



wiw



KWARTALNIK  
CZERWIEC 2013  
NR 02 (062)

# przeegląd *morski*



str. 49

## Groźne morze

Huraganowe wiatry,  
fale, zlodzenie akwenów  
i statków to istotne  
zagrożenia dla załóg  
jednostek pływających.



## Szanowni Czytelnicy!

*Drugi kwartał roku to ważny okres dla dziejów wielu jednostek Marynarki Wojennej. W kwietniu swoje święta obchodzą: 13 Dywizjon Trałowców, Komenda Portu Wojennego Gdynia, 8 Flotylla Obrony Wybrzeża wraz z Komendą Portu Wojennego Świnoujście oraz Dywizjon Okrętów Podwodnych.*

*Jedną z najstarszych jednostek Marynarki Wojennej jest 13 Dywizjon Trałowców, spadkobierca i kontynuator tradycji, której początki sięgają 1921 roku. Wówczas to podniesiono polską banderę wojenną na czterech poniemieckich trałowcach redowych. Z tych trałowców oraz dwóch kanonierek utworzono pierwszy morski zespół taktyczny – Dywizjon Ćwiczebny, przemianowany na Dywizjon Minowców, następnie Dywizjon Trałowców. W latach trzydziestych poniemieckie okręty zastąpiono trałowcami własnej konstrukcji i rodzimej produkcji. Popularne „ptaszki” zasłużyły się w obronie Wybrzeża w 1939 roku, stawiając miny oraz ostrzeliwując pozycje niemieckie. Po wojnie, wobec konieczności oczyszczenia z min naszych wód terytorialnych, pozyskano jeszcze trałowce od ZSRR, a wkrótce zakupiono także tego typu jednostki z amerykańskiego demobilu. Od 1956 roku przystąpiono do budowy rodzimych konstrukcji. Powstało ich kilka generacji. Ostatnie lata to okres bardzo intensywnej ich służby. Nasze załogi są zaliczane do elity sił przeciwminowych w ramach Stałego Zespołu Sił Obrony Przeciwminowej NATO. Zespołem tym dowodzą ostatnio polscy oficerowie.*

*W maju natomiast swoje święta mają: 7 Szpital Marynarki Wojennej, Gdyniński Oddział Zabezpieczenia MW, Orkiestra Reprezentacyjna MW, Ośrodek Szkolenia Żeglarskiego MW oraz Archiwum MW.*

*Czerwiec z kolei to miesiąc, w którym rocznice utworzenia obchodzą: 12 Woliński Dywizjon Trałowców, 6 Oliwski Ośrodek Radioelektroniczny, Ośrodek Szkolenia Nurków i Pletwonurków WP, Dywizjon Hydrograficzny MW oraz Muzeum MW.*

*Najważniejsze jednak uroczystości odbędą się pod koniec tego miesiąca. Będzie to święto morskiego rodzaju sił zbrojnych połączone z Dniami Morza.*

*Swymi korzeniami sięgają one roku 1932. Wówczas to w Gdyni zebrało się około sto tysięcy Polaków, z prezydentem RP na czele, na pierwszej propagandowej imprezie nazwanej Świętem Morza. Odtąd corocznie (choć z przerwami) celebrowano Dni Morza. Stały się one wizytówką Ligi Morskiej i Rzecznej.*

*Już nieraz z ust najwyższych osób w państwie padały słowa, że „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da!”. Podobno historia lubi się powtarzać, więc warto o niej pamiętać... Trzymajmy się morza!*

*Życzymy przyjemnej lektury.*

### PRENUMERATA

Zamówienia na roczną prenumeratę PM prosimy przysyłać na adres:  
prenumerata@zbrojni.pl lub składać telefonicznie, dzwoniąc pod numer: 22 684 04 00.  
Koszt rocznej prenumeraty wynosi 40 zł.



Aleje Jerozolimskie 97  
00-909 Warszawa  
tel.: CA MON 845 365, 845 685  
faks: 845 503  
e-mail: sekretariat@zbrojni.pl

Redaktor naczelny:  
WOJCIECH KISS-ORSKI  
tel.: +48 22 684 02 22  
e-mail: wko@zbrojni.pl

Kierownik Wydziału Wydawnictw  
Specjalistycznych:  
JOANNA ROCHOWICZ  
tel.: +48 22 684 52 30

Koordynator z ramienia DMW:  
kmdr por. MARIUSZ KONARSKI  
tel.: CA MON 266 207  
e-mail: bandpm@mw.mil.pl

Opracowanie redakcyjne:  
BARBARA SZYMAŃSKA  
tel.: CA MON 845 184

Opracowanie graficzne:  
Wydział Składu  
Komputerowego  
i Grafiki WIW

Kolportaż i reklamacje:  
TOPLOGISTIC  
tel.: 22 389 65 87  
kom.: 500 259 909  
faks: 22 301 86 61  
email: biuro@toplogistic.pl  
www.toplogistic.pl

Zdjęcie na okładce:  
Arch. ORP „Iskra”

Druk: ArtDruk  
ul. Napoleona 4, 05-230 Kobyłka  
www.artdruk.com

Nakład: 1500 egz.



„Przeгляд Morski” ukazuje się  
od grudnia 1928 roku.



str. 31

## POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

mgr **KATARZYNA PIOTROWSKA**

### Flota Czarnomorska w suwerennej Ukrainie

Po rozpadzie ZSRR Flota Czarnomorska pozostała na Krymie. Prawne uregulowanie zasad jej funkcjonowania w obcym, niezawisłym państwie stało się więc koniecznością.

## ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ

str. 49

mgr inż. **KRZYSZTOF PAJAŁK**  
st. kpt. mgr inż. **MAREK TOBOLSKI**

### Groźne morze

Huraganowe wiatry, fale, zlodzenie akwenów i statków to istotne zagrożenia naturalne dla załóg jednostek pływających po Bałtyku.

## POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

### Poczuć wiatr od morza

kmdr por. rez. **MACIEJ JANIĄK** ..... 6

### Operacja „Unified Protector”

kmdr ppor. **GRZEGORZ KOLAŃSKI** ..... 15

### Energia pod specjalnym nadzorem

mgr **EWA SZUSTEK-JAGIELSKA**,  
mgr inż. **ARTUR BIERNAT** ..... 26

### Flota Czarnomorska w suwerennej Ukrainie

mgr **KATARZYNA PIOTROWSKA** ..... 31

### Zimna wojna na Dalekim Wschodzie

ppłk w st. spocz. dr. **JERZY GARSTKA**..... 41

## ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ

### Groźne morze

mgr inż. **KRZYSZTOF PAJAŁK**,  
st. kpt. mgr inż. **MAREK TOBOLSKI**..... 49

### Rozwój czy stabilizacja?

kmdr ppor. **DARIUSZ KŁOSKOWSKI** ..... 54

### Sprawozdawczość logistyczna

mjr **DARIUSZ KUPIEC** ..... 62

## TECHNIKA I UZBROJENIE

### Fregaty z chińskiego kontraktu

mgr inż. **ANDRZEJ NITKA**..... 69

**Modułowy okręt wielozadaniowy**  
plk dypl. w st. spocz. ZYGMUNT CZARNOTTA ..... 76

**Platformy klasy Harbour**  
kpt. mar. RAFAŁ MIĘTKIEWICZ ..... 80

## P R A W O I D Y S C Y P L I N A

**Dowódca w postępowaniu karnym**  
ppłk WOJCIECH KUBICA ..... 86

**Z ŻYCIA FLOT**  
kmdr por. MACIEJ NAŁĘCZ ..... 92

## S I Ł Y M O R S K I E I N N Y C H P A Ń S T W

**Kutry dla wolontariuszy**  
kmdr por. rez. dr hab. KRZYSZTOF KUBIAK ..... 98

## H I S T O R I A M O R S K A

**ORP „Wilja”**  
kmdr ppor. PIOTR ADAMCZAK ..... 101

**Najszybszy krążownik  
carskiej floty**  
mgr inż. RYSZARD JĘDRUSIK ..... 108

**Zapomniane miejsce w Warszawie**  
kpt. mar. rez. WIESŁAW CZAJKA ..... 115

## R E C E N Z J E I O M Ó W I E N I A

**Lotniczy Puck**  
dr hab. prof. MACIEJ FRANZ ..... 119

## S I Ł Y M O R S K I E I N N Y C H P A Ń S T W

**str. 69**

mgr inż. **ANDRZEJ NITKA**

## Fregaty z chińskiego kontraktu

**Pakistan jest znaczącym odbiorcą  
chińskiego uzbrojenia.**

W wypadku marynarki wojennej  
największymi jednostkami  
powstałymi w wyniku tej współpracy  
są fregaty typu Zulfiqar.



TEXTRON SYSTEMS

## T E C H N I K A I U Z B R O J E N I E

kpt. mar. **RAFAŁ MIĘTKIEWICZ**

## Platformy klasy Harbour

**Awangardą floty** na akwenach  
przybrzeżnych staną się dobrze  
uzbrojone, szybkie i zwrotne  
bezzałogowe jednostki nawodne.



kmdr por. rez.  
**MACIEJ JANIAK**

# Poczuć wiatr od morza

**Jeśli spojrzymy na mapę, wniosek jest oczywisty:**  
Polska jest krajem morskim. W ponadtysiącletniej historii  
obywała się jednak w zasadzie bez floty wojennej  
i nie prowadziła przemyślanej polityki morskiej.

**W**spółczesny globalny porządek świata jest odzwierciedleniem minionej morskiej aktywności narodów. Historia gwałtownie przyspieszyła i nabrała nowego wymiaru wraz z podjęciem przez człowieka żeglugi oceanicznej. W jej wyniku, wysiłkiem flot państw, które zamorski kierunek ekspansji podniosły do rangi swojej naturalnej racji stanu, świat został odkryty, nazwany, zorganizowany, następnie utrzymywany w stanie względnego ładu. W czasach współczesnych przemian cywilizacyjnych, określanych mianem globalizacji, utrzymanie światowego porządku nabiera szczególnego i pierwszorzędowego znaczenia.

Polska do grona tych elitarnych krajów nigdy nie należała i nie należy. Może jednak do nich przystać, jeżeli jej Marynarka Wojenna podejmie współdziałanie z ich flotami na morzu – zasadniczej arenie kształtowania globalnych przemian.

Kraj nasz, dzięki przystąpieniu do Unii Europejskiej i Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, stał się formalnie partnerem państw, których narody od wieków swoją pozycję budowały znojnym i wytrwałym „uprawianiem

morza”. Zakotwiczył także w zorganizowanych przez nie strukturach euroatlantyckich – konstrukcji, dla której siły morskie stanowią jeden z głównych filarów. Ten historyczny przełom otworzył przed Marynarką Wojenną RP niedostępne do tej pory możliwości, postawił nowe wyzwania oraz spowodował, że jej racja bytu jest powiązana z naszymi ambicjami narodowymi, z rolą, jaką wśród innych krajów wyznaczy sobie Polska i do której będzie aspirować. Bez Marynarki Wojennej będzie to rola mocno ograniczona, niepewna i jedynie lokalna.

## NOWY ŚWIAT

Dzieje narodu i państwa polskiego sięgają ponad tysiąca lat. Przez większość tego czasu naturalną północną granicę naszego terytorium, w sposób zróżnicowany co do statusu, długości i lokalizacji, wyznaczało wybrzeże Bałtyku. Mimo nadmorskiego położenia, przez dziewięć wieków nasi rodacy nie przejawiali zainteresowania zagadnieniami „uprawiania morza”, a państwo nie prowadziło żadnej przemyślanej i długofalowej polityki morskiej. Na czynniki obiektywnie generujące powyższą sy-

tuację, takie jak peryferyjne położenie nadmorskie czy lądowy charakter głównych zagrożeń zewnętrznych, nakładało się permanentne, ogólne zapóźnienie cywilizacyjne oraz często błędna polityka wewnętrzna i zagraniczna. Ta ostatnia z tendencją doktrynerskiego sposobu realizacji kolejnych wersji tak zwanej polityki wschodniej.

Kiedy od połowy XIII wieku bałtycką żeglugę, handel i połowy rozpoczęła podporządkowywać sobie Liga Hanzeatycka, przekształcona z czasem z luźnego porozumienia miast w związek państwowy, Polska borykała się z rozbiem dzielnicowym, pogłębionym przez rozdrobnienie feudalne. Głównym problemem jej władców było utrzymanie państwowości oraz jednoczenie podzielonego terytorium i skłóconego narodu. Hegemonia Hanzy na Bałtyku utrzymywała się do końca XV wieku, stopniowo wygasając pod wpływem konkurencji przez kolejne dziesięciolecia. Tak więc, do tego czasu, morskie interesy Rzeczypospolitej mogły być prowadzone i chronione wyłącznie przez Ligę Hanzeatycką i skupione głównie w rozkwitłym wówczas Gdańsku.

Równoległe na zachodzie Europy trwało apogeum okresu wielkich odkryć geograficznych. W ich wyniku, w pierwszej połowie XVI wieku, nastąpił gwałtowny rozwój żeglugi oceanicznej, który nadał nowy sens polityce światowej. Flota urosła do rangi niezbędnego narzędzia, służącego do prowadzenia zamorskiej ekspansji w gorączkowej konkurencji o władzę i wpływy, zarówno polityczno-militarne, jak i ekonomiczne oraz kulturowe. Posiadanie floty, umożliwiającej prowadzenie takiej polityki, stało się autentyczną i naturalną racją stanu wielu państw. To wówczas kooperacja światłej władzy, dzielnych żeglarzy, przedsiębiorców i kupców zadecydowała o porządku świata. To wtedy flota, która świat dopiero co odkryła i nazwała, przystąpiła w imieniu swoich władców i narodów do jego organizowania. To dzięki wówczas rozpoczętym przedsięwzięciom, dzięki flocie, do dzisiaj prestiżowo, kulturowo, obyczajowo i językowo Anglia jest obecna na świecie wszędzie, a Portugalia, Hiszpania i Holandia prawie wszędzie.

Trzeba odnotować, że najbardziej chwalebny okres morskich dziejów Rzeczypospolitej przypadł

także na przełom XVI i XVII wieku. Wtedy to z inicjatywy ostatniego z Jagiellonów, króla Zygmunta II Augusta, oraz dwóch królów o szwedzkich korzeniach, Zygmunta III i Władysława IV, powstały, niestety na krótko, pierwsze urzędy morskie. Były to: Komisja Morska, działająca w latach 1568–1572, i jej kontynuatorka Komisja Okrętów Królewskich, która funkcjonowała od 1626 do około 1640 roku. Ich działalność lokowała się w rozpoczętym wówczas okresie tak zwanych wojen pół-

## Niedoceniane znaczenie

■ Polska dla świata praktycznie nie istniała, była od niego odcięta, ponieważ nie istniała polska bandera. Brak styczności z wartościami oferowanymi przez morze w dużym stopniu przyczynił się do upadku Rzeczypospolitej. To zaniechanie w ewidentny sposób sprawiło, że znaczenie Polski, mimo wysiłków i bohaterskich czynów na lądzie, miało zasięg jedynie regionalny, a świadomość Polaków jako obywateli świata była bardzo uboga.

nocnych – walk o panowanie na Bałtyku i dostęp do jego wybrzeży oraz utarczek polsko-szwedzkich, głównie o podłożu dynastycznym. W okres ich urzędowania jest wpisana właściwie cała morską historią Pierwszej Rzeczypospolitej, włącznie z bitwą pod Oliwą 28 listopada 1627 roku. Szkoda, że był to wysiłek doraźny, krótkotrwały i bardzo lokalny.

W XVII wieku to floty określały ostateczne ramy przyszłego porządku światowego. Potęgi morskie ścierały się w całych seriach konfliktów zbrojnych, ale stopniowo zmianie ulegało tło i cele prowadzonych zmagani. Sukcesywnie na czoło zainteresowań najbardziej rozwiniętych państw wysuwało się współzawodnictwo na przetrzartych przez





RADOSŁAW PIÓCH

**Fot. 1. Nieinwestowanie w siły morskie spowodowało, że nasz kraj nie czerpał korzyści z bycia państwem morskim**

Portugalczyków i Hiszpanów szlakach handlowych oraz perspektywy kolonialne. Zrodzony wówczas mit Nowego Świata zapoczątkował jedną z największych migracji w dziejach ludzkości. Działania flot, które w perspektywie okazały się decydujące, przeniosły się na wody azjatyckie i amerykańskie. Szybko ekspansję rozpoczęła Anglia, a jej śladami podążyły Holandia i Francja. Swoją rolę na morzu odgrywały Dania i Szwecja.

Flota i wyodrębniona z niej wtedy na nowoczesnych zasadach marynarka wojenna stały się integralnym elementem strategii politycznej, gospodarczej i militarnej europejskich państw morskich, elementem, którego znaczenie ciągle wzrastało. Państwa i narody, które w tamtym czasie nie uwzględniły tych nowych kierunków i tendencji w swoich politycznych założeniach, były skazane na stopniową utratę znaczenia (fot.1).

## DOMINACJA NA MORZU

Kiedy w Rzeczypospolitej w niepamięć odchodziły założenia przygotowanego za króla Zygmunta II Augusta programu *dominium maris Baltici*, na

zachodzie Europy rozwijali skrzydła najwięksi reformatorzy marynarki wojennej swojej epoki – w Anglii Samuel Pepys (1633–1703), a we Francji Jean-Baptiste Colbert (1619–1683). Ich przemyslenia i wyprowadzone z nich zasady organizacji nowoczesnych sił morskich są kanonami obowiązującymi do dzisiaj. Działali oni w sprzyjającym środowisku, którego nawet śladów trudno było znaleźć w Polsce tamtego czasu. Nieliczne głosy naszych rodaków, wzywające do otwarcia się na morze, na przykład Jana Dymitra Solikowskiego (1539–1603), swego rodzaju prekursora ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego<sup>1</sup>, nie mogły się przebić przez dominującą apoteozę dostatniego życia na wsi, spokoju zaścianka i niechęci do szerokiego świata. Morskie niebezpieczeństwa, które każdy ucziwy Sarmata winien zostawić innym nacjom, były przeciwstawiane sielskiej drzemce na własnym zagonie, drzemce

<sup>1</sup> O wzajemnym ich powiązaniu za: H. Samplawski: *Jan Dymitr Solikowski. Zaduma w czterechsetlecie śmierci (1539 – 27 czerwca 1603)*. „Pismo PG” 2004 nr 6, s. 49.



niezakłócającej żadnymi inicjatywami gospodarczymi wykraczającymi poza feudalną gospodarkę na roli<sup>2</sup>.

W Pierwszej Rzeczypospolitej nie rozumiano, że to z morza przychodzi prestiż i znaczenie państwa, bogactwo i dobrobyt oraz polityczna niezależność. Nie zdawano sobie sprawy z prawidłowości być może jeszcze bardziej doniosłej – z tego, że to przez morze następuje otwarcie na świat, na osiągnięcia i doświadczenia innych narodów, na wzajemny przepływ myśli i idei. Nie uświadamiano sobie znaczenia „wiatru od morza” niosącego ze świata nowe wzorce. I nie chodziło tylko o posiadanie wielkiej floty. Znamienny jest brak Polaków w morskich przedsięwzięciach podejmowanych w tym okresie przez inne narody.

Cała polska aktywność, która musiała się łączyć ze stycznością z morzem, w tym okresie spoczywała na cudzoziemcach. Było to łatwiejsze i wygodniejsze. Morze wymagało bowiem od ludzi, tak jak i teraz, poświęcenia, oddania, wszechstronnych umiejętności, wiedzy, intelektu i szerokich horyzontów myślowych, aby z powodzeniem stawić czoła żywiołom natury i wzajemnej rywalizacji. Wysiłki te musiały być wsparte stosownym poziomem cywilizacyjnym całego zaplecza kraju – oświaty, nauki, techniki, sztuki. Trzeba było bowiem, wychodząc w morze, mieć świata coś do zaproponowania, zarówno w sferze idei, jak i materii. Jeżeli tego nie było, to sprawy morza schodziły na odległe plany, a na posiadanie floty nie było zapotrzebowania. Historia żeglugi uczy bowiem, że ci co światu mieli do zaoferowania więcej, zajmowali miejsca tych, których oferta była skromniejsza. Wspomniany Jan Dymitr Solikowski przestrzegał: *kto ma państwo morskie a nie używa go, [...] z wolnego niewolnikiem się staje, a z bogatego ubogim*.

Zaprzepaszczenie idei morskich przyniósł kryzys Rzeczypospolitej szlacheckiej, a potem nastąpiły niewola i unicestwienie państwa przez zaborczych sąsiadów. Jego koniec nie wywołał reakcji w liczących się europejskich stolicach, ponieważ w tym czasie były one zajęte organizowaniem Nowego Świata, a w projekcie tym Polska, w żadnej dziedzinie, nawet symbolicznie, nie była dla nich ani partnerem, ani konkurentem. Nasza kon-

stytucja z 3 maja 1791 roku dotyczyła państwa schodzącego z międzynarodowej areny, a prawdziwe przemiany porządku światowego, absorbujące uwagę ważnych graczy, niosła konstytucja Stanów Zjednoczonych Ameryki z 1787 roku.

## PRACA OD PODSTAW

Z pierwszych dziewięciu wieków swojej państwowości nie wynieśliśmy żadnych doświadczeń morskich. Skąd więc na początku XX wieku, jeszcze pod zaborami, znaleźli się przedstawiciele ówczesnych elit, którym udało się skutecznie prze-forsować racjonalnie sformułowane idee? Idee, które dostęp do morza określały jako jeden z głównych warunków utrzymania niepodległości państwa oraz jego gospodarczej niezależności. Racja ta musiała być szczególnie mocno akcentowana, skoro została nawet uwzględniona w ogólnie sformułowanych punktach deklaracji dotyczącej powojennego porządku w Europie, wygłoszonej w styczniu 1918 roku przez prezydenta Stanów Zjednoczonych Thomasa Woodrowa Wilsona. Jej trzynasty punkt mówił, że winno powstać niepodległe państwo polskie z wolnym i bezpiecznym dostępem do morza.

Kim byli ludzie, którzy wbrew dotychczasowej praktyce i tradycji narodowej potrafili tak mocno uwypuklić konieczność otwarcia się odrodzonego państwa na morze? Paradoksalnie, Polacy odkryli i poznali morze przez sąsiadów – zaborców. Okazało się, że mając możliwość uczestniczenia w przedsięwzięciach podejmowanych w ramach polityki morskiej tych państw, chętnie się w nie angażowali i w nich spełniali. Stali się beneficjentami dla Drugiej Rzeczypospolitej. To dzięki nim, już u jej zarania, sformułowano generalne założenia polityki morskiej i podjęto aktywność w dziedzinach morskich. To oni spowodowali, że dekretem naczelnika państwa z 28 listopada 1918 roku została utworzona Marynarka Polska. Równoległe, wykorzystując entuzjazm towarzyszący odzyskanej niepod-

<sup>2</sup> Niechęć do morza, pogardliwy stosunek do żeglugi i pochwałę pozostawienia spraw morskich obcym głosiła w swoich utworach większość ówczesnych twórców literackich: Mikołaj Rej, Wacław Potocki, Sebastian Fabian Klonowicz, Kasper Miaskowski, Andrzej Zbyltowski.



NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

**Fot. 2. W czasie drugiej wojny światowej, po raz pierwszy w historii, nasze okręty były zaangażowane na rozległych akwenach morskich i oceanicznych w przedsięwzięcia decydujące o losach świata**

ległości, rozwijano morską edukację społeczeństwa, mającą na celu zaznajomienie z wartościami oferowanymi przez morze oraz wyłonienie kadry złożonej z ludzi szczególnie zafascynowanych morskim horyzontem.

Pionierska praca, podjęta u zarania Drugiej Rzeczypospolitej i kontynuowana przez krótki okres jej istnienia, przyniosła wspaniały dorobek w wielu dziedzinach związanych z „uprawianiem morza”. Najbardziej imponujące wyniki osiągnięto na polu rozbudzenia morskiej świadomości narodowej. Zdziwiała przejawiana wówczas aktywność, dojrzałość, zasięg oraz różnorodność form i metod stosowanych dla osiągnięcia zamierzonego celu. Konkretnie rezultaty działalności prekursorów polskiej myśli morskiej okresu dwudziestolecia międzywojennego na zawsze będą stanowić główny fundament naszej dalszej aktywności na morzach i oceanach.

W okresie międzywojennym siły morskie stanowiły jeden z głównych komponentów określających miejsce poszczególnych państw w rankingu ich znaczenia na arenie międzynarodowej. Z tego po-

wodu floty, jeśli chodzi o ich parytety i limity, były istotną kartą w rozgrywkach prowadzonych przez delegacje ówczesnych mocarstw, krajów do tej roli aspirujących oraz tych z ambicjami morskimi na licznych konferencjach oraz podczas dodatkowo zawieranych układów i umów bilateralnych.

Druga Rzeczypospolita, w miarę krzepnięcia struktur określających nowo powstałe państwo, rozwoju gospodarczego, także rozwoju poszczególnych dziedzin gospodarki morskiej, starała się rozbudowywać swoje siły morskie. Ich wielkość i struktura, wpisane w obowiązujące, wspomniane parytety i limity, miały być adekwatne do ambitnych założeń definiujących polityczne znaczenie naszego kraju na forum międzynarodowym. Młodemu państwu, na dorobku we wszystkich dziedzinach określających jego byt, o nieugruntowanych bliższych i dalszych sojuszach, w złożonej i dynamicznej sytuacji polityczno-militarnej regionu bałtyckiego i perspektywie przeciwstawienia się flocie niemieckiej i (lub) radzieckiej, było bardzo trudno określić optymalne parametry stanu własnych sił morskich. Jeszcze trudniej, biorąc pod

uwagę realne możliwości ekonomiczne i technologiczne, było te plany urzeczywistnić.

W 1934 roku Kierownictwo Marynarki Wojennej nakreśliło program rozbudowy floty o docelowej wyporności 208 tysięcy ton. Dwa lata później przybrał on formę sześcioletniego planu rozwoju, zmodyfikowanego rok później. W chwili wybuchu wojny wyporność posiadanych okrętów wynosiła 17 tysięcy ton, a wyporność okrętów znajdujących się w budowie niespełna siedem tysięcy ton<sup>3</sup>. Rozwój wydarzeń, kształtujących charakter zagrożeń na Bałtyku, uniemożliwiał właściwie wybór wariantu dającego nadzieję na osiągnięcie powodzenia. Nieodległa historia w zasadzie wykluczała bliskie, sąsiedzkie, bałtyckie koalicje. Było zbyt mało czasu, by nadrobić wielowiekowe zaległości i w ramach ugruntowania dopiero co zawiązanych sojuszy z Francją i Wielką Brytanią wyrobić sobie opinię wiarygodnego partnera dla ich flot. Okazało się zresztą, że w czasie najważniejszej próby ich interwencja na Bałtyku nie wchodziła w rachubę, a krótko potem floty tych państw, nawet na najbliższych im akwenach, nie były w stanie udzielić wsparcia Danii, Norwegii, a potem samej Francji. Wielce trafiona okazała się więc decyzja o odesłaniu części okrętów Polskiej Marynarki Wojennej do Wielkiej Brytanii.

W czasie drugiej wojny światowej, mimo przegranej kampanii we wrześniu 1939 roku i początkowo symbolicznego stanu posiadanych sił zbrojnych na Zachodzie, Marynarka Wojenna wzmocniona okrętami utrzymanymi na czas wojny, wykorzystująca bazy sprzymierzonych i operacyjnie podporządkowana brytyjskiemu dowództwu, w sposób zauważalny zaznaczyła swój udział w alianckim wysiłku wojennym. Po raz pierwszy w historii nasze okręty były zaangażowane na rozległych akwenach morskich i oceanicznych w przedsięwzięcia decydujące o losach świata – także o losach Polski (fot. 2). Było to pierwsze takie doświadczenie naszych rodaków – walka ich okrętów na Atlantyku, kanale La Manche, morzach Śródziemnym, Północnym czy Norweskim albo na wodach Dalekiej Północy była bezpośrednio i w pełni wpisana w walkę o wolność Ojczyzny. Marynarze mieli możliwość przejmowania wzorców od najlepszych. Szkoda, że osiągniętej wówczas przez Marynarkę

Wojenną pozycji, prestiżu oraz nawiązanych bezpośrednich kontaktów nie udało się po zakończeniu wojny, z powodu zmian ustrojowych, zachować i uczynić stałymi wartościami.

## SOJUSZNICZY NADZÓR

Nabyte podczas wojny doświadczenia nie mogły być po 1945 roku, w okresie Polski Ludowej, w pełni wykorzystane. Największą wartością, wyniesioną z wojennych zmagani, były bowiem praktyczne i teoretyczne umiejętności, jakie posiadli ich bezpośredni uczestnicy – kadra i marynarze. Także ci, którzy zdecydowali się na powrót do kraju z zamiarem dalszej służby. Niestety, polską Marynarkę Wojenną faktycznie dowodzili oficerowie z floty ZSRR i reprezentowanie polskich, narodowych interesów na morzu nie było główną determinantą jej racji bytu.

Stosunkowo niewielka liczba naszych oficerów i podoficerów walczących na Zachodzie, która znalazła się w jej szeregach, została w zdecydowanej większości, w ciągu kilku lat, z tych szeregów wyrugowana. Należy jednak podkreślić z całą mocą, że kadra ta odegrała wówczas, podczas reaktywacji polskich sił morskich na odzyskanym w najszerszych historycznie granicach odcinku Wybrzeża, wyjątkowo chlubną rolę. Byli to ludzie, którzy po raz pierwszy w dziejach naszej floty, pod białoczerwoną banderą, brali długotrwały udział w działaniach prowadzonych na morskim euroatlantycznym teatrze wojny, do tego w składzie Royal Navy – floty o największej tradycji, sprawności i skuteczności. Umiejętności jakie posiadli, ich wiedza, postawa i autorytet stanowiły wzorce, z których czerpano przez długie lata. Ducha przekazanych przez nich zasad wyczuwało się w atmosferze ówczesnego życia okrętowego, atmosferze baz morskich

Paradoksalnie, Polacy odkryli i poznali morze przez sąsiadów – zaborców. To dzięki tym rodakom u zarania odrodzonej państwowości sformułowano generalne założenia polskiej polityki morskiej i zaczęto wprowadzać je w życie.

<sup>3</sup> Za: A. Makowski: *Problemy polityki morskiej państwa polskiego*. 2008, s. 9. Maszynopis w posiadaniu autora.



KRZYSZTOF WOJCIEWSKI

**Fot. 3. Od początku lat siedemdziesiątych w Marynarce Wojennej dało się zauważyć symptomy niekorzystnego procesu, który doprowadził ją do stanu głębokiej depresji pod koniec lat osiemdziesiątych**

i oksywijskiej uczelni. Ich życiowe doświadczenia oraz wiedza zostały zawarte w regulaminach, z *Regulaminem służby okrętowej* na czele, instrukcjach i podręcznikach, także tych autorstwa ich bezpośrednich wychowanków.

Taka sytuacja trwała do początkowych lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia. Co ciekawe, struktura sił okrętowych tamtych lat była zbliżona do struktury z 1939 roku – trzon stanowiło kilka niszczycieli i okrętów podwodnych oraz trałowce uzupełnione ścigaczami okrętów podwodnych i kutrami torpedowymi. O przemianach zachodzących w morskim uzbrojeniu świadczyły kutry rakietowe, a widowym znakiem przynależności do Układu Warszawskiego były okręty desantowe – najliczniejszy rodzaj okrętów ówczesnej floty (fot. 3).

Od początku lat siedemdziesiątych w Marynarce Wojennej dało się zauważyć symptomy niekorzystnego procesu, który doprowadził ją do stanu głębokiej depresji pod koniec lat osiemdziesiątych. Do świata marynarki, systematycznie i w sposób zaprogramowany, zgodnie z nowymi koncepcjami Ministerstwa Obrony Narodowej, rozpoczęto przenoszenie reguł obowiązujących w świecie armii lądowej.

Stopniowo regulaminy wojsk lądowych brały górę nad regulaminami okrętowymi i wraz z symboliczną w tym wypadku zmianą na wzór lądowy umundurowania ćwiczebnego odmieniały klimat służby, dotąd kształtowany szeroko pojętymi „zasadami dobrej praktyki morskiej”. Wszystko to pod nadzorem generała, wyznaczonego na stanowisko zastępcy dowódcy marynarki, którego armijny punkt widzenia brał górę nad prawidłami i wzorcami wprowadzonymi do naszej floty przez kadre okresu minionej wojny. To zresztą mniej więcej wtedy z okrętów odeszli ostatni podoficerowie tamtego czasu.

Nieco później zapadły decyzje, bolesne do dzisiaj, o pocięciu na złom OORP „Burza”, „Iskra” i „Sęp”. Tym złym tendencjom towarzyszył spadek liczby oraz pogarszający się stan techniczny dużych okrętów – niszczycieli i okrętów podwodnych. A dotychczas to właśnie ich załogi, także okrętów szkolnych, były wyznacznikami odpowiednich standardów służby okrętowej, wyszkolenia morskiego oraz ceremoniału.

Postępujący regres uwidocznił się także stałym ograniczaniem liczby wyjść i czasu przebywania okrętów na morzu.

Większa część nadbudowy i zaplecza floty, z Dowództwem Marynarki Wojennej na czele, stopniowo, ale w sposób ciągły, mentalnie i organizacyjnie przystosowywały się do funkcjonowania w zgodzie z nowymi wymaganiami, stale dodatkowo usilnie poszukując uzasadnienia racji bytu swojej wyjątkowo rozbudowanej struktury. Wywołało to narastający, szczególnie szybko od drugiej połowy lat siedemdziesiątych, proces ich alienacji od floty. W miarę jak armia brała górę nad marynarką, a później doszły powszechnie znane uwarunkowania zainicjowane 13 grudnia 1981 roku, wspomniane gremia trażyły „czucie morza i okrętów”. Wśród widocznych symptomów takiego stanu była narastająca dezaktualizacja regulaminów, instrukcji i przepisów służby morskiej, odchodzenie od sprawdzonych metod szkolenia bojowego i morskiego oraz tradycyjnego ceremoniału okrętowego.

W latach osiemdziesiątych te niekorzystne procesy przyspieszyły. W zaistniałej w kraju i regionie nowej sytuacji politycznej, na okrętach Marynarki Wojennej dało się odczuć większy niż dotychczas nadzór ze strony struktur Układu Warszawskiego. Jego namacalnym przejawem było wprowadzenie trójstronnych, dla trzech narodowych flot państw bałtyckich wspomnianego układu, morskich instrukcji służby bojowej. Zastępowały one faktycznie naszą, co prawda mocno zdezaktualizowaną, bardzo ogólną i zaniedbaną przez Dowództwo Marynarki Wojennej, instrukcję narodową.

Nowe zasady wyraźnie deprecjonowały Marynarkę Wojenną. Dość powiedzieć, że nasze okręty, wykonujące zadania w ramach morskiej służby bojowej, były operacyjnie podporządkowywane Ludowej Marynarce NRD. Jednocześnie rozszerzono kwalifikację rejsów włączanych do trójstronnej morskiej służby bojowej. Także coroczne, organizowane od 1980 roku zintegrowane szkolenie zespołowe, określane jako „Zjednoczona eskadra”, umożliwiała strukturom Układu Warszawskiego pełne monitorowanie sytuacji w polskiej marynarce. Wzmocniony „sojuszniczy” nadzór powodował, że na morzu dowódcy naszych okrętów mieli permanentnie do czynienia z wieloznacznymi sytuacjami wymuszającymi często działania bardzo specjalne i niestandardowe, niemieszczące się w zakresie oficjalnych zadań otrzymywanych na czas rejsu.

Rangę Marynarki Wojennej obniżał także kurczący się stan liczebny i szybko pogarszająca się kondycja techniczna okrętów – zamówienia w krajowych stoczniach były symboliczne, chociaż dalej starano się wypełniać sojusznicze zobowiązania co do potencjału okrętów desantowych, a możliwości pozyskiwania jednostek przez zakupy w ZSRR lub NRD uległy wyraźnemu ograniczeniu. Nasze siły morskie zostały sprowadzone do roli floty pomocniczej dla Floty Bałtyckiej ZSRR i Ludowej Marynarki NRD.

Jest rzeczą charakterystyczną, że dla tej drugiej, tamten okres to czas największego rozwoju. Jej potencjał, oddzielając specyficzną sytuację okrętów podwodnych, pod każdym względem, w sposób zdecydowany przewyższał możliwości naszej Marynarki Wojennej. Pełnym odzwierciedleniem takiego stanu było ostatnie trójstronne szkolenie zespołowe „Zjednoczona eskadra”, przeprowadzone latem 1989 roku. W składzie złożonego z fregat zespołu okrętów bojowych eskadry, Marynarkę Wojenną reprezentowały, niejako w zastępstwie, dwa ścigacze raketowe projektu 1241 (Tarantula). Wraz z eskadrą z trudem osiągnęły akwen północnego Kattegatu. Dalej okrętom Floty Bałtyckiej ZSRR i Ludowej Marynarki NRD towarzyszyły jedynie dwa nasze okręty specjalne, z czego jeden na całej trasie przejścia zespołu okrętów bojowych eskadry, wokół Wypś Brytyjskich.

## PO RÓWNI POCHYŁEJ

Regres lat osiemdziesiątych pogłębiały liczne dodatkowe czynniki, zarówno zewnętrzne, powiązane z całym spektrum ówczesnej krajowej sytuacji politycznej i gospodarczej, jak i te leżące wewnątrz samej Marynarki Wojennej. Do tych drugich należało zupełne zagubienie kardynalnych zasad stanowiących fundament każdych sił morskich. Dopuszczono do całkowitej dezaktualizacji regulaminu okrętowego, podstawowych instrukcji służby na morzu oraz dokumentów organizujących główne zabezpieczenia działań. Wprowadzono niespójne zarządzenia, wypaczające ogólnie przyjęte reguły szkolenia morskiego i ceremoniału okrętowego. Na morzu dowódcy okrętów mogli kierować się wyłącznie własnym doświadczeniem oraz „prawidłami dobrej praktyki morskiej”. Wyjścia w mo-





LUDMILA PILECKA

**Fot. 4. Podczas operacji „Pustynna tarcza” polskie okręty otrzymały zadanie patrolowania Zatoki Perskiej i w razie konieczności udzielenia pomocy poszkodowanym. Na zdjęciu ORP „Wodnik”**

rze zostały zresztą maksymalnie ograniczone, a w końcu praktycznie zawieszono.

W tym czasie proces alienacji struktur decyzyjnych Marynarki Wojennej od reszty sił osiągnął swoje apogeum. Gremia te, w wytworzonej przez siebie aurze megalomanii skrywającej rozliczne kompleksy, w zagadnieniach morskich coraz bardziej przenosząc czystą teorię nad praktykę, straciły całkowicie kontakt z flotą. Doprowadziło to na początku 1990 roku do pełnej zapaści, u której podstaw leżała utrata zaufania, głównie do Dowództwa Marynarki Wojennej, wyrażona otwarcie przez dużą część kadry od 22 stycznia do 9 lutego.

Tak więc, Trzecia Rzeczpospolita zastała swój morski rodzaj sił zbrojnych w stanie głębokiej depresji i zastoju. Pod wieloma względami sytuacja była gorsza niż w 1918 czy 1945 roku. W wymęczonym społeczeństwie nie było entuzjazmu tamtych lat. Zabrakło także wizji elit z początku XX wieku, nie pojawiło się, jak po drugiej wojnie światowej, wsparcie kadłą doświadczoną współdziałaniem z najlepszą flotą. Nikt uprzedzając nie podjął żadnych studiów kreslących koncepcję funkcjonowania polskich sił morskich w nowej rzeczywistości. Tak rozpoczął się okres nie zawsze uzasadnionych, licznych skreśleń okrętów ze stanu flo-

ty, przy jednoczesnych niewystarczających zabiegach o pozyskanie w ich miejsce uzupełnień od nowych sojuszników, reorganizujących wówczas swoje siły morskie, dużych trudności z wcieleniem do służby i uzasadnieniem racji bytu okrętów otrzymanych w ramach wsparcia, ale i braku koncepcji wykorzystania udoskonalonych okrętów oraz kompromitacji, jeśli chodzi o budowę jednostek w stoczniach krajowych.

Doszło do tego, że okręty po zakończeniu służby kończyły tak jak ORP „Tukan”, który opuszczony zatonął przycumowany do nabrzeża swojej macierzystej bazy morskiej – teraz już byłego Portu Wojennego Hel. Doczekał się gorszego końca niż wspomniane OORP „Burza”, „Iskra” i „Sęp”.

Tym większa chwała tym, którzy zdecydowali o wysłaniu i poprowadzili w grudniu 1990 roku okręty do Zatoki Perskiej, a w kwietniu 1995 roku wysłali ORP „Iskrę” w rejs dookoła świata (fot. 4). Jako pierwsi uczestniczyli też w przedsięwzięciach organizowanych przez siły morskie NATO. ■

Autor jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej. W latach 1982–1990 był dowódcą ORP „Hydrograf”. W 1990 roku przeszedł do rezerwy.



kmdr ppor. **GRZEGORZ KOLAŃSKI**  
Dowództwo Marynarki Wojennej

# Operacja „Unified Protector”

**Wybuch wojny domowej w Libii spowodował interwencję kilku państw zachodnich. Od koalicji, pod przywództwem Amerykanów, dowodzenie nią przejęło NATO.**

**W** działaniach sił morskich u wybrzeży Libii w 2011 roku wyodrębnić można trzy fazy. Pierwsza to ewakuacja obywateli innych państw z ogarniętego zamieszkami kraju. Faza druga i trzecia łączy się z rezolucjami Rady Bezpieczeństwa ONZ 1970 i 1973, które dotyczyły, między innymi, wprowadzenia embarga na dostawy broni, zamrożenia środków finansowych reżimu oraz ochrony ludności przed atakami sił prorządowych. Efektem ich przyjęcia było ustanowienie strefy zakazu lotów nad terytorium Libii oraz strefy kontroli na wydzielonych akwenach Morza Śródziemnego. Jednocześnie została zabroniona okupacja terytorium tego państwa. Ostatni warunek wskazywał na rolę, jaką w przyszłych działaniach miały odegrać siły powietrzne i morskie.

## WIELKA UCIECZKA

Ewakuacja obywateli innych państw z Libii odbywała się z wykorzystaniem lotnictwa oraz środków pływających. W wypadku obywateli krajów sąsiadujących z Libią (Egipt, Tunezja) w więk-

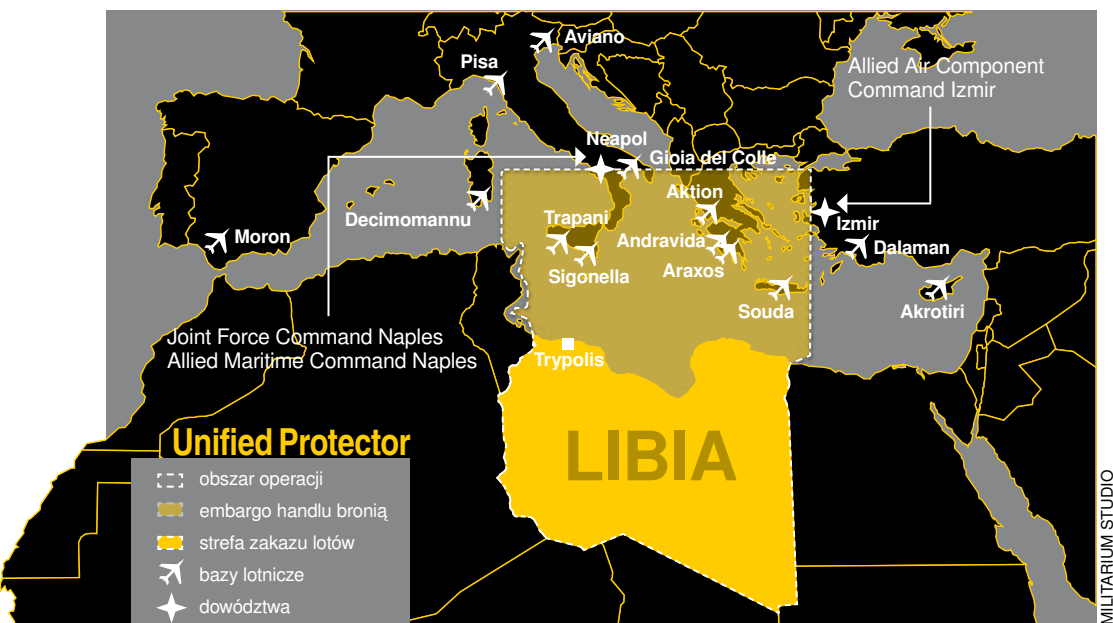
szości zagrożony obszar opuszczali oni lądem. Drogą tą podążali także obywatele innych państw, którzy liczyli na transport do ojczyzny z krajów ościennych. W większości ewakuacja odbywała się z wykorzystaniem wyczarterowanych samolotów oraz statków pasażerskich.

Przykładem efektywnej i efektownej ewakuacji są działania rządu Chińskiej Republiki Ludowej. Od 22 lutego do 5 marca 2011 roku z Libii drogą lądową, morską i powietrzną wywieziono 35 860 obywateli chińskich. Wyczarterowano w tym celu 126 przelotów przewoźników cywilnych, ponadto 12 lotów odbyły samoloty wojskowe. Drogą morską ewakuację prowadzono z użyciem pięciu statków towarowych oraz liniowców pasażerskich, które wykonały 11 rejsów<sup>1</sup>.

Spośród sił okrętowych aktywny udział w ewakuacji brały jednostki brytyjskie. Wśród nich fregata HMS „Cumberland”, która do Libii została skierowana, gdy wracała z pięciomiesięcz-

<sup>1</sup> *China's miraculous evacuation from Libya widely applauded.* english.peopledaily.com.cn. 7.03.2011.





Celem działań prowadzonych w ramach operacji „Świt Odysei” było zapobieżenie lub zmuszenie libijskich sił wiernych reżimowi do zaprzestania ataków na ludność cywilną. Próbowano to osiągnąć za pomocą ataków na: wojska zmechanizowane i jednostki artylerii, stanowiska obrony powietrznej, stanowiska dowodzenia, linie komunikacyjne oraz inne obiekty, uniemożliwiając im prowadzenie działań.

nego oddelegowania do Zatoki Perskiej. Z Bengazi zabrała 454 osoby, które przewieziono na Maltę w dwóch rejsach. Z kolei na pokładzie niszczyciela HMS „York” przetransportowano dalsze 43 osoby. Okręt ten, odwołany z planowanego patrolu w rejonie południowego Atlantyku, do Bengazi dostarczył ponadto żywność i medykamenty<sup>2</sup>.

Obecność sił okrętowych danego państwa w rejonie Morza Śródziemnego miała przede wszystkim charakter demonstracyjny. Pod pretekstem ewakuacji własnych obywateli w rejon ten skierowały okręty między innymi RFN (dwie fregaty i zaopatrzeniowiec w rejsie szkoleniowym) i Chińska Republika Ludowa (fregata, pierwszy w historii chiński okręt w tym rejonie). Działania ewakuacyjne były także doskonałym pretekstem do zgromadzenia u wybrzeży Libii sił okrętowych, które mogły być użyte do prowadzenia rozpoznania, a później wykorzystane w działaniach bojo-

wych. Można także przypuszczać, że obszar przyszłych działań był rozpoznawany już znacznie wcześniej, dzięki obecności w rejonie Morza Śródziemnego okrętów podwodnych.

### „ŚWIT ODYSEI”

Druga faza działań rozpoczęła się 19 marca 2011 roku, dwa dni po przyjęciu przez Radę Bezpieczeństwa rezolucji 1973, i trwała do 31 marca 2011 roku. Dowództwo nad tą częścią operacji sprawowały Stany Zjednoczone. Głównodowodzącym został amerykański generał Carter F. Ham, dowódca samodzielnego dowództwa wojskowego na Afrykę (US Africa Command – AFRICOM). Działania taktyczne koordynowało połączone dowództwo (Joint Task Force), na którego czele stał admirał Samuel J. Locklear III,

<sup>2</sup> D. Sloggett: *A unified approach: how naval agility helped win In Libya*. „Jane’s Navy International”, March 2012.

dowódca amerykańskich sił morskich w Europie i Afryce (US Naval Forces Europe and Africa) oraz Połączonego Dowództwa NATO w Neapolu (Allied Joint Force Command Naples). Stanowisko dowodzenia zostało umieszczone na okręcie USS „Mount Whitney”. Na pokładzie jednostki znajdowali się także oddelegowani oficerowie marynarki brytyjskiej i francuskiej oraz oficerowie łącznikowi z innych krajów biorących udział w operacji (rys.)<sup>3</sup>.

Działania amerykańskich sił zbrojnych odbywały się w ramach operacji „Świt Odysei” („Odyssey Dawn”). Siły kanadyjskie nadały swojej operacji miano „Mobile”, francuskie „Harmattan”, a brytyjskie „Ellamy”.

