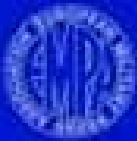


10 

# PRZEGLĄD MORSKI



"PRZEGLĄD MORSKI"  
PAZIERNIK 2006

**„PRZEGLĄD MORSKI”  
NR 10/2006 R**

## SPIS TREŚCI

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA	
<b>Art. Nr 1</b>	<b>3</b>
<b>Kmdr por. dr Dariusz BUGAJSKI</b>	
Demilitaryzacja i neutralizacja Wysp Alandzkich	
<b>Art. Nr 2</b>	<b>15</b>
<b>Mgr Milena SZYMAŃSKA</b>	
Aspekty polityczno-prawne Cieśnin Bałtyckich.	
MORSKA SZTUKA WOJENNA	
<b>Art. Nr 3</b>	<b>31</b>
<b>Kmdr ppor. mgr inż. Dariusz KOZŁOWSKI</b>	
Interoperacyjność okrętowych sił obrony przeciwminowej MW RP w Zespołach Zadaniowych NATO	
SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW	
<b>Art. Nr 4</b>	<b>45</b>
<b>Kmdr por. rez. mgr inż. Jerzy BOJKO</b>	
Zmiany w polityce wojskowej Japonii i jej siły morskie	
HISTORIA MORSKA	
<b>Art. Nr 5</b>	<b>63</b>
<b>Dr Jarosław TULISZKA</b>	
Motorowiec „Piłsudski” i jego tajemnicze zatonięcie	
RECENZJE I OMÓWIENIA	
<b>Art. Nr 6</b>	<b>80</b>
<b>Kmdr por. rez. mgr Walter PATER</b>	
Nowy „Rocznik Służby Zdrowia Marynarki Wojennej”	
BIOGRAFIA	
<b>Art. Nr 7</b>	<b>86</b>
<b>Mgr Jerzy ROMANOWICZ</b>	
Kontradmiral Mieczysław Pietruski (1848-1905)	
WSPOMNIENIE POŚMIERTNE	
<b>Art. Nr 8</b>	<b>92</b>
Komandor lekarz Stanisław Szkodziński	

## POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

Kmdr por. dr Dariusz R. Bugajski  
Wykładowca w AMW

### DEMILITARYZACJA I NEUTRALIZACJA WYSP ALANDZKICH

#### Teoria prawa międzynarodowego

W prawie międzynarodowym pojęcie **demilitaryzacji** (przestrzennej) tradycyjnie oznacza obowiązek likwidacji, zakaz budowy oraz utrzymywania w przyszłości wszelkich (demilitaryzacja całkowita) lub oznaczonych (demilitaryzacja częściowa) obiektów wojskowych, środków walki i sił zbrojnych na określonym terytorium. Rozpowszechnioną szczególną formą demilitaryzacji jest **denuklearyzacja**, która jest przykładem demilitaryzacji częściowej<sup>1</sup>.

Jedną z definicji tego pojęcia możemy znaleźć w Załączniku XIII Traktatu pokoju z Włochami podpisanego w Paryżu 10 lutego 1947 r., zgodnie z którym (...) *określenie „demilitaryzacja” i „zdemilitaryzowany” powinno być rozumiane jako zakaz, na danym terenie i na danych wodach terytorialnych, wznoszenia wszelkich urządzeń lub fortyfikacji morskich, wojskowych i lotniczo-wojskowych, jak również ich zbrojenia, sztucznych zapór wojskowych, morskich i powietrznych; korzystania z baz przez jednostki wojskowe, morskie i lotnictwa wojskowego lub stacjonowania stałego, jak również tymczasowego tych jednostek; szkolenia wojskowego w jakiegokolwiek bądź formie oraz fabrykacji sprzętu wojennego. Zakaz ten nie obejmuje personelu bezpieczeństwa wewnętrznego, ograniczonego liczebnie do spełniania zadań o charakterze wewnętrznym i wyposażonego w broń, która może być noszona i obsługiwana przez jednego człowieka, jak również szkolenia wojskowego, koniecznego dla tego personelu*<sup>2</sup>.

Inna definicja demilitaryzacji, która ma znacznie szerszy zasięg z uwagi na aktualność źródła, została zawarta w art. 60 Protokołu dodatkowego do konwencji genewskich z 12 sierpnia 1949 r. dotyczącego ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów

---

<sup>1</sup> L. Antonowicz, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Warszawa 2003, s. 98.

<sup>2</sup> Dz. U. z 1949 r., Nr 50, poz. 378.

zbrojnych, przyjętego w 1977 r. (Protokół I)<sup>3</sup>. Artykuł określa, że strefa może być ustanowiona w drodze wyraźnego porozumienia, niezależnie od jego formy i w dowolnym czasie, pod warunkiem że:

- wszyscy kombatanci, jak też broń i ruchomy materiał wojskowy zostaną z niej usunięte;
- stałe urządzenia i obiekty wojskowe nie będą używane na szkodę nieprzyjaciela;
- władza i ludność nie będą działać na szkodę nieprzyjaciela;
- ustanie wszelka działalność dla wsparcia wysiłku wojskowego.

Granice strefy winny być możliwie dokładnie określone i, jeśli to możliwe, oznaczone w terenie. Dopuszczalna jest obecność w takiej strefie sił policyjnych pozostawionych wyłącznie w celu utrzymania porządku publicznego, ale żadna ze stron nie może wykorzystywać strefy do celów związanych z prowadzeniem operacji wojskowych, ani jednostronnie uchylić jej statusu. Dopiero istotne naruszenie statusu (wymogów Protokołu i porozumienia między stronami) zwalnia drugą stronę z obowiązku uznawania demilitaryzacji takiego obszaru. Twórcy tej definicji mieli wątpliwości co do jej nazwy<sup>4</sup>, które wydają się uzasadnione ponieważ instytucja z art. 60 przewidziana jest na czas wojny ze względów humanitarnych, a nie politycznych lub wojskowych i odpowiada używanemu w doktrynie prawa międzynarodowego pojęciu strefy zneutralizowanej.

Nieporozumienia pojęciowe może dodatkowo powiększać używanie terminu demilitaryzacja (demilitaryzacja przedmiotowa) w odniesieniu do narzuconego przez zwycięzców limitowania potencjału militarnego państwa w celu ograniczenia lub pozbawienia jego sił zbrojnych zdolności ofensywnych (np. Niemcy, Austria i Japonia po II wojnie światowej). W obu znaczeniach antonimem pojęcia demilitaryzacja jest militaryzacja, albo ponowna militaryzacja, czyli remilitaryzacja. Demilitaryzacja przedmiotowa oraz „demilitaryzacja humanitarna” z art. 60 Protokołu I nie znajduje jednak zastosowania do Wysp Alandzkich.

---

<sup>3</sup> Ratyfikowany przez 163 państwa, ale nie ma wśród stron m.in. Stanów Zjednoczonych i Iranu. Dz.U. z 1992 r., Nr 41, poz. 175.

<sup>4</sup> International Humanitarian Law. Treaties and Documents, National Implementation (ICRC Databases on International Humanitarian Law), International Committee of the Red Cross, 2006, s. 708 (Commentary, pkt 2298).

Wśród wielu historycznych przykładów<sup>5</sup> można wymienić demilitaryzację pasa wzdłuż Dunaju z mocy traktatu pokojowego rosyjsko-tureckiego z 1812 r., częściową demilitaryzację Wielkich Jezior Amerykańskich przez porozumienie amerykańsko-brytyjskie z 1817 r., Wysp Jońskich cedowanych na rzecz Grecji w 1863 r., Strefy Tangeru w 1904 r., Sachalinu, Cieśniny Tatarskiej i La Pèrouse'a (Sōya)<sup>6</sup> na podstawie traktatu pokojowego z Portsmouth z 1905 r.<sup>7</sup>, Nadrenii (lewy brzeg i pas szerokości 50 km na prawym), Helgolandu, części niemieckiego wybrzeża południowo-zachodniego Bałtyku z Kanałem Kilońskim<sup>8</sup> na podstawie traktatu wersalskiego<sup>9</sup>, pasa wzdłuż granicy estońsko-rosyjskiej z mocy traktatu dorpackiego z 1920 r., wysp i brzegów Zatoki Fińskiej oraz pasa wzdłuż granicy fińsko-rosyjskiej (1922), pasa pomiędzy Haiti a Dominikaną (1929), 20 kilometrowego pasa wzdłuż granic Włoch z Jugosławią i Francją oraz Wysp Dodekanezu i niektórych innych wysp na podstawie traktatu pokojowego z 1947 r.<sup>10</sup> oraz częściowa demilitaryzacja półwyspu Synaj na podstawie Układu pokojowego między Izraelem a Egiptem z 1979 r.<sup>11</sup> Z bliskich geograficznie i funkcjonujących można wymienić strefę zdemilitaryzowaną oddzielającą Gibraltar<sup>12</sup> od Hiszpanii, podobne w Ceucie i Melilli oraz rozdzielającą strony na Cyprze.

**Neutralizacja** natomiast oznacza umowny zakaz prowadzenia działań wojennych na danym terytorium oraz wykorzystywania tego terytorium jako bazy do prowadzenia takich

---

<sup>5</sup> W 1946 r., po niezrealizowanych przez komunistyczne władze próbach korzystniejszego ukształtowania polskiej granicy zachodniej, pojawił się w MSZ pomysł demilitaryzacji Rugii, która jest położona strategicznie u wejścia do Cieśnin Bałtyckich i była wraz z tą częścią wybrzeża bałtyckiego zdemilitaryzowana przez traktat wersalski (art. 195). J. Kochanowski, *Granica w przybliżeniu. Pierwsze lata nad Odrą i Nysą*, w: „Polityka” 2005 nr 49, s. 84.

<sup>6</sup> П.Д. Барболя, Л.А. Иванашенко, Д.Н. Колесник, *Международноправовой режим важнейших проливов и каналов*, Moskwa 1965, s. 57-58.

<sup>7</sup> L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, tom I, Warszawa 1954, s. 196-200.

<sup>8</sup> Zgodnie z art. 195 traktatu wersalskiego z 1919 r. demilitaryzacja miała zapewnić wolną żeglugę państwom bałtyckim i dotyczyła przestrzeni ograniczonej równoleżnikami 55° 27' N i 54° 00' N oraz południkami 9°00' E i 16°00' E (bałtyckie wybrzeże ówczesnych Niemiec na zachód od Mielna, bez Świnoujścia, Wismaru i Lubeki, ale z Kilonią i Rostokiem).

<sup>9</sup> Traktat pokoju z Niemcami, Wersal, 29 czerwca 1919 r., Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, tom II, Warszawa 1958, s. 29-62 oraz Dz.U. z 1920 r., nr 35, poz. 200.

<sup>10</sup> Traktat pokoju z Włochami, Paryż, 10 lutego 1947 r. Traktat wszedł w życie 15 września 1947 r. Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, tom III, Warszawa 1960, s. 226-268 oraz Dz.U. z 1949 r., nr 50, poz. 378.

<sup>11</sup> Peace treaty between Israel and Egypt, March 26, 1979, art. IV i aneks I.

<sup>12</sup> Strefa zdemilitaryzowana, chociaż powszechnie określana jest jako strefa neutralna, ustanowiona została z mocy traktatu z Sewilli w 1729 r. w postaci pasa przecinającego podstawę półwyspu o szerokości równej podwójnemu zasięgowi strzału ówczesnych armat. Pomimo, że częściowo naruszona przez Brytyjczyków, jest to współcześnie prawdopodobnie najstarsza uznawana strefa.

działań. Status taki zyskały Cieśnina Magellana w 1881 r.<sup>13</sup>, Kanał Sueski w 1888 r., Kanał Panamski w 1901 r.<sup>14</sup> Natomiast traktat antarktyczny z 1959 r. jednocześnie demilitaryzuje i neutralizuje Antarktykę (na południe od 60 równoleżnika)<sup>15</sup>. Inne wcześniejsze przykłady neutralizacji to Kraków z 1815 r. i Tanger z 1923 r.

Podsumowując, demilitaryzacja oznacza wyłączenie obecności wojskowej na danym terytorium w zasadzie w czasie pokoju (np. demilitaryzacja w Konwencji Lozańskiej z 1923 r.) lub na czas zawieszenia broni, chyba że umowa stanowi inaczej. Gdyby zatem demilitaryzacja z mocy umowy międzynarodowej miała również obowiązywać podczas wojny to oznaczałoby to jednoczesną neutralizację. Celem demilitaryzacji jest zapewnienie bezpieczeństwa stronom. Natomiast sama neutralizacja znajduje zastosowanie odpowiednio tylko podczas konfliktu zbrojnego i jest ustanawiana w celu wyłączenia określonego terytorium z toczącego się konfliktu zbrojnego (np. podczas wojny falklandzkiej tak zwane „*the Red Cross Box*”<sup>16</sup>).

W obu wypadkach do powstania strefy niezbędne jest wyraźne porozumienie stron (element prawny) i jego rzeczywiste wypełnienie (element faktyczny). Umowa konstytuująca strefę powinna możliwie precyzyjnie określać jej granice i ewentualnie formy kontroli jej statusu. Neutralizacja dotyczyć może części terytorium państwowego, albo całego państwa. Wyjątkowym rozwiązaniem jest **wieczysta (trwała) neutralność**, a więc sytuacja gdy państwo ma gwarancje międzynarodowe tego statusu (Szwajcaria, Luksemburg, Austria i Malta). Teoretycznie również całkowita demilitaryzacja może dotyczyć całego terytorium państwowego, ale w praktyce stosunków międzynarodowych przykłady całkowitej demilitaryzacji dotyczą tylko pewnych fragmentów terytorium państwowego lub międzynarodowego (Antarktyka). Współcześnie niema państwa, którego całe terytorium byłoby zdemilitaryzowane, ale są takie które są zneutralizowane. Co prawda istnieją nawet

---

<sup>13</sup> Traktat o przyjaźni i pokoju pomiędzy Argentyną i Chile z 1881 r., który wszedł w życie w następnym roku, potwierdził postanowienia traktatu pokojowego z 1881 r. o neutralizacji Cieśniny Magellana i wolnej żegludze statków wszystkich bander przez jej wody (art. V).

<sup>14</sup> W 1903 r. Stany Zjednoczone zawarły traktat z Panamą (*the Hay-Bunau Varilla Treaty*) o wieczystej dzierżawie Strefy Kanału Panamskiego (zmodyfikowany w 1936 r. i 1955 r.). Budowę kanału zakończono w 1914 r. W 1977 r. podpisano dwa układy Carter-Torrijos, z których jeden (*the Panama Canal Treaty*) dotyczył przekazania Panamie Strefy Kanału Panamskiego (około 1500 km<sup>2</sup> po obu brzegach kanału) do 1 stycznia 2000 r., a drugi (*the Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal*) potwierdzał neutralny status kanału i prawo Stanów Zjednoczonych do obrony tego statusu.

<sup>15</sup> Układ w sprawie Antarktyki, Waszyngton, 1 grudnia 1959 r., w Dz. U. z 1961 r., Nr 46, poz. 237.

<sup>16</sup> Z mocy ustnego porozumienia strony ustanowiły na pełnym morzu na północ od Falklandów strefę zneutralizowaną o średnicy 20 mil morskich w celu zapewnienia bezpieczeństwa statkom szpitalnym i wymiany rannych. M. Henckaerts, L. Doswald-Beck, *Customary International Humanitarian Law*, Volume II. Practice, Cambridge University Press 2005, s. 679.

całkiem duże państwa, które nie mają armii (Kostaryka)<sup>17</sup>, ale to nie oznacza ich demilitaryzacji.

W praktyce konfliktów zbrojnych wytworzyły się również pewne inne formy neutralizacji, takie jak **strefy niebronione** i **sanitarne**, których istnienie prowadzi także do przestrzennego ograniczenia toczącego się konfliktu. Tu również warunkiem ich ukonstytuowania jest spełnienie wymogów prawnych (element prawny) i ich rzeczywista realizacja (element faktyczny). Różnica w stosunku do klasycznej neutralizacji polega na tym, że wystarczająca jest tu jednostronna deklaracja (strefy niebronione), która spełnia określone warunki przewidziane przez międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych<sup>18</sup>. Zakres ograniczeń nałożonych szczególnie na stronę okupującą jest także w obu przypadkach mniejszy niż w przypadku neutralizacji, bowiem może być sprowadzony głównie do zakazu atakowania. Protokół I zawiera rozdział pt. *Miejscowości i strefy pod szczególną ochroną* (część IV, rozdział V), w którym poza strefą zdemilitaryzowaną (art. 60) uregulowano obszernie status stref niebronionych (art. 59). Zgodnie z tym przepisem, władze strony konfliktu mogą ogłosić jako miejscowość niebronioną każde miejsce zamieszkane znajdujące się w pobliżu lub wewnątrz strefy, w której siły zbrojne są w styczności, pod warunkiem, że wojsko wraz z bronią i środkami wojennymi opuszczą tę przestrzeń, nie są używane na szkodę nieprzyjaciela stałe urządzenia i obiekty wojskowe, władze i ludność nie działają na szkodę nieprzyjaciela, ani w żaden sposób nie są wspierane operacje wojskowe. Jednostronne oświadczenie powinno być przedstawione stronie przeciwnej. Natomiast strefy i miejscowości sanitarne mogą być tworzone z mocy porozumień dwustronnych przed i w trakcie konfliktu (art. 23 I konwencji genewskiej)<sup>19</sup>.

W związku z tym, że warunkiem niezbędnym demilitaryzacji i neutralizacji jest zawarcie wyraźnego porozumienia, pojawia się pytanie, które podmioty prawa międzynarodowego poza państwami mają zdolność do jego zawarcia?. Zdaje się, że zdolność traktatowa niektórych organizacji międzynarodowych międzyrządowych obejmuje również zdolność do wystąpienia w roli strony umowy konstytuującej taką strefę, a nie tylko w roli mediatora. Chodzi tu na przykład o ustanowienie z udziałem ONZ strefy rozdzielającej siły pokojowe Narodów Zjednoczonych i „miejscowe”. Praktyka niemiędzynarodowych

---

<sup>17</sup> Armie kostarykańską rozwiązano w 1948 r. i zastąpiono podległą prezydentowi gwardią cywilną, co znalazło usankcjonowanie w konstytucji z 1949 r. Dzięki temu państwo to zyskało stabilizację polityczną po okresie powtarzających się przewrotów wojskowych.

<sup>18</sup> T. Leško, *Międzynarodowe ograniczenia w prowadzeniu konfliktów zbrojnych*, PWN, Warszawa 1990, s. 82.

<sup>19</sup> Konwencja Genewska o polepszeniu losu rannych i chorych w armiach czynnych z dnia 12 sierpnia 1949 r. ratyfikowana przez 192 państwa. Dz.U. z 1956 r., Nr 38, poz. 171.

konfliktów zbrojnych potwierdza, że zdolność taką ma również **strona wojująca**<sup>20</sup> w wojnie domowej, która według *opinio iuris* zyskuje prawa i obowiązki państwa prowadzącego wojnę, a więc może zawierać wiążące umowy<sup>21</sup>. Jako przykład można wskazać powołanie strefy zdemilitaryzowanej na podstawie porozumienia dotyczącego ostatecznego zawieszenia broni pomiędzy komunistycznym rządem Nikaragui a ruchem oporu (*contras*) w 1990 r.<sup>22</sup>

Podjmując wreszcie, w podsumowaniu powyższych uwag, próbę klasyfikacji możemy, stosując kryterium czasu ustanowienia, wyróżnić strefy zdemilitaryzowane lub odpowiednio zneutralizowane, ustanowione **doraźnie** (na określony czas) podczas konfliktu i **bezterminowo** (trwale) w czasie pokoju. Po drugie, możemy rozróżnić demilitaryzację **całkowitą** (zakaz wszelkiej obecności wojskowej) i **częściową** (zakaz pewnych form obecności wojskowej np. denuklearyzacja). Po trzecie, z punktu widzenia wojskowo-politycznego możemy wyróżnić (typologia):

- **strefy rozdzielające** lub **buforowe** (*buffer zones*), których przykłady znajdują się na Wzgórzach Golan, w Korei i na Cyprze;
- **strefy ustanowione w interesie społeczności międzynarodowej** lub **grupy państw** (Wyspy Alandzkie, Antarktyka, Svalbard) oraz
- **strefy mieszane**, które łączą cechy dwu poprzednich (Synaj).

Wśród źródeł prawa, które chronią wymienione instytucje, przewidując odpowiedzialność karną za ich naruszenie można wskazać, w międzynarodowym prawie konfliktów zbrojnych art. 85 (3 d) Protokołu I, traktujący atak na strefę niebronioną i zdemilitaryzowaną jako jego ciężkie naruszenie. Także Statut Międzynarodowego Trybunału Karnego z 1998 r.<sup>23</sup> za zbrodnię wojenną uznaje atakowanie bezbronnych miast, wsi domów itp., które nie są celami wojskowymi (art. 8 ust. 2b v). W polskim prawie odpowiednio art. 122 § 1 kodeksu karnego z 1997 r. zabrania atakowania miejscowości lub obiektów niebronionych, strefy sanitarnej lub zneutralizowanej<sup>24</sup>.

## Wyspy Alandzkie

---

<sup>20</sup> Warunkiem uznania za stronę wojującą jest powołanie rządu kontrolującego część terytorium państwowego w sposób rzeczywisty (przez okupację i administrowanie), który dysponuje organizacją wojskową prowadzącą działania zbrojne w sposób zorganizowany, pod jednolitym dowództwem i które przestrzegają prawa konfliktów zbrojnych. R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2003, s. 145.

<sup>21</sup> M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2000, s. 151.

<sup>22</sup> M. Henckaerts, L. Doswald-Beck, wyd. cyt., s. 688.

<sup>23</sup> Ratyfikowany przez ponad 100 państw, w tym Polskę.



Długa, 150-letnia historia ograniczeń zwierzchnictwa terytorialnego i szczegółowa regulacja statusu strefy powodują, że najczęściej przedstawianym w literaturze przykładem demilitaryzacji i neutralizacji są Wyspy Alandzkie (fiń. *Ahvenanmaa*, szw. *Åland*, ang. *Lland*). Archipelag ten obejmuje aż 6500 wysp, z czego tylko 80 zamieszkałych, o łącznej powierzchni 1500 km<sup>2</sup> (największa Åland 640 km<sup>2</sup>). Na całym tym terytorium mieszka obecnie 27 000 osób posługujących się językiem szwedzkim.

Wyspy te zamykają wejście do Zatoki Botnickiej (rys.1.). Można z nich kontrolować także podejścia do Sztokholmu odległego o zaledwie 120 km, a nawet do Zatoki Fińskiej (z Petersburgiem, Helsinkami i Tallinem). Takie położenie sprawiło, że były miejscem i przedmiotem wielu konfliktów. Wyspy omywają od południa wody Bałtyku Właściwego, od północy Zatoki Botnickiej<sup>25</sup>, od wschodu tak zwanego Morza Archipelagowego (Szkierów), a od zachodu Morza Alandzkiego (szw. *Ålands Hav*) i Kwarkenu Południowego (szw. *Södra Kvarken*). Poprzez te dwa ostatnie akweny, łącznie określane mianem Cieśniny Wysp Alandzkich<sup>26</sup>, przebiega główny szlak morski łączący Bałtyk Właściwy z Botnikiem. Gospodarcze znaczenie tej drogi wodnej, poza względnie intensywną lokalną żeglugą liniową łączącą porty Finlandii i Szwecji, nie jest duże i wiąże się głównie z transportem rudy żelaza oraz drewna w kierunku południowym.

Wyspy, po wielowiekowej dominacji Szwecji, w 1809 r, wraz z Finlandią, znalazły się we władaniu Rosji<sup>27</sup>. Pierwsze porozumienie regulujące szczególny status Alandów było częścią zawartego w Paryżu 30 marca 1856 r. traktatu pokojowego<sup>28</sup> kończącego wojnę krymską, podczas której wyspy były jednym z kilku frontów. Zawarta przy tej okazji, złożona

---

<sup>24</sup> Art. 122 § 1. Kto w czasie działań zbrojnych atakuje miejscowość lub obiekt niebroniony, strefę sanitarną lub zneutralizowaną albo stosuje inny sposób walki zakazany przez prawo międzynarodowe, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności.

<sup>25</sup> Zatoka Botnicka (szw. *Bottniska viken*, fiń. *Pohjanlahti*, ang. *Gulf of Bothnia*) jest największą zatoką Morza Bałtyckiego o powierzchni 112 tys. km<sup>2</sup> i głębokości do 294 m. Rozciągłość południkowa wynosi ok. 675 km. Cieśnina *Norra Kvarken* dzieli ją na dwa różne akweny: płytszy Botnik Północny (ang. *Bothnian Bay*) o średniej głębokości 42 m oraz większy Botnik Południowy (ang. *Bothnian Sea*) o średniej głębokości 62 m. Niewielkie zasolenie waha się od 5,5‰ w części południowej do 2‰ w części północnej. Podczas zimy bywa cała pokryta lodem przez kilka miesięcy. Zatoka nie odgrywa większej roli w żegludze. Na północ od Wysp Alandzkich nie ma żadnych portów o znaczeniu międzynarodowym, ani większych ośrodków miejskich i przemysłowych poza przemysłem drzewnym, rybołówstwem oraz wydobywaniem rudy żelaza w rejonie Kiruny, która jest wywożona przez szwedzki port Luleå i Narwik w Norwegii.

<sup>26</sup> Cieśnina Wysp Alandzkich obejmuje *Södra Kvarken* (Kwarken Południowy) oraz *Ålands Hav* (Morze Alandzkie). Na całej szerokości jej wody stanowią morze terytorialne państw cieśninowych. Długość toru wodnego w strefie zdemilitaryzowanej wynosi ok. 60 mil. Szerokość minimalna w *Södra Kvarken* ok. 12 mil (wysepka *Hälsaren* w pobliżu *Singö*), a szerokość toru wodnego ok. 3,5 mili. Znaczne głębokości sięgają w północno-wschodniej części Morza Alandzkiego 300 m.

<sup>27</sup> Po włączeniu wysp do Rosji na największej wyspie Åland nad Bomarsund wybudowano twierdzę, która później została opanowana wraz z wyspami przez Francuzów i Brytyjczyków podczas wojny krymskiej.

tylko z dwóch artykułów, konwencja między Francją, Wielką Brytanią, i Rosją w sprawie Wysp Alandzkich, zobowiązywała to ostatnie państwo do ich nie fortyfikowania i nie utrzymywania ani tworzenia urzędów wojskowych i morskich. Postanowienia te mimo, że nie określały granic strefy, zapoczątkowały historię demilitaryzacji wysp. Strony nie odniosły się w ogóle do żeglugi i statusu wód wokół archipelagu. Konwencja ta nie została w późniejszym czasie formalnie uchylona, chociaż jej postanowienia były kilkakrotnie łamane. Poza tym na jej regulacje powoływano się w następnym okresie historii stosunków międzynarodowych. Obowiązanie tego aktu potwierdza między innymi opinia Komisji Prawników z 1920 r. powołanych przez Radę Ligi Narodów, według której Finlandia, w chwili uzyskania niepodległości, wraz z Wyspami Alandzkimi przejęła zobowiązania rosyjskie z traktatu 1856 r.<sup>29</sup>

Kolejną umową był brzeski traktat pokojowy z 1918 r.<sup>30</sup>, który mówił również o zniesieniu istniejących umocnień i nie budowaniu nowych (art. VI)<sup>31</sup>. Szczegółowy status wysp miał być określony w przyszłym porozumieniu państw bałtyckich. Jednak po rozpadzie Austro-Węgier i upadku cesarstwa w Niemczech, Rosja Sowiecka anulowała traktat jako narzucony siłą.

Obecny status prawnomiędzynarodowy wysp i cieśniny został ukształtowany w rezultacie działań w ramach Ligi Narodów na podstawie Konwencji między Niemcami, Danią, Estonią, Finlandią, Francją, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii, Włochami, Łotwą, Polską i Szwecją, dotyczącej nie fortyfikowania i zneutralizowania Wysp Alandzkich, zawartej w Genewie 20 października 1921 r.<sup>32</sup> Postanowienia konwencji demilitaryzują i neutralizują archipelag wraz z otaczającym morzem terytorialnym. Takie ograniczenie zwierzchnictwa terytorialnego Republiki Finlandii zostało przyjęte zdecydowanie na rzecz całej społeczności międzynarodowej ... *w interesie ogólnego pokoju...*, a nie jakiegoś pojedynczego państwa lub regionalnej grupy państw (art. 9).

Finlandia potwierdziła tu rosyjskie zobowiązanie z 1856 r. odnoszące się do nie fortyfikowania wysp. Postanowienia traktatu paryskiego zostały przez konwencję w

---

<sup>28</sup> Traktat pokoju i przyjaźni między Austrią, Francją, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii, Prusami, Rosją, Sardynią i Turcją podpisany w Paryżu 30 marca 1856 r. Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1958, tom I, s. 58.

<sup>29</sup> M.N. Shaw, wyd. cyt., s. 281.

<sup>30</sup> *Traktat pokoju pomiędzy Rosją a Niemcami, Austro-Węgrami, Bułgarią i Turcją, Brześć Litewski, 3 marca 1918 r.* Tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1958, tom II, s. 17.

<sup>31</sup> Wyspy w 1917 r. były zajęte przez wojska szwedzkie, a w 1918 r. niemieckie.

znacznym zakresie uzupełnione i sprecyzowane. Określono szerokości wód terytorialnych wysp na 3 mile mierzone od linii najniższego stanu morza (zwykłej linii podstawowej) wszystkich wysp, wysepek i skał. Wyznaczone granice tych wód nie powinny jednak przekraczać linii określonych w umowie współrzędnymi geograficznymi. Tak określony obszar lądowy wraz z otaczającym morzem terytorialnym tworzy strefę zdemilitaryzowaną, do której znajdują zastosowanie postanowienia konwencji.

W strefie tej zakazano utrzymywania wszelkich instalacji wojskowych (sił lądowych, morskich i powietrznych) oraz jakichkolwiek innych służących do celów wojennych. Zabroniono także wchodzenia do strefy jakichkolwiek sił zbrojnych lądowych, morskich lub powietrznych. Zakazem objęto ponadto wyrób, wwóz, tranzyt i wywóz broni oraz materiałów wojennych.

Nie są to zakazy bezwzględne, bowiem w okresie pokoju przyznano Finlandii pewien zakres praw związanych z okresowym wizytowaniem wysp przez najwyżej dwa lekkie okręty nawodne. Państwo to może także czasowo wprowadzać inne okręty nawodne, których łączna pojemność powinna być ograniczona do 6000 ton, a ponadto ma prawo przelotu nad wyspami z zakazem jednak lądowania, z wyjątkiem przypadków siły wyższej. Również jakiegokolwiek inne państwo może wprowadzić jeden okręt za zgodą rządu fińskiego. W czasie pokoju Finlandia może także dla utrzymania porządku, w wyjątkowych okolicznościach i czasowo, wprowadzić do strefy inne siły zbrojne niż stale utrzymywane siły policyjne potrzebne do utrzymania ładu i bezpieczeństwa publicznego (art. 4).

W przypadku wojny określony w konwencji obszar stanowi strefą neutralną, która nie może być wykorzystywana w żaden sposób w związku z prowadzonymi działaniami wojennymi. W zakresie neutralizacji przewidziano również odstępstwo w postaci prawa Finlandii do czasowego postawienia min w strefie w porozumieniu z Radą Ligi Narodów (obecnie ONZ) dla zapewnienia neutralności tego obszaru w razie wojny obejmującej Morze Bałtyckie. W przypadku gdy neutralność strefy jest zagrożona przez nieoczekiwany atak, Finlandia ma prawo do użycia *...środków koniecznych do powstrzymania i odparcia napastnika...* do chwili interwencji stron konwencji (art. 7 ust. II).

Gwarantami szczególnego statusu Wysp Alandzkich zostały państwa – strony konwencji z 1921 r. (w tym Polska), które mogą zgłosić naruszenie postanowień konwencji

---

<sup>32</sup> Konferencja w sprawie Wysp Alandzkich, na którą nie zaproszono Rosji Sowieckiej oraz przyjęcie konwencji dotyczącej archipelagu spotkało się z jej ostrymi protestami. Było to jednym z powodów narzucenia Finlandii niemal dwadzieścia lat później układu dotyczącego demilitaryzacji wysp.

oraz powinny następnie uczestniczyć w podjęciu decyzji przez Radę dla ukrócenia pogwałceń demilitaryzacji i neutralizacji strefy oraz popierać wykonanie przyjętych decyzji.

Nie budzi wątpliwości, że obok konwencji z 30 marca 1856 r. długotrwale obowiązującą umową zawartą przede wszystkim w imieniu społeczności międzynarodowej regionu bałtyckiego regulującą status archipelagu pozostaje konwencja z 1921 r. Potwierdza to brak wyraźnego wypowiedzenia oraz wola stron wyrażona w art. 8 i podtrzymywana przez co najmniej oba państwa cieśninowe: *Postanowienia niniejszej konwencji pozostaną w mocy bez względu na jakiegokolwiek zmiany, które mogłyby być zaprowadzone w obecnym status quo na Morzu Bałtyckim.*

Granice strefy zdemilitaryzowanej oraz wód terytorialnych Szwecji i Finlandii przebiegają w przybliżeniu szlakiem żegludowym przez Morze Alandzkie oraz Kwarcken Południowy. W rezultacie konwencyjnego zmodyfikowania zwyczajowego prawa przepływu przez wody terytorialne ukształtował się szczególny status prawny Cieśniny Wysp Alandzkich obejmującej oba geograficzne akweny. Pojęcie Cieśnina Wysp Alandzkich jest zatem pojęciem prawnym, a nie geograficznym, stworzonym właśnie w rezultacie demilitaryzacji wysp i przyległych wód poprzez umowy międzynarodowe.



## Rys 1. Położenie Wysp Alandzkich oraz podział terytorialny otaczających wód

Konwencja, poza przedstawionymi ograniczeniami w postaci zakazu wejścia i postoju okrętów w strefie zdemilitaryzowanej, w pozostałym zakresie zapewnia jednak wolność pokojowego przepływu przez 3-milowe wody terytorialne zgodnego ze zwyczajami i traktatami międzynarodowymi (art. 5). Poza szczególnymi rozwiązaniami dotyczącymi wód terytorialnych archipelagu, na zewnątrz od nich żegluga obcych statków odbywa się na zwykłych zasadach międzynarodowego prawa morza, a więc zgodnie z **prawem nieszkodliwego przepływu** (*right of innocent passage*)<sup>33</sup>, a w Cieśninie Wysp Alandzkich poza strefą zdemilitaryzowaną obowiązuje **prawo przejścia tranzytowego** (*right of transit passage*)<sup>34</sup>. Zapewnia to wolną żeglugę na Zatokę Botnicką okrętów innych państw niż cieśninowe, w tym podwodnych w położeniu podwodnym oraz wolny przelot wojskowych statków powietrznych, mimo że na całej szerokości wody cieśniny stanowią terytorium (morze terytorialne) obu państw<sup>35</sup>.

