


1 

# PRZEGLĄD MORSKI



PRZEGLĄD MORSKI  
STYCZEN 2005

„PRZEGLĄD MORSKI”  
01/2005

## SPIS TREŚCI, 2005 NR 1

### **POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA**

- Art. Nr 1 3  
Admirał floty Roman KRZYŻELEWSKI  
Doświadczenia Marynarki Wojennej RP wynikające z członkostwa Polski w Nato

### **MORSKA SZTUKA WOJENNA**

- Art. Nr 2 8  
Kmdr por. dr Ryszard SZYNOWSKI  
Fortel wojenny na morzu (2)

### **ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ**

- Art. Nr 3 20  
Kmdr dr hab. inż. Zbigniew KORCZEWSKI – prof. nadzw. AMW  
Kpt. mar. Adam PAWLĘDZIO  
Kmdr por. rez. dr inż. Ryszard WRÓBEL  
Analiza ilościowa wypadków i awarii technicznych na okrętach Marynarki Wojennej RP w latach 1985-2004

### **SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW**

- Art. Nr 4 28  
Kmdr ppor. mgr. inż. Maciej NAŁĘCZ  
Nowi członkowie NATO i ich siły morskie (3)  
Litwa

### **POLSKA MW W II WOJNIE ŚWIATOWEJ**

- Art. Nr 5 40  
Dr Jarosław Tuliszka  
Polskie okręty podwodne w meldunkach dla Seekriegsleitung we wrześniu i październiku 1939 roku

### **POLSKA MW PO 1945 ROKU**

- Art. Nr 6 47  
Dr Piotr Semków  
Rozpracowanie przez Informację kmdr. por. Adama Rychła

### **MUZEALNICTWO**

- Art. Nr 7 55  
Mgr Jarosław Sianko  
Ochrona zabytkowej fotografii

### **RECENZJE I OMÓWIENIA**

- Art. Nr 8 57  
Kmdr w st. spocz. Stanisław Wielebski  
Tragedia atomowego okrętu podwodnego K-278 „Komsomolec”

### **WSPOMNIENIE POŚMIERTNE**

- Art. Nr 9 64  
Kmdr w st. spocz. dr n. med. Henryk Szymczak (1930-2003)

## **POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA**

Admirał floty Roman KRZYŻELEWSKI  
Dowódca Marynarki Wojennej RP

### **DOŚWIADCZENIA MARYNARKI WOJENNEJ RP WYNIKAJĄCE Z CZŁONKOSTWA POLSKI W NATO\***

**Szanowni Państwo,**

Jestem pewien, że wszyscy państwo macie, mniej lub bardziej ogólne wiadomości o tym, czym jest pakt NATO. Wiadomym też powszechnie jest, że Polska jest wśród grona jego członków od ponad pięciu lat. Nie jestem natomiast przekonany, iż zdajecie Państwo sobie sprawę z tego czym proces przyjmowania oraz późniejsze członkostwo w Sojuszu były i jakie wyzwania stawiały przed Siłami Zbrojnymi RP.

Chciałbym zatem przedstawić Państwu kwestię wstąpienia do NATO z perspektywy Sił Zbrojnych RP, a w szczególności związane z tym doświadczenia Marynarki Wojennej RP.

Na wstępie chciałbym ukazać w ogólnym zarysie procesy, które zachodziły w Polsce, a dokładnie w Siłach Zbrojnych RP w przeciągu ostatnich 15 lat.

Zmiany polityczne, ustrojowe oraz przemiany społeczne mające miejsce w państwach Europy środkowej i wschodniej w latach 1989-1991 doprowadziły do rozpadu RWPG oraz Układu Warszawskiego. W wyniku tego państwa, a między nimi Polska, musiały dokonać zmian swoich strategii obronnych i doktryn wojskowych. Dla Sił Zbrojnych RP, w pierwszej kolejności, objawiło się to w konieczności zmniejszenia liczebności armii. Ponadto musiały one zostać dostosowane do nowych zadań i wymogów. Jednocześnie, zmiany te miały miejsce w czasach radykalnych przemian ekonomicznych, a zatem musiały przebiegać mimo ograniczenia nakładów finansowych.

Niezależność decyzyjna Polski wraz z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa państwa przy ograniczonych możliwościach, zbiegła się z ogólno-europejską potrzebą utrzymania i zapewnienia stabilizacji i bezpieczeństwa na kontynencie. Zaczęła rozwijać się współpraca wojskowa zarówno w wymiarze bilateralnym jak i w ramach układów wielostronnych. W styczniu 1994 roku, na szczycie NATO w Brukseli powołany został do życia program Partnerstwo dla Pokoju (Partnership for Peace – PFP). Celem programu było rozwijanie współpracy NATO z państwami Europy nie należącymi do NATO, a w szczególności z członkami byłego tzw. Bloku Wschodniego. Współpraca miała koncentrować się na zapobieganiu i reagowaniu na sytuacje kryzysowe, misjach pokojowych oraz wzajemnej pomocy w wypadku klęsk żywiołowych. Dla niektórych państw jednak, tak jak i dla Polski, wejście do programu było poważnym krokiem na drodze do wstąpienia do Sojuszu.

8 lipca 1997 roku, na szczycie NATO w Madrycie wystosowane zostały oficjalne zaproszenia dla Czech, Polski i Węgier do wstąpienia do Sojuszu, i już 16 grudnia tego samego roku ministrowie spraw zagranicznych państw Paktu podpisali protokoły dotyczące wstąpienia zaproszonych państw. Wydarzenia te zainicjowały procesy akcesyjne w zaproszonych państwach, których zwieńczenie miało miejsce 16 marca 1999 roku, gdy trzy nowe flagi zostały podniesione przed Kwaterą Główną NATO w Brukseli.

Tak jak całe Siły Zbrojne RP, Marynarka Wojenna znalazła się na początku lat 90-tych w trudnej sytuacji. Zmieniły się zadania stojące przed Siłami Morskimi, część kompetencji została przekazana razem z wydzielonymi siłami w podporządkowanie innym ministerstw, doszły natomiast nowe funkcje. Ponadto większość uzbrojenia MW było produkcji Radzieckiej i w nowej sytuacji politycznej pozyskiwanie części zamiennych i serwisu zaczęło urastać do rangi problemu. Konieczna była modernizacja i rekonfiguracja techniczna posiadanego sprzętu na co nie było środków. W takiej sytuacji w MW RP zdecydowanie postawiono na programy tańsze lecz perspektywiczne – finansowane, zlecane, a

---

\* Referat wygłoszony 14 grudnia 2004 roku na Politechnice Gdańskiej z okazji – Otwarte Wykłady Jubileuszowe pt. „Ważny temat – godzina z ekspertem”.

także prowadzone w ośrodkach i instytucjach podległych MW były programy badawczo-rozwojowe. Efekty wielu z tych prac są już dzisiaj w użyciu na okrętach i instalacjach MW.

Jednocześnie rozwijana była współpraca z innymi flotami państw Bałtyckich. Już w 1993 roku siły MW wzięły udział w międzynarodowym ćwiczeniu BALTOPS 93, inicjując w ten sposób udział Sił Zbrojnych RP w ćwiczeniach z siłami NATO. W 1994 roku wraz z powstaniem programu PdP MW RP zaczęła intensywnie uczestniczyć w ćwiczeniach organizowanych w ramach programu – już podczas pierwszego roku siły MW brały udział w kilku dużych ćwiczeniach, m.in. BALTOPS 94 i BALTIC ENDEAVOUR 94. Przez kolejne lata współpraca morska rozwijała się, a w niektórych przypadkach MW RP stała się stałym uczestnikiem, a nawet organizatorem przedsięwzięć (ćwiczenia BALTOPS, COOPERATIVE JAGUAR, COOPERATIVE VENTURE).

Przygotowując się do członkostwa w NATO Marynarka Wojenna nie tylko uczestniczyła w ćwiczeniach Partnerstwa dla Pokoju, ale również w ćwiczeniach NATO np. STRONG RESOLVE 98, ucząc się standardów i procedur Sojuszu. Przygotowywano również kadry – wielu dzisiejszych dowódców różnych szczebli to absolwenci kursów językowych i szkół zagranicznych szczebla taktycznego, operacyjnego i strategicznego.

Pomocy w nauczaniu języka angielskiego udzielały nam głównie Wielka Brytania i Kanada, a Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Niemcy, Holandia i Francja zapewniały kształcenie naszej kadry na różnego rodzaju kursach i studiach podyplomowych.

Skutecznym czynnikiem w przystosowaniu do standardów NATO były tradycje współpracy z II wojny światowej oraz stały kontakt w postaci wizyt naszych okrętów za granicą i rewizyt składanych w polskich portach, np. pierwsza wizyta Zespołu Okrętów Bundesmarine miała miejsce już 15 maja 1991 roku w Gdyni, a rewizyta Zespołu MW RP w Bazie Morskiej Kiel - rok później.

To stopniowe rozwijanie współpracy oraz przygotowywanie kadr nie pozostało bez rezultatu. 16 marca 1999 roku Marynarka Wojenna nie była zaskoczona – wręcz przeciwnie, dzień przed tym wydarzeniem rozpoczęło się polsko-niemieckie ćwiczenie okrętów raketowych, przeprowadzone w pełni według procedur NATO. Właśnie na wdrażanie standardów Sojuszu był w pierwszych dniach członkostwa położony największy nacisk. Normalizacja przepisów wymagała przede wszystkim dogłębnej znajomości tematu. Szalenie ważny był i jest udział personelu MW w szkoleniach, kursach oraz grupach roboczych. Ponadto kontynuowane były szkolenia i kursy kadry w uczelniach i centrach zagranicznych. Wiodącą rolę odgrywało jednak szkolenie językowe, które mimo już widocznych rezultatów jest w dalszym ciągu jednym z najistotniejszych programów szkoleniowych realizowanych w MW RP.

Wejście Polski do NATO umożliwiło Siłom Morskim RP uczestniczenie w ćwiczeniach morskich Sojuszu, co zostało wykorzystane do granic możliwości. W dalszym ciągu okręty MW uczestniczyły też w ćwiczeniach PdP oraz w ramach współpracy dwu- i wielostronnej z Marynarkami Wojennymi państw basenu Morza Bałtyckiego, jak i spoza niego.

Wstępując do NATO uzyskaliśmy dostęp do doświadczeń i technologii państw Sojuszu, zostaliśmy również włączeni w system obrony kolektywnej. Jednakże członkostwo w NATO to nie tylko przywileje, ale również zobowiązania. Wypełniając to drugie, Siły Zbrojne RP musiały wypełnić określone zadania. W przypadku Marynarki Wojennej oznaczało to wydzielenie i przygotowanie jednostek do udziału w siłach odpowiedzi (stałych zespołach) NATO, w operacjach koalicyjnych, a także opracowanie procedur postępowania i zaplecza wymaganego do wypełnienia roli państwa gospodarza operacji koalicyjnej - HNS.

Szczegółowe informacje o tych zobowiązaniach i ich wypełnianiu przez MW RP przedstawione zostaną na kolejnych slajdach.

Pierwsza operacja MW RP w składzie sił międzynarodowych przypada na rok 1990. Wtedy to zgodnie z decyzją rządu wysłano polskie okręty na wody Zatoki Perskiej, jako nasz wkład w operację DESSERT STORM. Pełniły one tam służbę przez sześć miesięcy, przy czym rolę okrętu szpitala pełnił ORP „Wodnik”, zaś okrętu ratowniczego - ORP „Piast”. Była to pierwsza misja naszych jednostek w ramach międzynarodowego zespołu i zakończyła się sukcesem.

Przez kolejną dekadę, pomimo braku obecności polskich okrętów, MW RP uczestniczyła w operacjach pokojowych i misjach stabilizacyjnych na całym świecie poprzez udział swojego personelu. Pozwoliło to zebrać niezbędne doświadczenia do tego aby po raz drugi okręt MW RP mógł być obecny w Zatoce Perskiej. Wraz z przystąpieniem Polski do koalicji antyterrorystycznej, w lipcu 2002 roku do

Zatoki Perskiej został skierowany okręt wsparcia logistycznego „ORP Kontradmiral X. Czernicki”. Okręt ten wszedł w skład sił koalicyjnych biorących udział w operacji antyterrorystycznej ENDURING FREEDOM. Po 6 miesiącach dokonano wymiany większości załogi i od marca 2003, w ramach koalicji z USA, Wielką Brytanią i Australią rozpoczął się nasz udział w operacji wojennej IRAQI FREEDOM.

Podkreślić należy, że ORP „Kontradmiral X. Czernicki” został przekazany Marynarce Wojennej 1 września 2000 roku, a już 10 lipca 2002 roku wyszedł on w morze na Bliski Wschód. Był to nowy okręt z nową załogą. Jednocześnie było to nowe doświadczenie dla całej MW RP. Poważne wyzwanie stanowiło logistyczne zabezpieczenie działania okrętu w rejonie Zatoki Perskiej. ORP „Kontradmiral X. Czernicki” został podporządkowany pod dowództwo 5. Floty USN. Przeprowadzał on misje w cyklu 14 dni w morzu - 5 w porcie. W początkowej fazie działań do jego głównych zadań należał transport ładunków, wojsk i techniki wojskowej, później pełnił on funkcję okrętu – bazy dla sił specjalnych i grup boardingowych sił koalicji oraz kontroli żeglugi i Military Interdiction Operation. Dodatkowo pełnił on zadania eskortowe między innymi statków pomocą humanitarną wchodzących do portu Umm Basr oraz zaopatrywał w morzu jednostki amerykańskie i australijskie. Jego udział w operacjach Enduring Freedom oraz Iraqi Freedom okazał się najlepszym testem nie tylko dla okrętu i załogi, ale dla całej MW RP.

## **Szanowni Państwo,**

Po raz pierwszy flaga NATO została podniesiona na polskim okręcie 4 listopada 2002 roku. Okretem tym był niszczyciel min z 9.FOW - ORP „Mewa” – wszedł on wtedy w skład Stałego Zespołu Sił Przeciwminowych NATO – MCMFORNORTH. Zapoczątkowało to stałą obecność okrętów MW w tym Zespole – w kolejnych latach kilkumiesięczne okresy służby w MCMFORNORTH odbywały pozostałe niszczyciele min ORP „Czajka” i ORP „Flaming”.

Kolejnym wyzwaniem dla nas jest przygotowanie polskich fregat do udziału w Stałym Zespole Sił Okrętowych NATO - STANAVFORLANT. Powstał kompleksowy program szkolenia załóg w oparciu o ośrodek szkoleniowy FOST w Wielkiej Brytanii. W czerwcu bieżącego roku pierwsza z polskich fregat otrzymanych od MW Stanów Zjednoczonych ORP „Gen. K. Pułaski” ukończyła z wysoką notą szkolenie w tym renomowanym centrum szkoleniowym NATO, a tym samym otrzymała nieformalną przepustkę do uczestnictwa w stałym zespole STANAVFORLANT. Planowane jest to na 2006 rok.

Tymczasem w przyszłym roku analogiczny proces szkolenia jak „Pułaski”, również w oparciu o ośrodek FOST, odbędzie ORP „Gen. T. Kościuszko” – druga polska fregata otrzymana od USA.

W bieżącym roku okręty MW brały udział w przedsięwzięciach NATO łącznie 9 miesięcy – NiM, FR, OP.

Jak już wspominałem na przełomie lutego i marca 2002 roku na terenach Polski przeprowadzone zostało sojusznicze ćwiczenia pk. „STRONG RESOLVE 2002”. Najważniejszym zadaniem stojącym przed Polską w tym ćwiczeniu było wypełnienie roli państwa-gospodarza – Host Nation Support. Było to ćwiczenie z wojskami, którego zasadniczym celem było sprawdzenie możliwości realizacji zadań przez Sojusz w oparciu o obowiązującą koncepcję strategiczną i związane z nią doktryny. Na terytorium naszego kraju rozgrywano część ćwiczenia polegającą na przeprowadzeniu Operacji Reagowania Kryzysowego, w tym samym czasie w Norwegii realizowano część związaną z obroną kolektywną Sojuszu w myśl artykułu 5 Traktatu Waszyngtońskiego.

Na potrzeby ćwiczących wojsk udostępniono znaczną część infrastruktury obronnej kraju. Działania lądowe prowadzono w oparciu o pięć ośrodków poligonowych oraz znaczną część krajowej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz cywilne i wojskowe placówki zdrowia. Trzy porty cywilne zabezpieczały wyładunek i załadunek wojsk, dwie bazy morskie oraz szereg punktów manewrowego bazowania (PMB) udzielały wsparcia dla komponentu morskiego. Dla potrzeb komponentu powietrznego udostępniono sześć lotnisk wojskowych i trzy cywilne.

W związku z coroczną organizacją ćwiczenia BALTOPS w oparciu o Port Gdynia, Marynarka Wojenna miała dobre podstawy i z powodzeniem wywiązała się ze swoich obowiązków HNS. Jednakże zasięg i kompleksowość przedsięwzięcia pozwoliły na uzyskanie doświadczeń i opracowanie wymogów, które muszą spełniać polskie porty wojenne aby móc być w pełni funkcjonalnymi Bazami Morskimi NATO. Wykorzystane zostało to przy planowaniu inwestycji i prac w portach, które są obecnie wykonywane w ramach programu inwestycyjnego NATO Security Investment Program.

Na podsumowaniu ćwiczenia STRONG RESOLVE 2002, które odbyło się w Kopenhadze, jako pełnomocnik Ministra ON d/s HNS usłyszałem znaczące słowa: „W ciągu 3 lat przynależności do NATO Polska nie mogła uczynić więcej niż uczyniła dla idei rozszerzenia NATO” - wypowiedział je minister obrony Danii w obecności głównych dowódców NATO.

Żyjemy dzisiaj w świecie, gdzie doktryny i poglądy sprzed paru lat są już w dużej mierze nieaktualne – występujące nowe zagrożenia (np. zagrożenia asymetryczne) oraz ich zakres i intensywność wymagają od sił zbrojnych wypracowania odpowiednich reakcji. Jednocześnie w coraz większym tempie posuwa się ewolucja technologiczna. Nie jesteśmy wprawdzie w stanie przewidzieć przyszłości, jednakże obserwujemy trendy i staramy się w jak najlepszy sposób przygotować się na możliwe sytuacje, np. wojna sieciocentryczna lub terroryzm pod jakąkolwiek postacią.

## **Szanowni Państwo,**

Odpowiedzią Marynarki Wojennej na wyzwania przyszłości jest realizowana obecnie modernizacja sił MW RP.

Zakończone programy modernizacyjne chciałbym zilustrować przykładem przebudowy TRB projektu „KROGULEC”, który w wyniku modernizacji uzyskał unikalne w siłach morskich NATO połączenie możliwości trałowca i niszczyciela min. Było to możliwe dzięki zastosowaniu rezultatów prowadzonych przez polskie ośrodki naukowe prac badawczo- rozwojowych.

Kolejnym przykładem wdrażania nowych dla nas technologii może być pozyskanie przez MW RP okrętów z państw sojuszniczych, co umożliwiło marynarce wojennej wycofanie ze służby sprzętu niepodatnego na modernizację.

Planując dalszą modernizację oraz mając ograniczone środki zdecydowaliśmy się postawić na rozwój techniczny (jakościowy) kosztem potencjału ilościowego. W związku z tym prowadzimy intensywne prace nad przebudową samolotów A-28, śmigłowców Mi-14, okrętów projektu 151 czy cyfryzacją uzbrojenia artyleryjskiego. Poza przebudową istniejących jednostek aktualnie budujemy korwetę wielozadaniową. Doświadczenia wyniesione z udziału polskiego kontyngentu w misji stabilizacyjnej w Iraku wskazują na potrzebę rozwiązania problemu strategicznego transportu morskiego.

Poza modernizacją techniczną istnieje konieczność dokonania głębokich zmian strukturalnych w MW RP. Zapoczątkowaliśmy je utworzeniem Centrum Operacji Morskich, które jest odpowiedzialne za dowodzenie siłami podczas realizacji operacji. Dodatkowo, COM jest komórką ściśle współpracującą z organami administracji państwowej w wypadku zaistnienia sytuacji kryzysowych.

Kolejnym elementem zmiany struktur jest reorganizacja jednostek MW. Polega ona na dostosowaniu ich ilości oraz składu do możliwości i przeznaczenia podległych im sił. Realizowane jest to poprzez przeformowywanie związków taktycznych i łączenie jednostek wykonujących zbieżne zadania. Uważamy, że przedstawione plany zaowocują posiadaniem sił w pełni zdolnych do realizacji zobowiązań sojuszniczych oraz do wykonywania zadań poza rejonem Morza Bałtyckiego w ramach międzynarodowych sił koalicyjnych.

## **Szanowni Państwo,**

Polska jest już od ponad pięciu lat członkiem NATO. Okres ten był czasem wyzwań i wielkiego wysiłku dla Sił Zbrojnych RP, które musiały dokonać szeregu zmian strukturalnych, proceduralnych i technologicznych aby uzyskać interoperacyjność z siłami innych państw Sojuszu. Mimo zaawansowania, proces ten wciąż trwa. Jednocześnie, zgodnie z tendencjami światowymi, konieczna jest ciągła modernizacja i dostosowywanie naszych sił zbrojnych do nowej sytuacji. Bardzo duża uwagę przywiązujemy do pozyskiwania nowych technologii i rozwoju myśli technicznej.

Ze względu na postęp technologiczny konieczne stało się prowadzenie wysoko specjalistycznego szkolenia dla personelu obsługującego pozyskiwane wyposażenie. Z tego względu istotną kwestią stała się potrzeba zwiększenia procentu kadry zawodowej, również na niższych szczeblach – już dzisiaj na okrętach MW średnie uzawodowienie sięga 90%.

W świecie dzisiejszym, gdzie nie ma jasno określonego przeciwnika, a rozpoznawalne jedynie mogą być kierunki i charakter zagrożeń, duży nacisk kładzie się na zbieranie i wymianę informacji. Dokonywane jest to nie tylko między instytucjami i formacjami krajowymi ale również na szczeblu

międzynarodowym. MW zawsze była otwarta na wszelkie rodzaje współpracy zmierzające do podniesienia bezpieczeństwa na morzu, a w dobie zagrożeń asymetrycznych widzimy to jako rzecz najistotniejszą.

Dobrym przykładem jest współpraca w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu lub udział w przygotowaniu marynarek wojennych nowo przyjętych członków NATO do ich integracji z siłami morskimi sojuszu.

Na zakończenie chciałbym zaznaczyć, że proces rozwoju i przyszłe plany MW nie są finansowane jedynie ze środków własnych. Realizowany jest bowiem na terenie Polski program inwestycyjny NATO – NATO Security Investment Program. W Marynarce Wojennej głównym celem programu jest utworzenie na bazie naszych portów wojennych w Gdyni i Świnoujściu, Baz NATO-wskich, w pełni funkcjonalnych i spełniających wszystkie wymogi Sojuszu. Korzystamy z tego i angażujemy w te przedsięwzięcia instytucje i organizacje cywilne regionu oraz całej Polski. O ile to tylko jest możliwe staramy się angażować i wspierać przemysł krajowy. Jednocześnie zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy integralnym elementem regionu, a zatem otwarcie MW na świat to także otwarcie regionu. MW nigdy nie dążyła i nie zamierza dążyć do izolacji, wręcz przeciwnie będąc świadomymi koniecznej symbiozy z regionem jesteśmy otwarci na wszelkie rozwiązania zmierzające do jego rozwoju. Mamy nadzieję na to, iż Region doceniając nasz wkład będzie traktował MW równie życzliwie i wspierał nasze działania w zakresie umacniania systemu obronnego Polski na morzu.

Kmdr por. dr Ryszard SZYNOWSKI

Starszy specjalista w Departamencie Kadr i Szkolnictwa Wojskowego MON

### FORTEL WOJENNY NA MORZU (2)

Dokończenie z nr 11/2004

#### Brandery w fortelach wojennych na morzu

Brandery to okręty (statki) wypełnione wszelkiego rodzaju środkami zapalającymi. Stosowano je podczas ataków na porty i kotwicowiska. Już w 674 r. n.e. flota Cesarstwa Bizantyjskiego zaczęła z powodzeniem stosować w walce z Arabami taktykę podpływania i obrzucania okrętów wroga glinianymi naczyniami wypełnionymi samozapalającą się mieszanką. Skład chemiczny i sposób produkcji tzw. ogni greckich był w ówczesnych czasach informacją ściśle tajną<sup>1</sup>. W 1588 r. Anglicy wykorzystując tę starożytną taktykę ataku, zaskoczyli i zniszczyli „Niezwycięzoną Armadę” hiszpańską pod Calavis. Zastosowali ją także Polacy podczas kampanii inflanckiej hetmana Karola Chodkiewicza w 1609 r. pod Salis. Siedem polskich okrętów podprowadziło skrycie w nocy cztery brandery do ujścia Dźwiny, gdzie kotwiczyło 20 okrętów szwedzkich. Atak był udany – dwa okręty szwedzkie spłonęły, a reszta w popłochu uciekła na otwarte morze. Port Salis został zdobyty.

Trudną sztukę użycia branderów wykorzystał z powodzeniem Algierczyk Hüseyin Pasza, który w wojnie Ligi Świętej z Turcją 1683-1699 zadał jej znaczące straty.

9 lutego 1695 r., 20 liniowców i 24 galery weneckie zostały pobite pod Chios. W 10 dni po bitwie Hüseyin dopadł flotę ligi i raz jeszcze zaatakował branderami. Atak wywołał taką panikę, iż bez trudu opanowano liniowiec, 4 fregaty i 4 galery z 500 ludźmi. Odpowiedzialnym za klęskę uczyniono adm. Antonio Zenę. Skutego w kajdany przewieziono do Wenecji, gdzie został formalnie osądzony i stracony<sup>2</sup>.

Niespotykany przykład użycia branderów ilustruje poniższe wydarzenie. 23 października 1702 r. armia sojusznicza (angielsko-holenderska) pojawiła się przed francuskim portem Vigo. Admirał Rooke, nie mogąc wprowadzić całej floty do portu, wyznaczył oddział szturmowy składający się z 13 jednostek, który poprowadzili kontradmirałowie Hopsonn i van der Goes. Jednocześnie książe James Ormonde miał na czele desantu unieszkodliwić nieprzyjacielskie umocnienia na lądzie. Przeciwnik stawiał jedynie symboliczny opór i szczęście sprzyjało Anglikom i Holendrom. Jednakże okręt admirała Hopsonna – „Torbay”, u wejścia do portu został odizolowany w wyniku flauty. Ten moment wykorzystali Francuzi i zaatakowali okręt admirała branderem „Favori”, wypełnionego z braku innych materiałów – liśćmi tytoniowymi. Załoga jednostki została odurzona atakiem francuskiego brandera. Był to pierwszy w historii wypadek zbiorowego zatrucia nikotyną. Do walki weszły jednak kolejne okręty grupy uderzeniowej i zapora została przerwana, a broń jej liniowce wyeliminowane z walki.

W czasie wojny rosyjsko-tureckiej 25 czerwca 1770 r. okręty rosyjskie rozpoczęły działania przeciwko flocie tureckiej chroniącej się w zatoce pod Czesną. Wieczorem weszły do zatoki trzy rosyjskie okręty liniowe i dwie fregaty. Okręt liniowy „Rostisław” strzelając pociskami zapalającymi wywołał pożar na jednym z okrętów tureckich. Ogień przeniósł się na sąsiedni okręt. Następnie na sygnał z okrętu liniowego rozpoczął się zaplanowany atak czterech branderów. Pierwszy brander został zniszczony ogniem artylerii dwóch galeonów tureckich, drugi wszedł na mieliznę, trzeci przywarł do płonącego już okrętu tureckiego, a dopiero czwarty spowodował pożar na jednym z okrętów tureckich. Wystarczyło to jednak, aby z trzech

<sup>1</sup> Podobnie postępowano i w czasach późniejszych. W 1821 r. podczas greckiej wojny o niepodległość. Grecy zdołali zaskoczyć silną eskadrę turecką w Zatoce Patras. Grecki kpt. Paulos Anargiou nie zważając na silny ogień działowy i muszkietowy, podpłynął łodzią do burty nieprzyjacielskiego flagowca i przerzucił na jego pokład materię nasyconą smołą. Wywołany w ten sposób pożar w oka mgnieniu strawił cały okręt.

<sup>2</sup> P. Wieczorkiewicz, Historia wojen morskich. Wiek żagla, t. 1, Londyn 1995, s. 185.



płonących okrętów tureckich ogień szybko przeniósł się na resztę gęsto zakotwiczonych okrętów, a nawet na miasto, gdyż sprzyjał temu wiatr. Turcy stracili 15 okrętów liniowych, 4 fregaty, 5 galer i wiele mniejszych. Straty w ludziach wynosiły 11 tysięcy, a u Rosjan zaledwie 11 ludzi<sup>3</sup>.

Innym przykładem wykorzystania „statku wybuchowego” były zaplanowane działania Admiralicji Brytyjskiej w czasie II wojny światowej. W St. Nazaire atlantyckim porcie u ujścia Loary znajdowała się Śluza Normandzka i służyła Niemcom jako ogromny suchy dok. Była jedynym miejscem, gdzie mógł być remontowany niemiecki pancernik „Tirpitz”. W 1942 r. Anglicy zaplanowali akcję zniszczenia śluzy przy pomocy okrętu wypełnionego materiałem wybuchowym. Stary okręt „Campbelltown” miał uderzyć jak taran we wrota śluzy i je zniszczyć. W czasie akcji brytyjscy komandosi wdarli się do portu, zniszczyli kilka mniejszych jednostek, a okręt wbił się we wrota śluzy. Po wykonaniu tej części zadania komandosi wycofali się. Na drugi dzień Niemcy znaleźli przy oczyszczaniu portu ponad pięć ton założonych, a nie zdetonowanych ładunków. Zajęci detonowaniem i rozminowywaniem podłożonych w różnych częściach portu ładunków w mniejszym stopniu zwracali uwagę na unieszkodliwiony okręt. Po upływie ośmiu godzin, gdy Niemcy rozpoczęli przeszukiwanie wraku, okręt eksplodował i wypełnił swoją misję<sup>4</sup>.

Niekiedy taktyka „statków wybuchowych” nie przynosiła oczekiwanych rezultatów. Przekonali się o tym Anglicy w 1694 r., którzy zamierzali unicestwić port Dunkierkę przy pomocy „statku wybuchowego”. Plan ten nie powiódł się z powodu brawury francuskiego oficera por. Jeana Andre de Barrailha. Wyłynął on w łodzi na spotkanie podpalonego już brandera i nie bacząc na groźbę eksplozji, wziął na hol, i odciągnął w stronę, gdzie wybuch nie mógł wyrządzić żadnych szkód. Determinacja i odwaga jednego człowieka zniweczyła angielskie plany w tej kampanii morskiej.

### **„Fortel manewrowy”**

Często stosowanymi w historii fortelami były wprowadzające w pułapkę przeciwnika zaskakujące manewry. Taki manewr, spychający na mieliznę flotę krzyżacką zastosowali karpowie z Gdańska i Elbląga w bitwie na Zalewie Wiślanym w 1463 r.

Mistrzem „fortelu manewrowego” był angielski admirał Horatio Nelson. W 1798 r. u wybrzeży egipskiej Wyspy Abu Kir mając 14 okrętów zaatakował liczącą 21 okrętów flotę francuską. Fortel polegał na rozdzieleniu swoich szczupłych sił i zaatakowaniu Francuzów z dwóch stron, czego ci absolutnie się nie spodziewali i przygotowane mieli tylko burty zwrócone na 7 okrętów Nelsona, które ukazały się jako pierwsze. Podobnie było w 1805 r. pod Trafalgarem, gdzie 29 okrętów Nelsona wbrew regułom wklinoowało się dwoma kolumnami w szereg liniowy przeciwnika.

W okresie I wojny światowej działania na Morzu Bałtyckim obfitowały w wiele ciekawych wydarzeń, które stanowiły zespół przedsięwzięć mających za zadanie wciągnięcie w pułapkę okrętów przeciwnika. Zwolennikiem takich właśnie aktywnych i śmiałych działań był niemiecki kontradmirał Behring. Wydarzenie w trakcie którego, admirał Behring próbował wciągnąć Rosjan w pułapkę miało miejsce koło Ławicy Głogowa. Operacja floty niemieckiej rozpoczęła się 3 września 1914 r. Zespół okrętów niemieckich został podzielony na trzy grupy. Pierwsza grupa, złożona z krążownika pancernego „Blücher”, dwóch najszybszych okrętów liniowych „Elsass” i „Braunschweig”, krążownika „Strassburg” i 2 flotylli kontrtorpedowców, miała krążyć między latarnią Grönskar a latarnią Bogskär. Druga grupa, złożona z krążownika „Augsburg” i kontrtorpedowca „V25”, udała się do Zatoki Fińskiej. Trzecia, miała manewrować

<sup>3</sup> Sprzyjające warunki wykorzystali również Francuzi w walce z zespołem chińskim. W 1885 r. francuski kontradmirał Amédée Courbet odniósł sukces w walce z zakotwiczonym w okolicy Shipu zespołem okrętów chińskich, w składzie którego znajdował się pancernik. Pomimo że w nocnym ataku oficerowie francuscy – wykorzystując dwie łodzie z wytykami – popełnili błąd i skierowali szalupy w stronę krążownika, to jednak panika w porcie doprowadziła do tego, że Chińczycy zaczęli się wzajemnie ostrzeliwać, co stało się przyczyną zatonięcia pancernika chińskiego. Wykorzystując zamieszanie, francuskie łodzie zdołały się wymknąć i szczęśliwie powrócić do swoich okrętów.

<sup>4</sup> Zob.: J. Piwowoński, Samobójcze pojedynki, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1959, s. 48-64.

w rejonie oddalonym o 25 mil na wschód od wyspy Gotska Sandön. Druga grupa stanowiła „przynętę”, która miała wywabić okręty rosyjskie na Bałtyk, gdzie dostałyby się w kleszcze dwóch silnych zespołów. 6 września 1914 r. nastąpiło spotkanie jednostek niemieckich i rosyjskich. Dowódca rosyjskiego zespołu w skład którego wchodziły 2 krążowniki pancerne „Pałłada” i „Bajan” widząc przed sobą słabszego przeciwnika chciał go ostrzelać, ale „Augsburg” nie zamierzał podjąć walki i zaalarmował obydwie grupy okrętów niemieckich, które pełną prędkością ruszyły w kierunku wykrytych okrętów rosyjskich. Wydawało się, że zastawiona pułapka przyniesie rezultaty. Na szczęście dla Rosjan pogoda była wyśmienita, a widoczność doskonała. Dobre warunki meteorologiczne i czujna służba obserwacyjna pozwoliły im w porę dostrzec grożące niebezpieczeństwo i zrezygnowali z pościgu za „Augsburgiem”. Potyczka koło Ławicy nie przyniosła Niemcom sukcesu. Podczas potyczki błąd popełnił kontradmirał Behring, gdyż zbyt późno zameldował o wykryciu okrętów rosyjskich, toteż okręty zdołały umknąć napastnikowi<sup>5</sup>.