Wprowadzona strefa zakazu lotów obejmowała praktycznie całe terytorium północnej Libii wraz z przyległymi akwenami. Na morzu natomiast obszar, na którym siły koalicji egzekwowały embargo, rozciągał się od wybrzeży Tunezji po Kretę.

Z chwilą rozpoczęcia drugiej fazy działań koalicja dysponowała w rejonie Morza Śródziemnego wydzielonymi siłami okrętowymi i powietrznymi, które wcześniej zabezpieczały między innymi ewakuację obywateli zagranicznych. Oprócz okrętu dowodzenia – „Mount Whitney” – marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych (US Navy) dysponowała trzema atomowymi okrętami podwodnymi (USS „Scranton” – SSN756, USS „Providence” – SSN719 i USS „Florida” – SSGN728), dwoma niszczycielami (USS „Stout” – DDG55, USS „Barry” – DDG52) oraz trzema okrętami zaopatrzeniowymi (USNS „Lewis and Clark”, USNS „Robert E. Peary”, USNS „Kanawha”). Ponadto w rejonie znajdowała się także 26 Jednostka Ekspedycyjna Piechoty Morskiej (26th Marine Expeditionary Unit) z okrętami desantowymi USS „Kearsarge” (LHD3) i USS „Ponce” (LPD15). U wybrzeży Libii przebywały w tym dniu również trzy okręty włoskie (niszczyciel „Andrea Doria”, fregata „Euro”, zaopatrzeniowiec „Etna”) oraz po jednej jednostce: kanadyjskiej (fregata HMCS „Charlottetown”), francuskiej (niszczyciel „Jean Bart”) i brytyjskiej (fregata HMS „Westminster”)<sup>4</sup>. Prawdopodobnie w strefie bardziej oddalonej od wybrzeża działa-

nia prowadziły: brytyjski okręt podwodny HMS „Triumph” i fregata HMS „Cumberland” oraz francuski niszczyciel „Forbin” (tab.).

Działania militarne rozpoczęły się 19 marca. Samoloty francuskie zaatakowały z powietrza wybrane cele w rejonie Bengazi. W godzinach wieczornych przeprowadzono atak z użyciem pocisków manewrujących Tomahawk, które wystrzelono z okrętów amerykańskich i brytyjskiego: USS „Barry”, USS „Stout”, USS „Florida”, USS „Providence”, USS „Scranton” i HMS „Triumph”. Prawdopodobnie wykorzystano 112 pocisków, a w godzinach rannych następnego dnia 12 kolejnych. Ich celem było 20 obiektów, wśród nich magazyny amunicji oraz stanowiska obrony powietrznej systemów SA-5 Gammon, SA-3 Goa i SA-2 Guideline wokół lotnisk libijskich<sup>5</sup>. W okresie tym pierwsze ataki przeprowadziły także cztery samoloty AV-8B Harrier II, stacjonujące na pokładzie okrętu desantowego USS „Kearsarge”. Wsparcie elektroniczne zapewniał samolot EA-18G Prowler.

Od początku działań zadaniem dwóch francuskich niszczycieli była kontrola przestrzeni powietrznej nad strefą, gdzie obowiązywał zakaz lotów. 20 marca bazę morską w Tulonie opuścił lotniskowiec „Charles de Gaulle” z ośmioma samolotami Rafale M F3, sześcioma Super Etendard, dwoma E-2C Hawkeye oraz 10 śmigłowcami na pokładzie. W skład zespołu lotniskowca wchodziły także: niszczyciel „Dupleix”, fregata „Aconit” oraz zaopatrzeniowiec „Meuse”. Pierwsze loty samoloty Rafale, wyposażone w załadowane rozpoznawcze Reco NG, wykonały z pokładu lotniskowca 22 marca. Prawdopodobnie zespołowi towarzyszył także atomowy okręt podwodny typu Rubis<sup>6</sup>.

Do działań u wybrzeży Libii siły morskie Włoch wydzieliły także lotniskowiec „Giuseppe Garibaldi” z ośmioma samolotami AV-8B Harrier II,

<sup>3</sup> Operation Odyssey Dawn (Libya): Background and Issues for Congress. [www.crs.gov](http://www.crs.gov). 13.05.2012.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> J. Rosamond, L. Peruzzi: France, UK and US enforce no-fly zone over Libya. „Jane’s Navy International”, April 2012.

<sup>6</sup> Ibidem.

trzema śmigłowcami EH101 i dwoma AB212. W składzie sił włoskich znalazły się także: okręt desantowy „San Marco”, okręty patrolowe „Comandante Borsini”, „Sirio”, „Libra” i „Spica”, okręt zaopatrzeniowy „Vesuvio” oraz okręt podwodny.

W ciągu następnego dnia głównym zadaniem sił okrętowych było utrzymanie embarga na dostawy zaopatrzenia wojskowego do Libii. 23 marca działania patrolowe prowadziło sześć okrętów koalicji. Lwią część zadań ogniowych wykonywało lotnictwo, w tym także pokładowe. Z dostępnych informacji wynika, że ataki z wykorzystaniem rakiet Tomahawk z pokładu HMS „Triumph” zostały wykonane przynajmniej jeszcze raz – 24 marca (ogółem okręt wystrzelił sześć pocisków tego typu). Obecność brytyjskich fregat u wybrzeży Libii stanowiła skuteczny środek zapobiegający atakom sił morskich wiernych reżimowi na nadbrzeżne miasta.

28 marca miał miejsce incydent z udziałem samolotów koalicji oraz libijskich okrętów nawodnych (jednostka patrolowa straży granicznej typu Vittoria i dwa mniejsze kutry). Okręty zostały rozpoznane, gdy ostrzeliwały miejscowość Misrata. Samolot lotnictwa marynarki amerykańskiej P-3C Orion wycelował wówczas w jednostkę patrolową rakiety AGM-65F Maverick. Po ataku załoga okrętu skierowała go do brzegu. Był to pierwszy przypadek użycia tego typu rakiet przez samolot P-3C przeciwko celowi nawodnemu.

Dwa mniejsze kutry zostały zaatakowane przez samolot A-10 Thunderbolt ogniem z działka pokładowego kalibru 30 mm (sytuacja stosunkowo rzadka, jak na samolot bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych). W wyniku ataku jedna łódź zatonała, a drugą opuściła załoga.

Działania te pod względem informacyjnym były zabezpieczane z pokładu niszczyciela USS „Barry”, który kontrolował przestrzeń powietrzną oraz sytuację nawodną<sup>7</sup>.

Oprócz samolotów patrolowych (cztery amerykańskie P-3C Orion, dwa kanadyjskie CP-140 Aurora i jeden hiszpański CN-235) w operacji „Świt Odysei” wziął także udział amerykański EC-130J Comando Solo. Z pokładu tej platformy prowadzono działania informacyjne, między in-

nymi ostrzegano okręty i statki libijskie przed opuszczaniem portów<sup>8</sup>.

### „ZJEDNOCZONY OBROŃCA”

31 marca o godzinie szóstej GMT (Greenwich Mean Time) dowództwo nad działaniami sił koalicji u wybrzeży Libii zostało przekazane Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego. Od tej chwili działania były prowadzone w ramach operacji o kryptonimie „Unified Protector” („Zjednoczony obrońca”). Jednocześnie zakończono operacje „Świt Odysei” i „Harmattan”. Dla podkreślenia kanadyjskiego i brytyjskiego wkładu w działania koalicji kontynuowano natomiast operacje „Mobile” i „Ellamy”. Działania w ramach operacji „Zjednoczony obrońca” zostały zakończone 31 października 2011 roku, podobnie jak „Ellamy”, „Mobile” natomiast dzień później.

Po przejęciu odpowiedzialności przez NATO dowódcą operacji został kanadyjski generał Charles Bouchard, stacjonujący w Neapolu. Komponentem lotniczym kierował stacjonujący w Izmirze w Turcji amerykański generał Ralph J. Jodice II, a morskim włoski admirał Rinaldo Veri (Neapol, Włochy). W szczytowym okresie operacji działania u wybrzeży Libii prowadziło 21 jednostek, wliczając w to lotniskowce, okręty podwodne, fregaty, niszczyciele i jednostki zaopatrzeniowe (tab.)<sup>9</sup>.

Najważniejszym zadaniem, przypisanym siłom okrętowym koalicji, było utrzymanie embarga na dostawy zaopatrzenia wojskowego dla sił reżimu. Strefą patrolowania objęto centralną część Morza Śródziemnego. Zastrzeżony akwen rozciągał się od wschodnich wybrzeży Sardynii do linii wyznaczonej przez wschodni kraniec Krety i zachodnie wybrzeże Turcji. W części zachodniej działania sił koalicji były skumulowane wokół liczącego około 140 kilometrów przejścia między wybrzeżem Afryki a Sycylią. Po drugiej stronie strefy każda jednostka zmierzająca do Libii musiałaby

<sup>7</sup> S. Lagrone, D. Wasserby: *Libya ops mark system debuts*. „Jane’s International Defence Review”, May 2011.

<sup>8</sup> D. Sloggett: *A unified approach...*, op.cit.

<sup>9</sup> *Operation UNIFIED PROTECTOR NATO-led Arms Embargo against Libya*. www.nato.int. 12.10.2012.

## Siły okrętowe, które brały udział w operacji „Odyssey Dawn” i „Unified Protector”

Państwo	Klasa	Nazwa, numer	Typ
Belgia	NiM	Narcis, M923	Flower
		Lobelia, M921	Flower
Bułgaria	FrR	Drazki, 41	Wielingen
Francja	Lo	Charles de Gaulle, R91	Charles de Gaulle
	AOP	Améthyste, S605	Rubis
	NiR	Jean Bart, D615	Cassard
		Forbin, D620	Forbin
		Chevalier Paul, D621	Forbin
		Dupleix, D641	Georges Leygues
		Georges Leygues, D640	Georges Leygues
	FrR	Aconit, F713	La Fayette
		Courbet, F712	La Fayette
	Ko	Commandant Birot, F796	A69
		Lieutenant de vaisseau Lavallée, F790	A69
	ODD	Tonnere, L9014	Mistral
Mistral, L9013		Mistral	
OZaop	Meuse, A607	Durance	
Grecja	FrR	Limnos, F451	Elli
Hiszpania	OP	Tramontana, S-74	Galerna
		N/U	Galerna
	FrR	Álvaro de Bazán, F101	Álvaro de Bazán
		Almirante Juan de Borbón, F102	Álvaro de Bazán
Méndez Núñez, F104		Álvaro de Bazán	
Holandia	NiM	Hr.Ms. „Haarlem”, M853	Alkmaar
		Hr.Ms. „Vlaardingen”, M863	Alkmaar
	OBaza	Hr.Ms. „Mercur”, A900	Mercur
Kanada	FrR	HMCS „Charlottetown”, 339	Halifax
		HMCS „Vancouver”, 331	Halifax
Rumunia	FrR	Regele Ferdinand, F221	Type 22

OPRACOWANIE WŁASNE

przeplłynąć na południe Krety, którą od wybrzeża Afryki dzieli ponad 300 kilometrów.

Akwen w rejonie Cieśniny Sycylijskiej oraz zachodnie wybrzeża Libii patrolowały samoloty P-3C Orion. W czasie trwania operacji w bazie Sigonella na Sycylii stacjonowało od czterech do sześciu samolotów US Navy. Podobnego wsparcia lotniczego zabrakło we wschodniej części Morza Śródziemnego, chociaż na Cyprze znajduje się brytyjska baza Akrotiri. Niestety, samoloty

Nimrod MR.2 zostały z niej wycofane w marcu 2010 roku (rok wcześniej niż pierwotnie planowano)<sup>10</sup>.

Pomocne w tworzeniu obrazu sytuacji nawodnej okazały się ogólnosięwiatowe systemy informacyjne, dostarczające danych o przemieszczaniu się statków, oraz doświadczenia z operacji „Active Endeavour” („Aktywny wysiłek”). Szczególnie

<sup>10</sup> D. Sloggett: *A unified approach...*, op.cit.

przydatny był system informacji o bezpieczeństwie na morzu (Maritime Safety and Security Information System – MSSIS). W początkowym okresie działań dowództwo NATO śledziło 300 celów dziennie. Gdy zaczęto wykorzystywać MSSIS, liczba potencjalnych celów wzrosła do 10 tysięcy na dzień. Cennym źródłem informacji okazał się też system automatycznej identyfikacji (Automatic Identification System – AIS), w którym są podawane dane dotyczące, między innymi, kursu, prędkości, portu przeznaczenia i ładunku. Informacje z obu systemów były łączone z danymi wywiadowczymi, co pozwalało na wytypowanie listy podejrzanych celów<sup>11</sup>.

W trakcie operacji „Unified Protector” 3175 statków zostało wezwanych do podania szczegółowych informacji dotyczących przewożonego ładunku oraz portu przeznaczenia. Jeśli budziły one wątpliwości, wchodzono na pokład i sprawdzano ładunek. Kontrole tego typu zostały przeprowadzone 296 razy, a w 11 wypadkach statkom odmówiono prawa do kontynuowania rejsu i zmuszono do powrotu. Najwięcej wejść na pokład odnotowano w czerwcu (72) i w lipcu (65)<sup>12</sup>.

Podobnie jak podczas operacji „Odyssey Dawn”, w czasie „Unified Protector” większość zadań ogniowych przypadła lotnictwu. Od 31 marca do końca października siły powietrzne koalicji wykonały 26 530 lotów, z czego 9710 było lotami bojowymi (do tej kategorii zaliczono nie tylko loty zakończone zrzutem uzbrojenia, ale także związane z identyfikacją celów)<sup>13</sup>. Wśród najczęściej niszczonego celów wymienia się przede wszystkim stanowiska i punkty dowodzenia, składy amunicji, magazyny zaopatrzenia oraz uzbrojenie i sprzęt wojskowy (czołgi, pojazdy opancerzone, zestawy artylerii lufowej i raketowej, systemy przeciwlotnicze).

W początkowym okresie operacji „Unified Protector” działania nad terenem Libii prowadziło także lotnictwo pokładowe, w którego skład – oprócz amerykańskich i włoskich samolotów Harrier – wchodziły także samoloty stacjonujące na pokładzie lotniskowca francuskiego. Operacja „Harmattan” stała się okazją do praktycznego sprawdzenia przez francuskie siły morskie założeń cyklu dynamicznego wskazywania celów dla

lotnictwa pokładowego. Około 90 procent lotów francuskiej grupy lotniczej zaokrętowanej na lotniskowcu było związanych właśnie z tym procesem. Jego implementacja wynikała z potrzeby szybkiej reakcji na zmieniającą się sytuację na lądzie, a celem były głównie libijskie pododdziały zmechanizowane atakujące powstańców. Ponieważ lotniskowiec „Charles de Gaulle” prowadził działania stosunkowo blisko wybrzeży Libii, samoloty z jego pokładu mogły znaleźć się nad obiektem ataku po około 40 minutach lub nawet w czasie krótszym od momentu otrzymania przez analityków informacji o potencjalnym celu. Szczególnie przydatne w ocenie rozwoju sytuacji na lądzie okazały się zasobniki rozpoznawcze Reco-NG, za pomocą których można było przesyłać wybrane dane w czasie zbliżonym do rzeczywistego. Zaokrętowana na lotniskowcu grupa lotnicza wykonała ponad 1500 lotów, z których 385 miało charakter rozpoznawczy, a 785 uderzeniowy<sup>14</sup>.

Na pokładzie włoskiego lotniskowca „Giuseppe Garibaldi” znajdowało się osiem samolotów AV-8B Harrier II Plus, trzy śmigłowce EH101 MPH, dwa typu SH-3D Sea King oraz jeden AB212. W początkowym okresie operacji samoloty Harrier, uzbrojone w rakiety AIM-9L Sidewinder oraz AIM-12 AMRAAM, wykonywały zadania związane ze zwalczaniem lotnictwa libijskiego. W późniejszym okresie, po zdobyciu przewagi w powietrzu, głównie wyznaczano im loty z zasobnikami rozpoznawczymi Litening II. W połowie kwietnia zakres zadań został rozszerzony do uderzeń na cele naziemne, podczas których samoloty zrzuciły 160 bomb kierowanych (naprowadzanych laserowo GBU-12/16 Paveway II i satelitarnie GBU-32 JDAM).

Śmigłowce EH101 głównie dostarczały danych przy tworzeniu obrazu sytuacji nawodnej, ale,

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> Operation Unified Protector Daily Operational Media Update. [www.arrc.nato.int](http://www.arrc.nato.int). 12.10.2012.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> J.M. Brenot: *Libya: the French carrier battle group and dynamic targeting*. „Jane's International Defence Review”, February 2012.

## Siły okrętowe, które brały udział w operacji „Odyssey Dawn” i „Unified Protector”

Państwo	Klasa	Nazwa, numer	Typ
Stany Zjednoczone	AOP	USS „Scranton”, SSN756	Los Angeles
		USS „Providence”, SSN719	Los Angeles
		USS „Florida”, SSGN728	Ohio
	NiR	USS „Stout”, DDG55	Arleigh Burke
		USS „Barry”, DDG52	Arleigh Burke
	FrR	USS „Halyburton”, FFG40	OHP
	ODD	USS „Kearsarge”, LHD3	Wasp
		USS „Bataan”, LHD5	Wasp
		USS „Carter Hall”, LSD50	Harpers Ferry
		USS „Ponce”, LPD15	Austin
		USS „Mesa Verde”, LPD19	San Antonio
	ODow	USS „Mount Whitney”, LCC20	Blue Ridge
	OZaop	USNS „Lewis and Clark”	Lewis and Clark
		USNS „Robert E. Peary”	Lewis and Clark
USNS „Kanawha”		Henry J. Kaiser	
USNS „Big Horn”		Henry J. Kaiser	
Turcja	OP	TCG „Preveze”, S353	Preveze
		TCG 1. İnönü, S360	Gür
	FrR	TCG „Gaziantep”, F490	Gabya
		TCG „Gemlik”, F492	Gabya
		TCG „Gelibolu”, F493	Gabya
		TCG „Gökçeada”, F494	Gabya
		TCG „Yildirim”, F243	Yavuz
		TCG „Zafer”, F253	Tepe
		TCG „Kemalreis”, F247	Barbaros
	OZaop	TCG „Akar”, A590	Akar

OPRACOWANIE WŁASNE

uzbrojone w rakiety Marte Mk 2/S, pozostawały także w gotowości do zwalczania celów nawodnych. Ogółem, do chwili wycofania lotniskowca 20 czerwca, startujące z jego pokładu samoloty spędziły w powietrzu 1220 godzin<sup>15</sup>.

Prawdopodobnie w związku z rosnącymi kosztami użycia francuskiego lotniskowca, pod koniec maja został on wycofany z bezpośredniego udziału w operacji. Jego miejsce zajął okręt desantowy „Tonnerre” ze śmigłowcami bojowymi SA 342M Gazelle wojsk lądowych. W tym samym czasie w rejon operacji przybył brytyjski desantowiec HMS „Ocean” ze śmigłowcami WAH-64D Apache AH.

Pierwsze działania z użyciem śmigłowców startujących z pokładu tych dwóch okrętów miały miejsce w nocy z 3 na 4 czerwca. Maszyny brytyjskie z użyciem rakiet Hellfire oraz pokładowych działek kalibru 30 mm zniszczyły stację radiolokacyjną oraz punkt kontrolny w miejscowości Marsa al-Burajka, leżącej w południowo-wschodnim rejonie zatoki Wielka Syrta. Śmigłowce bojowe zabezpieczyły powietrzne stanowiska kontroli przestrzeni utworzone ze śmigłowców Sea King Mk 7 ASaC (Airborne

<sup>15</sup> L. Peruzzi: *Overlooked output: Italian influence in Libya*. „Jane’s International Defence Review”, February 2012.



Surveillance and Control) lotnictwa marynarki oraz śmigłowców Lynx AH Mk 7 lotnictwa piechoty morskiej. Francuskie Gazelle były uzbrojone w przeciwpancerne pociski kierowane HOT, a ich działania wspierał śmigłowiec Tigre HAP, uzbrojony w działko kalibru 20 mm oraz niekierowane pociski raketowe kalibru 68 mm<sup>16</sup>.

Pięć zaokrętowanych na HMS „Ocean” śmigłowców Apache miało zastąpić wycofane ze służby samoloty pionowego startu i lądowania Harrier. Śmigłowce te były jedynymi platformami, które w krótkim czasie mogły wesprzeć działania na lądzie. Po zbliżeniu się okrętu desantowego do lądu śmigłowce wykonywały loty nad Libią na małych wysokościach. Ogółem w ramach operacji „Unified Protector” grupa lotnicza HMS „Ocean” wykonała około 1300 lotów<sup>17</sup>.

Zadania śmigłowców koalicyjnych były związane także ze zwalczaniem celów nawodnych. 17 maja załogi brytyjskie miały możliwość po raz pierwszy przeprowadzić szkolenie z tym związane. Odpaliły dziewięć pocisków typu AGM-114 Hellfire oraz wystrzeliły 550 pocisków kalibru 30 mm<sup>18</sup>. Doświadczenie nabyte podczas szkolenia przeprowadzonego w okolicach Gibraltaru zostało poddane praktycznej próbie 13 czerwca. Wykonujący zadania patrolowe w rejonie zajętej przez rebeliantów Misraty okręt sił koalicji wykrył grupę dwóch nawodnych jednostek kierujących się w stronę portu. W wyniku ostrzału ze śmigłowców Apache, startujących z pokładu HMS „Ocean”, jednostki te zostały zatopione. W tym samym dniu celem śmigłowców, tym razem zniszczonym przez raketę Hellfire, był także samobieżny zestaw przeciwlotniczy ZSU-23-4.

Jednostki libijskie prawdopodobnie zamierzały postawić miny na podejściu do portu. Wcześniej, 29 kwietnia, grupa jednostek wykonujących takie zadanie została rozpoznana w rejonie Misraty przez francuski samolot patrolowy Breguet Atlantique 2. Skierowana w zagrożony akwen fregata „Courbet” wezwała je do zawrócenia, a gdy nie odniosło to skutku, otworzyła do nich ogień. Jedna z nich została uszkodzona i opuszczona przez załogę, pozostałe natomiast zawróciły. Po zbliżeniu się do tonącej jednostki załoga fregaty

zauważyła w jej sąsiedztwie i na pokładzie miny kontaktowe typu M08.

W następstwie tego incydentu dowództwo sił koalicji zdecydowało o rozpoczęciu działań mających na celu oczyszczenie podejścia do Misraty z ewentualnego zagrożenia minowego. Zadanie to wykonywały od 1 do 5 maja dwa okręty przeciwminowe: brytyjski HMS „Brocklesby” oraz belgijski „Narcis”, zabezpieczała je kanadyjska fregata HMCS „Charlottetown”<sup>19</sup>.

W późniejszym okresie okręty przeciwminowe prowadziły działania w strefie brzegowej. Trzecim niszczycielem min u wybrzeży Libii był holenderski HrMs „Haarlem”, wyposażony między innymi w bezałogowe środki podwodne REMUS 100 (Remote Environmental Measuring UnitS). Pojazdy tego typu były używane przez holenderski zespół zaokrętowany na jednostce belgijskiej w czasie prac prowadzonych w rejonie Misraty. W połowie czerwca jeden aparat tego typu został utracony<sup>20</sup>.

Obecność okrętów koalicyjnych w rejonie wybrzeża libijskiego stwarzała okazje do przeprowadzenia na nie ataków z lądu. Zarówno jednostki brytyjskie, jak i francuskie oraz kanadyjska kilkakrotnie znajdowały się pod ostrzałem niekierowanych pocisków raketowych kalibru 122 mm, wystrzeliwanych z wyrzutni BM-21 Grad. Libijskie siły wierne reżimowi stosowały przy tym taktykę polegającą na wystrzeleniu w kierunku okrętów pojedynczej rakiety w celu dokładniejszego określenia namiarów, a dopiero następnie odpalały całą salwę.

Okręty koalicji w sprzyjających warunkach odpowiadały na ostrzał z lądu, a do korygowania ognia artylerii pokładowej jednostek brytyjskich były używane pokładowe śmigłowce Lynx. Na

<sup>16</sup> J. Rosamond: *Europe takes the strain on Operation 'Unified Protector'*. „Jane's International Navy”, July/August 2011.

<sup>17</sup> D. Sloggett: *A unified approach...*, op.cit.

<sup>18</sup> C. Hoyle: *UK Apaches score 100% in maritime Hellfire tests*. [www.flightglobal.com](http://www.flightglobal.com). 17.05.2011.

<sup>19</sup> *The babysitter: HMCS Charlottetown supports mine-clearance in Misratah Harbour*. [www.comfec.forces.gc.ca](http://www.comfec.forces.gc.ca). 24.05.2011.

<sup>20</sup> J. Rosamond: *Europe takes the strain on Operation...*, op.cit.



## Siły okrętowe, które brały udział w operacji „Odyssey Dawn” i „Unified Protector”

Państwo	Klasa	Nazwa, numer	Typ
Wielka Brytania	AOP	HMS „Triumph”	Trafalgar
		HMS „Turbulent”	Trafalgar
	NiR	HMS „York”	Type 42
		HMS „Liverpool”	Type 42
	FrR	HMS „Westminster F237”	Type 23
		HMS „Sutherland F81”	Type 23
		HMS „Iron Duke F234”	Type 23
		HMS „Cumberland F85”	Type 22
	ODD	HMS „Ocean L12”	Ocean
	NiM	HMS „Brocklesby”, M33	Hunt
HMS „Bangor”, M109		Sandown	
OZaop	RFA „Fort Rosalie”, A385	Fort	
Włochy	Lo	Giuseppe Garibaldi, C551	Garibaldi
	ODD	San Marco, L9893	San Giorgio
		San Giusto, L9894	San Giorgio
	OP	Gazzana, S525	Sauro
		N/U	N/U
	NiR	Andrea Doria, D553	Andrea Doria
		Francesco Mimbelli, D561	Durand de la Penne
	FrR	Euro, F575	Maestrale
		Libeccio, F572	Maestrale
		Bersagliere, F584	Artigliere
	Ko	Comandante Borsini, P491	Comandante
		Comandante Bettica, P492	Comandante
		Sirio, P409	Sirio
	OPa	Libra, P402	Cassiopea
Spica, P403		Cassiopea	
OZaop	Vesuvio, 5329	Stromboli	
	Etna, A5326	Etna	

OPRACOWANIE WŁASNE

pokładach okrętów brytyjskich przebywały także zespoły łącznikowe utrzymujące łączność z amerykańskimi samolotami patrolowymi P-3C Orion oraz kanadyjskimi CP-140 Aurora. W wypadku stwierdzenia dzięki samolotom aktywności sił reżimowych w rejonie wybrzeża, informacja o tym była przekazywana na okręty znajdujące się zazwyczaj poza horyzontem. Stosunkowo nieduży zasięg dział kalibru 114 mm często zmuszał jednostki do podejścia do brzegu, zwłaszcza gdy wykryte cele znajdowały się w głębi łą-

du. W dostępnych źródłach brak jest informacji o skuteczności ognia artyleryjskiego, ale można przypuszczać, że jego oddziaływanie miało większy wpływ na morale przeciwnika niż na jego uzbrojenie. Głównym mankamentem pokładowych systemów artyleryjskich pozostawał brak amunicji o odpowiednim zasięgu i precyzji rażenia.

Ogółem w ramach operacji „Ellamy” okręty brytyjskie wystrzeliły 240 pocisków odłamkowych i oświetlających kalibru 114 mm. Przy oka-

zji tych działań niszczyciel HMS „Liverpool” dziesięć razy znalazł się pod ostrzałem z lądu<sup>21</sup>.

9 lipca w rejonie Misraty załoga brytyjskiego niszczyciela mogła się wykazać także wyszkoleniem w zwalczaniu szybkich i małych celów nawodnych. Celem okrętu były trzy łodzie hybrydowe RHIB (Rigid-Hulled Inflatable Boat), które ostrzelano z armaty kalibru 114 mm. W efekcie zrezygnowały one z kontynuowania zadania (prawdopodobnie próby postawienia min) i zawróciły do portu w Zlitan. Jedna z nich została osadzona przez załogę na plaży i zniszczona ogniem z HMS „Liverpool”. Przynajmniej raz podczas operacji „Unified Protector” wsparcia ogniowego udzielił także okręt podwodny HMS „Triumph” (17 maja), wystrzelując pociski manewrujące Tomahawk<sup>22</sup>.

Ponieważ samoloty wczesnego wykrywania i kontroli przestrzeni powietrznej E-3 Sentry nie zawsze znajdowały się w powietrzu, zadania tego typu były przejmowane przez okręty. I tak na przykład brytyjski niszczyciel HMS „Liverpool” 13 razy pełnił funkcję stanowiska zarządzania przestrzenią powietrzną. W tym czasie okręt koordynował przemieszczanie się samolotów z 14 państw, które wykonywały do 130 lotów dziennie.

Siły morskie Libii wierne prezydentowi Muammarowi Kaddafiemu nie przedstawiały większej wartości bojowej. Na ich stanie odbiły się lata zaniedbań. Licząca około 30 większych jednostek flota nie podejmowała więc akcji zaczepnych wobec sił koalicji. Prawdopodobnie większość sił wiernych reżimowi została zneutralizowana dzięki przewadze koalicji na morzu i w powietrzu.

20 maja koalicyjne samoloty dokonały nalotu na trzy porty libijskie: Trypolis, Al-Chums i Syrtę. Według ówczesnego dowódcy libijskiej straży granicznej podczas nalotu uszkodzono: fregatę znajdującą się w doku oraz osiem kutrów straży granicznej<sup>23</sup>. W nocy z 7 na 8 września brytyjski samolot Tornado poważnie uszkodził ostatnią dużą jednostkę pozostającą w rękach reżimu. Już wcześniej uszkodzona korweta „Al Ghardabia” typu Koni przebywała w porcie w Trypolisie, gdzie osiągnęła ją kierowana laserowo bomba Paveway IV<sup>24</sup>.

Przynajmniej jeden większy libijski okręt przeżył operację „Unified Protector” w stanie umożliwiającym jego operacyjne wykorzystanie po zakończeniu działań. Była to korweta „Al Hani” typu Koni, przejęta przez siły powstańcze w Bengazi razem z korwetą „Tariq Ibn Ziyad” typu Nanuchka. 31 sierpnia okręt wszedł do Trypolisu eskortowany przez siły koalicji jako jednostka flagowa nowego rządu.

## KOSZTY EKONOMICZNE

Według dostępnych danych szacunkowy koszt brytyjskiego udziału w działaniach u wybrzeży Libii mógł wynieść około 160 mln GBP (funt brytyjski). Do kwoty tej należy jeszcze doliczyć koszty amunicji, które wtedy określano na około 140 mln GBP. Podczas operacji wojska brytyjskie zniszczyły około 640 celów używszy 1530 sztuk amunicji kierowanej (Brimstone, Paveway II i IV, Storm Shadow, Tomahawk) oraz 4100 sztuk amunicji kalibru 30 mm i 240 kalibru 114 mm<sup>25</sup>.

Koszty jakie poniosła Francja w ciągu pierwszych trzech miesięcy operacji dość ostrożnie zostały oszacowane na około 87 mln euro. Według wypowiedzi francuskiego ministra obrony z 21 czerwca 2011 roku, w kwocie tej uwzględniono zużycie amunicji (60 mln) oraz dodatki finansowe dla żołnierzy (25 mln)<sup>26</sup>. Ogółem w trakcie prowadzonych działań (do końca operacji „Unified Protector”) siły francuskie zużyły 4621 sztuk amunicji, w tym: 15 pocisków manewrujących Scalp po 500 tysięcy euro za sztukę, 225 kierowanych satelitalnie bomb AASM (Armement Air-Sol Modulaire), ponad 900 bomb innych typów kierowanych laserowo i satelitalnie oraz 431 przeciwpancernych pocisków kierowanych HOT. Okręty francuskie wykorzystywały trzy tysią-

<sup>21</sup> D. Sloggett: *A unified approach...*, op.cit.

<sup>22</sup> *Libya: Operations Updates*. www.mod.uk. 13.10.2012.

<sup>23</sup> *Libyan naval vessels bombed in three ports by NATO forces*. nydailynews.com. 21.05.2011.

<sup>24</sup> S. LaGrone: *RAF aircraft target Libyan frigate*. „Jane's Defence Weekly”, 17.08.2011.

<sup>25</sup> *UK, France detail sorties mounted, ordnance expended*. „Jane's Defence Weekly”, 2.11.2011.

<sup>26</sup> J. Rosamond: *Europe takes the strain on Operation...*, op.cit.

ce sztuk amunicji kalibru 100 i 76 mm. Całkowity koszt francuskiego udziału w operacjach u wybrzeży Libii wyniósł od 330 do 350 mln euro<sup>27</sup>.

Udział Stanów Zjednoczonych w operacji „Odyssey Dawn” (19–28 marca) został określony na około 373 mln dolarów (USD). W kwotę tę wliczono także koszty utraconego samolotu F-15 (75 mln USD) oraz amunicji (184 rakiety Tomahawk i 45 bomb JDAM za 260 mln USD)<sup>28</sup>. Ogółem podczas obu operacji amerykańskie okręty wystrzeliły 221 pocisków manewrujących Tomahawk<sup>29</sup>.

## WYZWANIE DLA EUROPY

Operacja „Unified Protector” pokazała, że państwa europejskie są zdolne do przeprowadzenia ograniczonej operacji militarnej w bezpośredniej bliskości Starego Kontynentu. Działania prowadzone w jej ramach ujawniły jednak wiele niedostatków, z jakimi borykają się siły zbrojne państw europejskich. Głównym powodem tego stanu jest zapewne ograniczenie wydatków w budżetach obronnych i związane z tym kurczenie się liczebności dostępnych platform lotniczych i morskich. Niedostatki te stały się widoczne zwłaszcza dzięki postawie Stanów Zjednoczonych, które tym razem zrezygnowały z szerszego zaangażowania swojego potencjału wojskowego.

Szczególnie silnie kryzysowe oszczędności dotknęły brytyjską Royal Navy, która pozbyła się swoich lotniskowców (HMS „Ark Royal” wycofany ze służby, a HMS „Illustrious” przerobiony na śmigłowcowiec) wraz z samolotami pokładowymi i ratowała się użyciem śmigłowców wojsk lądowych. Dalsze ubytki sił okrętowych (m.in. wycofanie fregat typu 22) budzą poważne wątpliwości, czy brytyjska flota w przyszłości podołałaby podobnym operacjom.

Coraz mniejsza liczba okrętów powoduje ich rozproszenie i szybkie wyczerpanie reśursów w trakcie intensywnych działań. Powszechnie obowiązująca tendencja do konstruowania oszczędnych w eksploatacji platform powietrznych i morskich wydaje się pustym sloganem wobec przedstawianych kosztów użycia nowoczesnych systemów uzbrojenia i wyposażenia. Na szczęście dla

sił koalicji, zarówno libijskie siły morskie, jak i powietrzne, nie postawiły wysoko poprzeczki i nie okazały się przeciwnikiem wymagającym.

Jak każdy tego typu konflikt, działania w Libii były doskonałą okazją do przetestowania zarówno taktyki użycia sił, jak i systemów rozpoznania oraz uzbrojenia. Swój debiut bojowy przeszły na przykład pociski manewrujące Scalp. Do patrolowania strefy zabronionej do lotów użyto, między innymi, bezzałogowych statków powietrznych RQ-4 Global Hawk. Zadania rozpoznawcze wykonywały także MQ-8B Fire Scout (USA) oraz MQ-9 Reaper (Włochy) i Harfang (Francja). Zadania uderzeniowe z kolei amerykańskie MQ-1 Predator.

Ogólnie, w świetle dostępnych informacji, działania koalicyjnych sił morskich podczas konfliktu w Libii można ocenić dość wysoko. Szczególnie jeśli chodzi o organizację i przeprowadzenie działań blokadowych i kontrolnych w warunkach małej ilości dostępnych platform lotniczych i okrętowych. Dobrze wypadły również okręty przeciwminowe. Pozytywnie można ocenić także działania związane ze wsparciem ogniowym, chociaż w tym wypadku podkreśla się ograniczone możliwości użytych systemów artyleryjskich. Spośród zaangażowanych w działania okrętów swoją przydatność wykazały stosunkowo duże jednostki wielozadaniowe klasy fregata i niszczyciel, mogące wykonywać całe spektrum zadań. ■

■ Oprócz marynarek wojennych USA, Wielkiej Brytanii, Francji, Włoch, Kanady, Holandii i Belgii, udział w działaniach u wybrzeży Libii brały także: Grecja, Turcja, Hiszpania oraz Bułgaria i Rumunia.

Autor jest absolwentem WAT oraz studiów podyplomowych na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich AMW. Mundur morskiego rodzaju sił zbrojnych nosi od 1997 roku.

<sup>27</sup> UK, *France detail sorties mounted...*, op.cit.

<sup>28</sup> *Operation Odyssey Dawn (Libya)...*, op.cit.

<sup>29</sup> *Statement of admiral Jonathan Greenert chief of naval operations.* www.navy.mil. 14.10.2012.



mgr **EWA SZUSTEK-JAGIELSKA**  
Akademia Obrony Narodowej



mgr inż **ARTUR BIERNAT**  
Akademia Obrony Narodowej

# Energia pod specjalnym nadzorem

**Budowa niezawodnego krajowego systemu energetycznego, zapewnienie dostępu do zasobów surowców energetycznych, zagwarantowanie ich stabilnych dostaw i opłacalności są warunkami bezpieczeństwa energetycznego kraju.**

**B**ezpieczeństwo energetyczne jest związane, między innymi, z pozyskaniem ropy naftowej. Chodzi o to, aby były zapewnione stabilne dostawy tego surowca na poziomie gwarantującym zaspokojenie potrzeb krajowych<sup>1</sup>. Jego cena powinna być akceptowalna, przy założeniu optymalnego wykorzystania krajowych zasobów surowców energetycznych oraz przez dywersyfikację źródeł i kierunków dostaw. Głównym celem polityki energetycznej powinny być działania zmierzające do zwiększania źródeł dostaw ropy naftowej z różnych regionów świata, za pomocą niezależnych dróg transportowych<sup>2</sup>. Niezmiernie ważne jest również posiadanie magazynów o pojemności zapewniającej ciągłość dostaw, z uwzględnieniem możliwości wystąpienia różnych sytuacji kryzysowych bądź konfliktów polityczno-militarnych<sup>3</sup>.

Światowe złoża ropy naftowej Organizacja Krajów Eksportujących Ropę Naftową (Organization of the Petroleum Exporting Countries – OPEC) szacuje na około 1200 mld

baryłek. Ich rozmieszczenie na świecie jest nierównomierne. Największe, stanowiące około 61 procent zasobów światowych, są zlokalizowane na Środkowym Wschodzie. Duże złoża ropy naftowej występują również w Ameryce Południowej, Rosji oraz Afryce. W Europie natomiast, nie wliczając złóż rosyjskich, jej zasoby kształtują się na poziomie jedynie około 15 mld baryłek. Największymi światowymi producentami ropy naftowej są Arabia Saudyjska i Rosja<sup>4</sup>.

## IMPORT

Nasz kraj jest prawie całkowicie uzależniony od importu ropy naftowej. Sprowadzamy ją z Rosji

<sup>1</sup> *Polityka energetyczna Polski do 2030 roku*. Warszawa 2009.

<sup>2</sup> *Polityka Rządu RP dla przemysłu naftowego*. Warszawa 2007.

<sup>3</sup> T.Z. Leszczyński: *Bezpieczeństwo energetyczne UE do 2030 roku*. Warszawa 2009.

<sup>4</sup> *OPEC Annual Statistical Bulletin 2007*. Wiedeń 2008.

## Produkcja gazu ziemnego i ropy naftowej przez PGNiG

Produkt	Jednostka	2009 r.	2008 r.	2007 r.	2006 r.	2005 r.
Gaz ziemny*	mld m <sup>3</sup>	4,11	4,07	4,28	4,28	4,32
	mln boe	26,4	26,1	27,5	27,5	27,7
Ropa naftowa*	tys. ton	504	498	528	541	618
	mln boe	3,7	3,6	3,9	3,7	4,5
Razem	mln boe	30,1	29,7	31,4	31,2	32,2

\* W przeliczeniu na gaz wysokometanowy (E); \*\* Wraz z kondensatem i z testami z produkcji.

Źródło: <http://www.pgnig.pl>.

(ok. 93 proc. przerobu) z rejonu Morza Północnego, oraz Iranu i innych krajów Bliskiego Wschodu. Rurociągi „Przyjaźń”, stanowiący główną infrastrukturę transportującą ropę naftową, biegnie z rejonu Wołgi i Uralu, gdzie się łączy z rurociągami transportującymi ropę syberyjską przez zachodnią Rosję i Białoruś do Polski. Rocznie średnio tylko około 5 procent ropy przerabianej w rodzimych rafineriach pochodzi z krajowych zasobów surowcowych.

Na obszarze Polski rurociąg „Przyjaźń” składa się z trzech zasadniczych odcinków:

- wschodniego (o wydajności 50 mln ton ropy naftowej rocznie) – łączącego bazę zbiornikową w Adamowie (na granicy z Białorusią) z bazą surowcową w Płocku;

- zachodniego (o wydajności 27 mln ton ropy naftowej rocznie) – łączącego bazę surowcową w Płocku z bazą magazynową w Schwedt;

- północnego (pomorskiego), o wydajności: Gdańsk–Płock – 30 mln ton ropy naftowej rocznie, Płock–Gdańsk – 27 mln ton ropy naftowej rocznie, który łączy bazę surowcową w Płocku z bazą manipulacyjną w Gdańsku.

W wypadku przerwy w dostawach surowca, ropa naftowa alternatywnie może docierać do polskich rafinerii drogą morską, przez terminal naftowy w Gdańsku o zdolności przeładunkowej na poziomie 24 mln ton rocznie.

### POLSKIE ZŁOŻA

Według danych Państwowego Instytutu Geologicznego mamy 89 złóż ropy, których zasoby wydobywalne wynoszą około 23,4 mln ton.

Ropa naftowa jest w naszym kraju wydobywana głównie przez Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo (tab.). Grupa Kapitałowa PGNiG prowadzi prace poszukiwawcze i rozpoznawcze w kraju i za granicą. W ramach działań są opracowywane dane historyczne, analizy geologiczne oraz podejmowane badania geofizyczne i wiertnicze. W 2009 roku prace poszukiwawczo-rozpoznawcze oraz geofizyczne spółek Grupy Kapitałowej PGNiG były umiejscowione w trzech rejonach kraju: na terenie Karpat, przedgórze Karpat oraz na Niżu Polskim. Na terenach tych Grupa PGNiG prowadziła prace w 27 otworach: 19 poszukiwawczych i 8 rozpoznawczych, z czego w siedmiu odwiertach wiercenia rozpoczęto w 2008 roku. Od 2006 roku Grupa PGNiG jest zaangażowana w działalność na norweskim szelfie kontynentalnym. Jest to jeden z elementów strategii, mającej na celu zwiększenie wydobycia gazu ziemnego i ropy naftowej poza granicami kraju.

W 2012 roku PGNiG poinformowało, że dokonało odbioru technicznego kopalni ropy i gazu Lubiatów–Międzychód–Grotów i może zaczynać jej rozruch. Spółka spodziewa się, że dzięki uruchomieniu tam wydobycia, podwoi krajową produkcję ropy. Budowa tej kopalni to jedna z naj-

Przetwarzaniem ropy naftowej w Polsce zajmuje się sześć rafinerii, skupionych w dwóch grupach kapitałowych o łącznej zdolności przerobowej (zapotrzebowaniu) około 25 mln ton na rok.





STUDIO IWONA/ISW

**Konieczne jest zwiększenie przepustowości rurociągów naftowych i paliwowych wraz z infrastrukturą przeładunkową i magazynową oraz budowa nowej, alternatywnej infrastruktury transportowej.**

większych inwestycji w ostatnich latach, jej koszt wyniósł 1,7 mld zł brutto. PGNiG podkreśla, że złoża te należą do największych w kraju – udokumentowane zasoby wydobywalne ropy naftowej wynoszą 7,25 mln ton (fot.).

Grupa Lotos również zajmuje się poszukiwaniem i wydobywaniem ropy naftowej, jej przerobem oraz dystrybucją i sprzedażą produktów i towarów naftowych. Przedsiębiorstwo Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu Petrobaltic SA (spółka zależna Lotosu) odkryło i udokumentowało w 2003 roku, w polskiej części dna Bałtyku, nowe złoża ropy naftowej. Wielkość zasobów surowca oszacowano na trzy miliony ton. Wydobycie ropy naftowej z dna Morza Bałtyckiego przez Petrobaltic wynosi około 200 tys. ton rocznie.

## PERSPEKTYWY

W 2011 roku PERN i Oiltanking GmbH podpisały umowę joint venture dotyczącą zaprojektowania i wybudowania terminalu magazynowo-przeładunkowego materiałów płynnych. Baza ta zostanie wybudowana w Porcie Północnym

w Gdańsku. Zaletą tej lokalizacji jest jej bliska odległość od Naftoportu, dysponującego pirsami o dużej wydajności załadunkowo-rozładkowej. Na działce przeznaczonej na bazę będzie można zbudować magazyny o pojemności ponad 800 tysięcy metrów sześciennych, dostosowane do przechowywania i przeładowywania ropy naftowej, produktów ropopochodnych i petrochemicznych. PERN i Oiltanking spodziewają się, że będzie ona służyła głównie do przeładunku, dystrybucji, jak również łączenia i rozdzielania ładunków. Jednocześnie mogłaby świadczyć usługi dodatkowe, takie jak podgrzewanie, blending, uszlachetnianie itp. Opracowanie projektu, budowę, nadzór i działalność ma prowadzić spółka celowa Oiltanking PERN Gdańsk Sp. z o.o. PERN i Oiltanking będą w niej posiadać po 50 procent udziałów.

W 2011 roku PERN podpisał z Grupą Lotos list intencyjny, dotyczący wspólnej budowy podziemnych zbiorników ropy naftowej i paliw płynnych, która ma zostać zrealizowana w dwóch etapach do 2020 roku. Wtedy też powstaną magazyny o łącznej pojemności 7 mln metrów sześciennych.

W przyszłości, w miarę rosnących potrzeb rynku, ich pojemność może się zwiększyć nawet do 15–20 mln metrów sześciennych.

Orlen również chce nadal inwestować w zwiększanie pojemności swoich magazynów w systemach kawernowych. Ponadto strategia Grupy Orlen zakłada systematyczny rozwój działalności poszukiwawczo-wydobywczej, co ma zagwarantować dostęp do złóż ropy naftowej. Obecnie w ramach tej dziedziny działalności trwa projekt poszukiwawczo-rozpoznawczy w łotewskiej strefie ekonomicznej szelfu Morza Bałtyckiego. Planuje się także zanalizowanie 150 potencjalnych projektów poszukiwawczo-wydobywczych i kontynuowanie działań tego typu na Lubelszczyźnie oraz w okolicach Sierakowa.

W związku z tymi projektami przeprowadzono przygotowania do wykonania badań sejsmicznych oraz rekomendowano dalsze prace poszukiwawcze, w tym wytypowanie miejsc wiercenia otworów<sup>5</sup>.

Lotos realizuje program rozwoju, który przewidyje między innymi zwiększenie własnego wydobycia ropy naftowej. Spółka, oprócz złóż na Bałtyku, posiada udziały w złożach na szelfie norweskim. Do 2015 roku wydobycie ropy naftowej ma wzrosnąć z 200 tysięcy ton do ponad miliona ton surowca rocznie, a w roku 2020 do poziomu pięciu milionów ton ropy rocznie. W kolejnych latach aktywność poszukiwawczo-wydobywczą Petrobaltic będzie się koncentrować zarówno na obszarach lądowych, jak i morskich w rejonie Morza Bałtyckiego, na norweskim szelfie kontynentalnym oraz na Litwie<sup>6</sup>.

## SŁABOŚCI SYSTEMU

Biorąc pod uwagę wydajność naszych rafinerii, wolumen transportowanego surowca przez rurociąg „Przyjaźń” zapewnia ponad 90 procent polskiego zapotrzebowania. Jednakże jakiegokolwiek przerwy w dostawie ropy naftowej tą trasą, spowodowane zarówno przyczynami technicznymi, jak i możliwymi decyzjami o charakterze politycznym, mogłyby zagrozić bezpieczeństwu energetycznemu kraju.

Słabą stroną sektora naftowego są niewielkie rodzime złoża ropy naftowej oraz brak dostępu polskich spółek do złóż surowcowych za granicą.

Światowe zasoby złóż ropy naftowej zmniejszają się na skutek ciągłego ich eksploataowania. Jednocześnie struktura światowej konsumpcji ropy naftowej zmienia się na rzecz rynku azjatyckiego. Konsekwencją jest utrzymujący się trend wzrostu cen ropy naftowej oraz ryzyko ograniczenia wielkości dostaw surowców dla poszczególnych rafinerii.