Podczas II wojny światowej agresja sowiecka na Finlandię zaowocowała narzuceniem przez ZSRR w 1940 r. układu dotyczącego Wysp Alandzkich<sup>36</sup>, potwierdzonego później w traktacie pokoju z Finlandią z 10 lutego 1947 r. (art. 12) oraz w drodze wymiany not pomiędzy obydwoma państwami w 1948 r. Układ ten demilitaryzuje wyspy w rezultacie fińskiego zobowiązania do ich nie umacniania oraz nie udostępniania siłom zbrojnym obcych państw. Finlandia i inne państwa nie mogą utrzymywać ani tworzyć w strefie Wysp Alandzkich żadnych urzędów lub baz operacyjnych wojsk lądowych, sił morskich i lotnictwa wojskowego ani żadnych innych urzędów, które mogłyby być wykorzystane w celach militarnych. Pomimo, że układ określa morze terytorialne wysp w ten sam sposób jak konwencja z 1921 r. to w odróżnieniu od niej ma charakter bardziej „lądowy” bowiem nie reguluje wejścia okrętów lub przelotu statków powietrznych. Jest tu mowa jedynie o demilitaryzacji wszystkich wysp, wysepek i szkieł położonych w „strefie Wysp Alandzkich”, ale nie określono odpowiednio sytuacji prawnej otaczających wód. Pominięto

---

<sup>33</sup> Zgodnie z prawem zwyczajowym oraz przepisami Konwencji o prawie morza z 1982 r. (art. 17-32). Tekst w: Załączniku do nr. 59 Dz.U., poz. 543 z dnia 20 maja 2002 r.

<sup>34</sup> Zgodnie z prawem zwyczajowym oraz przepisami Konwencji o prawie morza z 1982 r. (art. 37-43). Tekst w: wyd. cyt.

<sup>35</sup> Szersza analiza uprawnień żeglugowych w cieśninie w publikacji: D.R. Bugajski, *Szczególny status Cieśniny Wysp Alandzkich jako wyjątek od zasad przejścia tranzytowego* (art. 35 c Konwencji o prawie morza), w: „Prawo Morskie”, 2006, t. XXII, s. 81-97.

<sup>36</sup> Układ pomiędzy ZSRR i Finlandią dotyczący Wysp Alandzkich, Moskwa, 11 październik 1940 r., tekst w: L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1960, tom

także zupełnie neutralizację archipelagu. Ponadto ZSRR otrzymał prawo utrzymywania na wyspach konsulatu, który poza zwykłymi funkcjami konsularnymi, pełni rolę organu nadzorującego przestrzeganie umowy. Układ określa również procedury w przypadku naruszenia jego postanowień<sup>37</sup>.

\*\*\*

Podsumowując można stwierdzić, że szczegółowo określona demilitaryzacja i neutralizacja oraz mechanizmy obrony statusu Wysp Alandzkich stanowią w stosunkach międzynarodowych wyjątkowy przykład pogodzenia sprzecznych interesów stron. Potwierdzeniem jest długotrwałe i w zasadzie niekwestionowane utrzymywanie istniejącego statusu archipelagu, który w dużej mierze jest reliktem dawnych konfliktów i podziałów w regionie. Przede wszystkim jednak trzeba podkreślić, że obecna sytuacja prawna wysp i otaczających wód jest powszechnie akceptowana zarówno przez szwedzkich mieszkańców wyposażonych w ramach Republiki Finlandii w szeroką autonomię polityczną i gospodarczą<sup>38</sup>, jak i oba państwa cieśninowe oraz całą społeczność międzynarodową regionu Morza Bałtyckiego.

---

III, s. 19-20 oraz w: B. Winiarski, *Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1938 r., s. 316-319.

<sup>37</sup> Prawa te obecnie przysługują Federacji Rosyjskiej, która jest następcą prawnym ZSRR.

<sup>38</sup> K. Kubiak, *Nordyckie terytoria autonomiczne*, w: *Sprawy Międzynarodowe*, 1992, nr 7-12.

## POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

Mgr Milena Szymańska  
Absolwentka AMW

### ASPEKTY POLITYCZNO-PRAWNE CIEŚNIN BAŁTYCKICH

Cieśniny Bałtyckie obejmują Duży Bełt, Mały Bełt oraz Sund. Stanowią naturalne połączenie Bałtyku z Morzem Północnym i w konsekwencji dalej z Atlantykiem. Bezsporna jest ich ogromna rola komunikacyjna, ekonomiczna i strategiczna. Pojęcie Cieśnin Bałtyckich geograficznie obejmuje Kattegat, Bełty i Sund. Jednak w aspekcie prawnym odnosi się je do Małego, Wielkiego Bełtu i Sundu<sup>39</sup>.

Ze względu na to, iż stanowią arterię o kluczowym znaczeniu dla żeglugi międzynarodowej oraz biorąc pod uwagę jurysdykcję w tym rejonie (Dania jest w posiadaniu Małego i Wielkiego Bełtu, Sund zaś został podzielony pomiędzy Danię i Szwecję) słuszniejszym wydaje się określenie ich mianem Cieśnin Bałtyckich aniżeli Duńskich. Określenia te są jednak wzajemnie tożsame i zmiennie używane w literaturze.

#### **Historyczno-prawne uwarunkowania sytuacji Cieśnin jako arterii międzynarodowej**

Cieśniny Bałtyckie są istotnym obszarem dla państw bałtyckich, w tym Polski. Ich sytuacja polityczna wynika z położenia i wykorzystania przez państwa nadbrzeżne. Kluczowym znaczeniem jest stan regulacji prawnych dotyczących tego obszaru, który od dawna stanowił kwestię problematyczną. Dzieje Cieśnin Bałtyckich są związane ze sporem pomiędzy państwami nadbrzeżnymi a państwami uprawiającymi żeglugę. Władztwo nad Cieśninami utożsamiano z *dominium maris Baltici*. Oczywisty jest ich związek z historią Danii, jako państwa do którego należą, z wyjątkiem wschodniej części Sundu.

Od wieków toczył się spór o opłaty za przepływ przez cieśniny, które Dania po raz pierwszy ustanowiła w roku 1429 (tak się przyjmuje, choć badania wskazują, że trudno

---

<sup>39</sup> Dodatkowo wykluczony został Samsö Bełt stanowiący część Morza Północnego i podobnie jak Kattegat zawierający względnie szeroki kanał morza otwartego w środku. Fehmarn Bełt także został wyłączony ze względu na fakt, że jest cieśniną o charakterze lokalnym i nie stanowi bezpośredniego czy głównego połączenia między Bałtykiem a Morzem Północnym (z Wielkiego Bełtu na Bałtyk droga prowadzi przez Fehmarn Bełt).

dokładnie określić początek praktyki opłat)<sup>40</sup>. Był to zatem początek historii celnej, która na przestrzeni wieków zmieniała się od ceł za towary, po myto od okrętów, a czynnikiem stałym pozostawała sama istota opłat za przepływ. Polityka duńska utrzymywała się mimo licznych wyrazów sprzeciwu opierających się o teorię wolności mórz, neutralizacji Bałtyku czy ułatwienia międzynarodowej żeglugi. Znaczącą rolę odegrała w tej sprawie Hanza, dla której Dania była swoistym rywalem, a opłaty przeszkodą w rozwoju interesów na morzu. Dania niejednokrotnie poprzez politykę celną wywierała wpływ na sytuację międzynarodową w rejonie Bałtyku; będąc we władaniu cieśninami blokowała dostęp do nich zgodnie ze swoimi sympatiami. Tak więc władztwo nad cieśninami wpisało się jako środek politycznych rozgrywek na arenie międzynarodowej.

Sytuację definitywnie zmienił traktat kopenhaski z 14 marca 1857 r., który zniósł praktykę ceł w zamian za jednorazową kwotę ryczałtową, którą wypłaciły Danii państwa – sygnatariusze traktatu. Tym samym Dania przejęła na siebie obowiązki związane z utrzymaniem cieśnin jako szlaku żeglownego<sup>41</sup>. Chodziło tu głównie o szeroko rozumiane kwestie bezpieczeństwa nawigacji, w tym sprawy techniczne. Traktat ustanowił swobodę tranzytu dla statków handlowych, jednak nie rozstrzygnął zagadnienia przepływu okrętów wojennych. Przez długi okres był jedyną umową prawnomiędzynarodową odnoszącą się jednoznacznie do Cieśnin Bałtyckich.

Sprawy niewyjaśnione przyczyniły się do dalszych badań nad stanem regulacji prawnych obszarów morskich i tym samym rozwoju prawa morza. Między innymi skoncentrowano się na zagadnieniu międzynarodowych cieśnin morskich. *Konwencja genewska z 1958 r. o morzu terytorialnym i strefie przyległej* ustanowiła prawo nieszkodliwego przepływu obcych statków przez cieśniny używane do żeglugi międzynarodowej między dwiema częściami morza pełnego lub między morzem pełnym a morzem terytorialnym obcego państwa (art. 16 § 4)<sup>42</sup>. Przepływ ów nie mógł być zawieszany.

Nieszkodliwy przepływ odnosi się do przemieszczania przez morze terytorialne. Może się odbyć w następujący sposób: bez wchodzenia na redę i do portu (tak zwany przepływ boczny czyli trawersowanie) lub związany z wejściem lub wyjściem z wód wewnętrznych i

---

<sup>40</sup> J. Symonides, *Status prawny Cieśnin Bałtyckich*, [w:] L. Gelberg, *Zagadnienia prawne Bałtyku*, PAN, Wrocław – Warszawa – Kraków 1969, s. 132-135.

<sup>41</sup> L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Tom I, PWN, Warszawa 1954, „Traktat o przedmiocie zniesienia opłat za przepływ przez Cieśninę Duńską”, Kopenhaga 14 marca 1857 r., s. 60-64.

<sup>42</sup> *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, Genewa 1958 r., <http://www.oceanlaw.net/texts/genevats.htm> (maj, 2006 r.)



portu. Pojęcie nieszkodliwy oznacza taki, który nie zagraża pokojowi, porządkowi publicznemu czy bezpieczeństwu państwa. Nie obejmuje on przestrzeni powietrznej, a na okręty nakłada obowiązek płynięcia na powierzchni z podniesioną banderą. Można zauważyć, że istota nieszkodliwego przepływu dawała szerokie spectrum interpretacji, a poza tym wskazywała na niespełnienie warunku nieszkodliwości każdemu przepływowi podwodnemu. Jak można sądzić, sensowniejsze byłoby uznanie w definicji konieczności przepływu nawodnego, gdyż nie każdy przepływ podwodny jest przecież szkodliwy.

Kolejnym etapem kształtowania się przepisów dotyczących porządku na morzu była *Konwencja o Prawie Morza z Montego Bay 1982 r.*<sup>43</sup>. Wprowadziła liczne modyfikacje i innowacyjne rozwiązania dotyczące jurysdykcji na obszarach morskich. Istotne novum to prawo przejścia tranzytowego. Polega ono na korzystaniu z wolności żeglugi i przelotu wyłącznie w celu nieprzerwanego i szybkiego tranzytu, który ... *nie wyklucza przejścia przez cieśninę w celu wejścia, opuszczenia lub powrotu z państwa położonego nad cieśniną zgodnie z warunkami dostępu do tego państwa.* (art. 38 § 2). Przestrzenny zasięg tego prawa obejmuje tylko cieśniny łączące obszary morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej

z innymi obszarami morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej (art. 37). Prawo tranzytu według art. 44 ... *nie powinno być zawieszane....*

Prawo przejścia tranzytowego, jak widać, stanowi niejako pośrednią formę między całkowitą wolnością żeglugi, a nieszkodliwym przepływem. Zasadniczą różnicą pomiędzy nieszkodliwym przepływem a przejściem tranzytowym (oprócz zasięgu przestrzennego) jest, że to ostatnie obejmuje również przelot oraz odnosi się do żeglugi podwodnej (a więc zakres funkcjonalny jest też większy). Ograniczenia dotyczące prawa tranzytu wymienione w art. 39 są podyktowane interesami państw cieśninowych.

Konwencja o Prawie Morza z 1982 r. wyróżnia specyficzny status prawny cieśnin, których dotyczą specjalne umowy międzynarodowe, są to cieśniny: Bałtyckie, Czarnomorskie oraz Cieśnina Magellana<sup>44</sup>.

### **Reżim prawny Cieśnin Bałtyckich**

Przepływ okrętów przez Cieśniny Bałtyckie podlega jednostronnej regulacji: duńskiej w przypadku Bełtów, natomiast w Sundzie duńskiej i szwedzkiej. Na przestrzeni lat XX wieku kolejne ustawy zmieniały sytuację prawną okrętów w rejonie Cieśnin Bałtyckich w

---

<sup>43</sup> Ratyfikowana przez Polskę 2 lipca 1998 r. (Dz.U. 1998, Nr 98, poz. 609). Tekst w: Dz.U. RP, Załącznik do nr 59, poz. 543 z dnia 20 maja 2002 r.

świecie prawa duńskiego. Analiza kolejnych duńskich rozporządzeń (dekrety z 1913 r., 1927 r., 1938 r., z 25 czerwca 1951 r. i z 27 lutego 1976 r.) pozwala stwierdzić, że Dania skrupulatnie dążyła do ograniczenia swobody przepływu okrętów wojennych. Z kolei Szwecja wyrażała wolę całkowitej swobody przejścia okrętów wojennych przez Sund. Choćby przykład dekretu z 8 marca 1951 r. czy ustawa z 3 czerwca 1966 r. – nie wprowadzono ograniczeń w przepływie obcych okrętów przez szwedzką część cieśniny Sund.

Najnowsze duńskie rozporządzenie w sprawie przepływu przez Cieśniny Bałtyckie pochodzi z 1999 r.<sup>45</sup>. Ma ono zastosowanie w stanie pokoju i dotyczy obcych okrętów i samolotów wojskowych na terytorium Danii oraz wszelkich innych obcych jednostek (to znaczy, że państwo obce jest w ich posiadaniu lub użyciu), które nie są przeznaczone wyłącznie do celów handlowych. W przypadku wymaganego wcześniejszego zezwolenia, wniosek o takowe powinien być złożony nie później niż na 10 dni roboczych przed planowanym przepływem. W razie koniecznej wcześniejszej notyfikacji wniosek o nią powinien zostać złożony nie później niż na 3 dni robocze przed planowanym przepływem. Od warunków rozporządzenia może zostać poczyniony wyjątek za zgodą ministra obrony.

Postanowienie generalne wyjaśnia też znaczenie pojęcia przepływu duńskiego terytorium i wód terytorialnych Danii – definicje te odpowiadają Konwencji o Prawie Morza. Część II dotyczy stricte przepływu okrętów wojennych. Nie wolno im podczas przepływu zatrzymywać się ani kotwiczyć na terenie wód terytorialnych Danii, z wyjątkiem sytuacji: uzyskania wcześniejszego zezwolenia na drodze dyplomatycznej, gdy zatrzymanie lub zakotwiczenie jest konieczne dla normalnej żeglugi, lub jest spowodowane grożącym niebezpieczeństwem, bądź siłą wyższą. Przez Wielki Bełt, Samsö i Sund wolno jednocześnie przepływać więcej niż trzem statkom tej samej przynależności państwowej tylko po uprzedniej notyfikacji. Notyfikacja nie jest wymagana wobec obcych jednostek, które nie są przeznaczone do celów wyłącznie handlowych. Okręty mogą przepływać bądź pozostawać na morskich wodach wewnętrznych tylko wtedy, gdy uprzednie pozwolenie na przepływ czy pobyt zostało uzyskane na drodze dyplomatycznej. Wcześniejsza notyfikacja na drodze dyplomatycznej jest konieczna także dla przepływu Hollaenderdybet / Drogden i Mały Bełt, gdzie konieczna jest żegluga najkrótszą trasą przez morskie wody wewnętrzne pomiędzy Fionią, Endelave i Samsö. Wyjątek od konieczności posiadania pozwolenia lub notyfikacji stanowią sytuacje, gdy jednostka znajduje się w niebezpieczeństwie. Wówczas powinna

---

<sup>44</sup> Reżim dwóch ostatnich opiera się: o Konwencje z Montreux z 20 lipca 1936 r. w przypadku Cieśnin Czarnomorskich, o chilijsko-argentyńską umowę z 1881 r. w przypadku Cieśniny Magellana.

nadać międzynarodowy sygnał o niebezpieczeństwie i skontaktować się, jeśli to możliwe, z duńskim systemem radiowym (stacją wybrzeża), aby niejako w ten sposób uzyskać zezwolenie od duńskich władz marynarki wojennej. Bez specjalnego pozwolenia okrętom nie wolno prowadzić ćwiczeń militarnych czy badań naukowych. Okręty podwodne, podczas przepływu przez duńskie wody terytorialne, powinny płynąć na powierzchni i mieć podniesioną banderę.

Wśród postanowień dotyczących przelotu jednostek wojskowych nad duńskim morzem terytorialnym warto wymienić trzy główne. Po pierwsze, do wylądowania na duńskim terytorium wymagane jest zezwolenie uzyskane drogą dyplomatyczną. Zezwolenie na lot lub lądowanie ma być wydawane w porozumieniu z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i po przedłożeniu duńskim władzom do spraw organizacji ruchu przed lotem. Lot powinien odbywać się zgodnie z wyznaczonymi trasami przez ICAO i za zgodą duńskich władz lotniczych. Ten warunek nie obejmuje jednostek w niebezpieczeństwie lub tych, które w porozumieniu z duńskimi władzami prowadzą loty w celach humanitarnych. Samolotom bez specjalnego zezwolenia nie wolno prowadzić ćwiczeń wojskowych ani badań naukowych.

Przelot dopuszcza posiadanie uzbrojenia w stałych urządzeniach ale bez amunicji. Również wszelkie urządzenia fotograficzne są dopuszczalne ale bez wyposażenia w filmy, kasety video lub płyty, a więc bez środków służących rejestracji podczas lotu. Nie wolno używać żadnych urządzeń elektronicznych poza tymi, które służą nawigacji przelotu.

Szwedzkie stanowisko wobec przepływu przez cieśninę Sund opiera się o postanowienia dotyczące międzynarodowych cieśnin zawarte w Konwencji o Prawie Morza oraz narodowe rozporządzenia: *Swedish Ordinance concerning Intervention by Swedish Defence Forces in the event of violations of Swedish Territory In Peacetime and in Neutrality etc. (IKFN Ordinance 1982:75)* i *Swedish Ordinance Concerning the Admission to Swedish Territory of Foreign State Vessels and State Aircraft (Admission Ordinance SFS 1992:118)*. Jednakże postanowienia o przepływie obcych jednostek dotyczące konieczności ich uprzedniego zgłoszenia chęci przepływu nie dotyczą Sundu w czasie pokoju, lub gdy Szwecja jest neutralna. Do 1994 r. Szwecja wymagała uprzedniej notyfikacji na przepływ przez swoje morze terytorialne okrętów wojennych – za wyłączeniem własnej części Sundu.

### **Spór wokół statusu prawnego a prawo morza**

---

<sup>45</sup> *Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of*

Droga do wypracowania obecnego systemu prawnego w rejonie Cieśnin Bałtyckich ma związek ze sporem między państwami cieśninowymi (leżącymi nad cieśninami) a państwami uprawiającymi żeglugę<sup>46</sup>. Sprzeczność ta odnosi się do cieśnin w ogóle i ma charakter w pewnym sensie historyczny. Obie strony dążyły do praw w obrębie cieśnin, niezależnie od specyfiki rejonu. Nie sposób tu dokładnie zbadać parametry i uwarunkowania prawne tej sprzeczności interesów, warto jednak wspomnieć początki teoretycznej dysputy na jej temat. Sięga ona 1898 r., kiedy to A. G. de La Pradelle przedstawił teorię tak zwanych serwitutów brzegowych. Mówiła ona, że państwu nadbrzeżnemu przysługuje szereg serwitutów wynikających z faktu sąsiedztwa terytorium lądowego z morzem. A więc już wówczas morze terytorialne traktowane było jako obszar najbardziej podległy państwu, w związku z czym na jego obszarze państwo nadbrzeżne miało zabezpieczać swoje interesy gospodarcze, sanitarne, bezpieczeństwa.

Wymierne efekty w postaci konkretnych rozwiązań prawnych to *Konwencja genewska o morzu terytorialnym i strefie przyległej* 1958 r. oraz *Konwencja o Prawie Morza* 1982 r. Można poniekąd przyjąć, że tytułowy spór stanowił swoiste źródło dla wykształcenia prawa nieszkodliwego przepływu, a następnie prawa przejścia tranzytowego. Obie koncepcje bowiem miały służyć sprawiedliwemu rozstrzygnięciu praw na obszarze międzynarodowych cieśnin morskich. Wydaje się, że obecne regulacje prawne spełniają oczekiwania państw uprawiających żeglugę, a jednocześnie nie kolidują z interesami państw nadbrzeżnych. Wspomniane prawo tranzytu stanowi w tym względzie swojego rodzaju kompromis. Takie rozwiązanie ma być wyrazem wzajemnych ustępstw i sprawiedliwości wobec właścicieli arterii morskich i uczestników żeglugi. Przykład morza terytorialnego stanowi jedynie odniesienie, gdyż analogicznie na pozostałych obszarach morskich zostały rozpatrzone prawa państw nadbrzeżnych i państw uprawiających żeglugę. Wydaje się, że korzenie sporu tkwią w konflikcie na tle wyznaczenia granic i ustalania linii określających terytoria morskie państw. Podstawą w obu przypadkach jest sprzeczność interesów i chęć zachowania możliwie największej własnej wolności czy to nawigacji czy administracji na obszarach morskich. Z jednej strony dochodzi do głosu zwierzchnictwo nad obszarem swojego państwa, z drugiej interes żeglugi międzynarodowej.

---

Peace, 1999 r., [w:] „Law of the Sea”, Bulletin Nr 40, NY 1999, s. 29-30.  
<sup>46</sup>R. Zaorski, *Konwencje genewskie o prawie morza*, Wyd. Morskie, Gdynia 1962, s. 82-85.

Polska zawsze stała na stanowisku swobody przepływu przez cieśniny międzynarodowe. Nasze stanowisko wynika z geopolitycznego położenia Polski, a co za tym idzie naszych priorytetowych interesów narodowych. Cieśniny Bałtyckie stanowią jedyne wyjście z Bałtyku również dla Polski, a wiele naszych szlaków handlowych wiedzie na Morze Śródziemne i Morze Czarne, co wiąże się z koniecznością pokonywania kolejnych cieśnin. Stąd polskie akcenty w dyskusjach przed III Konferencją Prawa Morza<sup>47</sup>. Polska z determinacją opowiadała się za obowiązkiem państw nadbrzeżnych nie wznoszenia urządzeń czy instalacji, które mogłyby w jakikolwiek sposób utrudniać przejście przez cieśniny bądź nawet uniemożliwiać je na pewnych odcinkach. Zwrócenie uwagi na ten problem jest nie bez znaczenia, zwłaszcza wobec Cieśnin Bałtyckich. Konsekwencje znaczenia tej sprawy są dziś widoczne. Pobudowane mosty uniemożliwiają przejście statkom przekraczającym: 33 m w Małym Bełcie, 65 m w Wielkim Bełcie. Zatem odwoływanie się polskiej strony już w latach 70. do interesu społeczności międzynarodowej było wynikiem uzasadnionych prognoz.

### **Polityka regionalna – Euroregion Øresund**

W rejonie Cieśnin Bałtyckich mówi się o regionie Øresund<sup>48</sup>. Obejmuje on terytorium 20 859 km<sup>2</sup>. W skład wchodzi Zelandia, Lolland, Falster, Møn, Bornholm i południowa Szwecja czyli Skania. Jego istnienie opiera się o rozwój ścisłej współpracy duńsko-szwedzkiej w takich obszarach jak: przemysł, edukacja, medycyna, kultura, infrastruktura. Zasadniczą przyczyną utworzenia regionu była budowa mostów, które połączyły wyspy Danii, a także Danię ze Szwecją, a ściślej Kopenhagę z Malmö.

Największa budowa rozpoczęła się 12 czerwca 1986 r., kiedy to duński parlament przegłosował ustawę dotyczącą budowy stałego połączenia przez Wielki Bełt, a zakończyła się 14 czerwca 1998 r.<sup>49</sup>. Most stanowi największe dzieło inżynierii duńskiej. Konstrukcję przeprawy po terytorium Danii stanowił wschodni most autostradowy o długości 6,79 km (łączy Zelandię ze Sprogo) i zachodni most autostradowo-kolejowy między Sprogo a Fionią o długości 6,61 km. Tunel kolejowy na trasie Zelandia – Sprogo ma 8 km i na wyspie Sprogo przechodzi w most autostradowo-kolejowy. Natomiast pierwsze stałe połączenie Danii ze Szwecją zostało ukończone 1 lipca 2000 r. Szesnastokilometrowy most stanowi przede wszystkim połączenie między Kopenhagą a Malmö, a w szerszej perspektywie między

---

<sup>47</sup> R. Bierzanek (red.), *Aktualne problemy prawa morza*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1976, s. 103-105.

<sup>48</sup> <http://www.oresundnetwork.com/55000c/code/1> (maj, 2006 r.)

<sup>49</sup> To data uroczystego otwarcia przeprawy mostowo-tunelowej przez duńską królową Małgorzatę II.

Europą Zachodnią i Skandynawią. Przeprawa składa się z trzech etapów, które stanowią: most, sztuczna wyspa i tunel. Od strony duńskiej wydłużono ląd o 430 m budując sztuczny półwysp. Miejsce przejścia mostu w tunel znajduje się na sztucznej wyspie (około 4 km długości). Most dzieli się na most wysoki i odcinki od sztucznej wyspy (3,014 km) i od sztucznego brzegu (3,729 km). Nad tunelem znajduje się tor morski (poprzecznie do trasy) intensywnie uczęszczany między innymi przez prom Pomerania (kursuje na trasie Świnoujście – Kopenhaga).

Region Øresund zamieszkuje 3,5 miliona osób: 2,4 po stronie duńskiej i 1,1 po stronie szwedzkiej<sup>50</sup>. W jego zasięgu leżą takie duże miasta jak: Kopenhaga, Roskilde, Malmö, szwedzkie Helsingborg, Ystad, Lund.

Badania w kooperacji duńsko-szwedzkiej koncentrują się głównie wokół biotechnologii, medycyny, technologii żywnościowych, ochrony środowiska<sup>51</sup>. Region jest atrakcyjny turystycznie dzięki dostępności drogą lotniczą, kolejową i morską. Dobrze rozwinięty przemysł i wysoki wskaźnik rozwoju gospodarczego świadczą o udanej współpracy obu państw i opłacalności ogromnej inwestycji, jaką stanowi most.

Dziennie przejeżdża przez most 9,5 tysiąca aut. Wcześniej promy ograniczały przepustowość. Obecnie wzrost ruchu samochodowego jest widoczny: w styczniu 2002 r. 191 tysięcy pojazdów, w czerwcu 2002 r. 331 tysięcy. Prognozy na 2010 r. mówią o 22 tysiącach pojazdów na dobę. Podróż koleją z Kopenhagi do Malmö zajmuje jedynie 35 minut.

### **Spór duńsko-fiński o most na Wielkim Bęlcie**

10 czerwca 1987 r. duński parlament ustanowił budowę mostu na Wielkim Bęlcie. Przewidywano konstrukcję w postaci stałego połączenia składającego się z kombinacji dróg i linii kolejowych na Zelandii i Fionii. Pierwotny pomysł pozostawiał otwartą sprawę połączenia dla pojazdów. Brano pod uwagę tunel bądź most.

Wiosną 1989 r. władze Danii przyjęły ostateczną wersję planu budowy stałego połączenia. Ustalono, że trasa drogowa i linia kolejowa przetną Kanał Wschodni na Wielkim Bęlcie – miał tam powstać most o wysokości 18 m<sup>52</sup>. Na odcinku na wysokości wyspy

---

<sup>50</sup> Bezrobocie jest stosunkowo niskie, bo wynosi w części duńskiej 4%, a szwedzkiej 6,2%.

<sup>51</sup> Tylko Paryż i Londyn wyprzedzają region w rankingu badań w dziedzinie medycyny. Dział biotechnologii zatrudnia 30 000 osób z czego 4000 stanowią wykwalifikowani pracownicy naukowcy.

<sup>52</sup> Zagadnienie budowy mostu opracowane na podstawie: M. Koskenniemi, *Case concerning passage through the Great Belt*, [w:] *Ocean development and international law*, Vol.27, Nr 3, July – September 1996, s. 255-289, oraz dokumentów w sprawie *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)* (1991-1992)

Sprogo, w środku cieśniny, trasa drogowa i linie kolejowe według planu miały się rozdzielić i po przecięciu Kanału Wschodniego linia kolejowa miała zostać skierowana do tunelu, zaś trasa drogowa miała przebiegać na wysoko poziomowym moście długim 6,6 km i wysokim 65 m. Wówczas Finlandia wysłała zapytanie do władz Danii prosząc o wyjaśnienie, jak platformy wiertnicze o wysokości 150 m i szerokości 200 m mają w przyszłości przekraczać cieśniny. Dla Finlandii sprawa wysokości mostu była o tyle istotna, że alarm o protest podjęła latem 1989 r. fińska stocznia Rauma – Repola Offshore (RRO).

Otóż stocznia ta zajmuje się przede wszystkim budową platform wiertniczych, statków wiertniczych i innych jednostek o potężnych rozmiarach, które do tej pory wychodziły na ocean (to znaczy na Morze Północne i dalej) przez Wielki Bełt. Jednostki określa się mianem MODUs czyli *mobile offshore drilling units*. Dania w odpowiedzi z 29 sierpnia 1989 r. stwierdzała, że przepływu tego typu jednostek nie uwzględniają plany budowy mostu, ale alternatywą pozostaje Sund. Opcja ta została jednak poddana w wątpliwość przez Finlandię. W latach 1989-1990 odbyło się szereg rozmów duńsko-fińskich w celu uzgodnienia kompromisu, jednak do tego tak łatwo nie doszło.

### **Racje strony duńskiej i fińskiej**

Strona duńska opierała swoje stanowisko przede wszystkim o następujące argumenty: projekt pozwala na przepływ wszystkich statków, tak zwane MODUs nie są statkami w tradycyjnym rozumieniu tego słowa (nie mówi o nich traktat kopenhaski, konwencja genewska, ani Konwencja o Prawie Morza) – a zatem ich nie dotyczy nieszkodliwy przepływ. Finlandia zdecydowanie za późno zareagowała – kiedy plany budowy zostały zatwierdzone, a odpowiednie decyzje o budowie konstrukcji wydane.

Jako fakty podawano, iż pierwsze wzmianki o planach podano do wiadomości w 1977 r., następnie alternatywa tunelu była publicznie dyskutowana w roku 1987 i żadnej reakcji ze strony fińskiej na przestrzeni tych lat nie było. W toku rozmów wyłoniły się kolejne: prawo mówi o Cieśninach Bałtyckich jako swoistej całości, a zatem nie ma dyrektywy, która tylko i wyłącznie mówiłaby o prawie przepływu przez Wielki Bełt, dlatego takowy przepływ równie dobrze może odbywać się przez Sund (a tego Dania przecież nie utrudnia).

Dania także akcentowała, że jej interes jako państwa został postawiony przeciw interesowi jednego przedsiębiorstwa fińskiego czyli RRO. Dania rozpoczęła plany budowy

mostu tak, by był on przystosowany dla przechodzących przez Wielki Bełt *largest existing ships*. Odrzucała platformy wiertnicze jako klasyfikujące się do pojęcia statki. Uparcie przekonywała o możliwości przejścia przez Sund i tym samym w pewnym sensie ignorowała problem, który dla Danii nie istniał.

Finlandia z kolei uparcie broniła swoich przekonań, które oficjalnie w ramach protestu przedłożyła Danii 19 maja 1990 r. Finlandia odwoływała się do „nowego prawa morza”, które w dużej mierze stawiało na wolność żeglugi. Odpierała argument o późnej reakcji twierdząc, że Dania zmieniała plany w znacznym stopniu. Dowodziła, że dla platform wiertniczych wymagana wysokość to 200 m i głębokość 12 m, aby przepływ był możliwy. Odwoływano się do zasad międzynarodowego transportu.

Fiński punkt widzenia opierał się o przekonanie, że prawo międzynarodowe gwarantuje wolność i Dania nie ma prawa utrudniać przepływu platformom, tak jak i innym jednostkom. Fińska racja opierała się również o fakt, że od 1970 r. przez Wielki Bełt przeszło 10 MODUs wybudowanych w stoczni fińskiej i tą drogę traktowano jako jedyną odpowiednią i dającą wyjście jednostkom na ocean. Dania do tej pory nigdy się temu nie sprzeciwiała.

Finlandia konsekwentnie odrzucała proponowany przez Danię wariant Sundu, uważając to za rozwiązanie mniej komfortowe także ze względu na konieczność wkraczania na wody wewnętrzne Danii – Drogden jako trasa żeglugowa tak właśnie bowiem prowadzi. Dodatkowo podawała w wątpliwość sprawę, czy warunki w Sundzie w przyszłości nie ulegną pogorszeniu.

### **Rozwój sporu**

Po nieudanej wymianie zdań Finlandia zdecydowała się oddać sprawę do wyjaśnienia Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości (MTS). 17 maja 1991 r. wpłynęła aplikacja fińska. Finlandia w formie zapytania zwracała się do MTS między innymi o to, czy prawo tranzytu odnosi się do fińskiej konstrukcji, tak jak i do innych statków, czy prawo obejmuje i wypowiada się na temat jednostek typu MODUs ? Finlandia odwoływała się także do art. 41 i 73 statutu MTS w sprawie podjęcia środków przejściowych do czasu rozstrzygnięcia sprawy. MTS odrzucił jednak taką możliwość. Póki co projekt mostu nie może faktycznie wpływać na stan interesów fińskich.



Przed MTS zarysował się problem: o podstawy i granice przepływu, o definicję statku i pojęć platformy wiertniczej, statków wiertniczych, o porównanie wagi interesów, o umiejscowienie czasowe reakcji fińskiej i jej adekwatność.

Co ciekawe warto nadmienić, że Finlandia nie była uczestnikiem traktatu kopenhaskiego. Zresztą dopiero w 1917 r. osiągnęła status suwerennego państwa. W tym względzie jednak obie strony zgadzają się, że traktat ma zastosowanie *erga omnes*, a zatem dotyczy także Finlandii. Z aspektów stricte prawnych warto też odnotować, iż Konwencja o Prawie Morza jeszcze nie obowiązywała i stąd Finlandia sprzeciwiała się, aby brać pod uwagę art. 35c dotyczący w tym względzie traktatu kopenhaskiego.

Kolejna poruszana kwestia dotyczyła tego, komu przysługuje prawo wyboru przejścia, skoro traktat kopenhaski daje wybór między Wielkim Bełtem i Sundem. Oczywiście Dania stała na stanowisku, że państwom nadbrzeżnym, a Finlandia opowiadała się za decyzją pływających jednostek.

Jeśli chodzi o MODUs to pierwszy typ stanowią statki wiertnicze i pojazdy dźwigowe<sup>53</sup>. W latach 80. stocznia fińska wybudowała 3 tego typu jednostki z wieżą wysokości ok. 80 m. Lloyd Register w roku 1996 odnotował istnienie 36 takich jednostek na świecie. Ich wysokość waha się od 75 do 90 m. Żadna taka jednostka nie przepłynęłaby przez Wielki Bełt po wybudowaniu mostu ale większość swobodnie pokonałaby Sund.

Pojazdy dźwigowe występują w 2 typach. Są to jednostki mające wysokość 80-90 m. Często wyposażone są we własny napęd i wykorzystywane w odległych terenach. Według Lloyd Register jest ich 176<sup>54</sup>.