Kolejnym śmiałym wypadem kontradmirała Behringa, był plan zablokowania okrętów rosyjskich oraz przebywających czasowo w Lipawie dwóch brytyjskich okrętów podwodnych. Plan akcji przewidywał, że zespół floty bałtyckiej na czele z krążownikiem „Augsburg” i okrętami podwodnymi „U 23” i „U 26” uda się pod Zatokę Fińską i wywabi z portów okręty rosyjskie, a okręty podwodne zaatakują je torpedami. W tym czasie zespół na czele z dwoma krążownikami oraz kilkoma kontrtorpedowcami i statkami blokadowymi – zakorkuje port w Lipawie, aby nie dopuścić do wyjścia z niego jednostek rosyjskich. Z powodu niebezpieczeństwa ataków rosyjskich okrętów podwodnych i możliwości utraty krążowników dowództwo niemieckie odwołało zaplanowaną akcję, ale kontradmirał Behring, nie zrezygnował ze swoich planów. W sierpniu 1914 r. zaplanował wraz ze swoim zespołem nowy wypad. Zespół niemiecki skierował się ku wejściu do Zatoki Fińskiej. Kontradmirał Behring zamierzał ponownie wtargnąć do Zatoki Fińskiej, i zgodnie z wcześniejszymi planami, tj. w wypadku spotkania okrętów rosyjskich zamierzał odpowiednimi manewrami naprowadzić je pod wyrzutnie torpedowe okrętu podwodnego „U 3”. Okazja ku temu nadarzyła się w godzinach popołudniowych 27 sierpnia 1914 r. w rejonie Półwyspu Tahkoma, gdzie wykryto jednostki przeciwnika - trałowce rosyjskie. Przy trałowcach przebywały osłaniające je krążowniki pancerne: „Admirał Makarow” i „Bajan”. Zdecydowaną przewagę ogniową miały krążowniki rosyjskie. W godzinach popołudniowych oba zespoły wzajemnie się dostrzegły. Dowódca zespołu niemieckiego zaczął konsekwentnie realizować swój plan. Bezpośrednio po wykryciu jednostek rosyjskich polecił zanurzyć się „U 3”, zaś sam zmienił kurs i zaczął zbliżać się do okrętów rosyjskich. Manewr ten zaskoczył dowódcę zespołu rosyjskiego kmdr. Siemionowa, który nie wiedząc o co chodzi postanowił zachować dużą ostrożność. Po zbliżeniu się okrętów niemieckich na odległość 14 000 m Rosjanie otworzyli ogień, ale okręty niemieckie nie zważając na wybuchy parły do przodu, pragnąc zmniejszyć dzielący ich dystans i z odległości 12 000 m otworzyły ogień pozorując, iż rozstrzygnięcia boju szukały w walce artyleryjskiej. Próba nawiązania walki artyleryjskiej wzmogła podejrzenia kmdr. Siemionowa. Kontradmirał Behring, narażając swe jednostki na największe niebezpieczeństwo, za wszelką cenę chciał sprowokować przeciwnika do pościgu, aby naprowadzić go pod wyrzutnie czyhającego U-boota. Kmdr Siemionow nie dał się sprowokować, nie próbował zmniejszyć do niego odległości, wręcz przeciwnie – kiedy „Augsburg” zmniejszał prędkość, to samo czyniły krążowniki rosyjskie. Poirytowany tym kontradmirał Behring postanowił uciec się do fortelu. Mianowicie, wykonał zwrot na wschód, w kierunku pozycji zanurzonego okrętu „U 3”, następnie polecił zastopować maszyny „Augsburga” i wypuścić z kotłów część pary, pozorując uszkodzenie okrętu. Kmdr Siemionow rzeczywiście uwierzył w uszkodzenie krążownika, ale tak dalece obawiał się pułapki, że postanowił nie zbliżać się do okrętu niemieckiego. Kontradmirał Behring przez kilkanaście minut przebywał bez ruchu pod ogniem przeciwnika, mając nadzieję, iż w tym czasie „U 3” podejdzie do okrętów rosyjskich i zaatakuje je torpedami. Niestety, na przestarzałym okręcie podwodnym odmówiły posłuszeństwa silniki i zawiodły urządzenia sterowe, wskutek czego miał on trudności z poruszaniem się pod wodą i zajęciem pozycji do

<sup>5</sup> E. Kosiarz, Pierwsza wojna światowa na Bałtyku, Wydawnictwo Morskie, 1979, s. 82.

odpalenia salwy torpedowej. Okręty niemieckie nie mogły zbyt długo przebywać pod ogniem krążowników rosyjskich, toteż kiedy okręty rosyjskie zaczęły się wstrzeliwać, kontradmirał Behring wycofał się na południe i zrezygnował z dalszych działań przy wejściu do Zatoki Fińskiej<sup>6</sup>.

Szereg przedsięwzięć zastosowali Rosjanie w wojnie przeciw flocie niemieckiej w 1915 r. w czasie forsowania Cieśniny Irbeńskiej przez flotę niemiecką. Pierwsza próba sforsowania cieśniny i wdarcia się do Zatoki Ryskiej, przeprowadzona przez flotę niemiecką 8 sierpnia 1915 r., nie powiodła się, ale dowództwo niemieckie nie zrezygnowało i postanowiło powtórzyć atak większymi siłami. Ogólny cel pozostawał ten sam: sforsować Cieśninę Irbeńską, wdrzeć się na wody Zatoki Ryskiej i pomóc wojskom lądowym w zdobyciu Rygi.

Dowódca floty rosyjskiej wiceadm. Kanin z własnej inicjatywy przedsięwziął wiele środków obronnych, które okazały się bardzo skuteczne. Przede wszystkim od 10 do 15 sierpnia 1915 r. trałowce rosyjskie postawiły w cieśninie nowe zagrody minowe – łącznie 320 min. Miny te postawiono na oczyszczonych już przez trałowce niemieckich szlakach wodnych. Co więcej, Rosjanie część min stawiali sposobem zwanym popularnie „bukietem”<sup>7</sup>. Operacja niemiecka rozpoczęła się w godzinach rannych 16 sierpnia 1915 r. Na pierwsze miny trałowce niemieckie natrafiły dopiero w południe. W godzinach południowych do cieśniny zbliżył się rosyjski okręt liniowy „Sława” i zaczął ostrzeliwać trałowce. Niemieckie okręty liniowe szybko przybyły z odsieczą i otworzyły ogień do okrętu rosyjskiego z odległości 21 000 m, podczas gdy donośność dział „Sławy” nie przekraczała 17 000 m. Okręty niemieckie dysponowały nowocześniejszą artylerią i dość szybko wstrzelały się, wskutek czego, dowódca „Sławy” musiał manewrami uchylać się przed ich pociskami – jednak z walki nie zrezygnował. Co więcej, polecił zatopić kilka przedziałów na prawej burcie okrętu, aby podnieść do góry lewą burtę i uzyskać przez to większy kąt podniesienia luf, a tym samym zwiększyć ich donośność. Ten dość oryginalny sposób pozwolił „Sławie” zwiększyć donośność ognia do 19 000 m, ale i tak niemieckie okręty liniowe pozostawały poza zasięgiem jej pocisków.

Podobną taktykę zastosowało dowództwo rosyjskie w czasie bitwy koło Wyspy Moon 16 października 1917 r. Rosjanie w rejon planowanego przez Niemców desantu skierowali okręt liniowy „Sława” i krążownik „Admirał Makarow”. Oba duże okręty zajęły pozycje w Moonsundzie, a w celu zwiększenia zasięgu ognia przechylono je na burtę przez zatopienie niektórych przedziałów, zwiększając przez to kąt podniesienia luf o 5°. Kiedy desant załadowany na transportowcach podszedł do wyspy, okręty rosyjskie zaczęły je ostrzeliwać. Z pomocą transportowcom nadeszły niemieckie kontrtorpedowce i torpedowce. Jeden z nich zatonął na minie, drugi został zniszczony celnym ogniem „Sławy”, a dwa inne po uszkodzeniu wyrzuciły się na przybrzeżne mielizny. Bitwa zakończyła się sukcesem okrętów rosyjskich<sup>8</sup>.

### **Fortel w morskich „działaniach specjalnych”**

W historii wojen morskich możemy znaleźć wiele zdarzeń, w których dzięki sprytowi wojennemu, fortelom i woli walki, premiowano rozumną determinację a karano pychę wynikającą z wiary we własną potęgę. Choć wydarzenia te na trwałe zapisały się w historii sił morskich, to z punktu widzenia operacji wojennych były jedynie drobnymi epizodami.

Przykładem działań, w których wykorzystano umiejętności pływackie, oddanie i patriotyzm żołnierzy, były wydarzenia w wojnie paragwajskiej w latach 1864-1870. Brazylijczycy 24 lutego 1868 r. zbombardowali stolicę Paragwaju. W odwecie 2 marca nastąpił samobójczy atak fanatycznych żołnierzy paragwajskich. Do wykonania tego zadania wybrano najlepszych pływaków, którzy mieli wpływ dostać się na pokłady brazylijskich kanonierek pancernych i opanować je abordażem. Niestety atak zakończył się niepowodzeniem. Z oddziału liczącego 1400 ludzi uratowało się zaledwie 50 żołnierzy. Podobne samobójcze ataki, miały

<sup>6</sup> E. Kosiarz, Pierwsza wojna światowa..., s. 83.

<sup>7</sup> Sposób ten polegał na dołączeniu do jednej kotwicy 2-3 min. Jeśli trałowiec wyłowił górną minę i zniszczył ją, natychmiast na jej miejsce wypływała następna umieszczona na tej samej kotwicy, a rejon uważany za przetrałowany był tak samo niebezpieczny dla okrętów jak poprzednio.

<sup>8</sup> E. Kosiarz, Pierwsza wojna światowa..., s. 178.

miejsce w późniejszych działaniach morskich, chociaż do ich przeprowadzenia wykorzystywano bardziej nowoczesne środki (motorówki, pojazdy podwodne, samoloty).

W styczniu 1915 r. turecka 4 Armia Dżemal Paszy rozpoczęła marsz w kierunku Kanału Sueskiego, aby opanować tę tak ważną dla aliantów arterię<sup>9</sup>. Brytyjczycy dowiedzieli się o przygotowaniach tureckich i zorganizowali obronę, rozmieszczając część swoich wojsk wzdłuż kanału. Niedostatek artylerii polowej rekompensowała artyleria okrętowa z zakotwiczonych w różnych punktach kanału 6 okrętów. 2 lutego o godz. 3.25 Turcy zaatakowali kanał jednocześnie w kilku miejscach. Na łodziach, tratwach a nawet wplaw, usiłowali przedostać się na brzeg afrykański. Najcięższe walki rozgorzały w pobliżu miejsca postoju pancernika „Requin” koło Serapeum. Jedyna turecka bateria haubic 150 mm skutecznie wstrzelała się w stojący nieruchomo ze względu na płytkość wód pancernik, który popełnił błąd w wyborze miejsca. W walce tej przez pewien czas uczestniczyła również artyleria krążownika „D'Entrecasteaux”<sup>10</sup>. Przez cały dzień, sam będąc silnie ostrzeliwany, zwalczał próby sforsowania kanału. W nocy z 2 na 3 lutego załoga okrętu z dowódcą kpt. Guardon bez przerwy czuwała, obawiając się jakiegoś podstępu ze strony Turków. Nad ranem sygnalista zawiadomił dowódcę o podejrzanym ruchu na brzegu. Reflektory oświetliły ląd, na którym setki Arabów szykowały się do natarcia wplaw przez wodny kanał, w celu zdobycia okrętu w walce wręcz. Armaty i karabiny maszynowe zażegnały niebezpieczeństwo. Następnie „D'Entrecasteaux” rozpoczął systematyczne bombardowania pozycji nieprzyjacielskich, likwidując w zarodku możliwość jakiegokolwiek przeprawy. Najdogodniejsze połączenie z Indiami i Dalekim Wschodem pozostało w rękach aliantów, a skuteczną obronę kanału zawdzięczano głównie czujności marynarzy i artylerii okrętowej<sup>11</sup>.

Nieco inaczej postąpiono w czasie II wojny światowej. Brytyjskie dowództwo chciało wzmocnić bezpieczeństwo kanału. Zwróciło się do porucznika Jaspera Maskelyne'a – w czasie pokoju sławnego w całej Europie iluzjonisty i magika – by „ukrył” Kanał Sueski przed niemieckimi bombowcami operującymi w nocy. Porucznik Jasper Maskelyne zaproponował by wzdłuż kanału zainstalowano dużą liczbę reflektorów skierowanych w górę, które stworzą zasłonę świetlną przez którą niemieccy lotnicy nie będą mogli się przebić i odnaleźć wąski kanał. Ponieważ w Afryce Północnej zabrakło reflektorów dużej mocy porucznik Maskelyne podjął próbę zwiększenia mocy tych reflektorów, które mógł zdobyć. Metodą prób i błędów zdołał zintensyfikować natężenie światła. Dzięki swojej przeróbce, promień światła jednego reflektora dzielił się na dwadzieścia cztery strumienie i każdy z nich pokrywał taki sam obszar jak reflektor podstawowy, wysyłając jednocześnie promienie 14 kilometrów w niebo. Dodatkowo, każdy z dwudziestu czterech strumieni reflektora mógł być szybko obracany, tworząc oślepiające koła światła wirujące na niebie. Kilka tygodni później szereg ulepszonych reflektorów stanęło wzdłuż Kanału Sueskiego. Luftwaffe wykonało liczne loty próbując przedrzeć się przez oślepiającą zasłonę świetlną, ale wszystko na próżno. Kanał został bezpiecznie „ukryty”<sup>12</sup>.

W okresie I i II wojny światowej na obszarze Morza Bałtyckiego prowadzono także działania, które świadczyły o niezwykłej odwadze, pomysłowości i bohaterstwie marynarzy. Niektóre zainicjowały tworzenie specjalnych jednostek przeznaczonych do zwalczania min morskich i innych zagrożeń. Dzięki stosowaniu nietypowych metod, doskonałemu rozpoznaniu i zaskoczeniu oraz odwadze marynarzy wiele akcji zakończyło się powodzeniem.

W czasie II wojny światowej w trakcie ewakuacji floty i wojsk radzieckich z Tallina niezwykłą odwagą i pomysłowością odznaczali się marynarze Floty Bałtyckiej. W trakcie

<sup>9</sup> Biegający z północy na południe, ponad stuścisiedziestokilometrowy Kanał Sueski łączy Morze Śródziemne i Czerwone. Wąska droga miała żywotne znaczenie dla Brytyjczyków w czasie I i II wojny światowej, ponieważ skracała o kilka tysięcy kilometrów trasę morską z portów bliskowschodnich do Londynu. Kanał miał szerokość zaledwie 60 m i głębokość około 12 m. Jeśli ta ważna linia zostałaby zablokowana, to brytyjskie konwoje musiałyby płynąć dłuższą, znacznie bardziej niebezpieczną trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei na południowym krańcu Afryki.

<sup>10</sup> Późniejszy polski ORP „Bałtyk”.

<sup>11</sup> J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka Prekurat, Pierwsza wojna światowa na morzu. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1973, s. 192-193.

<sup>12</sup> W. Breuer, Tajne epizody II wojny światowej, Wydawnictwo Amber, 1999, s. 57.

nocnego forsowania Zatoki Fińskiej, w związku z pojawiającą się coraz większą liczbą min morskich, dowódca zespołu polecił postój na kotwicach, który był bezpieczniejszy od ruchu w trudnych warunkach minowych. Wzdłuż burt przez całą noc stali marynarze, bacznie obserwując powierzchnię wody. Mimo to niektóre miny dostrzegano dopiero tuż przy burtach okrętów. Wypadek taki zdarzył się m.in. na „Mińsku”. Po dostrzeżeniu niebezpieczeństwa kilku marynarzy natychmiast wskoczyło do wody i rękoma powstrzymywało minę przed zderzeniem z kadłubem okrętu. Podobnie postąpiła załoga niszczyciela „Sławnyj”. Po przeżyciu minowej tragedii – pod okrętem wybuchły dwie miny – okręt stanął na kotwicy a marynarze spuścili na wodę łódzie i przy ich pomocy rękoma odciągali od burt pływające miny.

Podobną metodę zastosowano w 1944 r. w trakcie łamania blokady minowej w Zatoce Fińskiej. Niemieckie zagrody minowe składały się zwykle z kilku rzędów min. W pierwszych rzędach – na granicy zagrody minowej – natrafiano zazwyczaj na tzw. miny-pułapki do zwalczania kutrów trałowych. Za minami-pułapkami rozmieszczano miny zanurzone pod powierzchnią wody od 0,2 do 2 m. Do niszczenia zagród trzeba było stosować niewielkie łódzie motorowe, które na małych prędkościach podchodziły do zagrożonego rejonu i co pewien czas zatrzymywały się, a marynarze poszukiwali min pułapek. Jeśli natrafili na zwykłą minę, niszczyli ją najczęściej przez przymocowanie ładunków z materiałem wybuchowym. Aby przymocować ładunki wybuchowe do kadłubów min zanurzonych na większych głębokościach – powyżej pół metra, marynarze zazwyczaj nurkowali. Był to prosty i dość skuteczny sposób, zastosowany po raz pierwszy wiosną 1944 r. w 1 Dywizjonie Kutrów Trałowych pod dowództwem por. D. W. Saraniuka. Stosowany przez nich sposób rychło rozpowszechnił się w innych dywizjonach, co tym samym zapoczątkowało tworzenie specjalnych oddziałów wyposażonych w odpowiedni sprzęt do niszczenia min morskich – płetwonurków minerów.

Wykorzystanie przez człowieka do celów militarnych naturalnych umiejętności i inteligencji ssaków morskich rozszerzyło możliwości podwodnego działania. Stąd podjęto próbę użycia zwierząt morskich do obrony baz i portów oraz do poszukiwania obiektów na dużych głębokościach. W Stanach Zjednoczonych już w latach 60. prowadzono w Instytucie Badawczym Uzbrojenia Morskiego badania nad wykorzystaniem ssaków morskich do celów militarnych<sup>13</sup>. Pierwszą akcją bojową oddziału była ochrona nabrzeża amunicyjnego w Zatoce Cam Ranh w latach 1970-1971. Delfiny zastępowały całkowicie systematyczne rajdy płetwonurków-dywersantów z Vietcongu i uzyskały miano „psów strażniczych”<sup>14</sup>.

### **Fortel na morzu a warunki atmosferyczne**

Cechą charakterystyczną mórz, zwłaszcza mórz zamkniętych - takich jak Bałtyk, jest możliwość zamarzania. Wobec powyższego, miejsca niedostępne dla ludzi w czasie pogodnych i słonecznych dni, w czasie ostrych mrozów stają się możliwe do przebycia i ułatwiają działania wojskom lądowym, stając się niekiedy pułapką dla okrętów.

W czasie wojny północnej (1655-1660), król Szwecji postanowił wyeliminować z wojny Danię. Z pomocą przyszedł mu niezwykle przypadek, nadzwyczaj ciężka zima skuła lodem Cieśniny Bałtyckie. Wykorzystując okresowe zamarzanie powierzchni morza, król nagłą ofensywą przez cieśniny doprowadził w lutym 1658 r. do zajęcia Fionii. Kawaleria szwedzka stanęła u bram nie przygotowanej do obrony Kopenhagi i Fryderyk II zmuszony był podpisać pokój<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> W Rosji w latach 90. znajdowały się dwa ośrodki szkolenia delfinów. Najbardziej znanym był ośrodek w rejonie Zatoki Kazachskiej na Morzu Czarnym w pobliżu Sewastopola, drugi znajdował się we Władywostoku. W końcu 1990 r. w ośrodku na Morzu Czarnym znajdowało się około 150 zwierząt morskich. W 1992 r. silny sztorm zniszczył urządzenia w ośrodku szkoleniowym, zabijając jednocześnie wiele ssaków. Cyt. za: Jame's Intelligence Review, July 1996.

<sup>14</sup> W ramach operacji „Ernest Will” (1987-1988) wysłano również do Bahrajmu lwy morskie, lecz ich udział i osiągnięcia są okryte tajemnicą. W czerwcu 1998 r. pięć delfinów uczestniczyło na Litwie - w ramach ćwiczenia Baltic Challenge 1998. Zwierzęta poszukiwały i oznaczały miny w nieznanych wodach Bałtyku. Był to pierwszy przypadek wykorzystania tych zwierząt na akwenie Morza Bałtyckiego. M. Dura, Delfin w roli podwodnego sapera, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 1999 nr 5, s. 72-74.

<sup>15</sup> P. Wieczorkiewicz, op. cit., s. 135-136.

Podobnie w 1794 r. wojska francuskie wykorzystały zimową pogodę. Francuski dowódca Armii Północ spychał część wojsk koalicyjnych ku Holandii. Tradycyjnie kraj ten był broniony przez rozległy system kanałów, jezior i terenów zalewowych. Jednak niezwykle sroga zima na przełomie 1794-1795 spowodowała w grudniu zamrożenie bagien, rzek, strumieni a nawet zatok na taką głębokość, że rozległe równiny niderlandzkie stały się wspaniałym, nieograniczonym traktem dla wszystkich rodzajów wojsk, łącznie z najcięższą artylerią. Armia francuska posuwała się w kierunku Helder, gdzie znajdowała się ważna baza holenderskiej floty, którą dowodził podpułkownik Louis-Joseph Lahure. Obrawszy drogę przez zamrożone jezioro Haarlem, Lahure dotarł do miasta, przyjął kapitulację garnizonu i ogłosił, że idzie na czele bardzo licznego korpusu. Wieczorem Francuzi dowiedzieli się, że w odległości około 40 km stoi całkowicie unieruchomiona przez lody, silna eskadra holenderska. Liczyła ona 14 okrętów, osłaniających znaczną liczbę statków handlowych. Lahure zarekwirował wszystkie pojazdy jakie mógł znaleźć, i wsadził do nich jedną kompanię z batalionu tyralierów oraz dołączył szwadron jazdy. Aby uzyskać pełne zaskoczenie rozstawił posterunki u bram miasta, co miało zapobiec przedarciu się kuriera, który mógłby ostrzec dowodzącego flotą holenderską admirała Rentie. Rano Francuzi dotarli do pozycji Holendrów. Okręty skute lodami znajdowały się w odległości około 2 km. Wczesnym świtem Lahure załadował na końskie grzbiety jednego tyraliera i w kompletnej ciszy (owiazawszy kopyta koni szmatami) zbliżył się do przeciwnika. Holenderskie załogi, nie mogąc w panującym półmroku policzyć napastników, były przekonane o okrążeniu całej floty. Po krótkich pertraktacjach, w czasie których podpułkownik Lahure oświadczył admirałowi Rentie, że dowodzi strażą przednią wielkiego korpusu, holenderski admirał Rentie poddał flotę. Francuzi zajęli statki handlowe i magazyny portowe. Zwycięstwo garstki huzarów i piechurów nad wielką eskadrą pozostaje niecodziennym wydarzeniem, zwłaszcza jeśli zdamy sobie sprawę z faktu, że ówczesne okręty dysponowały wielką siłą ognia w porównaniu z armią lądową i mogły ją w każdej chwili wykorzystać przeciwko nacierającym oddziałom<sup>16</sup>.

Podobne działania miały miejsce w czasie buntu marynarzy w Kronsztadzie w 28 lutego 1921 r. Początkowo bunt rozpoczął się na okręcie „Pietropawłosk”, a następnie przeniósł się na inne okręty. Gdyby marynarze posłuchali rad kilku oficerów byłej floty carskiej, ciągle jeszcze pozostających w służbie, mogliby utworzyć przyczółek na stałym lądzie, rozszerzyć go i siłą wymusić spełnienie swoich żądań skierowanych do komunistów. Piotrogród był oddalony zaledwie o 17 mil. Błąd marynarzy, którzy nie przenieśli rewolty na ląd stały, pozwolił reżimowi zebrać siły. 18 marca 1921 r. po lodzie przypuszczono szturm na fortecę. Dowodzący akcją Tuchaczewski użył do tego młodzieńskich kadetów szkół wojskowych, pędząc ich do walki pod lufami 200 gotowych na wszystko bolszewików wyciągniętych z obrad X Zjazdu Partii – zdławił bunt<sup>17</sup>.

Aby zapobiec podobnym wydarzeniom w czasie II wojny światowej w trakcie obrony Leningradu, dowództwo radzieckie zorganizowało oddziały do walki na lodzie. Z chwilą, gdy wschodnie wody Zatoki Fińskiej, Newy i Ładogi zostały skute lodem, zaszła konieczność zorganizowania specjalnych jednostek do obrony Leningradu na lodzie. Ze specyficznymi trudnościami zorganizowania obrony w warunkach lodowych, uporano się już w listopadzie 1941 r. Działania rozpoczęto od zorganizowania służby patrolowej. Stałe patrole rozstawiono w odległości około 3 km od miasta, a w nocy w odległości 9-10 km od Leningradu. Pełnili je żołnierze na łyżwach bądź nartach, a także na bojerach – rozwijających prędkość do 100 km/godz. Niemal równocześnie z oddziałami bojerów zaczęto na saniach montować karabiny

---

<sup>16</sup> Ośmiodziałowa bateria francuskiej artylerii pieszej z czasów wojen rewolucyjnych posługiwała się 30 wozami i 140 końmi. Natomiast mały liniowiec niósł 26 armat 24-funtowych (w artylerii polowej w ogóle nie używanych jako zbyt ciężkich), 28 dział 12-funtowych i dziesięć 6-funtówek. Do ich transportu po lądzie trzeba by minimum 9000 koni. Pod Waterloo cała Gwardia Cesarska poległa na 96 działach (przeciętny korpus armii ma 46), czyli dużo mniej i mniejszego kalibru, niż na dwóch małych liniowcach. Załoga tylko jednego 64-działowca liczyła około 600 ludzi, podczas gdy Lahure miał w krytycznym momencie najwyżej 500 żołnierzy. Sądzić należy, że poddając eskadrę holenderski admirał kierował się przede wszystkim względami politycznymi, a nie militarnymi. K. Gerlach, Jak szwadron huzarów i kompania tyralierów zdobyły holenderską flotę, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 2001 nr 6, s. 80-81.

<sup>17</sup> P. Johson, Historia świata od roku 1917 do lat 90-tych, Wydawnictwo Plus, 1992, s. 107-108.

maszynowe oraz działa kal. 45 mm, tworząc w ten sposób ruchome oddziały artylerii i broni maszynowej. Utworzenie specjalnych jednostek do obrony Leningradu na lodzie spowodowało, że hitlerowcom ani razu nie udało się niespodziewanym wypadem zaskoczyć obrońców – doszło jedynie do kilku potyczek. Jednocześnie bojery zapuszczały się na dalekie patrole, podchodziły pod zajęty brzeg i z niewielkiej odległości rozpoznawały system obrony nieprzyjaciela. Pełniły też rolę jednostek łącznikowych, a nawet dowoziły żywność i zaopatrzenie<sup>18</sup>.

### Działania krążownicze a fortel morski

Komunikacje morskie posiadały duże znaczenie<sup>19</sup> dla Anglii przed rozpoczęciem wojny, a także w czasie jej trwania. Admiralicja angielska nie przewidywała zmiany własnych tras komunikacji po rozpoczęciu działań wojennych, co było błędem. Dopiero w toku wojny Anglicy zrozumieli popełniony błąd i zaczęli zmieniać marszruty przejść transportowców. Krążowniki niemieckie do wykonywania uderzenia wybierały takie marszruty przejść transportowców, jakimi były one za czasów pokojowych i prawie nigdy nie myliły się. Metody działań poszczególnych krążowników niemieckich na komunikacjach morskich w I i II wojnie światowej w zasadzie były podobne. Wychodząc skrycie na komunikacje morskie, dzięki ogromnej przewadze prędkości i uzbrojenia – wykonywały uderzenia. Nie bez znaczenia było też stosowanie przez Niemców maskowania. Na przykład krążownik „Emden” zamaskowany jako krążownik angielski, znajdował się w rejonach działań krążowników angielskich i dlatego też mógł zbliżyć się na małą odległość do statków angielskich, nie będąc rozpoznany. Krążownik „Emden” 28 października 1914 r. pojawił się w pobliżu Penang, i maskując się jako krążownik angielski, bez przeszkód wszedł do portu i zatopił tam lekki krążownik rosyjski „Żemczug” oraz francuski torpedowiec. W okresie działań na angielskich komunikacjach „Emden” zatopił i wziął do niewoli 16 statków o ogólnym tonażu 70 tys. ton. Swą działalnością związał znaczne siły krążowników przeciwnika, wywołał zagrożenie na jego komunikacjach i prawie na cały miesiąc zatrzymał przewóz wojsk australijskich do Europy<sup>20</sup>.

Do działań na komunikacjach morskich, prócz krążowników, Niemcy wykorzystywali także krążowniki pomocnicze. Część niemieckich krążowników pomocniczych została przerobiona z transportowców, znajdujących się po rozpoczęciu wojny na wodach obcych i posiadających uzbrojenie w ładowniach<sup>21</sup>. Druga część krążowników pomocniczych została uzbrojona w Niemczech i maskując się banderą neutralną przerwała blokadę. Niemieckie krążowniki lekkie i pierwsze krążowniki pomocnicze działające na komunikacjach angielskich zostały zniszczone dopiero na początku kampanii 1915 r. Nieduża ilość niemieckich krążowników i krążowników pomocniczych wywołała duże zagrożenie na angielskich komunikacjach morskich, w niektórych miejscach przerwała je, przecięła dowóz wojsk i odciągnęła część sił angielskich z Morza Północnego. Tej ostatniej okoliczności dowództwo niemieckie jednakże nie wykorzystało.

<sup>18</sup> E. Kosiarz, Druga wojna światowa na Bałtyku, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988, s. 392.

<sup>19</sup> Po pierwsze – łączyły one Anglię z jej licznymi posiadłościami kolonialnymi. Po drugie – Anglia importowała poważne ilości surowców strategicznych oraz około 65-70% produktów żywnościowych. Po trzecie – w okresie wojennym prócz przewozu surowców gospodarczych i strategicznych, dokonywano przewozów wojsk.

<sup>20</sup> Inną metodę stosował krążownik „Karlsruhe” w celu odwrócenia uwagi, towarzyszył mu statek chodzący pod neutralną banderą. Po zauważeniu statku nieprzyjacielskiego zbliżał się do niego i rozpoczynał rozmowy z załogą. W tym czasie „Karlsruhe” niespodziewanie pojawiał się i atakował dany statek.

<sup>21</sup> Przykładem niech będzie opis uzbrojenia krążownika pomocniczego „Kormoran”: „naszym zadaniem jest przedrzeć się na Atlantyk i na inne oceany, a maskując się umiejętnie – zatopić jak najwięcej statków alianckich. Uzbrojeni jesteśmy dobrze. Mamy sześć dział kalibru 150 mm. Działa są pomysłowo ukryte. Wszystkie są osłonięte ścianami sztucznych nadbudówek, lub płytami poszycia, które w razie potrzeby mogą być w ciągu kilkunastu sekund rozłożone na boki lub uniesione w górę, dając działom swobodne pole ostrzału. Do walki z samolotami mamy osiem automatycznych działek przeciwlotniczych. Wszystkie znajdują się na śródokręciu, na specjalnych hydraulicznych podnośnikach. „Kormoran” ma jeszcze inne niespodzianki. Tuż przed pomostem nawigacyjnym mamy po obu stronach kadłuba po dwa aparaty torpedowe ukryte za ruchomymi płytami poszycia. Na pokładzie rufowym, jedną z ładowni zamieniono na hangar: mamy tam wodnosamolot, drugą maszynę mamy w rezerwie. W drugiej ładowni mamy własny pokładowy kuter torpedowy, który rozwija szybkość 42,5 węzła, oprócz działka posiada dwa aparaty torpedowe i może zabrać na pokład trzy lub cztery miny. „Kormoran” to również zamaskowany stawiacz min, w ten rejs zabieramy pod pokład pełny zapas 420 min”. J. Piwowski, op. cit., s. 13-14.

W II wojnie światowej Niemcy ponownie postanowiły dokonywać operacji na brytyjskich liniach komunikacyjnych. Pod koniec sierpnia 1939 r. dwa niemieckie tzw. kieszonkowe pancerniki „Admirał Graf Spee” i „Deutschland” wysłane zostały na Atlantyk, by z chwilą wybuchu wojny paraliżować tam żeglugę handlową nieprzyjaciela. W rajdzie korsarskim miał wziąć również udział trzeci niemiecki pancernik „kieszonkowy” „Admirał Scheer”, ale podczas ćwiczeń nastąpiła awaria maszyn i okręt musiał być poddany naprawie. Gdy hitlerowskie Niemcy były już w stanie wojny, dowódca okrętu komandor Langsdorff, rozkazał zmienić wszystkie napisy z „Admirał Graf Spee” na „Admirał Scheer”. Zmianie uległy też wstążki na czapkach marynarskich. Po storpedowaniu u brzegów Brazylii statku „Clement” komandor Langsdorff wspaniałomyślnie odesłał załogę w łodziach ratunkowych do Pernambuco i zawiadomił o tym drogą radiową tamtejsze władze portowe, podpisując się „Admirał Scheer”. W Londynie i w Paryżu wiedziano niebawem, że na Południowym Atlantyku poza okrętami „Admirał Graf Spee” i „Deutschland”, działa jeszcze „Admirał Scheer”<sup>22</sup>.

Inny fortel zastosował w czasie II wojny światowej niemiecki rajder okręt „Penguin”. Dowódca okrętu stwierdził za pomocą nasłuchu radiowego, iż niedaleko jest norweski zbiornikowiec. Z pokładu rajdera opuszczony został na powierzchnię morza wodno-płatowiec, który zamiast znaków niemieckich miał na skrzydłach i kadłubie znaki angielskie. Samolot dotarł do zbiornikowca i zrzucił nad nim pisane po angielsku polecenie dowódcy brytyjskiego krążownika „Cumberland”, by zbiornikowiec ze względu na bliskość niemieckiego rajdera – zmienił kierunek marszruty i w żadnym wypadku nie posługiwał się radiem. Zbiornikowiec posłusznie wykonał rozkaz i udał się we wskazanym kierunku, gdzie został zniszczony przez „Penguina”<sup>23</sup>.

### **Rozwój techniki a fortel wojenny na morzu**

Dużą rolę w historii wojen odegrał fortel związany ze zdobyciami techniki. Fortele te polegały na niespodziewanym zastosowaniu na dużą skalę nowych rodzajów broni lub innego ważnego sprzętu wojennego, np. środków łączności, wykrywania czy rozpoznania. Możemy zatem powiedzieć, że arsenał forteli wojennych ulega ciągłej modernizacji, jako że technika postępuje ciągle naprzód. Mimo to nawet bardzo stare ograne fortele stanowiły i mogą stanowić elementy nowych kombinacji, tworzonych przez analogię lub przeciwstawienie<sup>24</sup>.

Sięgając do starożytności możemy znaleźć wiele przykładów potwierdzających powyższą tezę. Takim fortem było dodanie przez Greków jednorzędowym galerom dwóch, albo nawet trzech rzędów wiosł. Rzymianie poszli jeszcze dalej i budowali okręty z pięcioma i sześcioma rzędami wiosł. Rzymianom zawdzięczamy także zastosowanie po raz pierwszy mostków abordażowych oraz katapult strzelających harpunami w celu przyciągnięcia wrogiego okrętu i dokonania abordażu. Konstrukcja i sposób stosowania mostków w walce długo stanowiły pilnie strzeżoną tajemnicę Rzymian.

Zasadnicze zmiany w sposobach walki na morzu spowodował dopiero rozwój artylerii. Prekursorami na tym polu byli Arabowie, którzy po raz pierwszy użyli dział w bitwie morskiej w 1333 r. W drugiej połowie XIV wieku wynalazek ich upowszechnił się w całej Europie i od tej pory elementami określającymi walory bojowe okrętów były: siła ognia artyleryjskiego, największa osiągnięta prędkość i najlepsza zwrotność. W 1853 r. podczas wojny krymskiej, 8 okrętów rosyjskiego admirała Aleksandra Nachimowa doszczętnie zniszczyło 16 okrętów

<sup>22</sup> S. Bernatt, Fortele wojenne na morzu, Gdańsk 1969, s. 45-46.

<sup>23</sup> Tamże, s. 43-44.