Dlatego też jest konieczne zwiększenie przepustowości rurociągów naftowych i paliwowych wraz z infrastrukturą przeładunkową oraz maga-

## Bezpieczeństwo energetyczne

■ Jednym z celów polskiej polityki energetycznej jest zapewnienie dostaw ropy naftowej z różnych regionów świata, między innymi przez budowę infrastruktury przesyłowej dla ropy naftowej z regionu Morza Kaspijskiego w ramach projektu Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej.

zynową oraz budowa nowej, alternatywnej infrastruktury transportowej.

Rurociąg Odessa–Brody powstał z zamiarem przesyłania kaspijskiej ropy naftowej do naszego kraju. Według planów ma on po 2021 roku tłoczyć nawet 30 mln ton ropy rocznie. Wstępnie jego uruchomienie planowano na rok 2016. Koszt projektu po stronie polskiej oszacowano na około 1,6 mld złotych. W związku z tym, że polski odcinek magistrali nie został jeszcze zbudowany, przesyłano nim dotychczas surowiec

<sup>5</sup> PKN Orlen. Raport roczny 2010. [www.orken.pl](http://www.orken.pl)

<sup>6</sup> Grupa Lotos SA. Raport roczny 2010. [www.lotos.pl](http://www.lotos.pl)



rosyjski, który płynął na wschód – z Brodów do Odessy. Do zmiany kierunku tłoczenia doszło dzięki Białorusi, która dąży do dywersyfikacji źródeł dostaw paliw. W październiku ubiegłego roku władze w Mińsku podpisały umowę z Wenezuelą, zgodnie z którą kupią od niej do 2013 roku 30 mln ton ropy. W styczniu Białoruś i Ukraina ustaliły, że rocznie cztery miliony ton tego surowca będą przesyłane rurociągiem Odessa–Brody<sup>7</sup>.

W wrześniu 2011 roku prezydent Bronisław Komorowski zapowiedział, że będzie rekomendował rządowi, by podjął stosowne decyzje dotyczące naszego uczestnictwa w projekcie Odessa–Brody–Płock–Gdańsk. Jednocześnie zaznaczył, że *jest cały szereg spraw niewyjaśnionych do końca, jeśli chodzi o uzasadnienie ekonomiczne tego przedsięwzięcia, co także ma swoje skutki polityczne*. W ocenie prezydenta zbliża się moment, w którym będzie można w kontaktach bezpośrednich z partnerami na Wschodzie zbadać stopień ich determinacji, gotowości do uczestniczenia w realizacji tego projektu. Jak dotąd nie zostało jednak podpisane porozumienie międzynarodowe w sprawie jego realizacji<sup>8</sup>.

Mówiąc o budowie rurociągu Odessa–Brody–Płock–Gdańsk nie należy zapominać o rosyjskich działaniach dotyczących rurociągu BTS-2 (Bałtycki System Rurociągowy 2). Rosyjski koncern państwowy Transneft zakończył przygotowania do uruchomienia jego pierwszej nitki, obecnie są przeprowadzane testowe próby transportu surowca. Ta biegnąca do portu Ust-Ługa pod Sankt Petersburgiem rura ma stanowić alternatywę wobec magistrali „Przyjaźń”, a także zmniejszyć zależność Rosji od Białorusi i Ukrainy jako krajów tranzytowych.

Na oddaniu do eksploatacji BTS-2 może ucierpieć też nasz kraj. Transneft nie ukrywa, że po za-



kończeniu rozbudowy Bałtyckiego Systemu Rurociągowego koncern może zrezygnować z wykorzystywania tej części rurociągu „Przyjaźń”, która biegnie przez Białoruś i Polskę do RFN. Gdyby tak się stało, musielibyśmy całą potrzebną ropę sprowadzać tankowcami przez Naftoport w Gdańsku. Ewentualna rezygnacja przez Rosję z transportu ropy rurociągiem „Przyjaźń” i przekierowanie surowca do Ust-Ługi mogłyby też zagrozić planom budowy ropociągu Odessa–Brody–Gdańsk. Oznaczałoby to bowiem, że gdański Naftoport, zamiast ekspediować w świat ropę z regionu Morza Kaspijskiego, musiałby się nastawić na odbiór tego surowca<sup>9</sup>.

Jedno jest pewne – celem naszego kraju powinna być dywersyfikacja dostaw ropy naftowej. Rozważając różne rozwiązania należy dążyć do uzyskania maksymalnie dobrych efektów ekonomiczno-biznesowych, jak również brać pod uwagę aspekty polityczne – mając na względzie fakt, że wypracowane rozwiązania muszą mieć charakter długoterminowy i w sposób zasadniczy będą wpływać na bezpieczeństwo energetyczne Polski w nadchodzących latach. ■

Ewa Szustek-Jagielska jest absolwentką Politechniki Radomskiej. Obecnie jest doktorantką w Instytucie Logistyki Akademii Obrony Narodowej.

Artur Biernat jest absolwentem Akademii Techniczno-Rolniczej w Bydgoszczy, Politechniki Łódzkiej oraz doktorantem w Instytucie Logistyki AON. Pracował jako dyrektor produkcji OBR PR Płock (paliwa lotnicze). Obecnie jest dyrektorem w Biurze Zakupów PKN Orlen.

<sup>7</sup> <http://www.wprost.pl/ar/231623/Rurociag-Odessa-Brody-tloczy-rope-na-Bialorus/>.

<sup>8</sup> [http://forsal.pl/artykuly/547973,rada\\_bezpieczenstwa\\_narodowego\\_debatuje\\_o\\_rurociagu\\_odessa\\_brody.html](http://forsal.pl/artykuly/547973,rada_bezpieczenstwa_narodowego_debatuje_o_rurociagu_odessa_brody.html).

<sup>9</sup> [http://nafta.wnp.pl/ruociag-naftowy-bts-2-gotowy-doeksploatacji,155538\\_1\\_0\\_0.html](http://nafta.wnp.pl/ruociag-naftowy-bts-2-gotowy-doeksploatacji,155538_1_0_0.html)

mgr KATARZYNA  
PIOTROWSKA

# Flota Czarnomorska w suwerennej Ukrainie

**Po rozpadzie ZSRR Flota Czarnomorska pozostała na Krymie.**  
Prawne uregulowanie zasad jej funkcjonowania w obcym,  
niezależnym państwie stało się więc koniecznością.

**Z**miany terytorialne, jakie nastąpiły na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku w Europie Środkowej i Wschodniej (zjednoczenie Niemiec, rozpad Jugosławii i Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich oraz podział Czechosłowacji), doprowadziły do powstania wielu wątpliwości dotyczących fundamentalnych zasad prawa międzynarodowego. Chodziło przede wszystkim o sukcesję państw w odniesieniu do traktatów i mienia państwowego. Choć w chwili dokonywania się tych zmian istniały pewne rozwiązania prawne mające zastosowanie do wspomnianych kwestii spornych, opierające się w głównej mierze na konwencji wiedeńskiej z 1978 roku o sukcesji państw w odniesieniu do traktatów i z 1983 roku – o sukcesji państw w odniesieniu do mienia państwowego, archiwów i długów państwowych, to pamiętać należy, że w omawianym okresie jeszcze one nie weszły w życie. Dlatego też nie na wszystkie powstałe wówczas pytania doktryna prawa międzynarodowego znalazła odpowiedzi, a wiele kwestii pozostało nierozwiązanych do dziś.

Głównym sukcesorem ZSRR została Rosja. Żadne państwo nie protestowało przeciwko temu,

z wyjątkiem byłych republik nadbałtyckich, które ogłosiły się państwami odrodzonymi i całkowicie odrzuciły jakąkolwiek formę sukcesji po ZSRR<sup>1</sup>. To co najważniejsze, to fakt, że w drodze rozpadu Związku Radzieckiego powstała niepodległa Ukraina, która bez ugruntowanej tradycji demokratycznej, wyraźnie określonych granic, goszcząc na swoim terytorium jednostki wojsk rosyjskich, pozostała niejako w poradzieckiej próżni.

## NIECO HISTORII

Początki Floty Czarnomorskiej datują się na koniec XVIII wieku, kiedy to, po aneksji Krymu do Rosji w 1783 roku, Katarzyna II zleciła założenie w Sewastopolu rosyjskiej bazy marynarki wojennej. Wywołało to napięcie w stosunkach między Rosją a imperium osmańskim. Odprężenie nastąpiło dopiero pół wieku później, gdy 23 czerwca 1833 roku podpisano traktat Unkiar-Iskielessi, zawarty na wypadek wojny. Zgodnie z nim Rosja powinna pomóc Turcji, jeśli dotknęłaby ją wojna,

<sup>1</sup> W. Czaplński: *Zmiany terytorialne w Europie Środkowej i Wschodniej i ich skutki międzynarodowoprawne (1990–1992)*. Warszawa 1998, s. 112–113.

Turcja natomiast miała zamknąć swe cieśniny, jeśli nastąpiłby atak na Rosję. Co ciekawe, mocarstwa zachodnie podejrzewały, że jednocześnie podpisano sekretną klauzulę dotyczącą akceptacji wojskowej obecności floty rosyjskiej na Krymie i zgody na przeprowadzanie przez cieśniny Bosfor i Dardanele okrętów wojennych.

Dopiero w 1841 roku w konwencji londyńskiej udało się niejako unormować status cieśnin czarnomorskich. Mocarstwa jednomyślnie uznały, że zgodnie ze starym prawem państwa osmańskiego, przejście okrętów wojennych obcych bander przez cieśniny Bosfor i Dardanele jest zabronione, jeżeli imperium znajduje się w stanie pokoju<sup>2</sup>.

Uwzględniwszy uwarunkowania geograficzne obszaru czarnomorskiego, należy wnioskować, że na mocy zawartego porozumienia pole manewrów Floty Czarnomorskiej w czasie pokoju w połowie XIX wieku zostało ograniczone tylko do akwenu Morza Czarnego. Jednakże rozbieżne interesy Imperium Rosyjskiego i osmańskiego, w tym także spór religijny o opiekę nad ludnością prawosławną na terytoriach tureckich, w krótkim czasie doprowadziły do wybuchu wojny<sup>3</sup>.

30 listopada 1853 roku doszło do pierwszego historycznego zwycięstwa Floty Czarnomorskiej nad flotą turecką w bitwie pod Synopą (południowa część Morza Czarnego). Mocarstwa zachodnie, poruszone takim przebiegiem zdarzeń, wsparły imperium osmańskie w walce z Rosją. Szybka reakcja przyczyniła się do zdobycia całego Półwyspu Krymskiego, oblężenia Sewastopola, zatopienia wielu okrętów Floty Czarnomorskiej i przegranej Rosji. Wojna została zakończona podpisaniem 30 marca 1856 roku traktatu paryskiego, na mocy którego Morze Czarne zostało zamknięte dla okrętów wojennych, a Turcji i Rosji zakazano utrzymywania instalacji wojskowych na jego wybrzeżu<sup>4</sup>.

Stan demilitaryzacji Morza Czarnego został utrzymany do 1870 roku, kiedy to Rosja, sprzeciwiając się klauzuli traktatu paryskiego, rozpoczęła odbudowywanie swojej potęgi morskiej. Na przełomie XIX i XX wieku podjęto w Rosji decyzję o budowie nowoczesnych jednostek, które miały znacznie wzmocnić siłę Floty Czarnomorskiej.

W przededniu pierwszej wojny światowej liczyła ona około 40 tysięcy, a po mobilizacji w 1914 roku niemalże 70 tysięcy marynarzy<sup>5</sup>. Co istotne, był to tygiel narodowościowy z przewagą Rosjan i Ukraińców. Nic więc dziwnego, że po utworzeniu Ukraińskiej Centralnej Rady i postulowaniu autonomii Ukrainy, część załóg, zadeklarowanych jako ukraińskie, podniosła ukraińską banderę i odłączyła się od floty. Doszło nawet do walk między rosyjskimi a ukraińskimi okrętami. Jednakże po zajęciu Sewastopola przez Niemców, następnie interwencji francuskiej, część okrętów została włączona do flot wspomnianych państw, zatopiona lub zezłomowana. Po zwycięstwie bolszewików rozpoczęto odbudowę floty, która trwała przeszło dziesięć lat i jako Flota Czarnomorska funkcjonowała do 1935 roku, kiedy przemianowano ją na Czarnomorską Flotę ZSRR, nazywaną również Flotą Czerwoną<sup>6</sup>.

Historia niejako pierwszej Czarnomorskiej Floty ZSRR, jak zauważa Michał Glock w swojej obszernej, dwutomowej monografii *Flota Czerwona na Morzu Czarnym*, nie zapisuje się na długo w dziejach, gdyż po ataku III Rzeszy na ZSRR w 1941 roku lotnictwo niemieckie prawie całkowicie ją wyeliminowało z walki. Dopiero po zakończeniu drugiej wojny światowej udało się Związkowi Radzieckiemu odbudować potęgę czarnomorską w takim stopniu, by możliwe było demonstrowanie jej siły nie tylko na Morzu Czarnym, ale także Śródziemnym.

## ZASADY PODZIAŁU

Po rozpadzie ZSRR władze niepodległej Ukrainy zgłosiły roszczenia do całości poradzieckich sił zbrojnych znajdujących się na jej terytorium, uznawszy siebie za ich zwierzchnika. Postulat ten dotyczył zarówno jednostek wojsk lądowych, tak-

<sup>2</sup> W. Dobrzycki: *Historia stosunków międzynarodowych 1815–1945*. Warszawa 2007, s. 52.

<sup>3</sup> J. Gozdawa-Golebiowski: *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*. Gdańsk 1985, s. 54–59.

<sup>4</sup> W. Dobrzycki: *Historia stosunków...*, op.cit., s. 54–56.

<sup>5</sup> *Chernomorskiej Flot – Istorija*. <http://flot.sevastopol.info/history/potemkin.htm>. 1.08.2012.

<sup>6</sup> M. Glock: *Flota Czerwona na Morzu Czarnym*. T. 1. *Wielka improwizacja 1941–1942*. Warszawa 2011, s. 21–28.

tycznych i strategicznych arsenałów broni jądrowej, jak i Floty Czarnomorskiej<sup>7</sup>. Kwestie władztwa nad Flotą Czarnomorską oraz jej stacjonowania w portach Ukrainy udało się wstępnie rozwiązać dopiero w 1997 roku.

W początkowej fazie rozpadu ZSRR ostateczne uregulowanie wszystkich kwestii było trudne, dlatego też zawierano wiele porozumień tymczasowych, których celem było uregulowanie aktualnej sytuacji prawnej dla normalizacji stosunków w destabilizującym się bloku radzieckim. Takimi porozumieniami były, na przykład, umowa między Ukrainą Socjalistyczną Republiką Radziecką (USRR) i ZSRR zawarta 19 listopada 1990 roku oraz umowa między Ukrainą i Federacją Rosyjską w sprawie dalszego rozwoju stosunków dwustronnych, podpisana 23 czerwca 1992 roku. W duchu tych traktatów miała być rozwiązana kwestia Floty Czarnomorskiej.

Jej podział następował etapami. Najpierw przekształcono Flotę Czarnomorską ZSRR we Flotę Czarnomorską Wspólnoty Niepodległych Państw (WNP). Taki stan przejściowy miał trwać nie dłużej niż do 1 października 1992 roku.

Kolejnym krokiem było podpisanie 3 sierpnia 1992 roku w Jałcie umowy między Ukrainą i Federacją Rosyjską w sprawie zasad tworzenia sił morskich Ukrainy i rosyjskiej marynarki wojennej z Floty Czarnomorskiej. W jej artykule 1 stwierdza się, że celem rozdzielenia floty jest określenie bazy Marynarki Wojennej Federacji Rosyjskiej na Ukrainie. W kolejnych artykułach ustanowiono okres przejściowy na powstanie Marynarki Wojennej Ukrainy do 1995 roku. Na mocy umowy przekazano także zwierzchnictwo nad Flotą Czarnomorską bezpośrednio prezydentowi Ukrainy i prezydentowi Federacji Rosyjskiej (z pominięciem pośrednictwa WNP). Do końca drugiego okresu przejściowego pobór do Floty Czarnomorskiej miał się odbywać w równych proporcjach (50 proc. do 50 proc.) z Ukrainy i Rosji (art. 5). Oznaczało to, że i flota została wstępnie podzielona równo między obie zainteresowane strony.

Państwa, w myśl umowy, miały się także dzielić instalacjami militarnymi oraz systemem logistyki, którymi dysponuje Ukraina w swoich portach na Półwyspie Krymskim, z założeniem braku inge-

rencji w wewnętrzne sprawy którejkolwiek ze stron. Zarówno Ukraina, jak i Federacja Rosyjska, zobowiązały się również do prowadzenia polityki przekształcania akwenu Morza Czarnego w bezatomową strefę pokoju i stabilności.

Na podstawie umowy z 3 sierpnia 1992 roku w sprawie zasad tworzenia sił morskich Ukrainy i rosyjskiej marynarki wojennej z Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR miesiąc później – 3 września 1992 roku – podpisano kolejne porozumienie, dotyczące symboli Floty Czarnomorskiej, ustalonych na okres przejściowy. Określone pod banderą Floty Czarnomorskiej miały podnosić flagi ukraińską i rosyjską. Określono także szczególne ceremonie morskiego, w tym kolejność odgrywania hymnów państwowych na okrętach.

Przy okazji omawiania zasad podziału Floty Czarnomorskiej w okresie przejściowym, warto odnieść się także do sposobu jej finansowania, który wstępnie ustalono już 17 czerwca 1993 roku w Moskwie. Przyjęto, że całkowite szacowane nakłady na utrzymanie floty od 1993 roku będą ustalone w walutach krajowych i corocznie zatwierdzane przez ministerstwa obrony Ukrainy i Federacji Rosyjskiej. Koszty te powinny uwzględniać wypłatę marynarzom i pracownikom wojska uprawnień płacowych, racje żywieniowe i umundurowanie, koszty eksploatacji i konserwacji broni i sprzętu wojskowego, koszty paliwa i inne związane z bieżącym utrzymaniem i eksploatacją floty. Ciężar finansowania podzielono, tak jak i obowiązek przeprowadzania poboru, równo w proporcjach 50 procent do 50 procent. Co istotne, przyjęto, że kwota uposażenia marynarzy, tak jak i kwoty ewentualnych odszkodowań, powinny być równe, bez względu na narodowość czy przynależność państwową.

15 stycznia 1993 roku, w myśl artykułu 3 umowy z 3 sierpnia 1992 roku w sprawie zasad tworzenia sił morskich Ukrainy i rosyjskiej marynarki wojennej z Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR, na mocy wspólnej decyzji prezydenta Ukrainy i prezydenta Federacji Rosyjskiej wyznaczono dowódcę Floty Czarnomorskiej. Został nim wiceadmiral Edward Baltin. Zgodnie z porozumieniem

<sup>7</sup> A. Eberhard, E. Posel-Częścik: *Polityka obronna Ukrainy*. „Biuletyn” PISM 2003 nr 8 (112), s. 739.

z 17 czerwca 1993 roku utworzono dowództwo floty na czas przejściowy z równej liczby przedstawicieli stron. Oficjalnie powołano też siedzibę wspólnego dowództwa w Sewastopolu. Postanowiono, że będzie ono prowadzić badania i analizy wojskowo-polityczne w regionie, a raporty i plany działania będą składane do prezydenta Ukrainy i prezydenta Federacji Rosyjskiej.

## DWIE FORMACJE

W celu dalszego budowania partnerstwa między Ukrainą a Federacją Rosyjską oraz neutralizacji rozbieżnych interesów na linii podziału Floty Czarnomorskiej podjęto działania na rzecz pilnego utworzenia sił morskich Ukrainy i marynarki wojennej Rosji z Floty Czarnomorskiej. 17 czerwca 1993 roku podpisano w związku z tym stosowną umowę. Po raz pierwszy pojawił się zapis, że Flota Czarnomorska, która przejdzie w skład rosyjskiej marynarki wojennej, nadal będzie używać portów i instalacji ukraińskich. Ceną za przebywanie rosyjskich sił morskich na wodach terytorialnych Ukrainy, zgodnie z umową, miało być przekazanie, tak jak dotychczas zakładano, 50 procent jednostek wchodzących w skład Floty Czarnomorskiej, a więc połowy ze wszystkich okrętów nawodnych, podwodnych, sił powietrznych i lądowych, instytucji, obiektów operacyjnych, bojowych, technicznych, logistycznych, biurowych, broni, amunicji, sprzętu wojskowego i innego sprzętu ruchomego.

Postanowienia te były dość kontrowersyjne, dlatego też umowa w tej sprawie nie spotkała się ze zbytnim entuzjazmem. Jej przepisy odebrano raczej jako deklaracje niż uregulowania możliwe do wprowadzenia w życie. Dlatego już 15 kwietnia 1994 roku podpisano kolejny dokument w sprawie stopniowego rozwiązywania problemów odnoszących się do Floty Czarnomorskiej. W jego artykule 1 i 2 stwierdza się, wbrew dotychczasowym ustaleniom, że oddzielne siły morskie Ukrainy będą obejmować od 15 do 20 procent jej okrętów.

Podział taki potwierdzono i sprecyzowano w umowie z 9 czerwca 1995 roku między Ukrainą a Federacją Rosyjską w sprawie Floty Czarnomorskiej, kończącej okres przejściowy. Stała się ona podstawą do stworzenia dwóch odrębnych formacji: sił morskich Ukrainy i Floty Czarnomorskiej, jako części

marynarki wojennej Federacji Rosyjskiej. Ukrainie przekazano 18,3 procent, a Rosji 81,7 procent okrętów. Sewastopol został obrany na główną bazę rosyjskiej Floty Czarnomorskiej. Potwierdzono też możliwość korzystania przez flotę z udogodnień w Sewastopolu, a także znajdujących się w innych miastach ukraińskich – miejscach rozmieszczenia okrętów, lotnictwa, sił lądowych, zaplecza technicznego i logistycznego na Krymie. Rządy zainteresowanych stron zobowiązały się także do podpisania odrębnej umowy odnoszącej się do nieruchomości floty, z założeniem podziału 50 procent do 50 procent.

Oficerowie oraz marynarze Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR otrzymali możliwość wybrania miejsca pełnienia służby.

Zdecydowano też o konieczności przyjęcia dalszych regulacji prawnych, w tym związanych ze współpracą sił morskich obydwu państw.

28 maja 1997 roku podpisano kolejny pakiet umów mających na celu unormowanie statusu sił morskich Ukrainy i Federacji Rosyjskiej. Miał on na celu uszczegółowienie dalszego rozdziału majątku floty. Umowa między Ukrainą i Federacją Rosyjską w sprawie podziału Floty Czarnomorskiej została uzgodniona w sposób specyficzny. Treść artykułów 2 i 3 narzuciła strona rosyjska, uregulowania pozostałych znalazły się w gestii strony ukraińskiej, przy założeniu kompromisowych rozwiązań z drugą stroną (fot.).

Rosjanie potwierdzili, że główna siedziba dowództwa Floty Czarnomorskiej znajduje się w Sewastopolu. Tam też będą rozlokowane inne organy i jednostki wojskowe, przedsiębiorstwa, organizacje i jednostki floty. Ponadto założono przejście 31 Centrum Obiektów Obronnych, lotniska w Gwardijsku z obiektami zabezpieczającymi, wojskowego sanatorium w Jałcie, poczty i przekaźnika komunikacji w Jałcie, węzła komunikacyjnego w Sudaku, 2436 Magazynu Paliwa Rakietowego.

Dalsze decyzje, dotyczące podziału ruchomości i nieruchomości Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR, podjęto w wyniku porozumienia ministrów obrony obydwu stron. Ustalono, że uzbrojenie konwencjonalne, które pozostało na Ukrainie jako spuścizna po ZSRR, oraz inny sprzęt wojskowy, będący w posiadaniu Floty Czarnomorskiej, znajdują



się na Ukrainie tymczasowo i, zgodnie z traktatami o konwencjonalnych siłach zbrojnych w Europie z 19 listopada 1990 roku i z 15 maja 1992 roku, nie przekroczą liczby 132 bojowych wozów opancerzonych i 24 sztuk artylerii o kalibrze 100 mm i większym. Zgodzono się także, że liczba samolotów Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR, znajdujących się na terytorium Ukrainy, nie przekroczy 22 jednostek bojowych, a więc i w tym wypadku nie naruszono żadnego z traktatów o konwencjonalnych siłach zbrojnych w Europie.

Stan rosyjskiej floty na Ukrainie ustalono w wyniku porozumienia między Ukrainą i Federacją Rosyjską w sprawie statusu i warunków stacjonowania rosyjskiej Floty Czarnomorskiej na Ukrainie. Zgodnie z umową dotyczącą tej kwestii, na terytorium Ukrainy, w portach Sewastopol, Teodozja i Mikołajów, Rosja może posiadać 388 okrętów, w tym 14 podwodnych, a na lotniskach w Gwardijsku i Kaczy 161 samolotów i śmigłowców. Stan osobowy floty na Krymie – gdzie jest skoncentrowane 70 procent jej infrastruktury, nie może przekraczać 25 tysięcy marynarzy<sup>8</sup>.

## OBOWIĄZKI I UPRAWNIENIA

W myśl zawartych porozumień strona rosyjska ma bezzwłocznie powiadamiać stronę ukraińską, za pośrednictwem kanałów dyplomatycznych, o mianowaniu dowódcy Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej. Corocznie ma też informować stronę ukraińską o liczbie personelu i głównych rodzajach broni swojej floty na terytorium Ukrainy, przy założeniu, że nie mogą one przekroczyć limitów ustalonych w umowie w sprawie podziału Floty Czarnomorskiej oraz że w ramach jednostek wojskowych przebywających w bazie rosyjskiej na terytorium Ukrainy nie będzie wprowadzana broń jądrowa.

Ustalono też, że jednostki wojskowe na obszarach operacyjnych będą działać zgodnie z prawem rosyjskim, przy poszanowaniu suwerenności Ukrainy i nieingerowaniu w jej sprawy wewnętrzne. Ponadto działalność gospodarcza przedsiębiorstw, organizacji i instytucji Floty Czarnomorskiej nie może być sprzeczna z ustawodawstwem Ukrainy.

Władze Ukrainy zostały z kolei zobowiązane do szanowania statusu sił zbrojnych, podejmowania

koniecznych środków zapewniających bezpieczeństwo pracowników bazy rosyjskiej, przy nieingerowaniu w ich życie prywatne, prawo własności i konserwację mienia sił zbrojnych. Budownictwo dróg, mostów, budynków i innych obiektów przez stronę rosyjską na terenie rozmieszczenia ich sił zbrojnych może następować tylko w porozumieniu z odpowiednimi władzami Ukrainy. To samo dotyczy prowadzenia ćwiczeń oraz innych przedsięwzięć szkoleniowych, składowania odpadów, planowania terenów pozycyjnych czy zakazanych stref w przestrzeni powietrznej.

Okrety wojenne mogą żeglować po wodach terytorialnych Ukrainy po dostarczeniu odpowiednich powiadomień właściwym organom ukraińskim. Podjęcie jakichkolwiek środków ochronnych przez stronę rosyjską wymaga zgody odpowiednich władz ukraińskich i może następować tylko w granicach prawa. Pojazdy służbowe Floty Czarnomorskiej muszą mieć specjalne numery rejestracyjne i wyraźne oznakowanie, a eksploatacja pojazdów silnikowych floty ma być zgodna z obowiązującymi na Ukrainie przepisami o ruchu drogowym, w tym z zasadami postępowania w miejscu wypadku czy transportu towarów niebezpiecznych.

Osoby, które są częścią jednostek wojskowych, przy przekraczaniu ukraińsko-rosyjskiej granicy są zobowiązane do okazania wojskowej karty identyfikacyjnej, a dorośli członkowie ich rodzin – paszportów. Środki przyznane z budżetu Federacji Rosyjskiej na siły zbrojne Floty Czarnomorskiej i osoby w niej służące nie podlegają opodatkowaniu podatkiem dochodowym na Ukrainie. Firmy, organizacje i instytucje Floty Czarnomorskiej

Uzbrojenie konwencjonalne oraz inny sprzęt militarny, będący w posiadaniu Floty Czarnomorskiej, jest zgodny z traktatami o konwencjonalnych siłach zbrojnych w Europie z 19 listopada 1990 roku i z 15 maja 1992 roku.

<sup>8</sup> R. Śmigiełski: *Militarne i polityczne znaczenie stacjonowania Floty Czarnomorskiej po zawarciu umowy o przedłużeniu jej stacjonowania na Ukrainie*. „Biuletyn” PISM, nr 64 (682) z 14.05.2010, s. 2220.



**Umowa dotycząca statusu i zasad przebywania rosyjskiej Floty Czarnomorskiej na terytorium Ukrainy z 28 maja 1997 roku została zawarta na dwadzieścia lat.**

Federacji Rosyjskiej nie zostały objęte immunitetem fiskalnym i zostały zobowiązane do płacenia podatków zgodnie z prawem Ukrainy.

Transport żołnierzy, którzy są częścią jednostek i podróżują samodzielnie lub w sposób zorganizowany, transport broni, sprzętu i innych urządzeń logistycznych, podejmowany w interesie rosyjskiej Floty Czarnomorskiej, ma być traktowany priorytetowo na granicy ukraińsko-rosyjskiej. Kontrola celna i pozostałe kontrole państwowe przy okazji tego transportu mają następować tak, jak przewiduje ustawodawstwo ukraińskie, ale z przyznaniem przywileju pierwszeństwa.

Przewóz ładunków niebezpiecznych ma się odbywać zgodnie z podpisanym 23 grudnia 1993 roku w Aszchabadzie w ramach Wspólnoty Niepodległych Państw traktatem o transporcie międzynarodowym ładunków niebezpiecznych, ładunków specjalnych i produktów wojskowych. W zawartym 26 maja 1995 roku w Mińsku w ramach Wspólnoty Niepodległych Państw traktacie, dotyczącym przewozu ładunków specjalnych i produktów wojskowych z wykorzystaniem okrętów

marynarki wojennej, statków cywilnych agencji Federacji Rosyjskiej przez porty na Ukrainie, zapisano natomiast, że będzie się on odbywał według zasad ukraińskiego kodeksu morskiego, odpowiednich uregulowań portowych, na podstawie przepisów o bezpieczeństwie żeglugi, ochronie środowiska i rybołówstwa Ukrainy.

Strona rosyjska zobowiązała się też zwracać szkody, które mogą być spowodowane działaniami lub zaniechaniami jednostek wojskowych lub osób wchodzących w ich skład podczas wykonywania swoich obowiązków, powstałe na obywatelach lub osobach prawnych Ukrainy, obywatelach lub podmiotach państw trzecich, którzy przebywali na Ukrainie, w wysokości określonej kwoty i na podstawie wniosków złożonych zgodnie z ustawodawstwem ukraińskim. W wypadku przestępstw popełnionych przez osoby należące do sił zbrojnych lub członków ich rodzin przebywających na Ukrainie stosuje się prawo państwa pobytu, a organami właściwymi do podjęcia stosownych kroków są sądy, prokuratury i inne instytucje ukraińskie. Jednakże, jeżeli osoby, które popełniły przestępstwo, są oby-



watelami Federacji Rosyjskiej będącymi członkami sił zbrojnych lub ich rodzin, a przestępstwo zostało popełnione przeciwko Rosji lub wobec osób należących do sił zbrojnych lub ich rodzin oraz gdy osoby będące członkami rosyjskich sił zbrojnych popełniły przestępstwo w trakcie pełnienia służby w miejscu lokalizacji rosyjskich jednostek wojskowych na Ukrainie, to prawem właściwym do rozstrzygnięcia będzie prawo rosyjskie, a organami właściwymi sądy, prokuratury lub inne instytucje Federacji Rosyjskiej. W szczególnych przypadkach, na wniosek jednej ze stron, może nastąpić przekazanie lub przyjęcie jurysdykcji w danej sprawie.

Strona ukraińska przekazała również możliwość nabywania praw własnościowych przez członków rosyjskich sił zbrojnych i ich rodzin na terytorium Ukrainy do budynków mieszkalnych przez nich użytkowanych, z możliwością przekazania czy zbycia tych praw. Także budynki zajmowane przez dowództwo rosyjskich sił zbrojnych zostały przekazane do dyspozycji strony rosyjskiej. Osoby, które są częścią sił zbrojnych i członkowie ich rodzin uzyskały ponadto, na równi z obywatelami ukraińskimi, prawo do nauki w szkołach kształcenia ogólnego na poziomie podstawowym, ponadpodstawowym i wyższym zawodowym, a także możliwość korzystania z przedszkoli, opieki zdrowotnej i innych usług socjalnych.

Strony powołały także wspólną komisję do rozwiązywania sporów. Jeśli spór nie będzie mógł zostać jednomyślnie rozstrzygnięty, przewidziano, zgodnie z porozumieniem z 28 maja 1997 roku, przekazanie go na drogę dyplomatyczną.

Umowa dotycząca statusu i zasad przebywania rosyjskiej Floty Czarnomorskiej na terytorium Ukrainy z 28 maja 1997 roku została zawarta na dwadzieścia lat. Okres ten liczy się od daty rozpoczęcia jej tymczasowego stosowania. Przyjęto, że umowa będzie automatycznie przedłużana na kolejne okresy pięcioletnie, chyba że jedna z umawiających się stron powiadomi drugą na piśmie o wypowiedzeniu umowy nie później niż rok przed wygaśnięciem kolejnego okresu obowiązywania.

## ROZLICZENIA FINANSOWE

Ukraina i Rosja podpisały także umowę o wzajemnych rozliczeniach związanych z podziałem

Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR na siły morskie Ukrainy i Flotę Czarnomorską Federacji Rosyjskiej na Ukrainie. Strona rosyjska zobowiązała się w niej zrekompensować Ukrainie wartość okrętów wyłączonych z podziału Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR. W związku z zadłużeniem Ukrainy, związanym z dostarczaniem z Rosji gazem, zdecydowano się na przekazanie Federacji Rosyjskiej kolejnych 117 okrętów floty. Rekompensatę za dodatkowe okręty oszacowano na 521,06 mln USD.

Wynegocjowana należność za dzierżawę ziemi i wód portu w Sewastopolu i Teodozji to 5,449 mln USD za 1998 rok. Łączną kwotę 526,509 mln USD zobowiązano się przesunąć na poczet spłaty pożyczek zaciągniętych przez Ukrainę w Rosji na mocy umowy z 26 maja 1993 roku, zawartej między rządem Federacji Rosyjskiej a rządem Ukrainy w sprawie kredytu państwowego w wyniku stosunków handlowo-gospodarczych w latach 1992–1993. W ten sposób spłatę kredytu zaciągniętego na kwotę 2500 mln USD, w wysokości 3074 mln USD po uwzględnieniu odsetek, przewidziano do 2007 roku.

## OCHRONA ŚRODOWISKA

Kolejne uszczegółowienia, dotyczące funkcjonowania bazy rosyjskiej na Ukrainie, znalazły się w umowie z 18 grudnia 1998 roku zawartej między rządem Federacji Rosyjskiej a gabinetem ministrów Ukrainy i dotyczyły ochrony i kontroli środowiska na obszarach na Ukrainie, gdzie stacjonuje i działa Flota Czarnomorska Federacji Rosyjskiej. Chodziło o podjęcie działań mających na celu ochronę środowiska i zasobów naturalnych.

W umowie Federacja Rosyjska potwierdziła zgodność działalności Floty Czarnomorskiej z wymogami obowiązującego ustawodawstwa ukraińskiego w dziedzinie ochrony środowiska, ochrony przed promieniowaniem i racjonalnego wykorzystania zasobów naturalnych. Tym samym zobowiązała się do płatności za emisję i zrzuty zanieczyszczeń, usuwanie odpadów z jednostek wojskowych, statków, przedsiębiorstw, organizacji i instytucji Floty Czarnomorskiej i rekompensaty szkód wyrządzonych w środowisku naturalnym, z wyjątkiem nagłych przypadków związanych z obecnością ro-

syjskiej Floty Czarnomorskiej na terytorium Ukrainy. Potwierdzono także prawo Ukrainy do przeprowadzania kontroli na obszarach zajmowanych przez Flotę Czarnomorską pod kątem sprawdzenia zgodności z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska.

Strona rosyjska zobowiązała się także do wybudowania i uruchomienia do 2005 roku wymaganej liczby pływających i stacjonarnych urządzeń do odbioru i oczyszczania wód z odpadów przemysłowych, gospodarstwa domowego i żywności ze statków rosyjskiej Floty Czarnomorskiej na terytorium Ukrainy oraz do poprawy do 2012 roku wyposażenia statków, będących własnością Federacji Rosyjskiej, w środki techniczne służące do uzdatniania wody i systemy do usuwania odpadów ze statków, zgodnie z ustawodawstwem ukraińskim.

W 2000 roku, na mocy umowy z 16 marca, zawartej między rządem Ukrainy i rządem Federacji Rosyjskiej w sprawie wykorzystywania wojskowych poligonów Marynarki Wojennej Ukrainy przez jednostki wojskowe Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej stacjonujące na terytorium Ukrainy, rosyjskie oddziały wojskowe uzyskały możliwość przeprowadzania szkoleń bojowych na poligonach ukraińskich. Zobowiązały się przy tym do przestrzegania przepisów o ochronie środowiska i zadośćuczynienia wszelkim możliwym wyrządzonym w trakcie tych szkoleń szkodom. Zgodnie z umową Flota Czarnomorska Federacji Rosyjskiej może wykorzystywać do ćwiczeń bojowych poligony Marynarki Wojennej Ukrainy pod warunkiem złożenia stosownego wniosku Dowództwu Marynarki Wojennej Ukrainy nie później niż siedem dni przed planowanym terminem ćwiczeń i uzyskania zgody co najmniej na 24 godziny przed planowanym ich rozpoczęciem.

## REGULACJE SZCZEGÓŁOWE

W odrębnej umowie, z 16 marca 2000 roku, potwierdzono i uszczegółowiono regulacje dotyczące personelu Floty Czarnomorskiej i jego rodzin. Chodziło o prawo do nauki w szkołach kształcenia ogólnego na poziomie podstawowym, ponadpodstawowym i wyższym zawodowym, a także możliwość korzystania z przedszkoli, opieki zdrowotnej i innych usług socjalnych na równi z obywatelami

ukraińskimi. Określono także zasady wzajemnego uznawania praw i regulacji prawa własności zasobów mieszkaniowych i zasobów do celów społecznych Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej w miejscach stacjonowania jej sił zbrojnych na Ukrainie.

W latach późniejszych zawierano umowy uszczegóławiające zasady przekazywania informacji o personelu Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej przebywającym na terytorium Ukrainy, zasadach kontroli poziomu zbrojeń, zarządzania majątkiem państwowym czy procedurach przekraczania granicy państwowej przez jednostki wojskowe, okręty wojenne i samoloty Floty Czarnomorskiej stacjonującej na Ukrainie.

## CENA ZA GAZ

Za prezydentury Wiktora Juszczenki podnoszono argumenty, że dalsza obecność rosyjskiej floty będzie niezgodna z artykułem 17 konstytucji Ukrainy, zakazującym rozmieszczania na jej terytorium obcych baz wojskowych. Artykuł 14 przepisów przejściowych ustawy zasadniczej dopuszcza jednak wykorzystywanie istniejących baz wojskowych przez obce siły zbrojne na warunkach określonych umową międzynarodową ratyfikowaną przez Radę Najwyższą Ukrainy<sup>9</sup>, tak jak ma to miejsce w wypadku umowy o stacjonowaniu Floty Czarnomorskiej.

W tym samym czasie deputowani na Ukrainie zaczęli opracowywać projekt umowy o wycofywaniu rosyjskiej Floty Czarnomorskiej ze względu na koniec ważności umowy między Ukrainą i Federacją Rosyjską w sprawie statusu i warunków stacjonowania Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy z 28 maja 1997 roku. Przewidywano jej wygaśnięcie, a wraz z nią umów o zasadach podziału Floty Czarnomorskiej oraz o wzajemnych rozliczeniach związanych z podziałem Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR na siły morskie Ukrainy i Flotę Czarnomorską Federacji Rosyjskiej na Ukrainie, podpisanych w tym samym dniu. Zgodnie z projektem, miała zostać przeprowadzona inwentaryzacja zajmowanych obiektów, po czym nastąpiłoby przekazanie praw własności

<sup>9</sup> Ibidem.

na rzecz strony ukraińskiej, rozwiązanie umów leasingu i wycofanie wojsk rosyjskich.

Po dojściu do władzy Wiktora Janukowycza, który 25 lutego 2010 roku objął fotel prezydenta, zrezygnowano z planów wypowiedzenia ukraińsko-rosyjskiego porozumienia o stacjonowaniu Floty Czarnomorskiej na wodach terytorialnych Ukrainy. 21 kwietnia 2010 roku w Charkowie podpisano dokument o przedłużeniu działania umowy zawartej między rządem Ukrainy i rządem Federacji Rosyjskiej w sprawie statusu i warunków stacjonowania Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy z 28 maja 1997 roku, a także podpisanych w tym samym dniu umów o zasadach podziału Floty Czarnomorskiej oraz o wzajemnych rozliczeniach z tym związanych. Przedłużenie obowiązywania umów przewidziano na dwadzieścia pięć lat, licząc od 28 maja 2017 roku. Będą one następnie automatycznie przedłużane na kolejne okresy pięcioletnie, chyba że którakolwiek ze stron powiadomi drugą stronę na piśmie o zakończeniu ich obowiązywania nie później niż rok przed wygaśnięciem. Wysokość opłat za stacjonowanie Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej ustalono na 100 mln USD rocznie. Postanowiono także o znacznym obniżeniu cen gazu dostarczanego na Ukrainę.

Jeśli porównamy podstawowe zasady prawa międzynarodowego dotyczące zawierania umów o tworzeniu baz wojskowych, należy stwierdzić, że traktaty zawarte między Ukrainą a Rosją w tej materii w żaden sposób nie odbiegają od powszechnej praktyki państw. Określają bowiem rodzaj ograniczenia wykonywania praw zwierzchnich przez Ukrainę w stosunku do bazy wojskowej Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy. Precyzują też rodzaj rosyjskich jednostek stacjonujących na Ukrainie, ich liczebność, uprawnienia, możliwy zakres podejmowanych działań oraz wykorzystywane przez Federację Rosyjską instalacje militarne i infrastrukturę. Uregulowano także wysokość odpłatności za dzierżawę gruntów zajmowanych przez Federację Rosyjską i sposób jej pobierania przez odliczanie ustalonej sumy od wysokości należności za gaz, jaki Federacja Rosyjska sprzedaje Ukrainie. Ustalono też prawo własności do zajmowanych budynków i sposoby jego nabywania

przez cudzoziemców. Określono immunitety: cywilny, karny, fiskalny, zasady przekraczania granicy czy komunikacji między terytorium macierzystym a bazą.

Kontrowersje wokół Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej dotyczą jednak nie samych kwestii formalnoprawnych, ale raczej ceny politycznej, jaką Ukraina musiała zapłacić za flotę. Z jednej strony unormowanie stosunków niejako militarnych między dwiema stronami umożliwiło Ukrainie przystąpienie do Rady Europy (9 listopada 1995 r.) – warunkiem Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy było bowiem uregulowanie sprawy Floty Czarnomorskiej. Przy czym, zaznaczyć trzeba, że w tym wypadku znaczenie miało też podpisanie 14 czerwca 1994 roku porozumienia o partnerstwie i współpracy między Unią Europejską a Ukrainą. Jednakże rezygnacja z wycofywania Floty Czarnomorskiej po wygaśnięciu umowy zawartej w roku 1997 postawiła pod znakiem zapytania nie tylko zbliżenie Ukrainy z Unią Europejską, ale także jej przystąpienie do NATO, o które tak żarliwie zabiegano.

Przekształcenie Krymu w militarny przyczółek Rosji sprawiło, że Ukraina z państwa bezblokowego ponownie stała się przedsiönkiem Rosji. Nie da się jednak ukryć, że taka decyzja na pewno poprawi sytuację gospodarczą Ukrainy. Jak oszacował Janusz Onyszkiewicz, były minister obrony narodowej, dzięki nowej umowie z Rosją w ciągu dziesięciu lat Ukraina może zaoszczędzić ponad 40 mln USD, co być może wpłynie na jej rozwój<sup>10</sup>. Z drugiej strony umowne ceny gazu na Ukrainie są i tak wyższe niż te oferowane przez Rosję państwom Europy Zachodniej. 40 mln USD w perspektywie dziesięcioletniej to więc niezbyt wygórowana cena za związanie Ukrainy z Rosją przynajmniej do 2042 roku.

## KONFLIKT GRUZIŃSKO-ROSYJSKI

W wyniku zatargów między Gruzinami a Osetyjczykami oraz dążeń Osetii Południowej i Abchazji do secesji, przy dużym zaangażowaniu

<sup>10</sup> J. Onyszkiewicz: *Flota Czarnomorska i przyszłość Ukrainy – zamrożony problem?* <http://sea.org.pl/?q=pl/node/764>. 16.08.2012.

Rosji doszło w nocy z 7 na 8 sierpnia 2008 roku do wybuchu wojny. Separatystyczne wojska Abchazji i Osetii, wspierane licznie przez wojska Federacji Rosyjskiej, starły się z siłami gruzińskimi. Obydwie strony utrzymywały przy tym, że odpowiadają jedynie na ataki strony przeciwnej.

9 sierpnia 2008 roku społeczność międzynarodowa została poinformowana o tym, że stacjonujące na Krymie rosyjskie okręty Floty Czarnomorskiej wypłynęły z portu i kierują się w stronę Abchazji<sup>11</sup>. Ich statutowym celem w tym konflikcie było zapewnienie wsparcia dla rosyjskich sił lądowych w regionie oraz gotowość do transportu uchodźców z obszaru konfliktu. Cele te były zgodne z oświadczeniem rządu rosyjskiego w początkowej fazie konfliktu. Rząd rosyjski twierdził bowiem, że prowadzi operację wsparcia dla pokojowego kontyngentu jego wojsk w Osetii Południowej, który został zaatakowany przez siły gruzińskie 8 sierpnia<sup>12</sup>.

10 sierpnia ukraińskie ministerstwo spraw zagranicznych wydało oświadczenie, w którym stwierdzono, że w celu zapobieżenia sytuacji, w której Ukraina może zostać wciągnięta w konflikt zbrojny i działania militarne przez udział w nich jednostek Floty Czarnomorskiej Rosyjskiej Federacji tymczasowo stacjonującej na terytorium Ukrainy, strona ukraińska zastrzega sobie prawo zakazania powrotu na terytorium Ukrainy okrętów i jednostek, które mogą wziąć udział we wspomnianym konflikcie<sup>13</sup>. Nadmienić trzeba, że z portów krymskich wypłynęły same najznamienitsze jednostki – krążownik rakietowy „Moskwa”, niszczyciel „Smietliwyj”, korweta „Miraż”, okręt rozpoznawczy „Ekwator”, trałowiec „Wiceadmiral Żukow” i wiele innych. Zniszczyły one instalacje wojskowe w porcie Poti oraz rozbiły jednostki gruzińskiej straży granicznej, głównie za pomocą ostrzału raketowego<sup>14</sup>. Pomijając zatem fakt działań niezgodnych z początkowymi zadaniami Floty Czarnomorskiej, jednoznacznie stwierdzić należy, że dopuściła się ona celowego aktu agresji.

Wróćmy jednak na płaszczyznę wybiegów dyplomatycznych. Kolejnym krokiem podjętym przez Ukrainę było jednostronne zastrzeżenie zasad wpływania na jej wody terytorialne okrętów

Floty Czarnomorskiej stacjonujących w portach ukraińskich. Zgodnie z nowymi przepisami Rosja powinna informować o swoich manewrach przynajmniej na 72 godziny przed ich podjęciem.

Żadne oświadczenie władz ukraińskich nie zmienia jednak faktu, że zgodnie z artykułem 2 lit. e rezolucji 3314 Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 14 grudnia 1974 roku, działalność państwa polegająca na udzieleniu zezwolenia w odniesieniu do terytorium oddanego do dyspozycji drugiego państwa, by było one użyte przez to państwo do dokonania aktu napaści przeciwko trzeciemu państwu, także jest uznawana za akt napaści. Co prawda, Ukraina nie zezwoliła na stacjonowanie Floty Czarnomorskiej na jej wodach terytorialnych *stricto* z myślą o ataku na Gruzję. Pozwoliwszy jednak na utworzenie takiej bazy i mając świadomość napiętych relacji gruzińsko-rosyjskich stworzyła w regionie realne zagrożenie takiego ataku przez jego ułatwienie. I chociaż sama Ukraina w tym konflikcie agresorem nie była, to fakt udziału jednostek bojowych, których portem macierzystym jest w zasadzie Sewastopol, postawił Ukrainę w trudnej sytuacji i dodatkowo skomplikował relacje ukraińsko-rosyjskie i ukraińsko-gruzińskie. Co więcej, uwzględniając fakt przedłużenia okresu dzierżawy ukraińskich obiektów przez Federację Rosyjską można wyciągnąć wnioski o akceptacji *status quo* po wojnie rosyjsko-gruzińskiej oraz akceptacji samej agresji rosyjskiej na Gruzję w 2008 roku. ■

Autorka jest absolwentką Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego oraz Uniwersytetu Warszawskiego.