Kolejny typ to platformy *Jack-up* (podnośnicze) – mają ruchomy kadłub, wysokość 150-180 m. Nie poruszają się samodzielnie ale są niejako holowane przez inne jednostki ładunkowe na przykład zbiornikowce.

W kwestii definicji „statku” prawo międzynarodowe nie wyróżnia w dokumentach wszystkich jednostek, do których odnosi się to pojęcie, co daje szerokie spectrum interpretacji. Podobnie prawo narodowe traktuje statek jako jednostkę: *capable of navigation* bądź *capacity of independent movement at sea*. Dania przy budowie mostu brała pod uwagę istniejące jednostki na morzu, a w tym czasie według strony duńskiej do największych należały Med II i Club Med III (przeznaczone do rejsów w rejonie Karaibów) o wysokości 68 m oraz fińska MS Fantasy (56,3 m). Ekonomiści fińscy twierdzili, że tendencja budowy coraz

---

<sup>53</sup> Statki wiertnicze mają kadłub normalnego statku ale wyposażony w wieżę wiertniczą.

<sup>54</sup> Są to jednostki osadzone na dwóch „pontonach” wspierające się na pokładzie poprzez 4 lub 6 filarów.

większych jednostek była widoczna od jakiegoś czasu i powinna zostać wzięta pod uwagę. Dania uznawała tego typu opinie za czyste spekulacje.

Dania przekonywała, że możliwa jest modyfikacja jednostek, dla których przejście przez Sund miałyby stanowić jakiś kłopot. Według duńskich doniesień chodziło *de facto* o 3 platformy wiertnicze zbudowane przez RRO, które wymagałyby takowych zmian technicznych. Zresztą pokazują to raporty Lloyd Register dotyczące fińskich MODUs :

- 3 platformy podnośnicze;
- 3 platformy wiertnicze (7,3 m);
- 15 częściowo zanurzalnych: 7 typu AKER (6-6,7 m), 3 Pentagone (7,3 + wiertła 3,5 daje 11 m), 1 Ocean Tanger (7,3 m), 4 Fied & Goldman (5,8-7,5 m).

Według Danii dla normalnych statków starczy „zapas” 0,2, a dla platform 0,5 m. Finlandia powołuje się na PIANC (Parmanent International Association of Navigation Congress), który uznaje, że zapas (czyli odległość do dna) ma wynosić 10-15%, co oznaczałoby 0,7-1 m.

Wobec sprawy zmian technicznych Finlandia pytała: kto miałby w takim razie ponieść koszty tych ewentualnych zmian? Różnice we wstępnych obliczeniach kosztów i czasu takich modyfikacji były dość znaczne: według Danii 3-7,5 mln \$ i 3-5 tygodni, według Finlandii 23 mln \$ oraz 4 miesiące.

W związku z różnicami w prezentowanych faktach i historii sporu MTS powołał własnych, niezależnych ekspertów. Powołana także została duńsko-fińska grupa robocza złożona z wysokich rangą przedstawicieli obu krajów w celu ustalenia projektu ewentualnych technicznych modyfikacji. W jej składzie znaleźli się prawnicy, architekci i wykwalifikowani eksperci od spraw morskich.

Dania zdecydowała się na pogłębienie Wschodniego Kanału do 3,8 m i Drogden do 10 m. Finlandia proponowała otwarcie mostu wschodniego na wysokości 180-200 m jako mostu obrotowego. Dania nie zaaprobowała tego pomysłu, wspierając się względami ekonomicznymi i bezpieczeństwa nawigacyjnego. Prace grupy roboczej nie przyniosły oczekiwanego porozumienia. Sporządzono raport końcowy, który przedstawiono MTS w listopadzie 1991 r.

### **Kompromis duńsko-fiński**

W czerwcu 1992 r. Dania jeszcze raz nawiązała dialog z Finlandią, proponując przygotowanie kosztorysu szkód spowodowanych konkretnym jednostkom. Dyskusje odbywały się również na szczeblu ministerialnym. Ostateczne porozumienie udało się

osiągnąć 3 września 1992 r. Dania zgodziła się wypłacić Finlandii 90 mln duńskich kronerów w wymiennej walucie, za co Finlandia deklarowała się przerwać sprawę, którą zainicjowała przed MTS. Kompromis był sukcesem MTS, pod którego kierunkiem toczyły się negocjacje. MTS wydał w tej sprawie zresztą specjalne rozporządzenie 29 czerwca 1991 r. Po osiągnięciu długo oczekiwanego kompromisu sprawa została oddalona. Obie strony usatysfakcjonowały profity z porozumienia. Podkreślano również, że do wypracowania porozumienia przyczyniły się kwestie tradycji, współpracy i partnerstwa krajów nordyckich. Niemniej jednak pozostały różnice zdań co do implementacji porozumienia. Finlandia traktowała duńską spłatę jako odszkodowanie, a więc wyrównanie finansowe szkód, które powodowała duńska konstrukcja stałego połączenia. Strona duńska podkreślała charakter *ex gratia* wypłaconej kwoty.

### **Rola i znaczenie Cieśnin Bałtyckich we współczesnym świecie**

Cieśniny to przede wszystkim istotny węzeł komunikacyjny. Ich położenie sprawia, że stanowią jedyne połączenie Bałtyku z północną częścią Atlantyku, a także Europy Zachodniej ze Skandynawią i umożliwiają żeglugę między tymi rejonami. Ich ogromna rola komunikacyjna i ekonomiczna rozumiana była i wykorzystywana od wieków. Współcześnie Cieśniny Bałtyckie są nadal ważnym szlakiem żegludowym. Ze względu na warunki nawigacyjne najczęściej wykorzystywane są Sund i Wielki Bełt. Sund przoduje pod względem liczby statków przepływających, zaś w Wielkim Bełcie odnotowuje się większy ruch jednostek o dużym tonażu.

Komunikacja ma znaczenie również dla samej Danii, której położenie narzuca konieczność pokonywania cieśnin w celu dotarcia w różne rejony państwa duńskiego położonego na Półwyspie Jutlandzkim, dwóch głównych wyspach: Zelandii i Fionii i kilku mniejszych. Prawie połowa Duńczyków zamieszkuje Zelandię i sąsiadujące wyspy włączając Lolland, Falster i Møn – wszystkie połączone są z Zelandią przez mosty. Pozostała połowa ludności zamieszkuje Fionię i Półwysep Jutlandzki, które od 1935 r. są połączone przez most na Małym Bełcie. Kolejny został oddany do użytku w 1970 r. Największe znaczenie ma lokalizacja stolicy – Kopenhagi na wyspie Zelandii. Tu znajdują się siedziby najważniejszych instytucji państwowych, administracyjnych, gospodarczych oraz kulturalne dziedzictwo narodowe.

Transport pasażerów i towarów pomiędzy dwoma częściami państwa oraz kontynentem europejskim odbywa się drogą morską lub lotniczą, a od czasu powstania mostu na Wielkim Bełcie także lądową. Most na Wielkim Bełcie ułatwia codzienną wymianę

handlową i komunikację w zakresie interesów osób prywatnych, spaja także duński rynek pracy. Poza tym wpływa pozytywnie na rzecz poprawy serwisu transportowego pomiędzy Skandynawią i resztą Europy.

Obecnie ponad 20 000 statków o tonażu powyżej 50 GRT przepływa przez Wielki Bełt, z czego około 1000 przekracza tonaż 40 000 DWT. Blisko 7% statków ma zanurzenie ponad 10 m. Dla tego typu konstrukcji, które chcą przekroczyć Morze Bałtyckie, Wielki Bełt jest jedynym rozwiązaniem, gdyż droga przez Sund jest za płytka. W latach 1997-2001 około 2800 statków przechodziło rocznie przez Mały Bełt, 22 000 przez Wielki Bełt, a 40 000 przez Sund<sup>55</sup>.

Cieśniny Bałtyckie są drugą na świecie (po kanale La Manche) arterią wodną pod względem liczby jednostek przepływających przez nie<sup>56</sup>.

Obserwujemy tendencje wzrostowe w związku z rozwojem żeglugi. Ma to odzwierciedlenie w zwiększonym ruchu na morzu oraz w rosnącej liczbie przewozów, kontenerowych, masowych, drobnicowych, przewozów statkami ro-ro oraz tankowcami. Rosną także rozmiary poruszających się po morzu jednostek. Trendy te sprzyjają zachwianiu stanu szeroko rozumianego bezpieczeństwa. W związku z tym propaguje się projekty zmierzające do nadzoru statków towarowych, jak również statków pasażerskich.

W listopadzie 2005 r. rozpoczęto prace nad projektem Baltic Master. Biorą w nim udział reprezentanci Polski, Szwecji, Danii, Finlandii, Rosji (Kaliningrad) i instytucji UE. Głównym celem jest usprawnienie współpracy i koordynacji działań w zakresie polityki gospodarczej i morskiej. Chodzi o instytucje, organy administracji morskiej i samorządy terytorialne. Współpraca ma bezpośrednio dotyczyć nadzoru nad ruchem statków, ze szczególnym uwzględnieniem tych jednostek, które zajmują się transportem ładunków niebezpiecznych. Projekt jest dofinansowywany przez UE.

Bezpieczeństwo transportu morskiego ma szerokie spectrum oddziaływania. Poza ochroną środowiska naturalnego i życia na morzu, które stanowią kluczowy aspekt przewozów, w grę wchodzi kwestie ekonomiczne. Nietrudno wyobrazić sobie katastrofę tankowca w tym rejonie; przyniosłaby ona straty właścicielom ładunku i innym podmiotom zaangażowanym w transport, a także państwowi regionu bałtyckiego dla których sparaliżowany ruch i usuwanie szkód wiązałoby się ze stratami finansowymi. Tak więc kontrola Cieśnin Bałtyckich leży w interesie wszystkich państw regionu.

---

<sup>55</sup> <http://www.wwf.org.uk/filelibrary/pdf/balticpssa.pdf> (maj, 2006 r.)

<sup>56</sup> [http://www.icjci.org/icjwww/icasess/ifd/iFDpleadings/ifd\\_ipleadings\\_199112\\_MemorialFinland\\_Chapter2.pdf](http://www.icjci.org/icjwww/icasess/ifd/iFDpleadings/ifd_ipleadings_199112_MemorialFinland_Chapter2.pdf) (maj, 2006 r.)

Bezpieczeństwo transportu pasażerskiego na morzu dotyczy również obecnego wzrostu zagrożenia terroryzmem. Morze nie pozostaje dla terrorystów obce, a Cieśniny Bałtyckie ze względu na położenie geopolityczne są też możliwym punktem dla tego typu działań, gdyż strategicznie niosą ze sobą władzę i kontrolę nad ruchem na Bałtyku.

Cieśniny Bałtyckie i ich sytuacja prawna oraz polityczna są o tyle ważnym czynnikiem, a także przedmiotem badań, o ile ważne jest ich znaczenie w rejonie Bałtyku (a nie ma wątpliwości, że jest niezwykle ważne). Jak można sądzić, w najbliższej przyszłości transport drogą morską będzie przeżywał dalszy rozkwit, a wraz z nim będą rosły wspomniane zagrożenia. Warto zatem, planując kwestie związane z żeglugą w rejonie Cieśnin Bałtyckich, zwrócić uwagę na ich rolę. Wówczas zagadnienie przyszłości Cieśnin stanie się punktem wyjścia dla dyskusji na temat bezpieczeństwa regionu bałtyckiego.

#### **Literatura:**

1. Bierzanek R. (red.), *Aktualne problemy prawa morza*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1976.
2. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, Tom I, PWN, Warszawa 1954.
3. Gelberg L., *Zagadnienia prawne Bałtyku*, PAN, Wrocław – Warszawa – Kraków 1969.
4. Jenish U. K., *The Baltic Sea: the legal regime and instruments for Co-operation*, [w:] *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 11, Nr 1, March 1996.
5. Koskenniemi M., *Case concerning passage through the Great Belt*, [w:] *Ocean development and international law*, Vol.27, Nr 3, July-September 1996.
6. Łukaszuk L., *Międzynarodowe prawo morza*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa 1997.
7. Schachte W. L., *International straits and navigational freedoms*, [w:] *Ocean development and international law*, Vol. 24 N 2, April-June 1993.
8. Straburzyński A., *Status prawny cieśnin morskich*, Wyd. Miscellanea, Koszalin 1995.
9. Symonides J., *Nowe prawo morza*, PWN, Warszawa 1986.
10. Zaorski R., *Konwencje genewskie o prawie morza*, Wyd. Morskie, Gdynia 1962.

#### **Źródła prawa:**

1. *Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace*, 1999 r., [w:] *Law of the Sea, Bulletin* Nr 40, NY 1999.
2. *Konwencja o Prawie Morza*, Montego Bay 1982 r.,

3. Dz.U. RP, Załącznik do nr 59, poz. 543 z dnia 20 maja 2002 r.
4. *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, Genewa 1958 r.,
5. <http://www.oceanlaw.net/texts/genevats.htm>
6. *Swedish Ordinance Concerning the Admission to Swedish Territory of Foreign State Vessels and State Aircraft (Admission Ordinance SFS 1992:118)*
7. *Swedish Ordinance concerning Intervention by Swedish Defence Forces in the event of violations of Swedish Territory in Peacetime and in Neutrality etc. (IKFN Ordinance 1982:756)*

**Strony internetowe:**

1. <http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/ifd/ifdframe.htm> Dokumenty w sprawie Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark) (1991-1992).
2. <http://www.oresundnetwork.com/55000c/code/1>
3. <http://www.wwf.org.uk/filelibrary/pdf/balticpssa.pdf>

## **MORSKA SZTUKA WOJENNA**

Kmdr ppor. Dariusz KOZŁOWSKI

Wykładowca Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich AMW

### **INTEROPERACYJNOŚĆ OKRĘTOWYCH SIŁ OBRONY PRZECIWMINOWEJ MW RP W REALIZACJI ZADAŃ W ZESPOŁACH ZADANIOWYCH NATO**

Przeobrażenia zachodzące w Polsce związane najpierw z przystąpieniem do realizacji programu Partnerstwo dla Pokoju (PdP), a następnie zaleceń standaryzacyjnych NATO były powodem wytężonej pracy państwowych instytucji normalizacyjnych. To właśnie program Partnerstwo dla Pokoju stał się główną ścieżką stopniowego wchodzenia sił zbrojnych w standardy interoperacyjności. Zasadą było przygotowanie się do tzw. misji niebojowych (ang. *non-combat missions*)<sup>1</sup>.

Współpracę państw realizujących program PdP z NATO rozpoczęto od udostępnienia dużej liczby standardów obowiązujących w NATO i zaproszenia do uczestnictwa w pracy specjalistycznych podgrup z dziedziny działalności wojskowej w poszczególnych rodzajach sił (siły lądowe, powietrzne i morskie). Współpraca w obszarze Marynarki Wojennej RP dotyczyła<sup>2</sup>:

- ochrony środowiska;
- ratowania załóg okrętów podwodnych;
- obrony przeciwminowej;
- systemów doradczych.

Koordinacja działań z państwami NATO w dziedzinie standaryzacji (normalizacji) zaowocowała opracowaniem i wdrożeniem porozumień standaryzacyjnych (ang. *standardization agreement*) zwanych STANAGami. STANAGi obejmują trzy bloki tematyczne: operacyjny, materiałowy i administracyjny. W NATO standaryzacja obejmuje tylko obszar operacyjny i administracyjny, które w Wojsku Polskim nie były normalizowane.

---

<sup>1</sup> Maria Andrzej Faliński, Biuletyn Departamentu Integracji z NATO BBN, nr 2(11) / 1998, 1 lutego 1998 r., s. 38-41.

<sup>2</sup> M. Berner, J. Pyrchla, T. Szubrycht, Działalność normalizacyjna w Marynarce Wojennej, „Przegląd Morski”, 1996 nr 2, s. 50-55.

Wielopłaszczyznowość oraz złożoność procesu standaryzacji wymusiła na organach normalizacyjnych sprecyzowanie jej etapów, do których zaliczono: kompatybilność, zgodność logistyczną, zamienność części i powszechność<sup>3</sup>. Jednak wprowadzona w 1998 r. nowa definicja określa standaryzację w NATO jako proces rozwijania koncepcji, doktryn, procedur i zamiarów w celu osiągnięcia i utrzymania najbardziej skutecznych poziomów możliwości, interoperacyjności, wzajemnej zamienialności i wspólności w zakresie działań bojowych, organizacji oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego<sup>4</sup>.

Z końcem lat 90. ubiegłego stulecia pojęcie interoperacyjności wywołało falę nieporozumień w strukturach politycznych i wojskowych NATO, ponieważ stanowiło drugi poziom standaryzacji. Definicja standaryzacji, która utrzymała się do 2000 r. obejmowała proces rozwijania koncepcji, doktryn, procedur i zamiarów w celu osiągnięcia i utrzymania najbardziej skutecznych poziomów kompatybilności, interoperacyjności, wzajemnej zamienialności i wspólności w zakresie działań bojowych, organizacji oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Przyczyną wyłączenia interoperacyjności z pojęciowego zakresu poziomów standaryzacji było uznanie **interoperacyjności jako funkcji osiągniętego poziomu standaryzacji**.

Teoretyczne rozważania na temat integracji z NATO oraz jej zakresu znalazły odzwierciedlenie w wielu opracowaniach. Zwraca się w nich uwagę na to, że siły zbrojne odpowiadają pewnym standardom narodowym ze względu na swój specyficzny charakter wynikający z uwarunkowań politycznych danego państwa, jego doktryn i struktur, który może być uwzględniony tylko do takiego poziomu, jaki nie będzie utrudniał współdziałania podczas wspólnie realizowanych zadań<sup>5</sup>. Każdy kraj stając się członkiem sojuszu musi podporządkować się ogólnie przyjętym zasadom, co świadczy o nieuchronności integracji i wynikających stąd konsekwencji.

W wielonarodowych (sojuszniczych) operacjach połączonych siły morskie składać się będą z jednostek o różnej przynależności narodowej i osiągnięcie wysokiego poziomu interoperacyjności tych wielonarodowych formacji jest podstawą przygotowania i prowadzenia efektywnych działań sił morskich w ramach operacji połączonych.

Pierwszym, praktycznym wyrazem rozważań w obszarze standaryzacji w Siłach Zbrojnych RP jest *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, przyjęta na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 23 maja 2000 r. Określając zasady polskiej strategii obronności

---

<sup>3</sup> Tamże s. 53

<sup>4</sup> Por. *AJP-4(A)*, MAS, Belgia 1998, glosarium-6.

<sup>5</sup> M. Huzarski, *Narodowe i sojusznicze aspekty w taktyce ogólnej*, „Przegląd Wojsk Lądowych”, 2000 nr 6, s. 33.



stwierdza się w niej, że integracja ze strukturami Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz aktywne uczestnictwo w jego przedsięwzięciach militarnych są istotnymi wyznacznikami kierunków rozwoju i doskonalenia narodowego systemu obronności. Pełna integracja z NATO jest procesem długofalowym, wymagającym istotnych zmian organizacyjnych i planowania nakładów finansowych państwa.

Nowe uwarunkowania wynikające z członkostwa Polski w NATO, w tym realizacja zadań wynikających z Inicjatywy Możliwości Obronnych (DCI – *Defence Capabilities Initiative*), wymuszają osiągnięcie przez SZ RP zdolności do wzajemnego współdziałania. Celem jej jest rozwijanie zdolności obronnych sojuszu przez zwiększenie udziału i skuteczności operacji wielonarodowych w całym spektrum zadań obronnych – zarówno w obecnym, jak i przyszłym, przewidywanym środowisku bezpieczeństwa, ze szczególnym ukierunkowaniem na poprawę interoperacyjności sił sojuszu oraz, gdy jest to właściwe, między siłami sojuszu i państw partnerskich<sup>6</sup>.

Dodatkowo przyjęte postanowienia w Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej zostały rozwinięte i sprecyzowane w *Ustawie o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2001-2006*, opublikowanej w Dzienniku Ustaw z dnia 25 lipca 2001 r.

Obecnie interoperacyjność jest celem do którego państwa Sojuszu Północnoatlantyckiego zobowiązały się dążyć poprzez poprawę możliwości taktycznych swoich sił. Deklaracja szczytu praskiego przyjęta przez szefów państw i rządów, uczestniczących w spotkaniu Rady Północnoatlantyckiej NATO 21 listopada 2002 r. w Pradze dotyczyła zwiększenia efektywności działań wewnątrz sojuszu<sup>7</sup>. Dzięki praskim decyzjom NATO miałyby skuteczniej przeprowadzić swoje misje i zbiorowo odpowiadać na współczesne wyzwania. W związku z powyższym zadecydowano o utworzeniu Sił Odpowiedzi NATO (*NATO Response Forces - NRF*), które mają składać się z zaawansowanych technologicznie, elastycznie reagujących, wysoce mobilnych i interoperacyjnych oddziałów, w tym między innymi morskich i powietrznych, gotowych do szybkiego przemieszczania się w miejsca, gdzie będą potrzebne. Pełną zdolność operacyjną siły NRF mają osiągnąć nie później niż w październiku 2006 r., zgodnie z raportem przedłożonym ministrom obrony NATO wiosną 2003 r.

---

<sup>6</sup> W. Miszański, *Inicjatywa zdolności obronnych NATO*, WPTiL, 2000 nr 3, s. 3.

<sup>7</sup> Deklaracja szczytu praskiego z dnia 21 listopada 2002 roku pkt 4.

Zgodnie z sojuszniczym dokumentem APP-6, interoperacyjność (ang. *interoperability*) jest definiowana jako zdolność do działania synergicznego podczas wspólnego wykonywania wyznaczonych zadań.

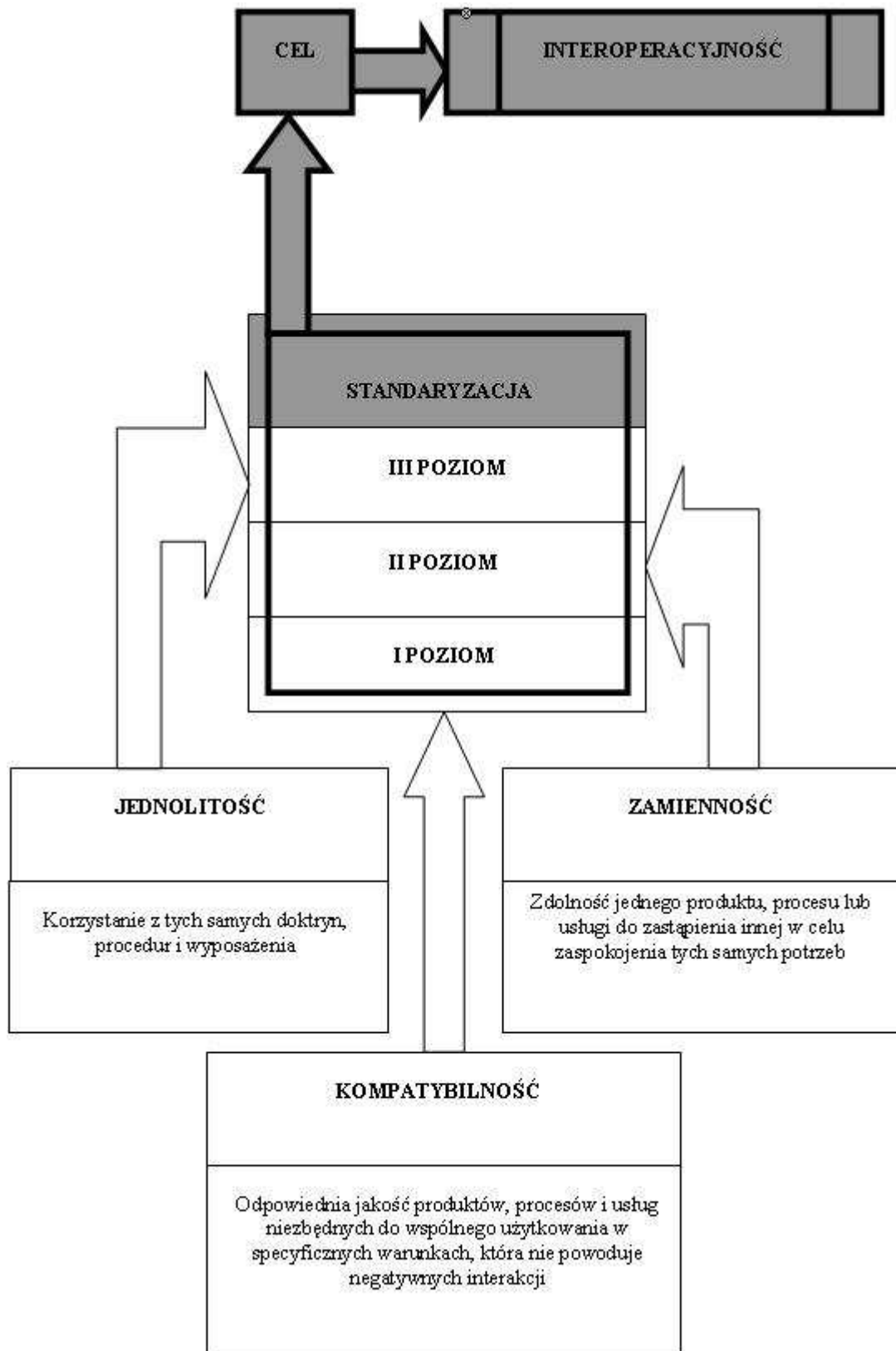
Wyjaśniając to zwięzłe sformułowanie musimy mieć na uwadze, że realizując zadania w zespołach NATO mamy do czynienia z dużą różnorodnością jednostek biorących w nich udział. Wobec tego, wykorzystując fakt działania w zespole obrony przeciwminowej okrętów o niejednorodnych możliwościach taktyczno-technicznych sprzętu i uzbrojenia oraz posiadając dokładną wiedzę w tym zakresie, stawianie zadań poszczególnym jednostkom winno być adekwatne do ich wyposażenia, wyszkolenia oraz opanowania sojuszniczych procedur, które niejednokrotnie są sprzeczne z narodowymi zwyczajami. Ponadto konieczne jest uwzględnienie różnorodnych warunków hydrologicznych i hydrometeorologicznych występujących w przydzielonym rejonie, tak aby minimalizowanie zagrożenia minowego przez zespół OPM wykazało optymalną efektywność wykorzystywanych środków obrony przeciwminowej.

Jako że interoperacyjność – o czym już wcześniej wspomniano – jest celem, który na państwa sojusznicze nakłada obowiązek niwelowania występujących dysproporcji, zostały określone obowiązujące do dzisiaj szczegółowe kierunki jej osiągania. W związku z tym nierozdzielnie z terminem „interoperacyjność” łączy się pojęcie standaryzacji (ang. *standardization*), jednolitości (ang. *commonality*), kompatybilności (ang. *compatibility*) i zamienności (ang. *interchangeability*).

Definicja standaryzacji obejmuje wszystkie wyżej wymienione oraz ściśle ze sobą powiązane terminy i dotyczy opracowania oraz wdrażania koncepcji, doktryn, procedur i rozwiązań w celu osiągnięcia i utrzymania pożądanego poziomu kompatybilności, zamienności lub powszechności niezbędnych do osiągnięcia pożądanego poziomu interoperacyjności.

Na rysunku 1 widać, że u podstaw standaryzacji leżą takie jej elementy jak jednolitość, kompatybilność i zamienność. Narzędzia te, bo tak je możemy nazwać, dotyczą *sensu stricte* wyposażenia okrętu w niezbędne do realizacji typowych zadań uzbrojenie i sprzęt techniczny.

W procesie standaryzacji dotyczącym użycia sił przeciwminowych na szczeblu operacyjnym, występowanie tych trzech elementów jednocześnie nie jest wymagane. Jak wynika z analizy definicji tych pojęć warunkiem minimalnym, a zarazem koniecznym, jest kompatybilność. Charakteryzują ją takie właściwości urządzeń i uzbrojenia, które podczas realizacji zadań nie powodują wzajemnych zakłóceń.



Rys.1. Diagram osiągnięcia interoperacyjności przez wdrażanie „narzędzi” standaryzacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie MARSTANS

Idealną sytuacją w toku wdrażania standaryzacji okazałaby się obecność kompatybilności, jednolitości i zamienności równocześnie. Jednak duża różnorodność operujących podczas realizacji zadań jednostek przeciwminowych, na których wyposażenie państwa poniosły duże nakłady nie zezwala na jej płynny przebieg.

W związku z powyższym dążenie do spełnienia interoperacyjnych wymogów osiąga się poprzez zapewnienie możliwości współpracy i współdziałania sił morskich państw członkowskich. Efektywność współdziałania okrętów zwiększa się poprzez wprowadzanie systemów eksperckich, np. system wspomagania dowodzenia (w Marynarce Wojennej RP – system „Pstrokosz”). Prowadzenie przez różne państwa prac badawczo-rozwojowych nad tymi systemami wymusza konieczność tworzenia standardów. Praktycznym sprawdzianem osiągnięcia interoperacyjności (jedności standaryzacyjnej) są ćwiczenia międzynarodowe organizowane w ramach sojuszu północnoatlantyckiego.

Początek lat dziewięćdziesiątych był dla Marynarki Wojennej RP okresem żmudnych przygotowań do ćwiczeń z okrętami Sojuszu Północnoatlantyckiego wynikających z programu Partnerstwo dla Pokoju. Współpraca w głównej mierze oparta była na stosowaniu procedur zawartych w dokumentach serii EXTAC. Dotyczyły one ogólnych zasad manewrowania i wymiany korespondencji w zespole okrętów oraz ujednoliciły prowadzenie działań przeciwminowych. Do głównych ćwiczeń, w trakcie których oceniano nasze operacyjne możliwości, zalicza się Baltops (US Balic Operations) oraz Sandy Coast przeprowadzane w rejonie Morza Północnego i kanału La Manche. Nadmienić należy, że w trakcie ćwiczeń Sandy Coast'95 nasze trałowce wykryły i zniszczyły dziewięć min bojowych<sup>8</sup>.

Stosowanie procedur i zasad zawartych w dokumentach serii EXTAC było pierwszym etapem na drodze osiągnięcia interoperacyjności. Od tego momentu w polskich siłach zbrojnych zaczęto poważnie podchodzić do zjawiska standaryzacji, która w tych latach swoim zasięgiem nie obejmowała jeszcze dziedzin wojskowych.

Celem podjętych przez kraje kandydujące do Paktu NATO wysiłków w zakresie wykonywania wspólnych zadań było porównanie operacyjnych możliwości własnych okrętów z możliwościami marynarek wojennych sojuszu. Poczynione obserwacje i wynikające z nich wnioski przyczyniły się do zmian wyposażenia okrętów. Wiele z nich przeszło gruntowne remonty połączone z modernizacją uzbrojenia i sprzętu w Stoczni Marynarki Wojennej. Tym bardziej, że w październiku 1997 r. polskie władze przedłożyły w

Brukseli pierwszy kwestionariusz planowania obronnego (ang. *Defence planning questionnaire*), który dotyczył przydziału pododdziałów do działań w ramach NATO<sup>9</sup>.

Przełomową datą dla Sił Zbrojnych RP był dzień przystąpienia do Sojuszu Północnoatlantyckiego (12.03.1999 r.). Wejście w struktury NATO oznaczało dla Marynarki Wojennej RP konieczność posiadania okrętów zdolnych do realizacji zadań w składzie Zespołów Zadaniowych NATO. Analiza właściwości taktyczno-technicznych, działających w linii okrętów wykazała, że jednostkami mającymi możliwość współpracy w strefie operacyjnej SNMCMG1 są trałowce projektu 206 F. Proces ich adaptacji do nowych warunków przeprowadzono równoległe w dwóch kierunkach.

Po pierwsze zrozumienie procedur i specyficznych reguł obowiązujących w NATO wymagało znajomości języka angielskiego. Osoby funkcyjne załóg okrętowych kierowano na kursy językowe i zagraniczne. Dodatkowo kadrę okrętową wysyłało na specjalistyczne szkolenia np. do szkoły Wojny Minowej w Eggermin (Belgia) oraz dokonywano wymiany załóg.

Jednocześnie w latach 1999-2001, w Stoczni Marynarki Wojennej przeprowadzano gruntowną modernizację trałowców w celu dostosowania ich do standardów niszczyciela min. Jej zakres obejmował te obszary, których realizacja była zgodna z przepisami MARSTANS (ang. *Maritime Standardizations*). Wybór uzbrojenia i sprzętu był konsultowany z członkami załóg okrętowych, którzy zostali zaznajomieni z właściwościami taktyczno-technicznymi wyposażenia przeciwminowego jednostek OPM państw zachodnich. Ponownie wcielone do linii trałowce mogły realizować zadania typowe dla niszczycieli min.

Okręty posiadały tę zdolność w związku z otrzymaniem nowoczesnego sprzętu i uzbrojenia (rys. 2) jakim jest:

- system nawigacyjny – oparty na GPS;
- stacje hydrolokacyjne przeznaczone do wykrywania min: podkilową SHL - 100 i holowaną SHL - 200 – umożliwiają one wykrywanie obiektów minopodobnych w toni morskiej w odległości 1600 m przed dziobem okrętu na dwóch zakresach szerokości 300 i 600 m;
- wyrzutnie celów pozornych t. Jastrząb;
- wa pojazdy podwodne t. Ukwiął służące do identyfikacji i niszczenia min przy użyciu ładunków niszczących t. Toczek;

---

<sup>8</sup> S. Szymański, Doświadczenia z udziału trałowców w ćwiczeniach międzynarodowych w ramach Partnerstwo dla Pokoju, „Przegląd Morski”, 1997 nr 2, s. 3-5.

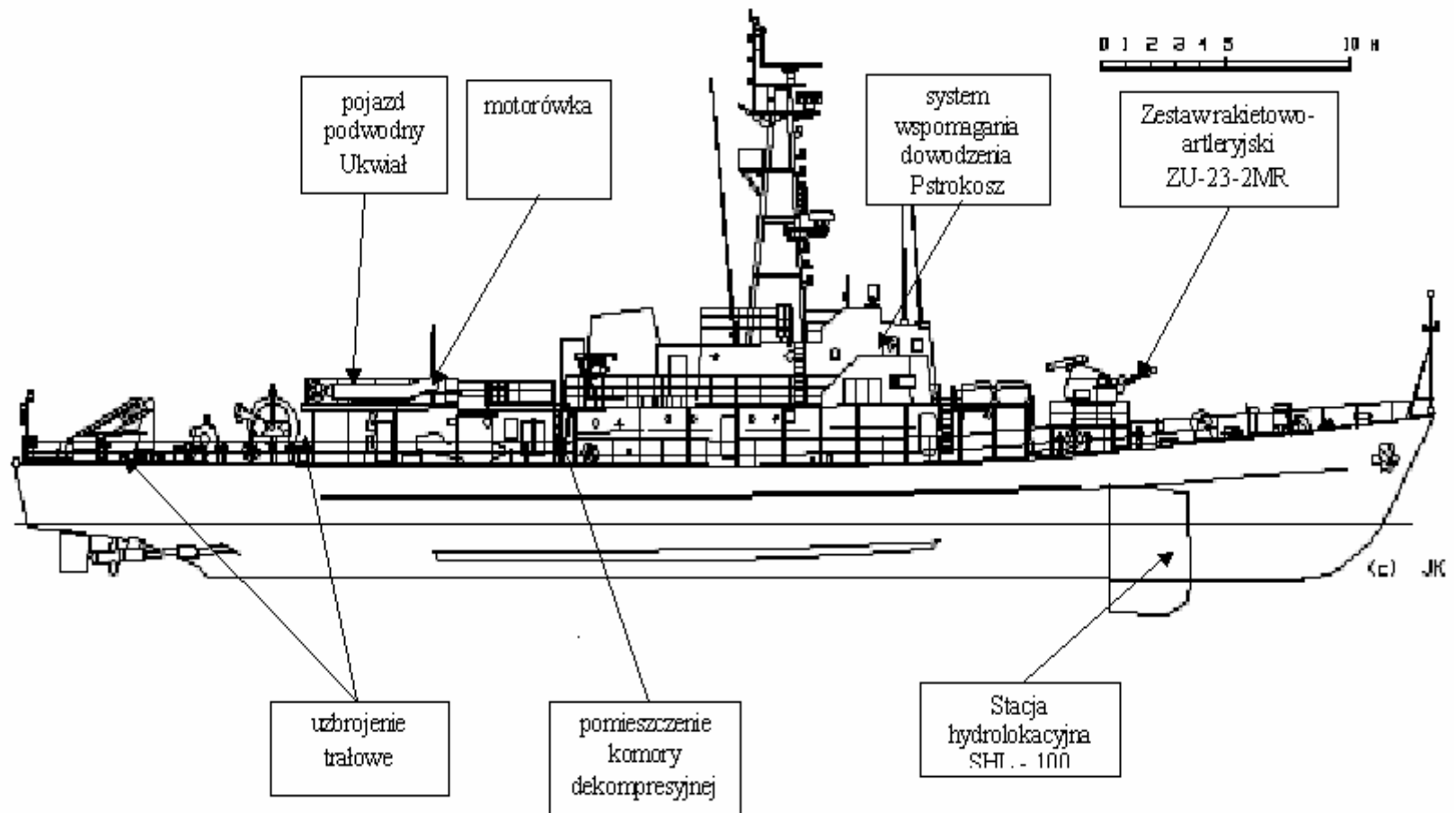
<sup>9</sup> D. Stockfisch, Polska Marynarka Wojenna na kursie do NATO, „Przegląd Morski”, 1998 nr 11, s. 74-77.