<sup>24</sup> W bitwie pod Wyspą Lissą flota austriacka dysponowała słabszą artylerią. Uwzględniając ten fakt dowódca austriacki postanowił zastosować taran. Pancernik austriacki „Ferdynand Maksymilian” idący z szybkością 11,5 węzła uderzył w burtę włoskiego „Re d'Italia” tak silnie, że okręt w ciągu 3 minut zatonął. Bardzo stara taktyka uderzenia taranem umiejętnie wykorzystana spowodowała zatopienie okrętu włoskiego. Po wojnie austriacko-prusko-włoskiej wszystkie okręty pancerne, aż do końca XIX wieku budowane były ze wzmocnionym taranem i wzmocnioną artylerią dziobową. W związku z rozwojem uzbrojenia artyleryjskiego i minowego oraz innych środków bojowych, taranowanie przestało odpowiadać technicznym możliwościom floty.



tureckich Osmana Paszy. Rosjanie użyli artyleryjskich pocisków rozpryskowych. Drewniane okręty tureckie spłonęły jak zapalki.

W 1571 r. Turcy ze zdziwieniem obserwowali pod Lepanto manewry floty Świętej Ligi wyraźnie unikającej walki abordażowej, a za to silnie ostrzeliwującej ich okręty z odległości strzału z broni palnej. Masowe użycie broni palnej, po raz pierwszy w historii wojen morskich, dało hiszpańskiemu admirałowi Juanowi de Austrii wielkie zwycięstwo nad zdecydowanie przeważającym liczebnie przeciwnikiem.

W czasie wojny o niepodległość Amerykanie powodowani koniecznością, poszukiwali nowych środków walki. Nocą 6 września 1776 r. podczas operacji brytyjskiej przeciwko Nowemu Jorkowi, do walki wysłano „Turtle”, pierwszą w historii bojową łódź podwodną. Pojazd ten, skonstruowany przez amerykańskiego inżyniera marynarki Davida Bushnella, a kierowany przez ochotnika sierżanta Ezrę Lee nie odniósł sukcesu<sup>25</sup>. Jednostce udało się dotrzeć do liniowca „Eagle”, ale stanowiący jej wyposażenie bojowe świder nie zdołał nawiercić otworu w obitym blachą dnie brytyjskiego okrętu, w którym zamierzano umieścić ładunek wybuchowy. W 1777 r. podczas blokady Nowego Londynu zastosowano jeszcze inny wynalazek Bunnella – „bombę morską”. Ten prymitywny pierwowzór torpedy wycelowany w angielski „Cerberus” chybił co prawda, jednakże wywołał wielki popłoch wśród załogi<sup>26</sup>.

Po raz pierwszy próbę zniszczenia okrętu przy wykorzystaniu nurków podjęto w wojnie secesyjnej w latach 1861-1865. Poważnym problemem dla federalistów był wtedy pancerny taranowiec „Albatross”, zbudowany przez południowców zimą 1863 r. na rzece Roanoke. Podejmowane przez nurków próby podłożenia pod jego kadłub miny, lub unieruchomienia poprzez oplątanie śrub linami nie powiodły się. Ostatecznie postanowiono zastosować jeszcze jeden sposób, nocny atak z łodzi parowej przy wykorzystaniu „torpedy” konstrukcji Laya, wyrzuconej za pomocą cięciwy. Pancernik został trafiony i zatonął niemal natychmiast<sup>27</sup>.

W późniejszym okresie udoskonalono i połączono dwa wynalazki – okręt podwodny i torpedę. Okręt podwodny stanowił i stanowi nadal niebezpieczny środek walki<sup>28</sup>. Dzięki okrętom podwodnym możliwe stało się także transportowanie i przemieszczanie grup specjalnych na znaczne odległości i skryte wysadzanie ich na terytorium przeciwnika<sup>29</sup>.

Wojna domowa w Stanach Zjednoczonych wykazała przewagę okrętów pancernych nad drewnianymi oraz przewagę pancerników specjalnej konstrukcji nad drewnianymi opancerzonymi okrętami<sup>30</sup>. Wnioski były jednoznaczne: konieczność budowy pancerników

<sup>25</sup> Żółwiokształtna łódź posiadała półgodzinny zapas powietrza dla jednego człowieka. Napędzana ręczną śrubą okrętową lub wiosłem. Z powodu siły przyływów i odpływów oraz prądów morskich poruszanie się pod wodą było bardzo utrudnione i wymagało dużej siły fizycznej.

<sup>26</sup> Słowo „torpeda” wprowadził Robert Fulton z USA, który w 1800 r. zamontował przed okrętem podwodnym ładunek wybuchowy tzw. torpedo-rybę.

<sup>27</sup> W wojnie rosyjsko-tureckiej w latach 1877-1878 Makarow wykorzystał torpedy. Nocą 15 grudnia 1877 r. Rosjanie wykonali pierwszy atak torpedowy. Statek „Wielki ks. Konstanty” zbliżył się do Batumi i opuścił na wodę 4 kutry, z których dwa były kutrami torpedowymi, a dwa kutrami minowymi. Kuter torpedowy „Czesna” posiadał wyrzutnie klinową, a „Sinopa” wyrzutnie holowaną. Obydwa wystrzeliły torpedy w kierunku pancernika „Mahmudie”. Jedna z torped trafiła w cel, druga zaś wyszła na brzeg i nie eksplodowała.

<sup>28</sup> W budowie okrętów podwodnych na uwagę zasługują konstrukcje Polaka Stefana Drzewieckiego. Polski inżynier w 1877 r. w Odessie skonstruował okręt podwodny, który przepłynął pod szeregiem floty rosyjskiej stojącej na redzie portu. Projekt ten nie doczekał się jednak realizacji.

<sup>29</sup> Pionierem prac podmorskich był Augustus Siebe. Jako pierwszy w historii skonstruował skafander nurka z nieprzepuszczającego wody, impregnowanego płótna żaglowego z ciężkim, przyśrubowanym metalowym hełmem. Przez gumowy wąż pompowano powietrze do skafandra i hełmu. Wynalazek swój zastosował w 1848 r. podczas wysadzania wraku brytyjskiego okrętu „Royal George”, który blokowało wejście do portu Spithead. Przez wiele lat udoskonalano wynalazek A. Siebe. W 1943 r. Francus Emile Gagnan skonstruował automatyczne płuca dla nurków. Francuz skonstruował w oparciu o zawór redukcyjny kuchni gazowej automatyczne płuca, które dopasowywały swoje ciśnienie i będąc do dyspozycji ilość powietrza do tempa oddechu nurka i tym samym pośrednio do ciśnienia otaczającej wody.

<sup>30</sup> Stany południowe nie miały środków do budowy takich okrętów, które mogłyby dorównywać przeciwnikowi. Wobec tego postanowiono ograniczyć się do kaperskich napadów na statki handlowe stanów północnych. Najbardziej znany okręt kaperski południowców „Alabama”, w przeciągu dwóch lat działał koło Singapuru, Cejlonu, Rio de Janeiro, New Yorku, przy Wyspach Azowskich, w Kanale La Manche i innych rejonach. „Alabama” nie wahał się wchodzić na wody terytorialne i dopuszczał się napadów na statki państw neutralnych. Do dnia dzisiejszego Amerykanie określają jego działalność jako „wzór działań pojedynczego okrętu”.

specjalnej konstrukcji, konieczność doskonalenia artylerii, powszechne zastosowanie artyleryjskich wież obrotowych. W celu wzmocnienia pancerza Amerykanie szeroko stosowali obronę okrętów drewnianych przed ogniem artylerii poprzez obłożenie pomostów workami z piaskiem i rozmieszczenie łańcuchów na burtach okrętów. Podobną metodę zastosował dowódca eskadry austriackiej w wojnie austriacko-włoskiej w bitwie pod Lissą w 1866 r. Aby zmniejszyć siłę przebijania artylerii okrętów włoskich, dowódca eskadry austriackiej kontradmirał Wilhelm von Tegetthoff, rozkazał na pięciu fregatach i siedmiu kanonierkach – nie posiadających opancerzenia burtowego – zamocować gęsto wzdłuż burt łańcuchy kotwiczne, a na pokładach rozciągnąć sieci druciane osłaniające przed odłamkami.

28 października 1917 r. Niemcy odnieśli pierwszy i ostatni sukces z zastosowaniem nowego rodzaju broni, który przypominał wykorzystywaną wcześniej metodę ataku „branderami”. Był to kuter załadowany materiałem wybuchowym, kierowany z samolotu za pomocą kabla elektrycznego. W odległości 20 mil morskich na północny zachód od Ostendy samolot niemiecki naprowadził zdalnie sterowany kuter na monitor „Erebus”, idący w otoczeniu 9 kontrtorpedowców, 2 trałowców i 4 kutrów. Mimo ognia artyleryjskiego, kuter uderzył w burtę monitora, wyrządzając poważne szkody. W wyniku ataku sterowanego kutra zawieszono na dwa miesiące ostrzeliwanie wybrzeży<sup>31</sup>. Podobnie było, w czasie II wojny światowej, zwłaszcza w jej końcowej fazie niemiecka flota wykorzystywała motorówki wypełnione materiałem wybuchowym do niszczenia okrętów alianckich<sup>32</sup>.

\* \* \*

Przedstawione przykłady fortelu uświadamiają nam, że fortele wojenne na morzu były stosowane bardzo często i w różnych okresach historycznych. Z pewnością nie wszystkie zostały ujawnione i podane do powszechnej wiadomości.

Fortel morski już w starożytności, był nie tylko głównym sposobem wpływania na decyzje przeciwnika, lecz był również jedynym, bezpośrednim związany z walką wyrazem taktyki. W tym okresie inne sposoby wpływania na decyzję przeciwnika albo nie istniały w ogóle, albo były dopiero w początkowym stadium swego rozwoju. Jednocześnie należy zauważyć, że tak w czasach starożytnych jak i obecnie ze stosowaniem fortelu wiązał się wysoki stopień ryzyka, gdyż nigdy nie mamy pewności jaka będzie reakcja przeciwnika.

Przedstawiony artykuł zawiera wybrane przykłady fortelu morskiego zgrupowane w zagadnieniach przyjętych i wymienionych we wstępie. Oczywiście jak każdy podział, tak i ten, przyjęty przez autora niniejszego artykułu jest sztuczny i miał na celu zgrupowanie omawianej problematyki w celu jej prostego przekazania. W związku z przyjętym podziałem nasuwa się wiele pytań, ale moim zdaniem potwierdza się wcześniej przyjęta teza, że organizowanie fortelu wojennego na morzu wymaga szeregu wzajemnie przenikających się przedsięwzięć.

Przytoczone przykłady pozwalają na stwierdzenie, że niejednokrotnie skuteczny fortel morski był wynikiem długotrwałego opracowania przez wielu ludzi szeregu przedsięwzięć, ale był także natychmiastowym, błyskawicznym działaniem, improwizacją jednej osoby, czyli wykorzystaniem sprytu przeciwko przewadze fizycznej w myśl zasady „ugnij się, aby zwyciężyć”.

Szczególną cechą fortelu jest jego skuteczność. Skuteczność fortelu w dużej mierze zależy od jego oryginalności polegającej na tym, że fortel nie może być sprzeczny z logiką, nie może być także działaniem utartym, ani czymś przesadnie wielkim. Stosowanie forteli wymaga również dobrej znajomości psychologii przeciwnika, którego zamierzamy zwieść. Stanisław Bernatt w cytowanej pozycji książkowej wyjaśnił ten problem następująco „co odpowiednie jest dla natur prostych, nie nadaje się dla umysłów inteligentnych i wykształconych, chociaż znowu – dowodzą tego fakty – łatwiej podejść tych ostatnich. Czyni się to zazwyczaj w ten sposób, że

<sup>31</sup> J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka Prekurat, op. cit., s. 432.

<sup>32</sup> W niezwykle ciekawej pozycji V. E. Tarranta „Ostatni rok Kriegsmarine maj 1944 – maj 1945” autor opisuje działania Kriegsmarine w ostatnim roku wojny. Między innymi ukazuje operacje schnellbotów, miniaturowych okrętów podwodnych, zastosowanie pilotowanych torped i motorówek wybuchowych.

rozmyślnie podsuwa się im możliwość dokonania szeregu obserwacji, które w założeniu swoim opierają się na sfingowanych przesłankach i w rezultacie powodują mylną dedukcję”.

Posługując się fortelem, należy liczyć się także z wysokim stopniem ryzyka związanego z jego stosowaniem, gdyż nigdy nie mamy pewności czy reakcja przeciwnika będzie taka jakiej oczekujemy lub czy przeciwnik nie przeniknie podstępnie i sam nie zorganizuje dla nas pułapki. Dlatego stosując fortel należy liczyć się z działaniem odwetowym przeciwnika i być gotowym na jego odparcie

Uwzględniając powyższe kryterium skuteczności fortele wojenne na morzu możemy podzielić na trzy kategorie: fortele, które zwiódły przeciwnika, fortele, które nie odniosły zamierzonego skutku i zostały przez organizatorów zachowane w tajemnicy oraz te fortele, które skończyły się porażką, ponieważ przeciwnik przeniknął je i zorganizował działania odwetowe.

### Literatura:

1. Bernatt S., Fortele wojenne na morzu, Wydawnictwo Gdańsk, 1969.
2. Bernatt S., Fortele wojenne na morzu, (w:) „Przegląd Morski”, 1958 nr 5.
3. Breuer W., Tajne epizody II wojny światowej”, Wydawnictwo Amber, 1999.
4. Dura M., Delfin w roli podwodnego saperskiego, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 1999 nr 5.
5. Dmitriew W. W., Dorofeew U. P., Suworow K. G., Podwodnyje „moskity”, Wojennoe Izdatielstwo Ministerstwa Oborony ZSSR, Moskwa 1969.
6. Gerlach K., Jak szwadron huzarów i kompania tyralierów zdobyły holenderską flotę, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 2001 nr 6.
7. Gerlach K., Okrętowa mimikra, czyli zaskakujący triumf statków handlowych nad okrętami, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 1998 nr 4.
8. Gerlach K., HMS Speedy waleczne maleństwo, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 1999 nr 4.
9. Jabłoński B., Wybrane zagadnienia fortelu wojennego, Towarzystwo Wiedzy Wojskowo-Obronnej, Warszawa 1975.
10. Jame’s Intelligence Review, July 1996.
11. Jaskuła A., Pearl Harbor, (w:) „Morza, Statki i Okręty”, 2001 nr 6.
12. Johson P., Historia świata od roku 1917 do lat 90-tych, Wydawnictwo Plus, 1992.
13. Kosiarz E., Pierwsza wojna światowa na Bałtyku, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979.
14. Kosiarz E., Druga wojna światowa na Bałtyku, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988.
15. Kosiński A., Okręty-pułapki w II wojnie światowej, (w:) „Przegląd Morski”, 1958 nr 9.
16. Klatka N., Polskie żywe torpedy w 1939 roku, Gdański Dom Wydawniczy, Gdańsk 1999.
17. Kotarbiński T., Traktat o dobrej robocie, Wrocław-Warszawa-Kraków, Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich, Wydawnictwo PAN, 1965.
18. La desinformation arme de guerre, Wydawnictwo Delikon, Warszawa 1990.
19. Leksykon wiedzy wojskowej, Wydawnictwo MON, 1979.
20. Makowski A., Siły morskie współczesnego państwa, Impuls Plus Consumlting, Gdynia 2000.
21. Mały słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 1969.
22. Piwowski J., Samobójcze pojedynki, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1959.
23. Słownik wyrazów obcych, PWN, Warszawa 1980.
24. Wiczorkiewicz P. P., Historia wojen morskich, t. 1-2, Londyn 1995.
25. Wywerka Prekurat T., Pierwsza wojna światowa na morzu, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1973.

## **ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ**

Kmdr dr hab. inż. Zbigniew KORCZEWSKI – prof. nadzw. AMW  
Dyrektor Instytutu Konstrukcji i Eksploatacji Okrętów AMW

Kpt. mar. Adam PAWLĘDZIO

Asystent w Zakładzie Niezatapialności i Obrony Przeciwpożarowej AMW

Kmdr por. rez. dr inż. Ryszard WRÓBEL

Były adiunkt w Instytucie Konstrukcji i Eksploatacji Okrętów AMW

### **ANALIZA ILOŚCIOWA WYPADKÓW I AWARII TECHNICZNYCH NA OKRĘTACH MARYNARKI WOJENNEJ RP W LATACH 1985-2004**

Okręt jako złożony system techniczny składa się z dużej liczby środków technicznych mających znaczny wpływ na jego zdolność bojową<sup>1</sup>. Zarówno w czasie codziennej eksploatacji jak i w wyniku działań bojowych, może dojść na okręcie do uszkodzenia mechanizmów i urządzeń (częściowego lub całkowitego). Uszkodzenia okrętowych środków technicznych mogą wynikać z oddziaływania środków bojowych przeciwnika, wad materiałowych i błędów procesu wytwarzania, wad konstrukcyjnych, nieprzestrzegania wymogów użytkowania i obsługi, naturalnego procesu starzenia się i zużycia oraz braku ostrożności przy obchodzeniu się z materiałami niebezpiecznymi (np. materiały wybuchowe, produkty ropopochodne).

Uszkodzenia spowodowane błędami nawigacyjnymi czy manewrowania stanowią kolejną grupę przyczyn wypadków i awarii okrętowych. Jednak dla bezpieczeństwa okrętu, zarówno na skutek działań bojowych jak i w czasie codziennej eksploatacji, największe zagrożenie stanowi pożar<sup>2</sup>. Pożar na okręcie powoduje ogromne zniszczenia, ale w znacznej mierze są one uzależnione od poziomu wyszkolenia załogi w zakresie obrony przeciwawaryjnej.

Działania załogi decydują w tych przypadkach o zdolności bojowej okrętu i powinny zmierzać do likwidacji uszkodzeń i awarii okrętowych środków technicznych, a także ich następstw uwzględniając konieczność zapewnienia niezbędnej stateczności, pływalności, manewrowości i sterowności okrętu<sup>3</sup>.

Analiza wypadków i awarii technicznych na okrętach MW RP

Praktyka morska wykazuje, że nawet wysoko zorganizowane floty wojenne borykają się z wypadkami i awariami okrętowymi, których tak naprawdę nigdy nie da się całkowicie wyeliminować. W pracy dokonano analizy wypadków i awarii technicznych, które miały miejsce na okrętach Marynarki Wojennej RP w latach 1985-2004.

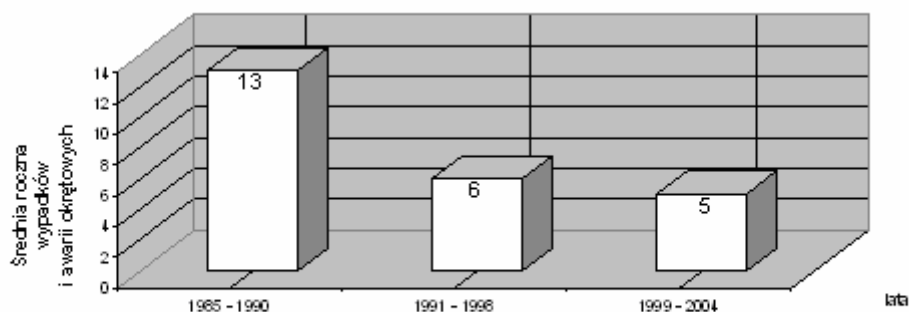
Wypadki i awarie okrętowe na okrętach Marynarki Wojennej RP podzielono na trzy okresy:

- lata 1985-1990;
- lata 1991-1998;
- oraz 1999-2004.

<sup>1</sup> B. Jakus, Z. Korczewski, W. Mironiuk, J. Szyszka, R. Wróbel, Obrona przeciwawaryjna okrętu, cz.1, Gdynia 2001, s. 167.

<sup>2</sup> Z. Korczewski, R. Wróbel, Charakterystyka wypadków i awarii okrętowych środków technicznych, (w:) „Przegląd Morski”, 2000 nr 2, s. 42.

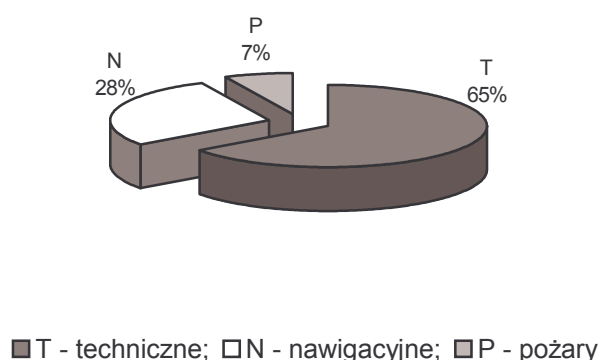
<sup>3</sup> Z. Korczewski, R. Wróbel, op. cit., s. 40.



Rys. 1. Ogólne zestawienie wypadków i awarii okrętowych w latach 1985-2004

Podział ten przyjęto mając m.in. na uwadze zmiany geopolityczne jakie zaszły w Europie w końcu lat osiemdziesiątych oraz wejście 12 marca 1999 r. Polski do NATO. Zmiany te znalazły odzwierciedlenie w planach rozwoju sił MW do 2012 r., które jako główny cel przyjęły zwiększenie potencjału bojowego w ramach możliwości określonych ostrymi ograniczeniami finansowymi. W planach tych założono, że zwiększenie potencjału bojowego odbywać się będzie w oparciu o wymianę i modernizację istniejących już okrętów<sup>4</sup>. W Marynarce Wojennej RP w następstwie tego wycofano z eksploatacji okręty o przestarzałej konstrukcji i te, których wykorzystania nie uwzględniono w planach strategii obronnej państwa (m.in. okręty desantowe typu „770”, „771”; okręty podwodne typu „641”; niszczyciel typu „61MP”; część kutrów rakietowych typu „205”; ścigacze OP typu „912M”), wprowadzając na ich miejsce m.in. okręty podwodne typu „Kobben”, fregaty rakietowe typu „Oliver Hazard Perry”, okręt wsparcia logistycznego „Kontradmiral Xawery Czernicki”, modernizując m.in. okręty typu „570”, trałowce bazowe typu „206F” i „207D”, okręty transportowo-minowe typu „767”, okręty rakietowe typu „660”, dozorowiec typu „620D” oraz przystępując do budowy korwety wielozadaniowej typu „621”. Analizując konsekwencje tych zmian należy mieć zawsze na uwadze, że okręt jest złożonym systemem technicznym, a skoro tak jest to powinno się dokładać wszelkich starań w celu określenia i modyfikowania przepisów mających na celu utrzymywanie na jak najwyższym poziomie bezpieczeństwa jego pływania w działalności bojowej i codziennej.

Z analizy statystycznej danych uzyskanych od Głównej Komisji ds. Wypadków i awarii okrętowych MW RP wynika, że w latach 1985-2004 zarejestrowano łącznie 159 wypadków i awarii okrętowych, a ich ogólne zestawienie w rozpatrywanych okresach, mając na uwadze średnie wartości roczne, przedstawia rysunek 1.

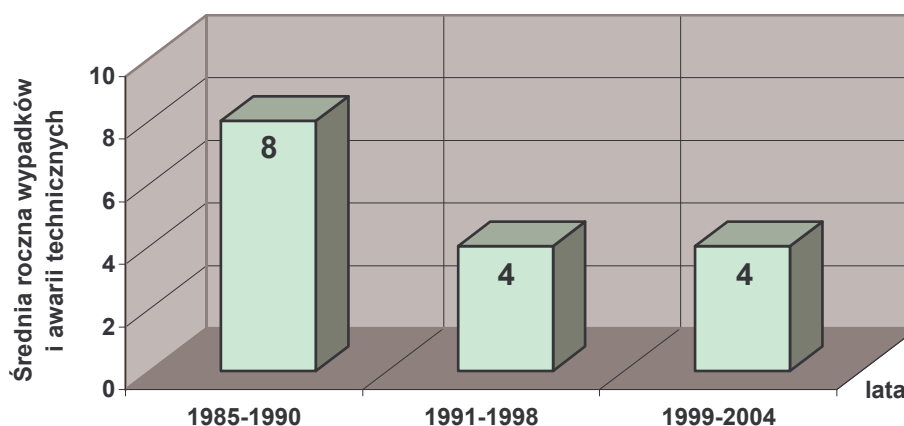


Rys. 2. Procentowe zestawienie wypadków i awarii okrętowych w latach 1985-2004

<sup>4</sup> J. Dilling, H. Sołkiewicz, Stan oraz zamierzenia w dziedzinie rozwoju wojskowej techniki morskiej w MW RP, (w:) „Przegląd Morski”, 2000 nr 2, s. 30.

Struktura wypadków i awarii okrętowych przedstawiona na rysunku 2 wskazuje, że najliczniejsze z nich wynikają z przyczyn technicznych<sup>5</sup>. Procentowy ich udział w ogólnej liczbie wypadków i awarii okrętowych wynosi 65%. Stanowią one najwyższe straty w naszej Marynarce Wojennej i mają tendencję wzrastającą.

Na rysunku 3 przedstawiono średnią liczbę wypadków i awarii technicznych na okrętach w latach 1985-2004<sup>6</sup>.



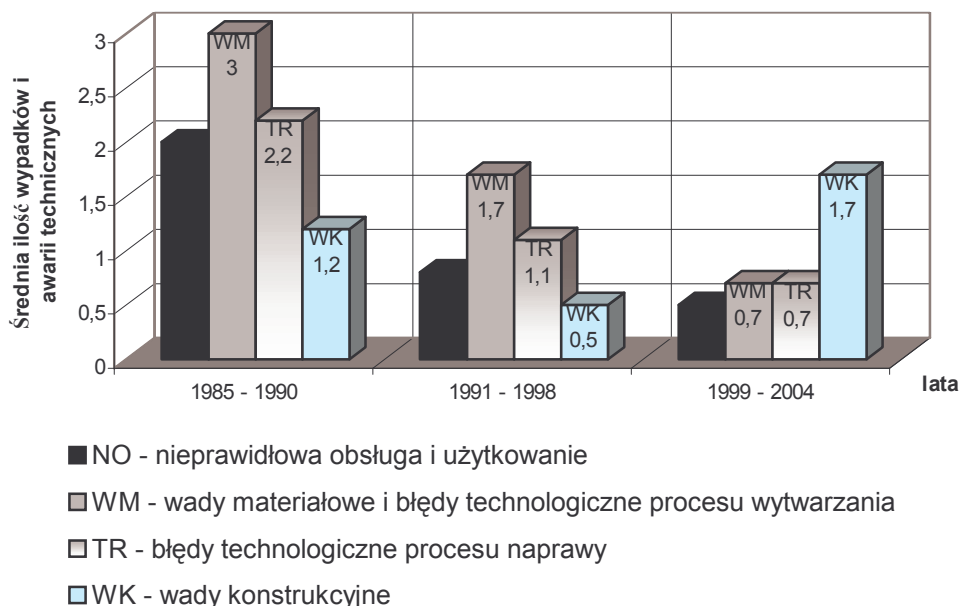
**Rys.3. Ogólne zestawienie średnich rocznych wypadków i awarii technicznych w latach 1985 - 2004**

Rys. 3. Ogólne zestawienie średnich rocznych wypadków i awarii technicznych w latach 1985-2004

Rysunek 4 przedstawia dane liczbowe dotyczące przyczyn powstawania wypadków i awarii technicznych, a rysunek 5 procentowe zestawienie wypadków i awarii technicznych w latach 1985-2004. Analizując powstałe awarie w odniesieniu do faktycznych przyczyn ich powstawania należy stwierdzić, że największą liczbę uszkodzeń obserwuje się z powodu wad materiałowych i błędów technologicznych procesu wytwarzania oraz błędów technologii naprawy. Natomiast w rozpatrywanym okresie po początkowym spadku liczby wypadków i awarii technicznych spowodowanych wadami konstrukcyjnymi w latach 1991-1998 nastąpił ich wzrost w latach 1999-2004 i stanowią one największą liczbę uszkodzeń wśród całkowitej liczby wypadków i awarii technicznych w rozpatrywanym okresie czasowym.

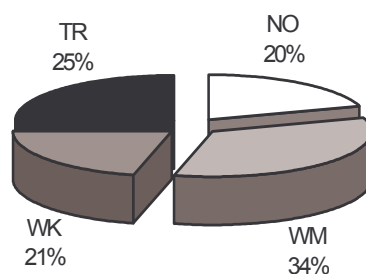
<sup>5</sup> Z. Korczewski, R. Wróbel, op. cit., s. 44; B. Jakus, Z. Korczewski, W. Mironiuk, J. Szyszka, R. Wróbel, Obrona przeciwawaryjna okrętu, cz. 1, Gdynia 2001, s. 179.

<sup>6</sup> Protokoły z postępowań po awariach Głównej Komisji ds. Wypadków i awarii okrętowych MW RP.



Rys. 4. Zestawienie przyczyn wypadków i awarii technicznych w latach 1985-2004

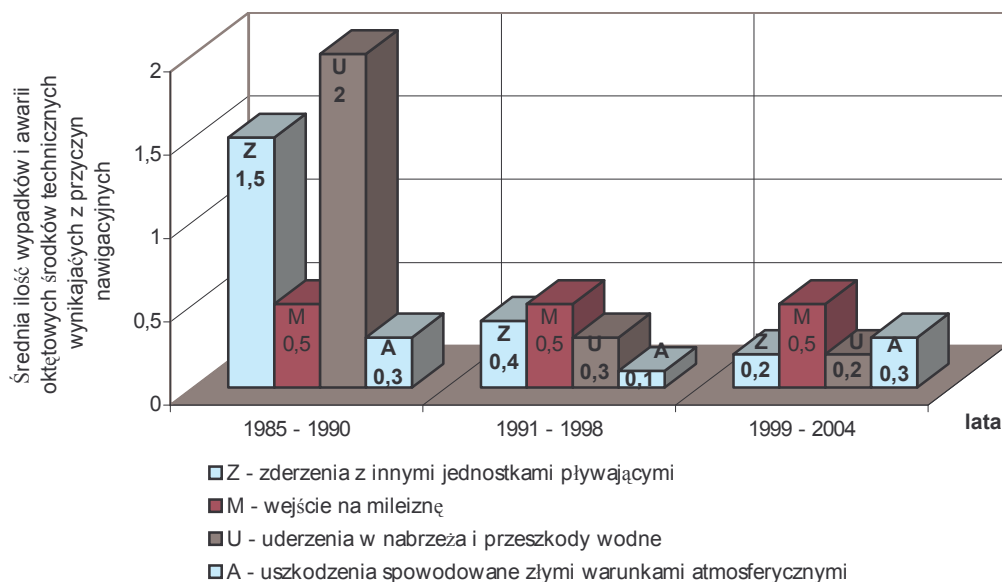
W latach 1985-2004 miały miejsce 103 wypadki i awarie techniczne. Analizując dane dotyczące procentowego udziału poszczególnych czynników na wypadki i awarie techniczne należy stwierdzić, że nadal największą liczbę uszkodzeń notuje się z powodu wad materiałowych i błędów technologii produkcji co stanowi 34% całkowitej liczby wypadków i awarii technicznych. Znaczny procent uszkodzeń wynika również z powodu błędów technologicznych procesu naprawy – około 25%, natomiast dalej utrzymuje się na stosunkowo wysokim poziomie liczba wypadków i awarii technicznych spowodowana nieprawidłową obsługą i użytkowaniem, co stanowi 20% całkowitej liczby wypadków i awarii technicznych i tu widać bardzo istotne obszary działania osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pływania.



- NO - nieprawidłowa obsługa i użytkowanie
- WM - wady materiału i błędy technologii produkcji
- WK - wady konstrukcyjne
- TR - błędy technologii naprawy

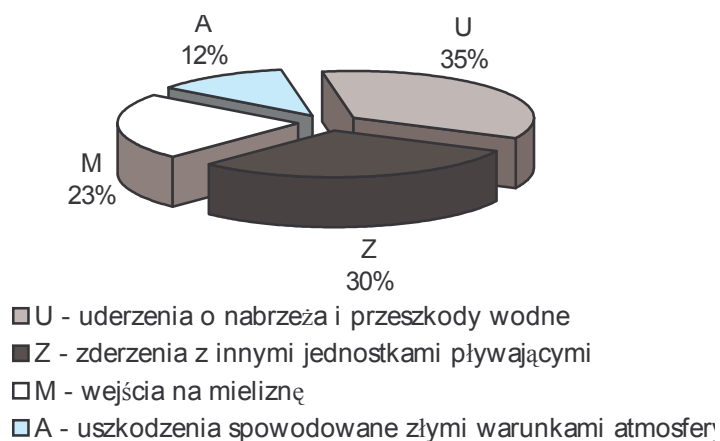
Rys. 5. Procentowe zestawienie wypadków i awarii technicznych w latach 1985-2004

Uszkodzenia okrętowych środków technicznych powstają również z powodu błędów prowadzenia nawigacji i manewrowania okrętem. Dane liczbowe przedstawione na rysunku 6 wskazują, że najczęstszą przyczyną ich powstawania były w latach 1985-1990 uderzenia w nabrzeża i przeszkody wodne. Sytuacja uległa zmianie w latach 1999-2004, kiedy dominujące były wejścia na mieliznę. Było to głównie spowodowane niewłaściwymi manewrami przejścia przez tory wodne, a dokładniej niewłaściwymi ocenami sytuacji nawigacyjnej przez osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo pływania.



Rys. 6. Ogólne zestawienie wypadków i awarii okrętowych środków technicznych wynikających z przyczyn nawigacyjnych w latach 1985-2004

Rozpatrując procentowe zestawienie wypadków i awarii okrętowych środków technicznych wynikających z błędów nawigacyjnych w latach 1985-2004 przedstawionych na rysunku 7 można stwierdzić, że uderzenia o nabrzeża i przeszkody wodne stanowiły 35%, a zderzenia z innymi jednostkami – 30% całkowitej liczby wypadków i awarii nawigacyjnych. Zderzenia okrętów oraz uderzenia w nabrzeża i przeszkody wodne wynikają z błędów manewrowania, dysfunkcji układu sterowania śrubami nastawnymi oraz błędnych decyzji osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pływania. Rośnie również liczba wejść okrętów na mieliznę, co stanowi 23% ogólnej liczby wypadków i awarii wynikających z błędów nawigacyjnych i proces ten ma tendencję rosnącą.



Rys. 7. Procentowe zestawienie wypadków i awarii okrętowych środków technicznych wynikających z błędów nawigacyjnych w latach 1985-2004

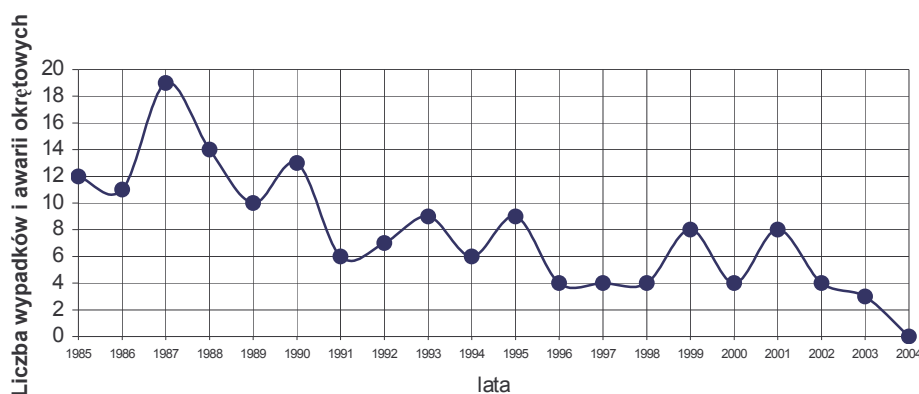
Biorąc pod uwagę procentowe zestawienie wypadków i awarii okrętowych w latach 1985-2004 należy stwierdzić, że pożary stanowiły 7% ogólnej ich liczby. Wynikały one głównie ze zwarć w instalacjach elektrycznych, awarii urządzeń i mechanizmów, samozapłonu czystego tlenu w kontakcie z materiałami ropopochodnymi (częściowa wina załogi) oraz wadliwego działania amunicji.