<sup>11</sup> N. Shachtmana: *Inside the Battle of the Black Sea*. <http://www.wired.com/dangerroom/2008/08/while-the-media>. 15.08.2012.

<sup>12</sup> D. Gorenburg: *The Russian Black Sea Fleet after the Georgian War*. „PONARS Eurasia Policy Memo” 2008 nr 48, s. 2. [www.ponarseurasia.org](http://www.ponarseurasia.org). 16.08.2012.

<sup>13</sup> J. Junko: *Ukraina ostrzega rosyjską Flotę Czarnomorską*. <http://konflikty.wp.pl/kat,1020223,title,Ukraina-ostreza-rosyjska-Flote-Czarnomorska,wid,10241576,wiadomosc.html?icaid=1effc>. 16.08.2012.

<sup>14</sup> D. Gorenburg: *The Russian Black ...*, op.cit., s. 2–4.



ppłk w st. spocz. dr  
JERZY GARSTKA

# Zimna wojna na Dalekim Wschodzie

**Spory terytorialne**, rywalizacja o rynki zbytu i surowce, rozbudowa i modernizacja potencjału militarnego Chin i wywołany tym wyścig zbrojeń na Dalekim Wschodzie każą przypuszczać, że mamy do czynienia z azjatycką zimną wojną.

**N**ieprzewidywalność działań polityczno-militarnych Korei Północnej, a także intensywne zbrojenie się Chin, wywołują poważne obawy nie tylko w Stanach Zjednoczonych Ameryki, ale także w Indiach, Australii, Korei Południowej, Japonii i Tajwanie. W rezultacie cztery ostatnie państwa, przy czynnym udziale Stanów Zjednoczonych, opracowują wspólne plany obronne, którym towarzyszą ćwiczenia sił morskich i lotnictwa, głównie na wodach Pacyfiku. W ramach przygotowań obronnych mamy do czynienia z nową dyslokacją jednostek bojowych, zmieniło się także ich uzbrojenie. Nastąpiło wyraźne wzmocnienie zdolności bojowych państw sojuszników w rejonie Pacyfiku. Wszystko to pozwala przypuszczać, że zimna wojna na morzach Azji Wschodniej stała się faktem.

## KOMU ZAGRAŻA KOREA PÓLNOČNA?

Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna (KRLD) uczyniła z broni masowego rażenia narzędzie prowadzenia polityki i oficjalnie nie wyklucza jej militarnego użycia. Nie unika również

bezpośredniej konfrontacji z armią Republiki Korei, o czym świadczą powtarzające się incydenty na Morzu Żółtym, na przykład zatopienie 26 marca 2010 roku przez północnokoreański okręt podwodny południowokoreańskiej korwety „Cheonan”, w wyniku czego śmierć poniosło 46 marynarzy.

Poważne zaniepokojenie międzynarodowej społeczności, głównie Stanów Zjednoczonych, Korei Południowej, Japonii, wywołały zarówno druga (w 2009 r.), jak i trzecia (początek 2013 r.) próby nuklearne oraz seria testów raketowych, w tym wystrzelenie rakiety dalekiego zasięgu (6–10 tys. km) Taepodong-2 (ulepszona wersja Taepodong-1 o zasięgu 2200–2500 km) z głowicą o masie 390–1000 kg (Korea Północna dysponuje również raketami średniego zasięgu – Rodong 1 i 2 o donośności 1300–1500 km, i krótkiego zasięgu – Hwasong-5 o donośności 320–340 km, oraz Hwasong-6 o donośności 500–700 km). Te właśnie środki, zdolne do przenoszenia broni jądrowej, budzą największe obawy rządów Korei Południowej i Japonii. Agencje ONZ sugerują, że



KRLD może dysponować wystarczającą ilością wzbogaconego uranu do wyprodukowania więcej niż 12 bomb (głowic) nuklearnych.

Obawy potęguje też wzrost gospodarczy i militarny Chin przy słabnących Stanach Zjednoczonych, które od czasu drugiej wojny światowej były najważniejszym gwarantem równowagi sił w Azji. Według nowozelandzkiej *Białej księgi*, zawierającej ocenę zagrożeń do 2035 roku, głównymi punktami zapalnymi w Azji są: Półwysep Koreański, wyspiarski Tajwan oraz wyspy na Pacyfiku i Morzu Południowochińskim.

### PODZIELONY PÓŁWYSEP

Republika Korei jest jednym z niewielu państw funkcjonujących w stanie ciągłego zagrożenia inwazją zewnętrzną. Jest ono wynikiem układu sił, jaki wytworzył się na Półwyspie Koreańskim po trwającej trzy lata (1950–1953) wojnie. Zakończyła się ona terytorialnym i politycznym patem, a z formalnego punktu widzenia trwa nadal. Działania zbrojne zostały jedynie „wstrzymane” umową rozejmową podpisaną 27 lipca 1953 roku w Panmunjomie.

Nierozwiązany stan zawieszenia broni na Półwyspie Koreańskim powoduje, że do 2009 roku w Korei Południowej stacjonowało około 37 tysięcy żołnierzy amerykańskich, z czego 14 tysięcy wzdłuż granicy. Przed czterema laty oba państwa uzgodniły, że liczba żołnierzy amerykańskich zostanie ograniczona do 28,5 tysiąca.

Obecnie trwają negocjacje o rozlokowaniu na terenie Korei Południowej strategicznych bezzałogowych statków powietrznych RQ-48 Global Hawk. Zastąpią one wyeksploatowane już samoloty rozpoznawcze U-2 różnych wersji. Główne zadania rozpoznawcze RQ-48 pozostałyby niezmienione: monitorowanie aktywności wojskowej Korei Północnej i Chin. Global Hawki będą mogły rozpocząć swoje loty niezwłocznie po podpisaniu umów Stany Zjednoczone – Korea Południowa.

Republika Korei jest uwikłana nie tylko w konflikt z Koreą Północną, toczy też spory z Japonią o wyspy Tokto (kor. Dokdo, jap. Takeshima) oraz o strefy morskie między Japonią, Chinami i Koreą Południową. W spornym rejonie znajdują się też

obfite złoża gazu ziemnego. W tych sprawach Amerykanie starają się być mediatorem, jakkolwiek nie najlepiej im to wychodzi. Partnerstwo z Koreą Południową, podobnie jak z Japonią i Tajwanem, odgrywa ważną rolę w strategii Stanów Zjednoczonych w rejonie Azji i Pacyfiku i służy utrzymaniu amerykańskich wpływów oraz dominacji na tym zapalnym obszarze. Obecna taktyka Waszyngtonu polega na zjednywaniu Japonii, Korei Południowej i Tajwanu (ostatnio Australii) dla działań mających na celu hamowanie wzrostu znaczenia militarne go Chin na Oceanie Spokojnym.

### NIEPOKÓJ W TOKIO

Zmiany polityczno-militarne, jakie zachodzą w Azji Wschodniej, spowodowały, że Japonia zaczęła prowadzić inną niż dotychczas politykę – odeszła od zimnowojennej strategii obronnej, w której za główne zagrożenie uważano Związek Radziecki, a później Rosję. Japońskie Siły Samoobrony – morskie, lotnicze i lądowe – do niedawna były w stanie zapewnić pełne bezpieczeństwo obywatelom kraju. Poczucie to dodatkowo zwiększał kontyngent amerykański z piechotą morską, która przez dziesięciolecia stanowiła ochronę południowo-zachodniego obszaru tego państwa. Obecnie jest on w części wycofywany, co powoduje, że Japończycy są zmuszeni zwiększyć zdolności bojowe i mobilność własnych wojsk.

Doraźne spięcia Japończyków z Koreą Północną i Chinami to niejedyny ich problem. Do dzisiaj trwa spór z Rosją o Wyspy Kurylskie i z Koreą Południową o wyspy Tokto (bogate łowiska ryb – fot. 1). Rząd japoński zdaje sobie sprawę, że może się stać pierwszą ofiarą ataku rakietowego czy nuklearnego Pjongjangu. Wyraźne poparcie Chin dla Korei Północnej jeszcze mocniej te obawy powiększa. Budowanie przez Japonię tarczy antyrakietowej przypuszczalnie skłoni Chiny oraz Koreę Północną do rozbudowy własnej broni uderzeniowej, aby zniwelować zdolności obronne tego systemu.

Zmiany potencjalnych źródeł zagrożeń nie pozostaną bez wpływu na reformę i dyslokację Sił Samoobrony. Zmodyfikowana strategia obronna





ARCHIWUM AUTORA

**Fot. 1. Republika Korei toczy spory z Japonią o wyspy Tokto (kor. Dokdo, jap. Takeshima)**

Japonii (ogłoszona w grudniu 2010 r.) przewiduje, że najpoważniejsze zagrożenia dla bezpieczeństwa kraju mogą się pojawić ze strony Korei Północnej; zaś w przedziale średnioterminowym także Chin. Oprócz wzmocnienia potencjału obronnego, Japonia chce też rozwijać współpracę w sferze bezpieczeństwa i obrony nie tylko ze Stanami Zjednoczonymi, ale także z Koreą Południową oraz Australią, a w miarę możliwości z Rosją i Chinami. Przyjęty narodowy program obrony do roku 2011 i na lata następne przewiduje w ciągu najbliższych pięciu lat wydanie na obronę 276 mld USD (23 biliony i 48 miliardów jenów).

Tokio od dawna rości sobie pretensje do Wysp Kurylskich. Latem 1945 roku zajęła je Armia Czerwona, nazywając Terytoriami Północnymi. W ostatnim czasie po obu stronach padły ostre słowa, gdy przedstawiciele władz Japonii skrytykowali niedawną wizytę na Kurylach rosyjskiego ministra obrony Anatolija Sierdiukowa. Podobne napięcie wywołało przybycie tam w listopadzie 2010 roku prezydenta Dmitrija Miedwiediewa.

Roszczenia Japończyków dotyczące wysp archipelagu Kuryli Południowych nie pozostały w Rosji bez echa. W grudniu 2011 roku zapowiedziano, że na wyspach Iturup i Kunaszir powstaną nowe ro-

syjskie posterunki wojskowe. W 2012 roku były gotowe ich projekty, a prace budowlane rozpoczną się w roku 2013. Ponadto zostanie odnowione lotnisko na Kurylach, z którego korzystają zarówno samoloty wojskowe, jak i cywilne. Według agencji ITAR-TASS, stacjonujące na Kurylach jednostki 18 Dywizji Artylerii i Karabinów Maszynowych otrzymają nowe uzbrojenie. Także dwa okręty desantowe typu Mistral, które Rosja zamówiła we Francji, mogą trafić do Floty Pacyfiku (wg agencji RIA-Novosti z 9 lutego 2011 roku). Ich przydział powiązano z nierozstrzygniętym sporem terytorialnym z Japonią o te właśnie wyspy. Mistrale mają w razie potrzeby przerzucić posiłki dla stacjonujących tam garnizonów.

Japonię niepokoi także modernizacja i rozbudowa chińskich sił morskich, raketowych i lotnictwa. Jest ona bowiem z Chinami w sporze terytorialnym o Wyspy Senkaku (przez Chińczyków nazywane Diaoyu Tai), leżące na Morzu Wschodniochińskim (ok. 120 mil morskich na południe od Tajwanu). Tokio zwierzchnictwo nad nimi sprawuje od 1985 roku i są one traktowane jako część prefektury Okinawa. Roszczenia ChRL i Republiki Chin (Tajwan) wywodzą się natomiast z zamierchłej historii (1372 r.).

Te wyspy niezgody co jakiś czas dają o sobie znać. W końcu listopada 2011 roku władze Tokio zaproponowały Pekinowi stworzenie „mechanizmu zarządzania kryzysowego”. W mediach japońskich został on określony jako schemat regularnego dialogu między ministerstwami spraw zagranicznych i obrony obu państw, agencjami odpowiedzialnymi za energetykę i rybołówstwo oraz strażami przybrzeżnymi. Taki schemat działania stał się niezbędny po incydentach w tym rejonie.

Przed dwoma laty Chiny zaczęły rościć pretensje do bogatych zasobów naturalnych znajdujących na wodach przybrzeżnomorskich Filipin i Wietnamu. Zagrożone państwa poprosiły Waszyngton o udział w mediacjach w tej sprawie.

Incydenty stanowią niewątpliwie demonstracje, które oprócz wymiaru czysto terytorialnego służą także wzajemnemu określeniu pozycji ChRL i Japonii w nowo kształtującej się strukturze bezpieczeństwa tego rejonu. Spornymi regionami (akwenami) Chiny są zainteresowane ze względów geograficzno-wojskowych, gdyż biegnie przez nie najkrótsza trasa między bazą amerykańską na Okinawie a Tajwanem. Rozpoznanie warunków hydrologicznych w tym rejonie ma olbrzymi wpływ na możliwość efektywnego wykorzystania w wypadku kryzysu lub konfliktu sił podwodnych.

Tego typu incydenty między Japonią a ChRL powodują, że obecnie ponad 52 procent Chińczyków boi się odrodzenia japońskiego militarizmu, zaś 70 procent Japończyków wskazuje na Chiny, jako na źródło zagrożenia militarnego dla ich kraju. Ze względu na niechlubną historię z drugiej wojny światowej rząd japoński nie może odpowiedzieć na militarne inwestycje Chin zbyt demonstracyjną i otwartą rozbudową własnych arsenałów uderzeniowych (oprócz obronnych). Azjatyccy sąsiedzi dobrze bowiem pamiętają agresywną ekspansję imperium japońskiego w Azji w pierwszej połowie XX wieku. Dlatego dla Japonii ważne są bliskie stosunki ze Stanami Zjednoczonymi, które zapewniają jej, między innymi, tak zwany ochronny parasol nuklearny.

## AMERYKANIE W JAPONII

Strategiczne partnerstwo z Japonią, podobnie jak z Koreą Południową i Tajwanem, służy utrzy-

manii amerykańskiej strefy wpływów oraz dominacji na tym zapalnym obszarze. Do Wysp Senkaku, oprócz Chin i Japonii, rości sobie prawo Tajwan. Nie ustalono też stref morskich między tymi państwami, co grozi nieprzewidywalnym konfliktem zbrojnym między nimi. Z tej też przyczyny rozmieszczenie na swym terytorium amerykańskich baz wojskowych jest na rękę Japonii, która na mocy traktatów amerykańsko-japońskich z lat 1951 i 1960, stała się ważnym sojusznikiem w strategii bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych w regionie Azji i Pacyfiku.

Jeszcze do końca 2009 roku na japońskich wyspach stacjonował największy w Azji kontyngent sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych. W bazie lotniczej Yokota znajduje się dowództwo 5 Armii Lotniczej (5th Air Force), a w bazie morskiej Yokosuka na wyspie Honsiu – Dowództwo VII Floty.

Bazami większości okrętów VII Floty, w której skład wchodzi grupa bojowa lotniskowca USS „George Washington”, są porty Yokosuka i Sasebo (fot. 2). Wyspa Okinawa pozostaje głównym obszarem stacjonowania Dowództwa Morskich Sił Ekspedycyjnych (Naval Expeditionary Combat Command – NECC) i kilkunastotysięcznych 3 Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej (3<sup>rd</sup> Marine Expeditionary Force). Niektóre „wyczyny” marines spowodowały, że pod naciskiem ludności japońskiej zawarto w 2006 roku porozumienia o wycofaniu do roku 2014 ośmiu tysięcy marines i przeniesieniu ich na wyspę Guam, położoną 1300 mil morskich na południowy wschód od Japonii.

## CHIŃSKIE ZBROJENIA

Chińczycy od końca XX wieku intensywnie rozbudowują swoje siły zbrojne, w tym marynarkę wojenną i lotnictwo. W połowie 2009 roku pojawiły się informacje o oblocie samolotu J-15, który stanowi bezlicencyjną kopię pokładowego myśliwca rosyjskiego Su-33. Niezbędne dane Chińczycy uzyskali od Ukrainy (w 2001 r. zakupili jeden z prototypów samolotu Su-33-T10K-3 oraz dostępną dokumentację techniczną). W okresie ocieplenia stosunków Rosjanie pozwolili Chińczykom na zapoznanie się z samolotem



Ze względu na demonstracyjną rozbudowę chińskich sił morskich, raketowych i lotnictwa, 70 procent Japończyków wskazuje na Państwo Środka, jako źródło zagrożenia militarnego dla ich kraju

Su-33. Maszyna J-15 powstała więc jako kontynuacja zamierzenia z 2002 roku (J-11C), a jej bazą jest rosyjski Su-33. W tej wersji będzie zastosowana rodzima awionika oraz turbinowe silniki WS-10A o sumarycznym maksymalnym ciągu 26,4 kN, oparte na rosyjskich silnikach Saturn-Lulka AL-31FU.

Obecnie trwa szkolenie około pięćdziesięciu pilotów myśliwców morskich, które będą bazować na pierwszym chińskim lotniskowcu „Liaoning”, zbudowanym na niedokończonym lotniskowcu rosyjskim „Wariag”. W swój pierwszy testowy rejs chiński okręt wyszedł 10 sierpnia 2011 roku. Jego próby morskie zakończono w sierpniu 2012 roku (chińskie oznaczenie projektu to typ 089).

Jak duże znaczenie Chińczycy przywiązują do posiadania własnych lotniskowców świadczy przyporządkowanie okrętu „Liaoning” pod względem operacyjnym Centralnej Komisji Wojskowej, a nie marynarce wojennej. Podobnie podlegają jedynie chińskie strategiczne siły jądrowe. W planach jest przewidywana budowa jeszcze dwóch lotniskowców typu 089 i jednego o napędzie nuklearnym typu 085.

Celem chińskiej marynarki wojennej stała się też ochrona morskich szlaków komunikacyjnych ważnych dla gospodarki Chin. Pekin planuje w związku z tym rozbudowę floty okrętów podwodnych, które będą mogły odbywać dalekie patrole oceaniczne poza tak zwany pierwszy łańcuch wysp, a więc wyjść poza Morze Wschodniocihńskie i wody oblewające Tajwan. Konstrukcję prototypu takiego okrętu podwodnego (w suchym doku) pokazano na fotografiach w połowie maja 2011 roku. Okręt wydaje się być o około 30 procent większy od będących w produkcji jednostek typu Yuan, które charakteryzują się wypornością podwodną 2500–3000 ton.

Okręt ma bardzo duży kiosk, o wysokości w granicach 5–6 metrów i szerokości 3,5–4 metry. Zawiera kapsułę ratowniczą, zastosowaną po raz pierwszy na chińskich okrętach podwodnych. Za nią są umieszczone peryskopy i antena stacji radiolokacyjnej. Za sensorami znajduje się wciąż dość duża przestrzeń, w której, ze względu na wysokość kiosku, mogą się zmieścić pociski ra-

kietowe. W grę mogą wchodzić pociski C-705 (zaśięg 75–170 km w zależności od wersji). Większe – C-802/803 (120–200 km), mające długość około 6,5 metra – zamontowane na okręcie musiałyby przenikać kadłub sztywny okrętu, co nie wpływałoby pozytywnie na jego konstrukcję.

Chińczycy w czasie projektowania okrętu mogli też pójść w kierunku wybranym przez Amerykanów, którzy już jakiś czas temu na strategicznych atomowych okrętach podwodnych typu Ohio zamontowali, w miejsce wyrzutni raket międzykontynentalnych, wyrzutnie kierowanych pocisków rakietowych i przystosowali te jednostki do transportu grup specjalnych wraz z niezbędnym wyposażeniem, w tym również z bezzałogowymi platformami powietrznymi i podwodnymi.

Udział Chińskiej Marynarki Wojennej w operacji antypirackiej w rejonie Morza Arabskiego świadczy o zmianach poglądów ChRL na temat użycia własnych sił morskich. Do służby wprowadzono okręt desantowy-dok typu 071 (LPD – Landing Platform Dock) mogący przenosić cztery śmigłowce Z-8 oraz przewozić batalion piechoty morskiej liczący 500–800 żołnierzy i do 50 pojazdów. W modernizacji swoich sił zbrojnych Pekin konsekwentnie dąży do wyznaczonego celu.

## PRZECIWWAGA DLA PAŃSTWA ŚRODKA

Jednym ze sposobów przeciwstawienia się rosnącej potęgze militarnej Chin jest umocnienie więzi wojskowych Stanów Zjednoczonych z państwami Azji i Oceanii. Taktyka ta polega na zjednywaniu Japonii, Korei Południowej i Australii do współpracy, nie tylko wojskowej, ale także handlowej. Stany Zjednoczone próbują zatem związać państwa ASEAN (Association of South East Asian Nations – Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-wschodniej) zarówno wojskowo, jak i handlowo. Taka forma współpracy może się bowiem okazać skuteczna w rywalizacji z Państwem Środka.

Szczególną wagę Amerykanie przywiązują do własnych baz leżących na Pacyfiku, a dzięki VII Flocie mogą kontrolować cały Ocean Indyjski i Spokojny.





US NAVY

**Fot. 2. Amerykańskie okręty stacjonujące w bazach Yokosuka i Sasebo w trakcie ćwiczeń z obrony przeciwrakietowej u wybrzeży Japonii**

Na Hawajach ulokowano strategiczną amerykańską bazę marynarki wojennej z Dowództwem Floty Pacyfiku i 25 Dywizją Piechoty, zwaną Tropic Lightning (dowództwo w Schofield Barracks). W bazie morskiej Pearl Harbor stacjonują: trzy krążowniki, pięć niszczycieli, dwie fregaty i 16 okrętów podwodnych. Na małej bezludnej wyspie Kaho'olawe urządzono poligon wojsk lądowych i sił powietrznych. W tej części Stanów Zjednoczonych znajdowało się do końca 2011 roku około 36 tysięcy żołnierzy.

Znaczącą rolę odgrywa wyspa Guam, na której znajduje się port morski Apra Harbor i baza lotnicza Andersen. Ten największy między Hawajami a Filipinami port obsługuje okręty VII Floty (w tym lotniskowce i okręty podwodne). W bazie Andersen rozmieszczono 36 Skrzydło 13 Armii Lotniczej (jednostka nie ma stałych eskadr), 393 Dywizjon 509 Skrzydła Bombowców Strategicznych B-2A oraz wiele innych maszyn powietrznych. Bombowce B-2A bazują tutaj rotacyjnie. Obecne bazy na tej wyspie jakby nieco

traciły na znaczeniu w przypadku niespodziewanego konfliktu wojennego, bowiem Guam jest znacznie oddalona od potencjalnych punktów zapalnych Azji – Cieśniny Tajwańskiej i Półwyspu Koreańskiego. Na Wyspach Marshalla (państwie stowarzyszonym ze Stanami Zjednoczonymi) z kolei w porcie Kwajalein stacjonują okręty amerykańskiej marynarki wojennej. Na amerykańskich wyspach Samoa (położonych na Pacyfiku) w zatoce Pago Pago ulokowano amerykańską bazę morską, a w miejscowości Tafuna – międzynarodowy port lotniczy.

Na Pacyfiku Amerykanie współpracują także z Indiami, które są bardzo zaniepokojone dynamicznym rozwojem chińskich sił morskich. Przymuszczalnie Amerykanie, którzy dzięki potężnej flocie kontrolowali dotychczas także Ocean Indyjski, oddadzą tę rolę Indiom, sami zaś skoncentrują swoje działania na Pacyfiku i Zatoce Perskiej. Ostatnie ruchy sił morskich Iranu w cieśninie Ormuz wymagają reakcji Amerykanów w wypadku jej ewentualnej blokady.

Celem sił morskich Indii jest posiadanie do 2020 roku trzech lotniskowców, pozwalających na utworzenie trzech grup uderzeniowych (wzorem Amerykanów) z lotniskowcem na czele. Dwa z nich mają działać w rejonie Morza Arabskiego i Zatoki Bengalskiej i kontrolować cieśninę Malakka na wschodzie i cieśninę Ormuz oraz Zatokę Adeńską na zachodzie.

W marcu 2010 roku odkupiono od Rosjan lotniskowiec „Admirał Gorszkow” (nazwa hinduska – „Vikramaditya”), który zostanie wprowadzony do służby w tym roku. Ma on przenosić 16 samolotów MiG-29K i 10 śmigłowców (Ka-31, Ka-28 lub Dhruv). Również 29 egzemplarzy MiG-29K zakupiono dla budowanego w Indiach lotniskowca o wyporności 40 tysięcy ton, oznaczonego pierwotnie jako IAC (Indigenous Aircraft Carrier), a obecnie „Vikrant” (nie mylić z „Vikrantem” z 1961 roku i wycofanym ze służby w roku 1997). Samoloty startują na tym lotniskowcu z wykorzystaniem tak zwanych skoczni (trampoliny). Drugi okręt typu Vikrant będzie wykorzystywał natomiast katapultę (parową lub elektromagnetyczną) i wejdzie do służby przed 2020 rokiem. Trzeci lotniskowiec, oznaczony jako IAC-3, będzie przyszłocześnie miał napęd nuklearny.

Do współpracy z Amerykanami przystąpiła także Australia. Mimo znacznej odległości od Chin, Australijczycy czują się zagrożeni. Dlatego w czasie wizyty prezydenta Baracka Obamy w Australii (listopad 2011 r.) uzgodniono, że w mieście Darwin (stolicy Terytorium Północnego) powstanie amerykańska baza wojskowa.

Rozlokowany w Darwin zespół bojowy liczebnie będzie zbliżony do Marine Expeditionary Unit (MEU), który się składa z batalionu piechoty wzmocnionego baterią haubic kalibru 155 mm, lekką pancerną kompanią rozpoznawczą oraz kilkoma specjalistycznymi plutonami – saperów, amfibii szturmowych, czołgów i rozpoznawczym. Zwykle jest to około 1,1 tysiąca żołnierzy.

Marines są częścią ekspedycyjnej grupy uderzeniowej (Expeditionary Strike Group – ESG), która dysponuje także trzema różnego typu desantowcami i jednostkami eskorty – krążownikami, niszczycielami, fregatami oraz myśliwskimi okrętami podwodnymi. Największe w ESG są sztur-

mowe okręty desantowe – Landing Helicopter Assault lub Landing Helicopter Dock. Można je uznać za małe lotniskowce.

## GROŹBA KONFLIKTU

Pokój na morzach Dalekiego Wschodu jest na razie utrzymywany dzięki paktom ze Stanami Zjednoczonymi i siłom morskim tego państwa, w tym przede wszystkim lotniskowcowym zespołom uderzeniowym. Czynnikiem, mogącym wywołać poważny konflikt, może być sparaliżowanie amerykańskich sił operujących w zachodnim rejonie Oceanu Spokojnego, spowodowane, na przykład, niekonwencjonalnym atakiem na okręty Stanów Zjednoczonych, w tym i na lotniskowce, traktowane jako pływające twierdze.

Intensywny rozwój chińskich sił zbrojnych (głównie morskich, powietrznych i raketowych) jest obecnie głównym kołem napędowym zbrojeń w innych państwach, takich jak Japonia, Korea Południowa, Tajwan, Indie, Rosja i Stany Zjednoczone. Decyzja Pekinu o wysłaniu okrętów wojennych w rejon Zatoki Adeńskiej (przez ten akwen przepływa 60 procent ropy naftowej importowanej przez Chiny) z zadaniem zwalczania piractwa nie może przysłaniać rzeczywistych zamiarów Państwa Środka. Głównym celem staje się zmiana statusu Chin z potęgi gospodarczej na gospodarczo-militarną, co spowoduje wzrost napięcia między Stanami Zjednoczonymi i jego sprzymierzeńcami a Chinami z Iranem i Pakistanem włącznie.

Zimna wojna na morzach Dalekiego Wschodu spowoduje, że amerykańskie samoloty dalekiego zasięgu, okręty podwodne i morskie zespoły uderzeniowe coraz częściej będą operować w tym rejonie. Takie nasycenie akwenów bojowymi okrętami oraz samolotami w każdej chwili może się stać zarzewiem konfliktu, z tendencją do rozprzestrzeniania. Groźne może się też okazać przeniesienie środka ciężkości działań morskich z otwartych wód oceanicznych na wody przybrzeżne. ■

Autor jest absolwentem WAT. Stopień doktora uzyskał na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej.

Był m.in. kierownikiem Pracowni Minowania i Ośrodka Naukowej Informacji Wojskowej w Wojskowym Instytucie Techniki Inżynierskiej.





mgr inż. **KRZYSZTOF PAJĄK**  
Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa  
w Poznaniu



st. kpt. mgr inż. **MAREK TOBOLSKI**  
Delegatura Wojskowej Ochrony  
Przeciwpożarowej w Gdyni

## Groźne morze

**Huraganowe wiatry, fale, zlodzenie akwenów i statków, a także ograniczenie widoczności przez mgły lub obfite opady to istotne zagrożenia naturalne dla załóg jednostek pływających po Bałtyku.**

**P**rzyczyniają się one do powstawania wypadków, klęsk żywiołowych lub kataklizmów. Zdarzenia te zazwyczaj są trudne do przewidzenia, jeśli chodzi o czas i miejsce ich wystąpienia. Naruszają normalne życie, są niebezpieczne dla ludzi i mienia oraz powodują zakłócenia w funkcjonowaniu gospodarki, transportu i łączności. Do tego typu zagrożeń, określanych mianem naturalnych, można zaliczyć powodzie, mgły i opady atmosferyczne, susze, pożary, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, masowe pojawianie się szkodników, wstrząsy sejsmiczne, huraganowe wiatry, wysokie fale, zlodowacenia, erupcje wulkanów, lawiny oraz epidemie chorób ludzi, zwierząt i roślin. Na występowanie tych zdarzeń człowiek zasadniczo nie ma wpływu, jednakże jest w stanie ograniczać ich skutki.

### WIATR

Jest to naturalny, poziomy ruch powietrza, powstały wskutek różnic ciśnienia. Jest tym silniejszy, im większe są te różnice. Dla określenia prędkości wiatru powodujących zagrożenia, w warunkach klimatu Polski przyjęto za dolne ogranicze-

nie tej prędkości 17,2 m/s. Wynika to z kryteriów przyjętych w opracowanej skali, której podstawę stanowi skala Beauforta (tab.).

Nad Bałtykiem zauważa się przewagę wiatrów wiejących z zachodu, południowego zachodu lub południa. Stanowią one 50–55 procent wszystkich obserwowanych wiatrów. Największe prędkości osiągają jednak te wiejące z północnego zachodu lub z północy i są one zaliczane do silnych i bardzo silnych.

Wiatr jest czynnikiem warunkującym bezpieczeństwo na Bałtyku w sposób bezpośredni. Mamy do czynienia z oddziaływaniem przemieszczających się mas powietrza na obiekty nawodne, na przykład na kadłub statku. Istotny jest też kierunek wiatru w stosunku do kierunku poruszającego się statku. W wypadku zmniejszonego zanurzenia (statek pod balastem lub z niewielką partią ładunku) rośnie powierzchnia wynurzonej części kadłuba, maleją wówczas opory części podwodnej (zanurzonej). Powoduje to, że statek pod balastem zaczyna znacznie bardziej podlegać działaniu wiatru niż statek głębiej zanurzony. Przy gwałtownym wzroście siły wiatru, gdy zwiększyło się jego parcie na nadwodną część kadłuba, mo-

że się okazać, że sprawność napędu i steru jest zbyt mała dla pełnej kontroli ruchu statku. Odnotowano przypadki, że statek znajdował się blisko brzegu i zabrakło czasu na odpowiednie jego balastowanie. Zakończyło się to wejściem na płycizny przybrzeżne lub rozbiciem na przybrzeżnych skałach.

Innym niebezpieczeństwem jest wywołany przez napór wiatru przechył statku na burtę, co może doprowadzić do zatonięcia. Bezpośrednim zagrożeniem generowanym przez silny wiatr są wszelkiego rodzaju uszkodzenia jednostek, wynikające ze zniszczeń poszczególnych elementów statku i wyposażenia przez napierające masy powietrza.

Wiatr jest również w sposób pośredni czynnikiem warunkującym poziom bezpieczeństwa na morzu. Ruch mas powietrza nad powierzchnią wody jest przyczyną powstawania fal.

## FALOWANIE

Wody światowego oceanu są w ciągłym ruchu. Jeśli ruch ten ma charakter rytmiczny, wówczas jest określany jako falowanie (fot.). Charakter stały mają prądy morskie, a ruch o strukturze okresowej nosi nazwę pływów. Falowanie jest to specyficzny rodzaj ruchu cząsteczek wody związany z jej siłą ciężkości, lepkością i sprężystością. Jest to ruch rytmiczny, który nie powoduje przemieszczania się wody, lecz tylko wahania jej poziomu.

Wszystkie fale, które powstają w wyniku działania sił zewnętrznych, są zaliczane do fal wymuszonych, te natomiast, które się utrzymują po ich ustaniu, są falami swobodnymi. Do takich zalicza się rozkołys lub sejsze (swobodne fale stojące).

Ze względu na miejsce występowania wyróżnia się fale:

- powierzchniowe, powstające na powierzchni mórz i oceanów;
- wewnętrzne, występujące wewnątrz masy wód oceanicznych, w miejscu styku warstw o różnej gęstości.

Parametrami fali morskiej są: długość, wysokość, częstość, stromość i prędkość. Jeżeli głębokość przekracza połowę długości fali, fale morskie przemieszczają się jako fale głębokowodne (krótkie), z prędkością wprost proporcjonalną do długości fali. Przykładem mogą tu być fale wia-

trowe na otwartym oceanie. Jeżeli ten warunek nie jest spełniony, fale poruszają się jako płytkowodne (długie), z prędkością wprost proporcjonalną do głębokości. Przykładem są fale sejsmiczne, pływowe lub wiatrowe w płytkich obszarach przybrzeżnych.

Kiedy zostanie zachwiana proporcja między wysokością fali a jej długością, powstaje fala przybojowa, zwana również kipiela, która się wypiętrza i wpływając na płyciznę załamuje. W tym miejscu fala uwalnia przenoszoną energię i wprawia w ruch masy wody. Załamująca się fala z ogromną siłą uderza w dno i w obiekty znajdujące się na powierzchni, rozbija się o nie lub wprawia je w ruch. Jest to zjawisko szczególnie niebezpieczne dla małych jednostek lub kąpiących się ludzi. Załamująca się w strefie przybrzeżnej fala przybojowa wielokrotnie uniemożliwia wodowanie z plaży, następnie wypłynięcie jednostki na spokojniejsze, głębsze wody.

Na Bałtyku najczęściej jest spotykana fala wiatrowa, w wyniku której następuje rozkołys. Stwarza ona szczególne zagrożenie z uwagi na rozmiary osiągnięte na otwartych przestrzeniach.

Bardzo niebezpieczna jest żegluga podczas silnego sztormu. Występuje kilka podstawowych przyczyn zatonięcia statków w warunkach sztormowych. Pierwszą jest utrata stabilności w wyniku uderzeń fal bocznych, które mogą doprowadzić do przechyłu i przewrócenia się statku. Przechył może być też spowodowany wdarciami się wody do wnętrza kadłuba przez nieszczelne luki, furty lub uszkodzenia w poszyciu.

Innym powodem katastrof statków jest utrata pływalności w wyniku uszkodzeń kadłuba wywołanych uderzeniem fal. Zniszczeń dokonuje w tym wypadku siła naporu wody na poszczególne części kadłuba lub masa wody, która wdarła się z falą na pokład. Wejście takiej fali na pokład statku może być tragiczne w skutkach dla osób, które tam przebywają. Woda swą siłą potrafi dosłownie zmyć człowieka z pokładu i spowodować jego wypadnięcie za burtę.

## WIDZIALNOŚĆ

W praktyce nawigacyjnej widzialność pozioma na morzu stanowi jeden z najważniejszych ele-

## Wartości prędkości wiatru (skala Beauforta)

B	m/s	km/h	Węzły	Nazwa wiatru	Wpływ na morze
0	0–0,2	0–0,7	1	Cisza	Morze gładkie.
1	0,3–1,5	1–5	1–3	Powiew	Tworzą się zmarszczki o wygładzie łusek.
2	1,6–3,3	5,5–11	4–6	Słaby wiatr	Zupełnie drobne, krótkie, lecz wyraźne fale o szklistych grzbietach.
3	3,4–5,4	12–19	7–10	Łagodny wiatr	Bardzo małe fale; ich grzbiety zaczynają się załamywać, lecz piana jest jeszcze szklista; tylko sporadycznie pojawiają się białe grzebienie.
4	5,5–7,9	20–28	11–15	Umiarkowany wiatr	Małe fale zaczynają się wydłużać, pojawia się sporo białych grzebieni.
5	8–10,7	29–38	16–21	Świeży wiatr	Fale średniej wielkości wyraźnie wydłużone; dużo białych grzebieni, miejscami występują pojedyncze bryzgi.
6	10,8–13,8	39–47	22–27	Silny wiatr	Zaczynają się tworzyć grzbiety wszędzie większe rozmiary; na ogół występują bryzgi.
7	13,9–17,1	48–61	28–33	Bardzo silny wiatr	Fale się piętrzą; zdmuchiwana z łamiących się grzbietów piana zaczyna się układać pasmami wzdłuż kierunku wiatru.
8	17,2–20,7	62–74	34–40	Sztorm	Dość wysokie i długie fale; ich wierzchołki zaczynają się odrywać w postaci wirujących bryzgów; piana układa się wzdłuż kierunku wiatru w wyraźne pasma.
9	20,8–42,4	75–87	41–47	Silny sztorm	Wysokie fale; gęste pasma piany układają się wzdłuż kierunku wiatru. Spiętrzone grzbiety fal przewracają się i toczą; bryzgi mogą zmniejszyć widoczność.
10	24,5–28,4	88–102	48–55	Bardzo silny sztorm	Bardzo wysokie fale o długich przelewających się grzbietach; duże płaty piany układają się w gęste białe pasma wzdłuż kierunku wiatru; cała powierzchnia morza wydaje się biała; przewracanie i toczenie się fal staje się ciężkie i gwałtowne; widzialność zmniejszona.
11	28,5–32,6	103–117	56–63	Gwałtowny sztorm	Wyjątkowo wysokie fale (małe i średnie okręty chwilami zupełnie nikną z oczu wśród fal); morze całkowicie pokryte długimi białymi płatami piany, układającymi się wzdłuż kierunku wiatru; wiatr wszędzie porywa i rozpyla wierzchołki fal; widzialność zmniejszona.
12	Ponad 32,7	Ponad 118	Ponad 64	Huragan	Powietrze wypełnione pianą i bryzgami; morze zupełnie białe od pyłu wodnego; widzialność bardzo ograniczona.

Źródło: <http://www.biale-zagle.pl/index.php/skala-beauforta>. 4.02.2013.



SXC.HU

**Wody światowego oceanu są w ciągłym ruchu. Jeśli ruch ten ma charakter rytmiczny, wówczas jest określany jako falowanie.**

mentów meteorologicznych. Określa możliwość zauważenia z odpowiedniej, największej odległości obiektu o danych rozmiarach kątowych i wystarczająco odróżniających się od tła. Widzialność poziomą kształtują trzy główne grupy czynników: geograficzne, fizyczne oraz psychofizyczne.

Czynniki geograficzne wyznaczają tak zwany geograficzny zasięg widoczności, stanowiący funkcję rozmiarów Ziemi (krzywizna powierzchni Ziemi), rozmiarów pionowych obserwowanego obiektu i wysokości oka obserwatora ponad powierzchnię Ziemi. Na lądzie geograficzny zasięg widoczności dodatkowo jest określony przez rzeźbę terenu i jego pokrycie (np. drzewa, lasy, zabudowę, inne ruchome i nieruchome obiekty niebędące budowłami).

Zasięg widzialności określają czynniki powiązane ze sobą lub występujące autonomicznie. Do najistotniejszych należą te, które: określają przezroczystość powietrza, rozchodzenie się światła w powietrzu, psychofizyczne.

Widzialność na morzu jest bardzo ważnym elementem kształtującym poziom bezpieczeństwa. Jej pogorszenie i inne anomalie fal magnetycz-

nych zwiększają niebezpieczeństwo niezauważenia obiektu nawodnego, a w rezultacie możliwość kolizji z nim. W tej sytuacji bardzo utrudnione bywa również odnalezienie człowieka lub statku przez niosących pomoc ratowników.

## ZŁODZENIE

Najdogodniejsze warunki do powstania lodu istnieją w pobliżu brzegów, gdzie z powodu małych głębokości jest ograniczony dolny zasięg konwekcyjnego mieszania się wód morskich. Strefa ta ma najmniejszy zapas ciepła zgromadzonego w okresie ciepłych pór roku. Kiedy woda osiągnie temperaturę zamarzania, która zależy od zasolenia akwenu, zaczynają się tworzyć zarodki kryształków lodu. Następnie rozrastają się i przybierają postać kryształów lodowych. W sytuacji braku falowania, w zatokach oraz miejscach o niewielkiej głębokości tworzy się przylepa. Jest to lód morski, unieruchomiony wzdłuż brzegu.

Na otwartych akwenach głębokowodnych powstają różne formy lodu pływającego. Kiedy mieszają się wody powierzchniowe z głębszymi, kryształy lodu tworzą się także głębiej i powstaje gąbczasta masa zwana sryżem. Kolejnym stadium

tworzenia się lodu morskiego jest lepa, czyli zawieszista warstwa bryłek białego lodu o średnicy kilku centymetrów. Gdy w dalszym ciągu na powierzchni morza działają niskie temperatury, przez lód przedostaje się z wody do atmosfery ciepło. Efektem jest scalenie się i przyrost grubości lodu w jego dolnych warstwach.

O dynamice występowania zjawisk lodowych decydują przede wszystkim prądy morskie, klimat i warunki lokalne. Morze Bałtyckie jest przykładem akwenu o dużej zmienności zlodzenia w cyklu jednorocznym. Co roku zamarzają zatoki Fińska i Botnicka, a także rejony przybrzeżne Zatoki Ryskiej. W północnej części Zatoki Botnickiej zjawiska lodowe zaczynają się tworzyć już w listopadzie, a zanikają dopiero w maju. U wybrzeży polskich średni okres zlodzenia w strefie otwartego morza wynosi około 20 dni, a w zalewach i zatokach niecałe trzy miesiące. W centrum Bałtyku lód występuje raz na kilka lat, a pokrycie lodem całego morza jest zjawiskiem rzadkim i pojawia się raz na kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt lat.

Pływający lód jest często przyczyną uszkodzeń kadłuba statku, steru lub niemożliwości wydostania się z silnie zlodzonego akwenu. Poważnym problemem jest również ogromna siła, którą generują przemieszczające się masy lodu. Statek, który dostanie się pod działanie takich sił, może zostać zmiążdżony.

Niebezpieczeństwo stwarza również lód zalegający na jednostce pływającej. Z powodu dużej masy lodu, statek może mieć znacznie pogorszone parametry bezpiecznej żeglugi. Obładzenie kadłuba powoduje nadmierne obciążenie, przechył i utratę jego elastyczności lub wyposażenia. Lód na pokładzie może być przyczyną poślizgnięcia się człowieka, co w warunkach morskich może się skończyć tragicznie.

## DZIAŁALNOŚĆ CZŁOWIEKA

Źródłem zagrożenia życia, zdrowia, mienia i środowiska na morzu, oprócz czynników naturalnych, może też być człowiek. Skutkiem jego działalności są: zatonięcia, uszkodzenia kadłuba, pożary i eksplozje spowodowane wyłowieniem zatopionej amunicji. Poważne zagrożenie stanowi również pływający na torze wodnym, zagubiony przez statki

ładunek, na przykład kontener czy elementy budowli, lub spoczywający wrak. Zderzenie statku z takim obiektem może być katastrofalne w skutkach.

Raport Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (Komisja Helsińska – HELCOM) pokazuje, że najczęstszymi rodzajami wypadków w 2009 roku były: osadzenie na mieliźnie (36 proc.) oraz kolizje (32 proc.). Wśród grup statków najczęściej uczestniczących w wypadkach wyróżniono statki towarowe (28 proc.), pasażerskie (26 proc.) oraz tankowce (19 proc.). Jako przyczyny wypadków z kolei na pierwszym miejscu znalazł się czynnik ludzki – 52 procent, na drugim – usterki techniczne (20 proc.). Najwięcej wypadków miało miejsce w okolicach portów morskich i Cieśnin Duńskich.

Przedstawione zagrożenia stanowią poważny problem dla zapewnienia bezpieczeństwa ze względu na swą siłę, rozmiar i nieprzewidywalność. Przebywając w środowisku morskim należy mieć świadomość zagrożeń, jakie mogą wystąpić, a także umiejętnie się do nich przygotować. Największym błędem jest ich bagatelizowanie. Aby możliwe było zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, konieczna jest analiza zaistniałych sytuacji niekorzystnych, tworzenie scenariuszy zdarzeń (przewidywanie), monitoring sytuacji, przekazywanie aktualnych informacji o ewentualnym nadchodzącym niebezpieczeństwie oraz zapobieganie mu. ■

■ Największe naturalne zagrożenia na Morzu Bałtyckim to silne wiatry wiejące z północnego zachodu lub północy, fala wiatrowa i spowodowany nią rozkołys oraz zlodzenia.

Krzysztof Pająk jest absolwentem Szkoły Głównej Służby Pożarniczej. Obecnie jest wykładowcą w Wyższej Szkole Bezpieczeństwa w Poznaniu.

Marek Tobolski jest absolwentem studiów podyplomowych „Zarządzanie w stanach zagrożenia” w Szkole Głównej Służby Pożarniczej, starszym specjalistą w Delegaturze Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej w Gdyni oraz długoletnim naczelnikiem Wydziału Operacyjnego w Komendzie Powiatowej PSP w Świeciu.



kmdr ppor. **DARIUSZ KŁOSKOWSKI**  
Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej

# Rozwój czy stabilizacja?

**Jednostki wojskowe i poligony w strefie nadmorskiej są źródłem dochodów lokalnej społeczności, ale czy także stymulują rozwój społeczno-ekonomiczny regionów nadmorskich?**

**F**unkcjonowanie rynku nieruchomości nadmorskich nierozzerwalnie wiąże się z przynależną do granic państwa strefą dostępu do morza. Dlatego hasło *Trzymajmy się morza*, sformułowane w 1770 roku przez Stanisława Staszica w *Przestrobach dla Polski*, do dziś jest jedną z podstawowych determinant rozwoju gospodarczego naszego państwa.

## WYKORZYSTAĆ BAŁTYK

Nie jest odkrywczy fakt, że nadmorskie położenie od zawsze decydowało o dobrobycie narodu i potencjale militarnym państwa. Dlatego w kierunkowości kształtowania się aspektu morskiego doszukuje się do dziś jego wpływu na chłonność i kondycję społeczno-gospodarczą kraju. Zauważalne to się stało tuż po rozszerzeniu Unii Europejskiej w 2004 roku, kiedy zostało wręcz uwypuklone znaczenie Morza Bałtyckiego, z jednoczesnym przesunięciem punktu ciężkości na północny wschód. Rozciągnięcie rynku bałtyckiego spowodowało zachwianie równowagi w kontekście potencjału morskiego, który jest związany głównie z transportem morskim i ilością przeładowanej masy w kluczowych portach bałtyckich. Przejawia się to przede wszystkim w

kondycji portów nadbałtyckich, które lansują strefę „łuku południowego Bałtyku” w kontekście aktywizacji lokalnych mniejszych regionów, głównie nadmorskich.

Porty są znaczącymi ogniwami łączącymi kraje, miasta i rynki lokalne. Dlatego tak ważna jest ich funkcja scalająca. Dzięki niej rejon basenu Morza Bałtyckiego okazuje się być najistotniejszym miejscem w kreowaniu polityki zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej i nie tylko. Świadczy o tym wspomniana kierunkowość powiązań i aktywizacji wszystkich możliwych korytarzy transportowych, które umożliwiają dotarcie ładunków do najdalszych zakątków południowej Europy aż po Morze Czarne, wschodniej części Europy i Azji oraz Dalekiej Północy Europy.

Dane Urzędu Statystycznego w Szczecinie wskazują, że w 2009 roku portami o największych obrotach ładunkowych na Bałtyku były porty Finlandii z wynikiem 19,1 procent wszystkich przeładunków. Podobnie kształtują się prognozy, które, wzięwszy pod uwagę spowolnienie gospodarcze postępujące w całej Europie, nie zakładają zbyt wygórowanych wzrostów przeładunków.

Rozpatrując z kolei kształtowanie się ruchu pasażerskiego, obserwuje się dość dziwną sytuację,



ponieważ kierunkuje się on odwrotnie niż potoki ładunkowe. W 2009 roku większość ruchu pasażerskiego koncentrowała się wokół portów Danii – 38,7 procent oraz Szwecji – 24,7 procent. Ruch na krańcach wschodnich natomiast, to znaczy w portach Litwy i Łotwy, był znikomy: Litwa – 0,2 procent, Łotwa – 0,5 procent (rys.).