- urządzenia łączności z zakresu KF i UKF firmy Rodhe Shwarz, telefon satelitarny oraz urządzenia utajniające łączność, konieczne do bezpiecznej wymiany informacji w relacji okręt – okręt, okręt – brzeg w zespole OPM ;
- komora dekompresyjna.

Dodatkowo do etatowego składu załogi włączono pięcioosobową grupę pletwonurków minerów przeznaczoną do niszczenia min.

Ponadto okręt jest wyposażony w system wspomagania dowodzenia „Pstrokosz” całkowicie opracowany przez Centrum Techniki Morskiej (CTM) w Gdyni, który oprócz funkcji wspierania procesu decyzyjnego prowadzonego przez dowódcę okrętu stanowi dla jednostki bazę danych, archiwum oraz umożliwia przeprowadzanie niezbędnych kalkulacji do realizacji zadań. Pozwala on również na monitorowanie pracy urządzeń nawigacyjnych, łączności, uzbrojenia trałowego i stacji hydrolokacyjnych oraz, co jest bardzo ważne z punktu widzenia działań przeciwminowych, w trakcie ich realizacji sprawuje nadzór i kieruje nastawami na ster (na ORP „Flaming” istnieje możliwość kierowania nastawami steru strumieniowego i pędnika rufowego). Wyposażenie „Flaminga” w dynamiczny system pozycjonowania okrętu posiada tę zaletę, że podczas klasyfikacji obiektów minopodobnych umożliwia utrzymanie jednostki na zadanej pozycji bez konieczności stawania na kotwicy, co w efekcie ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo i skrócenie czasu realizacji zadań przeciwminowych.

Wskutek przeprowadzonej modernizacji i podniesienia poziomu wyszkolenia załogi do standardów NATO niszczyciele min mogły być kierowane do Zespołu Zadaniowego. Do chwili obecnej uczestniczyły w stałym zespole pięciokrotnie (tabela 1).



Rysunek 1. Rozmieszczenie uzbrojenia i wyposażenia na ORP „Flaming” po modernizacji.

Rysunek 2. Rozmieszczenie uzbrojenia i wyposażenia i zbrojenia okrętu projektu 206 FM po modernizacji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie formularza technicznego okrętu.

Udział NiM projektu 206 FM w Zespołach Zadaniowych NATO

Lp	Nazwa okrętu	Okres podporządkowania	Nazwa zespołu
1	„MEWA”	12.10 – 11.12.2002	<b>MCMFN</b>
2	„CZAJKA”	23.04 – 10.07.2003	
3	„FLAMING”	16.08 – 05.10.2003	
4	„CZAJKA”	14.08 – 13.10.2004	
5	„MEWA”	18.08 – 23.10.2005	<b>SNMCMG 1</b>

*Źródło: opracowanie własne.*

Głównym zadaniem stałych zespołów okrętowych jest obrona szlaków komunikacyjnych w celu zapewnienia niezakłóconego przepływu jednostek z pomocą humanitarną, zaopatrzeniem i wsparciem bojowym<sup>10</sup>. W ciągu roku kalendarzowego realizują około dziesięciu ćwiczeń w tym zakresie znanych między innymi pod kryptonimami: Brilliant Marines (wcześniej Blue Game), Sandy Coast, Angler, Baltops, Passex, Strong Resolve, Neptune Warrior, Squanex.

Przedstawiony zakres modernizacji okrętów okazał się jednak niewystarczający. Praktycznie po każdym wspólnych manewrach jesteśmy obligowani do wdrażania zmian, które dotyczą w szczególności wyposażenia okrętu. Aby spełnić wymagania stawiane okrętom wchodzącym do Zespołu Zadaniowego opracowano harmonogram przedsięwzięć, z których część została już zrealizowana, a kolejne będą realizowane po pomyślnie przeprowadzonych próbach technicznych.

W celu poprawy naszych możliwości taktycznych dokonano:

- modernizacji holowanej stacji hydrolokacyjnej SHL-200;
- zmian oprogramowania systemu wspomaganie dowodzenia „Pstrokosz”;
- wymiany pędników w pojazdach podwodnych t. Ukwiągł;
- montażu Zautomatyzowanego Systemu Łączności „Piotrosz”;
- montażu hydrotelefonu do komunikowania się z pływającymi.

<sup>10</sup> www.mw.mil.pl., kwiecień 2006.



\* \* \*

Reasumując, ilość wdrażanych na uzbrojenie sojusznicznych okrętów nowoczesnych urządzeń, które w większości wynikają ze zmian w taktyce użycia niszczycieli min, nasuwa jednoznaczny wniosek, że proces dozbrajania okrętów w systemy nowej generacji będzie procesem ciągłym. Wystarczy wspomnieć przedstawioną przez dowódcę Marynarki Wojennej RP<sup>11</sup> perspektywę rozwoju sił przeciwminowych do 2025 r., która zakłada wprowadzanie nowoczesnych środków wykrywania i zwalczania min morskich oraz wykorzystanie jednostek śmigłowcowych do minimalizacji zagrożenia minowego.

Sukcesami w tym zakresie poszczycić się może marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych. Budowany przez nią okręt do działań przybrzeżnych (ang. *Litoral Combat Ship*) w ramach prowadzenia działań przeciwminowych ma być wyposażony w moduły wojny minowej<sup>12</sup>. Do głównych modułów zaliczyć należy:

- powierzchniowy i lotniczy laserowy system do wykrywania min;
- lotniczy system szybkiego niszczenia min z użyciem pocisków kawitacyjnych;
- lotniczy trał niekontaktowy.

Zaprezentowana wizja przeniesienia uzbrojenia przeciwminowego z jednostek nawodnych na jednostki śmigłowcowe nie będzie oznaczać końca ery niszczycieli min i trałowców. Okręty tych klas będą musiały zabezpieczać przewóz, stawianie i wybieranie trałów dla śmigłowców. Ponadto śmigłowce charakteryzuje brak możliwości prowadzenia działań w nocy i o zmroku oraz na ich ograniczone wykorzystanie mają wpływ warunki hydrometeorologiczne<sup>13</sup>.

Rozwój polskich sił przeciwminowych, który rozpoczął się w 1999 r. wraz z wdrażaniem programu modernizacji trałowców proj. 206 F należy uznać za sukces. Wprawdzie pełne możliwości ich wykorzystania w nowej roli niszczyciela min dotyczą głównie rejonu Morza Bałtyckiego, jednak od roku 2001 rozpoczęto proces adaptacji ich użycia w warunkach Morza Północnego.

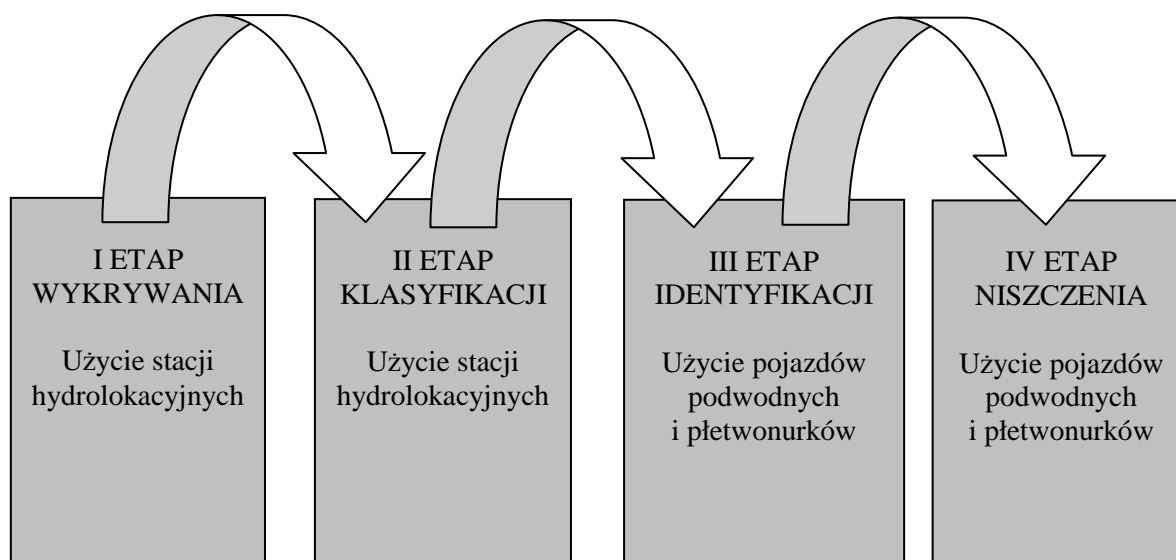
Wprowadzenie na wyposażenie jednostek stacji hydrolokacyjnych i pojazdów podwodnych oraz zachowanie dotychczasowego ich uzbrojenia w postaci trałów kontaktowych i niekontaktowych było dużym krokiem postępu technologicznego w kierunku

---

<sup>11</sup> R. Łukasik, Wpływ nowoczesnych technologii na kształtowanie nowego miejsca i roli Marynarki Wojennej RP w perspektywie 2025 roku, *Zeszyty Naukowe, AMW*, 3/2001, s. 10.

<sup>12</sup> M. Dura, LCS – trimaran czy jednokadłubowiec?, *Raport-wojsko, technika, obronność*, 2006 nr 5, s. 56-57.

okrętów OPM państw sojuszniczych. Wykorzystanie ich w warunkach realizacji zadań bojowych (ćwiczenia OPEN SPIRIT, OPEST, OPLAT), w trakcie których wykrywano i niszczone miny morskie z okresu II wojny światowej, są głównym tego dowodem. Nowe uzbrojenie wpłynęło na taktykę polskich niszczycieli min. Współpraca w ramach ćwiczeń sojuszniczych pomogła w szybszym wdrażaniu zmian w sposobach ich użycia. Obecna taktyka okrętów OPM przewiduje cztery etapy ich bojowego użycia (rys. 3).



Rys. 3. Schemat bojowego użycia niszczycieli min

Źródło: opracowanie własne.

Z powyższego schematu wynika, że wykorzystanie stacji hydrolokacyjnych ma istotne znaczenie dla prowadzonych działań przeciwminowych. Oprócz wykrywania mają zapewnić klasyfikację obiektów minopodobnych. Spełnienie tych funkcji osiąga się poprzez zastosowanie wieloczęstotliwościowych stacji hydrolokacyjnych (pracujących przynajmniej na dwóch częstotliwościach). Polskie stacje SHL – 100 posiadają zbyt niskie częstotliwości pracy, aby dokonać klasyfikacji wykrytych obiektów, co zostało zauważone przez specjalistów ośrodka MOST (ang. *Mine countermeasure vessels Operational Sea Training* - siedziba w Zeebrugge).

Poczynione zmiany okazały się jednak niewystarczające w obliczu nowego spojrzenia państw sojuszniczych na działania okrętów wojny minowej. W celu minimalizacji ryzyka poderwania się okrętu na minach oraz zwiększenia prawdopodobieństwa wykrywania min morskich należałoby na wyposażenie naszych niszczycieli min wprowadzić:

<sup>13</sup> W. Grządkowski, Środki techniczne i metody niszczenia min morskich, „Przegląd Morski” 1990 nr 4, s. 35-39

- nowe stacje hydrolokacyjne pracujące na większych częstotliwościach wykrywania i klasyfikacji obiektów minopodobnych – Centrum Techniki Morskiej prowadzi badania nad nową stacją t. Skowron;
- jednorazowe pojazdy podwodne – obecnie na Politechnice Gdańskiej trwają prace nad pojazdem typu Głuptak.

Stosowanie pojazdów podwodnych ma wpływ na szybkość przeprowadzenia niszczenia min. Ale nie tylko kryterium czasowe stanowi o ich zaletach<sup>14</sup>. Mianowicie, nakłady finansowe ponoszone na likwidację zagrożenia minowego oraz fakt, że okręt wykonujący zadanie nie traci zdolności manewrowych przemawia za powszechnym stosowaniem pojazdów podwodnych.

### **Literatura:**

1. AJP-4(A), MAS, Belgia 1998, glosarium-6.
2. Berner M., J. Pyrchla, T. Szubrycht, Działalność normalizacyjna w Marynarce Wojennej, „Przegląd Morski”, 1996 nr 2.
3. Deklaracja szczytu praskiego z dnia 21 listopada 2002 roku pkt 4.
4. Dura M., LCS – trimaran czy jednokadłubowiec?, „Raport-wojsko, technika, obronność”, 2006 nr 5.
5. Faliński Maria Andrzej, Biuletyn Departamentu Integracji z NATO BBN, nr 2(11) 1998, 1 lutego 1998 r.
6. Grządkowski W. Środki techniczne i metody niszczenia min morskich, „Przegląd Morski”, 1990 nr 4.
7. Huzarski M., Narodowe i sojusznicze aspekty w taktyce ogólnej, „Przegląd Wojsk Lądowych”, 2000 nr 6.
8. Jurek K., Pojazdy podwodne jednorazowego użytku do zwalczania min, „Przegląd Morski”, 2003 nr 6.
9. Łukasik R., Wpływ nowoczesnych technologii na kształtowanie nowego miejsca i roli Marynarki Wojennej RP w perspektywie 2025 roku, Zeszyty Naukowe, AMW, 3/2001.
10. Miszański W., Inicjatywa zdolności obronnych NATO, WPTiL 3/2000.

---

<sup>14</sup> K. Jurek, Pojazdy podwodne jednorazowego użytku do zwalczania min, „Przegląd Morski” 2003 nr 6, s. 22.

11. Stockfisch D., Polska Marynarka Wojenna na kursie do NATO „Przegląd Morski”, 1998 nr 11.
12. Szymański S, Doświadczenia z udziału trałowców w ćwiczeniach międzynarodowych w ramach Partnerstwo dla Pokoju, „Przegląd Morski”, 1997 nr 2

## SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

Kmdr por. rez. mgr inż. Jerzy BOJKO  
Pracownik Klubu MW „Riwiera”

### ZMIANY W POLITYCE WOJSKOWEJ JAPONII I JEJ SIŁY MORSKIE

Po sromotnej klęsce w II wojnie światowej zwycięscy Amerykanie, w osobie generała Douglasa Mac Arthura, podyktowali Japończykom traktat pokojowy, w którym zrezygnowali oni „po wszystkie czasy” z posiadania armii, jako narzędzia militarizmu i imperializmu. Monarchię konstytucyjną z silną pozycją „boskiego cesarza” zastąpiono nową, w której to oddał on władzę ludowi. Artykuł 9 konstytucji mówi, że ... *naród japoński na zawsze wyrzeka się wojny jako suwerennego prawa narodu*. Japonii wolno bronić tylko własnego terytorium. Armię wobec tego nazwano, raczej eufemistycznie, Siłami Samoobrony. Obecnie zalicza się ją do najpotężniejszych na świecie. Jest wyjątkowa, nie posiada możliwości projekcji siły poza macierzyste terytoria i nie dysponuje, w przeciwieństwie do innych państw leżących w Azji (ChRL, Indie, Pakistan, Rosja czy Korea Północna) bronią masowego rażenia.

#### Zasady polityki obronnej Japonii

Pierwszą zasadą japońskiej polityki obronnej jest wyłączone **zorientowanie na obronę**. Aby nie powstała strategiczna próżnia, w 1960 r. Tokio i Waszyngton podpisały traktat, który powierzył USA bezpieczeństwo wyspiarskiego państwa. Sojusz dawnych wrogów, który początkowo skierowany był przeciwko ZSRR i Chinom, a w XXI wieku obrócił swój wektor ku rosnącemu w siłę Państwu Środka, przystaje dobrze do interesów strategicznych Japonii. Za udostępnienie baz otrzymuje ona nuklearną i morską protekcję. Nippon jest państwem ubogim w surowce i niemal całkowicie zależnym od importu nośników energii długimi morskimi szlakami komunikacyjnymi z Zatoki Perskiej.

Drugą jest zasada **niestawania się militarną potęgą**. Choć nie jest zdefiniowane pojęcie militarnej potęgi, dla Japonii oznacza, że nie będzie ona starać się zadawać uderzeń niebezpiecznych dla istnienia, czy też funkcjonowania innych państw.

Trzecią jest zasada przestrzegania **niezaangażowania nuklearnego**.

Czwartą – **zapewnienie cywilnej kontroli nad siłami zbrojnymi**<sup>1</sup>. Nad siłami samoobrony obowiązuje zwierzchność cywilna, a wydatki na obronę nie powinny przekraczać 1 procenta PKB.

Przez długie lata dosłowne rozumienie misji Sił Samoobrony (Self Defence Forces) przejawiało się w narzuconych im ograniczeniach: m.in. zabroniono posiadania broni ofensywnej, nuklearnej i działania poza granicami państwa.

Po rozpadzie Związku Radzieckiego w sąsiedztwie Japonii pojawiły się nowe ogniska zapalne – przede wszystkim nasila się konflikt pomiędzy ChRL, a jej „zbuntowaną” prowincją – Tajwanem. Coraz bardziej nieobliczalny jest komunistyczny reżim w Korei Północnej. We wrześniu 1999 r. Phenian wystrzelił raketę balistyczną, której człon przeleciał nad północ od japońskich wysp. W lipcu 2006 r. KRLD dokonała wielokrotnych prób pocisków raketowych średniego zasięgu i nieudanego wystrzelenia rakiety balistycznej Taepong-2. Dla zwolenników militaryzacji Nipponu były to zaskakujące i miłe niespodzianki. Część elit i społeczeństwa odzyskała nadzieję na powstanie „prawdziwej armii”, nieskrępowanej „pacyfistyczną” konstytucją.

### **Atomowy wybór Japonii**

Według ekspertów moskiewskiego Centrum Carnegie, Japonia w ciągu jednego roku jest w stanie posiadać kilka dziesiątek ładunków opartych na bazie plutonu, w 2-3 lata przygotować rakiety balistyczne do ich przenoszenia, w następnych 5-10 latach zbudować wiele SSBN z raketami skrzydlatymi dalekiego zasięgu i wielkiej precyzji trafienia oraz wycelować je w KRLD, strefy przemysłowe ChRL i rosyjskiego Dalekiego Wschodu. Do tej pory przeszkodą są niektóre czynniki zewnętrzne i wewnętrzne, jednak są one podatne na zmiany. Oficjalne stanowisko Tokio sprowadza się do tego, że z punktu widzenia prawa i konstytucji, Japonii nie zabrania się posiadania uzbrojenia nuklearnego, ale ze względów politycznych ona nimi nie włada<sup>2</sup>. Ocena analityków rosyjskich nie odbiega od opinii płynących z innych ośrodków badań strategicznych na świecie.

Na arenie międzynarodowej Japonia będzie występować za obroną Układu o Nierozprzestrzeleniu Broni Masowego Rażenia oraz innych porozumień. Jednak będzie wykorzystywać wszystkie instrumenty dla możliwości manewru w stosunku do narodowego

---

<sup>1</sup> Defence of Japan 2003, Japan Defense Agency, wyd. Inter Group Corp. 2003.

<sup>2</sup> Jadiernoje rasprostranienije w Siewiero-Wostocznoj Azii, pod red. Aleksieja Arbatowa i Wasilija Mihiejewa, Moskowskij Cienr Karnegi, Moskwa 2005.

wyboru nuklearnego, który by pozwolił na budowę potencjału jądrowego w wypadku, jeśli zajdzie taka konieczność. Kluczową rolę gra w tym rozwiązanie atomowego problemu KRLD, stopień pewności „parasola amerykańskiego” i zachowanie ChRL.

W warunkach rosnącej niestabilności systemów międzynarodowych stosunków po zakończeniu zimnej wojny, Japonia, jako druga w świecie siła ekonomiczna po USA, w coraz większej mierze skłania się ku temu, że jej współczesny globalny status jest niemożliwy do utrzymania tylko instrumentami ekonomicznymi. Wielu ekspertów uważa, że impulsem w kierunku kardynalnych przemian w atomowej strategii Japonii stanie się rozstrzygnięcie kwestii wojskowego programu nuklearnego KRLD. Przy tym „mniejszym koszmarem” dla Japonii byłaby nuklearna zjednoczona Korea. Kolejnym silnym czynnikiem wydaje się wzrost potencjału nuklearnego ChRL.

Badania opinii publicznej świadczą o dominacji niechęci do posiadania przez Japonię broni atomowej. Trzeba sobie jednak zdać sprawę z nieobliczalności zachowań i nastrojów społeczeństwa i idących za nimi postawami. Jeden mecz futbolowy pomiędzy Japonią i Koreą (zwyciężyła Japonia), czy wtargnięcie na japońskie wody terytorialne chińskiego okrętu podwodnego w 2004 r. zmieniło dotychczasowy, dość umiarkowany stosunek Japończyków do Chin<sup>3</sup>.

### **Ewolucja w zaangażowaniu militarnym**

Ograniczenia prawne narzucone przez Konstytucję Japonii, inne akty i porozumienia, już dawno zostały poderwane przez stosowanie w polityce podwójnych standardów. Politycy wydali zgodę m.in. na transport amerykańskich ładunków nuklearnych, na bazowanie od 2008 r. lotniskowca US Nawy o napędzie nuklearnym, a przede wszystkim na uczestnictwo wojska i floty w działaniach poza krajem. Podczas drugiego kryzysu w Zatoce Perskiej Japonia, krytykowana przez ONZ, naciskana przez USA, wysłała po raz pierwszy od II wojny światowej swoich żołnierzy poza metropolię. Dopiero w 1992 r. przyjęto w Tokio ustawę dotyczącą operacji w ramach ONZ, z zastrzeżeniami, że oddziały japońskie nie mogą brać udziału w żadnych działaniach zbrojnych, a ich niezbędne i defensywne uzbrojenie może być użyte w razie bezpośredniego niebezpieczeństwa. Ustawa określa też rodzaje aktywności sił samoobrony poza granicami<sup>4</sup>. Z kolei tzw. ustawa antyterrorystyczna, uchwalona w sprzyjającej atmosferze wśród społeczeństwa po wydarzeniach 11 września 2001 r.,

---

<sup>3</sup> Tamże.

umożliwiła po raz pierwszy m.in. wysłanie w listopadzie 2001 r. trzech okrętów (niszczycieli „Kurama” i „Kirisame” oraz jednostki pomocniczej) na Ocean Indyjski w ramach koalicji nie tworzonej przez ONZ<sup>5</sup>.

### **Japońsko-amerykański sojusz strategiczny**

Alians USA – Japonia stanowi oś systemu obrony wyspiarskiego kraju. Jego politycy uważają, że Nippon ma prawo uzyskać status światowego mocarstwa, lecz są świadomi, że korzystna w kontekście regionalnym zależność utrudnia uzyskanie takiej pozycji. Część elity mówi wprost o amerykańskim protektoracie. Obok oczywistych zalet, na obecne mankamenty współpracy wojskowej, z japońskiego punktu widzenia, wskazuje Masahiro Matsumura z Uniwersytetu Fudan na stronie internetowej The Nautilus Institute. Wiele uwag odnosi się do jakości wypełniania misji sił morskich Nipponu.

Sprawą zasadniczą dla autora jest charakter sojuszu. Tak zwany Armitage raport (z października 2000 r.) pt. *Stany Zjednoczone i Japonia: postępowanie ku dojrzałemu partnerstwu*, ocenia on jako dążenie do wzmocnienia wzajemnego dwustronnego sojuszu wzorowanego na brytyjsko-amerykańskim. Takie udoskonalenie pociąga za sobą konieczność podejmowania decyzji przez Japonię w wypadku kolektywnych działań obronnych. Jednak Japonia nie może dostosować się do oczekiwań amerykańskich, ze względu na serie debat konstytucyjnych dotyczących art. 9 Konstytucji.

Podkreśla, że obok aktów prawnych, sojusz potrzebuje również spełnienia operacyjnych warunków koniecznych, takich jak Standardowe Procedury Operacyjne (*Standard Operational Procedures – SOP*) i Zasad Zaangażowania (*Rules on Engagement – ROE*), które są kluczowe dla wspólnych operacji, interoperacyjności i systemu przesyłania danych (*data-link*), dzielenia się informacjami rozpoznawczymi oraz koordynacji politycznej. M. Matsumura podaje, że JSDF posiadają jedynie możliwości sprowadzające się do LINK 11 i w ograniczonym zakresie do LINK 16. Zdaniem autora, siły japońskie nie są więc interoperacyjne z siłami zbrojnymi USA, zachowują ograniczone możliwości w zakresie obrony powietrznej na morzu i w zwalczaniu okrętów podwodnych. Trzy rodzaje sił zbrojnych Japonii nie posiadają zunifikowanego systemu dowodzenia (pomiędzy sobą) i nie mają doświadczenia w prowadzeniu prawdziwych połączonych operacji. W rezultacie nie mają efektywnego wewnętrznego systemu przesyłania danych i kodowania.

---

<sup>4</sup> Więcej: Agnieszka Ciupińska, Rola Japonii w działaniach antykryzysowych, „Wojsko i Wychowanie”, 2002 nr 2.



Poza tymi ważnymi detalami, najważniejszą pozostaje kwestia – czy japoński status, de facto protektoratu USA, ma być redefiniowany pod amerykańskim „parasolem informacyjnym”. Zasadniczy wniosek, wg M. Matsumury, sprowadza się do tego, że bez rozwiązania tych pozornie technicznych kwestii, sojusz USA – Japonia przypomina papierowego tygrysa, a SDF są zdolne tylko do wsparcia tyłowego. Jako przykład służy charakter użycia sił francuskich w czasie wojny w Jugosławii i o Kosowo: nie były one interoperacyjne z amerykańskimi i wykorzystywane jedynie do działań tyłowych. Wobec tego japońscy politycy są za zmniejszeniem zależności od amerykańskiego „parasola informacyjnego”. W tym celu JSDF potrzebują, przed utworzeniem wspólnego systemu dowodzenia i systemu przesyłania danych z siłami zbrojnymi USA, własnego jednolitego dowództwa i osiągnięcia pełnej wewnętrznej interoperacyjności. Japońscy politycy wyrażają też swój sceptycyzm co do sojuszu z USA, dopóki ich kraj nie stanie się całkowitym i pełnoprawnym partnerem w układzie rozpoznania łączności (*communication intelligence*) COMMIT, wykorzystującym system zbierania informacji wywiadowczych, znany jako ECHELON. Do elitarnego aliansu należą jedynie W. Brytania, Kanada, Australia i Nowa Zelandia<sup>6</sup>.

### **Chińsko-japoński konflikt strategiczny i waga historii**

Od kiedy po 1990 r. głęboko wzrosła wymiana kulturalna i ekonomiczna pomiędzy Japonią a Chinami, nie przełożyło się to na zmniejszenie wzajemnej antypatii oraz podejrzliwości. W kontekście strategicznym obie potęgi w różny sposób na nowo rozbudzały wzajemne animozje.

W opinii wielu politologów, z perspektywy strategicznej Pekin winien kierować swoją uwagę i poszukiwać dróg poprawy stosunków z Tokio w celu zerwania czy osłabienia sojuszu japońsko-amerykańskiego. Zamiast tego, słaba i nieumiejętna polityka ChRL w stosunku do Japonii, wyrażająca się w częstych powrotach do dysput o historii i sporach terytorialnych, wyraźnie powoduje niechęć elit i opinii publicznej wyspiarskiego kraju i wzrastającą podejrzliwość, co do intencji chińskich oraz uraz w stosunku do pekińskiej polityki twardej ręki w stosunku do Tokio<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Defence of Japan 2003, op.cit. s. 246.

<sup>6</sup> Masahiro Matsumura, The G.W. Bush Administration and Northeast Asian Security: a Japanese Perspective, Center of American Studies Fudan University i The Nautilus Institute.

<sup>7</sup> Minxin Pei i Michael Swaine, Simmering Fire in Asia: Averting Sino-Japanese Strategic Conflict, Carnegie Endowment for International Peace, 2005.

Drugim czynnikiem pogarszającym relacje pomiędzy Chinami a Japonią jest elita polityczna tej ostatniej. Nie poszukiwała żadnego sposobu pojednania z Chinami i Koreą. Japonia nie ma do odegrania znaczącej roli w Azji, biorąc pod uwagę awersję jaka do niej pozostała z czasów sprzed i w drugiej wojnie światowej – pisze Z. Brzeziński<sup>8</sup>. Od środkowych lat 90. na wyspach znacznie, wręcz dramatycznie osłabła siła polityczna ruchu pacyfistycznego. W latach 90. opinia publiczna skłaniała się ku prawicy, umożliwiając kierowanie sprawami narodowego bezpieczeństwa tzw. „jastrzębiom”. W tym też czasie percepcja zewnętrznego militarnego zagrożenia wśród Japończyków rosła, szczególnie po testach północnokoreańskich rakiet dalekiego zasięgu<sup>9</sup>.

Problemem we wzajemnych relacjach jest nie najlepszy wizerunek Japończyków w społeczeństwie chińskim. Szczególnie niepokoją antyjapońskie postawy wśród młodzieży, oczekującej od Japonii oficjalnych przeprosin za zbrodnie wojenne popełniane w XX wieku w Chinach. Pogłębiły je ostatnie odkrycia użycia przez Japończyków broni chemicznej oraz opublikowanie relacji historycznych z masakry w Nanjing. Tarcia na najwyższym szczeblu powodują wizyty premiera Japonii w świątyni Yasukuni, gdzie tradycyjnie oddaje się hołd bohaterom wojennym. W opinii Chińczyków składa się tam honory zbrodniarzom.

Japońscy specjaliści uważają, że obecne relacje ChRL – Japonia są w okresie przejściowym, a ich ostateczny kształt jest trudny do określenia. Na ich charakter będą miały wpływ stosunki wielostronne w regionie, według formuły 10+3, czyli dziesięciu członków ASEAN plus Chiny, Japonia, Korea Południowa<sup>10</sup>.

### **Nowa polityka obronna Japonii**

Analitycy światowi zwrócili szczególną uwagę na to, że po raz pierwszy oficjalny dokument japoński, w dodatku Ogólny Program Obrony Narodowej (*National Defence Program Outline*) opublikowany w grudniu 2004 r., a obowiązujący do 2010 r., wskazał inny kraj – ChRL jako potencjalne zagrożenie. Japońska nowa polityka obronna zakłada budowę „wielozadaniowych, elastycznych i efektywnych sił obronnych”, jako odpowiedź na nowe zagrożenia terroryzmem, rozprzestrzenianie broni masowego rażenia oraz rakiet balistycznych.

---

<sup>8</sup> Zbigniew Brzeziński, *O Polsce, Europie i świecie 1988-2001*, Warszawa 2002, s. 295.

<sup>9</sup> Minxin Pei i Michael Swaine, *op.cit.*

<sup>10</sup> John Hill, *China Criticises Japanese Defence Policy*, "Jane's Intelligence Review", 3/ 2005.

Zaniepokojenie Japonii powoduje „rosnący ofensywny potencjał” ChRL, terytorialny spór o Wyspy Senkaku, tryb realizacji przez Chiny prac badawczych związanych z poszukiwaniem złóż ropy naftowej i gazu na Morzu Wschodniochińskim, perspektywa rozwoju programów rakiet z ładunkami nuklearnymi przez Koreę Północną, kwestie wzajemnych relacji obu państw koreańskich. W dokumencie poruszono kwestię poważnych animozji między Japonią a Rosją, dotyczących „przynależności północnych terytoriów” (Wysp Kurylskich) i ochrony zasobów naturalnych w morzach przybrzeżnych<sup>11</sup>.

W ciągu najbliższych 5-10 lat kierownictwo Japonii planuje znacząco zredukować liczebność wojsk lądowych od 160 do 150 tys. żołnierzy. Liczba czołgów zmniejszy się o 50%, z obecnych 900, samolotów o 20-30%, z dotychczasowych 300 do 260. Na Hokkaido, w pobliżu Wysp Kurylskich, należących do Federacji Rosyjskiej, zamierza się pozostawić zaledwie jedną dywizję w miejsce dotychczasowych czterech dywizji i brygad<sup>12</sup>.

W nowej polityce obronnej kładzie się nacisk na zdolność skutecznej odpowiedzi na atak przy użyciu rakiet balistycznych, bojowników lub komandosów, odparcie inwazji na odległe wyspy, wtargnięcie wrogich uzbrojonych okrętów szpiegowskich na wody terytorialne. By uzyskać siły i środki stosowne do powyższych zadań, utworzona zostanie brygada szybkiego reagowania.

Dla ChRL oznacza to, że Japońskie Siły Samoobrony mają stać się aktywniejszym graczem w Północno-Wschodniej Azji. Z jeszcze większym niezadowoleniem przyjęto w Państwie Środka podkreślenie umocnienia kluczowych strategicznych relacji Japonii ze Stanami Zjednoczonymi. Pekin uważa też nową doktrynę japońską za echo amerykańskiej doktryny „interwencji zapobiegawczej”.

### **Scenariusze konfliktu z ChRL**

Pekin jest wyraźnie zaniepokojony udziałem Tokio w budowie systemu antyrakietowego wspólnie z USA. Jest on na etapie studialnym, technicznie zaś opracowywane są głowice i czujniki podczerwieni w podsystemach wykrywania celów.

---

<sup>11</sup> Elżbieta Potocka, Spór terytorialny-główną przeszkodą w normalizacji stosunków rosyjsko-japońskich, rocznik Azja-Pacyfik, tom II (1999) i A. F. Klimenio, O roli Kuryli w zapewnieniu bezpieczeństwa Rosji, „Wojennaja Myśl”, 4/2002.

<sup>12</sup> A. Smołowski, Faktory niestabilności i riskow w opieracjonnoj zonie Tichookeanskowo komandirowanija WS SSZA, „Morskoj Sbornik” 4/2006.