Można stwierdzić, że tak mała liczba pożarów jest prawdopodobnie związana z bezwzględnym przestrzeganiem przez załogi okrętów przepisów o ochronie przeciwpożarowej w wojsku, a także stosowanych wymagań dotyczących konwencji STCW 95, według której przebiega szkolenie z zakresu walki z pożarami załóg statków morskich, a w ostatnich latach również okrętów.

Jak wykazuje analiza literaturowa<sup>7</sup>, przyczynami większości wypadków morskich (około 80%) jest eksploatacja obejmująca błędy ludzkie i organizacyjne (human and organisational errors). Projektowanie i konstrukcja stanowią 20% wypadków HOE. Pozostałe przyczyny to wynik eksploatacji, która zależna jest od takich czynników jak: kultura społeczeństwa, organizacja, błąd człowieka, system, a w nim m.in. standardy projektowe, charakterystyki eksploatacyjne, informacje o charakterystykach eksploatacyjnych dla osób funkcyjnych, prognozy pogody, cechy konstrukcyjne okrętu.

Autorzy niniejszego opracowania wykonując zestawienie zdarzeń awaryjnych przypadających w latach 1985- 2004 na okrętach MW RP, co przedstawia rysunek 8, dokonali wstępnej oceny udziału czynnika ludzkiego. Analizowano błędy człowieka w ogólnej liczbie zdarzeń awaryjnych zaistniałych na okrętach w rozpatrywanym okresie – rysunek 9. Z danych liczbowych przedstawionych na rysunku 9 wynika, że na okrętach Marynarki Wojennej, średnia ogólna czynnika ludzkiego w ogólnej liczbie zdarzeń awaryjnych wynosi 53% i waha się w granicach od 88% w 1987 r. do 10% w 1992 r. Przyczyną reszty wypadków i awarii było szeroko rozumiane otoczenie. Błąd człowieka był średnio przyczyną 32% ogólnej liczby zdarzeń awaryjnych i wahał się w granicach od 68% w 1990 r. do 10% w 1992 r. (dane za 2004 r. dotyczyły okresu do października 2004 r. i wyniosły 0%).

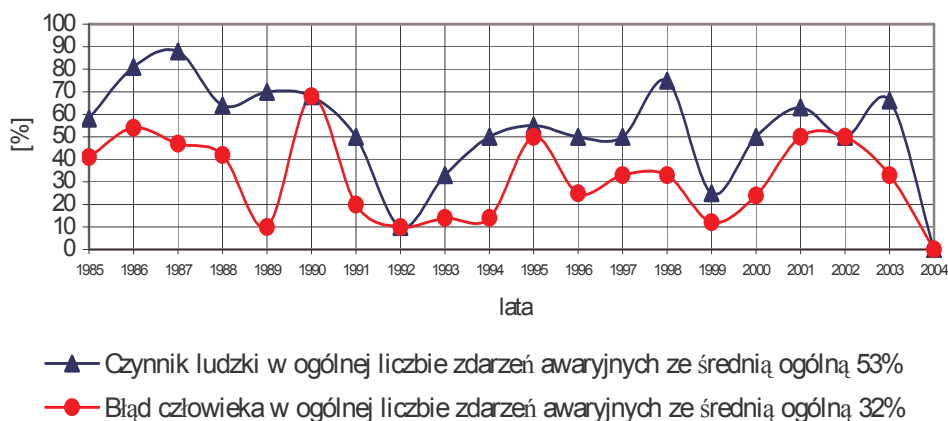


Rys. 8. Ogólne zestawienie zdarzeń awaryjnych przypadających w latach 1985-2004

Awaryjne i wypadki okrętowe powstałe w wyniku błęd człowieka wynikały głównie z nadmiernej prędkości pływania niedostosowanej do panujących warunków nawigowania i manewrowania, nieprecyzyjnych manewrów, niewłaściwej obsługi maszyn i urządzeń okrętowych, braku ostrożności, oceny sytuacji, nieprawidłowo pełnionej służby wachtowej, a w niektórych przypadkach nawet rutyny.

Rys. 9. Czynniki ludzkie oraz błąd człowieka w ogólnej liczbie zdarzeń awaryjnych przypadających w latach 1985-

<sup>7</sup> L. Plewiński, Wypadki na morzu, Szczecin 2000, s. 5.

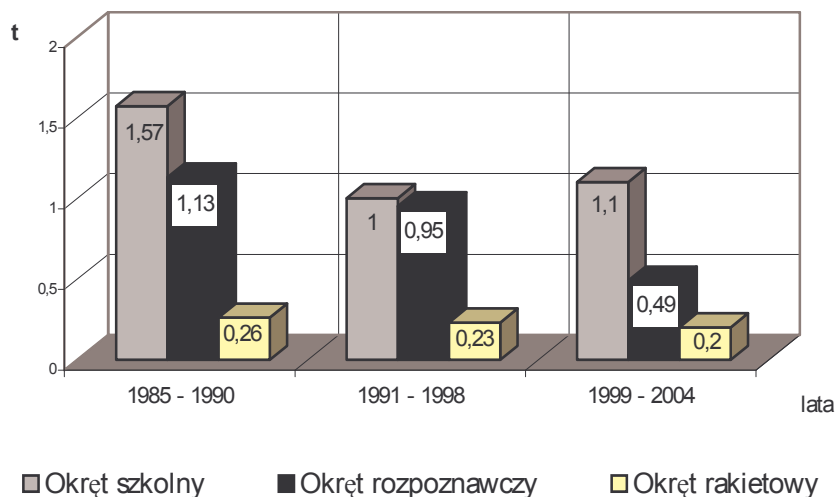


Rys. 9. Czynnik ludzki oraz błąd człowieka w ogólnej liczbie zdarzeń awaryjnych przypadających w latach 1985-2004

Mając na uwadze fakt, że średni wiek okrętów naszej Marynarki Wojennej wynosi 24 lata oraz wykorzystanie rewersów godzinowych silników głównych, mechanizmów i urządzeń pomocniczych, należałoby się zastanowić nad metodyką szkolenia załóg okrętów w bliskiej przyszłości. Od dawna wiadomo bowiem, że najlepszą formą szkolenia są treningi i ćwiczenia ogólnokrętowe załogi pojedynczego okrętu oraz grup okrętów w morzu, po odpowiednim przygotowaniu teoretycznym i praktycznym.

Biorąc pod uwagę zestawienie zdarzeń awaryjnych w Marynarce Wojennej w latach 1985-2004 przeprowadzono wstępną analizę pod kątem wykorzystania motogodzin przypadających na poszczególne okręty. Przeanalizowano czasy pracy silników głównych na wybranych trzech typach okrętów w latach 1985-2004 i przedstawiono na rysunku 10.

Z danych liczbowych na rysunku 10 wynika, że na przestrzeni lat 1985-2004 ograniczono czas pracy silników głównych na wybranych typach okrętów o 30% i nawet o 60% w stosunku do 1985 r.



Rys. 10. Czas pracy silników głównych „t” na wybranych trzech typach okrętów w latach 1985-2004

Biorąc pod uwagę, że Marynarka Wojenna RP jest znaczącym składnikiem struktury obronnej państwa<sup>8</sup> (zabezpieczenie 528 km pasa brzegu morskiego), należałoby dołożyć wszelkich starań, aby

<sup>8</sup> J. Dilling, H. Sołkiewicz, s. 25.

podtrzymać w kraju świadomość morską i utrzymać ją na jak najwyższym poziomie dla obrony interesów w polskich obszarach morskich.

\* \* \*

Z przeprowadzonych analiz wypadków i awarii okrętowych w latach 1985-2004 wynika, że najlichniesze z nich powstawały z przyczyn technicznych (65%). Stanowią one najwyższe straty materialne w Marynarce Wojennej i mają tendencję rosnącą. Wzrastał również procentowy udział wypadków i awarii wynikających z błędów nawigacyjnych, w tym wejść okrętów na mieliznę. Być może należałoby w większym stopniu wykorzystać oddany do użytku i szkolenia w Akademii Marynarki Wojennej symulator nawigacyjny.

Działaniem zwiększającym bezpieczeństwo okrętu i załogi poza względami konstrukcyjnymi jest prowadzenie na jak najwyższym poziomie szkolenia z zakresu obrony przeciwwawaryjnej w ramach szeroko rozumianej walki o żywotność okrętu. Szkolenie to jest prowadzone regularnie na każdym szczeblu dowodzenia okrętem (okrętami), a tematyka szkolenia obejmuje wszelkie warianty zastosowania środków do walki z wodą, pożarem i awariami środków technicznych wraz z wykorzystaniem technik symulacji komputerowej.

#### **Literatura:**

1. Dilling J., Sołkiewicz H., Stan oraz zamierzenia w dziedzinie rozwoju wojskowej techniki morskiej w MW RP, (w:) „Przegląd Morski”, 2000 nr 2.
2. Jakus B., Korczewski Z., Mironiuk W., Szyszka J., Wróbel R., Obrona przeciwwawaryjna okrętu, cz. 1, Gdynia 2001.
3. Korczewski Z., Wróbel R., Charakterystyka wypadków i awarii okrętowych środków technicznych, (w:) „Przegląd Morski”, 2000 nr 2.
4. Mironiuk W., Pawłędzio A., Wróbel R., Trener do walki z wodą, (w:) „Przegląd Morski”, 2003 nr 5.
5. Plewiński L., Wypadki na morzu, Szczecin 2000.
6. Polska Norma, Słownik terminologiczny elektryki. Niezawodność, jakość obsługi. PN-93/N-50191.
7. Protokoły z postępowań po awariach Głównej Komisji ds. Wypadków i awarii okrętowych MW RP.

## SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

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

### NOWI CZŁONKOWIE NATO I ICH SIŁY MORSKIE (3)

#### Litwa

Republika Litwy jest państwem położonym w Europie Wschodniej, na wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Graniczy na północy z Łotwą (453 km), na wschodzie z Białorusią (502 km), na południu z Polską (91 km) i na południowym-zachodzie z Obwodem Kaliningradzkim (227 km). Całkowita długość granic lądowych wynosi 1273 km, a długość wybrzeża Litwy 99 km. Powierzchnia kraju wynosi 65,2 tys. km<sup>2</sup>. Litwa ma 3,607 mln mieszkańców (2004). Stolicą kraju jest Wilno (541,6 tys. mieszkańców). Większe miasta: Kowno (373,7 tys.), Kłajpeda (191,6 tys.), Szawle (132,7 tys.). Kraj podzielony jest na 10 powiatów. Językiem urzędowym jest litewski, lecz szeroko używany jest również język polski i rosyjski. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 55,1 osoby/km<sup>2</sup>. Przyrost naturalny: 33% (2004).



Mapa 1. Litwa i kraje sąsiednie<sup>1</sup>

Litwa jest republiką wielopartyjną z jednoizbowym parlamentem Seimas, który liczy 141 miejsc i jest wybierany na czteroletnią kadencję w systemie większościowo-proporcjonalnym. Głową państwa jest prezydent wybierany na pięcioletnią kadencję. Reprezentuje on kraj na zewnątrz, powołuje rząd, w stosunku do ustaw parlamentu zachowuje prawo weta. Może być usunięty z urzędu w drodze specjalnej procedury za sprzeniewierzenie się interesowi państwa.

#### Struktura społeczeństwa

Skład etniczny (2004 r.): Litwini (80,6%), Rosjanie (8,7%), Polacy (7%), Białorusini (1,6%), inni (2,1%). Religia: katolicy, mniejszości: luteranie, prawosławni. Średnia długość życia: mężczyźni 68 lat, kobiety 79 lat.

<sup>1</sup> Źródło: Internet, [www.cia.gov](http://www.cia.gov), stan z 14 września 2004 r.

## Gospodarka<sup>2</sup>

Litwa jest krajem przemysłowo-rolniczym. Produkuje się m.in. silniki elektryczne, sprzęt telekomunikacyjny, meble i wyroby z drewna, tekstylia, urządzenia optyczne, podzespoły komputerowe i inne.

Siła nabywcza wynosi 11 200 USD na 1 mieszkańca (2003 r.). Bezrobocie w 2003 r. wynosiło 10,3%. Struktura zatrudnienia: usługi – 50%, przemysł – 30%, rolnictwo – 20%. Handel zagraniczny: eksportuje się produkty mineralne, tekstylia, ubrania i maszyny, importuje się gaz ziemny, smary, materiały pędne, maszyny i produkty chemiczne. Największymi importerami towarów i usług litewskich są: Szwajcaria 11,6%, Rosja 10,1%, Niemcy 9,9%, Łotwa 9,7%, Wielka Brytania 6,4%, Francja 5,1%, Dania 4,7%, Estonia 4,3%, Szwecja 4%. Największymi eksporterami w kontaktach z Litwą są: Rosja 22%, Niemcy 16,1%, Polska 5,2%, Włochy 4,3%, Francja 4,2%. Obroty z zagranicą w 2003 r. wyniosły: eksport: 7,89 mld USD, import: 9,2 mld USD, a dług zagraniczny 7,7 mld USD.

Wzrost produkcji przemysłowej wynosił 16,1% w 2003 r., zaś wzrost produktu krajowego brutto wyniósł w tym samym roku 7,1%.

## Historia<sup>3</sup>

Na terytoriach Litwy od IX wieku istniały niewielkie księstwa, które zostały skonsolidowane w połowie XIII wieku przez Mendoga, który został królem Litwy – jedynym w jej historii. Stolica ówczesnego państwa litewskiego znajdowała się w Nowogródku.

W 1385 r. dla obrony przed ekspansjonistyczną polityką Krzyżaków zawieszona została w Krewie unia personalna z Królestwem Polskim. W 1387 r. nastąpił chrzest Jagielly i jego najbliższych współpracowników, na Litwie pojawili się pierwsi duchowni chrześcijańscy. W 1410 r. po bitwie pod Grunwaldem, Wielkie Księstwo Litewskie odzyskało zajęta przez Krzyżaków Żmudź.

W 1569 r. w wyniku unii lubelskiej Litwa stała się częścią Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Doszło do zrzeczenia się na rzecz Korony ziem ukraińskich i Podlasia.

W 1791 r. Wielkie Księstwo Litewskie uległo likwidacji i zostało na mocy Konstytucji 3 Maja inkorporowane bezpośrednio do Polski. Cztery lata później, w 1795 r. w wyniku ostatniego rozbioru Polski, Litwa została podzielona między Rosję a Prusy. Rosjanie utworzyli na tych ziemiach Gubernię Kowieńską, Wileńską i Grodzieńską, Prusy – Departament Białostocki.

W latach 1807-1815 część Litwy znalazła się na obszarze Księstwa Warszawskiego, od 1815 r. Królestwa Polskiego. W 1812 r. na wieść o wojnie francusko-rosyjskiej wybuchło na Litwie powstanie, powstańcy mieli nadzieję na odtworzenie unii polsko-litewskiej.

W 1830 i 1863 r. Litwini, obok Polaków i części Rusinów, walczyli w powstaniach antyrosyjskich. W wyniku represji po powstaniu styczniowym w Guberni Wileńskiej prowadzone były krwawe rządy Murawiewa, któremu ze względu na ich charakter nadano przydomek „Wieszateli”.

16 lutego 1918 r. Litwa proklamowała niepodległość, wówczas jako księstwo pozostające w unii personalnej z Cesarstwem Niemieckim.

W 1919 r. przez pewien czas istniała Sowiecka Republika Litewsko-Białoruska „Lit-Bieł”, zlikwidowana w wyniku ofensywy wojsk polskich.

W 1920 r. Litwa zawarła wymierzone w Polaków porozumienie z Rosją Radziecką. ZSRR zgodził się na poważne koncesje terytorialne kosztem Białorusi z Wilnem, Grodnem i Suwałkami włącznie. Konstytucyjną stolicą Litwy ustanowione zostało Wilno, które zostało zajęte przez oddziały polskie pod wodzą generała Lucjana Żeligowskiego w październiku 1920 r. w wyniku „buntu”. De facto stolicą było więc Kowno. Z tej przyczyny, aż do 1927 r. Litwa utrzymywała, iż znajduje się w stanie wojny z Polską, a stosunki dyplomatyczne zostały zawiązane dopiero 19 marca 1938 r., po wystosowaniu przez Polskę ultimatum.

W 1923 r. Litwa zaaranżowała powstanie w kraju Kłajpedy, zarządzanym przez Ligę Narodów. Doszło do przyłączenia tego obszaru do państwa litewskiego, w wyniku czego mniejszość niemiecka uzyskała autonomię.

<sup>2</sup> Tamże.

<sup>3</sup> Nowa Encyklopedia Powszechna, PWN, Warszawa 1995, t. 3, s. 772.

Jako niepodległe państwo Litwa istniała w latach 1918-1940. Rządzona z początku przez nacjonalistów, później na przemian przez chadecję i siły lewicowe do 1926 r. Nacjonaści i chadecja występowali przeciwko śmielszym reformom społecznym, takim jak: reforma rolna, nacjonalizacja czy skrócenie czasu pracy, a także równouprawnieniu mniejszości narodowych oraz nawiązaniu stosunków z RP. W grudniu 1926 r. dyktatorską władzę przejął narodowiec Antonas Smetona i sprawował ją, aż do czerwca 1940 r. W 1938 r. została uchwalona niedemokratyczna konstytucja, ograniczająca prawa jednostki i parlamentu na rzecz silnych uprawnień głowy państwa i rządu.

Po rozpoczęciu II wojny światowej Litwa opanowała tereny Wileńszczyzny i podpisała traktat przyjaźni z ZSRR, zezwalający na pobyt na jej terenie wojsk sowieckich. Po 17 września przyjęci zostali polscy uchodźcy z kresów uciekających przed sowieckimi represjami.

W 1940 r. Litwa została włączona do ZSRR jako jedna z 16 republik, po „prośbie o przyłączenie” skierowanej do Moskwy przez marionetkowy rząd litewski.

Na Zachodzie ukonstytuował się emigracyjny quasi-rząd litewski (utworzony na terenie Ambasady Litewskiej w Waszyngtonie), jego pracami kierował Stasys Lozoraitis. Uznawany był on przez większość państw europejskich.

Po zakończeniu II wojny światowej, w latach 1945-1952 na Litwie trwała wojna domowa, w wyniku której na Sybir wywiezionych zostało ok. 100 tys. Litwinów.

W 1987 r. powstał w Litewskiej SRR Ruch na Rzecz Przebudowy „Sajudis”, skupiający przeciwników zależności Litwy od Moskwy, w tym wielu komunistów.

11 marca 1990 r. uroczystą deklaracją parlamentu Litwa odzyskała niepodległość. Powstał pierwszy demokratyczny po wojnie rząd Kazimiery Prunskiene, głową państwa został wywodzący się z opozycji „Sajudisu” profesor muzykologii Vytautas Landsbergis (1990-1992). Jako pierwsza Litwę uznała Islandia.

13 stycznia 1991 r. miały miejsce walki z żołnierzami i czołgami rosyjskimi pod wieżą telewizyjną w Wilnie. W czasie interwencji rosyjskiej zginęło 14 osób, a 700 zostało rannych.

### **Stosunki z Białorusią**

Sytuacja na Białorusi, sposób sprawowania władzy przez prezydenta Łukaszenkę, mają duży wpływ na bezpieczeństwo narodowe Litwy. Na Litwie przebywa wielu uciekinierów politycznych, którzy prowadzą intensywne działania zmierzające do zmiany sytuacji politycznej i gospodarczej Białorusi.

Mniejszości narodowe zamieszkujące obie strony granicy nie generują większych problemów w stosunkach między tymi krajami. Problemem pozostaje natomiast odpowiednia ochrona granicy państwowej.

Do pogorszenia stosunków między tymi krajami doszło po wyznaczeniu na stanowisko wiceministra ON generała Władimira Uskopczika, który na Litwie poszukiwany był listem gończym jako przestępca. To on dowodził krwawym stłumieniem demonstracji niepodległościowych w 1991 r. w Wilnie. W lipcu 2001 r. litewski ambasador na Białorusi odmówił uczestnictwa w obchodach Dnia Republiki prowadzonych właśnie przez Uskopczika.

### **Rada Państw Morza Bałtyckiego**

Litwa jest aktywnym członkiem rady. Dzięki jej działaniom doszło do poprawy stosunków z Rosją, a w szczególności z Obwodem Kaliningradzkim. W ramach tej organizacji Litwa nawiązała z Łotwą i Estonią bardzo bliskie związki handlowe i militarne, w ramach tych ostatnich ustanowiono wspólne siły pokojowe BALTBAT.

Jesienią 2003 r. Litwa próbowała zainteresować swoich partnerów w radzie nawiązaniem bliskich stosunków z Gruzją, Armenią i Azerbejdżanem, które zainteresowane były stworzeniem podobnej organizacji.

### **Stosunki z Unią Europejską**

Litwa została zaproszona do UE podczas szczytu w Kopenhadze w grudniu 2002 r. W maju 2003 r. odbyło się na Litwie referendum akcesyjne, w którym większość społeczeństwa opowiedziała się za

członkostwem. Punktem spornym w negocjacjach z Unią była elektrownia jądrowa w Ignalinie. Litwini zgodzili się zamknąć, opartą na radzieckiej technologii, elektrownię w 2009 r., pod warunkiem skierowania przez Unię odpowiednich funduszy. Do porozumienia w tej sprawie doszło na kilka dni przed wspomnianym szczytem.

Kraje UE, przed wstąpieniem w jej struktury Litwy, były bardzo zaniepokojone prawdopodobną emigracją zarobkową Litwinów. Od 1991 r. z Litwy wyemigrowało 200 000 osób, z których część została deportowana z powrotem do kraju pochodzenia, szczególnie z Wielkiej Brytanii oraz innych bogatych krajów zachodnich<sup>4</sup>.

1 maja 2004 r. Litwa, wraz z innymi krajami naszego regionu, weszła w skład Unii Europejskiej.

### **Stosunki z NATO**

Członkostwo Litwy w NATO zyskało szerokie poparcie społeczne i polityczne w latach 1995-1996. Mimo niekorzystnego, z punktu widzenia sojuszu, położenia geograficznego – bezpośrednie sąsiedztwo z Rosją i jej silny sprzeciw rozszerzaniu NATO na wschód, politycy litewscy rozpoczęli kampanię na rzecz członkostwa. Podkreślano, że ograniczone możliwości obronne małych państw mogą być bardziej efektywne w połączonych działaniach z innymi państwami dzielącymi te same wartości i interesy<sup>5</sup>.

Litwa była najbardziej aktywna we wprowadzaniu organizacji swoich sił zbrojnych na model zachodni. Było to zauważalne również w większym niż w pozostałych państwach bałtyckich stopniu wydatków obronnych. Od 1997 r. wydatki te wzrastały w skali od 0,8% budżetu państwa do 2% w 2001 r.

Wysiłki dyplomatyczne i wojskowe zakończyły się sukcesem i 29 marca 2004 r. Litwa stała się pełnoprawnym członkiem paktu.

### **Stosunki z Łotwą i Estonią**

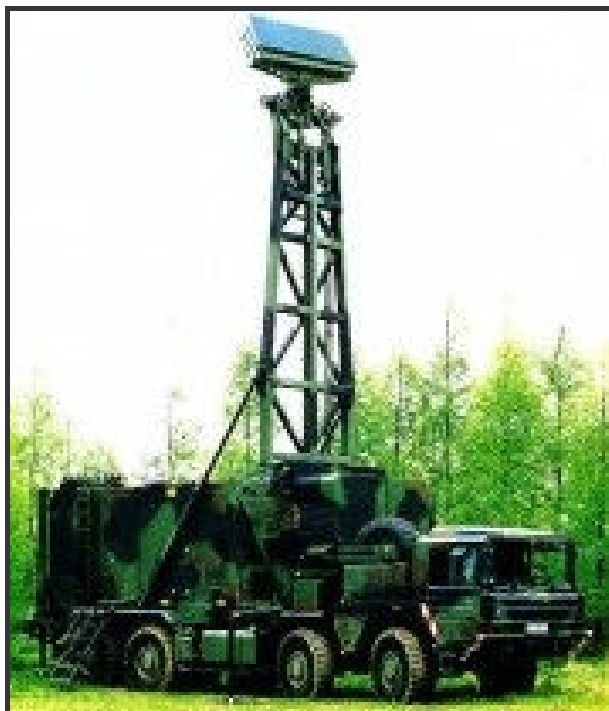
Stosunki z Łotwą i Estonią są generalnie dobre, choć czasami dochodziło do lekkich napięć. Państwa bałtyckie nawiązały ścisłą współpracę wojskową: wspólne siły pokojowe BALTBAT, wspólny system kontroli przestrzeni powietrznej BALTNET, wspólne siły morskie BALTRON i Bałtycka Akademia Obrony w Tartu w Estonii. Współpraca wojskowa to także zakupy uzbrojenia i wyposażenia realizowane w ramach wspólnych kontraktów.

Pod koniec sierpnia 2004 r., poprzez wprowadzenie do służby 3 stacji radiolokacyjnych TRML-3D o zasięgu 200 km, zrobiony został kolejny krok w kierunku unowocześnienia litewskiej obrony przeciwlotniczej.

Niniejsze stacje weszły w skład systemu obrony przeciwlotniczej Litwy, Łotwy i Estonii BALTNET, którego budowa rozpoczęta została w 1994 r. Główny ośrodek BALTNETU znajduje się w Regionalnym Centrum Koordynacyjnym Kontroli Przestrzeni Powietrznej RASCC na Litwie. Centrum odbiera, przetwarza i wyświetla dane pochodzące z głównych i podległych stacji radiolokacyjnych, otrzymywane z Niezależnych Centrów Operacyjnych ASOC, znajdujących się na terytoriach państw członkowskich BALTNET. Każde z ASOC w przypadku problemów technicznych RASCC może przejmować jego funkcje. Informacje mogą być również przekazywane innym państwom członkowskim NATO.

<sup>4</sup> Jane's Sentinel Security Assessment – Central Europe And The Baltic States, 26.11.2003.

<sup>5</sup> Źródło: <http://www.president.lt/pmp1999eng.html>.



Fot. 1. Stacja radiolokacyjna TRML-3D<sup>6</sup>

Fundusze na budowę systemu pochodziły ze Stanów Zjednoczonych – 10,3 mln USD, komitetu NATO ds. Obrony Powietrznej i Europejskiego Powietrznego Systemu Koordynacyjnego. Oprócz inwestycji w system radarowy każde z państw członkowskich BALTNET zobowiązane jest do posiadania przynajmniej jednego lotniska odpowiadającego standardom NATO. Przewiduje się, że system BALTNET osiągnie pełną zdolność operacyjną w 2005 r.<sup>7</sup>

W okresie przed wstąpieniem do UE, kraje bałtyckie podpisały Bałtycką Umowę o Wolnym Handlu, która ułatwiała wymianę handlową. Pewne problemy występowały w kwestii obrotu produktami rolnymi, szczególnie między Litwą a Estonią.

Społeczeństwo litewskie w przeprowadzonym w 1998 r. badaniu opinii społecznej wskazało Estonię jako drugie po Rosji państwo nie darzone przez Litwinów sympatią. Wstąpienie do NATO i UE będzie miało niewątpliwie pozytywny wpływ na wzajemne stosunki.

Dobre stosunki, szczególnie ekonomiczne, łączą Litwę z Łotwą. Wiele towarów litewskich jest eksportowanych przy wykorzystaniu portów łotewskich. Litwa jest odbiorcą łotewskich nadwyżek energii elektrycznej. Do pewnego ochłodzenia stosunków doszło w wyniku wycieku ropy naftowej z litewskiej platformy Butinge, do którego doszło 7 marca 2001 r. Ryga zażądała zadośćuczynienia finansowego za szkody ekologiczne w wysokości 1,25 mln USD. W przyszłości dojdź może również do sporów dotyczących złóż ropy naftowej, które zalegają po obu stronach granicy morskiej.

### **Stosunki z Federacją Rosyjską**

Stosunki Litwy z Rosją są lepsze niż pozostałych byłych Republiki Radzieckich. W 2003 r. rosyjska Duma ostatecznie ratyfikowała układ graniczny z Litwą po latach wyraźnego chłodu w stosunkach dwustronnych. Litwa prowadzi wysiłki dyplomatyczne na rzecz dobrych stosunków z Obwodem Kaliningradzkim. Ze strony litewskiej przekazane zostało ponad 1 mln USD na rzecz pomocy dla społeczeństwa rosyjskiego w enklawie.

Pod koniec lat 90. ubiegłego wieku doszło do chwilowego pogorszenia stosunków, kiedy Litwa wystawiła Rosji „rachunek” za zniszczenia gospodarki powstałe podczas okupacji sowieckiej.

Wymiana handlowa z Rosją odbywa się głównie w sferze rolnictwa. Na jej zmniejszenie niewątpliwie wpływ miał rosyjski kryzys finansowy w drugiej połowie lat 90. Litwa dała Rosji wyraźny

<sup>6</sup> Źródło: [www.army-technology.com](http://www.army-technology.com), stan z listopada 2004 r.

<sup>7</sup> T. Withington, Multimode radar deliveries to aid Baltic air defence, (w:) Jane's Defence Weekly, 08.09.2004 r., s. 32.



sygnał odnośnie napływu kapitału rosyjskiego podczas prywatyzacji sektora naftowego, wykluczając ŁUKOil z możliwości zakupu akcji.

### **Stosunki z Polską**

Prezydent Valdas Adamkus wielokrotnie używał dobrych stosunków z Polską, jako przykładu relacji dobrosąsiedzkich. Od czasu kiedy Polska weszła w struktury NATO, nasz kraj stał się orędownikiem konieczności przyjęcia do Paktu Północnoatlantyckiego Litwy i pozostałych państw bałtyckich.

Dotychczasowe napięcia między tymi krajami dotyczyły i wciąż niestety dotyczą, chociaż w skali marginalnej, praw mniejszości narodowych.

Współpraca wojskowa to między innymi stworzenie wspólnego batalionu sił pokojowych LITPOLBAT.

### **Polityka obronna**

Obrona Litwy oparta jest na założeniu, że siły zbrojne bronić będą niepodległości, integralności terytorialnej i porządku konstytucyjnego Litwy we współdziałaniu z siłami sojusznymi. Wspólnie z NATO, Litwa umacnia stabilność regionalną i światową poprzez promocję stosunków dobrosąsiedzkich i współpracę regionalną, aktywne uczestnictwo w operacjach pokojowych i kryzysowych, przejrzystą politykę obronną oraz środki budowy wzajemnego zaufania.

Nadrzędnym celem reformy sił obronnych jest stworzenie niewielkich, ale nowoczesnych i dobrze wyposażonych sił, charakteryzujących się wysoką mobilnością, możliwością skierowania i operowania w rejonach oddalonych przez dłuższy czas.

W działalności zapewnienia bezpieczeństwa regionalnego Litwa bardzo aktywnie współpracuje z krajami ościennymi<sup>8</sup>.

### **Sily zbrojne**

Zgodnie z Konstytucją Republiki Litewskiej, naczelnym dowódcą litewskich sił zbrojnych jest prezydent. Rada Obrony Państwa koordynuje wysiłki na rzecz obrony narodowej. Prezydent jest przewodniczącym ROP, pozostali jej członkowie to premier, przewodniczący parlamentu, minister obrony i dowódca SZ.

Parlament zatwierdza wszystkie wydatki obronne, włączając programy długoterminowe. Minister obrony koordynuje przygotowanie planów obronnych państwa i potrzeb budżetowych oraz nadzoruje ich wykonanie.

Budżet obrony w 2004 r. wyniósł 2% PKB, tj. 1,17 mld litów (ok. 420 mln USD). Na zakup uzbrojenia przeznaczają się 10-12% budżetu obrony. W ciągu ostatnich 9 lat (1995-2004) Litwa w ramach współpracy wojskowej otrzymała od rządu USA 58,8 mln USD, a także broń i sprzęt wojskowy o wartości 1 mld USD<sup>9</sup>.

Dowódca sił zbrojnych jest odpowiedzialny za odpowiedni skład, wyposażenie i strukturę podległych mu sił. Do jego obowiązków należy planowanie strategiczne.

Siły zbrojne Republiki Litewskiej powołane zostały przez parlament 19 listopada 1992 r. Zgodnie z konstytucją SZ odpowiedzialne są za następujące zadania:

- w czasie pokoju:
  - obronę terytorium państwa, kontrolę i obronę przestrzeni powietrznej, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej;
  - przygotowanie i szkolenie aktywnej rezerwy sił zbrojnych;
  - zwiększanie interoperacyjność z siłami NATO;

<sup>8</sup> N. Barnett, L. Hill, J. Kominek, E. Konstantinova, D. Mulholland, R. Tudor, The Newcomers, (w:) Jane's Defence Weekly, 15.10.2003 r., Vol. 40, s. 27.

<sup>9</sup> Źródło: RIA Novosti, listopad 2004 r.

- udział w operacjach humanitarnych i pokojowych oraz innych misjach wykonywanych poza terytorium Litwy;
- w sytuacjach szczególnych niesienie pomocy społeczeństwu, a w sytuacjach i przypadkach określonych przez prawo, współdziałanie z Policją;
- w czasie wojny:
  - zapewnienie wolności Litwy;
  - zapewnienie niepodległości państwa i jego integralność terytorialną.

Litewskie siły zbrojne składają się z sił regularnych – wojsk lądowych, sił powietrznych i sił morskich, ochotniczych sił obrony narodowej i rezerwy aktywnej. Ogólna liczba personelu SZ na początku 2004 r. wynosiła 15 204 żołnierzy i pracowników wojska<sup>10</sup>.

### Siły morskie

W 1992 r. Ministerstwo Obrony Narodowej utworzyło Brzegowy Zespół Obrony ds. Obrony Granic. W tym samym roku jednostka została przeformowana w Siły Morskie Republiki Litewskiej.

Zadania sił morskich są następujące:

- kontrola, ochrona i obrona morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej Republiki Litewskiej;
- ochrona wybrzeża i zabezpieczenie nawigacyjne;
- ochrona i obrona wód terytorialnych i podejść do portów oraz portu morskiego Kłajpeda;
- konwojowanie okrętów i statków;
- ewakuacja i działalność ratownicza;
- wykrywanie i neutralizacja min morskich;
- operacje specjalne i SAR.

Stan osobowy marynarki wojennej Litwy – Karines Juru Pajegos wynosi 670 osób<sup>11</sup>.

Siły okrętowe Litwy wchodzi w skład flotylli okrętów, która składa się z dywizjonu okrętów bojowych, dywizjonu niszczycieli min i dywizjonu okrętów patrolowych oraz dwóch kutrów patrolowych.



Rys. 1. Skład flotylli okrętów

<sup>10</sup> Źródło: Oficjalne wydawnictwo informacyjne MON Litwy, wrzesień 2004 r.

<sup>11</sup> Jane's Fighting Ships, 2004-2005.

Dywizjon okrętów bojowych został oficjalnie powołany do służby w kwietniu 1997 r. Początkowo w jego skład wchodził również „Dzukas”, który w maju 1999 r. został przeniesiony do dywizjonu okrętów patrolowych. Do zadań dywizjonu okrętów bojowych należy:

- zwalczanie celów nawodnych, powietrznych i podwodnych;
- ochrona portów;
- ochrona wybrzeża;
- patrolowanie wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej.

Dywizjon niszczycieli min założony został w maju 1999 r. Pierwszy okręt wszedł w skład jednostki 22 czerwca, po otrzymaniu z Niemiec jednostki t. „Lindau”, która otrzymała nazwę „Suduvis” i numer burtowy M52. 27 kwietnia 2001 r. do służby wszedł kolejny okręt tego typu, który otrzymał nazwę „Kursis” M51.

Tabela 1

Wybrane okręty sił morskich Litwy<sup>12</sup>

Nazwa	Nr burt.	Stocznia	Wejście do służby	Ponowne wejście do służby
„Zemaitis”	F11 (ex-MPK108)	Zelenodolsk	01.10. 1981 r.	06.11.1992 r.
„Aukstaitis”	F12 (ex-MPK44)	Kiev	15.08.1980 r.	06.11.1992 r.