Podobną tendencję przewiduje prognoza średniookresowa do 2015 roku nakreślona w ramach projektu „Baltic Gateway”. Dominujące w przewozach pasażerskich okazują się być kierunki Szwecja–Dania, we frachtowym natomiast Szwecja–RFN. Jednak biorąc pod uwagę zmianę geografii przewozowej i wykształcenie się systemu logistycznego *hub and spoke*, umożliwiającego kombinowany transport produktów fińskich, sytuacja ta może się zmienić nie tylko w aspekcie propagowania transportu multimodalnego, ale także jeśli chodzi o łączenie portów bałtyckich z transoceanicznymi portami Morza Północnego.

Na tym tle można zauważyć małą aktywność polskiej gospodarki morskiej w porównaniu do innych portów Unii Europejskiej, choć sam region Morza Bałtyckiego przez wielu badaczy jest uważany za element modelowy w kreowaniu współpracy gospodarczej. Jednak oprócz oczywistych względów dyslokacji dwóch kompleksów portowych: Szczecin–Świnoujście i Gdynia–Gdańsk, mających wpływ na gospodarkę narodową, na uwagę zasługuje fakt zerowej aktywności centralnej części południowego wybrzeża Bałtyku. Takiego stanu rzeczy należy upatrywać w kartach historii.

Idea panowania na morzu, która wiązała się z rozwojem gospodarczym, eksportem i wymianą towarów drogą morską, przyświecała Zygmuntowi Augustowi. Była także mottem rozwinięcia osadnictwa na Wybrzeżu, w szczególności wykorzystania ziemi nadmorskiej do innej działalności, nie tylko rolniczej. Dostęp do morza pociąga bowiem za sobą wyodrębnienie elementów strategii państwa, czyli dyslokację jednostek wojskowych, na które państwo nałożyło obowiązek ochrony interesów w strefie ekonomicznej. Dlatego trudno jest rozpatrywać, czy istnienie infrastruktury wojskowej w strefie nadmorskiej to przyczyna zahamowania rozwoju społeczno-eko-

nomicznego regionów nadmorskich, czy może odwrotnie, dzięki niej jest kreowana pewna stabilizacja społeczności lokalnej, która mogłaby być determinantą rozwoju rynku nieruchomości.

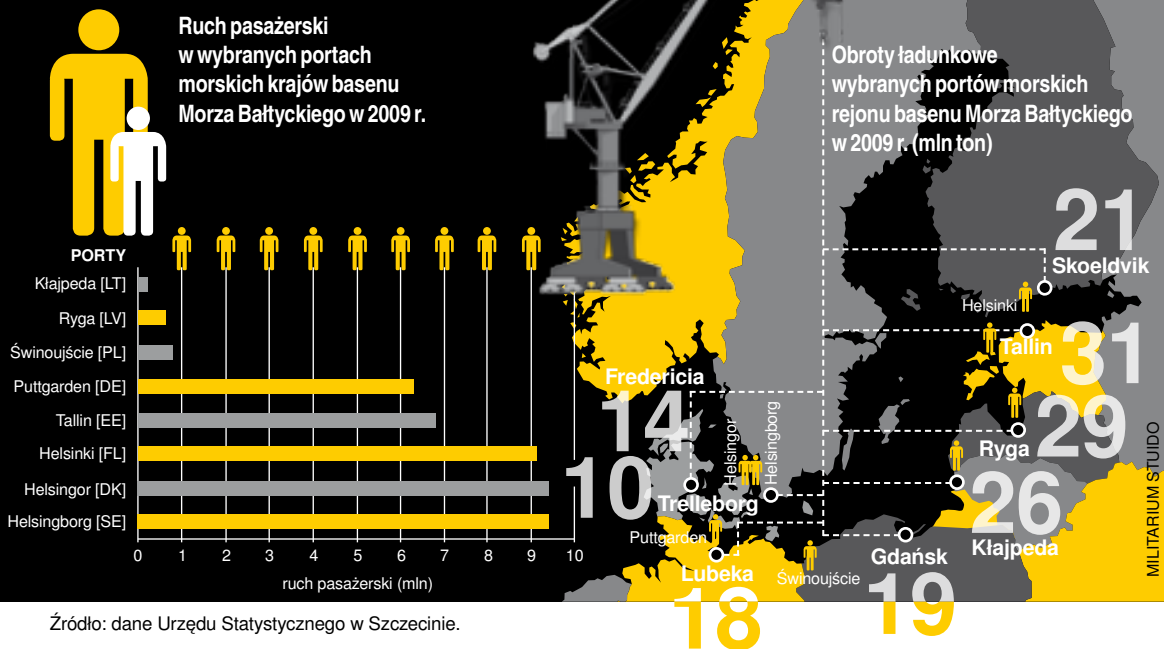
## ZNACZENIE OBIEKTÓW WOJSKOWYCH

Wskazane wątpliwości stanowią przyczynę rozważań na temat dualnej roli poligonów morskich i terenów wojskowych w aspekcie dywersyfikacji rozwoju rynku nieruchomości na Wybrzeżu. Takie ukierunkowanie wpływu sił zbrojnych jako instytucji na kształt sektora gospodarki nieruchomościami do tej pory nie było szerzej opisywane w publikacjach naukowych. Jednak z uwagi na zagospodarowanie pasa nadmorskiego, głównie w środkowej części Wybrzeża, podkreślenia wymaga udział resortu obrony narodowej w kreowaniu potencjalnej strefy inwestycyjnej. Dlatego jest wskazane, by analiza merytoryczna w tym wypadku była ukierunkowana na kompozycję dość modnego ostatnio pojęcia *dywersyfikacja*.

Termin ten pochodzi od łacińskiego słowa *diversificare* i oznacza pewne rozgałęzienie i urozmaicenie produkcji, rozszerzenie jej na różnorokie odległe od siebie dziedziny, zwłaszcza po to, by straty poniesione w jednej mocy wyrównać zyskami osiągniętymi w innej branży. Warto tu zwrócić uwagę na zyski z danej produkcji. Odniesienia na pewno należy się doszukiwać w mierniku dochodu narodowego jakim jest PKB (produkt krajowy brutto), który opisuje zagregowaną wartość dóbr i usług finalnych wytworzonych na terenie danego kraju.

Dywersyfikację można odnieść do kształtowania się wartości dodanej przedsiębiorstwa, czyli ukierunkowania się na PKB od strony produkcyjnej. W wypadku zaś analizy wpływu poligonów i terenów wojskowych na kształt rynku nieruchomości powinno się rozważyć kierunek dochodo-

Oprócz kompleksów portowych Szczecin–Świnoujście i Gdynia–Gdańsk, które mają znaczący wpływ na gospodarkę narodową, na uwagę zasługuje fakt niemal zerowej aktywności w centralnej części południowego wybrzeża Bałtyku.



wy, w którym PKB jest szacowany głównie na podstawie dochodów z pracy i z kapitału. To z kolei powinno stanowić miarę dobrobytu społeczności lokalnej, w tym wypadku nadmorskiej, czyli PKB *per capita*, stanowiącego o potencjalnym rozwoju społeczno-gospodarczym monitorowanego obszaru w ujęciu jednostkowym.

Jeśli zestawimy czasy przeszłe i obecne, dualność terenów wojskowych w aspekcie dywersyfikacji rynku nieruchomości zawsze była ważna w kreowaniu strefy nadmorskiej. Było tak do momentu, kiedy istotna dla gospodarki państwa stała się różnorodna działalność w portach i przystaniach morskich oraz kiedy przemysł stoczniowy i rybołówstwo zaczęły odgrywać dużą rolę w kreowaniu regionów, a gospodarkę ziemską zepchnięto na plan dalszy. Nawet rozmieszczenie wielu jednostek wojskowych na Wybrzeżu nie przeszkadzało w organizowaniu centrów logistycznych w okolicach mniejszych portów środkowego Wybrzeża, takich jak: Ustka, Darłowo czy Kołobrzeg.

Niewykształcony trend nieruchomościowy i wysoki poziom rozwojowy sektora gospodarki

morskiej był przyczyną słabego zainteresowania się arealami nadmorskimi. Dlatego ważniejsza okazywała się gospodarka, a przede wszystkim praca, której wielu ludzi upatrywało w istniejących jednostkach wojskowych. Wygenerowane zaplecze także było ukierunkowane na zabezpieczenie ich funkcjonowania. Zatem kierunkowość nie była związana z rentą gruntową i generowaniem pieniądza z prowadzonej na niej działalności, choćby turystycznej.

Powszechnie niewykształcona tendencja traktowania nieruchomości jako produktu czy dobra mającego charakter towaru w handlu konsumentskim sprawiła, że potencjał militarny, rozmieszczony wzdłuż całego wybrzeża Bałtyku, nie wzbudził większego zainteresowania w kontekście zabiegania o tereny inwestycyjne. Uwagę skupiano raczej na budowaniu wielowymiarowego charakteru bezpieczeństwa, który stanowiłby tarczę ochronną ukierunkowaną na zachowanie stabilizacji w wymiarze nie tylko politycznym i dyplomatycznym, ale także gospodarczym, związanym z rozwiązywaniem problemów handlowych, migracyjnych, degradacyjnych środowiska oraz sze-

rzeniem się przestępczości. Efektem tego było wykształcenie się kierunków zagospodarowania przestrzennego i kreowanie zrównoważonego rozwoju Wybrzeża z jednostkami wojskowymi w tle, które wkomponowały się w krajobraz nadmorskiego rynku nieruchomości.

Zwrot nastąpił pod koniec lat dziewięćdziesiątych, kiedy to rynek nieruchomości zaczął się kształtować i został zainicjowany handel ziemią, głównie rolną po upadku państwowych gospodarstw rolnych. Kreowanie bezpieczeństwa kraju zeszło na plan dalszy. Inicjatywy wspólnotowe Unii Europejskiej zakładały bowiem zupełnie inny wymiar prowadzenia polityki państw basenu Morza Bałtyckiego. Wobec czego zaczęło się pojawiać coraz więcej arealów możliwych do zagospodarowania nie tylko na Pomorzu, ale i w całym kraju. Rozkwitowi gospodarki nieruchomościami był przychylny także obumierający przemysł stoczniowy oraz spadające, szczególnie pod koniec lat dziewięćdziesiątych, obroty ładunkowe w portach. Handel ziemią oraz ucieczka w turystykę okazały się jedyną możliwością do generowania jakiegokolwiek pieniądza na Wybrzeżu.

Priorytety zostały ugruntowane na podstawie wizualizacji gospodarczej krajów szybko się w tym czasie rozwijających, które mają dostęp do morza, takich jak: Francja, Hiszpania, Włochy, a nawet Chorwacja. Kierunki związane z przemieszczaniem się ludności stały się powodem innego spojrzenia na ziemię okołoportową, nadmorską, zarówno w aspekcie turystycznym, osadniczym, jak i inwestycyjnym. Dlatego w tym momencie należy podkreślić przesłanki towarzyszące państwu bałtyckim w określaniu międzynarodowej struktury przestrzennej, która za sprawą inicjatywy VASAB (Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010) miałaby podnosić wagę takich priorytetów, jak: równowaga między rozwojem gospodarczym a środowiskiem przyrodniczym, z uwzględnieniem bezpieczeństwa i stabilności Europy.

Trudno określić w sposób jednoznaczny, jaki gradient jest przypisany do rozwoju gospodarczego, a jaki do zapewnienia bezpieczeństwa i stabilności państwa nadmorskiego, w tym wypadku naszego kraju – administracyjnie umiejscowionego

w Unii Europejskiej oraz będącego w strukturach NATO. Choć rozpatrując zmiany strukturalne w naszych siłach zbrojnych, w szczególności cykliczne kurczenie się ich liczebności i – co się z tym łączy – pozbywanie się zbędnych terenów i infrastruktury przeznaczonej na cele obronności państwa, można rzec, że rozwój gospodarczy nie jest powiązany z bezpieczeństwem, przynajmniej od strony granicy morskiej. Z jednej strony obserwuje się bardzo dużą ingerencję sektora prywatnego w pozyskiwanie i zagospodarowywanie terenów powojkowych, stanowiących swoiste inwestycyjne bieguny rozwoju gospodarczego. Z drugiej zaś, istnieje silna więź środowiska lokalnego związana z chęcią zachowania niejednokrotnie jedyne miejsce zatrudnienia. Biegunowość skłonności ludzkich nie wynika tutaj z dążeń lokalnej społeczności, lecz raczej z napływu innej myśli inwestycyjnej, która pochodzi ze społeczności ponadlokalnej, krajowej, a nawet międzynarodowej.

## OBOPÓLNE KORZYŚCI

Jeśli weźmiemy pod uwagę tereny poligonów wojskowych i dyslokację jednostek w województwach zachodniopomorskim, pomorskim i warmińsko-mazurskim, trudno jednoznacznie powiedzieć, który aspekt dla rozwoju regionu byłby najkorzystniejszy. Czy optymalna byłaby kierunkowość inwestycyjna, związana z oddawaniem gruntów przez jednostki wojskowe, czy lepszy byłby raczej rozwój militarny, który jest swoistym stabilizatorem dla lokalnego rynku pracy?

Poszukując odpowiedzi na tak postawione pytanie, niewątpliwie należy dokonać segregacji terenów nadmorskich z uwzględnieniem dyslokacji jednostek i arealu zajmowanego przez poligony wojskowe i bazy morskie. Dopiero wówczas będziemy mogli rozpatrywać problem ograniczenia obszaru inwestycyjnego przez resort obrony narodowej i oszacować jego wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionów nadmorskich.

Siły zbrojne funkcjonują co prawda na obszarze bardzo zróżnicowanym pod względem przyrodniczo-krajobrazowym, mimo to jednostki na Wybrzeżu pod względem dyslokacji można podzielić na dwie grupy. Pierwsza to jednostki, któ-

re się znajdują w bezpośrednim sąsiedztwie morza, jak na przykład porty wojenne, punkty bazowania, jednostki brzegowe Marynarki Wojennej. Druga to jednostki zlokalizowane w województwach nadmorskich, niemające bezpośredniego dostępu do morza.

Z danych Ministerstwa Obrony Narodowej wynika, że na obszarze trzech nadmorskich województw jest zlokalizowanych 108 jednostek wojskowych, które mają odrębną autonomiczność. Można założyć, że stanowią one swoiste przedsiębiorstwa zajmujące się bezpieczeństwem państwa. Na uwagę zasługuje fakt, że wszystkie jednostki nie tylko zatrudniają żołnierzy zawodowych, ale dają możliwość podjęcia pracy osobom cywilnym oraz stwarzają warunki do rozwoju dla lokalnych firm o charakterze zarówno usługowym, jak i produkcyjnym.

Rozlokowanie jednostek wzdłuż całego Wybrzeża daje podstawę do wysnucia wniosku, że funkcjonowanie sił zbrojnych na danym obszarze stanowi pewien stabilizator rozwoju, nie tylko rynku pracy, ale także wpływa na ożywienie gospodarcze danego regionu. Aspekt rozwojowy firm jest więc wkomponowany w lokację jednostek, co potwierdza dominujący coraz częściej pogląd wśród społeczeństwa, że tam, gdzie jest wojsko, tam jest praca. Teza staje się tym bardziej wiarygodna, kiedy się przedstawi argument, o zasobach nieruchomości będących w dyspozycji resortu obrony narodowej, które się szacuje na 215,9 tys. ha, w tym:

- 32,6 tys. ha terenów, będących w trwałym zarządzie MON;
- 183,3 tys. ha terenów leśnych, będących w zarządzie Lasów Państwowych i użytkowanych przez MON;
- 25 tys. budynków o powierzchni użytkowej ponad 10,4 mln m<sup>2</sup> i kubaturze łącznej ponad 62,4 mln m<sup>3</sup>.

Wskaźniki są więc imponujące, a gdyby jeszcze dodać, że na każdego żołnierza przypadają ponad dwa hektary gruntu czy też, że w Akademii Obrony Narodowej kształcą się dwa tysiące słuchaczy, a miejsca jest, według raportu NIK, na 4,5 tysiąca, to same liczby budzą już wiele kontrowersji. Tylko na terenie wspomnianych województw znajdują się

blisko 52 tysiące hektarów poligonów, stanowiących w większości lasy i grunty leśne.

Jednym z największych jest poligon drawski, zarządzany przez Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych Drawsko Pomorskie. Ośrodek o powierzchni ponad 36 tysięcy hektarów o urozmaiconym terenie – od zbiorników wodnych po zwarte kompleksy leśne i zurbanizowane – zajmuje niemal jedną trzecią powierzchni gminy Drawsko Pomorskie. W tak atrakcyjnych środowiskowo terenach, gdzie powinna dominować turystyka w pełnym tego słowa znaczeniu, niestety góruje hałas, dochodzący z poligonu do zabudowań społeczności lokalnej, oraz blokowanie dróg przez przemieszczające się kolumny wojsk.

To jednak nie przeważa szali w wypadku planowania eksmisji wojska z tego terenu. Powód to oczywiście dochodowość, nie tylko dla skarbu państwa, ale także dla gminy. W latach 2002–2003 skarb państwa z tytułu wynajmu poligonu obcym wojskom zainkasował 60 milionów dolarów zysków. Do kasy gminy zaś wpływa co roku niemal 20 milionów złotych z lokalnych podatków, pobieranych od wojska. To swoisty ewenement, nie tylko w skali krajowej, ale i międzynarodowej. Takie gminy określa się mianem lili polnych, które nie pracują ani nie przędą, ale mają się świetnie, mimo malejącej liczby wykorzystania arealów poligonu w ciągu roku.

Ciekawe jest to, że na tych terenach bezrobocie jest wysokie, nie istnieje większy przemysł, a dochody są niewiarygodnie duże. W samym tylko Kaliszu Pomorskim, gminie, która liczy 7,5 tysiąca mieszkańców, wpływy są na poziomie 17 milionów złotych. Czasami, jak to miało miejsce w 2005 roku, nie wiedziano na co wykorzystać zdobyte pieniądze. Armia wpłaciła wtedy zaległy podatek wraz z odsetkami i budżet podskoczył z 12 milionów do 86 milionów złotych, co pozwoliło na wykonanie licznych inwestycji, na które nie stać nawet najbogatszych gmin.

Podobną sytuację można zauważyć na innym poligonie w województwie pomorskim – w Wicku Morskim. Położony nad brzegiem Bałtyku poligon to areal o łącznej powierzchni około czterech tysięcy hektarów (fot.). Wpływy do kasy gminy Postomino szacuje się na około 2,8 miliona zło-



MARIAN KLUCZYŃSKI

**Poligon w Wicku Morskim to areał o powierzchni około czterech tysięcy hektarów. Wpływy do kasy gminy Postomino szacuje się na około 2,8 miliona złotych, stąd przychylność władz samorządowych, by współpracować z wojskiem.**

tych, stąd przychylność władz samorządowych, by współpracować z wojskiem.

Argumentacja zajmowania terenów przez wojsko odchodzi na dalszy plan, ponieważ ciągłość wpływów do kasy gminy wydaje się przeważać nad rozstrzeniowymi aspektami wykorzystania terenów nadmorskich. Jest to zauważalne w przyległych miastach, jak chociażby Ustce czy Darłowie, które swoją przychylność dla funkcjonowania wojska utożsamiają z pozyskiwaniem potencjalnie nowych miejsc pracy dla swoich mieszkańców oraz zamówień skierowanych do lokalnych firm.

Widać tu także zainteresowanie zawodową służbą wojskową, które obserwuje się nie tylko wśród młodzieży oraz absolwentów studiów wyższych, ale także mężczyzn w wieku powyżej 35 lat. Powodów i przyczyn można znaleźć bardzo dużo, jednakże na uwagę zasługują następujące przesłanki:

– wysokie bezrobocie w zamieszkiwanym regionie;

– stabilizacja pracy, warunkująca funkcjonowanie jednostki;

– godziwe zarobki;

– pozapłacowe korzyści wynikające z pracy w wojsku.

Kryteria te są dominujące w aspekcie pozytywnego postrzegania jednostek wojskowych, szczególnie tam, gdzie się obserwuje rosnące bezrobocie. Świadczy o tym chociażby pochodzenie kandydatów do służby wojskowej w Marynarce Wojennej oraz jednostkach zlokalizowanych na Wybrzeżu.

Z badań, prowadzonych nad grupą reprezentatywną kandydatów na przyszłych żołnierzy, wynika, iż wśród zdecydowanej większości świadomość funkcjonowania wojska wyrastała za sprawą korzeni rodzinnych i dominacji rodziców, którzy byli lub są od lat związani z jednostkami. Prowincjonalne wręcz ukierunkowania mają jednak swoje umocowanie w podstawach ekonomicznych. Wynikają one z gruntownej znajomości relacji między wysokością stawki płac, jaką otrzymu-



je żołnierz zawodowy, a wysokością korzyści pozapłacowych, wynikających ze służby wojskowej.

W praktyce często żołnierze zawodowi, porównując swoje wynagrodzenie z wysokością płac innych grup pracowników, skarżą się, że zarabiają mniej i tym samym uważają to za niesprawiedliwe i krzywdzące dla nich. Jednak nierzadko się zdarza, że żołnierze ci biorą pod uwagę wyłącznie wysokość płacy pieniężnej, pomijając drugą część swojego wynagrodzenia, to znaczy pozapłacowe korzyści z zatrudnienia, jakie otrzymują z tego, że są żołnierzami zawodowymi. Porównywanie samych wysokości płac jest więc mylące, biorąc pod uwagę chociażby średnie płace w poszczególnych sektorach zanotowanych przez GUS.

Na ich podstawie można stwierdzić, że przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w październiku 2010 roku wyniosło 3543,50 zł. Zatem należy uznać, że płaca na poziomie 4519,00 zł, jaką zanotowano w sektorze obrony narodowej, jest w stosunku do innych monitorowanych sektorów na poziomie zadowalającym. Dodatkowo z danych GUS wynika, że pracownicy zatrudnieni w jednostkach sektora publicznego zarabiali przeciętnie więcej niż pracownicy sektora prywatnego. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie ogółem brutto było o 13 procent większe niż w prywatnym oraz o 7,4 procent wyższe od średniego w skali kraju. Konsekwencjami tego jest duże zainteresowanie pracą w tak ważnej budżetówce, czyli w urzędach, oświacie czy służbach mundurowych.

## ZNALEŹĆ ŻŁOTY ŚRODEK

Można uznać, że za sprawą poligonów wojskowych i baz morskich dywersyfikacja rozwoju społeczno-gospodarczego strefy nadmorskiej uaktywnia się w postaci dualnej. Z jednej strony jest to istotny element podtrzymywania funkcji bytowych społeczności lokalnej, z drugiej zaś jest to teren ciągle niedostępny pod względem inwestycji.

W związku z tym pierwszym dominuje podejście isticie socjologiczne – bytowe, które jest zdeterminowane dość dziwnym zjawiskiem. Polega ono na tym, że w jednostkach na Wybrzeżu pracują całe rodziny. Znajdują tam pracę żony żołnierzy, dzieci, emeryci oraz bardzo dobrzy znajomi. Dominujący

wysoki stopień „znajomości” sprawia, że rynek pracy w wojsku w zasadzie nie ma nic wspólnego z tym prowadzonym w jakimkolwiek powiatowym urzędzie pracy. Każdy wolny etat jest wręcz „zarezerwowany” dla lokalnie zamieszkującej osoby. Taką tendencję potwierdza postawiona i obroniona przez autora opracowania hipoteza, że przemiany społeczne, rynek pracy i sytuacja gospodarcza kraju pozytywnie wpływają na postawy poborowych. Jest to widoczne nie tylko w województwach nadmorskich, ale w skali całego kraju. Dla małych miasteczek nadmorskich garnizony wojskowe to jedyna szansa na przeczekanie kryzysu, o którym zaczęto mówić z końcem 2010 roku. Podobnie jest w większych miastach. I choć taka sytuacja jest tam mniej widoczna, to jednak z uwagi na niefunkcjonowanie konkursów na jakiekolwiek stanowisko można się spodziewać, iż trend jest podobny.

Pozostaje zatem zadać pytanie o kwalifikacje zawodowe kandydatów do wojska oraz pracowników resortu obrony narodowej. Czy jest zasadne ganienie tej sytuacji w aspekcie rozwoju szarej strefy, czy raczej powinno się doszukiwać pozytywów związanych z istnieniem wojska w mało znaczącej miejscowości? Na pewno idealizm nie jest tutaj terminem, który warto przytaczać, ale powinno się podkreślić chociażby wpływ jednostek na funkcjonowanie rodzin na terenach popegeerowskich i odnieść ten status do poziomu życia rodzin, gdzie nie istnieje jakkolwiek instytucja o charakterze obronnym.

Analizując drugi aspekt, czyli niedostępność terenów w sensie inwestycyjnym, coraz częściej wśród lokalnej sfrustrowanej społeczności pojawiają się poglądy, że gdyby nie poligon, gospodarka na tych terenach, szczególnie turystyka morską, rozwijałaby się znacznie lepiej. Dlatego bardzo mała aktywność rozwojowa portów środkowego Wybrzeża jest związana z funkcjonowaniem wojska i marginalną wręcz komunalizacją na rzecz sektora prywatnego.

Dominują zatem dwie przeciwstawne teorie wykorzystania terenów, co w efekcie hamuje zrównoważony rozwój na obszarach nadmorskich. Jest to niespójne między innymi z programem rządowym *Solidarna polska*, gdzie swego czasu wskazano kierunki rozwoju gospodarki morskiej.

W zasadzie nie są realizowane podstawowe cele związane z funkcjonowaniem transportu morskiego, w szczególności te, które powinny być osiągnięte do roku 2015. Chodzi o:

- wzmocnienie roli portów morskich, dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury, oraz wdrożenie unijnych standardów w zarządzaniu i eksploatacji, co pozwoli na dalszą integrację systemu transportowego kraju i powiązanie go z globalnym systemem transportowym;

- poprawę infrastruktury portów morskich i dostępu do nich od strony morza;

- rozwój autostrad morskich i żeglugi bliskiego zasięgu;

- pozyskiwanie większej masy ładunkowej, zarówno polskiego handlu zagranicznego, jak i masy tranzytowej, w tym także przywrócenie „utraczonej” masy ładunkowej na drogi transportowe przez porty polskie;

- poprawę jakości usług portowych;

- wspieranie małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości;

- powrót pod polską banderę polskich statków, które z powodów obowiązujących w naszym kraju przepisów uciekły do rejestrów statków innych państw;

- uporządkowanie spraw własności i finansowania rozwoju infrastruktury portowej, zapewniającej dostęp do portów.

Komunalizacja portów to operacja bardzo skomplikowana. Dyskusje nad nią trwają od ponad dwudziestu lat. Czasowe zamykanie akwenu dla żeglugi i rybołówstwa i wyłączenie terenów nadmorskich coraz częściej się rozważa w aspektach roszczeń mających podwaliny adiacenckie.

Wszystkie przedstawione argumenty na pewno nie stanowią determinant rozwoju rynku. Pozwalają jedynie na wysnucie wniosku, iż istnieje wyraźny brak strefy rozwojowej rynku nieruchomości nadmorskich w środkowej części linii brzegowej Polski. Zatem potencjalny biegun gospodarczy w całym pasie nadmorskim nie istnieje. A na pewno nie jest nim rejon od Jarosławca po Ustkę oraz od Ustki po Łebę, w którym zainicjowana dywersyfikacja *in minus* ma swoje podwaliny za sprawą funkcjonowania infrastruktury wojskowej.

Aby pokusić się o odpowiedź na pytanie, jakie działania są pożądane do przebudowy istniejącego stanu, należałoby rozpatrzyć przynajmniej sześć z wymienionych celów, które dotyczą strategicznego sektora gospodarki morskiej. Dopiero wówczas można wysnuć wnioski, że ich realizacja wymaga poprawy stanu infrastruktury dostępu do portów, w szczególności rozbudowy połączeń infrastruktury portowej z krajową i europejską siecią transportową. Taka prognoza pozwoli na zrekompensovanie znacznego oddalenia polskich portów morskich od szlaków oceanicznych i stworzy szansę dostępu do usług transportu morskiego państwom sąsiadującym z naszym krajem, które nie mają dostępu do morza, jak: Czechy, Słowacja czy Białoruś.

Potencjalnie o takich poczynaniach mówi dokument *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku* z 2007 roku, który stał się wykładnią do uruchomienia środków z *Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”* (POIiŚ) w ramach *Działania 7.2. Rozwój transportu morskiego* i *Działania 7.4. Rozwój transportu intermodalnego*. Jednak w sytuacji spowolnienia gospodarczego można zaobserwować sytuację określaną kolokwialnie jako działanie na przeczekanie, czyli brak inicjatyw zwiększających ryzyko niepowodzenia. Widać to szczególnie w małych portach środkowego Wybrzeża.

Cel główny natomiast, czyli *poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej*, nie jest systematycznie osiąganym. Społeczność lokalna jest raczej skłonna przyjmować *status quo* w tym aspekcie. Miejsca pracy, dochody dla lokalnych firm usługowych czy sklepów to główne atuty, które trudno zastąpić innymi. Tereny zaś o najwyższym potencjalnym wskaźniku inwestycyjnym nie wytyczają kierunku rozwoju w strategicznym ujęciu danej gminy. Za sprawą dochodów uzyskiwanych z użytkowania gruntów przez siły zbrojne są same w sobie inwestycyjnie spełnione. ■

Autor jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej. Obecnie jest starszym wykładowcą cyklu nawigacji w Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej.



mjr **DARIUSZ KUPIEC**  
Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych

# Sprawozdawczość logistyczna

**System LogFAS** jest jedynym wdrożonym, stosowanym i określonym w dokumentach doktrynalnych NATO jako docelowy standard wymiany informacji w ramach sojuszu. Jest także wykorzystywany w działaniach grup bojowych Unii Europejskiej.

**A**gencja Systemów Informatycznych NATO (NATO Communication and Information Systems Agency – NCSA) dystrybuje obecnie wersję 6.1.5 logistycznego systemu informatycznego LogFAS (Logistic Functional Area Services)<sup>1</sup>. Jest ona rozwinięciem wersji 6.1.0 – poprawiono stwierdzone błędy oraz rozszerzono funkcjonalność modułu SPM (Sustainment Planning Module) i modułu analitycznego SDM (Supply Distribution Model).

## STRUKTURA

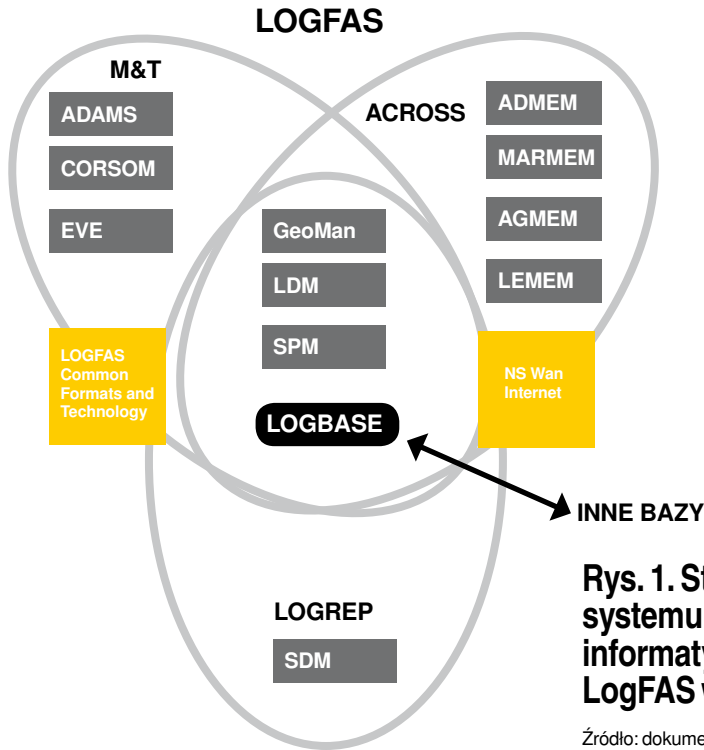
Na rysunku 1 pokazano moduły systemu LogFAS wraz z zależnościami informacyjnymi jego zasadniczych części: M&T (Movement and Transportation), w tym ADAMS (Allied Deployment and Movement System); ACROSS (ACE Resource Optimization Software System); LogRep oraz wspólną dla wszystkich modułów bazę LogBase.

W aktualnej wersji oprogramowania można uwzględnić:

- normy zużycia – zależne od rodzaju uzbrojenia i sprzętu wojskowego;
- współczynniki modyfikacji tempa zużywania
- zależne od warunków operacyjnych wykonywanego zadania, warunków terenowych i klimatycznych.

System LogFAS w nowej wersji stworzył warunki do przetwarzania danych w technologii klient–serwer i budowy wspólnej bazy danych dla całości zaangażowanych sił i środków. Ponadto rozwój funkcjonalności modułu SPM i wprowadzenie nowych modułów, w szczególności powstanie modułu analitycznego SDM, pociąga za sobą konieczność zapewnienia adekwatnej organizacji użytkownika systemu.

<sup>1</sup> W artykule *Logistyczny system informatyczny*, opublikowanym w „Przeglądzie Morskim” nr 1/2013, przedstawiono koncepcję systemu meldunkowego i sprawozdawczości logistycznej LogRep (Logistics Reporting). Omówiono budowę meldunku LogRep oraz organizację prac przy budowie bazy danych LogBase systemu informacyjnego LogFAS.



**Rys. 1. Struktura systemu informatycznego LogFAS wer. 6**

Źródło: dokumentacja systemu LogFas.

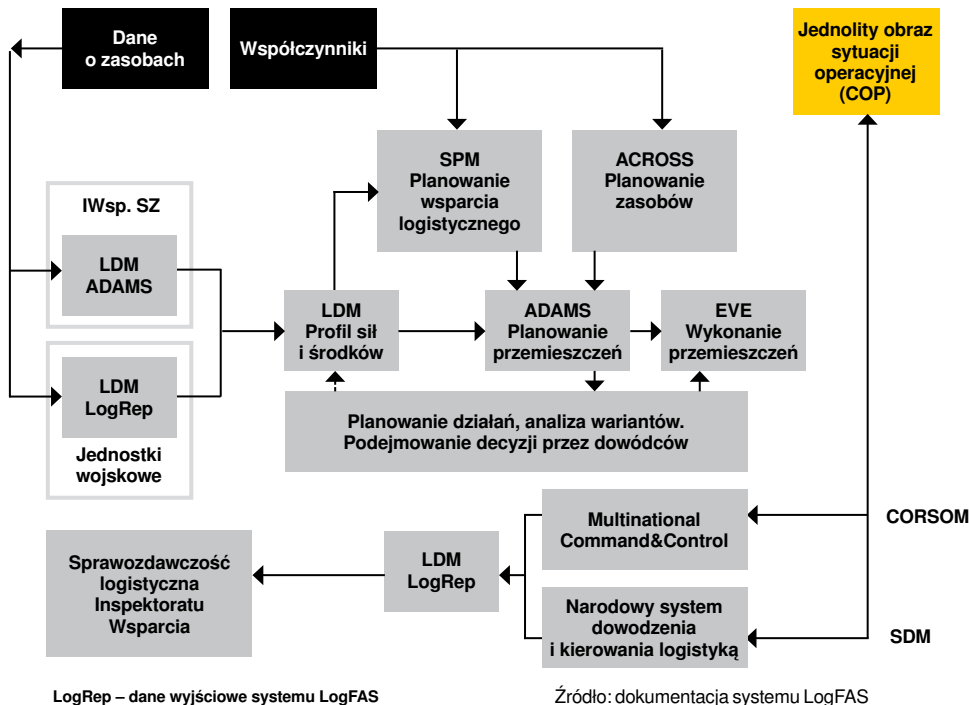
Sprawą wymagającą wyjaśnienia jest system klasyfikacyjny RIC (Reportable Item Code), zastosowany w LogFAS. Pozwala on na grupowanie zasobów logistycznych na sześciu poziomach funkcjonalnych. Możliwe jest w związku z tym tworzenie sprawozdań, których szczegółowość dostosowano do dowolnego szczebla dowodzenia. Dzięki możliwości jego integracji z systemami narodowymi oraz systemem kodyfikacji NSN (NATO Stock Number) jest powszechnie używany we wszystkich armiach państw NATO i wielu innych krajach. RIC został zatwierdzony jako podstawowy system NATO w budowanym tak zwanym jednolitym obrazie sytuacji operacyjnej (Common Operational Picture – COP) i zarządzaniu operacyjnym łańcuchem logistycznym (Operational Logistics Chain Management – OLCM).

Złożoność zagadnień dotyczących systemu RIC oraz związanej z nim listy pozycji meldunkowych (Reportable Item List – RIL) przekracza ramy niniejszego artykułu. Trudno jednak nie odnieść się

do publikacji w „Przeglądzie Logistycznym” nr 3 z 2010 roku, w którym profesor Krzysztof Ficoń zgłosił oczekiwanie, że: *obligatoryjne wdrożenie systemu GS1 do logistyki Sił Zbrojnych RP być może zakończy ciągnący się w nieskończoność i wciąż osiągający mizerne efekty proces budowy i wdrażania tzw. jednolitego kodu (indeksu) materiałowego MON, który od prawie 50 lat hamował pełną automatyzację logistycznej sfery zaopatrzenia i dystrybucji w resorcie obrony narodowej. Natowskie próby wprowadzenia standardowego indeksu materiałowego w ramach sojuszniczego programu standaryzacji i interoperacyjności również kończyły się tylko wdrożeniami częściowymi. Być może nastal więc czas dominacji doskonałej jakości produktów cywilno-biznesowych oferowanych przez Military Logistics na najwyższym poziomie konkurencyjności i przy pełnej funkcjonalności i niezawodności (tak jak w GS1)<sup>2</sup>.*

<sup>2</sup> K. Ficoń: *Globalny system automatycznej identyfikacji GS1*. „Przegląd Logistyczny” 2010 nr 3.

Rys. 2. Schemat budowania zasobów LogBase niezbędnych do generowania sprawozdawczości logistycznej



System kodów RIC stanowi skuteczne rozwiązanie dla narodowych systemów kodyfikacyjnych, niezależnie od stopnia ich zgodności ze standardami międzynarodowymi. Nakłada jednak konieczność prawidłowego zharmonizowania systemu narodowego z systemem kodów RIC. Aby proces decyzyjny był skuteczny, istotne jest właściwe zakwalifikowanie dowolnego rozwiązania dowolnego producenta, tak aby było ono zrozumiałe dla decydenta działającego w ramach logistyki narodowej lub międzynarodowej.

Konieczne jest także zharmonizowanie systemu kodów RIC z powszechnie stosowanym w krajach Unii Europejskiej w zamówieniach publicznych kodem systemu CPV (Common Procurement Vocabulary), który w celu ułatwienia stosowania i w konsekwencji poprawy interoperacyjności po-

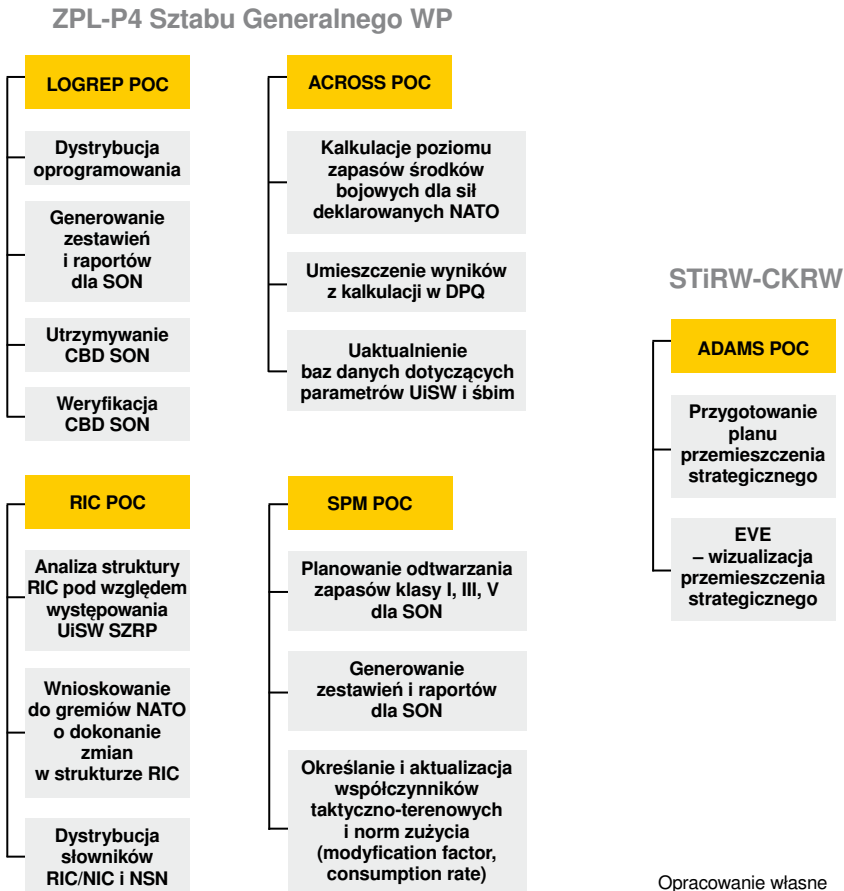
winien stanowić referencję w systemie indeksacyjnym wykorzystywanym w siłach zbrojnych. Naczelne Dowództwo Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie (Supreme Headquarters Allied Powers Europe – SHAPE) wraz z Agencją NATO ds. Zaopatrzenia i Eksploatacji (NATO Maintenance and Supply Agency – NAMSA; obecnie NSPA – NATO Support Agency, Agencja Wsparcia NATO) prowadzi prace mające na celu zharmonizowanie obu systemów.

## MOŻLIWOŚCI

Planuje się, że baza zbudowana w systemie LogFAS będzie uzupełniana zgodnie z cyklem obrotu zapasami (Day of Supply – DOS), w wypadku logistycznej bazy transportowej na przykład o współczynniki zużycia. Pozwoli to na uru-



Rys. 3. Struktura narodowego punktu kontaktowego w Siłach Zbrojnych RP

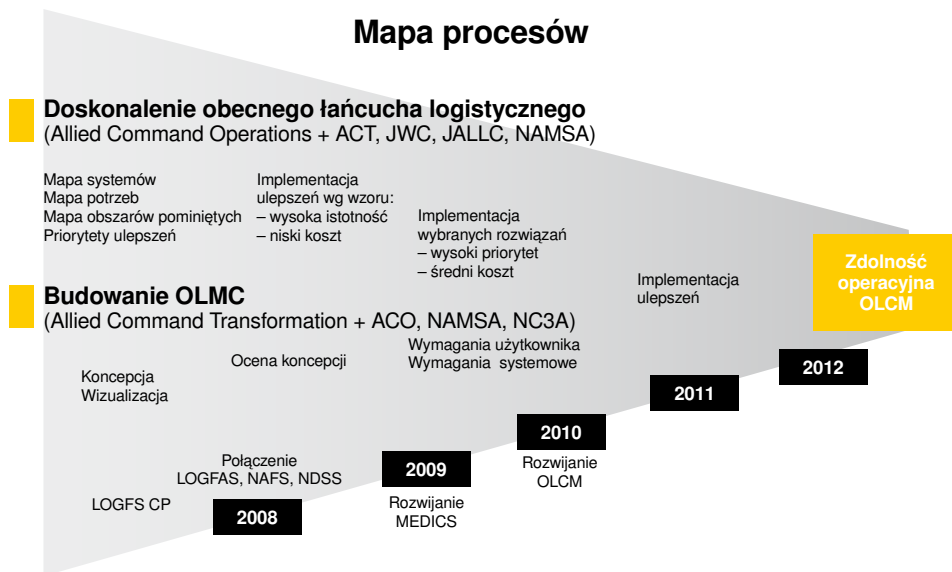


chomienie modułu analitycznego SDM, który umożliwia generowanie raportów dotyczących poziomu zabezpieczania sił (force profile) w środki zaopatrzenia (commodities). Możliwe jest także raportowanie obciążenia poszczególnych środków transportowych (assets) grupowanych dla jednostek (forces) lub dla poszczególnych typów pojazdów.

Oprócz przedstawienia zasadniczych informacji o systemie LogRep oraz prezentacji systemu LogFAS istotą artykułu jest uświadomienie złożoności schematu wprowadzania danych w celu zbudowania zasobów LogBase, niezbędnych do generowania sprawozdawczości logistycznej

(rys. 2). Po wpisaniu podstawowych danych o zasobach (Force profiles & Holdings) następuje uzupełnienie bazy współczynnikami zużycia w module SPM, zdefiniowanie sposobu pakowania zasobów materiałowych (commodities) oraz zdefiniowanie środków transportowych (assets). Równolegle w modułach funkcjonalnych podsystemu M&T (dawniej ADAMS – Allied Deployment and Movement System) jest opracowywany szczegółowy plan przemieszczania (Detailed Deployment Plan – DDP). Stanowi on podstawę do planowania przemieszczenia strategicznego sił i środków na teatr działań, które mogą zostać przedstawione w module EVE (Effective Visible

## Rys. 4. Koncepcja NATO rozwoju zarządzania łańcuchem logistycznym



Źródło: LogRep WG – Oslo 03-04.05.2011. [https://lognet.nato.int/LOGREP/Document\\_Library/2011-1 LOGREP WG 3-5 MAY OSLO/8.9 DEU Implementation of the LOGFAS-Extractor.ppt](https://lognet.nato.int/LOGREP/Document_Library/2011-1%20LOGREP%20WG%203-5%20MAY%20OSLO/8.9%20DEU%20Implementation%20of%20the%20LOGFAS-Extractor.ppt).

Execution) w celu utworzenia jednolitego obrazu sytuacji operacyjnej. Etapy te pozwalają na wielokrotną analizę wariantów, wspierając procesy decyzyjne na poziomie planowania zabezpieczenia logistycznego operacji.

### JEDNOLITY SYSTEM

Organizatorem zasadniczych podsystemów LogFAS, w tym kluczowych elementów funkcjonowania systemu LogRep, dla resortu obrony narodowej jest Zarząd Planowania Logistycznego P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Funkcjonowanie poszczególnych podsystemów koordynują narodowe punkty kontaktowe (point of contact – PoC) przypisane właściwym dowódcom NATO.

Przedstawiona na rysunku 3 struktura narodowego punktu kontaktowego w Siłach Zbrojnych RP wskazuje, że wszystkie ośrodki decyzyjne, oprócz PoC-ADAMS, funkcjonują w Zarządzie Planowania Logistycznego P4 SGWP.

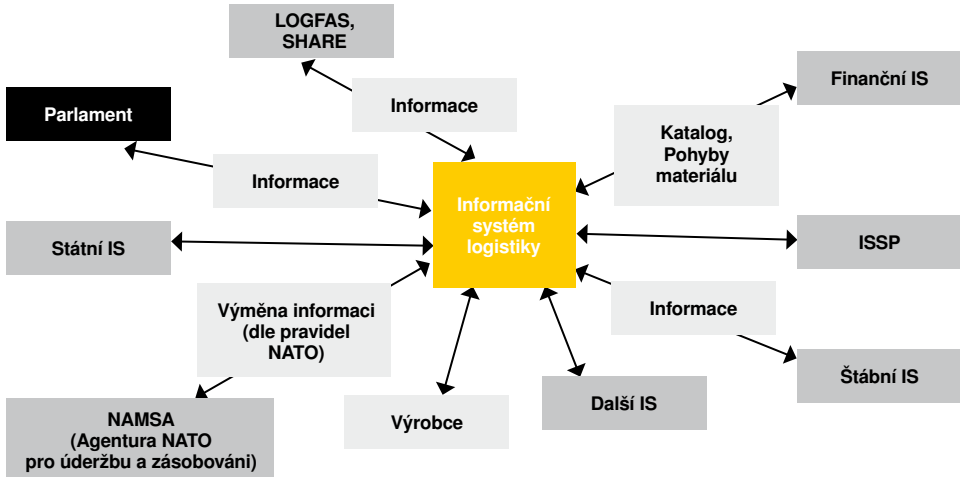
Budowa wspólnej bazy dla całych sił zbrojnych, ujednoliconej zwłaszcza jeśli chodzi o nazewnictwo, zasady wypełniania pola NIC oraz uzupełnianie współczynników zużycia (*Consumption Rates & Modification Factors*), stawia szczególne wymagania wobec funkcjonowania systemu. Szkolenie jego operatorów odbywa się w ramach:

- szkolenia podstawowego w Wojskowej Akademii Technicznej oraz w NATO CIS School w Latynie;
- budowy zasobów na potrzeby Sił Odpowiedzi NATO (SON) oraz w czasie ćwiczeń i treningów. Najistotniejszymi ćwiczeniami są organizowane przez szkołę w Izmirze „Steadfast Fount”, łączące budowaną bazę sił i środków dla kolejnego zestawu SON z bazą transportową, budowaną przez operatorów podsystemu M&T (ADAMS).