Publicznie mówi się o tym, że system ma zabezpieczać Japonię przed atakiem Korei Północnej, a faktycznie ma bronić przed atakiem nuklearnym ze strony ChRL<sup>13</sup>.

Poza oficjalnym stanowiskiem, pisze się w chińskiej prasie o przeciekach z Japońskiej Agencji Obrony o istnieniu trzech scenariuszy, które mogą prowadzić do konfliktu z Chinami. Jeden przewiduje, że chiński atak na Japonię nastąpi w celu przeszkodzenia wsparciu sił Tajwanu przez USA, drugi w wypadku usiłowania zajęcia przez Chiny Wysp Daiyou, trzeci scenariusz mówi o wojnie o rezerwy gazu i ropy na Morzu Wschodniochińskim. Wszystkie te przyczyny ewentualnego konfliktu powodowały w ostatnim okresie tarcia pomiędzy Pekinem a Tokio, pogarszając i tak trudne wzajemne stosunki. O ile doświadczenie historyczne ubarwia wzajemne relacje pomiędzy Chinami i Japonią, to położenie Japonii oraz jej ekonomiczna potęga mają fundamentalne strategiczne znaczenie dla Chin. Archipelag Japoński jest usytuowany naprzeciwko Morza Żółtego i japońska flota oraz lotnictwo mogą kontrolować żeglugę i porty północnych Chin. Natomiast Chińczycy nie są w stanie w rewanżu sparaliżować tranzytu morskiego wzdłuż Japonii od strony Pacyfiku. Czyli Chiny, z Tajwanem pozostającym poza ich wpływem, stoją wobec wysokiego stopnia możliwości morskiego strategicznego powstrzymywania – można tu mówić o blokadzie morskiej. Z drugiej strony intensywność i moc wzajemnych powiązań gospodarczych pomiędzy Japonią i Chinami, partnerem ekonomicznym numer dwa, po USA, powoduje, że ich zerwanie zagraża jego witalnym interesom<sup>14</sup>.

Podsumowując krótką analizę relacji japońsko-chińskich, można stwierdzić za Minxin Pei i Michael Swaine'em, że nawet jeśli stosunki japońsko-chińskie są kłopotliwe, dwa krytyczne czynniki zmniejszają ryzyko prawdziwej zimnej wojny. Pierwszy – zarówno ani Pekin, ani Tokio nie mają intencji dążenia do polityki konfrontacji. Oprócz mniejszościowych nacjonalistycznych elit w każdym z krajów, ich polityczne establishmenty pragną powstrzymać idącą w dół spiralę, ponieważ ich najwyższym politycznym celem są reformy ekonomiczne, a nie regionalna ekspansja. Po drugie, oba kraje mają ekonomiczne interesy w otrzymywaniu dobrodziejstw idących z powiązań komercyjnych<sup>15</sup>.

### **Japońskie Morskie Siły Samoobrony (JMSDF)**

---

<sup>13</sup> John Hill, op.cit.

<sup>14</sup> John Hill, op.cit.

<sup>15</sup> Minxin Pei i Michael Swaine, op.cit.

Japońskie Morskie Siły Samoobrony (JMSDF), w opinii ekspertów, dysponują drugą pod względem siły, po US Navy, marynarką wojenną w regionie Azji i Pacyfiku. Dwa podstawowe zadania JMSDF to obrona narodu japońskiego i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na wodach otaczających kraj<sup>16</sup>. Największą słabością geostrategiczną państwa jest wrażliwość na sparaliżowanie transportu morskiego. Jest ono całkowicie uzależnione od funkcjonowania światowych i przybrzeżnych linii transportu morskiego oraz dostępu do łożysk. Eksport surowców energetycznych odbywa się głównie ze Środkowo-Wschodniej Azji, zbiornikowce pokonują trasę poprzez Ocean Indyjski, cieśninę Malakka i Morze Południowochińskie.

Kiedy premier Japonii Suzuku Zenko w maju 1981 r. określił, że jego kraj powinien osiągnąć zdolność do obrony morskich linii komunikacyjnych (*sea lanes of communication* – SLOC) na dystansie 1000 Mm od wybrzeży, spotkał się z wieloma wątpliwościami. Japońska Agencja Obrony uznała jego plan za ... *nierealistyczny, nieautoryzowany i niemożliwy*.... Nawet najwięksi zwolennicy koncepcji S. Zenko wskazywali na ograniczenia konstytucyjne i prawne, zezwalające na działania JMSDF jedynie w przypadkach bezpośredniego ataku. Jakkolwiek Japonia może prowadzić działania obserwacyjne czy rozpoznawcze, poszukiwawczo-ratownicze itp. we współpracy z siłami zbrojnymi USA.

Personel JMSDF wynosi aktualnie 45 tys. marynarzy, z których 11 tys. służy w lotnictwie morskim. Zasadniczy trzon sił nawodnych, Siły Eskortowe Floty, tworzą 54 niszczyciele. W składzie JMSDF planuje się utrzymanie 47 niszczycieli oraz 16 okrętów podwodnych i 150 samolotów bojowych. Siły podwodne liczą 16 OP. Najnowsze jednostki (docelowo 10), należą do typu Oyashio. Wszystkie uzbrojone są w rakiety przeciwokrętowe Sub - Harpoon oraz japońskiej konstrukcji ciężkie torpedy kalibru 533 mm. Wyspiarski kraj utrzymuje okazałą flotę jednostek desantowych. Trzy okręty desantowe – doki typu Osumi mają wydatny pokład lotniczy. Chociaż Japończycy zastrzegają, że służy dla śmigłowców, to obserwatorzy zagraniczni twierdzą, że w razie potrzeby można tam zainstalować tzw. ski-jump, z którego mogą startować samoloty<sup>17</sup>.

### **Organizacja JMSDF**

Dowództwa pięciu regionalnych dystryktów (Yokosuka, Sasebo, Kure, Ominato, Maizuru) są odpowiedzialne za zadania administracyjne, jak i szkolenie oraz łączność. Siły

---

<sup>16</sup> Defence of Japan 2003, op.cit. s. 168.

<sup>17</sup> National Defence Program Outline z 10 grudnia 2004 r.; The World Defence Almanac 2005.

operacyjne są zorganizowane w Self Defense Fleet. W jej skład wchodzi: Siły Eskortowe Floty (*Fleet Escort Force*) – 4 flotylle eskortowe (w Kure, Yokosuka, Sesebo i Maizuru), łącznie 10 dywizjonów; 1 flotylla trałowców w Yokosuka; Siły Okrętów Podwodnych Floty (*Fleet Submarine Force*) – 2 flotylle w Kure i Yokosuka (łącznie 4 dywizjony) oraz Siły Powietrzne Floty (*Fleet Air Force*) – 7 skrzydeł lotniczych<sup>18</sup>.

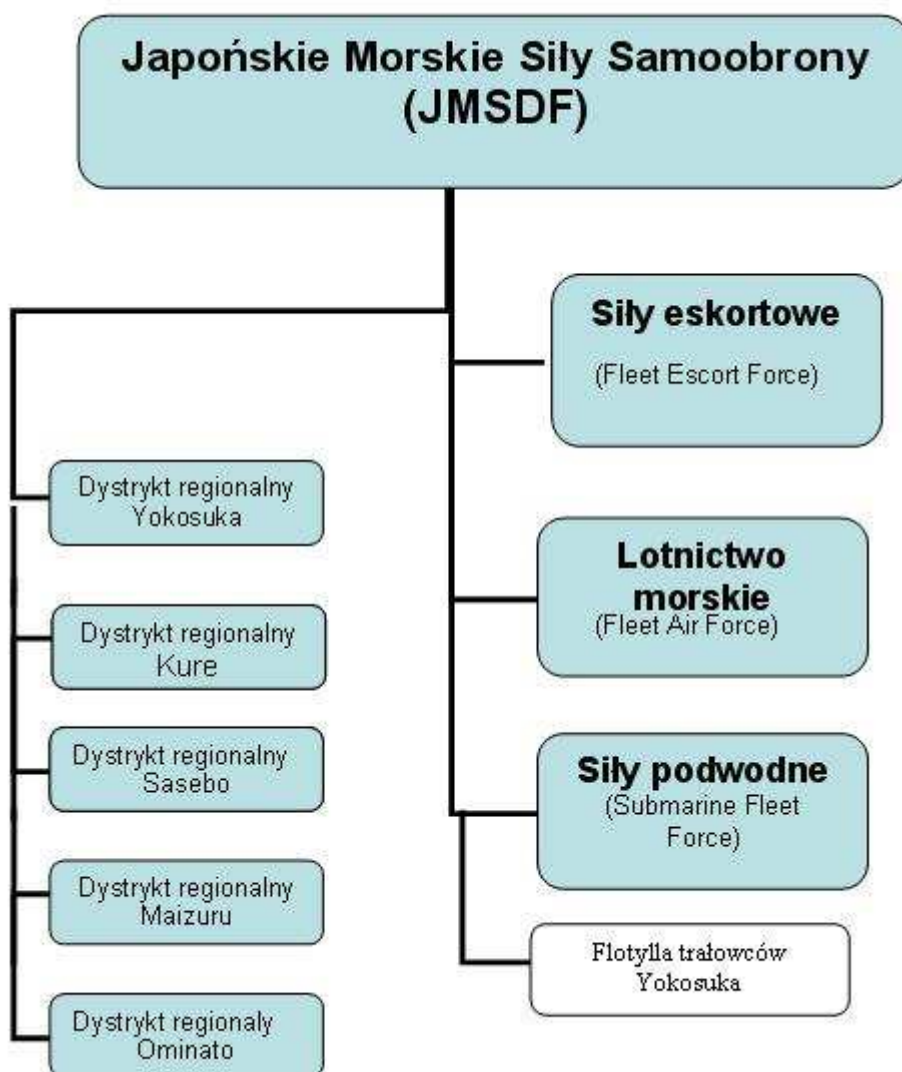
JMSDF szczególny nacisk kładzie na zwalczanie OP i obronę przeciwlotniczą. Największą i krytyczną słabością, jak określa opracowanie organizacji Global Security, jest niska zdolność do odparcia ataku z powietrza. Większość skrzydeł lotniczych JMSDF przeznaczonych jest do zadań ZOP, osłonę powietrzną na morzu zapewniają zaś JASDF (Japońskie Siły Powietrzne Samoobrony), dla których priorytetem jest obrona powietrzna macierzystych wysp. Patrolowanie dalekiego zasięgu, a do tego sprowadza się kontrola szlaków żeglugowych, wykracza poza misje wypełniane przez JASDF. Flota nie posiada dostatecznych możliwości w zakresie zapewnienia osłony lotniczej z pokładów okrętów.

Brakuje nie tylko lotniskowców, ale i przeciwlotniczych okrętowych systemów rakietowych dalekiego zasięgu oraz systemów obrony bezpośrednich. Marynarka nie posiada również dostatecznej liczby jednostek do zaopatrywania w paliwo w czasie przejścia morzem i ma poważne braki na wszystkich polach wsparcia logistycznego. Te słabości, wg Global Security, wykluczają samodzielne wypełnianie misji przez JMSDF i ograniczają rolę, jaką wypełniają one u boku Sił Powietrznych USA i 7 Floty USA<sup>19</sup>. W świetle innych cytowanych źródeł, nie ulega wątpliwości, że analityk Global Security postawił przed JMSDF bardzo wysokie wymagania, nie biorąc pod uwagę np. poziomu wyszkolenia oraz zdecydowanie gorszej opinii, jaką cieszą się pozostałe marynarki wojenne regionu, w tym chińska PLAN.

---

<sup>18</sup> The World Defence Almanac 2005.

<sup>19</sup> Japan Maritime Self Defence Force, [www.globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org)



Rys.1. Uproszczona struktura Japońskich Morskich Sił Samoobrony

Duże akweny zajęte przez komercyjne rybołówstwo oraz intensywna żegluga ograniczają manewry JMSDF na morzu, w szczególności na płytkich wodach przybrzeżnych (obrona przeciwminowa) i praktyczne ćwiczenia w ratowaniu okrętów podwodnych. Dni ćwiczeń przypadają na czas przerw w połowach w zimie i lecie – jest ich około dziesięciu w ciągu roku. JMSDF przeprowadza również dwa oceaniczne manewry okrętowe i coroczny dalekomorski rejs kandydacki dla przyszłych kadetów<sup>20</sup>. Priorytet w rozwoju JMSDF, w związku ze światowymi zagrożeniami ze strony terroryzmu i Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, nadaje się rozwojowi najnowszych okrętowych kompleksów obrony

<sup>20</sup> Japan Maritime Self Defence Force, op.cit.

przeciwrakietowej i wielofunkcyjnych systemów AEGIS i baterii lądowych przeciwrakietowych i przeciwlotniczych „Patriot”. W wielofunkcyjny system Aegis wyposażone będą, oprócz 4 niszczycieli typu Kongo wprowadzonych do służby w latach 1993-1998, przyszłe 3 dodatkowe udoskonalone jednostki tego typu. Pierwsza dostarczona będzie w 2007 r. Wszystkie Nir t. Kongo będą za rok wyposażone w rakiety STANDARD SM-3, zdolne do niszczenia rakiet balistycznych<sup>21</sup>.

### **Chińsko-japońskie asymetrie w morskim balansie sił**

Coraz wyraźniej analitycy zaznaczają jednak rosnące asymetrie w balansie sił morskich Japonii i Chin. Obszerne porównanie ich możliwości przedstawił Richard D. Fisher, Jr. wiceprezydent International Assessment and Strategy Center, w opracowaniu „*Growing Asymmetries in the China-Japan Naval Balance*”, opublikowanym w listopadzie 2005 r.<sup>22</sup>. Warto przytoczyć jego streszczenie, tym bardziej, że opracowania jego autorstwa są wykorzystywane m.in. przez komisje Kongresu Stanów Zjednoczonych i publikacja stanowi przykład fachowego opisu możliwości uzbrojenia rosyjskiego i amerykańskiego, stosowanego przez siły morskie Japonii i ChRL.

W opinii ww. analityka, dobrze wyposażone JMSDF zawdzięczają swój profesjonalizm i doświadczenie wieloletniej współpracy i treningowi z US Navy. Dodatkowo, długotrwała obecność amerykańskiej 7 Floty i jej grupy lotniskowcowej w Yokosuka wydają się kompensować niedostatki wyspiarzy. Wskazuje, że obecnie japońska flota zdaje się posiadać zdecydowaną przewagę nad chińską na polu zwalczania okrętów podwodnych (ASW) i zwalczania celów powietrznych (AAW). Jednak, mimo zalet stosowanych przez nią rakiet przeciwokrętowych, przewagę w tej broni zaczynają zaznaczać Chińczycy. Rzucili oni również wyzwanie Japończykom, jeśli chodzi o możliwości okrętów podwodnych, a nawet lotnictwa morskiego. Jeśli potwierdzą się doniesienia o rozwoju chińskich przeciwokrętowych rakiet balistycznych, to według znanych ekspertów, ani Japończycy, ani Amerykanie, na dzień dzisiejszy, nie są w stanie się tej nowej broni przeciwstawić.

---

<sup>21</sup> Defence of Japan 2003, op.cit. s. 130-131; Jane's Fighting Ships 2005/2006. Tomasz Grotnik na łamach „Nowej techniki wojskowej” 11/2005, w interesującej publikacji „Murasame i Takanami-japońskie niszczyciele przełomu wieków” nie docenia znaczenia NiR typu Kongo w systemie obrony przeciwrakietowej kraju, twierdząc, że nie natrafiły na swój czas i zredukowano liczbę tych jednostek do czterech. Okręty z systemem AEGIS są obecnie niemal oczkiem w głowie Kraju Kwitnącej Wiśni.

<sup>22</sup> Richard D. Fisher, Jr., *Growing Asymmetries in the China-Japan Naval Balance*, [www.strategycenter.net](http://www.strategycenter.net)



Tabela 1

## Niszczyciele i okręty podwodne JMSDF

<b>Klasa</b> <i>Podklasa</i>	<b>Typ</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2002</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>
<b>Niszczyciele</b>		<b>57</b>	<b>51</b>	<b>56</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>53</b>
<i>Niszczyciele (DD)</i>		19	20	26	29	30	31
	Murasame			6	9	9	9
	Takanami					4	5
	Hatsuyuki	12	12	12	12	11	11
	Asagiri	7	8	8	8	6	6
<i>Niszczyciele ZOP (DDK)</i>		9	6	2	1	1	-
	Minegumo	3	3				
	Yamagumo	6	3	2	1	1	
<i>Niszczyciele Śmigłowcowe (DDH)</i>		4	4	4	4	4	4
	Haruna	2	2	2	2	2	-
	Shirane	2	2	2	2	2	2
	DDH 13 500 t						2
<i>Niszczyciele wielozadaniowe (DDA)</i>		4	4	2	2		
	Takatsuki	4	4	2	2		
<i>Niszczyciele rakietowe (DDG)</i>		5	7	9	9	9	9
	Tachikaze	3	3	3	3	3	1
	Hatakaze	2	2	2	2	2	2
	Kongo		2	4	4	4	4
	DDG 7700 t						2
<i>Niszczyciele eskortowe (DE)</i>		16	20	13	10	9	9
	Chikugo	11	11	4	1		
	Ishikari	1	1	1	1	1	1
	Yubari	2	2	2	2	2	2
	Abukuma	2	6	6	6	6	6
<b>Okręty podwodne</b>		<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>20</b>
<i>Okręty podwodne (SS)</i>	Yushio	10	10	7	5	2	2
	Harushio	7	7	6	6	6	6
	Oyashio			3	5	8	11
	SS 2 900 t						1

Źródło: GlobalSecurity.org

Uwaga.. Różnice w liczbie niszczycieli w innych źródłach wynikają m.in. z klasyfikowania niszczycieli eskortowych jako fregat.

Swoją misję JMSDF wykonuje we współdziałaniu z US Navy. Japońskie okręty nawodne projektowano głównie do walki z okrętami podwodnymi, choć można w ich przypadku mówić o zbalansowaniu możliwości ZOP z obroną powietrzną i przeciwokrętową. Większość z nich wyposażona jest w śmigłowce pokładowe SH-60J ASW (w wersji ZOP). JMSDF operują około 80 samolotami ZOP P-3C Orion (3 eskadry), lub mogą współdziałać z Japońskimi Lotniczymi Siłami Samoobrony (JASDF) posiadającymi około 60 samolotów uzbrojonych w rakiety przeciwokrętowe średniego zasięgu. Japonia buduje obecnie dwa krążowniki śmigłowcowe o wyporności 13 500 t, ale rozpatruje się projekt większej jednostki (w rodzaju lotniskowca VSTOL), wyposażonej w samoloty pionowego startu AV-8B Harrier lub przyszłościowe F-35B Joint Strike Fighter (w wersji pokładowej o możliwości startu z krótkiego pasa).

Zasadniczymi siłami uderzeniowymi chińskiej PLAN są 24 samoloty myśliwsko-bombowe typu Su-30 MKK2 rosyjskiej produkcji i około 60 samolotów Xian JH-7, bombowców i nosicieli rakiet. Dołączyć do nich mogą z chińskich sił powietrznych 70 samolotów Su-30 MKK i znaczna liczba samolotów myśliwsko-bombowych JH-7A. „Dzięką kartą” czy jokerem może stać się pozyskanie rosyjskich naddźwiękowych bombowców Tu-22M3 Backfire, samolotów Tu-142 w wersji bombowej lub zwalczania okrętów podwodnych, albo konwersja częściowo ukończonego rosyjsko-ukraińskiego lotniskowca „Wariag”, bazowanego w porcie Dalian, w okręt w służbie czynnej.

Kluczowym polem, na którym PLAN posiada przewagę nad JMSDF są rakiety przeciwokrętowe. Chiny pozyskują rosyjskie i wprowadzają własne rakiety, które mają zasięg większy od amerykańskich i japońskich odpowiedników. Szczególnie niebezpieczne są rakiety rosyjskiej produkcji Raduga 3M-80E Moskit, które posiadają Nir typu Sowriemiennyj w składzie PLAN. Do takich należy zaliczyć także rakiety ponaddźwiękowe przeciwokrętowe Novator 3M-54 CLUB-S mające wejść na uzbrojenie 8 nowych OP typu Kilo, dostarczanych właśnie do Chin. Oba typy rakiet potrafią z wielką prędkością wykonywać tzw. "jinxing" maneuvers, które utrudniają obronę przed nimi. Systemy obrony bezpośredniej (CIWS) oparte o system artyleryjski 20 mm Gatling typu Phalanx, w które są wyposażone amerykańskie i japońskie okręty mogą sobie poradzić z poddźwiękowymi raketami, ale mogą nie sprostać najnowszemu manewrującemu pociskom o prędkości naddźwiękowej.

Innym polem, na którym PLA zamierza osiągnąć przewagę są przeciwokrętowe rakiety balistyczne. Obecnie ani US Navy, ani JMSDF nie posiadają środków obrony przed takim zagrożeniem.

Do roku 2010 PLAN będzie posiadać flotę uderzeniowych okrętów podwodnych (SSK) ponad dwukrotnie większą od japońskiej, uzupełnianej przez kilka okrętów uderzeniowych o napędzie nuklearnym drugiej generacji (SSN). OP mogą operować niezależnie lub we współdziałaniu z zespołami okrętów nawodnych oraz lotnictwem. Ale marynarka wojenna posiadająca OP z napędem nuklearnym, taka jak chińska po 2010 r., może usiłować nałożyć interdykt na wszystkie japońskie linie komunikacyjne do Zatoki Perskiej i poza nimi<sup>23</sup>.

Japończycy posiadają profesjonalne siły OP dobrze współdziałające z okrętami nawodnymi i lotnictwem. Lecz japońskie OP (16-17 konwencjonalnych OP 3 typów), są zbyt małe i niedostosowane do patroli o dalekim zasięgu. Japończycy do tej pory publicznie nie wspomnieli o planach rozwoju uderzeniowych okrętów podwodnych o napędzie nuklearnym, które mogłyby prowadzić dłuższe i dalsze patrole.

Dodatkową areną, na której PLAN buduje swoją przewagę nad siłami japońskimi jest wspieranie marynarki ofensywną i defensywną siłą lotniczą. Japonia, w duchu swojej „pacyfistycznej” konstytucji, opiera się na siłach USA i nie rozwijała zdolności swoich sił lotniczych pod kątem atakowania odległych celów. Największym zasięgiem z ich arsenału, a wynoszącym zaledwie 65 km, dysponuje rakietą ASM-1C. Samoloty japońskie byłyby narażone na atak rosyjskich rakiet przeciwlotniczych RIF-M o zasięgu 120 km.

Japonia posiada zdecydowaną przewagę nad PLA w dziedzinie samolotów ZOP i samolotów patrolowych. Osiemdziesiąt P-3C ORION należy do najnowocześniejszych samolotów patrolowych na świecie, a ich załogi posiadają wielkie doświadczenie ze stale odbywanych misji.

PLA buduje potężne uderzeniowe siły lotnictwa do operacji na Morzu Wschodniochińskim lub przeciwko bazom na Okinawie. Łącznie PLAAF i PLANAF posiadają około 100 samolotów myśliwsko-bombowych Su-30MKK i Su-30MKK2. Przy średnim stanie zatankowania paliwa Su-30 jest bardziej manewrowy niż F-16. W niektórych scenariuszach chińskie Suchoj miałyby przewagę nad japońskimi F-15, lub co najmniej stanowiły perspektywę wymiany ciosów nie do przyjęcia dla Japończyków.

*Liczebność wszystkich samolotów Su-27 i Su-30 przewyższa ilość wszystkich innych, w miarę nowoczesnych chińskich samolotów bojowych łącznie (!). Jeszcze przez co najmniej kilkanaście lat ich potencjał modernizacyjny będzie wystarczający dla sprostania wszystkim*

---

<sup>23</sup> Jerzy Bojko, Zmiany w polityce wojskowej i morskiej Chińskiej Republiki Ludowej, „Przegląd Morski”, 2006 nr 4 i 6.

*ewentualnym przeciwnikom. Nie ma więc pilnej potrzeby wprowadzania do służby kolejnego ciężkiego myśliwca - pisze Tomasz Szulc na łamach „Nowej Techniki Wojskowej”<sup>24</sup>.*

### **Test azjatyckich potęg**

Testem dla stosunków pomiędzy tymi azjatyckimi potęgami był incydent wtargnięcia na wody oblewające wyspy Tsukishima około 300 km od Okinawy chińskiego okrętu podwodnego o napędzie nuklearnym typu Han (projekt 093). Leżące w Archipelagu Sikishima Wyspy Senaku są przedmiotem zadawnionego sporu terytorialnego między Japonią, ChRL i Republiką Chin (Tajwan). Japonia uznaje wody wokół nich za swoje wody terytorialne. Po wykryciu okrętu w położeniu podwodnym 9.11.2004 r. przez samolot patrolowy P-3C Orion podczas rutynowego lotu Japońskie Morskie Siły Samoobrony postawiono w stan pogotowia. Po identyfikacji jednostki (gdyby była to jednostka KRLD mogłoby dojść do użycia uzbrojenia zwalczania OP), premier Japonii nakazał śledzenie jednostki przez okręty i samoloty Japońskich Morskich Sił Samoobrony do momentu skierowania się do wód chińskich. Powściągliwość była podyktowana chęcią nie pogarszania stosunków z ChRL. Problem rozwiązał się stosunkowo szybko: po 2 godzinach OP opuścił wody podlegające japońskiej jurysdykcji. Chiny pozostawiły incydent bez komentarza. Według części analityków, oprócz wariantu awarii należy potraktować wtargnięcie chińskiego OP w obręb japońskich wód terytorialnych jako demonstrację, mającą dać do zrozumienia Amerykanom, że ich bazy na Okinawie znajdują się w zasięgu uzbrojenia chińskich atomowych OP (ich taktycznych rakiet z głowicami nuklearnymi). Krzysztof Kubiak na łamach „Raportu” podaje wiele szczegółów dotyczących bezpośrednich reakcji japońskich, to jest postawienie w wyższy stan gotowości wydzielonych sił i opisuje proces podejmowania decyzji (z udziałem premiera Japonii), po ustaleniu przynależności intruza. Daje wysoką ocenę siłom rozpoznania i ZOP za wykrycie i śledzenie chińskiego OP<sup>25</sup>.

Fisher wspomina, że wg Agencji informacyjnych operacją dowodził dowódca PLAN admirał Zhang Dingfa i dlatego musiała ona mieć aprobatę Centralnej Komisji Wojskowej PLA, której przewodniczy prezydent Hu Jintao. Samą operację ocenia się raczej jako test mający sprawdzić reakcję amerykańską i japońską na opłynięcie Wyspy Guam i późniejsze przejście przez wody japońskie.

---

<sup>24</sup> Tomasz Szulc, Nowy chiński myśliwiec?, „Nowa Technika Wojskowa”, 2006 nr 3.

<sup>25</sup> Krzysztof Kubiak, Mała awaria czy wielka polityka, „Raport” 2004 nr 12.

Od kwietnia do września 2005 r. Japońskie Siły Powietrzne Samoobrony odnotowały 30 przypadków przechwycenia chińskich samolotów zbliżających się do japońskiej przestrzeni powietrznej, w relacji do 13 takich przypadków w 2004 r. i poprzednich 5 lat, kiedy dochodziło tylko do jednego lub dwóch takich zdarzeń. W ciągu 7 miesięcy 2004 r. 25 razy chińskie okręty badawcze wchodziły na wody, ogłoszonej przez Japonię, wyłącznej strefy ekonomicznej.

Szczegółowa analiza R. Fishera posiada niepokojący ton w relacji do umiarkowanej opinii cytowanego wyżej japońskiego politologa Masahiro Matsumura z Fudan University. Uważa on, że jedynym zagrożeniem dla Japonii jest atak raketowy. Chińskie siły konwencjonalne marynarki wojennej i lotnictwa mają bardzo ograniczone możliwości i miną jeszcze dekady, zanim osiągną odpowiedni poziom nowoczesności oraz profesjonalizmu.

### **Literatura:**

1. Azja Wschodnia na przełomie XX i XXI wieku. Stosunki międzynarodowe i gospodarcze (pod red. K. Gawlikowskiego), Warszawa 2004.
2. Brzeziński Zbigniew, O Polsce, Europie i świecie 1988-2001, Warszawa 2002, s. 295.
3. Ciupińska Agnieszka, Rola Japonii w działaniach antykrzysowych, „Wojsko i Wychowanie”, 2/2002.
4. Defence of Japan 2003, Japan Defense Agency, wyd. Inter Group Corp. 2003.
5. Hill John, China Criticises Japanese Defence Policy, Jane's Intelligence Review, 3/2005.
6. Jadernoje raspostranienije w Siewiero-Wostocznoj Azii, pod red. Aleksieja Arbatowa i Wasilija Mihiejewa, Moskowskij Cientr Karnegi, Moskwa 2005.
7. Jane's Fighting Ships 2005/2006.
8. Japan Maritime Self Defence Force, [www.globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org). stan z sierpnia 2006 r.
9. Klimenko A. F. w: O roli Kuryli w zapewnieniu bezpieczeństwa Rosji, „Wojennaja Myśl”, 4/2002.
10. Krotnik Tomasz, Murasame i Takanami – japońskie niszczyciele przełomu wieków, „Nowa technika wojskowa”, 11/2005.
11. Kubiak Krzysztof, Mała awaria czy wielka polityka, „Raport” 12/2004.
12. National Defence Program Outline z 10 grudnia 2004 r.; The World Defence Almanac 2005.

13. Pei Minxin i Swaine Michael, *Simmering Fire in Asia: Averting Sino-Japanese Strategic Conflict*, Carnegie Endowment for International Peace, 2005.
14. Potocka Elżbieta, Spór terytorialny główną przeszkodą w normalizacji stosunków rosyjsko-japońskich, rocznik „Azja-Pacyfik”, tom II (1999).
15. Richard D. Fisher, Jr., *Growing Asymmetries in the China-Japan Naval Balance*, [www.strategycenter.net](http://www.strategycenter.net)
16. Smołowski A., Faktory niestabilności i riskow w opieracjonnoj zonie Tichockieanskowo komandirowanija WS SSZA, „Morskoj Sbornik” 2/ 2006.
17. Szulc Tomasz, Nowy chiński myśliwiec?, „Nowa Technika Wojskowa” 3/2006.

## HISTORIA MORSKA

Dr Jarosław TULISZKA

Historyk, wykładowca w Szkole Policji w Słupsku

### MOTOROWIEC „PIŁSUDSKI” I JEGO TAJEMNICZE ZATONIĘCIE

Od zakończenia drugiej wojny światowej minęło już sześćdziesiąt lat. Powstało wiele opracowań historycznych opisujących i wyjaśniających wydarzenia z tamtego okresu. Pomimo tak dużego upływu czasu nadal pozostaje jeszcze wiele niewyjaśnionych zagadek związanych ze zmaganiem wojennymi.

Jedną z nich jest sprawa zatonięcia motorowca m/s „Piłsudski”, pierwszego polskiego nowoczesnego transatlantyka, chluby naszej przedwojennej floty pasażerskiej. Już na początku działań wojennych, 26 listopada 1939 r. zatonął on w pobliżu West Hartlepool. Jaka była przyczyna zatonięcia? Do dnia dzisiejszego nie zostało to jednoznacznie wyjaśnione.

Zatonięcie „Piłsudskiego” zakończyło jego kilkuletnią służbę w polskiej marynarce handlowej. A wszystko zaczęło się od... emigracji Polaków do Stanów Zjednoczonych.

W czasie, kiedy powstawały wielkie i sławne przedsiębiorstwa armatorskie, które miały przez półtora wieku konkurować ze sobą o pasażerów na szlaku północnoatlantyckim, zwanym oknem wystawowym żeglugi świata, Polski, jako państwa, nie było na mapach, ale sławnych statków pasażerskich, pływających pod polską banderą, nie brakowało.

Wraz ze zniesieniem pańszczyzny na ziemiach polskich w drugiej połowie XIX wieku rozpoczął się ruch emigracyjny ludności wszystkich trzech zaborów do obu Ameryk. Co bardziej przedsiębiorczy i odważni ludzie porzucali słabo uprzemysłowione ziemie, wybierając nowe życie za oceanem. Najwcześniej za Atlantyk zaczęli wyruszać mieszkańcy zaboru pruskiego, jako że porty ziem niemieckich oferowały najpewniejszą i najtańszą podróż statkami choćby HAPAG-u, NDL-u czy HAL-u, najpóźniej zaś – mieszkańcy zaboru austriackiego. Przed odzyskaniem niepodległości przez Polskę emigracja za ocean oznaczała zwykle najpierw podróż lądem lub statkiem dowozowym<sup>26</sup> do Bremy, Hamburga lub

---

<sup>26</sup> Na oryginalny pomysł wpadła dykcja Holland-Amerika Lijn, która nazwała jeden ze swoich dowozowców imieniem „Warszawa”. Był to zbudowany w 1911 r. w Newport News jednokominowy parowiec o tonażu 4321 BRT. Statek miał nawet przejść pod polską banderę i flagę Towarzystwa Sarmacja, lecz nic z tego ostatecznie nie wyszło (W. J. Urbanowicz, Transatlantyki. Gdańsk 1977, s. 204).

Rotterdamu, bowiem połączenie z Gdańska bezpośrednio do Ameryki utrzymywała tylko duńsko-rosyjska Baltic American Line. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę rozwinął się także spory ruch reemigracyjny – wzbogaceni Polacy zaczęli powracać do wolnej ojczyzny.

Po pierwszej wojnie światowej rozpoczął się rozwój odrodzonej Polski – również jako nowoczesnego państwa morskiego. Już w listopadzie 1918 r., bandera handlowa<sup>27</sup> młodego państwa załopotała na flagsztoku pierwszego statku handlowego<sup>28</sup>. Niedługo później podjęto pionierskie wysiłki związane z budową własnego portu morskiego w Gdyni. Pierwszym statkiem handlowym, jaki do niego wpłynął 13 sierpnia 1923 r. był francuski parowiec emigrancki „Kentucky”<sup>29</sup>. W 1926 r., po latach różnych prób i niepowodzeń, powstało pierwsze polskie państwowe przedsiębiorstwo armatorskie – Żegluga Polska. W cztery lata później pod polską banderą handlową i flagą nowo powstałego Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego SA pojawiły się pierwsze trzy statki pasażerskie<sup>30</sup> zakupione (wraz z linią, którą obsługiwały) od duńskiego armatora Det Østasiatiske Kompagni z Kopenhagi. Były to trzy niewielkie i bynajmniej już nie najmłodsze, dwuśrubowe parowce tłokowe, które otrzymały kolejno imiona: „Polonia”, „Kościuszko” i „Pułaski”<sup>31</sup>.

Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe działało formalnie do października 1934 r. Jednak już 27 października 1932 r. podjęto decyzję o budowie dwóch stosunkowo dużych i

---

<sup>27</sup> Dość swobodnie ustalona na wzór rosyjski (J. Miciński, S. Kolicki, Pod polską banderą. Tom 2. Gdynia 1962 – plansza barwna, s. 228).

<sup>28</sup> Była to sławna „Polonia”, której sporo miejsca poświęcił Jerzy Miciński (Księga Statków Polskich. Gdańsk 1996, s. 25-36).

<sup>29</sup> S. Kitowski, Gdynia miasto z morza i marzeń, Gdynia 1997, s. 45.