Fot. 2. Fregaty ZOP t. „Grisha III” (Albatros) proj. „1124M”

Dane taktyczno-techniczne:

- wyporność pełna (t): 1200;
- wymiary (m): 71,2 × 9,8 × 3,7;
- napęd: CODAG; turbina gazowa o mocy 15 000 KM, 2 silniki wysokoprężne o mocy 16 000 KM, 3 śruby napędowe;
- prędkość (w): 30;
- zasięg (w milach morskich): 2500 przy  $v = 14$  w na silnikach wysokoprężnych, 950 przy  $v = 27$  w;
- załoga: 48, w tym 5 oficerów;
- uzbrojenie:
  - wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych SA-N-4 Gecko, zasięg do 15 km (8 Mm) przy prędkości 2,5 Ma, masa głowicy 50 kg, wysokość lotu celu 9 – 3048, zapas 20 pocisków;

<sup>12</sup> Tamże.

- 1 zdwojona armata 57 mm, szybkostrzelność 120 strz./min, zasięg do 6 km (3,3 Mm), masa pocisku 2,8 kg;
- 1 armata sześciolufowa 30 mm AK-630, szybkostrzelność 3000 strz./min, zasięg do 2 km;
- 2 wyrzutnie raketowych bomb głębinowych RBU6000, zasięg 6 km, masa pocisku 31 kg;
- miny morskie: 18;
- wyrzutnia celów pozornych PK-16 (tylko na F11);
- radary:
  - kierowania raketami – Pop Group, pasmo F/H/I;
  - kierowania armatami – Bass Tilt, pasmo H/I;
  - obserwacji nawodnej i powietrznej Strut Curve, pasmo F;
  - obserwacji nawodnej Racal Decca RM1290, pasmo I;
  - nawigacyjny Terma Scanter, pasmo I;
  - stacja hydroakustyczna Bull Nose.

Z pokładów okrętów zdemontowano wyrzutnie torped z F12 w 1996 r. i z F11 w 1997 r.

Tabela 2

Okręty patrolowe t. „Storm”

Nazwa	Nr burt.	Stocznia	Wejście do służby
„Dzukas” (ex-Kjekk)	P31	Bergens Mek Verksteder	1966
„Selis” (ex-Skudd)	P32	Bergens Mek Verksteder	1966
„Skalvis” (ex-Steil)	P33	Westermoen, Mandal	1967



Fot. 3. Na zdjęciu „Dzukas” w konfiguracji uzbrojenia przed zamontowaniem obecnego, opisanego poniżej

Dane taktyczno-techniczne:

- wyporność pełna (t): 135;
- wymiary (m): 36,5 × 6,1 × 1,5;
- napęd: 2 silniki wysokoprężne MTU MB 16V 538 TB90 o mocy 6000 KM, 2 śruby napędowe;
- prędkość (w): 32;
- zasięg (w milach morskich): 550 przy  $v = 32$  w;

- załoga: 20, w tym 3 oficerów;
- uzbrojenie:
  - 1 armata Bofors 76 mm, szybkostrzelność 30 strz./min, zasięg do 13 km (7 Mm), masa pocisku 5,9 kg;
  - 1 armata Bofors 40 mm, szybkostrzelność 300 strz./min, zasięg do 12 km (6,6 Mm), masa pocisku 0,96 kg;
  - radar nawigacyjny Furuno, pasmo I.

Pierwsza jednostka o numerze burtowym P31 została przekazana z Norwegii 12 grudnia 1994 r. bez uzbrojenia (uzbrojono ją w 1998 r.). Ze względu na zły stan techniczny jednostka została jednak wycofana ze służby. Obecnie okręt znajduje się w Kłajpedzie, jest wydokowany. Jego numer burtowy i nazwę przejęła jednostka nosząca w SM Norwegii nazwę „Kjekk”, otrzymana w październiku 2001 r. i po przeprowadzeniu remontu wprowadzona do linii w sierpniu 2002 r. Okręty P32 i P33 zostały przekazane przez Norwegię w czerwcu 2001 r.



Fot. 4. Kuter patrolowy HK21

Dane taktyczno-techniczne:

- wyporność pełna (t): 88;
- wymiary (m): 23,1 × 5,8 × 1,8;
- napęd: 2 silniki wysokoprężne o mocy 600 KM, 2 śruby napędowe;
- prędkość (w): 12;
- załoga: 7, w tym 1 oficer.

Wszedł do służby w 1992 r.

Tabela 3

Niszczyciele min t. „Lindau”

Nazwa	Nr burt.	Stocznia	Wejście do służby
„Süduvis” (ex-Koblenz)	M52	Burmester, Bremen	08.07.1958
„Kursis” (ex-Marburg)	M51	Burmester, Bremen	11.06.1959



Fot. 5. „Suduvis” M52

Dane taktyczno-techniczne:

- wyporność pełna (t): 463;
- wymiary (m): 47,1 × 8,3 × 3;
- napęd: 2 silniki wysokoprężne MTU MD o mocy 4000 KM, 2 śruby napędowe;
- prędkość (w): 16,5;
- zasięg (w milach morskich): 850 przy  $v = 16,5$  w;
- załoga: 43, w tym 5 oficerów;
- uzbrojenie:
  - 1 armata Bofors 40 mm;
  - aparat podwodny PAP104;
- radar nawigacyjny Mariner Pathfinder firmy Raytheon, pasmo I;
- stacje hydroakustyczne Plessey 193m i Edge Tech DF-1000.

M52 otrzymany z Niemiec w czerwcu 1999 r. wszedł do służby 2 grudnia 1999 r. M51 przekazano w listopadzie 2000 r. Okręty mają drewniane kadłuby.



Fot. 6. Okręt dowodzenia „Vetra” A41 t. „Valerian Uryvayev”

Dane taktyczno-techniczne:

- wyporność pełna (t): 1050;
- wymiary (m):  $54,9 \times 9,5 \times 4$ ;
- napęd: silnik wysokoprężny Deutz o mocy 850 KM, 1 śruba napędowa;
- prędkość (w): 12;
- załoga: 34, w tym 8 oficerów;
- uzbrojenie:
  - 2 karabiny maszynowe 12,7 mm;
- radar nawigacyjny Racal Decca RM1290, pasmo I.

Okręt został zbudowany w Chabarowsku na początku lat 80. Przekazany w 1992 r. z SM Federacji Rosyjskiej, gdzie pełnił służbę jako jednostka oceanograficzna. Obecnie pełni zadania okrętu dowodzenia sił przeciwminowych Litwy, Łotwy i Estonii.

## **POLSKA MARYNARKA WOJENNA W II WOJNIE ŚWIATOWEJ**

Dr Jarosław TULISZKA

Historyk, wykładowca w Szkole Policji w Słupsku

### **POLSKIE OKRĘTY PODWODNE W MELDUNKACH DLA SEEKRIEGSLEITUNG WE WRZEŚNIU I PAŹDZIERNIKU 1939 ROKU**

Okręty podwodne są specyficznym środkiem walki na morzu. Zanurzając się pod powierzchnię morza mają możliwość skrytego działania, w sposób niedostrzegalny dla przeciwnika. Ich pozycje wróg może określić tylko w przypadku:

- zauważenia okrętu podwodnego podczas marszu w wynurzeniu;
- ataku okrętu podwodnego na jednostkę pływającą;
- przypadkowego namierzenia pod wodą okrętu podwodnego przez okręt nawodny.

Nie są to jednak informacje precyzyjne. Dostrzeżony okręt podwodny zanurza się i zmienia swą pozycję. Po dokonaniu ataku, niezależnie od jego efektu, oddala się z tego miejsca możliwie jak najszybciej. Namierzenie przez jednostkę nawodną daje pewny efekt tylko w przypadku zniszczenia jednostki w sposób bezdyskusyjny, np. gdy pozbawiony wszelkich możliwości ucieczki i walki okręt podwodny wynurzy się na powierzchnię.

Dlatego w konflikcie dwóch stron trudno jest o wiarygodne informacje o okrętach podwodnych przeciwnika.

We wrześniu 1939 r. w trakcie przygotowań do przyszłego konfliktu z Polską niemieckie dowództwo Kriegsmarine najbardziej obawiało się konsekwencji użycia przez Polską Marynarkę Wojenną min oraz okrętów podwodnych. Podjęto wszelkie środki, aby flota Kriegsmarine, a przy okazji również niemiecka flota handlowa, poniosły możliwie jak najmniej strat.

Z lokalizacją i likwidacją pól minowych można było sobie stosunkowo łatwo poradzić. Niepomierne większym problemem było zagrożenie ze strony polskich okrętów podwodnych.

Na wypadek konfliktu zbrojnego z Niemcami dowódca Dywizjonu Okrętów Podwodnych, kmdr por. Aleksander Mohuczy, przygotował dwa warianty użycia okrętów podwodnych – wariant ofensywny oraz wariant defensywny. Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradmirał Jerzy Świrski wyszedł z założenia, że wariant ofensywny nie przyniesie większych korzyści w skali globalnej, lecz może spowodować straty w okrętach podwodnych. Wysiłek całej floty skupił na obronie wybrzeża od strony lądu i morza. Okrętom podwodnym wyznaczył zadanie bezpośredniej obrony Półwyspu Helskiego przed spodziewanym niemieckim desantem. Wszystkie pięć okrętów rozstawiono wokół półwyspu. Cała operacja nosiła nazwę „Worek”<sup>1</sup>. Najcenniejszy okręt ORP „Orzeł” umieszczony został w najmniej zagrożonym przez wroga okręty rejonie – w zachodniej części Zatoki Gdańskiej.

W gorszej sytuacji znalazły się pozostałe okręty. Ich rejon patrolowania pokrywały się z pozycjami blokadowymi wyznaczonymi niemieckim okrętom<sup>2</sup>. Dzięki absolutnemu panowaniu w powietrzu niemieckie samoloty stale patrolowały wyznaczone akweny Bałtyku.

Żaden z polskich okrętów podwodnych nie został zatopiony w czasie wojny polsko-niemieckiej we wrześniu 1939 r. Informacje, które posiadali Niemcy daleko odbiegały od faktów. Na podstawie informacji napływających z podległych jednostek wyciągali pochopne wnioski o zniszczeniu kolejnych

<sup>1</sup> Okręty opasywały półwysep w formie „worka”.

<sup>2</sup> W dniach od 1 do 2 września w środkowej części sektora „Sępa” przebiegała linia blokadowa kontrtorpedowca „Friedrich Ihn”. W środku sektora „Żbika” operowały na zmianę kontrtorpedowiec „Friedrich Ihn” i eskortowce „F 7” i „F 8”. Na północy jego sektora przebiegała granica pomiędzy sektorami patrolowania kontrtorpedowca „Friedrich Ihn” oraz kontrtorpedowca „Erich Steinbrinck”. Środek sektora „Rysia” to prawie cała strefa patrolowa kontrtorpedowca „Friedrich Eckoldt” na zmianę z eskortowcem „F 9”. W południowej części jego sektora przebiegała część linii blokadowej kontrtorpedowca „Wolfgang Zenker” na zmianę z kontrtorpedowcem „Bernd von Arnim”. Dodatkowe linie blokadowe były utworzone przez lekkie siły nawodne. Ich lokalizacja pokrywała się również z sektorami wyżej wymienionych polskich okrętów podwodnych. H. R. Bachmann, Die polnische U-Boot-Division im September 1939, (w:) Marine Rundschau, 1970 nr 1, s. 27; E. Kosiarz, Salwy nad Zatoką. Gdańsk 1980, s. 81.



polskich okrętów podwodnych. Samo Oberkommando der Wehrmacht w komunikacie z 4 września optymistycznie donosiło, że Kriegsmarine zatopiła pierwszy polski okręt podwodny. Tego samego dnia jedna z niemieckich oficjalnych agencji prasowych opublikowała informację twierdzącą, że zniszczony został drugi polski okręt podwodny. O zniszczeniu trzeciego doniosło znowu Oberkommando der Wehrmacht 6 września, a dwa dni później czwartego<sup>3</sup>.

Skąd brały się te informacje, czy były bezpodstawne i zmyślone do celów propagandowych? Co Niemcy tak naprawdę wiedzieli o polskich okrętach podwodnych?

Myślę, że historyków badających dzieje Polskiej Marynarki Wojennej zainteresują zapisy dotyczące działań polskich okrętów podwodnych pochodzące z Dziennika działań bojowych niemieckiego Kierownictwa Marynarki Wojennej (Seekriegsleitung). Dziennik jest dostępny w Niemczech, gdyż został wydany w 1988 r. w postaci reprintu przez firmę Verlag E. S. Mittler & Sohn z Bonn. Jest to kilkutomowe dzieło obejmujące lata 1939-1945<sup>4</sup>.

Niewątpliwie interesujące będzie zestawienie informacji, jakie o polskich okrętach podwodnych docierały do Seekriegsleitung, z naszą dotychczasową wiedzą. Może będzie to kolejny krok w kierunku wyjaśnienia wielu jeszcze niejasnych do dnia dzisiejszego wątków zmagania na Bałtyku we wrześniu 1939 r.

Pierwsza informacja pochodzi już z 1 września, zanim rozpoczęły się działania wojenne. O godzinie 1.50 U-Boot „U-18” zameldował, że zauważył idący kursem północno-wschodnim polski okręt podwodny. Utracił jednak z nim kontakt<sup>5</sup>.

Co zauważono faktycznie na „U-18” – trudno będzie ustalić. O tej godzinie wszystkie polskie okręty podwodne przebywały w portach Gdynia („Orzeł” i „Wilk”) i Hel („Sęp”, „Żbik”, „Rys”)<sup>6</sup>.

2 września Seekriegsleitung otrzymało dwie informacje.

W pierwszej z nich donoszono, że przed południem niemiecki kontrtorpedowiec trzykrotnie zaatakował bombami głębinowymi polski okręt podwodny na południe od krańca Półwyspu Helskiego. Nie podano jaki był efekt tych ataków<sup>7</sup>. Lokalizacja, czas ataku oraz ilość ponawianych ataków wskazują na to, że atakowanym okrętem podwodnym mógł być „Wilk”<sup>8</sup>. Tego dnia pomiędzy godziną 8.00 i 9.00 podjął on próbę ataku na niemiecki kontrtorpedowiec idący w asyście dwóch trałowców. Podejście na dogodną pozycję nie udało się. „Wilk” został zauważony. Kontratak bombami głębinowymi był bardzo skuteczny. Eksplodowały one bardzo blisko. Przez uszkodzoną klapę woda dostała się do tłumika<sup>9</sup>.

W drugiej informacji donoszono, że po południu tego dnia nastąpił rzekomy atak okrętu podwodnego na niemiecki torpedowiec w Tromper Wiek (zatoka na północy Rugii). Torpedowiec odpowiedział kontratakami bombami głębinowymi, ale nie stwierdził żadnych śladów trafień<sup>10</sup>. Nie był to żaden z polskich okrętów podwodnych.

Nie ma w Dzienniku zapisu o ataku w tym dniu o godzinie 12.35 „Sępa” na niemiecki kontrtorpedowiec „Friedrich Ihn”<sup>11</sup>. „Friedrich Ihn” kontratakował bombami głębinowymi do godziny 17<sup>12</sup>.

W Dzienniku w ogóle nie ma informacji o działaniach niemieckiego lotnictwa na morzu. 2 września niemieckie samoloty wielokrotnie atakowały „Rysia”. Może to być dodatkowe potwierdzenie tezy, jakoby niemiecka marynarka wojenna i niemieckie lotnictwo zamiast współpracować ze sobą – rywalizowały.

Trzeciego września w Dzienniku znalazła się wzmianka, że o godzinie 20.40 U-Boot „U-14” dowodzony przez kpt. Welnera zatopił polski okręt podwodny w odległości 40 mil morskich na północ od Rozewia<sup>13</sup>.

<sup>3</sup> J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1972, s. 83-84.

<sup>4</sup> Wówczas cena jednego tomu wynosiła 78 marek.

<sup>5</sup> *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945, Teil A, Band 1, August/September 1939*, Bonn 1988, s. 28.

<sup>6</sup> *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej. Tom 1. Kampania wrześniowa 1939. Część 5. Marynarka Wojenna i obrona polskiego Wybrzeża*, Londyn 1962, s. 199.

<sup>7</sup> *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung...*, s. 29.

<sup>8</sup> Na „Wilku” załoga była przekonana, że atakowani są przez dwa towarzyszące kontrtorpedowcowi trałowce.

<sup>9</sup> B. Romanowski, *Torpeda w celu*, Warszawa 1981, s. 24-26; *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, op. cit., s. 213.

<sup>10</sup> *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung...*, s. 30.

<sup>11</sup> Znak taktyczny N-32.

<sup>12</sup> *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, op. cit., s. 201; J. Pertek, *Wielkie dni...*, s. 89-90; Cz. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926-1969*, Warszawa 1985, s. 117-188.

„Zatopionym” okrętem był „Sęp”. Idąc w ciemności nie zauważył atakującego go U-Bootu. Zupełnie niespodziewanie dla polskiej załogi w odległości około 500 metrów za rufą „Sępa” nastąpiła detonacja. Dowódca okrętu, kmdr ppor. Władysław Salamon, podjął szybką, zdecydowaną i właściwą decyzję natychmiastowego alarmowego zanurzenia. Kiedy kpt. Wellner sprawdzał efekt swojego ataku, polskiego okrętu podwodnego już nie było. Połączył ten fakt z detonacją. Trafienie torpedą okrętu podwodnego powinno zakończyć się jego zatopieniem. Przyjął to jako pewnik i zameldował swojemu dowództwu o sukcesie. Nie wiedział, że wskutek wady<sup>14</sup> nowej torpedy typu „G-7” detonowała ona nie w zetknięciu z celem, ale przedwcześnie.

4 września Oberkommando der Ost zameldowało Seekriegsleitung, że 1 Flotylla Trałowców o godzinie 7.30 zaatakowała bombami głębinowymi polski okręt podwodny w północnej części Zatoki Gdańskiej. Według Oberkommando der Ost okręt ten został prawdopodobnie zatopiony<sup>15</sup>.

Obiektem ataku był „Wilk”. Polskie relacje donoszą, że ponadto w godzinach rannych trzykrotnie atakowany był „Ryś” (5.54, 5.55 i 6.05), o godzinie 10.50 atakowany był „Orzeł”, w południe i popołudniu ponownie „Wilk” oraz o 16.30 miały miejsce dwa ataki lotnicze na „Rysia”. O tych faktach niemieckie źródło milczy<sup>16</sup>.

Trałowiec „M 4” z 1 Flotylli Trałowców zameldował 5 września, że o godzinie 8.30 w Zatoce Gdańskiej zniszczył polski okręt podwodny. W Dzienniku przy tej adnotacji dokonano podsumowania dotychczasowych wyników w zwalczaniu polskich okrętów podwodnych. Wynikało z niego, że na pewno niemieckie okręty zatopiły dwa polskie okręty podwodne, a dwa uznano za prawdopodobnie zatopione. Pewne zatopienia zapisały na swoje konto „U-14” i trałowiec „M 4”. Prawdopodobne zatopienie przyznano dwóm kontrtorpedowcom 3 września oraz zespołowo 1 Flotylli Trałowców 4 września<sup>17</sup>. Niekonsekwencją wydaje się, że fakt ataku na polski okręt podwodny i jego prawdopodobne zatopienie nie zostały odnotowane wcześniej w Dzienniku. W polskich przekazach również nie odnotowano żadnego ataku niemieckiego okrętu na nasz okręt podwodny. Sprawa pozostaje do wyjaśnienia.

Szóstego i siódmego dnia wojny w Dzienniku nie odnotowano żadnych wzmianek o polskich okrętach podwodnych. Według polskich przekazów dwukrotnie atakowany był „Wilk”, ale nie ustalono przez kogo. Możliwe jest zatem, że były to ataki lotnicze, o których nie informowano Seekriegsleitung.

Rankiem 8 września o kolejnym sukcesie zameldował tym razem U-Boot „U-22”. Według dowódcy tego okrętu o godzinie 3.30 zniszczył duży<sup>18</sup> polski okręt podwodny w rejonie na północ od Helu<sup>19</sup>.

Jest wysoce prawdopodobne, że zaatakowanym okrętem był „Żbik”. Zgadza się miejsce ataku. W tym czasie „Żbik” operował w swoim sektorze na północ od Helu. Jest jednak rozbieżność czasowa. Na „Żbiku” 7 września o godzinie 23.15 odnotowano ostrzał przez niewidocznego nieprzyjaciela. Ponadto utrzymywano, że był to ostrzał artyleryjski, pociski układały się w odległości około 300 do 500 m<sup>20</sup>. Wynika z tego, że musiało być co najmniej kilka eksplozji. Byłoby to możliwe, gdybyśmy wiedzieli, że U-Boot wystrzelił serię torped i one po kolei eksplodowały przed zetknięciem się ze „Żbikiem”. Niestety, nie wiemy ile tych torped wystrzelił niemiecki okręt. Pozostaje również dość znaczna rozpiętość czasowa – 4 godziny i 15 minut. Czesław Rudzki w swoim opracowaniu o polskich okrętach podwodnych stwierdził, że atak „U-22” na „Żbika” miał miejsce 7 września o godzinie 23.05 na pozycji 55°36'N i 18°54'O<sup>21</sup>. Tak dokładna pozycja sugeruje, że korzystał z jakiegoś źródła, które nie jest wskazane w przypisie<sup>22</sup>. Należy dopuścić, że atak mógł mieć miejsce w tym czasie, a w Dzienniku odnotowano godzinę otrzymania informacji, a nie godzinę ataku. Sprawa wymaga dokładnego zbadania.

<sup>13</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 35.

<sup>14</sup> Powodem przedwczesnych detonacji był nazbyt czuły zapalnik magnetyczny (szerzej patrz: K. Dönitz, 10 lat i 20 dni. Wspomnienia 1935-1945, z posłowiem profesora Jürgena Rohwera, Gdańsk 1997, s. 99-115).

<sup>15</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 36.

<sup>16</sup> Można przyjąć dwie wersje. Pierwsza – nie zostało o tym poinformowane, druga – polskie relacje nie są zgodne ze stanem faktycznym. Sprawa wymaga wyjaśnienia w oparciu o inne źródła.

<sup>17</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 40.

<sup>18</sup> W stosunku do „U-22” wszystkie pięć polskich okrętów podwodnych było dużymi okrętami (np. długość „U-22” wynosiła 42,7 m, a okrętów typu „Wilk” 78,5 m).

<sup>19</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 50.

<sup>20</sup> Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej, op. cit., s. 209.

<sup>21</sup> Cz. Rudzki, op. cit., s. 120.

<sup>22</sup> Taka pozycja podana jest w przypisie 20 na stronie 27 w artykule Hansa R. Bachmana (H. R. Bachmann, Die polnische U-Boot-Division im September 1939, (w:) Marine Rundschau, 1970 nr 1, s. 27).

Po tym w Dzienniku następują dwa kolejne dni bez zapisów dotyczących polskich okrętów podwodnych.

Pod datą 11 września znajdujemy potwierdzenie, że o godzinie 15.00 „Wilk” próbował atakować krążownik ciężki „Admiral Hipper”. Podczas ćwiczeń artyleryjskich w Cieśninie Fehmarn na krążowniku zauważono peryskop okrętu podwodnego. W związku z tym Oberkommando der Ost zamknęło dla ćwiczeń całą zachodnią część Morza Bałtyckiego<sup>23</sup>.

O tym wydarzeniu pisał w swoich wspomnieniach Bolesław Romanowski: *Gdy zabrzmiał sygnał alarmu bojowego, cała załoga z niezwykłym podnieceniem zajęła stanowiska. Wskoczyłem do kiosku. Dowódca zgarbiony przy peryskopie miał tak skupiony wyraz twarzy, że zrozumiałem: tym razem mamy do czynienia z poważnym przeciwnikiem. Nie śmiałem zapytać, co atakujemy, dowódca jednak, jakby zgadując moje myśli, rzekł krótko: - krążownik! (...) Atak rozwijał się pomyślnie, cel szedł z niedużą szybkością. (...) Atak mieliśmy wykonać z odległości 1000 metrów. (...) Po kolejnej obserwacji przez peryskop dowódca zaklął. Krążownik zrobił zwrot i oddalał się od nas<sup>24</sup>. Z tych wspomnień wynika, że załoga „Wilka” nie miała świadomości, że peryskop okrętu został zauważony i z tego powodu „Admiral Hipper” zmienił kurs.*

Brak informacji o przejściu 14 września „Wilka” przez Sund. Można z tego wysnuć wniosek, że z niemieckiego okrętu, który oświetlił „Wilka” reflektorem w Sundzie, nie wysłano żadnego meldunku. Zatem nie został w ogóle zauważony, albo wzięto go za okręt niepolski.

Stosunkowo szybko Seekriegsleitung dowiedziało się o internowaniu „Orła” w Tallinie. Z doniesień tamtejszego niemieckiego attache morskiego wynikało, że rząd estoński internował 65 członków załogi „Orła” wraz z okrętem. Według attache dowódca był chory, a załoga wyczerpana. Attache otrzymał polecenie zebrania jak największej ilości informacji o stanie technicznym okrętu. Szczególnie o możliwości stawiania min!<sup>25</sup> Zapewne wydający to polecenie nie sprawdził wcześniej danych technicznych „Orła”, który nie był przystosowany do tego rodzaju zadań<sup>26</sup>.

Do Seekriegsleitung wiadomość o ucieczce „Orła” z Tallina dotarła 17 września o godzinie 3.30. Faktycznie miało to miejsce 18 września. Skąd zatem ten błędny zapis. Wyjaśnienie można znaleźć analizując kolejność zapisów w Dzienniku. Działania pod datą 17 września zamieszczone są w następującej kolejności: najpierw meldunki z frontów lądowych, potem z działalności U-Bootów, działań na Atlantyku i Morzu Północnym i dalej na Bałtyku. Po sytuacji na Bałtyku ponownie informacje z działalności U-Bootów u wybrzeży Wielkiej Brytanii, Norwegii, w Skagerraku oraz informacje o stwierdzonych ruchach floty handlowej. O godzinie 17.00 pod tą datą odnotowano w Dzienniku przekroczenie granicy polskiej przez wojska rosyjskie. Później zaś dokonano zapisu pod godziną 3.30 17 września o ucieczce „Orła”. Nasuwa się przypuszczenie, że oficer dokonujący tego zapisu w nocy z 17 na 18 września nie wpisał nowej daty, a otrzymaną informację dopisał jeszcze pod datą 17 września.

Z Tallina donoszono, że polski okręt podwodny uciekł z internowania pozostawiając swojego dowódcę w szpitalu. Ponadto polscy marynarze porwali ze sobą jednego żołnierza estońskiego (w rzeczywistości obezwładnili i zabrali ze sobą dwóch estońskich wartowników). Niemiecki attache morski donosił dalej, że z 20 torped, które posiadał „Orzeł” 14 zostało wcześniej wyladowanych, ale 6 sprawnych pozostało na okręcie. Zamek działa 105 mm został wymontowany, a amunicja do niego wyladowana. Zapewne od Estończyków otrzymał on informację, że przy wychodzeniu z portu „Orzeł” uderzył dziobem w molo. W związku z tym wysunął nazbyt pochopny wniosek, że najprawdopodobniej na „Orle” uszkodzone zostały dziobowe wyrzutnie torpedowe i są one niezdolne do użycia. W czasie ucieczki „Orzeł” był ostrzeliwany przez estońską baterię nadbrzeżną z wyspy Aegna. Ponadto okręty estońskie podjęły pościg.

W dalszym ciągu pod tą samą datą widnieje zapis, że 18 września o godzinie 14.15 koło Wyspy Saaremaa<sup>27</sup> widziano wynurzonego „Orła” idącego w kierunku zachodnim.

W Seekriegsleitung dopisano, że niemieckie siły morskie będą zmuszone na miarę swoich możliwości uchronić własne statki handlowe przed możliwością desperackich ataków ze strony „Orła” w Zatoce

<sup>23</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 60.

<sup>24</sup> B. Romanowski, op. cit., s. 43-44.

<sup>25</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 77.

<sup>26</sup> Możliwość stawiania min posiadały tylko trzy okręty typu „Wilk”.

<sup>27</sup> Niemiecka nazwa Ösel.

Gdańskiej oraz w rejonie środkowego Bałtyku. Wysunięto również przypuszczenie, że po odebraniu informacji o wkroczeniu wojsk rosyjskich do Polski, „Orzeł” internuje się w Szwecji<sup>28</sup>.

Pod datą 17 września brakuje zapisu o internowaniu w Szwecji „Sępa”<sup>29</sup>. Wydaje się, że Seekriegsleitung wiedziało o tym, jednak nie dokonano z jakiegoś powodu adnotacji w Dzienniku. Wniosek taki można wysnuć na podstawie zapisu z dnia następnego, 18 września. O godzinie 11.45 niemiecki attache morski w Sztokholmie doniósł, że o godzinie 5.30 „Ryś” wszedł do Sandham i został internowany. Dalej jest dopisek oficera operacyjnego Seekriegsleitung, że wobec tej informacji wcześniejsze meldunki niemieckich okrętów o pewnym zatopieniu trzech polskich okrętów podwodnych oraz prawdopodobnie dwóch są błędne. Ponadto wyciągnął wniosek, że polskie okręty podwodne po zaatakowaniu ich bombami głębinowymi wypuszczały znaczne ilości powietrza ze zbiorników balastowych, aby w ten sposób sugerować ich zniszczenie<sup>30</sup>. Dalej zaś, że znajdujące się w Szwecji „Ryś” i „Sęp” zostały przeprowadzone do Vaxholm i tam znajdują się pod strażą szwedzkich baterii nadbrzeżnych<sup>31</sup>.

21 września rano Seekriegsleitung odnotowało w Dzienniku fakt uwolnienia przez „Orła” na Gotlandii jednego wartownika estońskiego (faktycznie uwolniono obu). Co ciekawe donoszono, że załoga „Orła” uwolniła estońskiego żołnierza w związku z rzekomym zamiarem przedarcia się do Wielkiej Brytanii. Z Tallina donoszono Seekriegsleitung, że „Orzeł” odniósł ciężkie uszkodzenia dziobu podczas ucieczki z portu i ma niesprawne dziobowe wyrzutnie torpedowe<sup>32</sup>. Informacja ta była przesadzona.

Z kolejnych informacji zawartych w Dzienniku dowiadujemy się, że akcja „Wilka” z 11 września oraz ucieczka „Orła” z Tallina spowodowały dużą ostrożność ze strony Niemców. Wobec zagrożenia ze strony „Orła” 23 września wstrzymano wyjście z portu w atlantycki rejs pancernika kieszonkowego „Admiral Scheer”<sup>33</sup>. Opóźniło to jego operację na Atlantyku<sup>34</sup>.

Następnego dnia o godzinie 11.00 oficer operacyjny Seekriegsleitung stwierdził, że niemożliwe jest zapewnienie pancernikowi kieszonkowemu „Admiral Scheer” odpowiedniej eskorty, gdyż wszystkie posiadane okręty zostały wykorzystane do osłony przeciw okrętom podwodnym. Uważał, że „Admiral Scheer” będzie mógł opuścić port po uprzednim zniszczeniu „Orła”<sup>35</sup>.

W tym samym dniu, w dalszej części Dziennika, zaraz po informacji o przybyciu 22 września do Gibraltaru polskiego kontrtorpedowca typu „Grom”<sup>36</sup>, zamieszczono informację pochodzącą z dodatkowego meldunku z Tallina. Wynikało z niej, że „Orzeł” po ucieczce z internowania przez dłuższy czas patrolował rejon pomiędzy Gotlandią a Łotwą. Informacja ta jest prawdziwa. W tym akwenie „Orzeł” patrolował od 20 września do 7 października<sup>37</sup>. Dalsze informacje nie są już tak prawdziwe. Z niewiadomego źródła Seekriegsleitung zostało poinformowane, że „Orzeł” był zobligowany ścisłym rozkazem nie atakowania statków handlowych. Brak aktywnych działań „Orła” był dla Seekriegsleitung niezrozumiały<sup>38</sup>.

Pośrednio można zaryzykować hipotezę, że Niemcy przechwycili i rozszyfrowywali rozmowy radiowe polskich okrętów podwodnych z Dowództwem Floty. Ta informacja mogła być wynikiem niewłaściwej interpretacji rozkazu dowódcy Floty, aby okręty podwodne nie atakowały bez odpowiednich procedur niemieckich nieuzbrojonych statków płynących bez eskorty okrętów<sup>39</sup>.

Już o godzinie 6.00 25 września Seekriegsleitung wiedziało, że w Szwecji internowano „Żbika”. Następane informacje potwierdzają dobrą pracę niemieckiego wywiadu w Szwecji. Niemcy znali relację

<sup>28</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 102.

<sup>29</sup> Internowanie nastąpiło o godzinie 4.45.

<sup>30</sup> Polscy dowódcy okrętów podwodnych nic nie wspominali o takiej taktyce.

<sup>31</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 107.

<sup>32</sup> Tamże, s. 131.

<sup>33</sup> Tamże, s. 151.

<sup>34</sup> „Admiral Scheer” wyszedł z Gdyni na Atlantyk dopiero 29 października 1939 r. J. Lipiński, *Druża wojna światowa na morzu*, Warszawa 1995, s. 102.

<sup>35</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 155.

<sup>36</sup> Był to kontrtorpedowiec „Błyskawica”.

<sup>37</sup> S. M. Piaskowski *Kroniki*, t. 1, s. 105.

<sup>38</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 157.

<sup>39</sup> 14 września „Ryś” drogą radiową pytał Dowództwo Floty, czy może atakować bez ostrzeżenia niemieckie statki handlowe. Otrzymał kategorycznie negatywną odpowiedź. Polecono mu stosowanie się do prawa międzynarodowego, według którego bez ostrzeżenia wolno było atakować jedynie statki płynące pod eskortą okrętów lub statki uzbrojone.

kmdr. ppor. Michała Żebrowskiego o działaniach „Żbika”, którą zapewne przekazał on Szwedom w przekonaniu, że nie zaszkodzi to już interesom polskiej floty. Jeżeli kmdr ppor. Żebrowski tak rozumował, to było to rozumowanie błędne i niewłaściwe. Potwierdził on, że był atakowany torpedą przez nieznaną okręt podwodny. Na tej podstawie Niemcy przypuszczali, że wystrzelona przez „U-14” torpeda musiała przedwcześnie eksplodować. Słyszając tę eksplozję dowódca U-Boota niesłusznie przypuszczał, że zniszczył atakowany okręt podwodny. Wnioski dotyczące wady torpedy były słuszne, mimo że relacja Żebrowskiego dotyczyła zupełnie innego zdarzenia. „U-14” 3 września atakował „Sępa”, zaś „U-22” 8 września „Żbika”.

Ponadto według niemieckich informacji wywiadowczych w swojej relacji Żebrowski twierdził, że wybuch torpedy spowodował uszkodzenie „Żbika”. Z jego relacji Niemcy dowiedzieli się również, że „Żbik” przebywał nieprzerwanie w morzu 26 dni<sup>40</sup>.

Seekriegsleitung po informacji o internowaniu „Żbika” wysunęło kolejny niesłuszny wniosek, weryfikując ilość pewnie zatopionych polskich okrętów podwodnych do jednego. Ten błąd wynikał z faktu, że nie posiadali żadnych informacji o losach „Wilka”. Przy okazji potwierdza to również, że Niemcy nie wiedzieli o jego przedarciu się do Wielkiej Brytanii.

27 września wpisano do Dziennika informację, że o godzinie 18.00 koło Narwi nieznaną okręt podwodny storpedował rosyjski parowiec „Metalist”<sup>41</sup>.