### W ARMIACH SOJUSZNICZYCH

Finalną wersją systemu LogFAS ma być wersja 6.2, która zgodnie z przewidywaniami

**Rys. 5. Powiązania zewnętrzne systemu informatycznego logistyki – model czeski**



**Státní IS** – systémy informatyczne państwa (systémy rządowe); **Štábní IS** – systém informatyczny kadry i personelu; **Finanční IS** – systém informatyczny finansów; **ISSP** (Informační systém o službě a personalu) – systém informatyczny o službě i personelu; **Další IS** – inne systémy informacyjne; **Katalog, Pohyby materiálu** – katalog, ruchy materiałowe; **Výměna informací (dle pravidel NATO)** – wymiana danych wg zasad NATO; **Výrobce** – producenci, dostawcy.

Žródlo: [http://www.army.cz/avis/publikace/idet2005\\_katalog/49.pdf](http://www.army.cz/avis/publikace/idet2005_katalog/49.pdf).

będzie zasadniczą konstrukcją systemu docelowego.

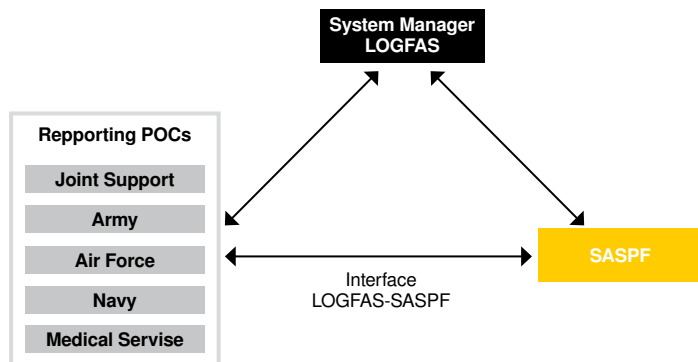
Koncepcja NATO rozwoju zarządzania łańcuchem logistycznym zakłada konwergencję doskonalenia obecnego łańcucha logistycznego pod kierunkiem Dowództwa NATO ds. Operacji (Allied Command Operations – ACO) oraz budowanie od podstaw zdolności operacyjnej zarządzania łańcuchem logistycznym opracowywanym pod kierunkiem Dowództwa NATO ds. Transformacji (Allied Command Transformation – ACT). Założeniem obu kierunków prac jest dojście do wspólnej koncepcji, zapewniającej zintegrowane zobrazowanie sytuacji logistycznej w połączonym obrazie operacyjnym – Operational Logistics Chain Management (OLCM) – rys. 4.

Sztab Generalny Republiki Czeskiej podjął decyzję, na etapie tworzenia zasad funkcjonowania systemu narodowego, o pełnej integracji z systemem LogFAS. Takie rozwiązanie zapewnia zachowanie interoperacyjności z systemem NATO

## LogFAS

■ Jest systemem wielofunkcyjnym. Należy jednak mieć świadomość, że uzyskanie danych wynikowych, w tym meldunków w systemie LogRep, wymaga zbudowania bazy danych o zasobach, zdefiniowania zadania wykonywanego przez siły i środki w ich układzie geograficznym oraz wprowadzenia stosownych parametrów, na przykład tempa zużycia środków zaopatrzenia i współczynników modyfikacji (consumption rates & modification factors).

## Rys. 6. Model niemiecki – Extractor wer. 3



**System Manager LOGFAS** – organ (biuro) zarządzający systemem LogFAS; **SASPF** – Standard-Anwendungs-Software-Produkt-Familien – nazwa własna modułu sprzęgającego oprogramowanie firmowe SAP AG; **Reporting POCs (Points of Contact)** – biuro (punkt kontaktowy), które zbiera dane, opracowuje je i przekazuje meldunki logistyczne za rodzaj sił zbrojnych.

Źródło: LogRep WG – Vienna 17–19.11.2011 r. [https://lognet.nato.int/LOGREP/Document Library/2011-2 LOGREP WG 15-17 Nov Vienna/12.7 DEU LOGFAS\\_LOGREP in the German Armed Forces.ppt](https://lognet.nato.int/LOGREP/Document Library/2011-2 LOGREP WG 15-17 Nov Vienna/12.7 DEU LOGFAS_LOGREP in the German Armed Forces.ppt).

na etapach tworzenia i implementacji systemu narodowego. Powiązanie informacyjne z systemem NATO zostało wpisane na pierwszym etapie tworzonych wytycznych do budowy systemu informatycznego dla logistyki Sił Zbrojnych Republiki Czeskiej (rys. 5).

Bundeswehra jako platformę programową logistycznego systemu informatycznego stosuje rozwiązanie firmy SAP AG. Na potrzeby integracji systemu NATO, dotyczącej współpracy w dziedzinie logistyki, wprowadza opracowany i wdrożony moduł programowy Extractor, który zapewnia eksport danych z narodowego systemu na potrzeby systemu LogFAS (rys. 6). Umożliwia to generowanie raportów LogRep opartych na dyrektywie NATO<sup>3</sup>.

## POCZĄTEK DROGI

Właściwie opracowany raport logistyczny, niosący wiadomość przydatną w procesach decyzyjnych, powinien spełniać wymogi określone w dokumentach doktrynalnych. Jednocześnie jego zawartość powinna być oparta na rzetelnych danych pochodzących z prawidłowo i starannie zbudowanej bazy. W artykule pokazano aktual-

ny stan i perspektywy rozwoju narzędzia informatycznego LogFAS, zapewniającego właściwą jakość i pożądany zakres danych podstawowych. Jednocześnie próbowano uświadomić możliwość zbudowania w resorcie obrony narodowej podstaw sprawozdawczości logistycznej, mającej źródło w logistycznych systemach informatycznych, eksploatowanych i wdrażanych w siłach zbrojnych. Wykorzystanie doświadczeń, sprawdzonych w strukturach NATO i w krajach uczestniczących w operacjach sojuszu, a także w krajach spoza niego, biorących udział w innych zadaniach o charakterze militarnym i pozamilitarnym, jest gwarantem budowania rozwiązań najlepszych. ■

Autor jest absolwentem WAT oraz studiów podyplomowych w Politechnice Gdańskiej i Akademii Obrony Narodowej. Specjalista Oddziału Logistycznych Systemów Informatycznych i Indeksacji Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

<sup>3</sup> *Bi-SC Reporting Directive Volume V. Logistics Reports (BI-SCD 80-3 Volt V)*. SHAPE Mons, 2000.



mgr inż.  
**ANDRZEJ NITKA**

# Fregaty z chińskiego kontraktu

**Pakistan jest znaczącym odbiorcą chińskiego uzbrojenia.**

W wypadku marynarki wojennej największymi jednostkami powstałymi w wyniku tej współpracy są fregaty typu Zulfiquar.

**D**zieje pakistańskiej marynarki wojennej rozpoczęły się 14 sierpnia 1947 roku wraz z proklamowaniem przez Pakistan niepodległości. Nowo utworzony kraj w wyniku podziału Royal Indian Navy uzyskał po dwa sloopy i traulery, dwie fregaty oraz po cztery trałowce i motorówki. Dzięki udziałowi w antykomunistycznych paktach militarnych – SEATO (South East Asia Treaty Organization – Organizacji Paktu Azji Południowo-Wschodniej) i CENTO (Central Treaty Organization – Organizacja Paktu Centralnego) z kolei, jego siły morskie zostały wzmocnione przez przejęcie eksbrytyjskich i eksamerykańskich okrętów.

Marynarka pakistańska aktywnie uczestniczyła w dwóch z trzech wojen pakistańsko-indyjskich – w roku 1968 i 1971. Zresztą indyjska flota była od samego początku jej głównym przeciwnikiem i stan ten utrzymuje się do dziś. Nie jest to jednak przeciwnik równorzędny. Od początku przewaga indyjskich sił morskich była znacząca, a z biegiem czasu jest coraz bardziej widoczna. Flota indyjska jest permanentnie modernizowana

i wprowadza, w dużej mierze wykorzystując własny przemysł stoczniowy, kolejne generacje okrętów, zarówno nawodnych, jak i podwodnych. Niestety, ze względu na o wiele mniejszy potencjał gospodarczy i słabość rodzimych stoczni, Pakistan nie jest zdolny do unowocześnienia swojej floty w takim stopniu, w jakim byłoby to konieczne ze względu na jej obecny stan. Ponadto z powodu niestabilnej sytuacji politycznej w tym kraju i w całym regionie, najważniejszy sojusznik, czyli Stany Zjednoczone, nie kwapią się do pomocy, nie chcą ponadto drażnić Indii, zwłaszcza w związku z ostatnim ociepleniem stosunków na linii Waszyngton–Delhi.

## PLANY NA WYROST

Pakistańska flota, z wyjątkiem sił podwodnych, nie przedstawia większej wartości bojowej. W jej składzie znajduje się pięć okrętów podwodnych francuskiej proveniencji. Dwa z nich należą do typu Agosta 70 (pakistański typ Hashmat) i wprowadzono je do służby na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku.



Pierwotnie były budowane na zamówienie Republiki Południowej Afryki, jednak z powodu sankcji ONZ nie mogły być przez to państwo odebrane. Kolejne trzy jednostki to okręty podwodne typu Agosta 90B (typ Khalid), które wchodziły do służby od końca lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Pierwszy z nich zbudowano we Francji, dwa pozostałe, dzięki transferowi technologii, w stoczni marynarki wojennej w Karaczi. Ostatni z nich, „Hamza”, od początku jest wyposażony w niezależny od powietrza pomocniczy system napędowy MESMA, wyprodukowany przez francuski koncern DCNS. Pozostałe dwa okręty tego typu otrzymają go w ramach remontów.

Marynarka wojenna Pakistanu dysponuje ponadto trzema miniaturowymi okrętami podwodnymi typu MG 110, zbudowanymi w rodzimej stoczni marynarki wojennej na podstawie projektu włoskiej firmy Cosmos.

Zdecydowanie gorzej przedstawia się sytuacja w siłach nawodnych. Najlicniejszą grupę dużych okrętów bojowych stanowi sześć fregat typu Tariq. Są to eksbrytyjskie jednostki typu 21 (Amazon), przejęte w latach 1993–1994, które miały zastąpić zwrócone w 1991 roku Stanom Zjednoczonych fregaty typu Brooke i Garcia. W Pakistanie są klasyfikowane na wyrost jako niszczyciele. Już na miejscu wzmocniono ich uzbrojenie instalując na dachu hangaru system obrony bezpośredniej Vulcan-Phalanx Mk 15, zaś przed mostkiem wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych Harpoon lub chińskie wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych LY-60N, będące kopią włoskich rakiet typu Aspide. Fregaty te miały być z czasem zastąpione przez taką samą liczbę amerykańskich fregat typu Oliver Hazard Perry. Ostatecznie, jak dotąd, udało się pozyskać w 2010 roku tylko jedną jednostkę tego typu – „Alamgir”.

Niewiele lepiej sytuacja przedstawia się, jeżeli chodzi o lekkie siły uderzeniowe. Jediną realną siłą bojową są cztery ścigacze rakietowe typu Jalalat, budowane od końca lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku przez stocznnię marynarki wojennej w Karaczi przy udziale specjalistów chińskich. Ich podstawowym uzbrojeniem są cztery wyrzutnie chińskich rakiet przeciwokrętowych YJ-82 (C-802).

Trochę lepiej jest w siłach przeciwminowych, które są reprezentowane przez trzy zbudowane we Francji w latach dziewięćdziesiątych niszczyciele min uznanego na świecie typu Tripartite (typ Munsif).

Na początku obecnego wieku sytuacja marynarki wojennej została dostrzeżona przez osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo kraju, czego pierwszym efektem było zamówienie w Chinach czterech lekkich fregat typu F-22P. Zajmą one miejsce wycofanych już ze służby dwóch eksbrytyjskich fregat typu 12 (Leander).

Długoterminowe plany są jednak o wiele ambitniejsze. Według programu rozwoju pakistańskich sił zbrojnych do roku 2019, pod koniec obecnego dziesięciolecia flota tego państwa powinna się składać z czterech nowych fregat (w grę wchodzi jednostki typu MEKO A-200 lub chińskie typu 054), co najmniej czterech nowych korwet (Milgem, Gowind lub MEKO A-100) oraz czterech fregat F-22P. Siły podwodne powinny obejmować trzy okręty podwodne Agosta 90B (AIP) i trzy lub cztery nowe jednostki – tu wybór może się odbyć między okrętami typu U 214 lub Scorpène. Lekkie siły uderzeniowe mają się składać z czterech ścigaczy rakietowych typu Jalalat i ośmiu MRTP-33. Te ostatnie są budowane w stoczni w Karaczi według projektu tureckiej stoczni Yonca-Onuk. Program przewiduje też posiadanie pięciu okrętów przeciwminowych oraz dwóch lub trzech okrętów zaopatrzeniowych.

Te ambitne założenia mają jednak małe szanse na realizację, zwłaszcza że jak dotąd nie ma informacji nawet o przetargach na nowe okręty podwodne, fregaty czy korwety. Jedyne okrętami bojowymi, które wzmocnią w najbliższym czasie flotę pakistańską, są dwa ścigacze rakietowe typu Azmat. Pierwszy został zbudowany w Chinach, drugi powstaje w stoczni w Karaczi.

## OKRĘTY NA KREDYT

Współpraca wojskowa między Chińską Republiką Ludowo-Demokratyczną a Pakistanem datuje się od początku lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku. U jej podstaw leży wspólny wróg, jakim są Indie, z którymi oba państwa prowadziły już wojny. Dzięki chińskiej pomocy finansowej

## Pakistańskie fregaty raketowe typu F-22P

Nazwa	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Podniesienie bandery	Wejście do służby
„Zulfiquar” nr burtowy 251	Hudong- -Zhonghua, Szanghaj	12.10.2006 r.	5.04.2008 r.	30.06.2009 r.	16.09.2009 r.
„Shamsheer” nr burtowy 252	Hudong- -Zhonghua, Szanghaj	13.07.2007 r.	31.10.2008 r.	19.12.2009 r.	8.02.2010 r.
„Saif” nr burtowy 253	Hudong- -Zhonghua, Szanghaj	4.11.2008 r.	28.05.2009 r.	15.09.2010 r.	11.11.2010 r.
„Aslat” nr burtowy 254	Karachi Shipyard & Engineering Works, Karaczi	10.12.2009 r.	16.06.2011 r.	04.2013 r. (plan)	12.2013 r. (plan)

OPRACOWANIE WŁASNE

i specjalistycznej była możliwa znaczna rozbudowa infrastruktury przemysłowej, szczególnie fabryk sprzętu pancernego i lotnictwa. Morski aspekt tej współpracy datuje się od początku lat osiemdziesiątych i dotyczył przede wszystkim lekkich sił uderzeniowych. Jej wyrazem było kupno zbudowanych w Chinach trzech kutrów rakietowych typu 21 (Huangfeng), będących kopia popularnych Os (proj. 205), następnie budowa w rodzimej stoczni, przy udziale specjalistów chińskich, ścigaczy rakietowych typu Jalalat. Zakupiono też zbiornikowiec „Nasr” chińskiego typu Fuqing.

Budowa czterech nowych fregat typu F-22P, do której obie strony przykładają wielką wagę, jest jednak przedsięwzięciem o wiele większym. List intencyjny w tej sprawie został podpisany już w 2001 roku. Według tego porozumienia po dwie fregaty miały powstać w Szanghaju i Karaczi. Ówczesne plany Pakistan Navy zakładały ponadto budowę kolejnych czterech okrętów tego typu – łącznie miało ich powstać osiem. Te ambitne plany rozbiły się jednak o brak funduszy i z całego projektu trzeba było chwilowo zrezygnować. Trudności udało się przezwyciężyć dzięki udzieleniu przez stronę chińską kredytu na budowę okrętów. 6 kwietnia 2005 roku podczas

wizyty chińskiego premiera Wen Jiabao w Islamabadzie między chińskim koncernem stoczniowym China State Shipbuilding Corporation (CSSC) a pakistańskim ministerstwem obrony została podpisana umowa na budowę czterech fregat rakietowych. Trzy pierwsze powstały w stoczni Hudong-Zhonghua z Szanghaju, ostatni jest budowany w Karachi Shipyard & Engineering Works (KSEW).

Opiewający na sumę 750 mln USD kontrakt obejmuje oprócz projektowania, budowę i próby gotowych jednostek, szkolenie załóg, dostawę części zapasowych i amunicji oraz sześciu śmigłowców pokładowych Harbin Z-9EC. Stępkę pod prototypową fregatę „Zulfiquar” położono 12 października 2006 roku, zwodowano ją 5 kwietnia 2008 roku, banderę podniesiono 30 lipca 2009 roku, zaś do służby weszła 19 września tego samego roku. Pozostałe okręty to: „Shamsheer”, „Saif” i „Aslat”, który ma wejść do służby z końcem 2013 roku (tab.).

### KADŁUB I UKŁAD NAPĘDOWY

Projekt pakistańskich fregat rakietowych został oparty na chińskich fregatach typu 053H3 (Jiangwei-II). W stosunku do oryginału jednostki dla Pakistanu znacznie zmodyfikowano. Przede



PAKISTAN DEFENCE

## Dane taktyczno-techniczne fregat typu F-22:

- wyporność – 2500 t standardowa, 3144 t pełna;
- wymiary – (dł. x szer. x zanurzenie.) 123,20 x 13,80 x 3,76 (5,10 z gruszką dziobową) m;
- napęd – system CODAD, dwa silniki wysokoprężne SEMT-Pielstick 18E390VA o łącznej mocy 17,6 MW (14 000 KM), dwa silniki wysokoprężne MTU 12V1163 TB83 o łącznej mocy 6,5 MW (8840 KM);
- osiągi – prędkość maksymalna 29 w., zasięg 6000 Mm/18 w.;
- uzbrojenie – dwie czteroprowadnicowe wyrzutnie pokpr YJ-82 (C-802), ośmiokontenerowa wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych HQ-7A (FM-90), armata AK-176M kalibru 76,2 mm, dwa zestawy obrony bezpośredniej typ 730, dwie potrójne wyrzutnie torped zop Yu-7 kalibru 324 mm ET-52C, dwie sześciururowe wyrzutnie bomb głębinowych typ 87 (RDC-32) kalibru 240 mm, śmigłowiec zop Harbin Z-9EC;
- wyposażenie radiolokacyjne – dwa radary nawigacyjne Kelvin Hughes 2007, radar dozoru ogólnego typ 360S (SR-60), radar dozoru powietrznego typ 517H-1, radar dozoru nawodnego i wskazywania celów dla pokpr typ 364 (SR-64),
- optroniczny system kierowania ogniem, dwa optroniczne systemy kierowania ogniem zestawów przeciwlotniczych/prak. typ 347G (EFR-1);
- wyposażenie przeciwdziałania – urządzenie rozpoznania elektronicznego RWD-8, urządzenie przeciwdziałania radioelektronicznego NJ81-3, dwie sześciururowe wyrzutnie celów pozornych;
- wyposażenie hydrolokacyjne – kadłubowa stacja hydrolokacyjna Echo typ 5;
- systemy dowodzenia – ZKJ-3C;
- załoga – 188 marynarzy (w tym 14 oficerów).

wszystkim przeprojektowano cały kompleks nadbudówek, zastosowano inny zestaw uzbrojenia oraz zwiększono wymiary kadłuba.

Nowe kształty nadbudówek mają ograniczyć powierzchnię skutecznego pola odbicia fal radarowych, tym samym zmniejszyć możliwości wy-

krycia jednostek. Osiągnięto to dzięki zastosowaniu wszędzie tam, gdzie to było możliwe, płaskich, ustawionych pod kątem powierzchni, pełnego ostrosłupowego masztu oraz nadburcia w części dziobowej, które dodatkowo powoduje polepszenie właściwości morskich. Pozytywnie na tę ostat-

nią cechą wpływa zamontowanie stępek przeciwo-przechyłowych i dwóch par aktywnych stabilizatorów płetwowych. Jak widać, w stosunku do pierwowzorów, czyli fregat typu 053H3, przy których projektowaniu nie przywiązywano żadnego znaczenia do ich wykrywalności, nastąpił znaczący postęp. Chińscy konstruktorzy zaczynają wykorzystywać doświadczenia zdobyte w trakcie budowy swoich najnowszych okrętów również w konstrukcjach eksportowych.

Zespół napędowy pakistańskich fregat stanowi kopię siłowni zastosowanej na chińskich pierwowzorach i składa się z czterech silników wysoko- obrotowych funkcjonujących w układzie CODAD. Pozwalają one na rozwinięcie prędkości maksymalnej 29 węzłów, zaś ich zasięg określono na sześć tysięcy mil morskich przy prędkości 18 węzłów.

## UZBROJENIE

W stosunku do fregat typu 053H3 uzbrojenie okrętów typu Zulfiqar zostało znacznie zmodyfikowane. Dodatkowo zmieniono je także w porównaniu do pierwotnych założeń. Szczególnie jest to widoczne, jeżeli się analizuje wcześniejsze wizje komputerowe lub modele tych jednostek i porównuje ze zdjęciami prototypu.

Uzbrojenie przeciwlotnicze obejmuje jedną wyrzutnię rakiet krótkiego zasięgu HQ-7A noszącą eksportową nazwę FM-90, produkowaną od 1998 roku. Od wersji bazowej HQ-7 różni się ona zastosowaniem szybszych pocisków rakietowych oraz zwiększonym do 15 tysięcy metrów zasięgiem maksymalnym. Z kolei system HQ-7 jest chińską kopią francuskich rakiet Sea Crotale. Obrotowa wyrzutnia, mieszcząca osiem kontenerów startowych, jest zainstalowana w części dziobowej przed mostkiem. Łącznie z pociskami znajdującymi się na wyrzutni ich zapas na okręcie wynosi 24 sztuki.

Rakiety typu HQ-7 są przeznaczone do zwalczania celów powietrznych w każdych warunkach atmosferycznych, zarówno w dzień, jak i w nocy. Mają one długość 3 m, średnicę 1,156 m, rozpiętość skrzydeł 0,55 m, masę 84,5 kg. Charakteryzują się prędkością 2,3 Ma, zasięgiem 8600 m – dla celów o prędkości 400 m/s), 10 tys.

m – 300 m/s i 12 tys. m dla celów wolno lecących. Maksymalna wysokość zwalczanych celów to pięć tysięcy metrów. Naprowadzane są za pomocą komend radiowych, a dane do sterowania nimi uzyskuje się z radaru kierowania ogniem lub systemów optronicznych. Prawdopodobieństwo trafienia celu raketami typu HQ-7 wynosi 70–80 procent.

Początkowo projektanci zamierzali uzbroić pakistańskie okręty w rakiety przeciwlotnicze LY-60, takie same jak na niektórych fregatach typu Tariq, jednak na życzenie kontrahenta zmieniono je na system o większych możliwościach. Według tych samych założeń do samoobrony przed zagrożeniem z powietrza służyć miały dwie rotacyjne armaty AK-630M kalibru 30 mm, umieszczone na dachu hangaru. Jednakże już po wodowaniu „Zulfiqara” okazało się, że zamiast nich zamontowano dwa chińskie artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej typu 730B, wzorowane na holenderskich zestawach Goalkeeper. W przeciwieństwie jednak do jednostek chińskich, na których są instalowane kompletne zestawy wyposażone w radar kierowania ogniem oraz optoelektroniczny system obserwacyjny, na fregatach pakistańskich zainstalowano jedynie wieże z armatą rotacyjną, zaś informacje o celach otrzymują one z okrętowego systemu walki.

Rotacyjna siedmiolufowa armata kalibru 30 mm tego zestawu charakteryzuje się szybkostrzelnością 5800 strzałów na minutę i zasięgiem do trzech tysięcy metrów. Z tym jednak, że odległość zwalczania celów wynosi 1000–1500 metrów. Używają one dwóch rodzajów amunicji – przeciwpancernej z oddzielnym sabotem i odłamkowo-burzącej. Zapas pocisków gotowych do natychmiastowego użycia, umieszczonych w dwóch komorach amunicyjnych, wynosi tysiąc sztuk.

Podstawowym środkiem do zwalczania celów nawodnych jest osiem pocisków przeciwokrętowych YJ-82 (C-802). Na pakistańskich okrętach dwa stelaże mieszczące po cztery kontenery startowe zostały umieszczone na nadbudówce między masztem a kominem i są skierowane na przeciwnie burty. Rakiety te są kolejną wersją wcześniejszych pocisków – YJ-81 (C-801). Mają, dzięki zastosowaniu silnika turboodrzutowego, zwiększ-

szony do 120 kilometrów zasięg i znajdują się w wyposażeniu od 1989 roku. Ich masa wynosi 715 kg, długość 6,392 m, średnica 0,36 m, rozpiętość skrzydeł w stanie złożonym 0,72 m, rozłożonych 1,22 m. Są naprowadzane inercyjnie, a w ostatniej fazie lotu aktywnie, za pomocą własnej stacji radiolokacyjnej. Start z kontenera następuje za pomocą przyspieszaczy raketowych na stały materiał pędny, które w kilka sekund rozpędzają pocisk do prędkości marszowej 0,9 Ma. Lot do celu, z wykorzystaniem silnika turboodrzutowego, odbywa się na wysokości 10–20 metrów nad falami, w końcowej fazie zmniejsza się do 3–5 metrów. Masa przeciwpancernej głowicy bojowej wynosi 165 kilogramów.

Stan pakistańskiej floty należy określić, co najmniej, jako nie najlepszy, a na pewno dalece niewystarczający w stosunku do potrzeb państwa, znajdującego się w stanie uśpionej wojny ze swym wielkim wschodnim sąsiadem.

lonej rosyjskiej armaty uniwersalnej AK-176M kalibru 76,2 mm, która została zlokalizowana na pokładzie dziobowym przed nadbudówką. Według pierwotnych założeń okręty te miały być uzbrojone w chińskie zdwojone armaty kalibru 100 mm. Jednak zainstalowanie armaty kalibru 76,2 mm, które zdobywają coraz większą popularność w chińskiej flocie, wcale nie dziwi, jako że w ostatnim czasie zostały one zainstalowane na pokładach najnowszych fregat raketowych typu 054A czy okrętach desantowych-dokach typu 071.

Armaty umieszczono w nowych wieżach zaprojektowanych z wymogami trudnowykrywalności (stealth). Na jednostce pakistańskiej wieża armaty jest jeszcze bardziej zmodyfikowana. Została całkowicie pozbawiona możliwości prowadzenia ognia kierowanego bezpośrednio z wieży, ponieważ nie ma optycznych przyrządów kierowania ogniem. Może to oznaczać, że chińscy konstruktorzy poszli w kierunku armaty całkowicie automatycznej.

Największe możliwości zwalczania okrętów podwodnych jednostki tego typu zyskały dzięki

śmigłowcowi Harbin Z-9EC, którego hangar i lądowisko znajdują się na rufie. Maszyna ta jest eksportową wersją produkowanego od 1990 roku śmigłowca typu Harbin Z-9C, będącego standardową maszyną pokładową floty chińskiej. On z kolei jest licencyjną kopią francuskiego śmigłowca Eurocopter AS 565 Panther. W chińskiej marynarce maszyny typu Z-9C pełnią trzy podstawowe funkcje: zwalczania okrętów podwodnych, wskazywania celów dla pozahoryzontalnych pocisków przeciwokrętowych (np. YJ-82) oraz poszukiwawczo-ratowniczą. W związku z wykonywanymi zadaniami są wyposażone w radar obserwacji nawodnej KLC-1 pracujący w paśmie X, opuszczaną stację hydrolokacyjną Thomson Sintra HS-12 i system przesyłania danych o sytuacji nawodnej. Ich podstawowym uzbrojeniem są lekkie torpedy typu Yu-7.

Torpedy tego typu mogą być również wystrzelwane z potrójnych wyrzutni torpedowych kalibru 324 mm typu ET-52C pakistańskich fregat. Dwie takie wyrzutnie zostały zainstalowane po obu burtach na pokładzie głównym między kominem a nadbudówką rufową.

Pierwowzorem lekkiej torpedy typu Yu-7, przeznaczonej do niszczenia okrętów podwodnych, jest amerykańska torpeda Mk 46 Mod. 2. Wykorzystano także rozwiązania włoskiej torpedy A244/S. Prawa do licencyjnej produkcji tych torped Amerykanie sprzedali Chinom w 1985 roku, jednak po wydarzeniach na placu Tiananmen wycofali się z umowy. Kilkadziesiąt włoskich torped Chińczycy zakupili natomiast w 1987 roku.

Torpedy Yu-7 weszły do uzbrojenia w 1994 roku, ich produkcja zaś ruszyła pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Ich masa wynosi 235 kilogramów, przenoszą głowicę bojową o masie 45 kilogramów. W układzie napędowym jest wykorzystywane paliwo Otto II, dzięki któremu osiągają one prędkość maksymalną 43 węzły, zasięg 7300 metrów i mogą operować do głębokości 400 metrów. Pociski są naprowadzane akustycznie aktywnie lub pasywnie. Uzupełnieniem wyrzutni torped są dwie sześciorurowe wyrzutnie raketowych bomb głębinowych typ 87 (RDC-32) kalibru 240 mm z zapasem 36 pocisków. Ich mak-



symalny zasięg wynosi 1200 metrów, a masa głowicy 34 kilogramy.

## POD OCHRONĄ ELEKTRONIKI

Podstawowym źródłem informacji na temat sytuacji wokół pakistańskich jednostek jest umieszczony na szczycie masztu dziobowego radar dozoru powietrznego i nawodnego typu 360S (SR-60). Jego pierwowzorem jest włoski radar Selenia RAN-10S, pracujący w paśmie E i F. Dodatkowo uzupełniono go o antenę systemu identyfikacji swój-obcy. Do wykrywania celów powietrznych służy też stacja radiolokacyjna typu 517H-1, która pracuje w paśmie A. Jest zainstalowana na małym maszcie na nadbudówce rufowej. Urządzenie to nie jest najnowszej generacji, wywodzi się jeszcze z technologii radzieckiej.

Do monitorowania sytuacji nawodnej i wskazywania celów dla pocisków przeciwokrętowych jest przeznaczony radar typu 364 (SR-64), który pracuje w paśmie H. Jest on umieszczony na postumencie między armatami rotacyjnymi zestawów typu 730.

Rakiety przeciwlotnicze i armaty naprowadza się za pomocą optoelektronicznego systemu kierowania ogniem typu 345 (MR-35). Jest on usytuowany na postumencie nad mostkiem. Jego podstawą jest francuski system Thomson-CSF Castor CTM. Oprócz stacji radiolokacyjnej pracującej w paśmie J, w jego skład wchodzi kamera telewizyjna i termowizyjna.

Do kierowania ogniem artyleryjskich zestawów obrony bezpośredniej służą z kolei dwa oproniczne systemy typu 347G (EFR-1), opracowane na bazie włoskiego radaru Selenia RTN-20X, który pracuje w paśmie I. Jeden z nich zainstalowano przed masztem dziobowym, a drugi na tym samym postumencie co radar typu 364, ale bliżej rufy. Tam też umieszczono głowicę optoelektroniczną. Okręty wyposażono też w dwa radary nawigacyjne Kelvin Hughes 2007, z których jeden znajduje się na przedniej części masztu dziobowego w połowie jego wysokości, a drugi na dachu hangaru – ten służy do naprowadzania śmigłowca. Dane o sytuacji podwodnej dostarcza zlokalizowana w gruszcze dziobowej stacja hydrolokacyjna Echo typ 5.

Informacje ze wszystkich sensorów wpływają do bojowego systemu dowodzenia ZKJ-3C, który jest kopią francuskiego systemu Thomson-CSF TAVITAC. Co zrozumiałe, na jednostkach pakistańskich został zainstalowany system walki elektronicznej, obejmujący urządzenia rozpoznania elektronicznego RWD-8 i przeciwdziałania radioelektronicznego NJ81-3, których anteny są zlokalizowane na platformach po bokach głównego masztu, oraz dwie sześciorurowe wyrzutnie celów pozornych, umieszczone na nadbudówce po bokach masztu dziobowego.

Załoga pakistańskich fregat liczy 188 marynarzy, w tym 14 oficerów. Możliwe jest zaokrętowanie 212 żołnierzy, na krótki okres nawet 250.

## POTRZEBY NA MIARĘ MOŻLIWOŚCI

Wejście do służby jednostek typu Zulfiqar na pewno zwiększy potencjał floty pakistańskiej, nie zmniejszy jednak dysproporcji w stosunku do marynarki indyjskiej. Warto odnotować, że będą to pierwsze duże okręty nawodne zbudowane na zamówienie floty pakistańskiej. Zaznaczyć jednak trzeba, że nie są to jednostki zbyt nowoczesne. Ich poziom technologiczny odpowiada bowiem zachodnioeuropejskim fregatom z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Co ciekawe, uzbrojenie oraz wyposażenie elektroniczne, mimo że produkowane w Chinach, prawie bez wyjątku wywodzi się od produktów europejskich firm zbrojeniowych.

Trzeba przyznać, że chińscy konstruktorzy zaprojektowali udane uniwersalne jednostki eskortowe, które przede wszystkim charakteryzują się dużymi możliwościami zwalczania okrętów podwodnych, głównie za sprawą śmigłowca. Możliwości zwalczania celów powietrznych natomiast ograniczają się właściwie do samoobrony.

Według doniesień prasowych flota pakistańska jest zadowolona z tych fregat i jest zainteresowana zamówieniem, już we własnych stoczniach, kolejnych czterech. ■

Autor pracuje w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego. Jest publicystą zajmującym się współczesnymi siłami morskimi.



plk dypl. w st. spocz.  
**ZYGMUNT CZARNOTTA**

# Modułowy okręt wielozadaniowy

**Współczesne siły okrętowe** muszą być przygotowane do prowadzenia działań asymetrycznych na akwenach znacznie oddalonych od własnych baz.

**W**tyczne polityczno-obronne ministra obrony Republiki Federalnej Niemiec Thomasa de Maizière'a z 2011 roku przewidywały, że Deutsche Marine będzie zaangażowana w operacje zapobiegania konfliktom i zwalczania kryzysów w dużym oddaleniu od granic kraju. Powinna być przygotowana do działań poza obszarem Europy przez długi okres w składzie sił wielonarodowych.

Takie podejście skutkowało zmianą struktury niemieckiej marynarki wojennej<sup>1</sup>. Wymusza posiadanie uniwersalnych okrętów nowego typu, które będą zdolne do elastycznego działania poza macierzystą bazą nawet w ciągu dwóch lat. Wymaganiom takim mają sprostać okręty wielozadaniowe typu MKS 180 (Mehrzweckkampfschiffe 180)<sup>2</sup>.

## NOWE ZADANIA

W okresie zimnej wojny marynarka wojenna RFN była nastawiona na konfrontację z flotami wojennymi państw Układu Warszawskiego. Jej okręty miały operować na północnym skrzy-

dle NATO, głównie na morzach Bałtyckim i Północnym oraz na północnym Atlantyku, a więc w pobliżu macierzystych baz morskich. Po 1990 roku sytuacja się zmieniła, a z nią pojawiło się nowe spektrum zadań dla niemieckiej floty wojennej. Tradycyjne wyposażenie okrętów okazało się już nie w pełni dostosowane do nowych wymagań.

Zakłada się, że współczesne działania sił okrętowych są podejmowane na akwenach znacznie oddalonych od kraju, także na południowych (ciepłych) wodach morskich. Wiąże się to z dalekimi

<sup>1</sup> Por.: Z. Czarnotta: *Przyszłość niemieckiej marynarki wojennej*. „Przegląd Morski” 2012 nr 2, s. 45.

<sup>2</sup> D. Stockfisch: *Fähigkeitsprofil und operationelle Förderungen*. <http://mks180.blogspot.com/>. 25.10.2012; D. Stockfisch: *Mehrzweckkampfschiff MKS 180*. „Europäische Sicherheit & Technik” (ES&T) 2012 nr 7, s. 70. Zob. też: C. Peters: *Mehrzweckkampfschiff 180 (MKS 180)*. „Europäische Sicherheit” 2011 nr 12. [http://mks180.blogspot.com/2011\\_10\\_01\\_archiv.html](http://mks180.blogspot.com/2011_10_01_archiv.html). 25.10.2012; A. Schimpf: *Deutsche Marine – klarer Kurs und klares Ziel*. „Marineforum” 2012 nr 6, s. 4.

(długimi) rejsami do i z rejonów operacji. Pobyt w rejonach działań może zatem trwać do czterech miesięcy, a w przyszłości wydłużyć się nawet do dwóch lat. Operacje są prowadzone w składzie wielonarodowych sił morskich. Istotny jest asymetryczny charakter zagrożeń, z jakimi mogą się one zetknąć, zarówno na morzu, jak i w portach. Okręty są używane w działaniach sił specjalnych, operują w składzie połączonych rodzajów sił zbrojnych, powierza się im konwojowanie (ochroną) statków handlowych.

Współczesne użycie marynarki wojennej dotyczy głównie operacji stabilizacyjnych, które cechuje mała intensywność działania przeciwko siłom niwojskowym, choć jego eskalacja nie jest wykluczona<sup>3</sup>. Działania te wymagają jednak bardzo często spełniania przez okręty nowych funkcji. Chodzi na przykład o ochronę (wartowniczą) przyjętych na pokład terrorystów czy piratów morskich, zaokrętowanie i użycie sił specjalnych, wykorzystanie określonych modułów czujników (sensorów) lub uzbrojenia. Rodzaj wykonywanych zadań może się w czasie jednego rejsu zmieniać wielokrotnie. Obecnie wymaganiom tym mogą sprostać wysoko wyspecjalizowane okręty, takie jak niemieckie fregaty typu 124 (a w przyszłości 125), które są przystosowane do działań o dużej intensywności. Jest to w pewnym sensie marnotrawienie ich możliwości bojowych, gdyż nie wszystkie z nich są efektywnie wykorzystywane.

### UNIWERSALNY MKS 180

Okręt wielozadaniowy MKS 180 ma być elastycznie przystosowany do wypełniania nowych antykonfliktowych i kryzysowych zadań. Wstępna koncepcja przewiduje modułową konstrukcję jednostki (tak zwana modułowość zadaniowa – Missionsmodularität), dzięki której będzie można przystosować okręt za pomocą standardowego wyposażenia i odpowiedniego dobrania załogi do potrzeb określonego zadania (fot.).

Wymagania taktyczne przewidują w stosunku do MKS 180 następujące moduły:

- systemy wsparcia dowodzenia (łączność, rozpoznawanie elektroniczne w ramach taktycznego SIGINT – Signals Intelligence);

- systemy rozpoznania i rażenia okrętów podwodnych (holowane sonary);

- systemy rozpoznania i niszczenia min morskich i ładunków podwodnych;

- ruchomą (mobilną) komorę dekompresyjną dla nurków;

- systemy wykrywania nurków i płetwonurków.

Mieściłyby się one w dwudziestostopowych kontenerach, a konstrukcja okrętu powinna uwzględniać miejsce do ich ustawienia i połączenia w całość, by zapewnić ich pełną integrację techniczną z pozostałymi elementami.

Na pokładzie przewiduje się dwa miejsca dla pontonów o sztywnym kadłubie (Rigid-Hulled

Inflatable Boat

– RHIB) o prędkości

maksymalnej ponad

35 węzłów wraz

z dwoma żurawikami

do ich wodowania.

Mają one umożliwić

jednoczesne użycie

dwóch zespołów sił

specjalnych. Uwzględ-

niiono też miejsce na

hangar i do lądowania

śmigłowca oraz startu

dwóch bezałogowych

statków powietrznych

(BSP) ze stosownym

wyposażeniem, środkami

obsługi, częściami zamiennymi i

amunicją. Przewidziane

jest utrzymywanie na

okręcie sił

ochrony.

Konstrukcja okrętu

powinna umożliwiać

obrotową okrężną

dzięki stanowiskom

ogniowym wyposażo-

nym w przyrządy

noctowizyjne (karabiny

maszynowe, karabiny

wyborowe, PPZR),

przewidziane

komory dla marynarzy

i zaokrętowanych

żołnierzy oraz łatwą

dostępność górnego

położenia w celu

szybkiego dotarcia

do zagrożonych

sektorów.

### OCZEKIWANE PARAMETRY

Wielozadaniowy okręt MKS 180, aby mógł skutecznie wykonywać zadania, musi się charakteryzować wieloma cechami, dzięki którym będzie mógł

Okręt wielozadaniowy MKS 180 ma być przystosowany do wypełniania nowych antykonfliktowych i kryzysowych zadań. Wstępna koncepcja przewiduje modułową konstrukcję jednostki.

<sup>3</sup> D. Stockfisch: *Mehrweckkampfschiff...*, op. cit., s. 7.



DEUTSCHE MARINE

**Wizja okrętu wielozadaniowego MKS 180, który ma być elastyczniej przystosowany do wypełniania nowych zadań**

być wykorzystywany na współczesnych teatrach działań. I tak w wypadku mobilności chodzi o:

- zdolność do działań o wymiarze globalnym (na pełnych i peryferyjnych morzach oraz przedpolach wybrzeży);

- przystosowanie do działań we wszystkich strefach klimatycznych (od wód arktycznych po tropikalne);

- osiągnięcie prędkości maksymalnej ponad 26 węzłów, prędkości marszowej 18 węzłów przy stanie morza cztery;

- zasięg pływania do czterech tysięcy mil morskich przy prędkości 18 węzłów bez uzupełniania zaopatrzenia;

- autonomiczność 21 dni.

W wypadku przetrwania i obrony z kolei niezbędna jest zdolność kombinowanej obrony przeciwrakietowej (Anti Ship Missile Defence – ASMD), obrony powietrznej (Anti Air Warfare – AAW) i przed naziemnymi środkami rażenia (Anti Surface Warfare – ASuW) do granicy zasięgu środków rażenia. Ma ją zapewnić zestaw broni lufowej i rakietowej, złożony z czterech armat o różnych kalibrach do walki z celami nawodnymi i powietrznymi, dwóch wyrzutni rakietowych RIM-116 RAM Blok 2<sup>4</sup> i dwóch uniwersalnych wyrzutni pocisków rakietowych, oraz elementy walki elektro-

nicznej w całym spektrum elektromagnetycznym (radar, przyrządy podczerwieni i laserowe). Ponadto ważne są:

- precyzyjne, stopniowane i selektywne zwalczanie celów morskich na średnich odległościach, na przykład za pomocą śmigłowca pokładowego;

- zachowanie powierzchni zapasowej do późniejszego zamontowania systemu rakiet klasy woda-woda średniego zasięgu;

- zdolność wsparcia elektronicznego w granicach od 0,5 do 40 GHz;

- detekcja chemicznych środków walki;

- ochrona pomieszczeń amunicyjnych, elementów kierowania okrętem, centrali operacyjnej przed pociskami broni ręcznej do kalibru 12,7 mm (z twardym rdzeniem);

- centralna kontrola za pomocą systemu kamer pokładu górnego i burt w czasie postoju w porcie;

- możliwość kontroli (za pomocą kodu PIN lub kart chipowych) wejścia do wnętrza okrętu;

- możliwość wykonywania zdjęć fotograficznych dniem i nocą, także w skrajnych warunkach meteorologicznych, przez śmigłowiec i bezzałogowe statki powietrzne.

<sup>4</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/RIM-116\\_Rolling\\_Airframe\\_Missile](http://de.wikipedia.org/wiki/RIM-116_Rolling_Airframe_Missile). 5.10.2012.

Przewidywany sposób użycia MKS 180 narzuca też możliwość dwuletniego okresu przebywania w rejonie operacji czy działania z ograniczoną liczebnie załogą (140 marynarzy i możliwość dodatkowego zaokrętowania 70 osób). Łączy się z tym wymóg doskonałej sprawności marynarzy, ale też niezawodności wszystkich systemów okrętowych, które przez dłuższy niż obecnie czas będą musiały być wykorzystywane. Koszt eksploatacji okrętu ma być ograniczony do niezbędnego minimum.

Nowy niemiecki okręt wielozadaniowy powinien być przygotowany do:

- intensywnej eksploatacji przy zastosowaniu modelu wielozalógowego (co najmniej dwóch załóg), które byłyby wymieniane co cztery miesiące w ciągu 96 godzin;

- działań według procedury użycia fregat typu 125;

- wykonywania na nim wielu remontów i prac diagnostycznych oraz wymiany modułów okrętu, utrzymania zapasów materiałowych na poziomie trzecim<sup>5</sup>, zwłaszcza w odniesieniu do zapewnienia ciągłości pływania i samoobrony;

- standardowego zaopatrzenia na morzu;

- zatankowania paliwa w pojazdach pokładowych: śmigłowcu oraz BSP, i podwodnych;

- przyjęcia na pokład kontenerów dwudziestostopowych oraz wyposażenia dodatkowo zaokrętowanych żołnierzy;

- zapewnienia ogólnej i pierwszej pomocy medycznej (w szpitalu okrętowym);

- przyjęcia na pokład lotniczy śmigłowca o masie 15 ton i posiadania hangaru z urządzeniami do jego obsługi i remontu, łącznie z bezzalógowymi statkami powietrznymi;

- sterowania okrętem ze stanowiska dowodzenia na mostku z możliwością monitorowania urządzeń napędowych okrętu.

MKS 180 ma być pewnym, silnym i elastycznie działającym środkiem walki na morzu, zdolnym do wykonywania szerokiego spektrum zadań i dysponującym wieloma możliwościami przez długi (bo dwuletni) okres działania w rejonie operacji. Jeszcze w większym stopniu, niż w programie budowy fregat typu 125, zamierza się poszerzyć wymagania dotyczące intensywności eksploatacji, jego modułowości, wymienności załogi, zdolności

przetwania i obniżenia kosztów eksploatacji. Okręt ma mieć wyporność pięć tysięcy ton.

## OD KONCEPCJI DO WYJŚCIA W MORZE

W planach przewidziano budowę sześciu okrętów MKS 180 (początkowo miało być osiem)<sup>6</sup>. Dla niemieckiego przemysłu okrętowego to wyzwanie, które pokaże jego możliwości technologiczne i zdolności innowacyjne.

Przy stale malejącym budżecie obronnym RFN i kurczącym się składzie floty, okręt wielozadaniowy MKS 180 jest rozwiązaniem alternatywnym, umożliwiającym utrzymanie wysokiego poziomu zdolności Deutsche Marine. Podstawowe prace koncepcyjne dotyczące okrętu są już gotowe. Budowa odbędzie się prawdopodobnie według nowych procedur. W związku z tym zespół planowania musi sporządzić koncepcję planu oraz dokument kluczowy – wymagania taktyczno-techniczne dla MKS. Miało to być wykonane do końca 2012 roku<sup>7</sup>. Dokumenty te zostaną przekazane do Departamentu Wyposażenia, Techniki Informacyjnej i Eksploatacji Ministerstwa Obrony, który opracuje trzy wersje rozwiązań konstrukcyjnych przyszłego okrętu. O wyborze wariantu zadecyduje generalny inspektor Bundeswehry. Z doświadczeń budowy okrętów przez stocznie niemieckie wynika, że proces przyjęcia do służby pierwszej nowo budowanej jednostki trwa około 10 lat. Tak więc pierwszy MKS 180 może wejść do służby w 2022 roku. ■

Autor jest absolwentem OSA w Toruniu.

Dowodził 2 pa i 32 BA. Był zastępcą szefa WRiA WP.

<sup>5</sup> W Bundeswehrze zaopatrzenie (środki) materiałowe utrzymuje się na czterech poziomach. Najwyższy jest poziom czwarty (Materialerhaltung auf Ebene 1–4). Utrzymanie materiałów na poziomie trzecim oznacza wymóg posiadania przez okręt znacznej ich ilości w celu zapewnienia mu swojej samowystarczalności.

<sup>6</sup> W początkowej wersji rolę MKS miały odgrywać korwety K 130 o wyporności 2500 ton. Potem ten pomysł zarzucono. Okręt podobny do MKS 180 zamierza zbudować brytyjska marynarka wojenna. Global War Ship typ 26 ma po 2020 roku zastąpić fregaty typu 23. Zob. *Großbritannien entwickelt Kampfschiff neuer Klasse*. [http://german.ruvr.ru/2012\\_08\\_20/85668806/](http://german.ruvr.ru/2012_08_20/85668806/). 25.10.2012.

<sup>7</sup> D. Stockfisch: *Mehrweckkampfschiff...*, op. cit., s. 73.





kpt. mar. **RAFAŁ MIĘTKIEWICZ**  
zastępca dowódcy ORP „Mamry”

# Platformy klasy Harbour

**Awangardą floty** na akwenach przybrzeżnych staną się dobrze uzbrojone, szybkie i zwrotne bezzałogowe jednostki nawodne.

**C**hoć wciąż pozostają w cieniu bardzo szybko rozwijających się powietrznych platform bezzałogowych oraz systemów naziemnych, bezzałogowe jednostki nawodne (Unmanned Surface Vehicles – USV) nadrabiają stracony czas. Liczące się państwa morskie prowadzą szerokie badania nad nowymi konstrukcjami, systemami pokładowymi oraz uregulowaniami prawnymi, dotyczącymi ich wykorzystania. Wiele projektów to efekt prac naukowych uczelni technicznych, mających na celu usprawnienie prowadzenia badań naukowych środowiska naturalnego. Najbardziej zaawansowane technologicznie platformy bezzałogowe powstają jednak głównie na zamówienie instytucji rządowych<sup>1</sup>. Coraz częściej są to jednostki tworzone z myślą o wykonywaniu sprecyzowanego wachlarza zadań. Wśród producentów nie brak konsorcjów prywatnych, które proponują jednostki uniwersalne, dające możliwość adaptacji wyposażenia w zależności od wymagań klientów.