<sup>30</sup> Umowa, podpisana 30 marca 1930 r. przez przedstawicieli Żeglugi Polskiej i Det Østasiatiske Kompagni, przewidywała utworzenie przedsiębiorstwa Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, Spółka Akcyjna, Linia Gdynia-Ameryka. W myśl tejże umowy PTTO przejęło od Duńczyków ich linię bałtycko-amerykańską wraz ze statkami, oddziałami, przystaniami itp. za 18 milionów ówczesnych złotych do spłacenia w gotówce i w ratach, a w niewielkiej części uznana za duński udział w spółce. W dwa lata później 75% akcji przejął od Żeglugi Polskiej Skarb Państwa, zaś Duńczycy zachowali udział w pozostałych 25% akcji (W. Urbanowicz, Transatlantyki..., s. 192-93).

<sup>31</sup> Najstarsza i największa z tej trójki (zwanej Klejnotami Królowy Dagmary) była „Polonia” (ex „Kursk”, ex „Polonia”) o tonażu 7858 BRT zbudowana w roku 1910; o dwa lata młodszy „Pułaski” (ex „Car”, ex „Estonia”) miał 6503 BRT, zaś najmłodszy „Kościuszko” (ex „Caryca”, ex „Lituania”) z 1915 r. – 6598 BRT. Wszystkie powstały w stoczni Barclay & Curle w Glasgow. Wszystkie też rozwijały prędkość podróżną 14 węzłów. Sławę „Carowi” przyniósł jego udział w akcji ratowania pasażerów brytyjskiego parowca „Voltorno”, płonącego na Atlantyku w październiku 1913 r. Jako pierwsza przybyła do Gdyni „Polonia” (jeszcze pod duńską banderą) 14 maja 1930 r.; polską banderą handlową jako pierwszy podniósł 7 sierpnia 1930 r. „Pułaski”; który był też pierwszym statkiem z całej trójki, który 13 stycznia 1931 r. wyruszył z Gdyni do Nowego Jorku z całkowicie polską załogą (J. Miciński, B. Huras, M. Twardowski, Księga statków polskich 1918-1945. Gdańsk 1999, s. 9-76).



nowoczesnych motorowców pasażerskich na linię amerykańską, która cieszyła się sporym wzięciem u pasażerów po obu stronach oceanu, i to bynajmniej nie tylko Polaków<sup>32</sup>.

W latach trzydziestych ubiegłego stulecia typ pasażera transatlantyków zmienił się. Miejsce biednych, zastraszonego emigrantów, opuszczających drogą morską swe ojczyzny na Starym Kontynencie i przewożonych morzem do Nowego Świata w warunkach, powiedzmy spartańskich, zaczęli powoli zajmować ludzie majątni, którzy nie tylko chcieli pokonać trasę między kontynentami, lecz także przyjemnie spędzić czas w podróży.

Przygotowując przetarg na budowę nowych jednostek, dyrekcja PTTO SA wykorzystwała w pracach wstępnych doświadczenie duńskiej stoczni Naksovs Skibsværft AS, a przy ocenie wyników przetargu, w którym wzięło udział dziewięć stoczni, skorzystano z pomocy okrętowców brytyjskich. Ci ostatni zalecili dokonanie ostatecznego wyboru spośród dwóch oferentów – wspomnianej duńskiej stoczni z Naksovs oraz włoskiej firmy Cantieri Riuniti dell' Adriatico w Monfalcone. W konfrontacji zwyciężyli Włosi, proponując ofertę sprawdzoną i korzystniejszą finansowo<sup>33</sup>.

Stosowną umowę podpisano w Warszawie 29 listopada 1933 r. Ze strony PTTO uczynili to dyrektorzy A. R. Leszczyński i M. Plinius, z włoskiej zaś – pełnomocnik stoczni CRDA, kpt. A. Cosulich. Dokument opiewał na budowę dwóch jednakowych motorowców pasażerskich o tonażu po ok. 14.400 BRT każdy, o 760 miejscach (355 w klasie turystycznej i 405 w trzeciej). Pierwszy z nich miał być gotów w dwadzieścia, drugi w dwadzieścia sześć miesięcy od dnia podpisania dokumentu. Łączna cena za obie jednostki miała wynieść ok. 69,3 mln. lirów (co odpowiadało ok. 1,9 mln. \$)<sup>34</sup>.

Jako, że zamówione transatlantyki miały stanowić wizytówkę Polski na prestiżowym szlaku północnoatlantyckim, do zaprojektowania ich wewnątrz powołano specjalną komisję artystyczną, złożoną z pięciu osób<sup>35</sup> pod przewodnictwem ówczesnego ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Wacława Niemojewskiego. Komisja, współpracując z wybitnymi artystami, stworzyła bardzo interesujące projekty, pełne rozwiązań nowatorskich.

---

<sup>32</sup> Polskie statki pasażerskie pływały nie tylko po Atlantyku. Dwa z nich obsługiwały w latach 1933-1938 również pasażersko-pocztowo-drobnicową linię okrężną Konstanca-Istambuł-Jaffa-Hajfa-Pireus-Istambuł-Konstanca, przewożąc na niej blisko 100 tysięcy ludzi w 123 rejsach.

<sup>33</sup> W ofercie wzorcem dla nowych statków był nowoczesny i udany liniowiec „Victoria” (13.062 BRT) ze stoczni teje CRDA w Trieste, zaś rozliczenie kosztów ich budowy miało nastąpić w sporej części drogą kompensaty towarowej, tj. poprzez dostawy polskiego węgla dla włoskich kolei (Miciński, Księga..., s. 78).

<sup>34</sup> 13 grudnia 1933 r. podpisano też stosowną umowę o dostawie kolejom włoskim w ciągu czterech lat węgla za 60 milionów lirów. Dostawcami miały być polskie koncerny węglowe Fulmen, Giesche, Progress, Robur i Skarboferm (Miciński, Księga..., s. 78).

<sup>35</sup> Członkami komisji byli (obok wspomnianego Wacława Niemojewskiego) – artysta-malarz, profesor ASP w Warszawie Wojciech Jastrzębowski, inż. arch. dr nauk technicznych, profesor Politechniki Warszawskiej Lech

Stępki pod oba kadłuby, oznaczone numerami 1126 i 1127, położono na pochylniach odpowiednio 1 marca i 1 maja 1934 r.

Wodowanie pierwszego kadłuba nastąpiło już 19 grudnia 1934 r. Pani Wanda Pełczyńska, kurierka I Brygady Legionów i działaczka społeczna, uroczystie nadała nowemu statkowi imię osoby żyjącej w momencie wodowania – „Piłsudski”<sup>36</sup>. Dla drugiego statku amerykańska Polonia życzyła sobie nazwy „Paderewski”, na cześć kompozytora i pianisty, podobnie jak Józef Piłsudski, jednego z „ojców” niepodległości Polski. Armator ze swojej strony zgłosił tradycyjną na tej linii nazwę „Kościuszko”<sup>37</sup>, chcąc m.in. upamiętnić w ten sposób wkład Naczelnika w wojnę o niepodległość Stanów Zjednoczonych Ameryki. Ostatecznie jednak 3 lipca 1935 r. pani Jadwiga Barthel de Weydenthal, w czasie wojny światowej działaczka Polskiej Organizacji Wojskowej, nadała statkowi nr 1127 nazwę „Batory”.

Oba statki były dwuśrubowymi motorowcami o tradycyjnej, nieco ciężkiej sylwetce. Miały po dwa kominy i dwa maszty, czarne kadłuby i białe nadbudowy. Założone na pochylniach krótko po sobie, do służby weszły w odstępie niemal roku, o czym dalej.

Próby odbiorcze pierwszego statku przebiegły zadowalająco; „Piłsudski” osiągnął nawet prędkość o niemal dwa węzły większą od kontraktowej. Nowy motorowiec był siedmiopokładowym pasażerem o tonażu brutto 14.294 RT<sup>38</sup>, długości 160,4 i szerokości 21,6 m, mogącym przyjąć w dwóch klasach łącznie 773 pasażerów (371 w klasie turystycznej i 402 w trzeciej). Cztery ładownie statku były częściowo chłodzone. Napęd liniowca stanowiły dwa dziewięciocyldrowe silniki Diesla szwajcarskiej firmy Sulzer typu 2SSA o łącznej mocy 12.680 KM, pracujące na dwie trójskrzydłowe śruby. Załoga liczyła 313 osób. Podczas montażu nadbudówek szeroko stosowano elektryczne spawanie, a elementy wyposażenia okrętowego pochodziły z dwunastu krajów całego świata.

22 sierpnia 1935 r. pierwszy polski nowoczesny transatlantyk przekazany został armatorowi<sup>39</sup>. Uroczystie podniesiono polską banderę, a kierownictwo statku objął kapitan

---

J. Niemojewski, artysta-malarz, profesor i rektor warszawskiej ASP Tadeusz Pruszkowski oraz inż. arch. Stanisław Brukowski (Miciński, Księga..., s. 79).

<sup>36</sup> Marszałek Piłsudski (1867-1935) został wcześniej patronem ORP „Komendant Piłsudski”, jednej z dwóch naszych przedwojennych kanonierek.

<sup>37</sup> W przypadku jej przyjęcia dla nr. 1127 – nazwa starego „Kościuszki” musiałaby ulec zmianie.

<sup>38</sup> Łączny tonaż brutto trzech starych „klejnotów” wynosił 20.883 RT, a nowy motorowiec był większy tonażem od każdego z nich.

<sup>39</sup> W międzyczasie (w 1934 r.) nastąpiła zmiana nazwy armatora z PTTO na Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA (J. Miciński, S. Kolicki, Pod polską..., s. 218).

Mamert Stankiewicz<sup>40</sup>, uprzednio dowodzący m.in. „Polonią”, a jeszcze wcześniej pierwszym polskim żaglowcem szkolnym „Lwów”. W pięć dni później „Piłsudski” wyruszył w podróż do Gdyni przez Wenecję (gdzie na statek przyjęto ponad siedmiuset pasażerów), Palermo, Algier, Malagę, Lizbonę i Kanał Kiloński. W Gdyni najnowszy polski transatlantyk zameldował się 11 września 1935 r. Przy okazji oficjalnego powitania liniowca, 14 września o mały włos nie doszło do wypadku, kiedy (prawdopodobnie wskutek bliżej nie określonej awarii silników lub telegrafu maszynowego) statek nie zatrzymał się we wskazanej strefie przy Nabrzeżu Francuskim koło Dworca Morskiego w Gdyni. Przed rozbiciem, a co najmniej poważnym uszkodzeniem części dziobowej uratowały najnowszy nabytek GAL-u obie, rzucone w efektownym stylu, kotwice i podana na nabrzeże rufowa cuma<sup>41</sup>.

W dziewiczą podróż do Nowego Jorku „Piłsudski” wyruszył 15 września 1935 r. dowodzony przez kapitana Mamerta Stankiewicza. Jak wspominał na kartach książki *Znaczy Kapitan* Karol Borchardt, wyjście w ten rejs poprzedzały staranne przygotowania, niczym do próby zdobycia Błękitnej Wstęgi Atlantyku, choć kierownictwo i załoga statku wiedzieli, że w najlepszym razie motorowiec mógł rozwinąć prędkość zdobywcy tego trofeum sprzed trzydziestu pięciu lat<sup>42</sup>.

Przyjęcie najnowszego liniowca u celu podróży było i tak entuzjastyczne, bardziej nawet niż feta, jaką cztery miesiące wcześniej zgotowano ogromnej, przepięknej, francuskiej „Normandie”.

Drugi rejs okrężny był już mniej sielankowy, bowiem statek, idąc przez ocean na Zachód trafił na jesienny sztorm i niestety sprawił wszystkim na pokładzie i na lądzie nieprzyjemnego psikusa – okazał się niewystarczająco dzielny w ciężkiej pogodzie. Rył dziobem w fale i brał tony wody na pokład<sup>43</sup>. Sztormowe fale wybiły m.in. okna w położonej dość wysoko sterowni, załwały jej wnętrze i spowodowały awarię oświetlenia, a pokład górny w dziobowej części statku osiadł prawie o 30 cm. Przed wyjściem w podróż powrotną do Gdyni konieczny był remont. W drodze do Gdyni kapitan Stankiewicz, który przeziębził się podczas manewrów

---

<sup>40</sup> Kapitan Stankiewicz (1889-1939), jeden z trzech braci Stankiewiczów, którzy związali swoje losy z morzem, jest bohaterem sławnej książki „Znaczy Kapitan” K. O. Borchardta. Napisał również książkę pt. *Z floty carskiej do polskiej*, Wyd. „Iskry”.

<sup>41</sup> K. O. Borchardt, „Znaczy Kapitan”. Gdynia 1968, opowiadanie pt. *Starzy znajomi*.

<sup>42</sup> Tamże, opowiadanie pt. *Dziewicza podróż*.

<sup>43</sup> Wspomniany rejs miał swoje konsekwencje w postaci opóźnienia wykończenia budowanego we włoskiej stoczni „Batorego”, na którym jeszcze podczas budowy wprowadzono zmiany, mające na celu wzmocnienie konstrukcji i poprawę stateczności statku.

przy wyjściu z Nowego Jorku, poważnie zachorował i w Gdyni wprost ze statku trafił do szpitala, a stan jego był bardzo poważny<sup>44</sup>.

Wejście do służby „Piłsudskiego” i „Batorego” postawiło GAL w znacznie lepszej sytuacji, teraz bowiem dysponowano nowoczesnym tonażem. Efekty tego nie dały na siebie długo czekać. Zawarto m.in. korzystne porozumienie z dwoma armatorami<sup>45</sup>, dające GAL-owi obsługę 50% całości ruchu emigracyjnego do Kanady. Władze kanadyjskie powołały w Gdyni inspekcję emigracyjną, a władze amerykańskie, w odstępie kilku lat, wydzierżawiły GAL-owi po kolei dwie przystanie w porcie docelowym, znacznie lepsze niż eksploatowany przezeń początkowo Bush Pier w Brooklynie<sup>46</sup>.

Oba nowe statki, z którymi związały się postacie dwóch krańcowo różnych kapitanów<sup>47</sup>, chodziły przez ocean wahadłowo, mijając się gdzieś na środku Atlantyku. Trudno więc było zastać je stojące razem przy gdyńskim nabrzeżu<sup>48</sup>.

W czerwcu 1937 r., podczas rejsu na Zachód, na „Batorym” wybuchł pierwszy i najgroźniejszy z licznych na nim przed wojną pożarów, który niemal zupełnie „odstawił” cały napęd statku. Będący w pobliżu „Piłsudski” podszedł do młodszego bliźniaka, by w razie czego udzielić mu pomocy. Na szczęście pożar został opanowany i ugaszony po niecałych czterech godzinach. Ostatni z całej serii pożarów na „Batorym” wybuchł w kwietniu roku następnego. Była to z pewnością próba podpalenia statku, najprawdopodobniej przez nigdy nie zidentyfikowanych bliżej faszystów. „Piłsudskiego” ogień oszczędzał.

Mało znanym epizodem wczesnych dziejów pierwszych bliźniaków GAL-u był plan ich przebudowy, powzięty przez dyrekcję w 1938 r. w celu poprawienia nieszczegółnej dzielności morskiej. Oba statki zamierzano nieco wydłużyć i zmienić im kształt części dziobowej, co wiązałoby się m.in. ze wzrostem ich prędkości prawie o jeden węzeł. Prowadzono stosowne pertraktacje z organizacją techniczno-doradczą Maierform, lecz ostatecznie z przebudowy tej nic nie wyszło wskutek wybuchu wojny<sup>49</sup>.

W ostatnią swoją podróż liniową na Zachód m/s „Piłsudski” wyszedł z Gdyni 11 sierpnia 1939 r. dowodzony tym razem przez starszego brata kpt. Mamerta Stankiewicza – Jana. W

---

<sup>44</sup> Co jednak nie przeszkodziło kapitanowi podsumować swojej sytuacji we właściwy mu sposób: „Znaczy, mam nie wyjaśnione dolegliwości żołądka i wątroby, przeziębione miedniczki nerkowe, zapalenie płuc, zapalenie ucha i krtani, ale, ZNACZY, poza tym jestem zupełnie zdrow”. (K. O. Borchardt, Znaczy..., s. 277).

<sup>45</sup> Były to: Canadian Pacific Railway (armator sławnych *cesarzowych*) i Cunard White Star Line (który w danym czasie wykańczał był swoją „Queen Mary”); (Miciński, Księga...,s. 87).

<sup>46</sup> Najpierw (od 1 maja 1935 r.) GAL otrzymał trzykrotnie większą przystań Hoboken, a potem (od 1 maja 1938 r.) jeszcze większą przystań Castle Point Pier; tamże.

<sup>47</sup> Chodzi o kpt. Stankiewicza, kojarzonego z „Piłsudskim”, i kpt. Eustazego Borkowskiego, bohatera tomu opowiadań kpt. Borchardta pt. Szaman Morski, który bywał kojarzony z „Batorym”.

<sup>48</sup> Miciński, Księga..., s. 85.

drogę powrotną z Nowego Jorku statek wyszedł bez kompletu pasażerów, zabrał za to m.in. urządzenia do zakładów polskiego Centralnego Okręgu Przemysłowego. 27 sierpnia kpt. Jan Stankiewicz otrzymał z GAL-u polecenie utrzymywania stałej łączności, a gdyby ona została przerwana, zawinięcia do brytyjskiego portu i przeczekania tam do wyjaśnienia<sup>50</sup>.

Podróży tej liniowiec już nie ukończył. Późnym wieczorem 29 sierpnia, po wejściu do Cieśniny Pentland Firth w drodze powrotnej do Gdyni, został zatrzymany przez brytyjski niszczyciel, który odprowadził transatlantyk na kotwiczowisko Firth of Forth, gdzie zastała statek wiadomość o inwazji hitlerowskich Niemiec na Polskę. Pokojowa służba statku dobiegła końca.

„Piłsudski” został skierowany do portu w Newcastle nad rzeką Tyne. Nie został zmobilizowany przez polską Marynarkę Wojenną. Nie miała ona możliwości wykorzystania tak dużego statku pasażerskiego<sup>51</sup>. GAL, zdając sobie sprawę z braku dalszych perspektyw na kontynuowanie działalności przewozowej, wyczarterował „Piłsudskiego” War Transport Administration<sup>52</sup>. W końcu października statek został skierowany w Newcastle do stoczni na dok. Rozpoczęto prace adaptacyjne, które miały przystosować go do roli transportowca wojsk. Między innymi nadbudówki przemalowano na ochronny szary kolor, bulaje w kabinach zakryto płytami pancernymi aby chronić przed ogniem z samolotowych karabinów maszynowych, dach nad kabinami pokryty został workami z piaskiem<sup>53</sup>.

W trakcie remontu wybuchł konflikt pomiędzy załogą i armatorem. GAL, za pośrednictwem konsula generalnego RP w Londynie, poinformował załogę, że w związku z wybuchem wojny ich płace zostaną zredukowane o połowę. Ta informacja wywołała zrozumiałe oburzenie wśród załogi. Od marynarzy z brytyjskich statków dowiedzieli się, że tamci, w związku z wybuchem wojny, zamierzają wystąpić o podwyżkę płac. Polskim marynarzom odradzali jednak urządzenie strajku ze względu na możliwość przedsięwzięcia specjalnych środków, na które pozwalał stan wojny. Załoga „Piłsudskiego” podjęła strajk głodowy. Pod naciskiem władz brytyjskich GAL wycofał się ze swojego pomysłu<sup>54</sup>.

---

<sup>49</sup> W. J. Urbanowicz, *Transatlantyki...*, s. 203.

<sup>50</sup> J. Pertek, *Druka mała flota*. Poznań 1983, s. 39-40.

<sup>51</sup> Jakkolwiek pojawiały się spekulacje na temat użycia obu statków, „Piłsudskiego” i „Batorego”, w charakterze krążowników pomocniczych (!) Było to drugie, obok transportowca, typowe zastosowanie dla dużych statków pasażerskich. Znane, wojownicze wypowiedzi kapitana E. Borkowskiego, dowódcy „Batorego”, omal nie doprowadziły do buntu załogi (zob. m.in. J. Pertek, *Królewski statek Batory*. Gdańsk 1975).

<sup>52</sup> J. Pertek, *Druka mała...*, s. 501.

<sup>53</sup> Oficjalny raport o zatonięciu m/s „Piłsudski” Jana Michalskiego, II oficera [w:] [www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html), 03.08.2005 r. (tłum. W. M. Wachniewski); K. O. Borchardt, *Znaczy Kapitan*. Gdańsk 1989, s. 449; W. Z. Milenuszkin, *Wybierać kotwicę!* Gdańsk 1984, s. 57.

<sup>54</sup> J. Pertek, *Druka mała...*, s. 78-79; J. K. Sawicki, *Przedmowa do książki M. Stankiewicza, Z floty carskiej do polskiej*. Warszawa 1999, s. 9.

W przeddzień wyjścia w morze nastąpiła zmiana na stanowisku kapitana. Jana Stankiewicza zastąpił młodszy brat Mamert. Kapitan Mamert Stankiewicz powrócił na stanowisko „pierwszego po Bogu” na flagowym transatlantyku GAL-u. Zmiana ta podziałała uspokajająco na załogę. Nowy kapitan od razu przystąpił do organizowania życia na statku. 25 listopada, wyjeżdżając na ląd, polecił starszemu oficerowi Karolowi Olgierdowi Borchardtowi (...) *przeprowadzić próbne alarmy i przygotować do spuszczenia wszystkie bez wyjątku szalupy ratunkowe, chociażby trzeba było pracować do późna w nocy*. Przemęczona załoga chciała przygotować tylko kilka szalup, a resztę już w czasie trwania rejsu<sup>55</sup>. Jednak Borchardt doprowadził do bezwzględnego wykonania polecenia Stankiewicza<sup>56</sup>.

W sobotę, 25 listopada przed północą, „Piłsudski” wyszedł z Newcastle w rejs do Australii i Nowej Zelandii. Stamtąd wraz z innymi ex-statkami pasażerskimi, przerobionymi na transportowce wojska, a wśród nich polskim „Sobieskim”, miał zabrać oddziały wojskowe i przewieźć je do Egiptu i na Bliski Wschód. Po wyjściu z portu kpt. Stankiewicz w towarzystwie brytyjskiego oficera łącznikowego otworzył tajną kopertę, w której miała się znajdować lokalizacja miejsca, do którego miał zmierzać. Po otwarciu koperty okazało się, że tekst jest zaszyfrowany, a na statku nie było kodu do tego szyfru. Musieli zawrócić do ujścia rzeki Tyne, gdzie znajdował się punkt kontrolny. Stamtąd motorówką dowieziono na „Piłsudskiego” brakujący kod. Po rozszyfrowaniu stwierdzono, że statek miał zmierzać do wyznaczonego punktu na spotkanie z „Sobieskim”. Stamtąd oba miały dołączyć do konwoju<sup>57</sup>.

Admiralicja uznała, że do punktu zbornego „Piłsudski” mógł iść bez eskorty, gdyż płynął na południe wzdłuż wschodniego wybrzeża Wielkiej Brytanii, a od strony wschodniej osłaniały go brytyjskie pola minowe<sup>58</sup> postawione 28 września 1939 r<sup>59</sup>. Trasa miała być bezpieczna.

Takie myślenie wydaje się co najmniej dziwne. Ponad miesiąc przed tą datą niemiecki okręt podwodny „U-47” wdarł się do silnie strzeżonej brytyjskiej bazy w Scapa Flow, zatopił pancernik „Royal Oak” i wrócił cało do swojej bazy. Należy przypuszczać, że nie

---

<sup>55</sup> W. Milenuszkin twierdził, że wiosła i sprzęt ratunkowy pozostały na pokładzie. Bosman okrętowy zarządził, że zostanie to uporządkowane w trakcie rejsu. Ponieważ statek wyszedł w morze późną nocą, a został zatopiony wczesnym rankiem, to jeżeli tak było, to należy wątpić czy praca ta została wykonana (W. Z. Milenuszkin, *Wybierać...*, s. 64).

<sup>56</sup> K. O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 447-448.

<sup>57</sup> Konwój miał składać się z ex-transatlantyków. Do Australii i Nowej Zelandii, na Atlantyku, eskortowany był przez brytyjskie krążowniki. W drodze powrotnej konwój transportowców wojska, ze względu na zagrożenie niemieckich okrętów korsarskich, uzyskał jeszcze silniejszą eskortę, w składzie której był pancernik „Ramillies” (szerzej: J. Pertek, *Druha mała...*, s. 92-96).

<sup>58</sup> K.O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 448.

zapewnienie eskorty wynikało w tym czasie z braku dostatecznej liczby okrętów eskortowych do ochrony licznych brytyjskich konwojów<sup>60</sup>.

„Piłsudski” szedł wówczas z prędkością 19 węzłów i nie posiadał cennego ładunku<sup>61</sup>. Morze było niespokojne, wiał silny listopadowy wiatr, fala była wysoka, noc była ciemna, bezksiężycowa<sup>62</sup>. Około godziny 4.20, 26 listopada, minął Flamborough Head i szedł kursem 139<sup>0</sup><sup>63</sup>.

Spokojny rejs został przerwany około godziny 5.36 potężną eksplozją w okolicy dziobu na lewej burcie<sup>64</sup>. Kilkanaście sekund później kolejna eksplozja, tym razem w okolicy śródokręcia, ponownie targnęła „Piłsudskim”. Stosunkowo szybko liniowiec zaczął przechylać się na lewą burtę. Przechył od razu wyniósł około 10<sup>0</sup>. Statek sprawiał wrażenie, że zatonię w bardzo szybkim tempie. Stanęły maszyny, zgasło światło, przerwana została wszelka łączność. Zapanowały ciemności<sup>65</sup> (w tym rejonie tego dnia wschód Słońca nastąpił dopiero około godziny 7.35<sup>1</sup>).

Kapitan Stankiewicz, który w tym czasie odpoczywał w swojej kabinie, momentalnie znalazł się na mostku. Zarządził natychmiastowe opuszczenie statku. Eksplozje były tak silne, że spowodowały odkształcenia elementów konstrukcyjnych. Kilku członków załogi, a wśród nich również starszy oficer Borchardt, zostało zablokowanych w swoich kabinach. Na szczęście samodzielnie lub przy pomocy innych członków załogi udało się im uwolnić i szczęśliwie dotrzeć na pokład. Załoga opuszczała szalupy. Podczas spuszczenia jednej z szalup do morza wpadł i zginął IV oficer mechanik Tadeusz Piotrowski. Przechył pogłębiał się.

Po spuszczeniu ostatniej sprawnej szalupy Borchardt zaproponował Stankiewiczowi skok do morza i dopłynięcie do niej. Stankiewicz pozostał na statku tłumacząc, że skorzysta z

---

<sup>59</sup> J. Lipiński. Druga wojna światowa na morzu. Warszawa 1995, s. 37.

<sup>60</sup> „Sobieski”, który w wyznaczonym miejscu nie doczekał się na „Piłsudskiego”, w drogę do miejsca formowania konwoju również szedł bez eskorty.

<sup>61</sup> Oficjalny raport o zatonięciu m/s Piłsudski Jana Michalskiego, II oficera [w:] [www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html), 03.08.2005 r. (tłum. W. M. Wachniewski).

<sup>62</sup> K. O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 451; J. Pertek, *Druga mała...*, s. 80. Księżyc (w pierwszej kwadrze) był niewidoczny z powodu dużego zachmurzenia. Jednak gdyby niebo było czyste, to i tak w tym dniu zaszedł trzy minuty po północy.

<sup>63</sup> Oficjalny raport o zatonięciu m/s Piłsudski Jana Michalskiego, II oficera [w:] [www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html), 03.08.2005 r. (tłum. W.M. Wachniewski).

<sup>64</sup> J. Pertek podaje godzinę 4.30 (J. Pertek, *Druga mała...*, s. 79), a J. K. Sawicki określa czas pierwszej eksplozji na godzinę 5.36 lub 5.40 (J. K. Sawicki, *Przedmowa do książki M. Stankiewicza...*, s. 9). W. Z. Milenuszkinowi, który płynął na „Piłsudskim”, zegarek zatrzymał się na godzinie 5.40, co oczywiście niczego nie przesądza (W. Z. Milenuszkin, *Wybierać...*, s. 73). Różnica może wynikać również z różnicy pomiędzy czasem w Polsce i w Wielkiej Brytanii.

<sup>65</sup> Oficjalny raport o zatonięciu m/s Piłsudski Jana Michalskiego, II oficera [w:] [www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html), 03.08.2005 r. (tłum. W. M. Wachniewski).

pozostałej na pokładzie tratwy. Zanim spuścił ją do wody, sprawdzał czy nikt nie pozostał na pokładzie. Znalazł jeszcze trzy osoby z załogi. Dwie z nich wskoczyły za nim do morza i dopłynęły do spuszczonej tratwy. Kucharz nie zdecydował się na skok. Ulokował się w szalupie, której nie udało się spuścić na wodę. Szczęśliwym dla niego trafem, podczas tonięcia statku zsunęła się ona do wody ocalając jego życie. Również o szczęściu mógł mówić Borchardt. W czasie schodzenia po rufie do wody przygnieciony stracił przytomność i spadł prosto do szalupy<sup>66</sup>.

Na krótko przed zatonięciem „Piłsudski” wyprostował się<sup>67</sup>, po czym około godziny 10 pogrążył w toni<sup>68</sup> i osiadł na głębokości 33 metrów, na pozycji 53<sup>0</sup>45’ szerokości geograficznej północnej i 00<sup>0</sup>45’ długości geograficznej wschodniej<sup>69</sup>. Ponieważ jego wysokość od stępki do końca masztów wynosiła około 45 metrów, z wody wystawały ich końcówki.

Sytuacja rozbitków była trudna. Wyrwani ze snu nie posiadali ubrań i butów. Dostając się na pokład wielu poraniło stopy potłuczonym szkłem. Byli przemoczeni. Silny wiatr potęgował uczucie chłodu. Listopadowy poranek na Morzu Północnym nie należy do przyjemności. Wysoka fala i przejmujące zimno uniemożliwiały wiosłowanie. W najgorszej sytuacji był kpt. Stankiewicz i jego dwaj towarzysze niedoli. Musieli kurczowo trzymać się linek tratwy, aby nie zsunąć do wody. Tratwa stale była wypełniona zimną, morską wodą<sup>70</sup>.

Jan Kazimierz Sawicki podał, że rozbitkowie opuścili pokład „Piłsudskiego” pomiędzy godziną 6.15 a 7.00<sup>71</sup>.

Na ratunek przybyły dwa brytyjskie niszczyciele. Większość rozbitków weszła na ich pokłady samodzielnie. Kapitan Stankiewicz był w tak złym stanie, że na pokład niszczyciela „Valorous”<sup>72</sup> nieprzytomnego wciągnęli go dwaj marynarze brytyjscy<sup>73</sup>. Pomimo

---

<sup>66</sup> K. O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 450-453, 459; W. Z. Milenuszkin, *Wybierać* 68-69; J. Pertek, *Druka mała...*, s. 79, 81, 83, 84.

<sup>67</sup> J. Pertek, *Druka mała...*, s. 85.

<sup>68</sup> Tamże, s. 88.

<sup>69</sup> [www.members.lycos.co.uk/mspilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk/mspilsudski/index2.html), 03.08.2005 r.

<sup>70</sup> K. O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 453-454, 459-460; W. Z. Milenuszkin, *Wybierać...*, s. 72-73.

<sup>71</sup> J. K. Sawicki, *Przedmowa do książki M. Stankiewicza...*, s. 9.

<sup>72</sup> Zbudowany pod koniec pierwszej wojny światowej, wyporność 1090 t, prędkość 34 węzły, uzbrojony w 4 działa 102 mm, 1 działko 40 mm i 6 rur torpedowych. Tenże HMS „Valorous” wpisał się w morskie dzieje Polski już wcześniej: 14.10.1939 r. przywitał przybywający do Wielkiej Brytanii polski okręt podwodny „Orzeł” (m.in. J. Pertek, *Dzieje ORP Orzeł*, Gdańsk 1998).

<sup>73</sup> Otwarta pozostaje sprawa ewentualnej liczby ofiar. Na pewno zginęli wspomniani kapitan i IV mechanik, ale np. wielokrotnie cytowany Jerzy Pertek wspomina w *Drugiej Małej Flocie* o świeżo przyjętych na statek członkach załogi, których zakwaterowano w pośpiechu na jednym z dolnych pokładów i którzy nie mieli zbyt wiele czasu, by zapoznać się z rozkładem pomieszczeń i przebiegiem dróg ewakuacji.



natychmiastowej pomocy lekarskiej zmarł<sup>74</sup>. Ranni trafili do szpitali. Pogrzeb kapitana Mamerta Stankiewicza odbył się z honorami 29 listopada<sup>75</sup>. Po mszy trumna ze zwłokami została wyprowadzona z małego kościoła St. Mary w Hartlepool na pobliski cmentarz. Tam złożono do grobu ciało „Znaczy Kapitana”. Pośmiertnie został odznaczony polskim krzyżem *Virtuti Militari*<sup>76</sup> oraz brytyjskim *Distinguished Service Cross*.

Pozostaje do wyjaśnienia przyczyna dwóch eksplozji na „Piłsudskim”, które doprowadziły do jego zatonięcia. Od razu wyjaśniam, że niniejszy artykuł nie pretenduje do roli tego, który tę zagadkę definitywnie rozwiąże. Będzie to kolejny głos w dyskusji, który na podstawie dostępnej wiedzy zajmie określone stanowisko oraz być może wskaże kolejne drogi zmierzające do rozwiązania tajemnicy sprzed 46 lat.

W dotychczasowej historiografii pojawiły się trzy koncepcje. Pierwsza to miny (najbardziej opiewano za minami magnetycznymi)<sup>77</sup>. Kolejna to torpedy niemieckiego okrętu podwodnego. Raz pojawiła się hipoteza, że zatopienie naszego transatlantyka było dziełem ukraińskich nacjonalistów<sup>52</sup>.

Wszystkie trzy możliwości rozważał w dziele *Druga mała flota* Jerzy Pertek. Po długim wywodzie doszedł do przekonania, że zatopienie „Piłsudskiego” nastąpiło wskutek wejścia na miny.

Bardzo lakoniczną wzmiankę zamieścił o tym Jerzy Lipiński w swojej książce *Druga wojna światowa na morzu*. W jednym zdaniu zawarł informację, że „Piłsudski” stał się ofiarą nowej niemieckiej broni – min magnetycznych<sup>78</sup>. Brak uzasadnienia dla tego wniosku każe domniemywać, że Lipiński jako oficer polskiej Marynarki Wojennej, który brał czynny udział

---

<sup>74</sup>Oficjalny raport o zatonięciu m/s Piłsudski Jana Michalskiego, II oficera [w:] [www.members.lycos.co.uk-mspilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk-mspilsudski/index2.html), 03.08.2005 r. (tłum. W.M. Wachniewski).

<sup>75</sup>Druga uroczystość pogrzebowa odbyła się tydzień później w Paryżu z udziałem najwyższych polskich władz wojskowych i państwowych. Mszę odprawił biskup Gawlina.

<sup>76</sup>Tym najwyższym odznaczeniem bojowym został uhonorowany jako pierwszy oficer marynarki handlowej.