Była to prowokacja przygotowana przez rosyjskiego I sekretarza Komunistycznej Partii ZSRR<sup>42</sup> w Leningradzie – Andreja Żdanowa oraz głównodowodzącego radzieckiej marynarki wojennej – admirała Nikołaja Kuzniecowa. Jej celem było obarczenie „Orła” odpowiedzialnością za zatopienie radzieckiego statku. W rzeczywistości załoga opuściła statek na łodziach ratunkowych i została podjęta przez towarzyszący dozorowiec „Tucza”. Stojący opodal rosyjski okręt podwodny „Szcz 303” wystrzelił w kierunku „Metalista” dwie torpedy, które jednak chybiły. Dopiero torpedy wystrzelone z dozorowca dosięgły celu. „Metalist” osiadł na płyciźnie (specjalnie wybrano płytkie miejsce – chodziło o to, aby wrak wystawał nad wodę)<sup>43</sup>. Ta prowokacja posłużyła do stwierdzenia ze strony ZSRR<sup>44</sup>, że Estonia nie jest w stanie w odpowiedni sposób zabezpieczyć bezpieczeństwa w tym rejonie. 28 września władze Estonii zmuszone były do podpisania ze Związkiem Radzieckim paktu o wzajemnej pomocy. W ramach tej „współpracy” Estonia udostępniła swoje bazy morskie i lotniska, a ZSRR zapewniał bezpieczeństwo żeglugi na jej akwenach<sup>45</sup>.

29 września Seekriegsleitung otrzymało informację, że 2 mile morskie na wschód od Kolliker Ort wielu obserwatorów zauważyło okręt podwodny<sup>46</sup> idący kursem północno-zachodnim. Przypuszczano, że mógł to być „Orzeł”. Oberkommando der Ost skierowało do Sundu 2 Flotyllę Ścigaczy z zadaniem dozoru i poszukiwania okrętów podwodnych<sup>47</sup>.

Nie był to „Orzeł”. W tym czasie okręt patrolował obszar pomiędzy Gotlandią i Łotwą.

Ciężkim dniem dla niemieckiej marynarki był 1 października. Przed południem zauważono, że trzy nierozpoznane okręty podwodne. Najpierw alarm przeciw okrętom podwodnym ogłoszono w Gdańsku, potem w Rozewiu i Piławie. O godzinie 14.40 3 mile morskie na wschód od Jastarni zatonał trałowiec „M-85”. Niemcy podejrzewali, że jednostka została storpedowana przez okręt podwodny. Na trałowcu życie straciło 24 członków załogi. Podejrzenie zostało uwiarygodnione wykryciem przez trałowiec „M 3” obecności w tym rejonie okrętu podwodnego. Głównym podejrzanym był „Orzeł”. Z radiostacji helskiej okręt został wezwany do poddania się. Niemcy przypuszczali, że mógł mieć uszkodzoną radiostację i przez to nie odbierał komunikatów radiowych<sup>48</sup>.

<sup>40</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 161.

<sup>41</sup> Tamże, s. 189.

<sup>42</sup> Był on równocześnie członkiem Biura Politycznego KC WKP(b) oraz członkiem Głównej Rady Wojennej Czerwonej Floty.

<sup>43</sup> H. R. Bachmann, Die polnische U-Boot-Division im September 1939, (w:) Marine Rundschau, 1970 nr 1, s. 31; J. Pertek, Eskapada „Orła” i prowokacja Żdanowa, (w:) „Morze”, 1989 nr 9, s. 5.

<sup>44</sup> Agencja TASS podała wcześniej, że niezidentyfikowany okręt podwodny zaatakował rosyjski frachtowiec „Pionier”, ale atak był niecelny. Również „Metalist”, według tej agencji, został zatopiony przez niezidentyfikowany okręt podwodny. W podtekście wszyscy domyślali się, że był to polski okręt podwodny „Orzeł”, który uciekł z internowania w Tallinie.

<sup>45</sup> J. Pertek, Eskapada „Orła”..., s. 4.

<sup>46</sup> Obserwatorzy widzieli ten okręt z odległości prawie 20 km.

<sup>47</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung..., s. 206.

<sup>48</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945, Teil A, Band 2, Oktober 1939, Bonn 1988, s. 7.

Psychoza „Orła” trwała dalej. Do Seekriegsleitung 4 października dotarła informacja, że w pobliżu Wysp Aladzkich dwa niemieckie parowce „Emsriff” i „Brake”, zostały zaatakowane przez „Orła” (sic!) idącego w towarzystwie szwedzkich okrętów<sup>49</sup>.

Alarm przeciw okrętom podwodnym w Zatoce Gdańskiej ogłoszono jeszcze 18 października. Poszukiwania nie przyniosły żadnych rezultatów<sup>50</sup>.

Na podstawie przeglądu powyższych informacji, które spływały do Seekriegsleitung można wyciągnąć kilka wniosków.

Polskie okręty podwodne stanowiły znaczne i realne zagrożenie dla niemieckich sił morskich. W obawie przed stratami, w obliczu konieczności prowadzenia dalszej wojny z Wielką Brytanią i Francją, Niemcy nawet wstrzymywali ruch statków i okrętów na Bałtyku (w tym wyjście na Atlantyk pancernika kieszonkowego „Admiral Scheer”), jeżeli stwierdzali zagrożenie ze strony polskich okrętów podwodnych.

Generalnie należy stwierdzić, że wobec możliwości skrytego działania Seekriegsleitung posiadało mało dobrych informacji o polskich okrętach podwodnych. Nasze okręty podwodne rzadko były wykrywane podczas przemarszu na powierzchni. Tylko kilkakrotnie próbowały ataków na niemieckie jednostki. Kilka razy rzeczywiście były wykryte przez niemieckie okręty, a w kilku przypadkach zlokalizowanie polskiego okrętu podwodnego było błędne.

Seekriegsleitung zbyt pochopnie uznawało polskie okręty za zatopione lub prawdopodobnie zatopione.

Niemieckie lotnictwo przypuszczalnie nie informowało Seekriegsleitung o swoich działaniach na morzu. Dotyczy to również lotnictwa morskiego.

Nie odnotowano w Dzienniku ataków niemieckich sił nawodnych na „Rysia” i „Orła”. Zapewne były one atakowane przez lotnictwo, ale w relacjach z „Rysia” są również ataki dokonywane przez lekkie siły nawodne. Nie znajduje to jednak potwierdzenia w Dzienniku.

Jedynie szybkie i dobre informacje o polskich okrętach podwodnych dla Seekriegsleitung pochodziły od wywiadów działających na lądzie, w Tallinie i w Sztokholmie. Wnioski wyciągane na podstawie tych informacji często były błędne (np. uszkodzone wyrzutnie torpedowe „Orła”).

Potwierdziła się próba ataku „Wilka” na ciężki krążownik „Admiral Hipper”.

Po zakończeniu działań wojennych własnego okrętu, nawet w przypadku internowania go w neutralnym porcie, nie należało relacjonować przebiegu walk osobom postronnym. Informacje te docierały do niemieckiego wywiadu. Mogły stanowić podstawę do wyciągania późniejszych wniosków, np. o błędach technicznych własnych torped, o możliwościach operacyjnych okrętów typu „Wilk”<sup>51</sup>.

Okazuje się, że pięćdziesiąt dziewięć lat po zakończeniu działań wojennych dotarcie do źródeł drugiej walczącej strony może zweryfikować lub potwierdzić dotychczasowe ustalenia albo przypuszczenia. Wymaga to jednak stworzenia badaczom łatwiejszego dostępu do tych materiałów.

### Literatura:

1. Bachmann H. R., Die polnische U-Boot-Division im September 1939, (w:) Marine Rundschau, 1970 nr 1.
2. Dönitz K., 10 lat i 20 dni. Wspomnienia 1935-1945, z posłowiem profesora Jürgena Rohwera, Gdańsk 1997.
3. Kosiarz E., Salwy nad Zatoką, Gdańsk 1980.
4. Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945, Teil A, Band 1, August/September 1939, Bonn 1988.
5. Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945, Teil A, Band 2, Oktober 1939, Bonn 1988.
6. Lipiński J., Druga wojna światowa na morzu, Warszawa 1995.
7. Pertek J., Eskapada „Orła” i prowokacja Żdanowa, (w:) „Morze”, 1989 nr 9.
8. Pertek J., Wielkie dni małej floty, Poznań 1972.
9. Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej, Tom 1. Kampania wrześniowa 1939. Część 5. Marynarka Wojenna i obrona polskiego Wybrzeża, Londyn 1962.
10. Romanowski B., Torpeda w celu, Warszawa 1981.
11. Rudzki Cz., Polskie okręty podwodne 1926-1969, Warszawa 1985.

<sup>49</sup> Tamże, s. 41.

<sup>50</sup> Tamże, s. 147.

<sup>51</sup> „Wilk” w dalszym ciągu brał udział w działaniach wojennych.

## POLSKA MARYNARKA WOJENNA PO 1945 ROKU

Dr Piotr SEMKÓW

Pracownik Referatu Badań Naukowych IPN w Gdańsku

### ROZPRACOWANIE PRZEZ INFORMACJĘ KMDR. POR. ADAMA RYCHLA<sup>1</sup>

10 lipca 1950 r. kierownik I sekcji Okręgowego Zarządu Informacji nr 8 kpt. Andrzej Krajewski<sup>2</sup> postanowił zaprowadzić na szefa Oddziału Operacyjnego Głównego Sztabu Marynarki Wojennej RP kmdr. por. Adama Rychla Akt Rozpracowania Pojedynczego<sup>3</sup> pod kryptonimem „Sztabowiec”, o zabarwieniu „wrogi element”. Jednocześnie sprawę zarejestrowano w Wydziale Ewidencji Głównego Zarządu Informacji WP. We wniosku o zaprowadzeniu pojedynczego rozpracowania kpt. Krajewski napisał: *kmdr. por. Rychel podczas okupacji niemieckiej przebywał w oflagu, gdzie rzekomo należał do organizacji obozowej. Obecnie do Polski Ludowej i przemian sp.[oleczno] polit.[ycznych] wrogo ustosunkowany.* Dokument zatwierdził ówczesny szef OZI nr 8 płk Stefan Oleniak<sup>4</sup>. W Centralnym Rejestrze Akt Rozpracowania Pojedynczego za lata 1948-1955 widnieje zapis, że sprawę kmdr. por. Rychla zaksięgowano pod numerem 1087<sup>5</sup>.

Rychel nie był wówczas jedynym przedwojennym oficerem Marynarki Wojennej znajdującym się pod obserwacją Informacji. W 1950 r. w Wojsku Polskim przeprowadzono lustrację kadry oficerskiej, który był realizacją uchwały Komisji Wojskowej Biura Politycznego Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w sprawie przeglądu kadry oficerów sztabowych z 11 października 1949 r. Ogłoszono w niej tezy o wzmożeniu czujności na terenie wojska, w związku z doświadczeniem „partii komunistycznych i robotniczych na odcinku walki z penetracją wroga”. W tym celu powołano specjalną komisję która miała dokonać przeglądu kadr pod kątem upartyjnięcia, politycznym i klasowym. Prace komisji miały być utrzymane w najściślejszej tajemnicy. Ustalono grafik kontroli i w nim Marynarka Wojenna znalazła się na dwunastym miejscu. Lustracja miała się zakończyć do 1 marca 1950 r.<sup>6</sup> W wyniku tejsze kontroli w Marynarce Wojennej w 1950 r. założono łącznie 132 ARP<sup>7</sup>.

Jednocześnie postępował proces rugowania przedwojennej kadry zawodowej z szeregów armii. Szczytowym punktem działalności organów partyjnych i bezpieczeństwa wymierzonej przeciwko

<sup>1</sup> Okręgowy Zarząd Informacji nr 8 został utworzony na mocy Rozkazu Ministerstwa Obrony Narodowej 020/org z 30 stycznia 1948 r. OZI nr 8, któremu w latach 1945-1957 podlegała kontrwywiadowczo Marynarka Wojenna był kolejnym przekształceniem utworzonego 30 listopada 1945 r. Rozkazem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego nr 0332/org Wydziału Informacji Dowództwa Marynarki Wojennej. Kpt. Andrzej Krajewski w latach 1948-1950 był kierownikiem Wydziału I OZI nr 8. Wydział I chronił kontrwywiadowczo działalność Sztabu Marynarki Wojennej. W zakresie jego kompetencji istniało organizowanie sieci agenturalnej na podległym terenie. Mógł także dokonywać aresztowań za zgodą szefa OZI.

<sup>2</sup> Okręgowy Zarząd Informacji nr 8 został utworzony na mocy Rozkazu Ministerstwa Obrony Narodowej 020/org z 30 stycznia 1948 r. OZI nr 8, któremu w latach 1945-1957 podlegała kontrwywiadowczo Marynarka Wojenna był kolejnym przekształceniem utworzonego 30 listopada 1945 r. Rozkazem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego nr 0332/org Wydziału Informacji Dowództwa Marynarki Wojennej. Kpt. Andrzej Krajewski w latach 1948-1950 był kierownikiem Wydziału I OZI nr 8. Wydział I chronił kontrwywiadowczo działalność Sztabu Marynarki Wojennej. W zakresie jego kompetencji istniało organizowanie sieci agenturalnej na podległym terenie. Mógł także dokonywać aresztowań za zgodą szefa OZI.

<sup>3</sup> Akt Rozpracowania Pojedynczego – dokumentacja zaprowadzana przez kontrwywiad wojskowy na osoby aktywnie rozpracowywane. Składały się z dwóch części: pierwsza – rejestracyjna, druga – agenturalna. Szerzej na ten temat zob.: Z. Palski, Informacja wojskowa w latach 1943-1957. Kontrwywiad wojskowy czy policja polityczna, Warszawa 2001, s. 85-86.

<sup>4</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie (dalej AIPN), sygn. IPN 00836/256. Postanowienie o zaprowadzeniu pojedynczego rozpracowania na kmdr. por. Rychla z 10 lipca 1950 r., k. 219. Ppłk. Stefan Oleniak – od września 1949 r. do czerwca 1951 r. był szefem Informacji Marynarki Wojennej.

<sup>5</sup> AIPN, sygn. IPN 00842/153. Centralny Rejestr Akt Rozpracowania Pojedynczego za lata 1948-1955, k. 19.

<sup>6</sup> Kierownictwo PPR i PZPR wobec wojska 1944-1956, opr. J. Poksiński, A. Kochański, K. Persak, (w:) Dokumenty do dziejów PRL, z. 16, pod red. A. Paczkowskiego, Warszawa 2003, s. 162-163.

<sup>7</sup> AIPN, sygn. IPN 00842/153. Centralny Rejestr Akt Rozpracowania Pojedynczego za lata 1948-1955, obliczenia własne na podstawie informacji zawartych w rejestrze.

przedwojennej kadrze były aresztowania, które związane z procesem grupy Tatar – Utnik – Nowicki<sup>8</sup>. Z informacji podpisanej przez płk. Antoniego Skulbaszewskiego<sup>9</sup> dotyczącej szefa Oddziału Operacyjnego Sztabu Głównego MW kmdr. por. Adama Rychła wynikało, że nazwisko Rychła padło w materiałach śledczych sprawy TUN już w 1950 r. W przesłanym do Informacji Marynarki Wojennej piśmie Skulbaszewski tak scharakteryzował Rychła: *do bliższych kontaktów jego należą kmdr por. [Karol] Zagrodzki, kmdr por. [Zbigniew] Przybyszewski i kmdr [Stanisław] Mieszkowski. W wyniku śledztwa stwierdzono, że: Rychel naprzód pracował organizacyjne dla [Tadeusza] Perdzińskiego a później dla Przybyszewskiego, który był jego przełożonym organizacyjnym (...) Rychel zajmował się sabotażem, przekazywał dużo materiałów Przybyszewskiemu, oraz pozostał na miejscu Przybyszewskiego, kiedy ten odszedł na szefa artylerii. (...) Rychel jako Komendant Oficerskiej Szkoły Mar.[ynarki] Woj.[ennej] dobierał sobie takich uczniów, którzy byli źle nastawieni do Polski Ludowej i prowadził w tej szkole, przy pomocy swoich oficerów antypaństwową propagandę, miał również zorganizowaną komórkę przeciwko wyborom<sup>10</sup>.*

Do postanowienia o zaprowadzeniu ARP dołączono datowaną na 10 lipca 1950 r. informację zawierającą charakterystykę dotychczasowego przebiegu służby Rychła. W dokumencie podpisanym przez wspomnianego powyżej kpt. Krajewskiego skoncentrowano się przede wszystkim na negatywach pracy kmdr. por. Rychła zwracając szczególną uwagę na przedwojenną przeszłość. W jednym z fragmentów – dotyczącym służby w latach 1945-1947 można przeczytać, że: *na stanowisku tym [Komendanta Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej – przyp. P. S.] (...) wykazał siebie jako typowo sanacyjnego oficera, przesadnego [w oryginale „przesadnego” – przypis P. S.] biurokraty i formalisty. Będąc Komendantem Szkoły – wymieniony utrzymywał zażyłe stosunki z oficerami przedwojennymi, faworyzował ich utracając przy tym oficerów Odrodzonego W.[ojska] P.[olskiego] (...) W maju 1948 r. na naszą interwencję [Informacji Marynarki Wojennej – przyp. P. S.] w/wymieniony został zdjęty ze stanowiska Komendanta O[ficerskiej] S[zkoly] M[arynarki] W[ojennej] i przeniesiony na stanowisko Z-cy Szefa Biura Hydrograficznego<sup>11</sup>.*

Tego typu opinia, podkreślająca same negatywy Rychła, nie była niczym nowym w Marynarce Wojennej. Pod koniec lat czterdziestych praktycznie wszyscy oficerowie i podoficerowie wywodzący się z przedwojennej Marynarki byli swoiście „punktowani” przez aparat partyjny i Informację. W opiniach służbowych z biegiem czasu skrętnie omijano fachowość starając się przede wszystkim podkreślić „sanacyjną przeszłość” i negatywny stosunek do aparatu politycznego. Z przytoczonej przez Czesława Ciesielskiego opinii służbowej o innym oficerze, kmdr. inż. Konstantym Siemaszce wystawionej od 6 sierpnia 1945 r. do marca 1947 r. można przeczytać: *przez cały okres swojej służby, mimo że dosyć umiejętnie potrafił się maskować, wykazał niechęć w służbie w Ludowej Marynarce Woj.[ennej]. Negatywnie i wrogo ustosunkowany do wszystkiego, co pochodzi i łączy się ze Związkiem Radzieckim. W opinii o kmdr. Hilarym Sipowiczu można przeczytać o jego drwiącym stosunku do aparatu polityczno-wychowawczego, która demaskuje złe intencje Sipowicza<sup>12</sup>.*

### W sieci informatorów

28 czerwca 1950 r. kpt. Krajewski sporządził na miesiąc lipiec 1950 r. plan rozpracowania kmdr. por. Rychła. Zamieszczono w nim takie przedsięwzięcia (oprócz standardowej inwigilacji), jak: sprawdzenie przez właściwy Urząd Bezpieczeństwa Publicznego matki komandora i dalszej rodziny, kontrola miejsca zamieszkania podczas minionej wojny żony – Elżbiety, próba werbunku tajnych

<sup>8</sup> O genezie aresztowań w owym okresie w Wojsku Polskim pisał obszernie J. Poksiński. Zob.: J. Poksiński, „TUN” Tatar – Utnik – Nowicki, Warszawa 1992; tenże, Victis honos „Spisek w wojsku”, Warszawa 1994.

<sup>9</sup> Płk Antoni Skulbaszewski w latach 1950-1954 zastępca Szefa Głównego Zarządu Informacji WP. Uważany za jednego z inicjatorów procesu „TUN”-u. Zob. biogram: Z. Pałski, op. cit., s. 231.

<sup>10</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Informacja płk. Skulbaszewskiego z 28.11.1950 r., k. 234-235.

<sup>11</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Informacja na kmdr. por. Rychła z 10.07.1951 r., k. 220-221.

<sup>12</sup> Cyt. za: C. Ciesielski, Oskarżeni o sabotaż w Marynarce Wojennej (1948-50), (w:) „Przegląd Morski”, 1990 nr 5, s. 61 i 65.



informatorów spośród sąsiadów Rychłów<sup>13</sup> oraz ponowienie perlustracji korespondencji A. Rychła. Wszystkie przedsięwzięcia miał wykonać osobiście kpt. Krajewski<sup>14</sup>. W następnych miesiącach kontynuowano przedsięwzięcia wobec komandora. W raporcie o wykonaniu planu rozpracowania „Sztabowca” za wrzesień 1950 r. kpt. Krajewski napisał o trudnościach w wykonaniu pewnych przedsięwzięć w otoczeniu Rychła. Między innymi nie zdołano w bezpośrednim otoczeniu figuranta<sup>15</sup> uzyskać informacji na temat jego pracy, ani ustalić przez tajnego informatora ps. „Lila” faktu zaginięcia i późniejszego odnalezienia w tajnej kancelarii teczki z dokumentami tajnymi, za którą miał odpowiadać personalnie kmdr por. Rychel. Przedsięwzięć wobec Rychła na październik 1950 r. nie planowano z powodu urlopu kpt. Krajewskiego<sup>16</sup>.

W listopadzie 1950 r. Okręgowy Zarząd Informacji nr 8 wznowił zakres prac ukierunkowanych na rozpracowanie kmdr. por. Rychła. W pierwszych miesiącach 1951 r. w OZI nr 8 gorączkowo poszukiwano agentury zdolnej dotrzeć do bezpośredniego otoczenia Rychła. Mimo braku tejże, ulokowanej blisko komandora, postanowiono wykorzystać t. inf. ps. „Grzegorz” i agenta<sup>17</sup> „Gryf” do zbierania informacji o stosunku komandora do wykonywanej pracy oraz danych o jego nastroju. W Dowództwie Marynarki Wojennej – ppłk. Nikołaj Prystupa<sup>18</sup> – zastępca szefa OZI nr 8 miał w sprawie pracy Rychła odbyć rozmowę z kmdr. ppor. Leonidem Bajdukowem. „Opieką” ze strony Informacji otoczono Elżbietę Rychel – lekarza stomatologa – *na okoliczność szkodliwej działalności (...) w okresie okupacji*. Przy udziale Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego w Gdyni zamierzano ją objąć obserwacją agenturalną<sup>19</sup>.

W lutym 1951 r. Główny Zarząd Informacji MON zwrócił do OZI nr 8 ARP na kmdr. por. Rychła, które to materiały posiadał od listopada 1950 r. Jednocześnie zastępca szefa II Oddziału GZI MON ppłk. Stefan Sarnowski<sup>20</sup> zalecał szefowi OZI nr 8 sfinalizowanie planu: *wsiedlenia do prywatnego mieszkania Rychła naszego sprawdzonego informatora, aby tą drogą uzyskać możliwość choćby powierzchownego obserwowania go w życiu pozasłużbowym (położenie materialne, warunki mieszkaniowe, stosunki z żoną i najbliższą rodziną, upodobania, nałogi, rozkład dnia itp.)*. Sarnowski zwrócił uwagę Oleniakowi, by w pracy wokół Rychła zwracać szczególną uwagę na możliwość uprawiania sabotażu w Marynarce Wojennej i aktualizować dane o kontaktach koleżeńskich z przedwojennymi oficerami<sup>21</sup>. Zarzut dokonywania sabotażu w Marynarce Wojennej przypisywano w owym okresie praktycznie każdemu przedwojennemu oficerowi, pełniącemu służbę w powojennej Marynarce.

W marcu 1951 r. Informacji MW udało się zawerбовать tajnego informatora ps. „Zetka” – Z. K. [nazwisko usunięto, pseudonim prawdopodobnie dobrano od inicjałów – przyp. P. S.] wykładowcę języka polskiego w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej. Pierwszy meldunek „Zetki” przekazany kpt. Krajewskiemu nosi datę 4 kwietnia 1951 r. Można w nim przeczytać m.in. następującą charakterystykę: *Rychel Adam (...) charakter: systematyczny, dokładny, pedant, b.[ardzo] grzeczny, miły w obejściu. Z pracy wraca b.[ardzo] późno (godz. 22.00, 23.00). Po wyjściu z pracy zajmują się lekturą (gazety, książki,*

<sup>13</sup> Rychlowie mieszkali wówczas w Gdyni, przy ul. Płk. Dąbka 28 m 1. Było to mieszkanie, które zajmowali do wybuchu wojny. Po zakończeniu II wojny światowej udało im się je odzyskać. Relacja W. Rychła z 9 kwietnia 2004 r. w posiadaniu autora.

<sup>14</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Plan rozpracowania figuranta TKO kmdr. por. A. Rychła na lipiec 1950 r. z 28.06.1950 r., k. 224.

<sup>15</sup> Figurant – osoba aktywnie rozpracowywana.

<sup>16</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Raport z wykonania planu rozpracowania figuranta ARP „Sztabowiec” z 26.09.1950 r., k. 227.

<sup>17</sup> Współpracowników nieoficjalnych dzielono na trzy podstawowe kategorie: 1. Agent – osoba mająca możliwości zdobycia zaufania wrogiego środowiska, względnie przeklasyfikowywano tajnego współpracownika; 2. Rezydent – z polecenia organów Informacji kierowali pracą przekazanych im na łączność informatorów (od 2 do 5 informatorów); 3. Informator – najczęściej żołnierz odbywający zasadniczą służbę wojskową i pracownicy cywilni wojska. Poszczególne kategorie można jeszcze bardziej rozwinąć, jednakże wykracza to poza ramy niniejszego szkicu. W. Tkaczew, Powstanie i działalność organów Informacji Wojska Polskiego w latach 1943-1948, Warszawa 1994, s. 83-84. Por.: Z. Palski, op. cit., s. 88; tenże, Agentura Informacji wojskowej w latach 1945-1956, „Dokumenty do dziejów PRL”, z. 3, Warszawa 1992.

<sup>18</sup> Ppłk. Nikołaj Prystupa – zastępca szefa Informacji MW (06.1947-06.1949 r.), pełniący obowiązki szefa Informacji MW (10.06.1949-09.1949 r.), zastępca szefa Informacji MW (09.1949-10.1951 r.).

<sup>19</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Plan rozpracowania kmdr. Rychła na marzec 1951 r., k. 227-228.

<sup>20</sup> Ppłk. Stefan Sarnowski był zastępcą szefa O II GZI MON w okresie od grudnia 1950 r. do grudnia 1952 r.

<sup>21</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Pismo ppłk. Sarnowskiego do ppłk. Oleniaka z 03.02.1951 r., k. 232-233.

ostatnio czyta książkę francuską w celu przypomnienia sobie języka francuskiego). Jego żona dentystka pracowała dotąd w O[ficerskiej] S[zkole] M[arynarki] W[ojennej]. Prawdopodobnie porzuciła tę pracę (jej własne słowa). Prócz tego prowadzi gabinet dentystyczny we własnym mieszkaniu<sup>22</sup>.

„Zetka” regularnie składał meldunki kpt. Krajewskiemu. Jego informacje pozwoliły na sporządzenie schematu mieszkania Rychlów oraz rozpoznanie sąsiadów [Krzyżanowskich – przyp. P. S.]. Między innymi zanotowano o wizycie żony kmdr. por. Bolesława Romanowskiego – Heleny oraz samego kmdr. Romanowskiego, co pozwoliło kpt. Krajewskiemu na polecenie „Zetce” notowania wszystkich osób odwiedzających mieszkanie Rychlów<sup>23</sup>. W maju 1951 r. zamierzano zwerbować w charakterze tajnego informatora szofera figuranta oraz zorganizować we własnym zakresie obserwację Elżbiety Rychel. W zależności od potrzeb kmdr Rychel miał być poddawany okresowej inwigilacji<sup>24</sup>. Pod koniec maja 1951 r. kpt. Krajewski raportował o utrzymujących się trudnościach w inwigilacji Rychla, jak określił: *rozpracowanie napotyka na trudności, ponieważ fig.[urant] z nikim bliższych stosunków poza służbą nie utrzymuje, natomiast w służbie jest całkowicie odizolowany i agenturalna obserwacja jest niemożliwa*<sup>25</sup>.

Infiltracja agenturalna kmdr. por. Adama Rychla z pewnością była utrzymywana do momentu aresztowania. Bez obawy popełnienia pomyłki można postawić tezę o tym, że z biegiem czasu intensyfikowano pracę agentury skupionej wokół Rychlów.

### Ostatnie chwile wolności

Prawdopodobnie w początkach grudnia 1951 r. zapadła decyzja o aresztowaniu kmdr. por. Rychla. Informacja miała już wystarczającą ilość „materiału obciążającego” w postaci doniesień agenturalnych oraz zeznań wymuszonych w śledztwie na aresztowanych wcześniej oficerach Marynarki Wojennej<sup>26</sup>.

12 grudnia 1951 r. kmdr por. Rychel miał wyjechać do Bydgoszczy. Jak podaje C. Ciesielski – Rychel udawał się służbowo do Bydgoszczy z rzekomo ważnymi dokumentami<sup>27</sup>. Zgodnie z rozkazem wyjazdu nr 471066 wydanym przez Wydział Administracyjno- Gospodarczy Sztabu Głównego Dowództwa Marynarki Wojennej przysługiwało mu prawo przejazdu pociągiem pospiesznym w klasie II. Rozkaz ważny był od 11 grudnia 1951 r. do 13 grudnia 1951 r.<sup>28</sup>. Istnieje przypuszczenie, że sprawa wysłania go poza Gdynię była tylko pretekstem i miała związek z przygotowaniem warunków do dogodnego aresztowania. Dzień wcześniej komandor pojawił się na dworcu PKP w Gdyni chcąc sprawdzić rozkład jazdy. W tym czasie znajdował się pod stałą obserwacją pracowników tajnych Sekcji V Okręgowego Zarządu Informacji nr 8. Obiektowi [komandorowi – przyp. P. S.] nadano kryptonim „Kapuśniak”.

W sprawozdaniu z dwudniowej inwigilacji kmdr. por. Adama Rychla (tj. z 11 grudnia 1951 r. i 12 grudnia 1951 r.) podpisanym przez kierownika V Sekcji Okręgowego Zarządu Informacji nr 8 por. Stanisława Króla<sup>29</sup> opisano szczegółowo wyjazd komandora do Bydgoszczy. Były to jego ostatnie chwile na wolności. Inwigilację zaczęto 11 grudnia 1951 r. o godz. 13.00, a zakończono o godz. 9.30 dnia następnego, tj. 12 grudnia 1951 r. 11 grudnia 1951 r. wystawiono posterunek obserwacyjny przy dworcu PKP w Gdyni. Zadaniem tego posterunku było śledzenie Rychla, na którego czekano aż do godz. 20.00<sup>30</sup>. O tej godzinie komandor dotarł na dworzec. Wywiadowcy zanotowali, że przez pięć minut oglądał

<sup>22</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Meldunek agenturalny „Zetki” z 04.04.1951 r., k. 239.

<sup>23</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Meldunek agenturalny „Zetki” z 27.04.1951 r., k. 243. Z informacji przekazanych przez syna komandora – Wojciecha Rychla wynikało, że kmdr por. Adam Rychel należał do osób o dość zamkniętym usposobieniu.

Dlatego Informacja miała duże problemy z „wstawieniem” agentury zdolnej dotrzeć w bezpośrednie otoczenie komandora. Relacja W. Rychla z 09.04.2004 r. w posiadaniu autora.

<sup>24</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Plan rozpracowania figuranta ARP „Sztabowiec” z 15.05.1951 r., k. 244.

<sup>25</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Notatka służbowa z 28.05.1951 r., k. 245.

<sup>26</sup> W grudniu 1951 r. w więzieniu GZI MON w Warszawie przebywali: kmdr por. Tadeusz Perdziński, kmdr por. Zbigniew Przybyszewski, kmdr Stanisław Mieszkowski, kmdr. por. Robert Kasperski, kmdr. por. Kazimierz Kraszewski i kmdr Jerzy Staniewicz. AIPN, sygn. IPN 834/91. Spis aresztowanych i zatrzymanych osadzonych w więzieniu IV Oddziału GZI WP (kwiecień 1949 – lipiec 1952), k. 20-60.

<sup>27</sup> C. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., s. 239.

<sup>28</sup> Rozkaz wyjazdu nr 471066 kmdr. por. Adama Rychla udostępniony autorowi, w zbiorach W. Rychla.

<sup>29</sup> W latach 1949-1952 por. Stanisław Król pełnił obowiązki szefa Sekcji V Informacji MW, zwanej tajną, której jednym z zadań było między innymi prowadzenie inwigilacji osób rozpracowywanych.

<sup>30</sup> Inwigilację na dworcu PKP przygotowano już pod kątem wyjazdu Rychla.

rozkład jazdy, a następnie poszedł do okienka informacji kolejowej, gdzie pytał się o pociągi ranne odchodzące w kierunku Bydgoszczy, a zwłaszcza o pociąg odchodzący z Gdyni o godz. 5.41. „Kapuśniak” po odejściu od okienka informacji kolejowej przeszedł na przystanek trolejbusu, wsiadł do pojazdu i odjechał w kierunku Oksywia. Na tym, zgodnie z nałożonym zadaniem, przerwano inwigilację.

Następnego dnia – tj. 12 grudnia 1951 r. wywiadowcy Sekcji V już oczekiwali na kmdr. por. Rychla na dworcu PKP w Gdyni. Stwierdzili, że o godz. 5.15 ponownie przyszedł na dworzec i podszedł do kasy biletowej, w której wykupił bilet ulgowy 2 klasy na pociąg osobowy do Bydgoszczy. Po zakupieniu biletu odszedł od kasy i przyszedł na peron drugi, po którym spacerował oczekując na nadejście pociągu. Po wjeździe pociągu na peron Rychel wsiadł do wagonu i zajmując miejsce siedzące w przedziale środkowym wagonu, o godz. 5.41 odjechał w kierunku Bydgoszczy<sup>31</sup>.

Z dalszej części sprawozdania z inwigilacji Rychla wynika, że cały czas – tj. podczas podróży pozostawał pod stałą obserwacją Sekcji V. Zanotowano, że dojeżdżając do Gdańska Rychel przesiadł się do drugiego przedziału, w którym było więcej miejsca, rozebrał się z płaszcza i drzemał, nie nawiązując z nikim rozmowy. Po przyjeździe do Bydgoszczy, zaraz po wyjściu z tamtejszego dworca PKP Rychel spotkał się z operacyjnym pracownikiem II Wydziału OZI nr 8 por. Romanem Muchą<sup>32</sup>, z którym wsiadli do samochodu wojskowego marki „Skoda” i odjechali o godz. 9.30. Na tym zadanie zakończono<sup>33</sup>.

## Śledztwo

Po aresztowaniu kmdr. por. Rychla w Bydgoszczy przewieziono go do Gdyni. Jak podaje C. Ciesielski – początkowo do budynku Prokuratury Marynarki Wojennej w Gdyni, gdzie w zamian za wolność zażądano od niego złożenia zeznań obciążających innych aresztowanych oficerów MW<sup>34</sup>. Z pewnością Rychel trafił również do aresztu podręcznego w gdyńskim budynku przy ul. Świętojańskiej 9, zajmowanego przez Informację Marynarki Wojennej, w czasie od przełomu lat 1948-1949 do kwietnia 1955 r. Z tego okresu zachowały się dwa charakterystyczne dokumenty. Pierwszy z nich z datą 13 grudnia 1951 r. został napisany odręcznie piórem na kartce papieru i swą treścią zajmował około 1/2 objętości strony. A. Rychel pisał w nim, że do organizacji konspiracyjnej w Marynarce Wojennej został zwerbowany w styczniu 1949 r. przez kmdr. por. Z. Przybyszewskiego. Jednakże po 24 godzinach – tj. 14 grudnia 1951 r. – na dziewięciu stronach formatu A4 Rychel sporządził znacznie obszerniejsze oświadczenie. Pisał w nim: *na wstępie oświadczam, co uważam jest najistotniejsze dla wyjaśnienia całej sytuacji, która stwarza najbardziej wiarygodne pozory, że jestem niepoprawnie oporny, że nie chcę wyznać całej prawdy mimo tak niebywale ludzkiego i pobłażliwego traktowania jakie spotyka mnie ze strony Szefostwa, że innymi słowy jestem zatwardziałym wrogiem Polski Ludowej. Zachęcony perspektywą odzyskania wolności skłamałem mówiąc, że byłem faktycznym w pełni świadomości członkiem organizacji dywersyjno szpiegowskiej, sądząc że w ten sposób uzyskam [w oryginale „uzyskać” – przypis P. S.] w mych zeznaniach wymaganą szczerłość. Zemściło się to na mnie natychmiast, gdyż jasne że zażądano ode mnie nazwisk, szczegółów organizacji, których oczywiście podać nie mogłem, a więc znów nieszczerłość, znów zamknięcie się w sobie w opinii wszystkich słuchających mych zeznań. (...) Członkiem podziemnej szpiegowskiej organizacji nie byłem. Nikt nigdy nie postawił mi jasnej konkretnej*

<sup>31</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Sprawozdanie z inwigilacji kmdr. por. Adama Rychla z 14.12.1951 r., k. 247-248.