Do budowy bezzałogowych jednostek nawodnych są wykorzystywane bardzo często materiały kompozytowe najwyższej jakości. Analiza najpopularniejszych światowych konstrukcji USV pokazuje, że inżynierowie, projektując kadłuby,

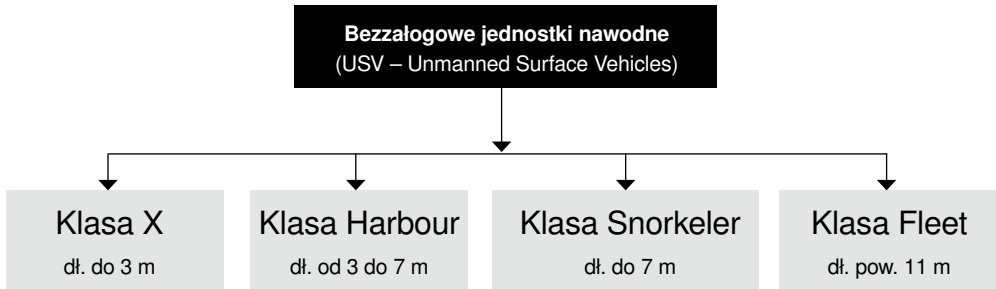
dużą wagę przykładają do daleko idącej uniwersalności. Jeden kadłub, dzięki zastosowaniu budowy modułowej, może stanowić platformę bazową do przenoszenia kilku odmiennych systemów, zwiększających możliwości jednostki. Rozwiązanie takie w sposób zdecydowany upraszcza jej dostosowanie do wykonywania różnorodnych zadań.

W amerykańskim dokumencie *The Navy Unmanned Surface Vehicle Master Plan* wprowadzono podział bezzałogowych jednostek nawodnych na kilka klas (rys.)<sup>2</sup>. Klasa Harbour, nosząca nazwę od głównego rejonu wykonywania zadań, obejmuje platformy, których długość kadłuba mieści się w przedziale od trzech do siedmiu metrów. Ma to zapewniać możliwość wykonywania zadań przez kilkanaście godzin. Jednostki te dysponują zapasem wyporności, który pozwala na zamontowanie większej, w porównaniu z jednostkami klasy X, liczby sensorów, a nawet uzbrojenia (także systemów non-lethal,

<sup>1</sup> J.E. Manley: *Unmanned surface vehicles, 15 years of development*. Oceans 2008. [www.ieeexplore.ieee.org](http://www.ieeexplore.ieee.org).

<sup>2</sup> Por.: R. Miętkiewicz: *Bezzałogowe jednostki nawodne*. „Przegląd Morski” 2012 nr 2(059), s. 60. R. Miętkiewicz: *Klasa Snorkeler*. „Przegląd Morski” 2012 nr 3(060).

## Klasyfikacja bezzałogowych jednostek nawodnych



Źródło: *The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan*. Washington 2007. s. xii.

jak urządzenia LRAD, miotacze granatów hukowych, dymnych, armatki wodne i inne).

### NIEŚMIERCIONOŚNE EMITERY

Urządzenia LRAD (Long Range Aoustic Devices) to emitery akustyczne, generujące dźwięk o natężeniu powodującym dotkliwy ból i mogące spowodować nawet utratę słuchu. Są one określane jako non-lethal riot weapon, czyli broń, która pierwotnie była wykorzystywana do zwalczania zamieszek, walki z tłumem przez obezwładnianie, bez powodowania śmierci.

Urządzenia tego typu są stosowane do ochrony statków handlowych i pasażerskich, przed atakami piratów. Po raz pierwszy z powodzeniem tak zwana broń nieśmiertelna została użyta do ochrony luksusowego statku wycieczkowego „Simon Spirit”. Atakowana przez terrorystów jednostka, mimo ostrzału z broni maszynowej, nie zastosowała się do wezwań o zastopowanie maszyn. Ochrona statku, wykorzystując LRAD, powstrzymała atak, co dało czas na wezwanie pomocy i przybycie okrętów wojennych.

Na rynku komercyjnym dostępne są już całe zestawy LRAD różnej mocy, o wymiarach dających możliwości montażu na pokładzie bezzałogowych jednostek nawodnych. Urządzenia tego typu są wyposażone między innymi w odtwarzacze MP3, dzięki czemu operatorzy, załoga na mostku są zwolnieni z obowiązku nadawania specjalnych ostrzeżeń o przekraczaniu granic strefy zabronionej. Komunikaty takie, wcześniej nagrane, są emitowa-

ne automatycznie. Odtwarzacz o pojemności 1 GB, dysponuje także nagraniami tonów ostrzegawczych, narastających wraz ze zbliżaniem się do jednostki ochranianej.

### PRZEZNACZENIE

Na podstawie doniesień o działalności piratów w rejonie Somalii, śmiałych aktów terroru na morzu (USS „Cole”, „Limburg”, atak na port Aszodod), eksperci przewidują wzrost znaczenia platform bezzałogowych w walce z zagrożeniami asymetrycznymi. Dużą rolę mogą odegrać dane gromadzone za pomocą sensorów zamontowanych na pokładach jednostek bezzałogowych. Po pierwsze, mają one pełnić funkcję wysuniętych „oczu i uszu” sił interwencyjnych. Po drugie, materiały zgromadzone w trakcie prowadzenia rozpoznania, mogą stanowić dowody niezbędne w udokumentowaniu działalności terrorystycznej lub pirackiej. W przyszłości nagrania wideo czy dane z sensorów monitorujących sytuację zewnętrzną będą niezbędne w procesie sądowym. Jednostki USV mogą być szczególnie przydatne w wypadku przewidywanego przeniesienia aktywności pirackiej z czasu dziennego na nocny<sup>3</sup>. W sytuacji, gdy brak skutecznego panaceum na problem piractwa, USV zdają się być efektywnym narzędziem do prowadzenia akcji ofensywnych i rozpoznawczych, jak i ochrony bezpośredniej.

<sup>3</sup> *Unmanned Surface Vehicles – The Future of Robotic Pirate Hunters*. [www.gcaptain.com](http://www.gcaptain.com).

Głównym przeznaczeniem jednostek klasy Harbour (tab.) ma być:

- ochrona akwenów portowych przed zagrożeniami asymetrycznymi;
- ochrona jednostek w rejonie kotwiczowiska i na torach wodnych;
- wsparcie morskich operacji specjalnych, walka elektroniczna, rozpoznanie;
- zadania bojowe, w ramach obrony przeciwnikowej, a nawet zwalczanie celów nawodnych po zamontowaniu odpowiednich modułów.

Oprócz zadań głównych, w ramach patrolowania wyznaczonego rejonu, jednostki mogą wykonywać wiele zadań dodatkowych. Wśród nich należy wymienić:

- monitoring żeglugi;
- tworzenie map dna morskiego, monitoring głębokości;
- inspekcje infrastruktury hydrotechnicznej (portowej i zewnętrznej);
- gromadzenie środowiskowych danych oceanograficznych, hydrometeorologicznych;
- monitoring sytuacji ekologicznej, skażeń;
- holowanie celów morskich na potrzeby ćwiczeń;
- udział w akcjach ratowniczych;
- monitorowanie stref zabronionych, morskiej granicy państwowej itp.

Mają one także możliwość zabrania na pokład pojazdów podwodnych (np. typu ROV) czy holowanych stacji hydrolokacyjnych. W sposób oczywisty otwiera to możliwości:

- wykonywania przeglądów podwodnej części kadłuba statku;
- inspekcji podwodnych rurociągów, kabli itp.;
- poszukiwania sił i środków dywersji podwodnej;
- poszukiwania min i morskich improwizowanych urządzeń wybuchowych.

Biorąc pod uwagę znaczną prędkość jednostek opisywanej klasy, dużym wyzwaniem dla konstruktorów jest opracowanie automatycznych systemów sterowania, które poradzą sobie z prowadzeniem jednostki przy sfałowanym morzu. Podobnych problemów następczą systemy zapobiegające przewracaniu się jednostki oraz stabilizacji, utrzymywania kursu optymalnego, biorąc pod uwagę ukształtowanie linii brzegowej, warunków środowiskowych, wiatru,

fali oraz postawionych zadań. Jedną z dróg rozwiązania kłopotliwych kwestii jest poszukiwanie zastosowania różnych form kadłubów przy projektowaniu USV (katamarany, trimarany, konstrukcje typu SWATH – Small Waterplane Area Twin Hull).

Istotnym wyzwaniem, w aspekcie zadań obejmujących operowanie z pokładów jednostek konwencjonalnych, są systemy wodowania i odzyskiwania platform. Głównym czynnikiem jest czas trwania zadania, jej automatyzacja, jak również praktyczność zastosowanych rozwiązań.

Celowe, uwzględniając zadania przewidziane dla jednostek klasy Harbour, zdaje się założenie, że ich główne uzbrojenie będą stanowić stabilizowane zestawy broni automatycznej i artyleria małego kalibru. Pojawia się tu kolejny problem, który jest już dostrzegany na Zachodzie. Po pierwsze, zauważono, że zestawy broni strzeleckiej najpopularniejszego kalibru 12,7 mm mają zbyt małą siłę przebicia, by efektywnie oddziaływać na cele, nawet lekko opancerzone. Dlatego zmniejszyć się może zakres zadań wykonywanych poza portami morskimi. Montowanie granatników, proponowane przez wielu producentów USV (w zestawie granatnik MK-19 kalibru 40 mm), ograniczy możliwości platformy tylko do wystrzeliwania granatów.

Zauważono jednocześnie, że US Navy nie dysponuje szerokim arsenałem uzbrojenia artyleryjskiego małego kalibru do 25 mm, którego przykładem jest tylko armata Vulcan Gatling kalibru 20 mm, montowana w artyleryjskich zestawach obrony bezpośredniej Phalanx. Dla porównania przywołuje się wyposażenie floty Federacji Rosyjskiej, która ma karabiny i armaty różnicowanych kalibrów (12,7 mm, 14,5 mm, 20 mm, 23 mm, 25 mm, 30 mm, 37 mm). W tym momencie nie można zapominać o konsekwencji, jaką ciągnie za sobą montowanie zestawów o coraz większym kalibrze. Zajmują one większą ilość cennego na pokładzie miejsca, są cięższe, dysponują mniejszym zapasem amunicji.

## NA RZECZ RATOWNICTWA

Seal Retriever Autonomous Marine Vehicle (Seal) to napędzana silnikiem Diesla jednostka ratownicza, będąca poprzednikiem platformy SARPAL. Jej podstawowym zadaniem jest niesienie pomocy rozbitkom na morzu.

## Podstawowe parametry bezzałogowych jednostek nawodnych klasy Harbour

Nazwa	Kraj pochodzenia	Długość [m]	Szerokość [m]	Wysokość [m]	Zanurzenie [m]	Prędkość [w]	Autonomiczność [h]
ZhengHe 101	Tajwan	5,0	1,9	–	0,83	8	–
Seal	Kanada	4,1	1,5	1,8	–	–	–
SARPAL	Kanada	4,9	2,1	1,8	–	5	24
Protector	Izrael	9 (7–11)	–	–	–	40	–
Sea Fox	USA	4,9	–	–	–	40	24
See-Wiesel II	RFN	5,48	1,0	2,3	–	–	–
Tianxiang One	Chiny	6,5	–	–	–	–	20 dob
CAT 4000	Wielka Brytania	4,25	2,9	–	–	6	6
Hammerhead	Kanada	5	–	–	–	35	–
Viknes	Norwegia	6,5	–	–	–	40	–
Mariner	Norwegia	8,5	–	–	–	20	–
IDA	Turcja	3,95	1,25	1,38	–	30	10
BES	Francja	6,0	2,1	1,65	–	70	8
FMTD 6000	USA/W. Brytania	6,5	2,2	2,7	0,6	35	–
FMTD 5000	USA/W. Brytania	5	1,9	2,2	0,8	30	–
FMTD 9000	USA/W. Brytania	8,95	2,4	3,5	0,8	50	–
AARC	USA	5,49	1,52	–	0,46	10	–
Global Explorer	USA	7,62	2,13	3,35	0,61	2,5	–
U-Ranger	Włochy	–	–	–	–	–	–
UMV-H	Japonia	4,44	–	–	–	40	–
SPAWAR	USA	6,0	2,44	–	0,35	–	–
Barracuda	Kanada	7,24	2,75	–	0,84	36/20	5/15
Caravela	Portugalia	7,0	2,0	6,0	–	4	–
Edredon	Polska	5,7	–	–	–	30–35	7–30

OPRACOWANIE WŁASNE

Konstrukcja jednostki ma umożliwiać działanie w ekstremalnie trudnych warunkach pogodowych, gdy niesienie pomocy w sposób konwencjonalny jest związane z wysokim ryzykiem dla ratowników. Szybkie przemieszczanie w rejon objęty działaniem ma zapewnić transport powietrzny. Platforma może być zrzucona z pokładu samolotu (śmigłowca) i wodować na powierzchni morza z wykorzystaniem spadochronu. Może także operować z po-

kładów statków, stanowić wyposażenie platform wydobywczych oraz stacji ratowniczych. Poziom autonomiczności ma zapewnić działanie podczas ograniczonej widoczności<sup>4</sup>.

Idea powstania autonomicznej jednostki ratowniczej była związana z usprawnieniem działania służb niosących pomoc na morzu przy jednocze-

<sup>4</sup> [www.ise.bc.ca/Seal.html](http://www.ise.bc.ca/Seal.html). 29.06.2012.

snym zwiększeniu poziomu bezpieczeństwa ratowników.

Kadłub jednostki został oparty na konstrukcji komercyjnej łodzi Zodiac Hurricane, którą doposażono w system napędowy, łączności, sterowania i kierowania oraz niezbędny osprzęt elektroniczny. Standardowe wyposażenie jednostki stanowi odbiornik GPS, zestaw łączności i przesyłania danych oraz wielofunkcyjna kamera. Zadaniem zestawu czterech kamer jest poszukiwanie rozbitków dryfujących na powierzchni wody oraz przekazywanie obrazu sytuacji nawodnej, celem prowadzenia bezpiecznej nawigacji przez operatora.

Do tej pory zbudowano dwie jednostki tego typu. Pierwsza z nich – M-2A – przeszła cykl testów, polegających na zrzućaniu łodzi z dźwigu o wysokości około pięciu metrów. Zapewniało to prędkość wejścia do wody na poziomie około dziewięciu metrów na sekundę. Kolejny etap obejmował zrzućanie jej z pokładu śmigłowca Sea King. Wiosną 2001 roku powodzeniem zakończono próby z wykorzystaniem samolotu transportowego CC-130 A/C. Obejmowały one serię trzech zrzutów z wysokości około 3900 metrów przy prędkości 140 węzłów. Zestaw spadochronowy potwierdził swą skuteczność utrzymując prędkość opadania na zakładanym poziomie dziewięciu metrów na sekundę.

Druża jednostka – M-2B – przeszła testy, operując z pokładu jednostki nawodnej. Była także zrzucana z samolotu Cessna. Platforma udowodniła swą przydatność podczas działania w ciężkich warunkach morskich zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych, gdzie stan morza dochodził do pięciu stopni. M-2B ma możliwość zabrania na pokład od pięciu do sześciu rozbitków. Opcjonalnie pojazd może zostać wyposażony w: reflektory, kamizelki ratunkowe, wiosła, zestawy do pomocy przy walce z pożarem, przenośną pompę do walki z wodą, zestawy wody słodkiej oraz racje żywnościowe<sup>5</sup>.

## WERSJE ZMODERNIZOWANE

Doświadczenia zebrane w trakcie kilkuletniej eksploatacji udanych konstrukcji bezzałogowych jednostek nawodnych są wykorzystywane przy tworzeniu wersji zmodernizowanych i konstruowaniu całkiem nowych pojazdów. Na przykład jednostka Sea Fox firmy Northwind Marine Inc. jest testowa-

na przez US Navy jako nosiciel środków walki określanych terminem non-lethal. W tym wypadku będą to generatory dźwięków obezwładniających dużych zasięgów, granatniki miotające pociski błyskawo-hukowe lub lasery oslepiające. Pięciometrowa jednostka wydaje się być odpowiednia do zabezpieczenia funkcjonowania floty przed wzrastającą ilością zagrożeń<sup>6</sup>. Podanie jako przykładu tej akurat jednostki nie jest przypadkowe, gdyż Sea Fox doczekał się już kolejnej wersji. Tym razem producenci zadbałi o to, aby jednostka była przystosowana do transportowania czterech osób.

Trzeba także wspomnieć o platformie Protector, skonstruowanej przez Rafael Advanced Defense Systems. Pojawiła się bowiem jej wersja zmodernizowana, wydłużona do 11 metrów. Również w tym wypadku zdecydowano o wyposażeniu jednostki w broń nieśmiertelnością w postaci armatki wodnej, montowanej na rufie jednostki. Jednocześnie zachowano system stabilizacji i kontroli uzbrojenia typu mini-Typhoon, którego część ogniową stanowi karabin maszynowy kalibru 7,62 mm (Mk 49 Mod. 0).

Multizadaniowy, przystosowany do wykonywania długotrwałych zadań, bezzałogowy pojazd Global Explorer ASV jest przeznaczony do żeglowania zarówno po wodach śródlądowych, przybrzeżnych, jak i otwartych akwenach morskich. Ma stanowić atrakcyjną, pod względem minimalizacji kosztów, alternatywę dla klasycznych jednostek załogowych. Z jednej strony ma przynosić wymierne oszczędności, z drugiej zagwarantować funkcjonowanie przez tygodnie, a nawet miesiące, przy dokładnym wykonywaniu zaprogramowanych prac (np. zbieranie próbek)<sup>7</sup>.

AMJ Equipment Corporation eksploatuje platformę bezzałogową MARVIN. Z założenia jednostka jest przeznaczona do wykonywania długotrwałych zadań na rzecz Fish and Wildlife Research Institute

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> US Navy Equips Unmanned Surface Vehicles with Non-lethal Weapons. [www.unmanned.co.uk/unmanned-vehicles-news/unmanned-surface-vehicles-usv-news/us-navy-equips-unmanned-surface-vehicles-with-non-lethal-weapons](http://www.unmanned.co.uk/unmanned-vehicles-news/unmanned-surface-vehicles-usv-news/us-navy-equips-unmanned-surface-vehicles-with-non-lethal-weapons). 3.09.2012.

<sup>7</sup> Multi-Purpose Long-Duration Solar Powered Autonomous Surface Vehicle. [www.zingerenterprises.com/global.html](http://www.zingerenterprises.com/global.html). 14.07.2012.



(FWRI). Jest ona napędzana silnikiem zaburtowym o mocy 5,5 KM, a po dojściu na pozycję badania utrzymywana na niej za pomocą kilku kotwic. Po wykonaniu tej części zadania, jednostka napędowa jest usuwana z pokładu, natomiast system MARVIN przenoszony na ponton i zasilany za pomocą kolektorów słonecznych. W skład zestawu wchodzi urządzenie umożliwiające gromadzenie danych meteorologicznych (pomiar temperatury, siły i kierunku wiatru, ciśnienia atmosferycznego, opadów, wilgotności). Zamontowano również specjalny układ świateł z kamerą rejestrującą zanik światła, co umożliwia określenie poziomu mętności wody, rozwój alg. Dopplerowski akustyczny miernik prędkości ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler) odpowiada za określenie prędkości jednostki oraz prądu<sup>8</sup>.

AARC (Advanced Automated Rescue Craft) to napędzany energią słoneczną pojazd o niewielkim zasięgu, przeznaczony do wykonywania zadań na wodach śródlądowych oraz w strefie przybrzeżnej. Jednostka ma być wykorzystywana do patrolowania plaż jako indywidualny środek ratunkowy. Producenci zwracają uwagę na możliwość zrzucania platformy z powietrza. Wszystko to przy niewielkim koszcie nabywania i eksploatacji<sup>9</sup>.

Posłużmy się przykładem. Linia brzegowa Tajwanu liczy około 1 355 521 kilometrów, w tym ujścia 118 rzek, siedem głównych portów międzynarodowych, 139 portów rybackich oraz 86 wysp. Wzrastająca liczba oraz intensywność ekstremalnych zjawisk pogodowych (tajfuny, burze i sztormy tropikalne) oraz ich następstwa, jak tsunami, powodują potrzebę wczesnego ostrzeżenia przed groźnym niebezpieczeństwem 23 milionów obywateli tego morskiego państwa. Czynniki sejsmiczne nabiera tu znaczenia szczególnego, gdyż Tajwan, podobnie jak Japonia, leży na styku płyt tektonicznych. Kolejnym ważnym czynnikiem są zmniejszające się zasoby biomasy oceanicznej, co się przekłada na malejące połowy ryb morskich. Nie bez znaczenia dla środowiska pozostaje wzrastające zanieczyszczenie produktami działalności człowieka<sup>10</sup>.

Sytuacja taka wymaga przeciwdziałania. By jednak przedsięwziąć odpowiednie środki, są potrzebne informacje o stanie ekosystemu, obserwacja zjawisk pogodowych, dane hydrometeorologiczne i wiele innych. Do ich zbierania ma posłużyć bezza-

łogowa jednostka nawodna ZhengHe 101. Jej parametry techniczne zostały dostosowane do wykonywania zadań znacznie odbiegających od zadań ochronnych. Platforma dysponuje prędkością jedynie ośmiu węzłów, stabilną, bardziej odporną na wpływ falowania konstrukcją, poprawiającą możliwości pracy systemów obserwacji środowiska.

## JASNA PRZYSZŁOŚĆ

Bezzałogowe jednostki nawodne klasy Harbour to grupa, o których z powodzeniem można powiedzieć, że będzie przejmowała coraz większą liczbę zadań w rejonach litoralnych. Przewiduje się, że dysponujące dużą prędkością, wysoce manewrowe, uzbrojone jednostki będą stanowiły awangardę fлоты w konfliktach na akwenach przybrzeżnych, wszędzie tam, gdzie się należy spodziewać dużych strat własnych<sup>11</sup>. Tego typu taktyka ma się sprawdzić głównie w wypadku działań prowadzonych na akwenach o dużym zagrożeniu użycia uzbrojenia minowego, działań asymetrycznych, z wykorzystaniem broni masowego rażenia.

Studiując literaturę przedmiotu, odwiedzając strony internetowe marynarów czy producentów doliczyć się można kilkudziesięciu już projektów USV. Niektóre z nich doczekały się kolejnych, bardziej rozwiniętych wersji. Cieszy fakt, iż wśród twórców bezzałogowych jednostek nawodnych nie zabrakło inżynierów z naszego kraju z ich platformą Edredon. ■

Autor jest absolwentem AMW oraz studiów podyplomowych w dziedzinie bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego w organizacjach na Akademii Morskiej w Gdyni. Pełnił obowiązki zastępcy dowódcy ORP „Wdzydze”. Obecnie jest zastępcą dowódcy grupy okrętów 13 dr z przydziałem na ORP „Mamry”.

<sup>8</sup> T. Hanggi: *Design of an Autonomous Sampling Boat for the study of Algae Bloom in Lake Zurich*. Zurich 2009, s. 6.

<sup>9</sup> *Automated Rescue Craft (AARC) Autonomous Surface Vehicle*. [www.zingerenterprises.com/advanced.html](http://www.zingerenterprises.com/advanced.html). 14.07.2012.

<sup>10</sup> Y. Wen-Rong et al.: *Multifunctional Inshore Survey Platform with Unmanned Surface Vehicles*. „International Journal of Automation and Smart Technology” 2011 vol. 1, nr 2. [www.ausmt.org](http://www.ausmt.org). 3.09.2012.

<sup>11</sup> Ru-jian et al.: *Development and Missions of Unmanned Surface Vehicle*. <http://www.springerlink.com>.

ppłk **WOJCIECH KUBICA**Komenda Główna  
Żandarmerii Wojskowej

# Dowódca w postępowaniu karnym

**Uzawodowienie sił zbrojnych** wymagało wprowadzenia regulacji prawnych umożliwiających zachowanie dyscypliny wojskowej.

**W** wejście ustawy o dyscyplinie wojskowej z 9 października 2009 roku zakończyło proces kompleksowych zmian zmierzających do stworzenia warunków prawnych do kształtowania dyscypliny wojskowej, odpowiednich do uzawodowionych sił zbrojnych<sup>1</sup>. Celem regulacji było przede wszystkim usprawnienie reagowania dyscyplinarnego. Ze względu na porównywalną surowość wojskowych przepisów dyscyplinarnych i prawa karnego konieczne jest zachowanie konstytucyjnych uprawnień żołnierza jako człowieka i obywatela, wynikających z treści art. 31 ust. 3 *Konstytucji RP*.

Reagowanie dyscyplinarne ma być bardziej skuteczne dzięki poszerzeniu odpowiedzialności dyscyplinarnej oraz dostosowaniu kar do zawodowego charakteru sił zbrojnych, jak również zwiększeniu władzy dyscyplinarnej dowódców. Duże znaczenie ma nadanie im statusu przełożonych dyscyplinarnych. Wynika to zarówno z konieczności niezwłocznego reagowania na naruszenia dyscypliny wojskowej (przez pierwszego w hierarchii służbowej przełożonego), jak

i dobrej (przynajmniej teoretycznie) znajomości żołnierzy przez tych dowódców. Zmiany te w zamyśle ustawodawcy mają umocnić prestiż dowódców.

Nowa ustawa o dyscyplinie wojskowej wymusiła również wiele zmian w przepisach dotyczących postępowania karnego, przede wszystkim w *Kodeksie postępowania karnego* (k.p.k.), *Kodeksie karnym* (k.k.) i *Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia* (k.p.w.). Zwiększyły one uprawnienia dowódców, zarówno w aspekcie prowadzonych postępowań karnych, jak i czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia.

## ROLA DOWÓDCY

W toku postępowania przygotowawczego w sprawach podlegających orzecznictwu sądów wojskowych dowódcy jednostek wojskowych, w których pełnili lub pełnią służbę sprawcy przestępstw lub wykroczeń, mają liczne uprawnienia, ale także obowiązki procesowe.

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 9 października 2009 r. o dyscyplinie wojskowej. DzU 2009 nr 9, poz. 1474.

Zgodnie z „Kodeksem karnym” \*  
na podstawie wniosku dowódcy jednostki wojskowej

## są ścigane następujące przestępstwa:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>co najmniej dwukrotne samowolne oddalenie w wymiarze nieprzekraczającym każdorazowo 48 godzin w okresie nie dłuższym niż trzy miesiące (art. 338 § 1 k.k.)</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>znieważenie przełożonego lub żołnierza niebędącego przełożonym w związku z pełnieniem przez niego obowiązków służbowych (art. 347 § 1 i art. 348 k.k.)</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>samowolne oddalenie powyżej 48 godzin, nie dłużej jednak niż przez siedem dni (art. 338 § 2 k.k.)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>poniżenie lub znieważenie podwładnego (art. 350 § 1 k.k.)</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>odmowa pełnienia służby wojskowej albo obowiązku wynikającego z tej służby przez żołnierza (art. 341 § 2 k.k.)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>naruszenie obowiązku wynikającego z przepisu lub zarządzenia regulującego tok służby przez żołnierza do niej wyznaczonego (art. 356 § 1 k.k.)</li> </ul>          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>niewykonanie lub odmowa wykonania rozkazu albo wykonanie rozkazu niezgodnie z jego treścią (art. 343 § 1 k.k.)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>wprowadzenie się w stan nietrzeźwości lub odurzenia innym środkiem przez żołnierza, który został wyznaczony do służby (357 § 1 k.k.)</li> </ul>                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>wejście w porozumienie z innymi żołnierzami w celu niewykonania lub odmowy wykonania rozkazu albo wykonania rozkazu niezgodnie z jego treścią (art. 343 § 3 k.k.)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>samowolne rozporządzenie przedmiotem wyposażenia (art. 363 § 1 k.k.)</li> </ul>   |

**Ściganie sprawców przestępstw określonych w art. 350 § 1 i art. 347 § 1 k.k. może nastąpić również na wniosek pokrzywdzonego.**

\* Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. „Kodeks karny”. DzU 1997 nr 88, poz. 553 z póź. zm.

W razie otrzymania informacji o popełnieniu przez podwładnego żołnierza któregoś z wymienionych przestępstw (rys.) dowódca jednostki wojskowej podejmuje decyzję o sposobie postępowania w związku z zaistnieniem danego czynu. Musi zdecydować, czy wystąpi z wnioskiem o ściganie karne, czy biorąc pod uwagę okoliczności i charakter zdarzenia, odstąpi od ścigania karnego sprawcy, lecz wniosek rozpatrzy (lub poleci rozpatrzeć) dyscyplinarnie. Podejmując decyzję, należy uwzględnić, że zgodnie z uchwałą Są-

du Najwyższego z 16 maja 1972 roku dowódca, który ukarał dyscyplinarnie sprawcę czynu o znamionach przestępstwa ściganego na wniosek, pozbawia się prawa do złożenia wniosku o wszczęcie postępowania karnego w sprawie tego czynu.

Dowódca jednostki wojskowej, gdy podejmuje decyzję o złożeniu wniosku, jest zobowiązany uwzględnić okoliczności towarzyszące popełnieniu czynu, dotychczasowe zachowanie się sprawcy, możliwość wpłynięcia za pomocą środków wychowawczych na dalsze jego postępowanie,

potrzebę zapobiegania naruszeniom dyscypliny w jednostce oraz zasady dotyczące kształtowania dyscypliny i karności wśród żołnierzy.

Po złożeniu wniosku postępowanie toczy się z urzędu i dowódca nie może go wycofać.

Dowódca jednostki przysługuje prawo złożenia zażalenia do sądu właściwego do rozpoznania sprawy na postanowienie o wszczęciu postępowania z urzędu (art. 660 § 2 k.p.k.). Może je także złożyć pokrzywdzony, ale tylko w odniesieniu do przestępstwa określonego w art. 347 § 1 k.k.

W przypadku spraw o przestępstwa ścigane na wniosek dowódcy jednostki wojskowej, zgodnie z artykułem 659 *Kodeksu postępowania karnego*<sup>2</sup>, mogą być mu przyznane uprawnienia strony procesowej, to znaczy może występować w charakterze pokrzywdzonego. W takiej sytuacji będzie miał prawo:

- składać zażalenie na postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania przygotowawczego po złożeniu przez niego wniosku o ściganie karne;
- składać zażalenie na postanowienie o umorzeniu postępowania (wszczętego na podstawie jego wniosku o ściganie karne);
- przejrzeć akt postępowania;
- złożyć zażalenie na niepowiadomienie go w ciągu sześciu tygodni od złożenia wniosku o wszczęciu lub odmowie wszczęcia postępowania przygotowawczego;
- wnieść akt oskarżenia do sądu w przypadku powtórnego wydania przez prokuratora postanowienia o odmowie wszczęcia lub postanowienia o umorzeniu postępowania.

Zmiana przepisów dyscyplinarnych spowodowała wprowadzenie do polskiego systemu prawnego kategorii *wykroczeń wnioskowych*. Zgodnie bowiem z treścią artykułu 86a § 1 *Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia: ściganie wykroczenia podlegającego orzecznictwu sądów wojskowych następuje na żądanie dowódcy jednostki wojskowej lub kierownika instytucji cywilnej, w której żołnierz pełni służbę wojskową*. Wyjątek stanowi przypadek *popęnienia przez żołnierza wykroczenia, za które można orzec albo orzeka się środki karne zakazu prowadzenia pojazdów, przypadku przedmiotów lub nawiązek*<sup>3</sup>. W tym przypadku dowódca jednostki ma obo-

wiązek zawiadomić o tym prokuratora wojskowego, a czynności wyjaśniające w sprawie o wykroczenie są wdrażane z urzędu.

Drugim przypadkiem jest sytuacja, gdy żołnierz popełnił wykroczenie *w trakcie pełnienia służby wojskowej po ogłoszeniu mobilizacji, w stanach nadzwyczajnych, w czasie wojny, a także podczas wykonywania zadań służbowych w strefie działań wojennych oraz w przypadku użycia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa, udziału w akcjach humanitarnych, poszukiwawczych lub ratowniczych, a także podczas użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa w rozumieniu ustawy z dnia 17 grudnia 1998 roku o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa*<sup>4</sup>. W tego typu sytuacji żołnierz za popełnione wykroczenie odpowiada wyłącznie na drodze dyscyplinarnej.

## ŚCIGANIE PRZESTĘPSTW Z URZĘDU

Prawny obowiązek zawiadomienia prokuratora lub policji przez instytucje państwowe czy społeczne o przestępstwie, o którego popełnieniu dowiedziały się w związku ze swoją działalnością, wynika wprost z treści artykułu 304 *Kodeksu postępowania karnego*. W sprawach wojskowych obowiązek ten spoczywa na dowódcy jednostki.

W razie otrzymania wiadomości o popełnieniu przestępstwa ściganego z urzędu dowódca jednostki jest zobowiązany niezwłocznie powiadomić o tym prokuratora wojskowego lub Żandarmerię Wojskową<sup>5</sup>. Przepis ten nakłada także prawny obowiązek zabezpieczenia śladów i dowodów przestępstwa na instytucje państwowe i społeczne, a tym samym i na dowódców jednostek wojskowych. Trwa on od chwili otrzymania

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. „Kodeks postępowania karnego”. DzU 1997 nr 88, poz. 555 z póź. zm.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. „Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia”. DzU 2001 nr 106, poz. 1148 z póź. zm.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych. DzU 2001 nr 123, poz. 1353 z póź. zm.

informacji lub zorientowania się, że popełniono przestępstwo, aż do czasu przybycia na miejsce organów powołanych do ścigania przestępstw.

Dowódca jednostki w razie popełnienia przestępstwa ściganego z urzędu może występować jako reprezentant jednostki wojskowej. W sprawach o przestępstwa, na skutek których wyrządzono szkodę w mieniu jednostki wojskowej, jej dowódca, jako organ pokrzywdzonej instytucji państwowej, może wykonywać prawa pokrzywdzonego w charakterze strony procesowej (art. 49 k.p.k.). Jako stronie przysługują mu w stadium postępowania przygotowawczego uprawnienia określone w rozdziale 35 *Kodeksu postępowania karnego*<sup>6</sup>. Z ich tytułu może on:

- składać wnioski o dokonanie określonych czynności procesowych (art. 315 § 1 k.p.k.);
- żądać dopuszczenia do udziału w czynnościach śledczych lub dochodzeniowych, których nie będzie można powtórzyć na rozprawie (art. 316 § 1 k.p.k.);
- żądać dopuszczenia do udziału w innych czynnościach śledczych lub dochodzeniowych niż wymienione w poprzednim punkcie (art. 317 § 1 k.p.k.);
- zgłosić powództwo cywilne i żądać jego zabezpieczenia (art. 69 § 1 k.p.k.).

Dowódca może także występować jako powód cywilny, reprezentujący przed sądem pokrzywdzoną przestępstwem jednostkę wojskową. Przysługuje mu wtedy prawo wytoczenia powództwa cywilnego bezpośrednio w postępowaniu karnym (proces adhezyjny). Prokurator, przesyłając do sądu akt oskarżenia, jest obowiązany pouczyć dowódcę o przysługującym mu prawie wytoczenia powództwa cywilnego w danej sprawie (art. 334 § 2 k.k.).

## POSTĘPOWANIE Z PODEJRZEWANYM O PRZESTĘPSTWO

Zatrzymanie podwładnego odbywa się z zastosowaniem środków przymusu. Są to czynności organów procesowych zmierzające do: wymuszenia spełnienia obowiązków procesowych, zapewnienia prawidłowego toku procesu, zapobieżenia popełnieniu nowego ciężkiego przestępstwa (przy zastosowaniu tymczasowego aresztowania).

Środki zapobiegawcze w postaci przymusu można stosować tylko wobec oskarżonego, podejrzanego, któremu przedstawiono zarzuty. Środki przymusu stosowane na gruncie postępowania karnego to:

- zatrzymanie – zgodnie z treścią artykułu 665 § 1 k.p.k. istnieje obowiązek niezwłocznego zawiadomienia dowódcy o zatrzymaniu żołnierza lub pracownika wojska. W razie gdy zatrzymany będzie podejrzewany o przestępstwo ścigane na wniosek dowódcy jednostki, będzie musiał być zwolniony na polecenie uprawnio-

## Wyjątki

■ Jeżeli dowódca podjął niesłuszną decyzję, to w celu jej skorygowania lub zapobieżenia beczynności (w razie braku reakcji) w określonej sprawie możliwe jest wszczęcie przez prokuratora wojskowego postępowania karnego z urzędu w przypadku przestępstwa ściganego na wniosek dowódcy jednostki wojskowej nawet bez takiego wniosku, jeżeli wymagają tego ważne względy dyscypliny wojskowej. Uprawnienie to przysługuje prokuratorowi wojskowemu zgodnie z treścią art. 660 § 1 k.p.k.

nego dowódcy, chyba że wyższy dowódca lub prokurator wojskowy temu się sprzeciwią (art. 665 § 2 k.p.k.);

- tymczasowe aresztowanie – o jego zastosowaniu w stosunku do żołnierza i pracownika wojska sąd jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić właściwego dowódcę (art. 261 § 3 k.p.k.);
- zawieszenie w czynnościach służbowych – jest to instytucja procesowa, która może być stoso-

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. „Kodeks postępowania karnego”. DzU 1997 nr 88, poz. 555 z póź. zm.



wana w sprawach podlegających orzecznictwu sądów wojskowych (art. 276 k.p.k.). Jeżeli organ, który zastosował ten środek zapobiegawczy, nie postanowił inaczej, dowódca jednostki ma obowiązek: odsunąć podejrzanego od wykonywania zadań na zajmowanym stanowisku, doręczyć mu postanowienie o zastosowaniu środka zapobiegawczego, określić nowe obowiązki na czas zawieszenia w czynnościach służbowych, przywrócić podejrzanego do wykonywania jego obowiązków niezwłocznie po uchyleniu tego środka;

- oddanie pod dozór przełożonego wojskowego. W przypadku zastosowania wobec podejrzanego tego typu środka zapobiegawczego (art. 275 k.p.k.) dowódca jednostki ma obowiązek:
  - powierzyć rozkazem sprawowanie dozoru wyznaczonemu przełożonemu żołnierzowi oddanego pod dozór i szczegółowo określić jego obowiązki;
  - przekazywać na żądanie prokuratora informacje o zachowaniu się żołnierza oddanego pod dozór oraz o każdym istotnym naruszeniu przez niego obowiązków wynikających z dozoru;
  - zawiadomić organ stosujący dozór o zwolnieniu z czynnej służby wojskowej żołnierza oddanego pod dozór lub przeniesieniu go do innej jednostki wojskowej.

Jeżeli w postanowieniu o zastosowaniu środka zapobiegawczego nie ma bliższego określenia sposobu wykonywania nałożonego na żołnierza obowiązku meldowania się u wyznaczonego przełożonego, dowódca jednostki ustala częstotliwość, czas i miejsce meldowania się, uwzględniając przy tym, że:

- nie może być częstsze niż raz na dobę i nie rzadsze niż raz w tygodniu;
- nie można go zarządzić w porze nocnej i w czasie przeznaczonym na zajęcia służbowe;
- żołnierz oddany pod dozór powinien się meldować u wyznaczonego przełożonego bez broni i osobistego oporządzenia.

Środkiem przymusu stosowanym na gruncie postępowania karnego może być także poręczenie, przyjęte od zespołu żołnierskiego za pośrednictwem właściwego dowódcy. Zakłada się w nim, że podejrzanym stawia się na każde wezwanie oraz nie będzie utrudniał postępowania (art. 271 k.p.k.). Można je przyjąć także od dowódcy jednostki jako osoby godnej zaufania (art. 272 k.p.k.).

Do obowiązków poręczyciela należy:

- utrzymanie osobistego kontaktu z żołnierzem, za którego poręczył, wpływanie na niego wychowawczo, dbając o to, by przestrzegał porządku prawnego i zasad dyscypliny oraz wykonywał nałożone obowiązki;
- interesowanie się sprawami służbowymi i osobistymi żołnierza oraz pomaganie mu w rozwiązywaniu problemów z nimi związanych;
- rozwijanie pozytywnych zainteresowań i stworzenie warunków sprzyjających temu;
- angażowanie go do pracy społecznej przez stawianie zadań i konsekwentne ich egzekwowanie;
- reagowanie na niepoprawne zachowanie się;
- stworzenie atmosfery wymagalności przy jednoczesnej życzliwości i unikaniu ciągłego wyominania dokonanego czynu.

W razie bezpodstawnego uchylania się poręczającego od wypełniania ciążących na nim obowiązków może on być pociągnięty do odpowiedzialności dyscyplinarnej (art. 288 § 1 k.p.k.) oraz obciążony wynikającymi z tego kosztami postępowania (art. 289 § 1 k.p.k.).

## INNE POWINNOŚCI DOWÓDCY

Dowódca dodatkowo ma prawo i obowiązek w aspekcie podejrzenia o przestępstwo do:

- przeszukania, które można przeprowadzić jedynie w obecności dowódcy jednostki wojskowej albo osoby przez niego wyznaczonej (art. 222 § 2 k.p.k.);
- doręczania pism procesowych – pisma adresowane do żołnierza można im doręczać za po-

średnictwem przełożonych, przy czym wezwania dla żołnierzy przesyła się do dowódcy jednostki wojskowej w celu doręczenia i zarządzenia stawiennictwa zgodnie z wezwaniem (art. 134 § 1 k.p.k.).

W odniesieniu do pism kierowanych przez żołnierzy do sądów lub prokuratur wojskowych, obowiązujące przepisy nie zawierają poleceń nakazujących wykonywanie tego przez dowódcę jednostki wojskowej. Jedynie przepisy dotyczące zachowania terminu złożenia środka odwoławczego dopuszczają złożenie odwołania w dowództwie jednostki wojskowej. Złożenie przez żołnierza pisma procesowego w dowództwie jednostki wojskowej (kapitanowi okrętu wojennego) przed upływem terminu jego złożenia powoduje ważność czynności prawnej, bez względu na to, kiedy pismo wpłynęło do adresata (art. 124 k.p.k.). W tym przypadku, mimo że przepisy wyraźnie tego nie precyzują, na dowódcę jednostki wojskowej (kapitanie okrętu wojennego) ciąży obowiązek przekazania adresatowi złożonego mu pisma procesowego żołnierza.

## SPRAWIEDLIWE JUTRO

Omówione uregulowania znacznie rozszerzyły uprawnienia dyscyplinarne dowódców. Z jednej strony przyspieszy to czas reakcji dyscyplinarnej i wpłynie pozytywnie na stan dyscypliny, z drugiej jednak należy pamiętać, że skuteczność reagowania dyscyplinarnego, ze względu na możliwość surowych skutków orzeczeń dyscyplinarnych, nie może naruszać gwarancji procesowych żołnierza jako człowieka i obywatela, a orzeczenia powinny być bezstronne, obiektywne i adekwatne do popełnionych przewinień dyscyplinarnych. Trzeba brać pod uwagę, że uprawnienia niosą za sobą także obowiązki, a przede

wszystkim olbrzymią odpowiedzialność za wydawane orzeczenia.

Jako przesłanie niech posłużą słowa przedwojennego komendanta głównego Policji Państwowej gen. bryg. Józefa Kordiana-Zamorskiego, wypowiedziane na odprawie komendantów wojewódzkich Policji Państwowej 22 czerwca 1936 roku na temat polityki dyscyplinarnej, które do dzisiaj pozostają aktualne: *Panom powierzony jest miecz karnania, ale proszę, by panowie tym mieczem machali logicznie. Proszę nie identyfikować karności z ilością kar. Proszę tych rzeczy nie nadużywać, ale musi być logiczny porządek i dyscyplina*<sup>7</sup>. ■

Autor jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Wrocławskiego oraz Szkoły Podchorążych Rezerwy w Poznaniu. Służbę wojskową rozpoczął w Wydziale Żandarmerii Wojskowej w Opolu na stanowisku oficera dochodzeniowo-śledczego. Następnie był wykładowcą cyklu prawa, kryminalistyki i służby prewencji. Służył kolejno w: OŻW we Wrocławiu, Mazowieckim Oddziale ŻW i ponownie w OŻW we Wrocławiu. Brał udział w IX zmianie PKW w Iraku. Obecnie jest specjalistą Oddziału Dochodzeniowo-Śledczego KGŻW.

<sup>7</sup> R. Litwiński: *Korpus Policji w II Rzeczypospolitej. Służba i życie prywatne*. Lublin 2010, s. 187.



## BRAZYLIA

## NOWY PATROLOWIEC

P120 „Amazonas”



BRASIL MOD

**P**ierwszy z trzech pełnomorskich okrętów patrolowych typu Amazonas – P120 „Amazonas” – przybył 5 października 2012 roku do bazy morskiej Rio de Janeiro. Okręt wszedł w skład sił morskich Brazylii 29 czerwca w Wielkiej Brytanii, którą opuścił 8 sierpnia po przeszkoleniu załogi na morzu. Umowę zakupu okrętów patrolowych o długości 90 m i wypor-

ności około 2200 ton, opiewającą na kwotę 214 mln dolarów, Brazylia podpisała z koncernem BAE Systems w grudniu 2011 roku.

Patrowiec jest napędzany dwoma silnikami wysokoprężnymi MAN Diesel and Turbo 16V28/33D, które zasilają dwie śruby napędowe o zmiennym skoku. Uzbrojenie okrętu stanowią między innymi: zdalnie sterowany system DS30M z armatą Mk44 Bushmaster kalibru 30 mm, przygotowany przez Defence Systems, dwa systemy DS25M z armatą M242 Bushmaster kalibru 25 mm. Załoga patrolowca to 80 marynarzy.

Pozostałe okręty serii: „Apa” i „Araguari”, zostaną przekazane do końca 2013 roku<sup>1</sup>. ■

<sup>1</sup> V. Barreira: *First Brazilian OPV arrives in Rio de Janeiro*. „Jane's Defence Weekly”, 8.10.2012. <http://www.janes.com>.

## CHIŃSKA REPUBLIKA LUDOWA

## LĄDOWANIE NA LOTNISKOWCU

**M**arynarka wykonała kolejny krok milowy w kierunku wejścia do służby operacyjnej lotniskowca. 25 listopada 2012 roku, dzięki historycznym pierwszym lądowaniom, następnie startom, udowodniono, że już wkrótce szkolenie będzie się odbywać w normalnym, codziennym cyklu. Dwa samoloty myśliwskie J-15, zbudowane przez zakłady lotnicze w Shenyang, podniosły się w powietrze z bazy lotniczej marynarki i wylądowały na pokładzie lotniskowca „Liaoning” typu Kuzniecow. Jak się przypuszcza, pierwsze przeloty nad pokładem lotniskowca oraz przeloty z dotknięciem pokładu odbyły się już w sierpniu i we wrześniu. Jednak pod koniec listopada po raz pierwszy przeprowadzono procedury lądowania, przetoczenia samolotu po pokładzie na stanowisko startowe i finalnie startu samolotu.

J-15 to wielozadaniowy samolot myśliwski. Maszyny, które brały udział w próbach z lotniskowcem, są

Pokład lotniskowca „Liaoning”



PLA NAVY

wyposażone w rosyjskie silniki AL-31F, a nie w standardowe, dla pozostałych samolotów J-15, silniki WS-10A<sup>2</sup>. ■

<sup>2</sup> R. Foster: *China conducts first arrested carrier landings and take-offs*. „Jane's Defence Weekly”, 26.11.2012. <http://www.janes.com>.

FEDERACJA ROSYJSKA

## PRZECIWKO PIRATOM Z POWIETRZA

Samolot patrolowy Il-38



IGOR DVUREKOV

**D**owództwo floty rosyjskiej planuje wysłanie w rejon Rogu Afryki dwóch samolotów patrolowych Il-38. Ich głównym zadaniem będzie zwalczanie piractwa, współpraca z okrętami patrolującymi

mi akwen Zatoki Adeńskiej, przede wszystkim rosyjskimi. Loty patrolowe rosyjskich samolotów mają zwiększyć efektywność działań antypirackich. Rosyjski rząd zwrócił się do Francji o użyczenie lotniska w Dżibuti, z którego operują samoloty państw koalicji antypirackiej.

Rosja ze swoimi siłami okrętowymi jest obecna w zagrożonym rejonie od roku 2008. Zwykle rosyjska grupa taktyczna składa się z niszczyciela rakietowego lub fregaty rakietowej, holownika i okrętu zaopatrzeniowego<sup>3</sup>. ■

<sup>3</sup> G. Jennings: *Russia looks to bolster anti-piracy effort with Il-38 MPAs*. „Jane's Defence Weekly”, 5.11.2012. <http://www.janes.com>.