<sup>52</sup>W artykule pominięto rozważania na ten temat. Wątpliwe wydaje się spowodowanie dwóch eksplozji, które doprowadziłyby do zatonięcia tak dużego statku (szerzej patrz: J. Pertek, *Druga mała...*, s. 91-92). Na korzyść tej wersji przemawia twierdzenie II oficera, że eksplozji nie towarzyszył słup wody (Oficjalny raport o zatonięciu m/s Piłsudski Jana Michalskiego,.....op.cit.), ale to twierdzenie mogłoby też wskazywać na denną minę magnetyczną, która eksplodując na głębokości ok. 30 m mogła nie wywołać większego słupa wody. Pewną drogą do ustalenia większej dozy ewentualnej prawdy na temat sabotażu byłoby sprawdzenie na liście załogi statku, czy byli tam Ukraińcy. Jeśli tak, to sabotaż byłby całkiem możliwy, czego dowodzą choćby liczne i niewyjaśnione pożary na bliźniaczym „Batorym”. Trzeba byłoby wówczas przyjąć, że owi Ukraińcy mieli: 1) dostęp do materiałów wybuchowych i możliwość skonstruowania bomby we własnym zakresie, a co najmniej; 2) możliwość skrytego wniesienia gotowych bomb z zewnątrz na pokład statku jeszcze w porcie. W warunkach początku działań wojennych możliwość taka zawsze istniała. Ofiarami domniemywanych aktów sabotażu stały się podczas drugiej wojny światowej prawdopodobnie co najmniej dwa wielkie statki pasażerskie – niemiecka „Bremen” - 18.02.1941r. i francuska „Normandie” - 09.02.1942 r. Oba spłonęły w portach (pierwszy w Bremerhaven, drugi w Nowym Jorku), oba też pożary powstały w niedzielę i okolicznościach co najmniej niewyjaśnionych.

w walkach u boku Royal Navy, swoje zdanie oparł na oficjalnym komunikacie Admiralicji Brytyjskiej.

O wersji z minami napisano również w niemieckim fachowym czasopiśmie „Marine Rundschau”<sup>79</sup>.

O storpedowaniu „Piłsudskiego” byli przekonani dwaj członkowie załogi, którzy opublikowali swoje relacje z tego wydarzenia. Byli to: starszy oficer Karol Olgierd Borchardt oraz Walenty Zygmunt Milenuszkin.

Do przekonania, że „Piłsudski” został storpedowany doszli również Jan Kazimierz Sawicki oraz S. A. Sobiś, autorzy książki *Na alianckich szlakach*<sup>80</sup>.

Z dotychczasowych ustaleń można przyjąć za pewne:

- „Piłsudskim” targnęły dwie silne, podwodne eksplozje, obie z lewej burty, pierwsza na dziobie, druga w okolicy śródokręcia;
- wachta na statku nie dostrzegła żadnych okrętów wroga;
- morze było wzburzone, wiał silny wiatr, noc była ciemna, bezksiężycowa;
- przyczyną tak silnych detonacji o tej porze i na tym akwenie mogły być jedynie miny lub torpedy.

J. Pertek nie udowodnił konkretnymi faktami, że były to miny, a jedynie negował możliwość storpedowania statku, przytaczając następujące argumenty:

- Niemcy nie podali nigdy informacji o storpedowaniu „Piłsudskiego”, ani w prasie ani w komunikatach Oberkommando der Wehrmacht;
- U-boot, który ewentualnie zatopił „Piłsudskiego”, po powrocie do bazy pochwaliłby się takim sukcesem;
- faktu zatopienia liniowca nie odnotowano w wykazie statków zatopionych przez niemieckie okręty podwodne;
- „Piłsudski” natknął się na miny:
  - zerwane z kotwic na polu minowym,
  - postawione przez U-booty,
  - postawione przez niemieckie niszczyciele,
  - postawione przez samoloty;
- pierwsza eksplozja była spowodowana wybuchem miny, a druga to wewnętrzna eksplozja w maszynowni statku;

---

<sup>78</sup> J. Lipiński. *Druga wojna...*, s. 49.

<sup>79</sup> J. Pertek, *Druga mała...*, s. 91.

<sup>80</sup> J. K. Sawicki, S. A. Sobiś, *Na alianckich szlakach*. Gdynia 1985, s. 89-90.

- alianckie i neutralne fachowe wydawnictwa morskie przyjęły, że to miny były przyczyną zatopienia „Piłsudskiego”,
- „Marine Rundschau”, na podstawie zachowanych materiałów źródłowych, zamieściła informację, że statek zatonął na minach postawionych tydzień wcześniej u ujścia rzeki Humber.

Szkoda, że dyskusja nad tymi argumentami nie była przeprowadzona za życia znanego marynisty, ale to nie znaczy, że nie można jej jeszcze przeprowadzić. Sam Pertek napisał: *...choć raczej należy przyjąć wersję o zatonięciu statku od wybuchu min położonych przez niemieckie niszczyciele, to jednak sprawa **nie została chyba ostatecznie zamknięta*** (podkr. autorów) *i w pewnym sensie jest jeszcze niewyjaśnioną definitywnie tajemnicą*<sup>81</sup>.

Wersja o wejściu na miny jest mało prawdopodobna z kilku przyczyn. Przede wszystkim trzeba było mieć wyjątkowego pecha, aby wejść na dwie miny. Według J. K. Sawickiego i S. A. Sobisia Anglicy twierdzili, że mogły to być sprzężone miny magnetyczne. Przy założeniu, że „Piłsudski” szedł z pełną prędkością, czyli około 19-20 węzłów, to w ciągu 10-15 sekund (czas pomiędzy pierwszą i drugą eksplozją) pokonywał dystans 100-150 metrów. Ponieważ druga eksplozja była w okolicach śródkręcia, należy do tej odległości dodać jeszcze połowę długości statku, czyli około 80 metrów. Trzeba już wyjątkowego pecha, aby na otwartym morzu najść w linii prostej na drugą sprzężoną minę. I dlaczego ta druga mina nie wybuchła znowu w okolicy dziobu?

Niemieckie miny magnetyczne posiadały potężny ładunek wybuchowy. Skłania to do wniosku, że gdyby pod „Piłsudskim” eksplodowały aż dwie takie miny zatonąłby o wiele szybciej<sup>82</sup>. Ponadto na niekorzyść wersji o minach magnetycznych świadczy taktyka ich stawiania. Miny magnetyczne wymagały płytkich akwenów. Niemcy stawiali je zatem u ujścia rzek, na redach portów, a nawet w samych portach (zrzucając samolotów), w miejscach wąskich, o dużym nasileniu ruchu jednostek pływających. Nasz statek zatonął na pełnym morzu, z dala od takich miejsc.

Informacje podawane w różnych komunikatach o wejściu na miny nie sprawiają wrażenia wiarygodnych. Nie podano w nich na jakich podstawach oparto to twierdzenie.

<sup>81</sup> J. Pertek, *Druga mała...*, s. 88-92.

<sup>82</sup> Gdyby pod kadłubem „Piłsudskiego” wybuchły aż dwie niemieckie miny magnetyczne, to statek zapewne rozleciałby się na sztuki. 21.11.1939 r. „przyjemność” z jedną tylko taką miną miał na wodach Zatoki Firth of Forth brytyjski krążownik lekki „Belfast” (istniejący do dziś), typu Modified Town, o wyporności standardowej 11.550 t i długości 187 m (o 27 m więcej od „Piłsudskiego”). Eksplozja tejże przetrzącała stępkę solidnie zbudowanego okrętu i wysadziła z fundamentów część jego urządzeń napędowych! Usunięcie wszystkich uszkodzeń okrętu zajęło aż trzy lata – czas dłuższy, niż trwała budowa „Piłsudskiego” (hmsbelfast.iwm.org.uk, podstrona History of HMS Belfast).

Nic nie wiadomo o ewentualnych poszukiwaniach innych min w rejonie zatopienia „Piłsudskiego”, a przynajmniej o uznaniu tego rejonu za zagrożony z powodu braku możliwości w tamtym okresie trałowania tych nowych min. Trudno przypuszczać, że kilka niemieckich niszczycieli postawiło tylko dwie miny, na które miał wejść nasz transatlantyk.

Wersja, że pierwsza eksplozja to mina, a druga to wewnętrzna eksplozja na samym statku też nie znajduje uzasadnienia. Borchardt twierdził, że odniósł wrażenie, że ta druga była silniejsza od pierwszej<sup>83</sup>. Skąd zatem tak potężna eksplozja? Kto niepostrzeżenie wniósłby na statek kilkaset kilogramów materiałów wybuchowych? Eksplozja urządzeń napędowych również nie wchodzi w grę. Silniki Diesla nie eksplodują. Ewentualna eksplozja ropy musiałaby spowodować potężny pożar, którego nie było.

Teraz o możliwości zatajenia przez Niemców faktu zatopienia torpedami „Piłsudskiego” przez ich okręt<sup>84</sup>. Dopatrujemy się co najmniej dwóch możliwości.

Przede wszystkim pragniemy rozszerzyć wachlarz możliwości. Dotąd przy założeniach, że „Piłsudski” został storpedowany, brano pod uwagę jedynie niemiecki okręt podwodny. Okazuje się, że w tamtym rejonie operowały również niemieckie niszczyciele i ścigacze torpedowe – również nosiciele torped. J. Pertek wspomina, że rejon Grimsby ohrzczone mianem „alei ścigaczy” (E-boat’s Alley) i „alei okrętów podwodnych” (U-boats-Allee)<sup>85</sup>. Niemieckie niszczyciele zapuszczały się aż pod ujście rzeki Tyne<sup>86</sup>.

Pierwsza możliwość – akcje niemieckich okrętów odbywały się w nocy, w tajemnicy, gdyż prowadzone były w pobliżu brytyjskiego wybrzeża. Niemcom mogło zależeć na utrzymaniu ich w dalszej tajemnicy i na rękę im było wyjaśnianie strat jako – zatopione na minach. Ponadto niszczyciele stawiały pola minowe i dla ich nie zdradzania również konieczne było zachowanie w tajemnicy obecności tych okrętów pod brytyjskimi wybrzeżami.

Druga możliwość – zła pogoda i ciemności nocy ułatwiają skryte podejście do ataku, ale również skryte odejście. Po wykonaniu ataku niemiecki okręt był zainteresowany w jak najszybszym oddaleniu się z tego miejsca, aby uniknąć ewentualnego zetknięcia się z okrętami brytyjskimi zmierzającymi na ratunek. Po wystrzeleniu torped mógł natychmiast zawrócić, nie mogąc obserwować efektów. Biorąc pod uwagę prędkość niszczycieli i ścigaczy (równą mniej więcej prędkości torpedy), to sumując z prędkością torpedy oddalałyby się one z miejsca trafienia z prędkością od 110 do 130 km/h. Inaczej rzecz miałaby się z U-bootem. Nawet na powierzchni nie rozwinąłby dużej prędkości. Będąc w zanurzeniu, na okręcie

---

<sup>83</sup> K. O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 449.

<sup>84</sup> Autorzy wykluczają możliwość ataku torpedowego w nocy z samolotu.

<sup>85</sup> J. Pertek, *Druga mała...*, s. 210.

podwodnym słycać byłoby jednak odgłos eksplozji. Brak obserwacji efektów ataku połączony z błędną lokalizacją przez Niemców zatonięcia „Piłsudskiego” uniemożliwiłby połączenie tych faktów. Otóż, jak napisał J. Pertek, Niemcy podali w swoim komunikacie, że *...Piłsudski zatonął koło północno-zachodniego (podkr. autorów) wybrzeża brytyjskiego....*<sup>87</sup>, podczas gdy to miało miejsce w pobliżu północno-wschodniego wybrzeża (sic!).

Brak informacji w niemieckim dowództwie, gdyby atakującym był U-boot, mógł być również następstwem zatopienia U-boota przed jego powrotem do bazy. W grę mogłyby wchodzić np. „U-35” zatopiony 29 listopada 1939 r. przez brytyjski niszczyciel na wschód od Szetlandów oraz „U-36” zatopiony 4 grudnia na północny zachód od Bergen przez brytyjski okręt podwodny<sup>88</sup>.

Płytkie wody w rejonie zatopienia „Piłsudskiego” sugerują, że wersja z atakiem okrętu podwodnego może być mało prawdopodobna (ale możliwa). Te płytkizny były również między innymi argumentem, który kazał myśleć Admiralicji Brytyjskiej, że stanowią one wystarczającą ochronę przed okrętami podwodnymi<sup>89</sup>.

Co natomiast przemawia za wersją o storpedowaniu „Piłsudskiego”?

Przede wszystkim dwie silne eksplozje w pewnych odstępach czasu. Ich wybuchy z lewej burty wskazują, że ewentualny atak nastąpił od strony otwartego morza, a więc od strony, z której należało się spodziewać niemieckich okrętów. Nie trzeba w tym miejscu dodawać, że pomimo postawienia przez Brytyjczyków ochronnej zapory minowej, był to akwen swobodnego ruchu niemieckich niszczycieli, okrętów podwodnych i ścigaczy.

Kolejny argument to odczucia członków załogi. Zarówno Borchardt jak i Milenuszkin byli przekonani, że statek padł ofiarą ataku torpedowego<sup>90</sup>. Takie wrażenie, jak pisał J. Pertek, odnieśli również inni członkowie załogi<sup>91</sup>. Borchardt wspominał nawet o wrażeniu, że najpierw pocisk przebił burtę, a potem nastąpiła eksplozja<sup>92</sup>. Przy drugiej eksplozji było podobnie<sup>93</sup>.

Nieprawdą jest, że strona niemiecka nigdy nie wspominała o storpedowaniu „Piłsudskiego”. W Dzienniku działań bojowych Seekriegsleitung w listopadzie 1939 r.

---

<sup>86</sup> J. Lipiński, *Drua wojna...*, s. 50.

<sup>87</sup> J. Pertek, *Drua mała...*, s. 90.

<sup>88</sup> J. K. Sawicki i S. A. Sobiś w swojej książce stwierdzają, że angielscy oficerowie z niszczyciela, który przyszedł na pomoc załodze „Piłsudskiego”, pod drodze zatopili niemiecki okręt podwodny (J. K. Sawicki, S. A. Sobiś, *Na alianckich...*, s. 89-90).

<sup>89</sup> Operowanie na tak płytkich wodach okrętu podwodnego było możliwe, ale jednocześnie bardzo ryzykowne.

<sup>90</sup> K. O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 449; W. Z. Milenuszkin, *Wybierać...*, s. 68-69.

<sup>91</sup> J. Pertek, *Drua mała...*, s. 89.

<sup>92</sup> Stąd pierwotnie sądził, że są obiektem ataku artyleryjskiego.

<sup>93</sup> K. O. Borchardt, *Znaczy...*, s. 449.

znajdujemy zapis: *Ponadto doniesiono o storpedowaniu* (podkr. autorzy) i zatopieniu u północno-zachodnich<sup>94</sup> wybrzeży Anglii niegdyś polskiego, a obecnie pływającego pod banderą brytyjską statku „Piłsudski” o tonażu 14.300 BRT. Stanowi to szczególnie sukces!”<sup>95</sup>. Mowa zatem nie tylko o storpedowaniu, ale również o wielkim sukcesie!

Wydaje się zatem, że argumenty i fakty przemawiają raczej za wersją o storpedowaniu liniowca. Nie można jednak sprawy definitywnie przesądzać. Wymaga ona dalszych, dociekliwych badań. Na wydobywie wraku nie ma chyba co liczyć. Chociaż „Życie Warszawy” w 1957 r. donosiło, że grupa pracowników naukowych Politechniki Gdańskiej opracowywała projekt wydobywania wraku<sup>96</sup>. Jednak jak widać nic z tego nie wyszło. Jest możliwe, że oględziny uszkodzeń doprowadziłyby do sformułowania wielu cennych dla rozwiązania tej zagadki wniosków. Dodać należy, że wrak może być własnością towarzystwa ubezpieczeniowego, które wypłaciło GAL-owi odszkodowanie za utraconą jednostkę w wysokości 1 mln. funtów<sup>97</sup>.

Poszukiwania powinny pójść w kierunku odszukania dzienników działań bojowych niektórych niemieckich okrętów i sprawdzenia ich akcji w dniu 26 listopada 1939 r. Należałoby sprawdzić U-booty operujące wówczas u wschodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii, niszczyciele z 1.<sup>98</sup>, 2.<sup>99</sup>, 3.<sup>100</sup> oraz 4.<sup>101</sup> Flotyli Niszczycieli, ścigacze torpedowe z 2. Flotyli Ścigaczy. Te zespoły (okręty) operowały w tamtym rejonie w listopadzie 1939 r. Jeżeli w niemieckich archiwach zachowały się ich dzienniki bojowe, to jest szansa na ewentualne znalezienie wzmianki o ataku torpedowym rankiem 26 listopada 1939 r.

Przedstawione powyżej informacje mogą również pobudzić do dyskusji fachowców (szczególnie od broni podwodnej) z Marynarki Wojennej. Ich bogate doświadczenie mogłoby wnieść do dyskusji wiele ciekawych spostrzeżeń.

---

<sup>94</sup> Powtarza się błędna lokalizacja.

<sup>95</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945. Teil A. Band 3. November 1939. Bonn 1988, s. 217 (Ferner wird die Torpedierung und versenkung des früher polnischen, nunmehr unter britischer Flagge fahrenden Schiffes „Pilsudski” von 14 300 t an der Nord westküste Englands gemeldet. Ein besonders erfreulicher Versenkungserfolg!).

<sup>96</sup> Podniesienie „Piłsudskiego”. [w:] „Życie Warszawy”, 1957 nr 250 ([www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk-mpilsudski/index2.html), 03.08.2005 r. – tłum. W. M. Wachniewski).

<sup>97</sup> J. K. Sawicki, Program zakupu tonażu Polskiej Marynarki Handlowej w Wielkiej Brytanii (1940-1941). [w:] „Nautologia”, 1990 nr 1-4, s. 25; J. K. Sawicki, S. A. Sobiś, Na alianckich..., s. 89-90.

<sup>98</sup> Niszczyciele: „Georg Thiele”, „Max Schultz”, „Richard Beitzen”, „Friedrich Ihn”, „Erich Steibrinck”, „Friedrich Eckoldt”.

<sup>99</sup> Niszczyciele: „Leberecht Maas”, „Paul Jacobi”, „Theodor Riedel”, „Hermann Schoemann”, „Bruno Heinemann”.

<sup>100</sup> Niszczyciele: „Diether von Roeder”, „Hans Lüdemann”, „Hermann Künne”, „Karl Galster”, „Anton Schmitt”.

<sup>101</sup> Niszczyciele: „Wolfgang Zenker”, „Hans Lody”, „Bernd von Arnim”, „Erich Giese”, „Erich Köllner”.

Można też pomarzyć o zbadaniu wraku przez specjalistów z Marynarki Wojennej<sup>102</sup>, którzy jednocześnie prowadząc ćwiczenia podwodne mogliby dostarczyć wielu cennych informacji.

Zamieszczenie tego artykułu w takim czasopiśmie naukowym, jakim jest „Przegląd Morski”, może ożywić dyskusję i wpłynąć na ujawnienie nowych, nieznanych faktów. Póki co zagadka „Piłsudskiego” pozostaje w dalszym ciągu niewyjaśniona.

### **Literatura:**

1. Borchardt K. O., *Znaczy Kapitan*”, Gdynia 1968.
2. Kitowski Sł., *Gdynia miasto z morza i marzeń*, Gdynia 1997.
3. Lipiński J. *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1995.
4. Miciński J., Kolicki S., *Pod polską banderą*, t. 2, Gdynia 1962.
5. Miciński J. *Księga Statków Polskich*, Gdańsk 1996.
6. Miciński j., Huras B., Twardowski M., *Księga statków polskich 1918-1945*, Gdańsk 1999.
7. Milenuszkin W. Z., *Wybierać Kotwicę*, Gdańsk 1984.
8. Pertek J., *Królewski statek Batory*, Gdańsk 1975.
9. Pertek J. , *Druga mała flota*, Poznań 1983.
10. Pertek J., *Dzieje ORP Orzeł*, Gdańsk 1998.
11. Sawicki J. K., Sobiś S. A., *Na alianckich szlakach*, Gdynia 1985.
12. Sawicki J. K., *Program zakupu tonażu Polskiej Marynarki Handlowej w Wielkiej Brytanii (1940-1941)*, „Nautologia”, 1990 nr 1-4.
13. Sawicki J. K. *Przedmowa do książki M. Stankiewicz, Z floty carskiej do polskiej*, Warszawa 1999.
14. Urbanowicz W. J., *Transatlantyki*, Gdańsk 1977

### **Internet:**

1. [www.members.lycos.co.uk-mspilsudski/index2.html](http://www.members.lycos.co.uk-mspilsudski/index2.html), 03.08.2005 r. (tłum. W. M. Wachniewski)

---

<sup>102</sup> Wrak Piłsudskiego nie jest traktowany jako grób morski.

## RECENZJE I OMÓWIENIA

Kmdr por. rez. mgr Walter PATER  
Kierownik Działu Dokumentacji i Opracowań Muzeum MW

### NOWY „ROCZNIK SŁUŻBY ZDROWIA MARYNARKI WOJENNEJ”

Restrukturyzacja wojskowej służby zdrowia, zwolnienia i przeniesienie w stan spoczynku lub do rezerwy wartościowych oficerów lekarzy, przekazanie przychodni specjalistycznych Kasie Chorych i niepewność zatrudnienia, spowodowały zaniechania w działalności Koła Naukowego Lekarzy i Farmaceutów Marynarki Wojennej oraz w wydawaniu „Rocznika Służby Zdrowia Marynarki Wojennej”. Zdekompletowana została jego redakcja. Zmieniła się podległość Zakładu Medycyny Morskiej i Tropikalnej po rozwiązaniu Wojskowej Akademii Medycznej w Łodzi. Kierownictwo Służby Zdrowia MW, dotychczas firmujące rocznik, nie zainteresowało się jego losem i nie podjęło działań w celu edycji kolejnych numerów.

Mimo tych przeciwności, po przerwie spowodowanej różnymi przyczynami natury techniczno-organizacyjnej i ekonomicznej oraz przeobrażeniami służby zdrowia, ukazał się kolejny tom „Rocznika Służby Zdrowia Marynarki Wojennej”<sup>103</sup>. Jego promocja odbyła się 2 lutego br. w gdyńskim Zakładzie Medycyny Morskiej i Tropikalnej Wojskowego Instytutu Medycznego. „Rocznik Służby Zdrowia Marynarki Wojennej” jest wydawnictwem naukowym. Ukazuje się od 1959 r. i dokumentuje dorobek naukowy lekarzy i farmaceutów Marynarki Wojennej. Ostatni tom zawiera prace kliniczne oraz artykuły z zakresu medycyny morskiej i tropikalnej. Znaczna ich część poświęcona jest historii służby zdrowia MW oraz zawiera biografie zmarłych oficerów lekarzy. Chcąc zachować ciągłość wydawnictwa, które zawsze było kierowane do liczących się w kraju bibliotek i zainteresowanych instytucji naukowych, obecny tom obejmuje lata 1995-2005 i ma nr XXVI.

Lata 50., czasy w których powołano rocznik, charakteryzowały się rozwojem służby zdrowia Marynarki Wojennej. Był to okres tzw. „zimnej wojny”, kiedy nastąpiło znaczne powiększenie liczby personelu MW. Służba Zdrowia Marynarki Wojennej, kierowana wtedy przez kmdr. prof. dr. Augustyna Dolatkowskiego, kmdr. dr. Borysa Wierstakowa i kmdr. lek. Mieczysława Jaroszewskiego, rozwinęła się do około 250 oficerów lekarzy i czterokrotnie większej liczby personelu średniego i niższego, wojskowego i cywilnego. Powstały różne



nowe instytucje, w tym przychodnie specjalistyczne w większych garnizonach. Rozbudowano i unowocześniono Szpital Marynarki Wojennej w Gdańsku Oliwie. Powstał Szpital Garnizonowy w Helu. Postęp w służbie zdrowia MW determinowany był wówczas obecnością na kierowniczych stanowiskach lekarzy przedwojennych i z doświadczeniem frontowym oraz działających podczas wojny w podziemiu. Nadawali oni kierunki rozwojowi służby i osobistym przykładem zachęcali do pracy. Propagowali różne metody szkolenia.

W tym okresie wyrosło wielu specjalistów klinicznych i organizatorów wojskowej służby zdrowia. Oddziały szpitalne współpracowały z klinikami Akademii Medycznej w Gdańsku i Katedrą Medycyny Morskiej WAM w Gdyni. Oficerowie lekarze byli wykładowcami w Studium Wojskowym Akademii Medycznej w Gdańsku. Głównymi ośrodkami potencjału naukowo-badawczego była Katedra Medycyny Morskiej WAM oraz Szpital Marynarki Wojennej. Oficerowie lekarze publikowali w miesięczniku „Lekarz Wojskowy” lub innych czasopismach lekarskich, ale czas ich wydania był za długi. W takich warunkach został powołany „Rocznik Służby Zdrowia Marynarki Wojennej”. Jego ukazanie się można zawdzięczać ówczesnemu Zarządowi Koła Naukowego Lekarzy i Farmaceutów Marynarki Wojennej, akceptacji Dowództwa Marynarki Wojennej oraz zapotrzebowaniu środowiska. W składzie pierwszego zespołu redakcyjnego znaleźli się: kmdr dr Augustyn Dolatkowski, jako redaktor, kmdr por. doc. dr Wiesław Łasiński, kmdr por. dr Mieczysław Ostachowicz i kmdr por. dr Kazimierz Ulewicz – sekretarz redakcji.

Cele powołania rocznika zostały przedstawione we wstępie do pierwszego wydania: *Rocznik niniejszy jest pierwszym tego rodzaju zebraniem prac naukowych lekarzy Marynarki Wojennej. Celem jego jest zapoznanie wszystkich Kolegów z problematyką naukową na naszym terenie, jak również zwrócenie uwagi na pewne zagadnienia, które mogą być drogowskazem w codziennej pracy oraz wytyczać pewne kierunki badań na przyszłość. W roczniku zamieszczono dorobek naukowy już opublikowany oraz przygotowany do druku w innych wydawnictwach. Były to prace indywidualne i zbiorowe przedstawiające wyniki badań oficerów służby zdrowia Marynarki Wojennej. Od 1959 r. do 2004 r. ukazało się 27 numerów rocznika i cztery wydania suplementowe. Do 1977 r. rocznik ukazywał się regularnie pod koniec roku, podsumowując całoroczną działalność naukową. Od 1977 r. prace przygotowywane do opublikowania były kumulowane i rocznik zaczął ukazywać się w odstępach dwuletnich: za lata 1977-1978, 1981-1982, 1983-1984, a od 1985 r. ukazały się już tylko dwa numery, w latach 1988 i 1994.*

---

<sup>103</sup> „Rocznik Służby Zdrowia Marynarki Wojennej” 1995-2005, 2005 t. XXVI.

W ciągu 40 lat w skład komitetu redakcyjnego rocznika wchodziło: kmdr prof. dr Augustyn Dolatkowski, kontradm. prof. dr Wiesław Łasiński, kmdr doc. dr Mieczysław Ostachowicz, kmdr prof. dr Kazimierz Ulewicz, kmdr dr Bronisław Gunia, kmdr dr hab. Jan Burka, kmdr dr Zbigniew Kałużyński, kmdr dr Jan Kotoński, kmdr dr Bogdan Łokucijewski, kmdr por. dr Jerzy Meyer, kmdr dr hab. Tadeusz Doboszyński, kmdr lek. Mieczysław Jaroszewski, kmdr prof. dr Stanisław Klajman, kmdr doc. dr Feliks Manna, kmdr prof. dr Kazimierz Dęga, kmdr doc. dr Jan Felczak, kmdr lek. Stanisław Szkodziński, kmdr dr Henryk Szymczak, kmdr lek. Zbigniew Jabłoński, kmdr dr Adam Kunert, kmdr dr hab. Janusz Jerzemowski, kmdr dr Piotr Łyczak, kmdr dr Zygmunt Chaniecki, kmdr por. dr Kazimierz Kaczmarek, kmdr dr Romuald Olszański, kmdr por. dr Janusz Szeluga, kmdr lek. Wiesław Witkowski i kmdr dr Ryszard Zawadzki. Funkcję redaktorów odpowiedzialnych w okresie minionych 45 lat sprawowali następujący członkowie Komitetu Redakcyjnego: Augustyn Dolatkowski, Bronisław Gunia, Kazimierz Ulewicz i Kazimierz Dęga. Sekretarzami redakcji byli kolejno: Kazimierz Ulewicz, Bronisław Gunia, Kazimierz Dęga, Adam Kunert i Romuald Olszański.

W 28 dotychczas wydanych numerach rocznika, nie uwzględniając suplementów, na ponad 5 tys. stronach wydrukowano 831 publikacji naukowych, w tym 380 związanych z medycyną morską i tropikalną, 451 - ze specjalnościami klinicznymi, 23 - z historią służby zdrowia Marynarki Wojennej i 27 biografii zmarłych lekarzy Marynarki Wojennej. Na pozostałych stronach zamieszczono komunikaty dotyczące wydarzeń w służbie zdrowia MW, sprawozdania z zebrań towarzystw i konferencji naukowych, streszczenia prac opublikowanych w innych czasopismach lekarskich oraz wykazy uzyskanych przez lekarzy Marynarki Wojennej specjalizacji i stopni naukowych. Swoje prace opublikowało ponad 1300 autorów, w tym ponad 570 współautorów. Najwięcej artykułów zamieścili pracownicy Katedry Medycyny Morskiej WAM i 7 Szpitala Marynarki Wojennej. W roczniku publikowali również autorzy spoza Marynarki Wojennej.

Ostatnio wydany rocznik ukazuje znaczny dorobek naukowy morskiej służby zdrowia i świadczy o dużym zainteresowaniu środowiska zagadnieniami naukowo-badawczymi. Zaangażowanie Wojska Polskiego w misjach pokojowych i stabilizacyjnych, udział w nich okrętów i lekarzy Marynarki Wojennej, uzasadniają rozwinięcie działu poświęconego medycynie tropikalnej i problemom bioterroryzmu, a ponieważ długi czas upłynął od ukazania się poprzedniego numeru, toteż i dział wspomnień pośmiertnych został rozbudowany.

W dziale Historia Medycyny Morskiej, na wstępie, Romuald Olszański i Kazimierz

Dęga przedstawili materiał zawierający charakterystykę przeobrażeń i zmian restrukturyzacyjnych na różnych szczeblach wojskowej służby zdrowia. Na ich tle ukazano osiągnięcia i problemy Zakładu Medycyny Morskiej i Tropikalnej Wojskowego Instytutu Medycznego w latach poprzednich i w ostatnim okresie. Nawiązuje on do tradycji Katedry Medycyny Morskiej WAM, utworzonej w 1961 r. na bazie Wydziału Naukowo-Badawczego Szefostwa Służby Zdrowia MW. W 1974 r. katedra została przekształcona w Instytut Medycyny Morskiej WAM, aby na początku lat 90. powrócić do szczebla katedry, a wkrótce przekształcić się w Zakład Medycyny Morskiej i Tropikalnej podlegający Instytutowi Nauk Wojskowo-Medycznych WAM. Po restrukturyzacji i rozwiązaniu Wojskowej Akademii Medycznej w 2002 r. powołany został Wojskowy Instytut Medyczny w Warszawie, jego częścią obecnie jest Zakład Medycyny Morskiej i Tropikalnej.

W następnym artykule Kazimierz Dęga opisał sylwetki i losy oraz osiągnięcia zawodowe i wkład w rozwój morskiej służby zdrowia lekarzy Marynarki Wojennej zamordowanych w Katyniu: szefa sanitarnego Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdr. dr. Leona Moszczeńskiego; kmdr. ppor. dr. Zygmunta Szymkiewicza - szefa sanitarnego Komendy Portu Wojennego Gdynia, od 1936 r. w st. spocz. a we wrześniu 1939 r. był lekarzem Szpitala Wojskowego w Równem oraz por. dr. Kazimierza Woźnego, od 1936 r. lekarza portowego w Gdyni, w 1939 r. w 1 Morskim Batalionie Strzelców, a następnie był komendantem Wojskowego Szpitala Polowego w Pińsku.

Ks. Marian Próchniak zamieścił pierwszą część krótkiego zarysu historii duszpasterstwa wojskowego w Polsce obejmującą jego organizację od początków II Rzeczypospolitej do lat obecnych. W tym dziale zamieszczono także biogramy kmdr. prof. dr. Augustyna Dolatkowskiego z okazji stulecia jego urodzin, opracowany przez Kazimierza Dęgę i Kazimierza Kaczmarka oraz kontradm. prof. dr. Wiesława Łasińskiego, napisany na jubileusz 90-lecia jego urodzin przez Kazimierza Dęgę i Bogumiła Filipka. Znajdują się w nim także: artykuł Kazimierza i Ireny Kaczmarków o tablicy honorowej ku czci kmdr. prof. dr. Augustyna Dolatkowskiego znajdującej się w Kościele Garnizonowym Marynarki Wojennej w Gdyni, refleksje Kazimierza Kaczmarka z jego pobytu w Wojskowej Medycznej Szkole Felczerów w Łodzi, artykuł Bogumiła Filipka i Kazimierza Dęgi o pozazawodowych zainteresowaniach lekarzy Marynarki Wojennej oraz zarys historyczny 50-lecia udziału służby zdrowia Wojska Polskiego w misjach pokojowych – Kazimierza Dęgi i Brunona Kierznikowicza.

W Dziale Medycyny Morskiej zamieszczone zostały artykuły: Romualda Olszańskiego na temat oceny bezpieczeństwa nurków na podstawie stosowanych procedur

dekompresyjnych, Lesława Kolarza i Zbigniewa Kurkiewicza o roli archiwum nurkowego Pracowni Rentgenologicznej 7 Szpitala Marynarki Wojennej w procesie diagnostyczno-orzeczniczym nurków i płetwonurków, Brunona Kierznikowicza i Alicji Sobaszek o środowiskach okrętowych jako źródłach zakażenia chorobami zakaźnymi i pasożytniczymi w klimacie umiarkowanym i tropikalnym, Brunona Kierznikowicza, Kazimierz Dęgi i Bartosza Morawca ukazujący problemy epidemiczne środowiska okrętowego wobec zagrożeń wynikających z udziału okrętów w konfliktach lokalnych i likwidacji skutków klęsk żywiołowych, Kazimierza Dęgi, Bartosza Morawca i Zbigniewa Dąbrowickiego przedstawiający katastrofy i wypadki na morzu jako zagrożenie życia i zdrowia, Wiesława Bładego i Bogumiła Filipka o tragicznych zdarzeniach zaistniałych po II wojnie światowej na polskich statkach rybackich, Magdaleny Kleczkowskiej i Wojciecha Zabielskiego, analizę przypadku zatytułowaną „Warunki służby na okrętach wojennych jako czynnik prowokujący w padaczkę oraz wskazówki dla celów orzecznictwa o niezdolności do służby wojskowej osób z zespołem bólowym dolnego odcinka kręgosłupa”, przygotowane przez Romana Sudzika, Bogdana Woźniakowskiego i Piotra Kozakiewicza, uwagi o zabezpieczeniu rejsów w rejonach arktycznych spisane przez Wiesława Łasińskiego, problemy zabezpieczenia medycznego fregat przedstawione przez Krzysztofa Gadomskiego, problematykę homeostazy termicznej organizmu związaną z nurkowaniem w wodach ciepłych opisaną przez Bartosza Morawca i Macieja Konarskiego, problemy ratowania życia w pożarach na morzu, które przedstawili Kazimierz Dęga i Bartosz Morawiec, artykuł o zanieczyszczeniach chemicznych Bałtyku jako czynnika zagrożenia zdrowotnego napisany przez Bogumiła Filipka i Romualda Olszańskiego, ocenę utkania płuc królików w przebiegu doświadczalnego urazu ciśnieniowego z zastosowaniem metody półilościowej, przygotowaną przez Piotra Siermontowskiego, Krzysztofa Zielińskiego i Roberta Koktysza.