<sup>32</sup> Wydział II (kontrwywiadowczy) m.in. kierował pracą podległych sobie jednostek w kwestii zwalczania szpiegostwa i przejawów wrogości politycznej. Oficerowie Wydziału II prowadzili rozpracowania własne oraz sieć współpracowników agenturalnych. Jednocześnie kontrolowano ważniejsze rozpracowania agenturalne na podległym terenie i udzielano pomocy podległym teźże sekcji wydziałom. Oficer operacyjny miał prawo przesłuchiwać wstępnie zatrzymanego sporządzając przy tym protokół przesłuchania. Por. Roman Mucha był oficerem Wydziału II od 1951 r. do rozwiązania Informacji Wojskowej w 1957 r.

<sup>33</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/256. Sprawozdanie z inwigilacji kmdr. por. Adama Rychla z 14.12.1951 r., k. 247-248.

<sup>34</sup> C. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., s. 239. Nasuwa się tu porównanie do losu kmdr. ppor. Zbigniewa Węglarza, którego również aresztowano 27.06.1950 r. po wezwaniu do Prokuratury MW. Zob.: Z. Węglarz, Powrót do Ojczyzny, (w:) „Biuletyn Historyczny Marynarki Wojennej”, 1997 nr 15, Gdynia, s. 80-81.

propozycji przystąpienia do niej przedstawiając jednocześnie jej cele i ja też nigdy nie wyrażałem zgody na przystąpienie do niej<sup>35</sup>.

Żona komandora od samego początku podejmowała starania o uwolnienie męża. Gdy nie wrócił z Bydgoszczy, domyślając się co się stało (nie było go trzy dni w domu), poszła z interwencją do dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirała Wiktora Czerokowa, który zbył ją kpina<sup>36</sup>.

Już po aresztowania komandora pracownicy Wydziału V – por. Jan Maziarz i por. Stefan Maziarz<sup>37</sup> – pod dowództwem por. Stanisława Króla 15 grudnia 1951 r. na podstawie mandatu nr 79 dokonali rewizji w jego mieszkaniu. Z zachowanego protokołu rewizji domowej wynika, że Informacja MW tego dnia zakwestionowała: 1) Zeszyt z notatkami z wyszkolenia bojowego, 2) Tablica astronomiczna, 3) Zeszyt nawigacyjny, 4) Książka w języku francuskim na 78 nr, 5) Program wyszkolenia nawigacyjnego, 6) Notatka z znakami sygnalizacyjnymi, 7) Mapka znaków [fragment nieczytelny] w języku polskim, 8) Mapa w języku niemieckim ze znakami, 9) Zeszyt z wyszkolenia artyleryjskiego w języku francuskim, 10) Książka nawigacyjna w języku niemieckim, 11) Książka z tablicami art.[yleryjskimi], 12) Skrypt dot.[yczący] wyszkolenia artyleryjskiego w języku francuskim, 13) Skrypt dot.[yczący] wiedzy okrętowej w języku polskim 14) Skrypt o [fragment nieczytelny] granatu w języku polskim, 15) Program mgieł na rejon w języku polskim, 16) [fragment nieczytelny] okrętowy w języku francuskim, 17) Dziennik nawigacyjny [fragment nieczytelny] w języku polskim, 18) Ankieta ewidencji personalnej, 19) 2 przeglądy morskie do 1939 r., 20) Książka żeglarska, 21) Atlas niemiecki, 22) 8 fotografii i jedna niewywołana, 23) Jedna pocztówka, 24) Plan notatek w języku polskim i francuskim, 25) [pozycja nieczytelna]<sup>38</sup>. Rewizja odbywała się w nocy, światła były zapalone przez całą noc, sprawdzano nawet sienniki w łóżeczkach dzieci. Następnego dnia przyszedli marynarze demontować telefon służbowy w gabinecie komandora. Starszy syn A. Rychla – czteroletni Wojciech – szarpał się z jednym z marynarzy, którego nawet ugryzł w rękę. Jak wspominał po latach: *matka dała mi w skórę i opatrzyła marynarza*<sup>39</sup>.

W tym czasie przesłuchania Rychla prowadził w dniach 17-19 grudnia 1951 r. kpt. Jerzy Wenelczyk<sup>40</sup>. Pierwszego dnia (tj. 17 grudnia) Rychel charakteryzował okres od urodzenia do rozpoczęcia służby wojskowej, następnego dnia przesłuchanie dotyczyło wydarzeń z lat 1928-1939 w życiu komandora. 19 grudnia 1951 r. kmdr por. Rychel zeznawał na temat swych znajomych z okresu służby wojskowej do 1939 r.<sup>41</sup>.

Po trzydniowych przesłuchaniach kmdr. por. Rychla w Okręgowym Zarządzie Informacji nr 8 w Gdyni przewieziono go do budynku Głównego Zarządu Informacji MON w Warszawie przy ul. Chałubińskiego 3<sup>42</sup>. W sprawozdaniu o aresztowanych znajdujących się w prowadzeniu śledczym w organach Informacji, w okresie od 16 do 31 grudnia 1951 r., na dzień 16 grudnia tego roku znajdowało się ogółem 135 osób aresztowanych. W grupie tej raport wymienia m.in. kmdr. Mariana Wojcieszka, kmdr. por. Adama Rychla, kmdr. Jerzego Staniewicza i kmdr. por. Kazimierza Kraszewskiego<sup>43</sup>.

Z zachowanego „Planu rozmieszczenia aresztowanych w więzieniu GZI MON” wynika, że pod datą 18 stycznia 1951 r. Adam Rychel znajdował się w celi nr 5, w której w tym czasie przebywał samotnie. W owym czasie w więzieniu Głównego Zarządu Informacji w Warszawie przebywali również wspomniani wcześniej kmdr Jerzy Staniewicz, kmdr Marian Wojcieszek, kmdr por. Tadeusz Perdyński, kmdr ppor. Wacław Krzywiec, kmdr por. Kazimierz

<sup>35</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/252, Oświadczenie A. Rychla z 13.12.1951 r, k. 274, tamże, Oświadczenie A. Rychla z 14.12.1951 r., k. 269.

<sup>36</sup> Relacja W. Rychla z 09.04.2004 r. w posiadaniu autora.

<sup>37</sup> Por. Jan Maziarz i por. Stefan Maziarz służyli w Informacji Marynarki Wojennej od 1948 r. Od początku byli pracownikami Sekcji V Informacji Marynarki Wojennej.

<sup>38</sup> Protokół rewizji domowej z 15.12.1951 r. udostępniony autorowi, w zbiorach W. Rychla. C. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., s. 239. E. Obertyński, Noc komandorów, Gdynia 1994, s. 132.

<sup>39</sup> Dla małych dzieci komandora (Wojciecha i Macieja) telefon był czymś w rodzaju zabawki, stąd walka pomiędzy Wojciechem a marynarzem. Relacja W. Rychla z 09.04.2004 r. w posiadaniu autora.

<sup>40</sup> Kpt. Jerzy Wenelczyk w 1951 r. był oficerem Wydziału I IV Oddziału (śledczego) Głównego Zarządu Informacji WP. Zob. biogram: Z. Palski, op. cit., s. 233.

<sup>41</sup> AIPN, sygn. IPN 00836/252. Protokół przesłuchania A. Rychla z 17.12.1951 r., k. 278-280, tamże, Protokół przesłuchania A. Rychla z 18.12.1951 r., k. 287-289, tamże, Protokół przesłuchania A. Rychla z 19.12.1951 r., k. 296-300.

<sup>42</sup> C. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., s. 239.

<sup>43</sup> AIPN, sygn. IPN 00834/94. Sprawozdanie za czas od 16.12.1951 r. do 31.12.1951 r., bez numeracji stron.

Kraszewski, kmdr por. Zbigniew Przybyszewski, kmdr por. Robert Kasperski i kmdr Stanisław Mieszkowski<sup>44</sup>. 9 lutego 1952 r. [tak wynika z zapisu – przyp. P. S.] kmdr por. Rychel przebywał już w celi nr 7 wraz z ppłk. nawig. Władysławem Minakowskim. Przy dacie 27 lutego 1952 r. zanotowano, że kmdr por. Rychel znajdował się już w celi nr 12 wraz z płk. Stefanem Biernackim<sup>45</sup>. W okresie od stycznia do końca marca 1951 r. prowadzono przesłuchania. Kmdr. por. Adama Rychła przesłuchiowano na okoliczność popełnienia przestępstwa z rozdziału o zbrodniach stanu z artykułu 86 (§1 i 2) Kodeksu Karnego Wojska Polskiego, które to zarzuty zagrożone były karą w rozpiętości od 5 lat pozbawienia wolności do kary śmierci włącznie<sup>46</sup>.

Na skutek przesłuchań kmdr por. Rychel wykazywał oznaki obłądu i został skierowany na leczenie psychiatryczne. Z dniem 1 kwietnia 1952 r. przy nazwisku kmdr. por. Rychła wykonano dopisek „Tworki szpital”, który około 5 czerwca 1952 r. już zamieniono na „szpital Wrocław”<sup>47</sup>. Prawdopodobnie jedną z metod przesłuchań jaką zastosowano wobec niego był wielogodzinny konwejer, który polegał na aplikowaniu aresztowanemu wielogodzinnych przesłuchań o różnych porach dnia i nocy. Ówczesne podręczniki kryminalistyki dopuszczały taką możliwość w stosunku do osób określanych mianem rutynowanego przestępcy. Wielogodzinne przesłuchania prowadzone w dodatku niejednokrotnie na stojąco „stójki” doprowadzały do załamań zdrowia fizycznego i psychicznego. Ponadto prowadziły do osłabienia nóg i wywoływały opuchnięcia ciała, które były na tyle silne, że przy próbie naciśnięcia palcem miejsc opuchniętych – w ciele pozostawały utrzymujące się przez dłuższy czas wklęśnięcia<sup>48</sup>. Pozbawienie snu i jakiegokolwiek odpoczynku, połączone z bezustannym stresem i poczuciem niepewności, skutkowało wyczerpaniem organizmu i w rezultacie prowadziło do postępującej choroby psychicznej w postaci zaburzeń spostrzegania, pamięci, czy też urojeń, zatem chorób doskonale znanych pracownikom wymiaru sprawiedliwości z lat pięćdziesiątych<sup>49</sup>.

Starania o uwolnienie komandora nie przynosiły skutku. Elżbieta Rychel wysyłała pisma w sprawie męża do Kancelarii Cywilnej Prezydenta RP Bolesława Bieruta, do Naczelnej Prokuratury Wojskowej, Rady Państwa PRL, ministra sprawiedliwości. Wszędzie otrzymywała jednoznacznie brzmiące odpowiedzi o przesłaniu podań „według właściwości”, lub *prośba Obywatelki do czasu zakończenia śledztwa uwzględniona być nie może*<sup>50</sup>.

## Zwolnienie

Kmdr por. Adama Rychła wypuszczono na wolność 28 sierpnia 1953 r. Po dwudziestomiesięcznym pobycie w śledztwie i w więzieniu zwolniono go w stanie kompletnej ruiny zdrowotnej. Zły stan zdrowia uniemożliwił postawienie go przed sądem w charakterze świadka czy oskarżonego w procesie komandorów (15-19 lipca 1952 r.), ale nie był dostatecznym powodem do

<sup>44</sup> Aresztowani oficerowie MW mieli wstąpić do Marynarki w celu prowadzenia zorganizowanej działalności konspiracyjnej w organizacji pod kryptonimem „Alarm”. J. Poksiński, „TUN”..., s. 149 i 157.

<sup>45</sup> AIPN, sygn. IPN 834/91. Spis aresztowanych i zatrzymanych osadzonych w więzieniu IV Oddziału GZI WP (kwiecień 1949 – lipiec 1952), k. 35-60.

<sup>46</sup> Kodeks Karny Wojska Polskiego głosił w artykule 86 §1: „Kto usiłuje przemocą usunąć ustanowione organa władzy zwierzchniej Narodu albo zgarnąć ich władzę podlega karze więzienia na czas nie krótszy od lat 5 albo karze śmierci.” §2: „Kto usiłuje przemocą zmienić ustrój Państwa Polskiego podlega karze więzienia na czas nie krótszy od lat 5 albo karze śmierci”. „Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej”, nr 6, 30.11.1944 r., poz. 27.

<sup>47</sup> AIPN, sygn. IPN 834/91. Spis aresztowanych i zatrzymanych osadzonych w więzieniu IV Oddziału GZI WP (kwiecień 1949 – lipiec 1952), k. 60. Zob.: C. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., s. 239. Według informacji przekazanych autorowi przez dr. Krzysztofa Szwagrzyka z Referatu Badań Naukowych Biura Edukacji Publicznej IPN Oddział we Wrocławiu, szpital psychiatryczny dla więźniów znajdował się przy Więzieniu nr 2 przy ul. Sądowej we Wrocławiu. Dokumentacja nie zachowała się.

<sup>48</sup> Kryminalistyka, na podstawie B. M. Szawera, A. I. Winberga, opr. B. Lewenberg, L. Schaff, Warszawa 1949, s. 322. J. Kuropieska, Nieprzewidziane przygody, Kraków 1988, s. 85.

<sup>49</sup> W. Luniewski, Zarys psychiatrii sądowej, Warszawa 1950, s. 78-94. J. Kuropieska, op. cit., s. 91.

<sup>50</sup> Zawiadomienie z Kancelarii Cywilnej Prezydenta RP z 17.05.1952 r., Pismo naczelnej Prokuratury Wojskowej z 13.06.1952 r., Zawiadomienie z Kancelarii Rady Państwa z 10.07.1953 r., Pismo z Gabinetu Ministra Sprawiedliwości z 28.07.1953 r., Pismo Naczelnej Prokuratury Wojskowej z 10.08.1953 r., udostępnione autorowi, w zbiorach W. Rychła.

zwolnienia z więzienia<sup>51</sup>. Wystawiono go na Chałubińskiego przed bramę GZI, tak jak aresztowano – w mundurze z odciętymi epoletami, z dużym worem marynarskim, w którym znajdowała się część zarekwirowanych książek, część niedoręczonych paczek i listów<sup>52</sup>.

Jednocześnie Departament Kadr MON wystosował antydatowane pismo, w którym zaświadczał, że: *kmdr. por. Rychel Adam s. Stanisława r. 1909 został Rozkazem Personalnym MON nr 1483 z dnia 11.12.1951 r. zwolniony z wojskowej służby zawodowej i przeniesiony do rezerwy z prawem do zaopatrzenia emerytalnego z dniem 15 grudnia 1951 r.*<sup>53</sup>. Fikcyjność tego dokumentu była zatrważająca. Otóż gdyby go przyjąć za prawdziwy, to kmdr por. A. Rychel powinien wiedzieć, że w sprawach służbowych jechał do Bydgoszczy już jako cywil i jako cywil był przesłuchiwany przez organa Informacji. Naprawdę chodziło tylko o prawne usankcjonowanie bezprawia i zachowanie pozorów „ludowej praworządności”.

Kmdr por. Adam Rychel zmarł 3 listopada 1958 r., wkrótce po uwolnieniu. Bezpodstawne aresztowanie i śledztwo okupił złamaniem kariery wojskowej i zniszczonym zdrowiem. Był jednym z wielu przedwojennych oficerów Marynarki Wojennej, któremu przyszło zmierzyć się z „nową rzeczywistością” powojennej Polski<sup>54</sup>.

---

<sup>51</sup> C. Ciesielski, Komandor porucznik Adam Rychel..., s. 78-79.

<sup>52</sup> Np. list żony z 24.05.1953 r. udostępniony autorowi, w zbiorach W. Rychła oraz relacja W. Rychła z 09.04.2004 r. w posiadaniu autora.

<sup>53</sup> Zaświadczenie Departamentu Kadr MON z 27.08.1953 r. udostępnione autorowi, w zbiorach W. Rychła.

<sup>54</sup> Z ostatnim okresem życia kmdr. por. Adama Rychła po zwolnieniu z więzienia GZI MON można zapoznać się w publikacji C. Ciesielskiego. Zob.: C. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., s. 240-241.

Mgr Jarosław Sianko  
Starszy konserwator Archiwum Państwowego w Gdańsku

### OCHRONA ZABYTKOWEJ FOTOGRAFII

Zagadnienia konserwacji zabytkowej fotografii cieszą się w Polsce od kilku lat wzrastającym zainteresowaniem. Pomimo ewidentnej słabości rynku antykwarycznego<sup>1</sup> w zakresie fotografii ,zarówno starej jak i nowej, rośnie społeczna świadomość potrzeby ochrony i gromadzenia zachowanych jeszcze tego typu dokumentów minionego czasu.

Niestety, wcześniejsze niedocenywanie historycznej roli fotografii odbiło się fatalnie na stanie zachowania dużej części tych fascynujących zabytków. Większość zniszczeń i uszkodzeń jest wynikiem złych warunków przechowywania i nieumiejętnym postępowaniem ze starą fotografią. Od kilku lat propagowany jest przez Archiwum Państwowe w Krakowie holenderski program ochrony i konserwacji fotografii „Sepia”. Jest to cykl sesji naukowych połączonych z warsztatami praktycznej nauki rozpoznawania starych technik fotograficznych oraz zasad ochrony zabytkowych fotografii. W maju 2004 r. odbyło się seminarium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku, z inicjatywy Archiwum Państwowego i Muzeum Narodowego w Gdańsku, poświęcone konserwacji i digitalizacji zabytkowej fotografii. Obok projektu „Sepia” prezentowano obszernie doświadczenia w tym zakresie Biblioteki Narodowej w Oslo<sup>2</sup>. Wielu uczestników seminarium zwracało uwagę na potrzebę szerszego upowszechniania tej wiedzy wśród miłośników historii, kolekcjonerów, zbieraczy pamiątek oraz osób posiadających ciekawe zbiory rodzinne. Należy podkreślić, że zabytkowe fotografie należą do najbardziej wrażliwych materiałów archiwalnych i wymagają zapewnienia szczególnych warunków przechowywania. Łatwo reagują z wszelkimi chemicznymi zanieczyszczeniami powietrza, substancjami emitowanymi przez ściany pomieszczeń i meble. Bardzo źle znoszą światło, podwyższoną temperaturę i wilgotne powietrze<sup>3</sup>. Destrukcyi ulegają zarówno nośniki (klisze szklane i celuloidowe, papier ), jak też spoiwo, którym jest najczęściej żelatyna będąca atrakcyjną pożywką dla mikroorganizmów. Również substancja światłoczuła (halogenki srebra, barwniki) często ulega znacznym zmianom.

Kolekcjonerzy nie powinni w żadnym wypadku wykonywać samodzielnie jakichkolwiek napraw uszkodzonych fotografii, gdyż mogą zniszczyć je jeszcze bardziej. Powinni korzystać z pomocy specjalistów – dyplomowanych konserwatorów. Szczególnie nie należy używać taśm klejących, zszywek, spinaczy czy szpilek. Do oglądania lub porządkowania fotografii zawsze przygotowujemy czystą powierzchnię oraz zakładamy białe rękawiczki bawełniane. Innym osobom udostępniamy kolekcję wyłącznie w formie cyfrowej wykonując uprzednio reprodukcje zdjęć aparatem fotograficznym lub skanerem. Fotografie należy przechowywać w obniżonej temperaturze (max. 18°C) oraz w bardzo suchych pomieszczeniach (wilgotność względna powietrza nie powinna przekraczać 30-40%). Pomieszczenie do magazynowania fotografii powinno mieć ściany pomalowane farbą akrylową (nigdy olejną) i zaciemnione okno<sup>4</sup>. Stosować półki wyłącznie metalowe pomalowane lakierem piecowym. Zarówno negatywy jak i pozytywy umieszczać w kopertkach ze specjalnego papieru bawełnianego o pH 7. Kopertki muszą być składane bez użycia kleju. Zastępczo można użyć obwolut z folii poliestrowej, nigdy zaś z innych tworzyw. Fotografie zabezpieczone kopertkami włożyć do pudełek z tektury bezkwasowej i umieścić na półkach. Negatywy szklane powinny stać pionowo, pozostałe materiały trzymać poziomo. Karty albumów fotograficznych można przełożyć papierem bawełnianym, gdy skleją się ze sobą. Temperatura i wilgotność powietrza powinny być przede wszystkim stabilne. Można to uzyskać posługując się urządzeniami klimatyzacyjnymi. Warunki należy kontrolować systematycznie termohigrometrem.

<sup>1</sup> Z. Zegan, Kolekcjonowanie fotografii, (w:) „Gazeta Antykwaryczna”, 2003 nr 7/8.

<sup>2</sup> W. Witek (Biblioteka Narodowa w Oslo), Prezentacja starych technik fotograficznych i praktyczne metody ich identyfikacji, referat na seminarium Gdańsk 2004.

<sup>3</sup> A. Michaś, Zabezpieczanie i przechowywanie materiałów fotograficznych, IV Powszechny Zjazd Archiwistów Polskich 12-13.09.2002 Szczecin – referat.

<sup>4</sup> Rundbrief fotografie, Przewodnik opracowany przez Związek Muzeów Badenii – Wirtembergii, Esslingen 2001, s. 21.

Wreszcie kilka uwag na temat zabytkowych filmów. Stare filmy są z natury niestabilne chemicznie i zawsze ulegają destrukcji, nawet w dobrych warunkach przechowywania. Filmy octano-celulozowe rozkładają się wydzielając związki o zapachu octu. Muszą być wietrzone, gdyż pozostawienie ich w takim gazie przyspiesza jeszcze bardziej destrukcję (efekt octowy). Filmy azotanowo-celulozowe również rozkładają się emitując niebezpieczne gazy, które mogą doprowadzić do samozapłonu<sup>5</sup>. Te filmy z kolei są łatwopalne i były używane przez modelarzy do wyrobu silniczków raketowych. Dla bezpieczeństwa zbiorów należy je przechowywać osobno w sposób umożliwiający ewakuację. Całkowite powstrzymanie destrukcji można uzyskać przez zamrożenie filmów. Jak wówczas z nich korzystać? Przede wszystkim skopiować na taśmie poliestrowej, która zachowuje trwałość w odpowiednich warunkach przechowywania. Z takiej kopii należy wykonać wersję cyfrową do udostępniania, a film zamrozić jako wzór do następnych kopii cyfrowych. Do rozmrażania filmów należy używać liofilizatorów.

Wdrażając prawidłowe zasady obchodzenia się z zabytkową fotografią pamiętajmy, aby przede wszystkim chronić ją przed nieświadomym niszczeniem i wyrzucaniem.

Ochrona zabytkowej fotografii to bardzo ważny element utrwalania dziedzictwa kulturowego. W Polsce brak na razie warunków ekonomicznych do szerszego zakładania kolekcji obrazów, antyków, starej broni czy porcelany. Stara fotografia jest natomiast jeszcze wokół nas. Szukajmy jej wśród rodzinnych pamiątek, na strychach i w piwnicach. Niech otworzy przed nami zapomniany świat.

---

<sup>5</sup> M. Borowski, A. Czajka, A. Michaś, *Zasady postępowania z materiałami archiwalnymi, ochrona zasobu archiwalnego*, Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych, Warszawa 2004, s. 68.



## RECENZJE I OMÓWIENIA

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

### TRAGEDIA ATOMOWEGO OKRĘTU PODWODNEGO K- 278 „KOMSOMOLEC”<sup>1</sup>

*Z mimowolnym lękiem  
Śmierć naszych przyjaciół  
Z pamięci nam  
Ulatuje szybko,  
Jedno tylko  
Usprawiedliwia nas,  
Że nieuchronny  
Nasz śmiertelny czas.*

*Za to, że życie  
Nam jeszcze jest dane,  
My jesteśmy  
przed zmarłymi winni.  
I może,  
ta gorzka wina  
Gryzie jak ten ból,  
Święty ból utracenia<sup>2</sup>*

W początkach mojej marynarskiej kariery, w latach 50. byłem oficerem mechanikiem na „klasycznych” okrętach podwodnych z siłownią silników spalinowych, wtedy powstawały już pierwsze z siłownią jądrową. Wzbudzało to nasze zainteresowanie „nieograniczonością” podwodnego pływania, a zwiększone możliwości ich wykorzystania działały na wyobraźnię. Zaistniałe później tragedie atomowych okrętów podwodnych, objęte zawsze ścisłą tajemnicą, nasuwały pytanie – co jest tego powodem? Dlatego też pobyt na „Światowym Kongresie Podwodników” w maju br. w Odessie, wykorzystałem na poszerzenie swojej wiedzy w tym zakresie. Było to możliwe, gdyż szczegóły wydarzeń nie są już tak tajne jak dawniej, a do tego dopisało mi szczęście bezpośredniego spotkania z mechanikiem atomowego okrętu podwodnego, komandorem<sup>3</sup> Aleksandrem Jakowlewiczem Tereszchenko, za co jestem mu bardzo wdzięczny.

Jednocześnie uważam za celowe przedstawić niektóre opisy z tej książki szerszemu gronu polskich czytelników, tym bardziej, że tragedia K-278 została szczegółowo opisana.

Duży atomowy okręt podwodny z możliwością głębokiego zanurzenia (projekt „685” „Pławnik”, według klasyfikacji NATO – „Majk”), zaliczany do klasy „myśliwskich okrętów podwodnych”, został zbudowany w latach 1978-1983 w stoczni w Siewierodwińsku i przekazany Flocie Północnej w sierpniu 1984 r. Ze względu na bardzo wysoki koszt budowy, więcej tego typu okrętów nie powstało. We flocie K-278 „przezowano” „złotą rybką”.

Kadłub zbudowano z tytanu, wykorzystując unikalne możliwości jego zastosowania. Zgodnie z projektem graniczna głębokość zanurzenia wynosiła 1250 m., robocza 1000 m.

W przypadkach dostania się wody do wnętrza kadłuba mocnego lub pożaru, okręt mógł się wynurzyć z głębokości granicznej w czasie 20-30 sekund. Dla tak szybkiego szasowania<sup>4</sup> balastów i wynurzenia zainstalowane były specjalne agregaty prochowe. Podobne urządzenia są również na amerykańskich okrętach podwodnych. Okręt wyposażony był w WSK<sup>5</sup> – kapsułę ratunkową, mogącą pomieścić całą załogę liczącą 57 marynarzy i wyjść na powierzchnię morza z głębokości 1500 metrów. Była wyposażona w autonomiczny system energetyczny. Większość okrętowych systemów najnowszych konstrukcji posiadała pełną automatyzację, co pozwalało zminimalizować jego załogę. Składała się ona z 29 oficerów inżynierów, 26 miczmanów<sup>6</sup> techników i 2 marynarzy służby czynnej. Oficerowie służący na tym okręcie musieli być w stopniu od porucznika wzwyż, a cała załoga mieć zaliczone egzaminy ze

<sup>1</sup> „Na grani żywności i śmierci”, Wydawnictwo OOO „Cz.S.P”, 2004, Harków.

<sup>2</sup> Nikołaj Dorizo – wiersz w przedmowie do książki „Na krawędzi życia i śmierci”, tłumaczenie S. Wielebski.

<sup>3</sup> W Rosji, a dawniej w ZSRR odpowiednikiem stopnia komandor jest – kapitan pierwszej rangi.

<sup>4</sup> Szasowanie – usuwanie wody z balastów dla uzyskania dodatkowej pływalności okrętu. W normalnych warunkach najpierw szasuje się balast główny – zwany też środkowym – celem wynurzenia kiosku okrętu, dla umożliwienia otwarcia zewnętrznego włazu. Wodę z pozostałych balastów usuwa się później spalinami silników napędowych, dawniej specjalnymi, szybkoobrotowymi dmuchawami.

<sup>5</sup> WSK – Wspływajuszczaja Spasatielna Kamiera (kapsuła ratownicza). Kapsuła umieszczona była na luku wejściowym do centrali okrętu. Przez nią odbywało się wejście i wyjście z przedziałów. W razie zatonięcia okrętu załoga mogła wejść do kapsuły i odłączyć ją. Kapsuły montowano na okrętach podwodnych najnowszej generacji.

<sup>6</sup> Miczman – chorąży w Wojenno-Morskiej Flocie Rosji.

znajomości okrętu, wykorzystania jego techniki i uzbrojenia oraz zasad „walki o jego żywotność.” Na tej podstawie, rozkazem wyższego dowództwa, okręt uzyskiwał dopuszczenie do samodzielnego wykonywania zadań bojowych na morzu.

Zadaniem okrętu było: poszukiwanie, wykrywanie, śledzenie i zwalczanie atomowych okrętów podwodnych, oraz lotniskowców uderzeniowych, dużych okrętów nawodnych i transportowców przeciwnika. Jego atutem była bardzo duża głębokość zanurzenia, szybkość 30,6 węzła<sup>7</sup> (56,67 km/h) oraz uzbrojenie w 6 aparatów torpedowych kal. 533 mm. w części dziobowej, z zapasem 22 torped i rakieto-torped. Autonomiczność<sup>8</sup> okrętu wynosiła 80 dób.

W początkowym okresie K-278 realizował zadania doświadczalne, wykonywał eksperymentalne strzelanie torped z głębokości 1000 metrów oraz uczestniczył w pracach dla potrzeb naukowo-badawczych, w rozwiązywaniu okrętowych problemów technicznych i hydrograficznych.

Dowódcą pierwszej zmiany okrętu był komandor Ju. A. Zielinskij. W 1988 r. za dobre osiągnięcia w szkoleniu załoga K-278 uzyskała miano przodującej, a okręt nazwę „Komsomolec”, co świadczyło o dobrym wyszkoleniu załogi i należyтым jego opanowaniu przez pierwszą zmianę.

W 1989 r. przed wyjściem na patrol wprowadzono na okręt drugą, zapasową zmianę załogi pod dowództwem komandora Jewgenija Aleksiejewicza Wanina. Nie była ona jednak należycie przygotowana, a pomimo tego wyrażono zgodę na wyjście okrętu w morze. 28 lutego 1989 r. okręt wyszedł na patrol bojowy. Było to pierwsze i zarazem ostatnie samodzielne wyjście w morze drugiej zmiany. 7 kwietnia 1989 r. na okręcie wybuchł pożar, w wyniku którego okręt zatonął wraz z 42 podwodnikami.

Zagłada „Komsomolca” i śmierć części jego załogi obnażyła (jak pisze autor książki) cały szereg niedociągnięć nie tylko w dowodzeniu okrętem, ale także w dowodzeniu całą flotą i ujawniła nieprawidłowości graniczące z przestępstwem w wykonywaniu obowiązków służbowych.

W konkluzji autor książki stwierdza: *Niezależnie od tego jak okrutna jest prawda, należy o niej mówić i pamiętać, że stare tradycje lekceważenia sumiennego pełnienia obowiązków służbowych, trzymania się kurczowo swoich stołków, okłamywanie podwładnych i przełożonych, we flocie nie mogą być kultywowane. Mówić trzeba wszystkim, żeby znali i na długo zapamiętali oraz często przypominali: We flocie nie ma małych spraw, jak w przeszłości tak i obecnie u każdego z nas.*

Dla wyjaśnienia przyczyn tragedii K-278 powołano Państwową Komisję, w skład której weszli przedstawiciele Marynarki Wojennej (WMF<sup>9</sup>) oraz Ministerstwa Przemysłu (MSP<sup>10</sup>). Liczbową przewagę mieli przedstawiciele WMF, co odbiło się ujemnie na pracy Komisji. Niezależnych ekspertów do Komisji nie powołano. Od razu, na wstępie, powstała rozbieżność w ocenie tego, co się wydarzyło.

Obie grupy przedstawiły swój punkt widzenia:

- WMF zarzucał projektantom i budowniczym złe zaprojektowanie i wykonanie okrętu;
- a MSP marynarce nieprawidłową eksploatację złożonej, nowoczesnej i kosztownej techniki.

W rezultacie dochodzenie stało się kłótnią, gdzie każda strona broniła swojego interesu. W takiej sytuacji wypracowanie obiektywnego wniosku i ustalenie przyczyn tragedii, stało się niemożliwe. Przewaga po stronie WMF była znacząca i to nie tylko liczbowo. W skład wchodził najwyżsi admirałowie, a przedstawicielami MSP byli urzędnicy niższego szczebla.

Powstały dwie wersje zagłady okrętu.

Władze centralne kraju oraz KC KPZR zaakceptowały stanowisko WMF i przyjęły je za wersję oficjalną. Dziennikarze i zbliżeni do „królewskiej partii” (jak pisze autor) pisarze podążyli tym tropem. W gazetach pojawiło się dużo publikacji ze szczegółami tragedii na Morzu Norweskim 7 kwietnia 1989 r.

Druga, zapasowa załoga pod dowództwem komandora Ju. A. Wanina wykonywała na morzu zadania bojowego patrolu. Od początku patrolu do 7 kwietnia wszystko odbywało się normalnie. O godzinie 11.03, na tablicy w centrali dowodzenia okrętem, zapaliła się niespodziewanie lampka sygnalizująca podwyższoną temperaturę (70° C) w przedziale 7 okrętu. Na pytanie centrali, co się dzieje

<sup>7</sup> Węzeł – jednostka szybkości na morzu – 1Mm/h (1 węzeł = 10 kabli), 1 Mm = 1852 m.

<sup>8</sup> Autonomiczność – możliwość ciągłego przebywania WAF morzu.

<sup>9</sup> WMF – Wojenno-Morska Flota. W ZSRR, jak również obecnie w WMF Rosji, w skład jej wchodzi 4 Floty: Północna, Oceanu Spokojnego, Bałtycka i Morza Czarnego.

<sup>10</sup> MSP – Ministerstwo Sudostroitelnoj Promyslennosti – Ministerstwo Budowy Okrętów.

w przedziale wachtowy nie odpowiedział. Natychmiast ogłoszono alarm awaryjny. Sądzone, że wachtowy zginął i w przedziale włączono system objętościowego chemicznego gaszenia – ŁOH<sup>11</sup>. Nie dało to jednak spodziewanego rezultatu, pożar wzrastał się. Po kilku minutach z przedziału 6 – turbin, zameldowano o przedostawaniu się dymu z przedziału 7. W kilka sekund później w przedziale 6 pojawił się również ogień. Od tego momentu zaczęły działać systemy automatyki – w tym przypadku było to niekorzystne – nastąpiło awaryjne wyłączenie i zabezpieczenie siłowni jądrowej, wskutek czego okręt został pozbawiony ruchu. Po pewnym czasie w przedziale 5 – mechanizmów pomocniczych, nastąpił wybuch, o czym załoga nie była w stanie przekazać informacji do centrali. Następnie w przedziale 4 – reaktorów, zaczęła iskrzyć tablica stacji pomp oraz zaklinowany został ster kierunkowy okrętu. Łączność pomiędzy przedziałami została przerwana. Wyłączały się po kolei mechanizmy oraz system kierowania okrętem. Katastrofa zbliżała się z szybkością pociągu ekspresowego.

