowę okrętu szkolnego „Wodnik”, na którym potem przez trzy lata był dowódcą działu elektromechanicznego. W 1975 r. otrzymał awans do stopnia komandora podporucznika.

W 1978 r. został przeniesiony do Szefostwa Służb Technicznych i Zaopatrzenia Dowództwa Marynarki Wojennej. Najpierw zajmował stanowiska oficera i starszego oficera Oddziału Eksploatacji Okrętów, a od 1983 r. był szefem Oddziału Eksploatacji i Remontów. Tego roku awansował na komandora porucznika.

Po ukończeniu w 1985 r. studiów w Wojskowej Akademii Tyłów i Transportu Sił Zbrojnych ZSRR powrócił do STiZ na stanowisko szefa oddziału. W roku następnym został szefem Służby Techniczno-Okrętowej. Następnie w latach 1986-1989 był zastępcą szefa Techniki Morskiej w Głównym Inspektoracie Techniki WP, a w 1990 r. przez 10 miesięcy dyrektorem Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni.

Był również absolwentem Politechniki Gdańskiej. Ukończył w 1978 r. studia magisterskie w dziedzinie budowy maszyn i siłowni okrętowych na Wydziale Budowy Okrętów oraz w 1981 r. studia podyplomowe z zakresu organizacji i technologii remontów statków.

Od 15 stycznia 1991 r. był zastępcą dowódcy Marynarki Wojennej – szefem Służb Technicznych i Zaopatrzenia, po zmianie nazwy w 1994 r. – zastępcą dowódcy MW – szefem Logistyki MW. W listopadzie 1992 r. otrzymał awans do stopnia kontradmirała. Latem 1998 r. został dyrektorem Departamentu Dostaw Uzbrojenia i Sprzętu Wojskowego MON i z tego stanowiska 30 kwietnia 2000 r. przeszedł do rezerwy. Później pracował w firmie Unitromex Poland Sp. z o. o.

Zginął tragicznie 26 sierpnia 2004 r. w Gdyni i pochowany został 30 sierpnia na Cmentarzu Marynarki Wojennej w Gdyni Oksywiu.

Był odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz złotym Krzyżem Zasługi i innymi odznaczeniami.

(W. P.)

## CONTENTS

### ART OF NAVAL WAR

War ruse at sea (part I).....	2
by Commander Dr Ryszard SZYNOWSKI	

### OPERATIONAL SUPPORT

The Aviation in the defence of the Coast.....	15
by Commander (cert.) Zenon CHOJNACKI	

### OTHER NAVAL FORCES

NEW NATO MEMBERS AND THEIR NAVAL FORCES (part II): Slovenia.....	22
by Lieutenant-Commander Maciej NAŁĘCZ, MSc	

Norwegian sidewall hovercraft of <i>Skjold</i> type (project “6081”).....	27
by Andrzej NITKA, MSc	

### POLISH NAVY AFTER 1945

The Navy in the years 1945-1991: reactivation, development and tasks (part I).....	35
by Captain Jerzy BĘDŹMIROWSKI, Associate Professor	

### PROPAGATION OF TRADITION OF ARMS AT SEA

Polish websites related to the Navy.....	45
by Andrzej KOTECKI, MA	

### REVIEWS AND DISCUSSIONS

The Austro-Hungarian Navy in WW I, 1914-1918.....	55
by Commander Dr Zbigniew WOJCIECHOWSKI	

### OBITUARIES

Rear-Admiral Jerzy Buczma, 1944-2004.....	60
---	----