Dział Medycyny Tropikalnej zawiera artykuły: Klimat gorący w aspekcie termoregulacji i aklimatyzacji człowieka napisany przez Brunona Kierznikowicza, Kazimierza Dęgę i Romualda Olszańskiego, Charakterystyka sanitarnohigieniczna i epidemiologiczna rejonów konfliktów zbrojnych - Brunona Kierznikowicza i Kazimierza Dęgi, Sytuacja epidemiologiczna Bliskiego Wschodu na przykładzie Syrii - Krzysztofa Korzeniewskiego, Zagrożenia zdrowotne w klimacie gorącym na przykładzie Iraku - Krzysztofa Korzeniewskiego, Wybrane problemy zabezpieczenia medycznego ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” w operacji „Iraq Freedom” - Brunona Kierznikowicza, Roberta Łochowskiego, Janusza Toczka, Andrzeja Grabowskiego, Zenona Suchomskiego i Bartosza Morawca.

Rozwój naukowy i zawodowy środowiska lekarskiego MW zaprezentowany został w czwartym dziale. Przedstawiono w nim osiągnięcia uzyskane w latach 1995-2004 przez lekarzy MW: habilitację, 10 doktoratów i specjalizacje w zakresie medycyny morskiej i tropikalnej. Piąty dział rocznika zawiera kronikę wydarzeń.

W dziale szóstym zamieszczono 20 wspomnień pośmiertnych o lekarzach MW: Edwardzie Bogackim, Ryszardzie Komornickim, Zbigniewie Ostachowiczu, Zbigniewie Wlazłowskim, Waławie Grzybkowskim, Mieczysławie Jaroszewskim, Janie Korzeniewskim, Juliuszu Korzeniewskim, Janie Burce, Janie Sowie, Zbigniewie Bossaku, Bolesławie Szwaczyku, Henryku Szymczaku, Piotrze Kozakiewiczu, Edwardzie Bronowickim, Mieczysławie Dubiku, Antonim Bejgerze, Witoldzie Jankowskim, Bogdanie Woźniakowskim i Stanisławie Szczęsniewiczu.

Rocznik wydany został tym razem pod auspicjami Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Wojennej, zrzeszającego również oficerów służby zdrowia oraz wydawcy jego poprzednich numerów - Zakładu Medycyny Morskiej, przy wsparciu Ministerstwa Obrony Narodowej. Jak zwykle zamieszczono w nim dorobek naukowy oficerów służby zdrowia MW i wyjątkowo udostępniono jego łamy innym osobom. Zamieszczone w roczniku prace stanowią zarówno dorobek doświadczonych lekarzy, jak również lekarzy rozpoczynających karierę zawodową w jednostkach Marynarki Wojennej. Obecne wydanie, nawiązujące do poprzednich, ma kolorową szatę graficzną oraz czytelniejszą czcionkę. W miarę wolnego miejsca, do treści rocznika wprowadzono przerywniki w postaci „złoty myśli” oraz humoreski sytuacyjne.

Lekarze powinni dokształcać się i informować kolegów o swych osiągnięciach. Rocznik spełnia te wymogi, przyczyniając się do kreowania liderów i specjalistów morskiej służby zdrowia. Służba Zdrowia MW powinna starać się, żeby pod względem naukowym i wydawniczym nie odstępować od standardów przyjętych we flotach państw sojuszników. Wznowienie wydawania rocznika może przyczynić się do odnowy aspiracji naukowych wśród lekarzy Marynarki Wojennej i unowocześnienia jej organizacji.

#### **Literatura:**

1. Kaczmarek Kazimierz, Kaczmarek Jerzy, „Rocznik Służby Zdrowia Marynarki Wojennej”, „Przegląd Morski”, 2004 nr 6, s. 71-74.
2. Kaczmarek Kazimierz, „Rocznik” Służby Zdrowia MW, „Bandera”, 2006 nr 3, s. 9.
4. „Rocznik Służby Zdrowia Marynarki Wojennej”, 1959-1994.

## BIOGRAFIA

Mgr Jerzy Romanowicz  
Pracownik naukowy Pomorskiej Akademii Pedagogicznej w Słupsku

### KONTRADMIRAŁ MIECZYŚLAW PIETRUSKI (1848-1905)

Minął wiek od śmierci kontradmirała Mieczysława Pietruskiego – wybitnego wynalazcy z dziedziny uzbrojenia morskiego, który powinien zajmować poczesne miejsce w naszych tradycjach morskich. Pomimo wielkiej kariery admirałskiej w austro-węgierskiej marynarce wojennej, nigdy nie wyrzekł się polskości. Utrzymywał kontakty z polskimi kręgami towarzyskimi i koleżeńskimi, opiekując się młodszymi rangą kolegami.

Komandor Czesław Petelenz, były oficer floty austro-węgierskiej, jeden z twórców polskiej Marynarki Wojennej<sup>1</sup>, tak wspominał Mieczysława Pietruskiego: *„W czasie ... pierwszego pobytu w Poli<sup>2</sup> (obecnie Pula w Chorwacji) zetknąłem się po raz pierwszy z ówczesnym komandorem porucznikiem, a późniejszym kontradmirałem Mieczysławem Pietruskim, któremu zawdzięczam niejedną cenną radę i wskazówkę, i w którego gościnnym domu niejedną później miłą spędziłem chwilę... Najchętniej jednak zachodziłem do kom(andora) Pietruskiego na rozmowy w cztery oczy. Mówiliśmy wtenczas o Polsce, o wspólnych znajomych, słuchałem cennych rad tego doświadczonego marynarza i odchodziłem zwykle obładowany dziełami z jego obfitej biblioteki. W tej bibliotece krył się niejeden biały kruk literatury morskiej i całe teki studiów pana domu nad różnymi ulepszeniami z dziedziny min morskich, w której był fachowcem europejskiej sławy<sup>3</sup>.”*

Mieczysław Marian z Siemuszowy Pietruski<sup>4</sup> urodził się 8 grudnia 1848 r. we Lwowie<sup>5</sup>, w rodzinie urzędniczej o silnej tradycji patriotycznej. Był synem Oktawa i

---

<sup>1</sup> C. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej. Uznanie i represje (1918-1946; 1945-1951), Gdańsk 1995, s. 69-80.

<sup>2</sup> Było to w roku 1894.

<sup>3</sup> C. Petelenz, Pierwsze kroki (z własnych wspomnień), „Przegląd Morski” 1932 nr 38, s. 2344, 2351.

<sup>4</sup> Taką nazwę miejscowości podaje J. Pertek (Admirał Mieczysław Pietruski, wybitny wynalazca wojenno-morski, „Morze” 1965 nr 1, s. 14). Podobny zapis, tylko bez drugiego imienia, widnieje na jego nagrobku. H. Bayer von Bayersburg (Österreichs Admirale und bedeutende Persönlichkeiten der k.u.k. Kriegsmarine 1867-1918, Wien 1962, s. 165) zamieścił biogram M. Pietruskiego pod literą S jako: Miecislau Ritter von Siemuszowa-Pietruski. Z

Stefanii z Augustynowiczów. Ojciec doszedł z czasem do stanowisk posła na sejm galicyjski (z kurii wielkiej własności okręgu stryjskiego jako właściciel Siemuszowej) i wicemarszałka Wydziału Krajowego we Lwowie. Mieczysław miał młodsze rodzeństwo: Oktawię, Zygmunta i Marię Paulinę<sup>6</sup>.

Uczył się we Lwowie, a następnie w szkole rycerskiej Theresianum w Wiedniu, podobnie zresztą jak jego ojciec. Szkoła ta kształciła młodzież arystokratyczną, przygotowując ją do służby wojskowej, dyplomatycznej oraz innych wyższych stanowisk państwowych.

Po ukończeniu siedmiu klas tej ekskluzywnej szkoły, w wieku 17 lat wstąpił do Akademii Marynarki (*Marine-Akademie*) w Fiume (obecnie Rijeka w Chorwacji). Wstępne przeszkolenie odbył na okręcie szkolnym „Venus”<sup>7</sup>.

Służbę w marynarce wojennej Austro-Węgier rozpoczął 18 czerwca 1866 r.<sup>8</sup>, kiedy to – jako prowizoryczny kadet morski trzeciego rocznika kursu – został przeokrętowany z SMS<sup>9</sup> „Venus” na fregatę pancerną SMS „Ferdinand Max”. Po dwóch tygodniach przeniesiony został na fregatę pancerną SMS „Drache”, na której pokładzie wziął udział w zwycięskiej bitwie morskiej z flotą włoską pod Lissą (obecnie wyspa Vis)<sup>10</sup> 20 lipca 1866 r.<sup>11</sup>. Wkrótce został skierowany do Akademii na dalszą naukę. Ze względu na odbyty staż wojenny, czas zaokrętowania zaliczono mu na konto trzeciego roku, tak że od października 1866 r. był słuchaczem czwartego roku. Akademię ukończył w lipcu następnego roku i otrzymał nominację na kadeta morskiego drugiej klasy<sup>12</sup>.

Został skierowany do floty. Służył na kanonierce SMS „Wal”, na fregacie SMS „Schwarzenberg” i na fregacie pancerniej SMS „Ferdinand Max”. Latem 1868 r. został przeokrętowany na korwetę SMS „Erzherzog Friedrich” (dowódca kapitan

---

kolei J. Rydel (W służbie cesarza i króla. Generałowie i admirałowie narodowości polskiej w siłach zbrojnych Austro-Węgier w latach 1868-1918, Kraków 2001, s. 249) podaje: Mieczysław Ritter Pietruski von Siemuszowa; podobnie pisze P. Wieczorkiewicz w posłowie pracy (K. Csonkaréti, Marynarka Wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918, Kraków 2004, s. 259) – Ritter Mieczysław (Miecislaus) Pietruski von Siemuszowa.

<sup>5</sup> J. Pertek, Pietruski Mieczysław Marian (1848-1905), [w:] Polski słownik biograficzny, t. XXVI, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1981, s. 180.

<sup>6</sup> J. Zdrada, Pietruski Oktaw (1820-1894), [w:] tamże, s. 181-182.

<sup>7</sup> J. Pertek, Admirał..., s. 14.

<sup>8</sup> H. Bayer von Bayersburg, Österreichs Admirale..., s. 165. Wg J. Rydla 18 IV 1866 r.

<sup>9</sup> SMS – Seiner Majestät Schiff, Okręt Jego Wysokości, skrót oznaczający okręt austro-węgierski.

<sup>10</sup> W bitwie pod Lissą słabsza flota austriacka pokonała siły włoskie, topiąc 2 pancerniki bez strat własnych. Konradmirał Wilhelm von Tegetthoff zastosował nowatorski szyk klina i posłużył się, trochę przypadkowo, taktyką taranowania.

<sup>11</sup> H. Bayer von Bayersburg, Österreichs Admirale..., s. 165. Por.: J. Pertek, Admirał..., s. 14.

<sup>12</sup> J. Pertek, Admirał..., s. 14.

fregaty<sup>13</sup> von Pittner), na której odbył 27-miesięczną ekspedycję<sup>14</sup> na wody wschodnio-azjatyckie<sup>15</sup>. Podczas pobytu w Chinach Mieczysław Pietruski sporządził notatki i rysunki, które posłużyły mu do napisania po polsku pracy o historii Chin. Nie została ona jednak opublikowana<sup>16</sup>.

Po powrocie do Poli<sup>17</sup> służył na szkolnym okręcie artyleryjskim SMS „Adria”. W lipcu 1871 r. otrzymał awans na kadeta morskiego pierwszej klasy. W latach 1872-1874 służył na kilku okrętach oraz w Korpusie Marynarzy. Były to: okręt kazamatowy SMS „Lissa” (ponad rok), SMS „Bellona” i SMS „Drache”. W tym okresie otrzymał awans na pierwszy stopień oficerski – podchorążego okrętu liniowego, odpowiadający podporucznikowi marynarki (1872)<sup>18</sup>. Jak wynika z przebiegu jego służby, awanse wówczas następowały bardzo powoli, gdyż na kolejny stopień musiał czekać osiem lat.

Na początku 1875 r. Mieczysław Pietruski przeszedł do Urzędu Hydrograficznego, gdzie pracował prawie pół roku. Od tego właśnie czasu zaczął wyróżniać się i zyskiwać uznanie także międzynarodowe jako znawca kwestii technicznych i wynalazca. Pracował m.in. nad ulepszeniem torped, min (zaprojektowane przez niego miny ofensywne i defensywne zostały nazwane „minami Pietruskiego”), torpedo-min, dział morskich i dalmierzy („Pietruskometr”, 1893). Za te prace otrzymał w latach 1876-1890 wiele pochwał oraz Wojskowy Krzyż Zasługi<sup>19</sup>.

Od czerwca 1876 do stycznia 1878 r. służył na kanonierce SMS „Albatros”. Z tego okresu zachowała się opinia o M. Pietruskim. W 1878 r. pisano, że on ma trudny charakter i wymaga „twardej ręki”<sup>20</sup>. Następnie został przeniesiony do Arsenалу Morskiego w Poli, gdzie przebywał z przerwami do początku 1884 r. W tym okresie awansował na

---

<sup>13</sup> Odpowiednik komandora porucznika.

<sup>14</sup> „Ekspedycje” rozumiano jako działania zmierzające do rozwoju handlu morskiego i nawiązywania kontaktów gospodarczych z krajami zamorskimi. Stąd zadaniem okrętów ekspedycyjnych było manifestowanie mocarstwowego charakteru Austro-Węgier, baczenie na respektowanie zawartych porozumień międzynarodowych oraz pomoc przy negocjowaniu nowych, a także uczestnictwo w wyprawach eksploracyjnych i naukowych. K. Csonkaréti, Marynarka Wojenna..., s. 12.

<sup>15</sup> Szerzej o tej ekspedycji : H. Baeyer von Bayersburg, Die k.u.k. Kriegsmarine auf weiter Fahrt, Wien 1958, s. 47-49.

<sup>16</sup> J. Pertek, Admirał..., s. 15.

<sup>17</sup> 26 I 1871 r.

<sup>18</sup> J. Pertek, Admirał..., s. 15; tenże, Pietruski Mieczysław..., s. 180; J. Rydel, W służbie cesarza..., s. 249.

<sup>19</sup> J. Rydel, W służbie cesarza..., s. 249; J. Pertek, Admirał..., s. 15.

<sup>20</sup> J. Rydel, W służbie cesarza..., s. 250; przyp. 15. Potem opinie o nim były już bardzo pozytywne.



porucznika okrętu liniowego drugiej klasy, ukończył kurs nurków (1880) oraz kurs obsługi maszyn okrętowych (1881)<sup>21</sup>.

Mieczysław Pietruski opublikował wiele interesujących artykułów z dziedziny technicznej oraz na temat ówczesnych wojen morskich na łamach miesięcznika „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens”, m.in.: Der Einfluss der Harvey-Torpedos auf die moderne Seetaktik (1876), Improvisierte Torpedos und improvisierte Schutzmittel zur Abwehr von Torpedoangriffen (1881), Über die Aufgabe der türkischen Flotte im gegenwärtigen Kriege (1877), Seekrieg im Stillen Ozean (1880), Der Krieg in Südamerika, Chile, Peru-Bolivien (1881)<sup>22</sup>.

W 1881 r. założył, a następnie przez 3 lata redagował „Almanach für die k.u.k. Kriegs-Marine”, który był pierwszym w świecie rocznikiem flot wojennych<sup>23</sup>.

Przez cały rok 1882 służył na okręcie kazamatowym SMS „Erzherzog Albrecht” jako oficer wachtowy. Na jego pokładzie wziął udział w działaniach wojennych u wybrzeży południowej Dalmacji<sup>24</sup>.

W latach 1884-1885 służył w Korpusie Marynarzy jako dowódca kompanii, będąc wówczas porucznikiem okrętu liniowego pierwszej klasy (odpowiednik kapitana). W czerwcu 1885 r. otrzymał przydział na okręt SMS „Erzherzog Ferdinand Max” na stanowisko oficera nawigacyjnego. Potem przeszedł na korwetę „Narenta”, na której służył dziewięć miesięcy jako I oficer. Od kwietnia 1886 do listopada 1889 roku został przydzielony do 7. Oddziału Morskiego Komitetu Technicznego. Tam kontynuował swe prace badawcze z zakresu techniki wojenno-morskiej<sup>25</sup>.

W 1890 r. otrzymał pierwsze samodzielne dowództwo – okrętu pomocniczego „Triton” (czternaście miesięcy). W następnych latach dowodził okrętami: „Taurus”<sup>26</sup> (siedemnaście miesięcy) i „Planet” (trzy miesiące). Wielokrotnie też był przydzielany do dowództwa portu wojennego w Poli, gdzie pracował przy wyposażaniu nowych okrętów<sup>27</sup>.

Z pewnością rok 1893 był w karierze Mieczysława Pietruskiego szczególnie pomyślny. Ukończył wówczas pracę nad ulepszeniem dalmierza, w który wkrótce zaczęto wyposażać okręty floty. Ponadto otrzymał awans na kapitana korwety

---

<sup>21</sup> Tamże, s. 249.

<sup>22</sup> J. Pertek, Pietruski Mieczysław..., s. 180-181.

<sup>23</sup> Tamże, s. 181.

<sup>24</sup> J. Pertek, Admirał..., s. 15.

<sup>25</sup> J. Rydel, W służbie cesarza..., s. 249-250.

<sup>26</sup> Uzbrojony parowiec „Taurus” od 1878 r. reprezentował interesy Austro-Węgier w Konstantynopolu.

<sup>27</sup> J. Rydel, W służbie..., s. 250; J. Pertek, Admirał..., s. 15.

(odpowiednik komandora podporucznika). Zmienił także stan cywilny. Po zawarciu związku małżeńskiego M. Pietruski zamieszkał w Poli, w dzielnicy San Policarpo, w willi „Starża”, która stała się miejscem spotkań towarzyskich, a także ośrodkiem kulturalnym, gdzie chętnie byli przyjmowani Polacy<sup>28</sup>.

Jednym z często odwiedzających „Starżę” był miłośnik jachtingu Ignacy Korwin-Milewski, który z M. Pietruskim założył jachtklub. Milewski posiadał jacht parowy „Litwa”, na który, za zgodą austro-węgierskich władz morskich, angażował oficerów marynarki, wybierając Polaków polecanych przez Pietruskiego<sup>29</sup>.

W maju 1896 r. otrzymał awans na kapitana fregaty (komandora porucznika). Z początkiem października, po powrocie z dwumiesięcznej misji w Rosji (brak szczegółowych informacji), objął kierownictwo 5. Oddziału w Morskim Komitecie Technicznym, które sprawował z przerwami do września 1901 r. W latach 1897-1898 dowodził okrętem warsztatowym „Cyklop” i starym pancernikiem kazamatowym „Kaiser Max”. Za dowodzenie „Cyklopem” podczas blokady Krety w 1897 r. otrzymał cesarską pochwałę<sup>30</sup>. Awansując w 1899 r. na kapitana okrętu liniowego (komandora), objął dowództwo krążownika „Kaiser Franz Joseph I”, a z końcem 1901 r. – pancernika obrony wybrzeża „Wien”. W październiku 1902 r. został przeniesiony do Arsenалу Morskiego w Poli, gdzie w styczniu następnego roku wyznaczono go na stanowisko komendanta. 1 maja 1904 r. został awansowany na kontradmirała i nieco później na dowódcę eskadry<sup>31</sup> (25 września 1904 r. – 14 września 1905 r.), a następnie 2. Dywizjonu Pancerników<sup>32</sup>. Na czele eskadry udał się do Konstantynopola (Stambułu) z misją wojskową i dyplomatyczną. O tej głośniejszej wówczas misji rozpisywała się prasa europejska. Należy dodać, że Pietruski miał godność szambelana cesarskiego<sup>33</sup>.

M. Pietruski był szanowany i ceniony w służbie. Wspomniany już H. Bayer von Bayersburg napisał o nim m.in., że ... *należał do najdoskonalszych oficerów marynarki wojennej, do której wyposażenia i unowocześnienia czynnie się włączył. Niesamowicie zdolny i z wykształceniem technicznym okazał się w okrętownictwie wynalazcą i konstruktorem nowych broni. Uważany był za autorytet także w innych marynarkach wojennych*<sup>34</sup>.

---

<sup>28</sup> J. Pertek, *Admirał...*, s. 15; tenże, *Pietruski Mieczysław...*, s. 181; C. Petelenz, *Pierwsze...*, s. 2350-2351.

<sup>29</sup> C. Petelenz, *Pierwsze...*, s. 2351; J. Pertek, *Admirał...*, s. 15.

<sup>30</sup> J. Rydel, *W służbie cesarza...*, s. 250, przyp. 14.

<sup>31</sup> Okrętem flagowym eskadry był SMS „Habsburg”.

<sup>32</sup> H. Bayer von Bayersburg, *Österreichs Admirale...*, s. 165; J. Rydel, *W służbie cesarza...*, s. 250.

<sup>33</sup> J. Pertek, *Admirał...*, s. 15.

<sup>34</sup> H. Bayer von Bayersburg, *Österreichs Admirale...*, s. 166. Tłumaczenie autora.

Konradmirał Mieczysław Pietruski zmarł nagle 27 września 1905 r. w Wiedniu w rozkwicie kariery, w trakcie operacji chirurgicznej usunięcia karbunkułu<sup>35</sup>. Został pochowany na cmentarzu Łyczakowskim we Lwowie, w kwaterze rodzinnej<sup>36</sup> (przy głównej alei).

Za swą działalność był odznaczony m.in. austro-węgierskim Wojskowym Krzyżem Zasługi, Orderem Żelaznej Korony 3 klasy, hiszpańskim Krzyżem Rycerskim 1 klasy Orderu Merito Naval, szwedzkim Krzyżem Rycerskim Orderu Miecza, tureckim Orderem Medidjeh oraz greckim Wielkim Krzyżem Wybawiciela<sup>37</sup>.

Żonaty był z Otylią Stricker, primo voto Steffen, Amerykanką niemieckiego pochodzenia, wdową po sztabowcu niemieckim szkolącym armię turecką; bezdzietny<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> J. Pertek, Pietruski Mieczysław..., s. 181; J. Rydel, W służbie cesarza..., s. 250; por.: H. Bayer von Bayersburg, Österreichs Admirale..., s. 165.

<sup>36</sup> W kwaterze tej spoczywają: ojciec (zm. 22 II 1894), matka (zm. 30 I 1908) i brat Zygmunt (zm. 25 V 1923). J. Zdrada (Pietruski Oktaw..., s. 182) podaje jako dzień zgonu Oktawa Pietruskiego 22 II, natomiast na jego płycie nagrobnej jest 23 II.

<sup>37</sup> J. Pertek, Pietruski Mieczysław..., s. 181; H. Bayer von Bayersburg, Österreichs Admirale..., s. 166.

<sup>38</sup> J. Pertek, Pietruski Mieczysław..., s. 181; tenże, Admirał..., s. 15.

## WSPOMNIENIE POŚMIERTNE

### KOMANDOR LEKARZ STANISŁAW SZKODZIŃSKI (1924-2005)

28 września 2005 r. śmierć zabrała weterana marynarskiej służby zdrowia, komandora lekarza Stanisława Szkodzińskiego, byłego wieloletniego szefa służby zdrowia Marynarki Wojennej.

Doktor Stanisław Szkodziński był doskonałym lekarzem i wytrawnym, doświadczonym organizatorem sił zabezpieczenia medycznego Marynarki Wojennej.

Koledzy wspólnej służby jeszcze długo będą pełni żalu, ponieważ odszedł dobry i życzliwy człowiek, kochający służbę i ludzi. Był wymagającym przełożonym, ale w swych ocenach sprawiedliwy. Człowiek subtelny, nieuznający autoreklamy, wróg intryg i serwilizmu, za to pracowity i pomocny ludziom. Miał głębokie poczucie godności osobistej i szacunku dla innych.

Kmdr w st. spocz. lek. med. Stanisław Szkodziński urodził się 26 czerwca 1924 r. z Marii i Jana Szkodzińskich, zamieszkałych w Krakowie, z zawodu nauczycieli. Wykształcenie podstawowe i średnie zdobył w Krakowie. Studia lekarskie podjął w 1946 r. w Gdańskiej Akademii Lekarskiej i ukończył je w 1951 r.

Zgodnie z dekretem „O służbie wojskowej oficerów i generałów sił zbrojnych” z 19.04.1951 r., bezpośrednio po studiach powołany został do odbycia okresowej służby wojskowej. Ukończył kurs Przeszkolenia Oficerów przy Wojskowym Centrum Wychowania Medycznego w Łodzi. W grudniu 1951 r. został awansowany do stopnia porucznika lekarza i skierowany do pełnienia dalszej służby w lotnictwie Marynarki Wojennej na stanowisku lekarza 50 Batalionu Obsługi Lotnisk w Babich Dołach. Od września 1954 r. był starszym lekarzem B.O.L-u. W tym też roku został skierowany, na własną prośbę, na kurs Doskonalenia Oficerów przy WCW Med., gdzie rozpoczął specjalizację w zakresie chorób wewnętrznych.

Od listopada 1955 r. pełnił służbę jako lekarz internista w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte. W tym okresie, po uchwaleniu przez Sejm RP ustawy o służbie wojskowej i nowej pragmatyki oficerskiej, wyraził zgodę na pełnienie zawodowej służby wojskowej.

Od lutego 1957 r. do maja 1960 r. był członkiem Wojskowej Komisji Lekarskiej Marynarki Wojennej. Od 1960 r. do maja 1963 r., po uzyskaniu II stopnia specjalizacji z

interny, został ordynatorem Oddziału Obserwacyjno-Zakaźnego w 7 Szpitalu Mar. Woj. w Oliwie. Od 1963 r. do 1970 r. był kierownikiem Przychodni Specjalistycznej Marynarki Wojennej w Gdyni. W czasie od lipca 1970 do listopada 1973 r. piastował stanowisko Komendanta 7 Szpitala Mar. Woj. z Przychodnią Specjalistyczną. Jako w pełni doświadczony i wyszkolony oficer lekarz, 16.11.1973 r. został mianowany szefem Oddziału Służby Zdrowia Szefostwa Techniki i Zaopatrzenia Marynarki Wojennej.

Przedstawiona w kilku zdaniach ścieżka służbowa Komandora Szkodzińskiego dobitnie świadczy o ustawicznej pracy nad doskonaleniem swego wykształcenia co umożliwiało obejmowanie coraz wyższych stanowisk służbowych oraz zdobywanie dobrego imienia i ocen u przełożonych.

O wysokiej ocenie osiągnięć w służbie dla dobra kraju i Marynarki Wojennej świadczą liczne wyróżnienia i odznaczenia nadawane przez Prezydenta RP i kierowników wielu resortów. Awansował bez przeszkód na kolejne stopnie wojskowe w pierwszych terminach. Za całokształt osiągnięć w służbie dla Marynarki Wojennej został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Zdobył sobie więc powszechne uznanie i szacunek.

Z biegiem lat ustrój komandora zaczynał domagać się zwolnienia tempa życia. 15.01.1985 r., ze względu na podupadające zdrowie, po 35 latach niełatwej służby został przeniesiony w stan spoczynku. Będąc na zasłużonej emeryturze poświęcił się jeszcze pracy lekarskiej na niwie cywilnej. Był cenionym reumatologiem i internistą.

Stan zdrowia pogarszał się jednak i pomimo leczenia w 2002 r komandor został unieruchomiony na wózku inwalidzkim. Ojcem zaopiekowała się córka. Z pewnością brakowało Mu odwiedzin towarzyszy dawnej służby, dobrych porad i pocieszenia ze strony przyjaciół i kolegów.

Po latach cierpień podążył za swą żoną Krystyną znaną w Sopocie lekarką-pediatrą, umarłą w 1996 roku.

Pogrzeb komandora w st. spocz. lek. Stanisława Szkodzińskiego odbył się na Cmentarzu Komunalnym w Sopocie z pełnym ceremoniałem wojskowym, a ciało spoczęło w grobie rodzinnym 3 października 2005 r. Na wieczną wachtę z żalem odprowadziła komandora najbliższa rodzina, przełożeni, pacjenci i koledzy.

W imieniu Dowódcy Marynarki Wojennej RP admirała floty Romana Krzyżelewskiego żałobne przemówienie pożegnalne wygłosił szef Służby Zdrowia Marynarki Wojennej kmdr lek. Janusz Toczek. Powiedział: *Panie Komandorze Doktorze Stanisławie Szkodziński! Działalność Twoja, wynikająca z zamiłowania do służby zdrowia Morskiego*

*Rodzaju Sił Zbrojnych, a w szczególności problematyki organizacyjno-leczniczej, pozostawiła w pamięci wszystkich – szczególnie Twoich podwładnych – niezatarte ślady. Pogrążeni w smutku, z głębokim żalem uczestniczymy w ostatniej Twojej drodze . Dzisiaj odprowadzają Cię na wieczną wachtę wszyscy, których kochałeś, a którym lata wspólnej służby i pracy na zawsze zostaną w pamięci.*

*Spoczywaj w spokoju!*

*Cześć Twojej pamięci!*

**K. K.**

**„MARITIME REVIEW”  
NR 10/2006**

MARITIME POLICY AND ECONOMY

**CDR Dr. Dariusz BUGAJSKI**

Demilitarization and neutralization of Aland Islands

**Milena SZYMAŃSKA, MA**

Political-legal aspects of Baltic Straits

MARITIME WARFARE

**LCDR Dariusz KOZŁOWSKI, MS**

Interoperability of Polish Navy mine countermeasure vessels within NATO task forces

NAVIES OF OTHER COUNTRIES

**CDR (reserved) Jerzy BOJKO, MS**

Changes in military policy of Japan and its naval forces

MARITIME HISTORY

**Dr. Jarosław TULISZKA**

The motorboat “Piłsudski” and her mysterious sinking

REVIEWS AND ANALYSIS

**CDR (reserved) Walter PATER, MA**

The new “Annals of the Polish Navy Medical Corps”

BIOGRAPHY

**Jerzy ROMANOWICZ, MA**

RADM Mieczysław Pietruski (1848-1905)

OBITUARY

CAPT Stanisław Szkodziński, Medical Corps

## SUMMARIES

### **CDR Dr. Dariusz BUGAJSKI**

#### Demilitarization and neutralization of Aland Islands

The in detail specified demilitarization and neutralization as well as the systems for protection of the Aland Islands status make for an unique example, in international relations, of a compromise where contradictory interests exist. The best confirmation of that is the long lasting, in substance unquestioned, maintaining of the established status of the archipelago, which, to a great extent, is a relic of old time conflicts and partitions in the region. Most of all it should be stressed out though, that the present legal situation on the islands and in the surrounding waters is commonly accepted by the Swedish population of the islands, who have wide political and economical autonomy within the Republic of Finland, as well as by the both countries and the international community of the Baltic Sea region.

### **Milena SZYMAŃSKA, MA**

#### Political-legal aspects of Baltic Straits

The Baltic Straits, sometimes also called Danish Straits, are the main entrance to the Baltic. For centuries the control of the straits was considered *dominium maris Baltici*. The article is an attempt to initiate a discussion on the political-legal situation of the Baltic Straits. The presented facts concentrate around ties to the history of Denmark, which controlled the straits most of the times and used them to own advantage, giving permission to use the straits according to its political sympathies. Therefore the issue of regularization of the legal status of straits used for international shipping is stressed as a priority in the area of maritime law. Maritime law experts have undertaken significant efforts aimed at normalization of the maritime areas status. The publication contains the process of constitution of the international straits law, stressing the unique situation of the Baltic Straits. The article is a kind of evaluation of national regulations which affect the subject area. The legal situation of the Straits was analyzed in the light of the traditional argument between straits countries and those that conduct shipping. Presented also is a detailed study of the dispute between Finland and Denmark on the issue of building the bridge across the Great Belt, where the International Court of Justice was also involved. The publication allows for investigation of the current



situation of the Baltic Straits with reference to the Baltic region. It is showed that the Straits make for an important strategic point and unquestionably one of the main shipping transit points in the World.

**LCDR Dariusz KOZŁOWSKI, MS**

Interoperability of Polish Navy mine countermeasure vessels within NATO task forces

The author of the article presents reasons for and areas where the NATO operational standards are introduced. Explained is also the meaning of “interoperability” definition of which brought many controversies both in political and military structures. Additionally the process of the Polish Navy mine countermeasure forces modernization and preparation to operate within NATO standing forces.

**CDR (reserved) Jerzy BOJKO, MS**

Changes in military policy of Japan and its naval forces

The first part of the article shows the evolution of Japanese military engagement against the background of the changing political – economic situation in Asia and Pacific in the 21<sup>st</sup> century. According to the estimate of the CIA and the World Bank, probably already in 2020 six out of eight biggest world economies will be Asian countries, and their GDP will be significantly greater than the sum of GDP’s of Europe and the USA. The economic growth of the region is accompanied by creation of new global subsystem, related to the rivalry of powers of the region, most of all China and Japan. After the breakup of the Soviet Union new trouble spots emerged in the neighborhood of Japan. The conflict between the Peoples Republic of China and its “insurgent” province – Taiwan intensifies. The communist regime of the Northern Korea becomes more and more unpredictable. Some of Japanese leaders and part of the society regained hope for creation of “real armed forces”, not bound by pacifistic constitution, forced on them after lost World War II. Nippon does not revolutionize its military attitude towards other countries in the Region. The alliance between the USA and Japan still is the backbone of the defense system for the island country. However, for the first time an official Japanese document – National Defense Program Outline – has named other country – China – as a potential threat. The new Japanese defense policy calls for creation of “multipurpose, flexible and effective defense forces”, as a response to new threats of terrorism and mass destruction weapons or ballistic missiles proliferation

The biggest geo-strategic weakness of the island country is its vulnerability to hampering of merchant shipping. The country is fully dependent on undisturbed global and local shipping and an access to fishing areas. Hence the important role of the Japanese Maritime Self Defense Forces (JMSDF). Experts estimate that Japanese Navy is second in power, after the US Navy, in the region of Asia and Pacific. The article presents some aspects of the American-Japanese maritime cooperation, which is the key for JMSDF.

The second part of the article presents composition and organization of the Japanese Fleet. Much attention is paid to growing asymmetry between maritime forces of China and Japan.

The main trends in Japanese military policy presented in the article are in accordance with official documents of countries in the region and the USA, the quoted opinions come mainly from known Anglo-Saxon or Russian experts.

### **Dr. Jarosław TULISZKA**

The motorboat “Piłsudski” and her mysterious sinking

Although it has been already tens of years since the World War II had ended there are still many unexplained mysteries of that period. One of them is the unexplained sinking of the Polish transatlantic m/s “Piłsudski”. In November 1939 she departed a British port to begin her first wartime cruise and she never reached her destination. Two mysterious, of unknown origin, huge explosions have sunk her near the Eastern coast of Great Britain.

The up to date historiography contains only a few articles aimed at solving the secret of the the “Piłsudski” sinking. The majority of authors opt for mines explosions. It is difficult, however, to put aside the opinion of those who try to convince that those were torpedo explosions.

The author’s intent is, beside presenting own opinion, to initiate scientific, matter-of-fact, discussion, or even to rally and organize examination of the wreck itself.