Pod stępką okrętu było 1500 metrów głębokości. „Komsomolec” miał wyłączony napęd i łączność, a w jego przedziałach buszował ogień. Na głębokości 157 metrów wyszasowano balast główny, by wyjść na głębokość peryskopową i na powierzchnię. Widok stąd był przerażający. Część rufowa okrętu rozgrzała się tak, że odpadło z kadłuba gumowe, przeciwakustyczne pokrycie, a wokół rufy – tam gdzie szalał pożar – gotowała się woda.

O godzinie 11.27 płomienie doszły do centrali dowodzenia, zwiększyło się zadymienie, marynarze zaczęli mieć trudności z oddychaniem, pogorszyła się widoczność. Dowódca rozkazał części załogi nie będącej na swoich stanowiskach, opuścić pomieszczenia i wyjść na pokład. Na morzu była zimna sztormowa pogoda, a marynarze wyszli bez wierzchniego ubrania. Ci, którzy pozostali w przedziałach włączyli automatyczny system oddychania – Sz.D.A.<sup>12</sup>. Ogień uszkodził jednak w niektórych miejscach system i do centrali zaczął przedostawać się gaz. Marynarzy, którzy zmarli od zatrucia, wynoszono na zewnętrzny pokład.

O godzinie 11.58 podjęto decyzję o wycofaniu marynarzy oddziału awaryjnego do centrali. Zebrano tam 9 marynarzy. Z przedziału 4 udało się wyprowadzić tylko dwóch żywych marynarzy. Aby opuścić okręt przewentylowano przedział 5, przez który można było wyjść na zewnętrzny pokład. Wielu było nieprzytomnych i mocno poparzonych, szczególnie z oddziału awaryjnego, gdyż ratując siebie i innych tłumili płomienie rękoma.

Nieoczekiwanie rufa okrętu zaczęła się dosyć szybko zanurzać. Wskutek pożaru wypaliły się w kadłubie mocnym uszczelnienia przejść kablowych i linii wału, przez które zaczęła wdzierać się woda. Kto jeszcze na okręcie żył, wchodził do kiosku<sup>13</sup> okrętu. Dowódca okrętu zszedł ponownie do centrali dla sprawdzenia czy ktoś z żywych jeszcze jest wewnątrz okrętu. O godzinie 17.08 trym na rufę zaczął szybko narastać i okręt poszedł na dno. Komandor Ju. A. Wanin i czterech marynarzy zdążyło wejść do kapsuły ratunkowej. Po jej uwolnieniu wypłynęli na powierzchnię. Dwaj chorążowie zaczęli odkręcać zewnętrzny wąż kapsuły. Nie zredukowali jednak ciśnienia wewnątrz i wąż gwałtownie wyrwało, a pęd powietrza wyrzucił ich na zewnątrz. Jeden uderzył głową o krawędź wjazdu i zginął na miejscu, drugi wpadł do zimnej wody i przeżył. Pozostali wyjść już nie zdążyli. Morze było wzburzone i przez otwarty wąż woda wdarła się do wnętrza kapsuły, w wyniku czego straciła pływalność i poszła na dno w ślad za okrętem.

Dowództwu Floty Północnej i Sztabowi Głównemu WMF informację o tragedii okrętu przekazano po upływie 30 minut od awaryjnego jego wyjścia na powierzchnię. O godzinie 12.30 wyszedł z Siewieromorska okręt ratowniczy, a po czterdziestu minutach wysłano okręt bazę „Siewryba”. Po dwóch godzinach i trzydziestu minutach Sztab Floty otrzymał informację – pożar na okręcie wzrasta, konieczna szybka ewakuacja załogi. Po zatonięciu okrętu, pozostała przy życiu załoga znalazła się w wodzie.

Po godzinie i dwudziestu minutach na miejsce tragedii przyszedł okręt baza „Aleksiej Hłobystow” i wziął na pokład 30 marynarzy. W drodze do Siewieromorska trzech z nich zmarło z przechłodzenia.

<sup>11</sup> ŁOH – łodocznaj objemnaja himiczeskaja. Okrętowy objętościowy chemiczny system przeznaczony jest do gaszenia pożarów w przedziałach. Czynnikiem gaszącym jest freon W-114, który wypełnia zamknięte pomieszczenie i wchłania tlen. Pomieszczenie musi być opuszczone przez załogę i hermetycznie zamknięte.

<sup>12</sup> Sz.D.A. – szlangowa dychatielnaja aparatura. Wężowa aparatura do oddychania – z okrętowego systemu sprężonego powietrza, poprzez 10 metrowy wąż gumowy, dostarcza powietrze do masek marynarzy w razie pożarów lub trujących gazów. Na K-278 system okazał się nieefektywny, a nawet niebezpieczny dla życia załogi.

<sup>13</sup> Kiosk – charakterystyczna nadbudowa okrętu podwodnego. Stanowisko dowodzenia okrętem w położeniu nawodnym.

Okazało się, że ACC<sup>14</sup> Floty nie było w stanie przeprowadzić skutecznej akcji ratowniczej, zarówno dla ratowaniu okrętu, jak i jego załogi. Z 69 marynarzy uratowało się tylko 27. Unikalny okręt podwodny zatonął w odległości 180 kilometrów od Wypły Niedźwiedziej.

Komisja Rządowa w oficjalnym komunikacie za przyczynę tragedii uznała: rozlanie w przedziale 7 okrętu oleju turbinowego z powodu przegrzania podgrzewacza i przy niesprawnym separatorze, co spowodowało powstanie w systemie automatyki pomp hydraulicznych niesprawności funkcji „włączenie-wyłączenie”, a następnie nadpalenie styków i w rezultacie powstanie łuku elektrycznego. Powietrze nasycone w tym przedziale oparami oleju szybko zapaliło się. Była to pierwsza i zarazem oficjalna wersja przyczyn tragedii, którą opublikowano w środkach masowego przekazu i którą podtrzymywała większość piszących o tej tragedii.

Członkowie Komisji Rządowej i wysoko postawieni, jak pisze autor „urzednicy” – WMF, w uzasadnieniu wypowiedzieli się za ujawnionymi w czasie dochodzenia nieprawidłowościami w projektowaniu i konstrukcji okrętu oraz dopuszczeniu ich do realizacji w budowie. Przekazany Flocie okręt miał dużą ilość „pojedynczych usterek konstrukcyjnych”. Ponadto, przemysł przekazał okręt z niedokończoną częścią prac, co zaowocowało niesprawnością mechanizmów i urządzeń w eksploatacji. Rezultat końcowy to zagłada okrętu K-278.

Było to absurdalne uzasadnienie, bo przecież okręt nadzorowali w budowie i odbierali przedstawiciele WMF.

Przeciwną oficjalnej, swoją wersję przedstawił zastępca głównego konstruktora okrętu Dmitrij Aleksandrowicz Romanow, w książce pt. „Tragedia okrętu podwodnego – Komsomolec”<sup>15</sup>. D. A. Romanow był w składzie komisji z ramienia MSP. W opracowaniu jego książki wzięli udział przedstawiciele Zjednoczenia Produkcyjnego oraz z CKBMT – Rubin<sup>16</sup>. Konstruktor uzyskał również poparcie niektórych oficerów WMF. Zdarzenia i wnioski opisane w jego w książce oparte są również na zeznaniach pozostałej przy życiu załogi.

Wersja okrętowców z MSP jest następująca:

Na wstępie przywołano zdarzenie, które dało obraz stanu technicznego urządzeń systemów elektrycznych na trzy dni przed katastrofą.

Czwartego kwietnia okręt otrzymał radiogram o awarii na silnikowym okręcie podwodnym B-354, na którym zapaliła się główna tablica rozdzielcza. Zgodnie z rozkazem dowódcy Floty Północnej, na wszystkich okrętach przeprowadzono kontrolę systemów elektrycznych. 5 kwietnia na K-278 o godzinie 21.00, dowódcy działów okrętowych zameldowali do centrali o przeprowadzonej kontroli. Z meldunków wynikało, że w czasie 24 godzin sprawdzono stan całej elektroenergetyki i starano się usunąć zauważone niesprawności. To oznaczało, że całość instalacji elektroenergetycznej była w dobrym stanie technicznym. Tak więc stan techniczny okrętu wg tej wersji nie stanowił zagrożenia i nie przyczynił się do spowodowania jego zagłady.

Zapisy w dzienniku okrętowym przedstawiały czynności załogi istotne dla ratowania okrętu i ludzi. Przed Komisją zeznawali pozostali przy życiu marynarze, co zostało zaprotokołowane i nagrane. Jednak po trzech dniach zeznania przed częścią Komisji powtórzono i załoga zaczęła przedstawiać całkiem inną sytuację. Stało się jasne, że poprzednie zeznania przeprowadzono pod naciskiem Dowództwa Floty. Dodatkowo członkom Komisji z MSP udało się wyjaśnić sporo nieprawidłowości mających miejsce podczas eksploatacji okrętu i ustalono też dodatkowe przyczyny jego zagłady. Prasa nie podała tych ustaleń.

Oto niektóre z nich:

Załoga komandora Je. A. Wanina została zorganizowana w czerwcu 1984 r. i była drugą (rezerwową) zmianą. Przeszkolenie bojowe przeszła dopiero we wrześniu 1988 r., po czym zdała wszystkie zadania i została dopuszczona do samodzielnego wyjścia na morze i pełnienia bojowych dyżurów. Jednak na podstawie wyników ze sprawdzianów i według obowiązującej klasyfikacji załoga zajmowała dopiero czwarte miejsce w dywizji i nie miała jeszcze doświadczenia w warunkach samodzielnego autonomicznego pływania. Dlatego w tym samym roku jej członkowie odbyli dodatkowe przeszkolenie w Centrum Szkolenia WMF. W pierwszym terminie egzaminu sprawdzającego ich

<sup>14</sup> ACC – awaryjno-spasatielnaja służba, która była utworzona w miejsce legendarnego EPRON-u na polecenie N. S. Chruszczowa. EPRON utworzony został w 1882 r., był znany na świecie i miał bogate tradycje.

<sup>15</sup> Oryginalny tytuł: „Tragedija podwodnoj łodki – Komsomolec”.

<sup>16</sup> Centralnoje Konstruktorskoje Biuro Morskoj Techniki – Rubin.

umiejętności załoga uzyskała średnią ocenę - zaledwie 2,7 w pięciostopniowej skali. Dopiero po poprawieniu wykazanych braków z zakresu „walki o żywotność okrętu”, załoga uzyskała ocenę pozytywną.

Druga zmiana okrętu K-278 przed wyjściem na morze składała się z: 30 oficerów, 22 chorążych oraz 12 podoficerów i marynarzy służby czynnej i nie była zgodna z etatem. Ośmiu oficerów było zaledwie w stopniu podporucznika (ok. 26%) i służyło na okrętach podwodnych poniżej jednego roku od zakończeniu szkoły, nie spełniając wymogów określonych dla zajmowanych przez nich stanowisk. Dowódca działu „żywotności okrętu” miał specjalność „inżynier turbinowiec” i służył na okręcie zaledwie jeden rok, co znaczyło, że nie miał w tym zakresie doświadczenia. Drugi oficer tego działu, także podporucznik, podobnie nie odpowiadał wymaganiom. Oprócz tego, w tym dziale jeden z dwóch chorążych nie zdał egzaminów i nie był uprawniony do pełnienia wachty. Jemu nawet nie zmieniono nazwy chorążego<sup>17</sup> z lądowej na morską. Dwóch, z trzech marynarzy ze służby czynnej w tym dziale, służyło na okręcie pierwszy rok.

To wg autora książki świadczy o tym, że obsada działu „żywotności okrętu” nie była przygotowana do swoich zadań i okręt z taką załogą nie powinien wychodzić w morze. Do działu „żywotności” na okręcie należały: system zanurzenia i wynurzenia okrętu, wentylacja oraz klimatyzacja powietrza, system drenażu wraz z pompami i sprężarkami, system przeciwpożarowy oraz sprzęt i urządzenia awaryjno-ratownicze.

Dla pojedynczego okrętu, jakim był K-278, nie był opracowany bardzo ważny dokument – RBITC<sup>18</sup>. Według zawartych w nim zasad, załoga w czasie szkoleń opanowuje nawyki w eksploatacji okrętu, w tym m.in. walkę o jego żywotność. Taki dokument przeniesiony z innych typów okrętów, nie jest przydatny. Powstaje zatem pytanie – jak przyjmowano zadania od załogi?

Ustalono, że K-278 wyszedł na służbę patrolową z niesprawnym zespołem monitorowania telewizyjnego i niesprawnym czujnikiem pomiaru tlenu w przedziale 7, gdzie dokonywano elektrolizy wody, otrzymując tlen i wodór. Przy pierwszym przesłuchaniu załoga podała, że wcześniej w przedziałach awaryjnych zapalały się jasne, koloru niebieskiego, świecące kilka sekund i znikające o szybkim ruchu „światliki”. Podczas badań laboratoryjnych ustalono, że zjawiska takie występują w wyniku nasycenia powietrza cząsteczkami tlenu. Z zeznań załogi wynikało, że w przedziale 7 z niewyjaśnionych przyczyn nastąpił samozapłon tlenu. Praktycznie ogień mógł być szybko zlikwidowany pod warunkiem opuszczenia przedziału przez załogę i hermetycznym jego zamknięciu. Do tego właśnie służył system ŁOH. W przypadku jego niesprawności, należało pozwolić wypalić się tlenowi i ogień powinien wygasnąć. Podobny przypadek zdarzył się na atomowym okręcie podwodnym pierwszej generacji K-3. Paliło się przez 3 minuty, ale niestety będący w przedziale marynarze zginęli.

Na K-278 sytuacja była inna, gdyż przedział 7 był rozhermetyzowany, o czym operator w centrali okrętu nie wiedział i podał do niego, prawdopodobnie przez pomyłkę, zamiast ŁOH powietrze z okrętowego systemu wysokiego ciśnienia (ponad 200 atmosfer), co spowodowało, że pożar w tym pomieszczeniu miał intensywność ognia podobną do prób silnika raketowego.

Z zapisów w dzienniku wachtowym i z odpowiedzi na zadawane w czasie przesłuchań pytania nie otrzymano jasnej oceny, czy do przedziału 7 podano freon, czy też nie. Najprawdopodobniej freon nie mógł być podany ani do przedziału 7, ani też 6. Przy zastosowaniu do gaszenia pożaru systemu powietrzno-pianowego z przedziału 5, zapomniano zamknąć zawory na węzłach, co spowodowało, że przy powtórnym załadowaniu substancji gaszącej piana uciekła z powrotem do przedziału 5.

Możliwość praktycznego wykorzystania kapsuły ratunkowej przeprowadziła wcześniej jedynie pierwsza zmiana komandora Ju. A. Zielienskowo. Z zeznań załogi drugiej zmiany wynikało, że takich ćwiczeń nie przechodzili. Gdy czterech członków załogi wraz z dowódcą okrętu znalazło się w kapsule ratunkowej, dopiero wówczas dowódca czytał na głos instrukcję jej wykorzystania. To stało się powodem śmierci zarówno dowódcy, jak i czterech marynarzy, oraz ponownego zatonięcia samej kapsuły w wyniku zalania jej falami morskimi. Marynarze w kiosku okrętu, nie potrafili nawet w obronie życia wykorzystać tratw ratunkowych i pontonu powietrznego. Udało się, i to z trudem, spuścić na wodę tylko jedną tratwę,

<sup>17</sup> W wojskach lądowych stopień chorążego nazywa się – „praporszczyk”, zaś w marynarce wojennej „miczman”, co w tradycji rosyjskiej jest bardzo ważne i emocjonalnie nacechowane.

<sup>18</sup> RBITC – rukowodstwo po bojowomu ispolzowaniju techniczeskich sredstw. U nas dokument ten nazywa się – bojowe wykorzystanie środków technicznych.

co jest wprost aż niewiarygodne. Część marynarzy, którzy wpadli do wody, utonęła tylko dlatego, że nie umiała pływać.

Z dziennika okrętowego wynikało również, że sygnał o tragedii okrętu przekazany został z opóźnieniem. Przy możliwościach, jakie zapewniają współczesne środki łączności, nie do przyjęcia jest fakt, że Sztab Floty nie mógł w ciągu godziny przyjąć komunikatu o zagładzie okrętu.

Tereszczenko zauważa, że załogi zapasowe były co prawda wyznaczone, ale dowództwo traktowało je jako czynnik drugorzędny i po „macoszemu”. Nie zwracano zbytnej uwagi na ich wyszkolenie, a ogólną dewizą było – „jakoś to będzie”.

Zagłada okrętu K-278 wzbudziła we Flocie rosyjskiej, w społeczeństwie i co najważniejsze w prasie, niespotykaną do tej pory dyskusję - jak to się mogło stać i dlaczego? Marynarze pierwszego i drugiego pokolenia atomowych okrętów podwodnych zazdrościli załodze K-278 pływania na tak wspaniałym okręcie. Mieć do dyspozycji kapsułę ratunkową z możliwością wyjścia z głębokości 1500 metrów i to całej załogi, to ogromne poczucie bezpieczeństwa. Pełna automatyzacja kierowania okrętem dawała możliwość podwyższania swoich zawodowych kwalifikacji.

Część dziennikarzy niedowierzając admirałom WMF przestała obwiniać konstruktorów i przemysł. Jeżeli były niedopracowania konstrukcyjne i zaniedbania w budowie, to dlaczego odbierano takie okręty? Zaczęto zwracać uwagę na organizację dowodzenia okrętami, ich eksploatację, logistykę, bezpieczeństwo okrętów oraz ich załóg. Przypomniano niektóre wypowiedzi kierownictwa WMF z okresu przed katastrofą K-278 i po niej.

Przed katastrofą: *Po wcieleniu okrętu do służby prowadzono w okresie kilku lat intensywne badania i wdrażano zasady jego eksploatacji. Sprawdzono efektywność nowych konstrukcji, charakterystyki i parametry mechanizmów, oraz zdolności bojowe i manewrowe okrętu. Badania prowadzono intensywnie we wszystkich możliwych warunkach pływania, w tym również pełnej autonomii. Jak zwykle na próbach zdarzały się drobne usterki, jednak bez poważnych następstw.*

Po katastrofie: *Odnośnie przyczyn spowodowania awarii, to w pierwszej kolejności należy podkreślić dużą ilość technicznych nieprawidłowości w różnych systemach okrętowych. Ich ilość można w pełni odnieść do zaniedbań konstruktorów, budowniczych, jak również niedopuszczalnego liberalizmu w czasie odbioru okrętu.* Jest to wypowiedź (jak pisze autor) urzędnika Sztabu Głównego WMF. O tak przyjęte okręty musiały potem martwić się załogi, podległe choć w odległej hierarchii, kierownictwu WMF – to istny paradoks.

26 stycznia 1998 r. postanowiono zakończyć śledztwo w sprawie katastrofy okrętu podwodnego K-278. Stwierdzono niedostateczne przygotowanie drugiej zmiany do eksploatacji okrętu w trudnych warunkach oraz nieumiejętne dowodzenie w trakcie awarii 7 kwietnia 1989 r., które nie zapewniło właściwych czynności przy: pożarze, użyciu powietrza wysokiego ciśnienia i przedostaniu się wody do wnętrza kadłuba mocnego oraz ratowaniu załogi. Doprowadziło to do utraty okrętu i śmierci części jego załogi. Atomowy okręt podwodny K-278 spoczywa na głębokości 1655 metrów w Morzu Norweskim. Jego podniesienie, zbadanie powodów powstania pożaru i utonięcia, jest z przyczyn technicznych niemożliwe i nie pozwala zebrać niezbędnych danych dla ustalenia winnych popełnienia przestępstwa.

Prokuraturę postanowił: Sprawę karną Nr 2697-89 dotyczącą atomowego okrętu podwodnego „Komsomolec” zamknąć. Pod dokumentem podpisał się: starszy śledczy do spraw szczególnie ważnych przy Głównym Prokuratorze Wojska, podpułkownik prawa G. W. Cełowałnikow.

W zakończeniu Aleksandr Tereszczenko napisał: *Oficerowie podwodnicy, nie gabinetowe urzędnicy i „królewscy pisarze”, a mistrzowie swojego zawodu dawno już mają swój osąd. Dla nich sprawcy tragedii okrętu i jego załogi są znani. A główne przyczyny to również konstrukcyjne niedopracowania, lekceważenie obowiązków, słaba organizacja zarządzania w sztabach, oraz wpływ „koniunktury politycznej.*

*Zaniechanie podniesienia z dna unikalnego okrętu oraz jego kapsuły, to zaniechanie z myślą – o wszystkim na zawsze zapomnieć.*

W 1997 r. Naczelnym Dowódcą WMF admirał floty W. N. Czernawin napisał książkę „Atomowy Podwodnik”, opisującą tragiczny los K-278, w której na zakończenie stwierdza: *Na wypadek awarii z okrętami podwodnymi, w Marynarce Wojennej opracowano i wykonano system natychmiastowego powiadamiania i udzielania pomocy. To jest perfekcyjnie wykonać pierwsze czynności, ukierunkowane na szybkie w czasie udzielenie możliwej pomocy.*

Po 11 latach zdarzyła się nowa tragedia z okrętem podwodnym K-141 „Kursk”, na którym zatонуło 118 marynarzy.

Za kilka lat o zagładzie K-141 wszyscy zapomną, tak jak zapomniano o innych okrętach podwodnych i ich załogach pełniących obowiązki z wiarą w słuszność obrony interesów swojego państwa.

Opisana tragedia atomowego okrętu podwodnego K-278 pokazuje, jak przerażające skutki powodują błędy człowieka potęgowane niewiedzą o możliwościach energetycznych tlenu, wodoru, paliwa i środków smarnych (pomijając bojowe) i jak ważną sprawą jest ich oddzielenie od siebie, a więc szczelność systemów i ich idealna czystość. Jest to jeden z najważniejszych warunków bezpieczeństwa okrętu podwodnego.

## WSPOMNIENIE POŚMIERTNE

### **KMDR W ST. SPOCZ. DR N. MED. HENRYK SZYMCZAK (1930-2003)**

Chociaż wszyscy wiemy, że życie nie jest wieczne, to jednak zgon bliskiej osoby zawsze powoduje uczucie żalu. Przypomina wspólnie przepracowane lata, które „dawno już minęły i nie wrócą”.

Kmdr dr n. med. Henryk Szymczak jeszcze niedawno był wśród nas. Uśmiechnięty, ciekawy, cierpliwy i gotowy w razie potrzeby do poświęceń.

Niestety 29 września 2003 r. zmarł nagle w wieku 73 lat. Uroczystość pogrzebowa z wojskową asystą honorową odbyła się 3 października na Cmentarzu Łostowickim w Gdańsku.

Kmdr Henryk Szymczak urodził się 1 stycznia 1930 r. w Białymstoku. Ojciec Antoni był maszynistą kolejowym I kl. w pociągach pośpiesznych, matka Anna zajmowała się domem. Dzieci wychowywane były surowo, w dyscyplinie. Miały zostać porządnymi ludźmi.

Jako dziecko lubił być blisko żołnierzy, którzy imponowali Mu – szczególnie ułani – mundurami i uzbrojeniem. Białystok był wtedy dużym miastem garnizonowym, a wojsko na chłopcach robiło zawsze wrażenie.

W czasie wojny miał okazję zapoznać się z ruchem podziemnym. W 1944 r., w czasie przesuwania się frontu przez miasto, doznał kilku ran. Na szczęście nie były groźne i nie spowodowały trwałego lub widocznego kalectwa.

Po wojnie ukończył szkołę średnią i wchodząc w dojrzałe życie musiał zdecydować o swojej przyszłości.

Zgodnie z marzeniami z dzieciństwa, postanowił zostać oficerem WP. Kierowany przez rodzinę, wybrał szkołę kształcącą lekarzy wojskowych. W 1950 r. stanął do egzaminu konkursowego do Fakultetu Wojskowo-Medycznego WCW Med. w Łodzi. W ten sposób stał się studentem Wydziału Lekarskiego Uniwersytetu Łódzkiego. Był bardzo dobrym studentem, lubianym przez kolegów. Uczył się dobrze, egzaminy zdawał bez opóźnień. Był też dobrym kursantem Wojskowego Fakultetu.

W 1955 r. ukończył studia i został mianowany porucznikiem lekarzy. Otrzymał przydział służbowy do Marynarki Wojennej. Został skierowany do Dowództwa Obrony Wodnego Rejonu Głównej Bazy MW. Dowództwo stacjonowało w okresie letniej kampanii w 1955 r. na Helu na OP „Motława”. Tam otrzymał przydział służbowy na stanowisko lekarza Flotyli Ścigaczy. Służba młodego oficera lekarza wymagała nauki i poświęcenia osobistego, tym bardziej że w domu oczekiwała świeżo poślubiona żona.

Następnym przydziałem była Flotylla Trałowców. W czasie pobytu na Helu zdobył tak potrzebne oficerowi-lekarzowi w Marynarce Wojennej doświadczenie morskie, co stanowiło podstawę do zajmowania w przyszłości stanowisk kierowniczych. W latach 1957-1958 był starszym lekarzem Garnizonu Hel, a od 1958 do 1961 kierownikiem Garnizonowej Przychodni Specjalistycznej z Bazą Łózkową.

Szefostwo Służby Zdrowia Marynarki Wojennej wysoko oceniało pracę organizacyjną i lekarską kapitana Szymczaka na Helu. Nie było więc przeszkód formalnych do skierowania Go na specjalizację w zakresie chorób wewnętrznych. W ten sposób został w latach 1961-1965 asystentem Oddziału Wewnętrznego 7 Szpitala Marynarki Wojennej.

Po zakończeniu kursu diabetologii w AMG w 1966 r., otrzymał świadectwo specjalisty II stopnia z chorób wewnętrznych.

W latach 1965-1970 był kierownikiem Garnizonowej Przychodni Specjalistycznej z izbą chorych na Oksywiu, a w latach 1970-1973 komendantem 115 Wojskowego Szpitala Garnizonowego na 100 łóżek w Helu. W 1973 r. uzyskał II stopień specjalizacji z Organizacji Ochrony Zdrowia. W 1975 r. obronił pracę doktorską - „Badania nad zachorowalnością wśród rybaków helskich z uwzględnieniem specyfiki ich środowiska pracy i bytowania”. Uroczysta obrona odbyła się w Wojskowej Akademii Medycznej w Łodzi. Promotorem pracy był prof. dr hab. med. Stanisław Klajman z Katedry Medycyny Morskiej WAM na Oksywiu.



Dotychczasowe doświadczenie dowódcze i wykszolenie kliniczne, preferowały komandora doktora na najwyższe stanowiska w służbie zdrowia MW.

W 1973 r. został skierowany na funkcję komendanta 7 Szpitala Marynarki Wojennej.

Następnych 18 lat życia poświęcał udoskonalaniu i rozbudowie organizacyjnej oddziałów i pododdziałów szpitalnych. Dbał o dobry wizerunek szpitala i tworzenie jak najlepszych warunków bytu dla pacjentów i ergonomii pracy dla personelu.

Wprowadził „kroczący” system remontowania, bez zamykania na czas remontu oddziałów szpitalnych.

Kmdr dr n. med. Henryk Szymczak był animatorem rozwoju bazy leczniczo- diagnostycznej i działalności naukowo-badawczej wśród kadry szpitala. W czasie Jego kadencji lekarze obronili ponad 20 prac doktorskich, zdali dwa kolokwia habilitacyjne, ogłosili ponad 600 prac drukiem w czasopiśmie fachowych oraz aktywnie działali w Towarzystwach Naukowych.

Pod Jego kierownictwem Szpital Marynarki Wojennej miał szansę zdobycia rangi szpitala klinicznego. Nie uzyskał tego wyróżnienia wyłącznie ze względów niemerytorycznych.

Komendant szpitala w czasie swojej długiej kadencji dbał o prawidłowy układ stosunków międzyludzkich, co korzystnie wpływało na całe środowisko szpitalne i osiągnięcia w pracy zawodowej.

Pomimo trudnego okresu przeżywanego wówczas przez kraj, rozgardiaszu politycznego i gospodarczego szpital pod Jego kierownictwem cieszył się uznaniem pacjentów, kadry, emerytów wojska i leczonych osób spoza wojska.

We wszystkich osiągnięciach szpitala niezaprzeczalnie miał swój udział jego komendant, który jako doświadczony sternik potrafił wprowadzić szpital w nowy system funkcjonowania wg nowoczesnych procedur.

Pod Jego kierownictwem szpital uzyskiwał dobre oceny i uznanie podczas inspekcji i kontroli przełożonych.

Komendant kmdr dr n. med. Henryk Szymczak był doceniany, wyróżniany i wielokrotnie nagradzany dzięki oddaniu się służbie i ludziom.

Za swoje zasługi został odznaczony przez prezydenta RP Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi oraz wieloma odznaczeniami resortowymi MON, Ministerstwa Zdrowia i Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

1 lutego 1991 r. kmdr dr n. med. Henryk Szymczak pożegnał się z mundurem. Po 41 latach służby wojskowej, w tym 36 lat na różnych stanowiskach w służbie zdrowia MW, odszedł w stan spoczynku. Szpital przekazał następcy w dobrym stanie.

Krótką biografią komandora pozwala wysnuć wniosek, że w służbie i swoim zawodzie pisał się bezustannie w górę i miewał w życiu tylko sukcesy. Wykonywał swe obowiązki wzorowo. Cieszył się bardzo dobrą opinią nie tylko u przełożonych, ale także był szanowany i lubiany przez podwładnych. Wszystkich cierpliwie wysłuchiwał, niczego nikomu nie narzucał, nie karał a chwalił.

Był bardzo towarzyskim człowiekiem. Czuł się dobrze w gronie pracowników szpitala. Bywał często wśród nich na oddziałach szpitalnych. Szczególnie szanował ordynatorów i pracowników zasłużonych dla instytucji którą kierował.

Kmdr dr n. med. Henryk Szymczak nie zerwał więzów ze szpitalem ani z najbliższymi współpracownikami po odejściu w stan spoczynku. Do kalendarza i tradycji weszły „imieniny Henrykowe u Szymczaka”. 19 stycznia zapraszał wszystkich żyjących szefów służby zdrowia, komendantów szpitala i bliskich przyjaciół na spotkanie imieninowe, w wybudowanym przez siebie domku w Oliwie, z którego był bardzo dumny.

Jak to w życiu bywa, miał też swoje niepowodzenia. Potrafił jednak nad nimi przechodzić do porządku dziennego i możliwie szybko zapominać.

Bardzo ciężko przeżył odejście żony. Wówczas pojawiły się u komandora objawy nękającej Go choroby. Próbował ratować się w kraju i za granicą. Pomimo wszystko, nigdy już nie doszedł do pełnej równowagi fizycznej.

W ostatnich latach życia próbował szukać oparcia w otoczeniu. Potrzebował bowiem opieki i poprawy kondycji psychicznej. Wydawało się, że odnalazł swoją dawną równowagę po zawarciu powtórnego związku małżeńskiego. Tak jednak się nie stało.

Kmdr por. w st. spocz. dr n. med. Kazimierz Kaczmarek  
Mgr Irena Kaczmarek

## **CONTENTS**

### **By Fleet Admiral Roman Krzyżelewski, Commander-in-Chief of the Polish Navy The Polish Navy's experience gained from Poland's membership in NATO**

The author presents some achievements, experiences and problems resulting from Polish Navy membership in NATO Alliance. He touches upon the history of relations between our naval forces and NATO as well as organizational changes which were necessary to meet the alliance's requirements. Under these requirements the Polish Navy has been obliged to assign and prepare some units for functioning within NATO standing naval forces, participation in coalition operations and organization of exercises.

The process of modernization of our naval forces is going on, new technologies are being introduced and professionalization of naval personnel is now in progress.

### **Cdr dr Ryszard Szynowski**

#### **War ruse at sea**

Seas and oceans have always been a specific arena of competition among countries, which resulted in making some weapons systems and services called navy. Sea fighting made participants look for new unconventional ways of defeating opponents at sea. That is why people invented a ruse, which is a trick to deceive an opponent having minimal losses.

In this article the author, referring to the history of sea wars, gives examples of a mentioned before sea ruse. He also reminds of some well-known ones, categorised in varied issues. All examples and issues have been presented in a contrastive way in order to show the successful ruses and also the ones discovered by the opponent that did not do the trick.

### **Cdr dr Zbigniew Korczewski**

#### **Lt Adam Pawłędzio**

#### **Cdr dr Ryszard Wróbel**

#### **Quantitative analysis of accidents and technical failures on board of Polish Navy vessels.**

This article shows the analysis of accidents and technical failures on board of Polish navy vessels from 1985 to 2004. It shows a detailed juxtaposition of failures and presents the analysis why they happened. The author in this article pays attention to humans' agent involved in the failures during this time.

### **Lt Cdr MSc Maciej Nałęcz**

#### **New members of Nato and their Navy**

#### **Lithuania**

This article provides us with some basic information about Lithuania, its history and present state. It outlines economic and political situation with neighbouring countries. The present state and assignments and sea forces are described in details.

### **Dr Jarosław Tuliszka**

#### **The reports of Polish submarines for Seekriegsleitung in September and October in 1939.**

This article presents information about Polish warships, unfortunately unknown for Polish historiography, which reached The Headquarters of German Navy in September and October in 1939. The information comes from a German reprint of a combat action register. The author provides us both with information and his own commentary. Some of those facts shed new light on current arrangements of Polish historiography, the other ones confirm them but the author thinks that there are still some which require further research.

An interesting one says that a cruiser "Admiral Scheer" significantly delayed its going out to the Atlantic Ocean through lack of proper number of vessels which could cover its going through the Baltic Sea. This threat arose due to an inefficient search mission of "Orzeł".

In fact, one Polish submarine stopped a privateer in a harbour for a long time. The author finishes by drawing conclusions from the analysed information about Polish submarines that German Navy Management possessed.

### **Dr Piotr Semków**

#### **Working out by Informacja Cdr Adam Rychel**

Commander Adam Rychel was arrested in Bydgoszcz in December in 1951. The Management of the Department of Defence associated this case, like the previous ones, with a “naval chip” of Tatar-Utnik-Nowicki group trial. Working Adam Rychel out and gaining information about him was conducted for a long time by District Management of Information number eight. Adam Rychel and his family were kept under surveillance for a long time and finally he was arrested.

After that Rychel was brought to Warsaw and intensively interrogated, which unfortunately resulted in symptoms of a mental illness. After the imprisonment that lasted for twenty months he was released from prison, in a very bad condition and dismissed from the army. Rychel’s arrest was an element of eliminating prewar cadre in Poland in Stalin’s time.

### **MA Jarosław Sianko**

#### **Protection of antique photography**

The author, who is an archive materials restorer, describes the conditions and ways of restoring old photographs, an important element of cultural heritage. He presents some complicated ways of reconstruction and restoration antique photographs and negatives, which are very sensitive to damage and chemical pollution. Nowadays, those collections are available only in a digital form.

### **Captain (retd) Stanisław Wielebski**

#### **The tragedy of a nuclear-powered submarine K-278 “Konsomolec”**

“Na krawędzi życia i śmierci” , a book by a Russian mechanic from a nuclear-powered submarine, describes tragedies connected with submarines and their crews.

Unsinkable underwater cruisers, equipped with the latest technology and rescue resources of the XX century were sunk.

The disasters of K-278 “Konsomolec” and K-141 “Kursk” were especially painful to all Russian soldiers and Russian Underwater Fleet. The book starts with painful words, telling how ill-considered and hopeless decisions of the Russian Management were, and how they made people suffer.

K-278 was the most expensive and the most modern nuclear-powered submarine, called a “goldfish”. We should always remember the tragedy of “Konsomolec” and hand down the information about it from generation to generation. He writes that ” there are not unimportant matters in the fleet now and in the past”.

The description of the tragic event of K-278 shows terrifying mistakes of human’s ignorance, and also possible dangers that oxygen, hydrogen, fuel and grease can cause. The author writes how important it is to separate them and to keep the system tight and clean.