FEDERACJA ROSYJSKA

## KŁOPOTY Z REDUTEM

**P**roblemy z okrętowym systemem obrony przeciwlotniczej Redut, opracowanym przez firmę Almaz-Antej, spowodowały wstrzymanie prób. Trzy strzelania przeprowadzone w 2012 roku – jedno z platformy lądowej i dwa z pokładu okrętu, okazały się niepowodzeniem. Podczas testu, podjętego

w sierpniu, pocisk, którego nie udało się naprowadzić na cel, został zniszczony za pomocą komendy radiowej. Główne problemy dotyczą samej rakiety 9M96M, szczególnie głowicy naprowadzającej i stacji kierowania strzelaniem Furke-2. Rakieta pionowego startu 9M96M jest zmodyfikowaną wersją pocisku 9M96 o zasięgu 120 km, który opracowano dla systemu Witjaż-PWO (Vityaz-PVO).

Przedstawiciele przemysłu twierdzą, że udowodniono, iż zarówno rakieta (9M96M), jak i system naprowadzania są niezawodne w lądowych systemach przeciwlotniczych S-400 Triumf (SA-21 Growler) i Pantsyr (SA-22 Greyhound). Problemy z systemami okrętowymi Redut są związane z integracją z innymi systemami platformy i specyficnością środowiska morskiego<sup>4</sup>. ■



Systemem obrony przeciwlotniczej Redut

MO ROSJI

<sup>4</sup> D.C. Isby: *Redut naval SAM testing suspended*. „Jane's Missiles & Rockets”, 1.11.2012. <http://www.janes.com>.



FRANCJA

## RAKIETY Z RAFALE'A



BDA

Z pokładowego myśliwca wielozadaniowego Dassault Rafale M przeprowadzono pierwsze strzelanie rakiętą przeciwokrętową AM 39 Exocet Block 2

Mod 2. 20 września 2012 roku samolot wystartował z pokładu lotniskowca „Charles de Gaulle”. W ten sposób zakończone testy kwalifikacyjne. Obie eskadry samolotów Rafale M (11F i 12F), wchodzące w skład skrzydła lotniczego lotniskowca, będą mogły przejąć zadania zwalczania celów nawodnych po starzejących się samolotach Super Etendard.

AM 39 Exocet Block 2 Mod 2 to lotnicza wersja rakiety dalekiego zasięgu Exocet Block 3, przeznaczonej do wystrzeliwania z okrętów nawodnych<sup>5</sup>. ■

<sup>5</sup> G. Jennings: *Rafale conducts first operational launch of Exocet missile*. „Jane's Defence Weekly”, 2.10.2012. <http://www.janes.com>.

INDIE

## KOLEJNA FREGATA W SŁUŻBIE



INDIAN NAVY

D ruga fregata raketowa drugiej serii typu Talwar proj. 11356 weszła do służby. Ceremonia odbyła się 9 listopada 2012 roku w Kaliningradzie w stoczni Jantar, w miejscu gdzie okręt zbudowano. Stępkę okrętu „Tarkash” położono w listopadzie 2007 roku, wodowanie nastąpiło w czerwcu 2010 roku. Przekazanie fregaty odbiorcy, podobnie jak pierwszej jednostki drugiej serii „Teg”, która była gotowa w kwietniu 2012 roku, odbyło się z rocznym opóźnieniem. Trzeci okręt se-

rii, „Trikanth”, będzie przekazany w połowie 2013 roku, z prawie czternastomiesięcznym opóźnieniem.

„Tarkash” to jednostka o długości 124,8 m, wyporności pełnej 4035 t, prędkości 30 węzłów oraz zasięgu 4500 mil morskich. Podstawowa różnica między okrętami pierwszej i drugiej serii to przede wszystkim zastosowanie na tych najnowszych rakiet BrahMos (PJ-10), które mogą być wykorzystane do zwalczania celów nawodnych i lądowych, w miejsce pocisków 3M54E Klub (SS-N-27B Sizzler), oraz zamontowanie dwóch systemów artyleryjskich AK-630M kalibru 30 mm zamiast systemu artyleryjsko-rakietowego Kashtan. Okręty pierwszej serii: „Talwar”, „Trishul” i „Tabar”, również zbudowano nad Bałtykiem, w stoczni Bałtijskij Zawod w Sankt Petersburgu, i przekazano stronie indyjskiej w latach 2003–2004<sup>6</sup>. ■

<sup>6</sup> K. Tringham: *India's second Russian-built Talwar-class frigate enters service*. „Jane's Defence Weekly”, 12.11.2012. <http://www.janes.com>.



## INDONEZJA

## POŻAR NA OKRĘCIE



LUNDIN INDUSTRY INVEST

**N**owoczesny trimaran patrolowy „Klewang”, zbudowany dla marynarki przez indonezyjską stocznnię Lundin Industry Invest, uległ całkowitemu zniszczeniu wskutek pożaru, do którego doszło w bazie morskiej Banyuwangi pod koniec września 2012 roku. Wodowanie okrętu przeprowadzono miesiąc wcześniej. Zgodnie z planem, w październiku miały

się odbyć próby morskie, po czym zamierzano przekazać okręt marynarce.

Sześćdziesięciotrzymetrowa jednostka została zbudowana w większości z włókien sztucznych i miała być pierwszą z czterech zamówionych kontraktem zawartym w 2009 roku. Wartość jednostkowa okrętu została oceniona na prawie 12 mln dolarów.

Według wstępnych ustaleń, przyczyną pożaru było zwarcie instalacji elektrycznej. Prowadzone śledztwo pozwoli podjąć decyzję o budowie kolejnych patrolowców zgodnie z dotychczasowym projektem lub dokonaniu niezbędnych poprawek, aby uniknąć podobnych problemów w przyszłości. ■

<sup>7</sup> D. Mahadzir: *Indonesian trimaran prototype goes up in smoke*. „Jane's Defence Weekly”, 1.10.2012. <http://www.janes.com>.

## IRAN

## NOWY PODUSZKOWIEC

**I**ran ujawnił w środkach masowego przekazu zbudowaną we własnej stocznii jednostkę na poduszce powietrznej, która jest najprawdopodobniej oparta na konstrukcji poduszkowców Winchester (SR.N6) zakupionych od British Hovercraft Corporation na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Poduszkowiec „Tondar” został pokazany 12 listopada 2012 roku podczas ceremonii w bazie morskiej Bandar Abbas. Minister obrony, generał Ahmed Vahidi, stwierdził, że jednostka została tak zaprojektowana, aby przenosić różne rodzaje uzbrojenia, wykonywać zadania patrolowe, pełnić funkcję okrętu dowodzenia, prowadzić ofensywne działania rozpoznawcze i desantowe średniego zasięgu.

Cywilna wersja poduszkowca Winchester, a taką wykorzystywał Iran, miała długość 15 m i mogła przewozić 38 pasażerów. Poduszkowiec, wyposażony w silnik Rolls-Royce Gnome, mógł osiągać prędkość 50



IRNA

węzłów. Jednostka irańska na lewej burcie ma wyrzutnię niekierowanych pocisków raketowych kalibru 107 mm, na prawej umieszczono wyrzutnię rakiet przeciwokrętowych<sup>8</sup>. ■

<sup>8</sup> J. Binnie: *Iran unveils Tondar hovercraft*. „Jane's Defence Weekly”, 13.11.2012. <http://www.janes.com>.

## NORWEGIA

## POTRZEBNE OKRĘTY PODWODNE

Okręt podwodny typu Ula



ROYAL NORWEGIAN NAVY

**R**ozważając potrzeby Królewskiej Marynarki Wojennej Norwegii (KMWN) w kolejnych dekadach, ministerstwo obrony zwróciło się do pięciu stoczni zagranicznych z informacją o planach budowy okrętów podwodnych. Odpowiednie dokumenty dotarły do francuskiego koncernu DCNS, włoskiego Fincantieri, hiszpańskiej stoczni Navantia, grupy ThyssenKrupp Marine

Systems, reprezentującej stocznię Kockums w Szwecji i HDW w RFN, oraz koreańskiej stoczni Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Norweska marynarka wojenna dysponuje sześcioma okrętami podwodnymi typu Ula, zbudowanymi przez niemiecką stocznnię Thyssen Nordseewerke i wprowadzonymi do służby w latach 1989–1992. Kolejne okręty przechodzą remonty średnie połączone z modernizacją, co pozwoli na ich wykorzystanie operacyjne także po roku 2020.

Norwegowie za wszelką cenę chcą utrzymać flotę podwodną. Posiadanie tego rodzaju platform argumentują koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa wyłącznej strefy ekonomicznej, instalacji wydobywczych ropy naftowej i gazu oraz bezpośrednim sąsiedztwem z Rosją<sup>9</sup>. ■

<sup>9</sup> K. Tringham: *Norway issues Rfl as it weighs options for submarine fleet beyond 2020*. „Jane's Defence Weekly”, 21.11.2012. <http://www.janes.com>.

## NORWEGIA

## RAKIETA PIĄTEJ GENERACJI

**N**owy norweski przeciwokrętowy pocisk rakietyowy Nytt Sjomalsmissile/Naval Strike Missile (NSM) został na początku października 2012 roku po raz pierwszy wystrzelony z pokładu kutra raketowego „Glimt” typu Skjold. Dotychczasowe strzelania były kolejnymi fazami wprowadzania rakiety do uzbrojenia. Strzelanie październikowe, przeprowadzone w centrum testowym Andøya na północy Norwegii, było pierwszym, które się odbyło w warunkach zbliżonych do bojowych.

Rakieta została opracowana przez norweską firmę Kongsberg Defence Systems. Jest przeznaczona do zwalczania celów nawodnych i lądowych na wodach oceanicznych i w środowisku przybrzeżnym. Producent określa raketę jako broń piątej generacji o zasięgu do 200 kilometrów, naprowadzaną na cel za pomocą dwuzakresowej głowicy w podczerwieni i danych

systemu satelitarnego GPS. Prace nad pociskiem trwały od 1997 roku, a pierwszy kontrakt o wartości 442 mln dolarów na produkcję bliżej nieokreślonej liczby rakiet został zawarty w czerwcu 2007 roku z ministerstwem obrony Norwegii. Rakiety wejdą do wyposażenia pięciu fregat raketowych typu Fridtjof Nansen i sześciu kutrów raketowych typu Skjold.

Drugie strzelanie przeprowadzono trzy dni później z pokładu fregaty „Roald Amundsen”. Celem była ta sama korweta „Aeger” typu Sleipner o długości około 70 metrów i wyporności pełnej 800 ton (wycofana ze służby w 1993 r.). Również to strzelanie zakończyło się sukcesem<sup>10</sup>. ■

<sup>10</sup> K. Tringham: *Norway completes first NSM operational firing*. „Jane's Defence Weekly”, 11.10.2012. <http://www.janes.com>.

STANY ZJEDNOCZONE

## MINNESOTA W WODZIE



NEWPORT SHIPBUILDING

USS „Minnesota”

nia. Zbudowano go w stoczni Huntington Ingalls Industries w Newport News w pobliżu Norfolk w Wirginii po prawie pięciu latach od położenia stępki. Chrzest okrętu odbył się 27 października. Okręt był wówczas ukończony w 92 procentach. Jego przekazanie flocie nastąpi w 63 miesiącu od rozpoczęcia budowy w lutym 2008 roku.

USS „Minnesota” po wodowaniu przeholowano do nabrzeża wyposażeniowego. Jest on ostatnim okrętem drugiej serii (Block II)<sup>11</sup>. ■

**W**mętne wody rzeki James 9 listopada 2012 roku zwodowano USS „Minnesota” – dziesiąty wielozadaniowy atomowy okręt podwodny typu Virgi-

<sup>11</sup> G. Jean: *Virginia-class submarine Minnesota launches*. „Jane's Defence Weekly”, 13.11.2012. <http://www.janes.com>.

SZWECJA

## ARMATA DLA KUTRÓW

Armata Mk 4  
kalibru 40 mm

US NAVY

**K**oncern zbrojeniowy BAE Systems na początku listopada 2012 roku zakończył pierwszą fazę strzelań testowych morskiej armaty Mk 4 kalibru 40 mm. Próby prowadzono na wydzielonym akwenu morskim w rejonie Goeteborgu z pokładu jednostki patrolowej „Jägaren” (długość 36,5 m), kiedyś intensywnie wykorzystywanej do patrolowania wód Kattegatu. Poprzednia faza prób – lądowa – rozpoczęła się w 2011 roku.

Rozwój konstrukcji rozpoczęto już w 2009 roku. Testowana obecnie armata morska pochodzi z prostej linii

od armaty L/70 kalibru 40 mm firmy Bofors. Prace miały na celu przystosowanie konstrukcji do używania również na mniejszych jednostkach. Będzie to armata kompaktowa, wielozadaniowa i o niewielkiej masie. Konstruktorzy mają nadzieję na otwarcie dla niej szerokiego i wciąż dynamicznie rozwijającego się rynku kutrów raketowych, patrolowych i innych konstrukcji podobnych klas. Założeniem było stworzenie armaty morskiej o zmniejszonej o 40 procent wadze, rozmiarach i cenie w stosunku do armaty Mk 3 kalibru 40 mm. Wraz z nową konstrukcją na rynku jest promowana amunicja 3P (programmable, pre-fragmented, proximity-fuzed). Armata charakteryzuje się szybkostrzelnością 300 strz./min. Operator może dokonać wyboru tego parametru od 30 strz./min do wartości maksymalnej, w zależności od potrzeb<sup>12</sup>. ■

kmr por. **MACIEJ NAŁĘCZ**  
Dowództwo Marynarki Wojennej

<sup>12</sup> R. Scott: *Trials completed for BAE Systems' 40 mm Mk 4 naval gun*. „Jane's Defence Weekly”, 13.11.2012. <http://www.janes.com>.



kmdr por. rez. dr hab.

**KRZYSZTOF KUBIAK**

Dolnośląska Szkoła Wyższa

# Kutry dla wolontariuszy

**W Wielkiej Brytanii oraz krajach skandynawskich ratowanie życia na morzu jest zadaniem ochotniczych organizacji społecznych.**

**Z**godnie z obowiązującymi normami prawa międzynarodowego państwa nadbrzeżne są zobowiązane do zorganizowania systemu ratowania życia ludzkiego na morzu w przydzielonych im akwenach odpowiedzialności. Stanowi tak *Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 roku* – tak zwana *Konwencja SAR* (DzU 1988 nr 27 poz. 184). Zadanie to jest wykonywane co najmniej na trzy różne sposoby. W części krajów ratowanie życia jest jednym z zadań morskiej służby państwowej, łączącej funkcje policji i wyspecjalizowanej agencji administracji morskiej (na przykład amerykańska straż wybrzeża – US Coast Guard czy argentyńska straż przybrzeżna – Prefectura Naval Argentina). Niekiedy funkcja ta jest powierzana specjalnie w tym celu powołanej służbie państwowej. W naszym kraju, na przykład, jest to zadanie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR), podległej – po ostatnich przeobrażeniach – Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W krajach skandynawskich i Wielkiej Brytanii przyjęto jeszcze inny wariant — ratowanie życia na morzu jest zadaniem ochotniczych organizacji społecznych.

## SKUTECZNA ORGANIZACJA

Najstarszą organizacją tego rodzaju jest brytyjskie Royal National Lifeboat Institution (RNLI – Królewska Narodowa Organizacja Łodzi Ratowniczych), założona przez Williama Hillary’ego w 1824 roku. Od początku wykazywała się ona olbrzymią skutecznością. Tylko do roku 1849 jej członkowie uratowali życie ponad siedmiu tysiącom rozbitków. Co interesujące, wybijająca się na niepodległość Republika Irlandii, mimo że odrzuciła znaczącą część schedy po Brytyjczykach, umożliwiła jednak dalsze działania RNLI na swoim terytorium.

Obecnie RNLI posiada w Zjednoczonym Królestwie i Irlandii 224 stacje ratownicze, wyposażone w 320 jednostek ratowniczych w służbie i 131 w rezerwie. Są one obsadzone przez 4500 ochotników, wspieranych przez personel etatowy,



IRISH COAST GUARD

Fot. 1. Ćwiczenia w podnoszeniu rozbitków z udziałem śmigłowca i kutra typu Severn

nieprzekraczający 150 osób (na przykład na dużych kutrach ratowniczych jest tylko jeden etatowy członek załogi – mechanik). Średnio w roku RNLI przeprowadza w swojej strefie odpowiedzialności, rozciągającej się na 50 mil morskich od brzegów brytyjskich i irlandzkich, 6300 akcji, udzielając pomocy ponad czterem tysiącom osób.

RNLI w całości utrzymuje się z dobrowolnych składek instytucji i osób prywatnych. Cechuje ją przy tym bardzo dobra struktura budżetu – 80 procent wydatków pochłaniają cele statutowe, czyli prowadzenie szkoleń i utrzymanie sił i środków w gotowości do działania. Koszty administracyjne to zaledwie trzy procent budżetu.

Zauważyć należy, że RNLI z uwagi na swój ochotniczy charakter jest czymś więcej niż jeszcze jedną organizacją ratowniczą. Jest ona postrzegana jako styl życia. Członkostwo w niej to bardzo silna rekomendacja dla potencjalnego pracodawcy – swoista gwarancja odpowiedzialności, umiejętności działania zespołowego, ponadprzeciętnej odporności psychicznej i fizycznej. Nie ma wiele przesady w twierdzeniu, że to właśnie takie

pozarządowe, niekomercyjne organizacje pomocowe tworzą fundament społeczeństwa obywatelskiego (fot. 1).

## TYP SEVERN

Począwszy od roku 1996, RNLI wprowadza do służby duże kutry ratownicze, określane jako typ Severn. Zastępują one jednostki typów Arun i Waveney. W trakcie ich projektowania uwzględniono olbrzymie doświadczenie ratownicze zamawiającej instytucji, której konsultanci współpracowali z biurem konstrukcyjnym zakładów Green Marine, realizujących budowę.

Kadłuby kutrów typu Severn są wykonane z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym oraz kevlaru (fot. 2). Kadłub jest podzielony przez sześć grodzi wodoszczelnych na siedem przedziałów: skrajnik dziobowy, przedział kabiny radio, przedział kabinowy – przeznaczony również dla rozbitków – z toaletą i mesą, przedział zbiorników, maszynownia, przedział maszyny sterowej i skrajnik rufowy. W celu poprawy własności manewrowych jednostka jest wy-





Fot. 2. Kutrzer typu Severn

posażona w dziobowy ster strumieniowy. Na podkreślenie zasługuje obniżenie burt na śródkrećciu – ułatwia to podejmowanie rozbitków bez istotnego obniżenia dzielności morskiej jednostki. W centralnej części kadłuba posadowiono nadbudówkę, w której znajduje się sterówka, kabina nawigacyjna i centrum sterowania siłownią (siłownia i pokład rufowy są monitorowane za pomocą kamer telewizji przemysłowej). Łącznie umieszczono tam siedem stanowisk siedzących. Nad sterówką znajduje się odkryte stanowisko obserwacyjno-manewrowe. Jeżeli sytuacja tego wymaga, możliwe jest sterowanie z niego kutrem. Jednostki dysponują możliwością samopoziomowania – zastosowano taki rozkład mas w kadłubie, że powinny one wrócić do pozycji pionowej nawet w wypadku obrócenia ich przez fale stępką do góry.

W wyposażenie elektroniczne obejmuje odbiornik GPS, radar nawigacyjny, mapę cyfrową – wszystko to zintegrowane w jeden kompleks nawigacyjny. Sprzęt łączności to urządzenia nadawczo-odbiorcze VHF i VHF DF, które pracują w systemie GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System – globalny morski system bezpieczeństwa), oraz kompleks łączności wewnętrznej.

Na pokładzie rufowym jednostki typu Severn ulokowano łódź pólstywną, która jest opuszczana przy użyciu elektrycznego żurawika. Na kutrze znajduje się wodoszczelny kontener z pompą pożarniczą, ale jednostka nie jest dostosowana do walki z pożarami na statkach. Pompa służy do samoobrony kutra w wypadku podejmowania ludzi z płonącej jednostki.

Podstawowe dane techniczne kutrów ratowniczych typu Severn: wyporność standardowa – 38 ton, wyporność pełna – 41 ton, długość całkowita – 17,0 m, długość na konstrukcyjnej linii wodnej – 15,5 m, szerokość 5,62 m, zanurzenie – 1,35 m, napęd – dwa silniki wysokoprężne Caterpillar 3412 Rated o mocy 1250 KM przy 2300 obr./min., prędkość maksymalna 25 węzłów, pojemność zbiorników paliwa 5500 litrów, zasięg 250 mil morskich, załoga – sześciu marynarzy. Możliwość przyjęcia 46 rozbitków.

Koszt kutra wynosi 1 809 104 funty. Łącznie zbudowano 46 jednostek typu Severn, w tym kilkanaście na eksport. ■

Autor jest absolwentem Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej, a także dziekanem Wydziału Nauk Technicznych Dolnośląskiej Szkoły Wyższej we Wrocławiu.



kmdr ppor.

**PIOTR ADAMCZAK**

Dowództwo Marynarki Wojennej

## ORP „Wilia”

**Piętnaście lat służył w Polskiej Marynarce Wojennej jako transportowiec i okręt szkolny. Kształtowały się na nim charaktery podchorążych i marynarzy, czyniąc z nich prawdziwych wilków morskich.**

**Z**akupienie za granicą sprzętu wojkowego, w ramach pożyczki udzielonej naszemu krajowi przez rząd francuski na dozbrojenie armii, wymusiło konieczność jego transportu. Jedynym akceptowalnym w tamtym czasie sposobem przewiezienia go z Francji do Polski była droga morska. W tym celu Polska Marynarka Wojenna zakupiła transportowiec, nazwany ORP „Warta”. Nie mógł on jednak podołać wszystkim zadaniom, dlatego na wniosek Departamentu IV Ministerstwa Spraw Wojskowych rozpoczęto poszukiwania drugiego okrętu, nadającego się do transportu sprzętu wojkowego.

Komisja pod przewodnictwem kmdr. por. Mieczysława Burhardta zaakceptowała jednostkę „Laurent Schiaffino”, o nośności 5700 DWT, zgłoszoną do sprzedaży przez armatora Schiaffino Freres. Frachtowiec ten został zbudowany w 1906 roku w stoczni Flensburger Schiffbau Gesellschaft w niemieckim Flensburgu.

Statek został zakupiony przez Polską Marynarkę Wojenną 14 marca 1925 roku. Adaptację do nowej roli przeprowadzono w porcie Le Havre. Po dwóch tygodniach od podpisania umowy na remont jednostki na miejsce dotarła część nowej załogi polskie-

go okrętu. Tak przedstawił jego przebieg chor. mar. Roman Stankiewicz, który był kierownikiem wachty maszynowej na „Wili”:

*Na miejscu zastaliśmy obraz nędzy i rozpacz, ponieważ ani jedno pomieszczenie nie było w stanie użytkowym. Rozmieściliśmy się więc na międzypokładzie, lecz po kilku dniach przenieśliśmy się do baraku na terenie Stoczni, gdyż na międzypokładzie było w nocy tak zimno, że ludzie wstawali i urządzali wyścigi. W stoczni ORP „Wilia” przechodziła kapitalny remont [...]. Przede wszystkim przebudowano pomieszczenia dla załogi i dobudowano kilka kabin. Wstawiono kocioł pomocniczy i jedną prądnicę. Kotły główne były tak zużyte, że po roku zostały wymienione na nowe. Po trzech miesiącach remont został ukończony i mogliśmy wejść do kampanii<sup>1</sup>.*

Po dostosowaniu jednostki do nowej roli, w niedzielę 8 sierpnia 1925 roku na okręcie podniesiono pierwszy raz biało-czerwoną banderę wojenną. Aktu tego dokonał dowódca okrętu kmdr por. Mieczysław

<sup>1</sup> F. Stankiewicz: *Moja służba w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1919–1939 oraz na ORP „Wicher” w kampanii wrześniowej*, s. 13–14. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

## Dane taktyczno-techniczne ORP „Wilia”

<b>Wyporność</b>	Okolo 8400 ton (3750 BRT, 2266 NRT)	
<b>Wymiary</b>	Długość	104,5 metra
	Szerokość	14,8 metra
	Zanurzenie	7,5 metra (inne źródła 5,2 metra)
<b>Rodzaj napędu</b>	Maszyna parowa trzycylindrowa potrójnego rozprężania o mocy 1350 KM (inne źródła 1850 KM)	
<b>Prędkość maksymalna</b>	8 węzłów (inne źródła 10 węzłów)	
<b>Uzbrojenie</b>	Dwa działa Schneider wz. 97 kalibru 75 mm (2x1), cztery działa kalibru 47 mm wz. 1895 Hotchkiss (4x1), dwa karabiny maszynowe kalibru 7,92 mm Maxim wz. 1908 (2x1)	
<b>Załoga</b>	39 marynarzy, w tym pięciu oficerów, oficerowie wykładowi i podchorążowie – wg relacji Z. Węglarza; 41–42, w tym 5–6 oficerów – wg S. Piaskowskiego; 56 i oficerowie wykładowcy oraz podchorążowie – wg J. Pertka	

Źródło: J. Pertek: *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987, s. 600; S. Piaskowski: *Okrety Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1920–1946*. Warszawa 1996, s. 19–20.

Burhardt oraz ambasador Rzeczypospolitej Polskiej w Paryżu Alfred Chłapowski.

## SŁUŻBA W MARYNARCE WOJENNEJ

W swój dziewiczy rejs ORP „Wilia” wyruszył z bazy w Cherbourgu (tab.). Ładunek stanowiło około tysiąca ton materiałów wojennych: działa kalibru 75 mm oraz skrzynie z samolotami typu Breguet, Farman i Bleriot. Okręt zawiązał do gdańskiego portu równo dwa miesiące po podniesieniu bandery, 8 października 1925 roku. Od tej chwili na dobre rozpoczęły się rejsy między Cherbourgiem a Westerplatte. Załadunek trwał około dwóch tygodni, a wyładunek około tygodnia.

Pierwsze Boże Narodzenie pod polską banderą okręt spędził we Francji. Wiosną 1926 roku, w kanale La Manche, we mgle, miał miejsce wypadek. Doszło do kolizji ze statkiem „Zena”. Skutkiem był rozpruty dziób „Wili” na lewej burcie<sup>2</sup>. Po zabezpieczeniu uszkodzeń okręt dotarł do Gdańska, a po ponownym przejściu do Cherbourga został tam wydokowany i naprawiony.

Rejsy z zaopatrzeniem wojennym nie ustały także w 1927 roku. Między innymi w lutym ORP „Wilia” wziął na pokład dziewięć płatowców Breguet, 17 samolotów myśliwskich Spad i 12 samolotów liniowych Potez przeznaczonych dla Departamentu IV MSWojsk. Niezapomnianą datą

był 24 maja 1927 roku, kiedy to ORP „Wilia” wpłynął do basenu amunicyjnego na Westerplatte z pierwszym ładunkiem broni i amunicji.

W czerwcu 1927 roku na pokładzie „Wili” przewieziono do kraju trumnę z prochami wieszczka narodowego Juliusza Słowackiego. Okręt wyruszył z Cherbourga do Polski trasą przez Kanał Kiloński. U jego wylotu na polski transportowiec miały oczekiwać dwie kanonierki, jednakże szalejący sztorm spowodował, że musiały się one schronić u brzegów Bornholmu. Gdy ORP „Wilia” przybył do Gdyni, trumna z prochami Juliusza Słowackiego trafiła na torpedowiec ORP „Mazur”, który przewiózł ją do ujścia Wisły. Stamtańd na statku wiślanym „Mickiewicz” przypląnęła do Krakowa.

Zgodnie z *Dziennikiem Zarządzeń* nr 3 z 27 kwietnia 1928 roku, na rozkaz szefa Kierownictwa MW na okres kampanii letniej utworzono Oddział Szkolny OORP, złożony z okrętów „Wilia” i „Komendant Piłsudski”. Jego dowódcą został dowódca transportowca, jako najstarszy oficer na jednostkach wchodzących w skład oddziału<sup>3</sup>. W jednym z kolejnych zarządzeń szefa KMW (nr 11 z 22 listopada 1929

<sup>2</sup> M. Burhardt: *Wspomnienia dowódcy ORP „Warta” i „Wilia”*, s. 65. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

<sup>3</sup> S. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*. T. 1, Albany 1983, s. 86.

roku) ustalono, że ORP „Wilia” będzie jednym z czterech okrętów (obok OORP „Wicher”, „Burza” i „Iskra”), którego nazwę załoga będzie nosiła na wstążkach marynarskich. Zarządzenie to weszło w życie 1 lipca 1930 roku. W *Dzienniku Zarządzeń* nr 2 z 31 marca 1930 roku opublikowano z kolei nowy podział jednostek pływających floty, według którego ORP „Wilia” jako jedyny pozostał niezależnym gospodarzo – nie znalazł się w składzie żadnego z dyonów<sup>4</sup>.

Od 1 kwietnia 1931 roku wprowadzono także nowe przepisy o jednostkach administracyjnych Marynarki Wojennej, zgodnie z którymi ORP „Wilia” stawał się pododdziałem administracyjnym dyonu szkolnego. W *Dzienniku Zarządzeń* nr 8 z 20 maja 1931 roku określono z kolei podział Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW) na dwa oddziały, aby usprawnić szkolenie praktyczne podchorążych. Jednym z nich był Oddział Ćwiczebny we Flocie, zorganizowany na prawach dywizjonu. Oficjalnie określono go jako Oddział Ćwiczebny Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. W jego skład weszły ORP „Wilia” i ORP „Iskra”. Przewidywano ewentualne czasowe włączenie do niego innych okrętów.

Dowódcą został komendant SPMW, a w razie jego nieobecności dowództwo przejmował dowódca ORP „Wilia”, któremu na okręcie podlegał dyrektor nauk SPMW, jako doradca fachowy. Zgodnie z tym zarządzeniem, dowódca okrętu szkolnego w czasie rejsów zagranicznych podlegał bezpośrednio w sprawach nawigacyjnych, reprezentacyjnych i politycznych szefowi KMW<sup>5</sup>.

Podchorążych okrętowano na „Wili” praktycznie od samego początku jej służby. Uczestniczyli oni w rejsach do Francji (w ramach zadań transportowych) czy też po Bałtyku i Morzu Północnym, aż do wybrzeży Norwegii i Wielkiej Brytanii. W trakcie jednego z nich – do norweskiego portu Stavanger – ORP „Wilia” wpłynął na skałę. Na szczęście dno nie zostało rozprute, ale tylko wgniecionie, dzięki czemu rejs mógł być dokończony. Dopiero w czasie remontu dokowego poznano prawdziwe uszkodzenia. Wymiany wymagały dwie płyty długości 15 metrów oraz część wręg.

ORP „Wilia” był także jednym z głównych bohaterów wydarzenia z początku marca 1933 roku, któ-

rego podłożem było wydanie 15 lutego przez Senat Wolnego Miasta Gdańsk decyzji likwidującej Policję Portową. Na jej mocy obowiązki miała przejąć Policja Miejska, całkowicie podporządkowana Radzie Miasta. Była to decyzja zdecydowanie niekorzystna dla Polski.

Na początku marca na pokład „Wili”, stojącej w porcie gdyńskim, w tajemnicy rozpoczął się załadunek kompanii z Batalionu Morskiego w Wejherowie pod dowództwem majora Wincentego Wnuka. Po zaokrętowaniu żołnierzy jednostka wyszła w morze i obrała kurs na Westerplatte. 6 marca o godzinie ósmej, po zacamowaniu, pierwszy żołnierz opuścił pokład okrętu. W tym samym czasie polski komisarz w Gdańsku zawiadomił przewodniczącego gdańskiego senatu, że Polska wzmocniła swoje siły na Westerplatte. Zaskoczenie było całkowite. Polska osiągnęła swój cel, gdyż decyzja o likwidacji Policji Portowej została anulowana, a okręt powrócił z kompanią Batalionu Morskiego do Gdyni 16 marca.

23 i 24 czerwca 1936 roku na pokładzie „Wili” zaokrętowali się podchorążowie, którzy wcześniej odbywali praktykę na okrętach floty: kanonierce ORP „Generał Haller” oraz trałowcach OORP „Mewa”, „Jaskółka” i „Czajka”. Zmiana nastąpiła w szwedzkim porcie Karlshamn, po czym ORP „Wilia” odbył rejs szkolny po Morzu Północnym wzdłuż wybrzeży brytyjskich.

W drugiej połowie 1936 roku na pokładzie „Wili” do Gdyni ze stoczni hamburskiej przywieziono jachty, które były „zapłatą” III Rzeszy za tranzyt kolejowy przez Pomorze. Do kraju w ten sposób dotarło 12 jachtów, w tym: cztery klasy Star, dwa klasy R-6, dwa jachty krajoznawcze o powierzchni żagla 80 m<sup>2</sup> („Hetman” i „Admirał”) oraz cztery o powierzchni żagla 50 m<sup>2</sup> („Goplana”, „Rusałka”, „Bożena” i „Panna Wodna”)<sup>6</sup>.

W tym samym roku okręt odbył rejs do Cowes. Do portu tego przybył 8 grudnia. W ładowniach transportowca znajdowały się materiały dla budowanego niszczyciela ORP „Błyskawica”, między innymi wyposażenie ruchome do kotwiczenia i holowa-

<sup>4</sup> Ibidem, s. 105.

<sup>5</sup> Ibidem, s. 118.

<sup>6</sup> A. Komorowski: *Okręty szkolne polskiej Marynarki Wojennej 1920–1997*. Warszawa 1999, s. 27.

nia; kutry i łodzie okrętowe; materiały wyposażenia okrętowego; przyrządy ratownicze dla załogi; sztormtrapy; wyroby z płótna; wyposażenie kuchni i pralni; narzędzia ogólnego wyposażenia maszynowni; narzędzia stolarskie, zbrojmistrzowskie i elektrotechniczne; wyposażenie do sygnalizacji dźwiękowej; boje okrętowe; dzwonki sygnałowe itp. Na pokładzie „Wili” dotarły także do stoczni zamówione w Polsce kable elektryczne<sup>7</sup>.

3 kwietnia 1937 roku ORP „Wilia” wypłynął do Hiszpanii, aby na swoim pokładzie wywieźć z Walencji uchodźców politycznych, zwolenników generała Franco, którzy schronili się w polskiej ambasadzie w Madrycie i otrzymali azyl polityczny. Ich ewakuacja była możliwa dzięki zgodzie władz republikańskich na opuszczenie przez nich kraju. Port docelowy osiągnięto 15 kwietnia i po zaokrętowaniu 86 uchodźców „Wilia” wypłynęła 20 kwietnia do Gdyni. Do celu dobiła 1 maja<sup>8</sup>.

18 listopada tego samego roku rozpoczął się kolejny rejs ORP „Wilia”. Tym razem zaokrętowano część załogi dla nowo budowanego niszczyciela ORP „Błyskawica”, a w ładowaniach okrętu znalazło się wyposażenie dla tej jednostki. Do Cowes dostarczono między innymi uzbrojenie: broń osobistą, wzorce torpedy francuskiej kalibru 550 mm i torpedy kalibru 450 mm, wzorce miny i bomby głębinowej oraz aparaty dymotwórcze, ekwipunek osobisty załogi, zapasy żywnościowe i aparaturę radiową. Do Gdyni okręt powrócił 26 listopada.

W latach 1937 i 1938 okręt odbył rejsy do Arenburga w Estonii – po kotwice do min zagrodowych wz. 08, do Göteborga w Szwecji – po amunicję różnych kalibrów do dział Boforsa, do Brestu, Cherbourga i Le Havre we Francji – po amunicję do dział okrętowych kalibru 130 mm oraz bomby głębinowe i torpedy dla niszczycieli ORP „Wicher” i ORP „Burza”.

3 lutego 1938 roku ORP „Wilia” wypłynął z Gdyni. Na pokład zabrał część załogi dla ORP „Gryf” oraz wyposażenie techniczne dla nowo budowanego stawiacza min. Okręt powrócił do portu macierzystego 21 lutego 1938 roku.

W tym czasie ORP „Wilia” odbywał również rejsy szkoleniowe i to nie tylko z podchorążymi i marynarzami młodszego rocznika. Na pokładzie jednostki swoje umiejętności ćwiczyli również żołnierze

Batalionu Morskiego, którzy dzięki temu poznawali tajniki służby w warunkach morskich. W przyszłości mogli być oni wykorzystani do desantu morskiego lub transportowani drogą morską (m.in. do takiej sytuacji doszło w 1933 roku na Westerplatte).

W pamięci marynarzy „Wilia” zachowała się jako okręt, dzięki któremu stawali się oni prawdziwymi wilkami morskimi. Dobitym przykładem hartowania młodych marynarzy w ich przyszłym rzemiośle są słowa Wincentego Cygana, który właśnie na ORP „Wilia” poznał, co to znaczy być marynarzem:

*Kotły potrzebują węgla. Będziemy bunkrować. Stamtąd – wskazał na luk przy samej rufie [bosman pokładowy – przyp. autora] – tam... – wskazał luk bliżej nadbudówek śródokrećcia [...] po czterech godzinach takiej harówki nie zauważyłem, by coś ubyło z tej góry węglowej. Na gwizd przerwy obiadowej z trudnością prostowałem kregostup [...] W następnym ranku, to jest w siedemnasty dzień, wyszliśmy jak zwykle do zajęć porannych. Jak zwykle stanął przed nami bosman pokładowy. Ale nie oczekiwaliśmy – jak zwykle – przydziału do bunkrowania. Kiedy bosman ryknął – będziemy bunkrować! – przyjęliśmy to jako jego pomyłkę. Niektórzy uśmiechnęli się tryumfalnie, że tym razem nie uda się mu „ująć” nas. Zamiast się opamiętać paluchem przedziurawił powietrze w kierunku zapełnionego bunkra i powiedział: – Stąd... – po czym wskazał opróżnioną halę i ryknął: – ...tam! – Zakrećilo mi się w głowie<sup>9</sup>.*

ORP „Wilia” był wykorzystywany także do zadań nietypowych. W 1938 roku umieszczono na nim balon obserwacyjny na uwięzi. Chodziło o zbadanie możliwości rozpoznania z powietrza okrętu podwodnego płynącego w zanurzeniu na głębokości peryskopowej. Choć pogoda tego dnia była bardzo dobra, a przejrzystość powietrza wręcz wymarzona, doświadczenie to potwierdziło, że na Bałtyku nie

<sup>7</sup> S. Rymaszewicz: *Wspomnienia dotyczące spraw Marynarki Wojennej w latach 1926–1939. Cz. III: Budowa w Anglii w latach 1935–37 niszczycieli „Grom” i „Błyskawica”*. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

<sup>8</sup> R. Nałęcz-Tymiński: *ORP „Wilia” w Hiszpanii podczas wojny domowej*. „Nasze Sygnały” nr 140, VII–XI 1978.

<sup>9</sup> W. Cygan: *Granatowa załoga*. Gdańsk 2011, s. 347, 349, 359.



jest możliwa obserwacja okrętu podwodnego w zanurzeniu<sup>10</sup>.

## PIERWSZE MIESIĄCE WOJNY

W swój ostatni przedwojenny rejs ORP „Wilia” wyruszył 6 lipca 1939 roku. Na pokładzie, oprócz załogi stałej, znajdowało się 36 podchorążych oraz 60 marynarzy z młodszego kursu sygnalistów z Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty. W Faleronie (Grecja) miała nastąpić wymiana podchorążych z ORP „Iskra”. Pierwsza część rejsu przebiegała zgodnie z planem. Dopiero na Morzu Północnym zakłócił go sztorm. Zostały uszkodzone kotły – popękały rurki skraplacza oraz wystąpiły przecieki grodzi. Po prowizorycznych naprawach okręt pokonał kanał La Manche i wpłynął do francuskiego portu Brest na dokowanie. Naprawa trwała dziewięć dni. Następnie rejs był prowadzony wzdłuż wybrzeży Francji i dalej przez Zatokę Biskajską. 28 lipca znowu zaczęły przeciekać kotły i na polecenie otrzymane z Kierownictwa MW okręt, będąc już w Cieśninie Gibraltarskiej, skierował się do Casablanki. Tam też transportowiec oczekiwał na przybycie ORP „Iskra”.

Wybuch wojny zastał ORP „Wilia” w Casablance. 3 września, z inicjatywy dyrektora nauk Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej kmdr. ppor. Mirosława Kownackiego, z załóg obu okrętów została utworzona tak zwana Grupa Detaszowana Marynarki Wojennej w Casablance. Po instrukcje zwrócono się do ambasady RP w Paryżu. W odpowiedzi attaché morski w Paryżu, kmdr ppor. Stanisław Lasocki, polecił oczekiwać na dalszy rozwój wypadków.

13 września w porcie miało miejsce tragiczne zdarzenie. W powietrze „wyleciał” francuski stawiacz min „Pluton”. Zginęło ponad 200 marynarzy. W jego bliskim sąsiedztwie cumował ORP „Wilia”. W wyniku wybuchu rannych zostało kilku członków załogi, a na dziobie okrętu pojawił się pożar, który, na szczęście, został szybko ugaszony. Tak sytuację tę przedstawił ówczesny zastępca dowódcy ORP „Iskra” kpt. mar. Romuald Nałęcz-Tymiński:

*Żalugi OORP „Iskra” i „Wilia” były zajęte przy pracach pokładowych. Wolni od służby oficerowie na nabrzeżu, naprzeciw ORP „Wilia” grali w piłkę. Około godziny jedenastej wstrząsnął powietrzem po-*

*tworny huk eksplozji, a z „Plutona” strzelił słup ognia i dymu, rozszerzający się u góry w kształt grzyba. Na pokład i naokoło stojących w pobliżu okrętów posypały się niezliczone ilości rozmaitej wielkości odłamków [...] ORP „Wilia” nie miał takiego szczęścia. Por. mar. Jur Mende był ciężko ranny w kolano, por. mar. lek. Włodzimierz Limonienko i mat Zygfryd Miller odnieśli lżejsze rany<sup>11</sup>.*

19 września, po powrocie kmdr. ppor. Kownackiego z Paryża, rozpoczęto szkolenie artyleryjskie podchorążych i marynarzy. Wykorzystywano do tego dwie armaty kalibru 75 mm, które zostały wyciągnięte z ładowni nr 3 i zainstalowane na dziobie.

Na początku października władze francuskie nakazały polskiemu okrętom przejść do Port Lyautey (obecnie Kenitra), znajdującego się na północ od Casablanki w głębi rzeki Debre.

Po prowizorycznej naprawie kotłów, transportowiec ORP „Wilia” przybył na nowe miejsce postoju 13 października. Załoga przystąpiła do prac konserwacyjnych i rozbrojeniowych. Zgodnie z nowym rozkazem szefa KMW, ORP „Wilia” od 18 października przeszedł do drugiej rezerwy. Tym samym na okręcie została opuszczona bandera wojenna.

Tego samego dnia, jeszcze przed opuszczeniem bandery, na pokładzie jednostki odbył się egzamin kandydatów na sygnalistów. Od tej daty opiekę nad okrętem przejął bosman Antoni Zawadzki, do pomocy mu wyznaczono: st. mar. Zygfryda Millera oraz mar. Tadeusza Łamasza. Następnego dnia załogi okrętów, podchorążowie i marynarze wyruszyli do Francji do Landerneau. Jednocześnie Grupa Detaszowana zmieniła nazwę na Oddział Wydzielony.

## W REZERWIE

Z początkiem listopada 1939 roku towarzystwo Żegluga Polska rozważało możliwość przejścia ORP „Wilia” z zamiarem wykorzystania go jako frachtowca. Jednakże przez kolejne dwa miesiące żadne oficjalne rozmowy i związane z przejściem okrętu czynności nie były prowadzone. Sprawa odżyła dopiero, gdy francuska firma armatorska z Casablanki wyraziła chęć nabycia beczynnie stojącej w Port

<sup>10</sup> Z. Węglarz: *Niezłomny*. Warszawa 2011, s. 65.

<sup>11</sup> R. Nałęcz-Tymiński: *Żagle staw – banderę spuść*. Gdynia 1999, s. 10.

Lyautey jednostki. Wówczas firma PSAL (Polish Steamship Agency Limited), powstała z połączenia Żegluga Polskiej i Polbrytu, ponowiła zainteresowanie przejęciem okrętu.

W pierwszym etapie na zlecenie spółki przedstawiciel francuskiego towarzystwa klasyfikacyjnego 17 lutego 1940 roku dokonał przeglądu okrętu. Ekspertyza wykazała, że jest on w dobrym stanie technicznym. Było to bez wątpienia zasługą trzyosobowej załogi pozostawionej do pilnowania jednostki, która dbała o odpowiednią konserwację mechanizmów i urządzeń okrętowych.

W tym samym czasie okrętem pośrednio zainteresowali się również Brytyjczycy. Zaproponowali, by Polacy wykorzystali „Wilię” jako okręt bazę w miejsce ORP „Gdynia” (dawny transatlantyk „Kościuszko”), na którym sami chcieli urządzić pomieszczenia urzędu cenzora w Gibraltarze. Strona polska nie zaaprobowała oferty brytyjskiej, gdyż według nich ORP „Wilia” nie nadawał się do tej roli.

13 marca została opracowana pierwsza umowa przejęcia okrętu przez Żeglugę Polską. Po korektach oraz uwzględnieniu stanowiska Kierownictwa MW, 15 kwietnia została zaaprobowana przez obie strony. Umowę podpisano 22 maja. Sygnowali ją: z ramienia Kierownictwa Marynarki Wojennej jej szef kontradmirał Jerzy Świrski, z ramienia PSAL – dyrektor Feliks Kollat<sup>12</sup>. Zgodnie z umową ORP „Wilia” został wdzierżawiony Spółce Akcyjnej Żegluga Polska na czas działań wojennych za symboliczny czynsz w wysokości jednego złotego za cały okres dzierżawy. Statek powinien być zwrócony Marynarce Wojennej w stanie nie gorszym niż był przyjęty, z uwzględnieniem normalnego zużycia przy normalnej konserwacji, w ostatni dzień trzeciego miesiąca po ratyfikowaniu przez Polskę traktatu pokojowego kończącego trwającą wojnę. Ryzyko utraty jednostki ponosiła Marynarka Wojenna, a częściowej awarii Żegluga Polska SA.

## DROGA DO LIVERPOOLU

Po zawarciu umowy o przejęciu ORP „Wilia” przez Żeglugę Polską SA inż. Markuszewski podpisał kontrakt dotyczący napraw i przeróbek na jednostce. Jeszcze przed przejęciem okrętu przez marynarkę handlową, kapitan żegluga wielkiej Bohdan Gawęcki został wyznaczony na kapitana „nowej”

jednostki, a kpt. ż. w. Mikołaj Deppisz na pierwszego oficera. Ten drugi przybył 9 czerwca 1940 roku do Port Layutey.

W tym okresie, w wyniku załamania się frontu francuskiego, radykalnie zmieniła się sytuacja polityczno-militarna. Zaszła konieczność jak najszybszego zabrania okrętów („Wili” i „Iskry”) z Port Layutey i przeprowadzenia ich na terytorium znajdujące się pod kontrolą brytyjską. W czasie, gdy czekano na zgodę na opuszczenie portu, urządzenia okrętowe zostały doprowadzone do „przyzwoitej” sprawności, co pozwalało sądzić, że obie jednostki bez przeszkód dotrą do portu brytyjskiego.

24 czerwca, skierowany wcześniej z ramienia Marynarki Wojennej kmrdr ppor. Józef Wielogórski, otrzymał od konsula RP w Casablance instrukcje, z których wynikało, że oba okręty mają zabrać na pokład uchodźców z Francji, w tym także pododdziały Wojska Polskiego, którym udało się ewakuować z kontynentu.

Z braku wykwalifikowanej kadry załoga była mocno improwizowana. Dla jej części było to pierwsze zetknięcie z morzem. Pierwszy na ORP „Wilia” został zaokrętowany pododdział Oddziału Rozpoznawczego 10 Brygady Pancerno-Motorowej, dowodzony przez podporuczników Jerzego Gilewicza i Borysa Zaryna. Pododdział ten, liczący 20 żołnierzy, od razu po przybyciu, na własną prośbę, stał się załogą pomocniczą transportowca<sup>13</sup>.

1 lipca zaokrętowano pozostałych pasażerów. Na pokładzie znalazło się około 250 osób, 19 samochodów i dziewięć motocykli. Z żołnierzy stworzono obsługę działek i karabinów maszynowych, a na pomoście wystawiono obserwatorów artyleryjskich. Okręt odcumował od mola w Port Layutey 3 lipca o godzinie 12.25 i po przejściu rzeki rzucano kotwicę już na otwartych wodach. Czekano na ORP „Iskra”. Następnego dnia o godzinie 12.00 podniesiono kotwicę i po określeniu poprawek nawigacyjnych „Wilia” wzięła kurs do Gibraltaru. 5 lipca o 9.30 minęła przylądek Espartem i znalazła się na

<sup>12</sup> Chociaż w chwili podpisania umowy istniała spółka PSAL, to zgodnie z tym dokumentem „Wilia” została przekazana Żegludze Polskiej.

<sup>13</sup> J. Gilewicz: *Konna marynarka*. „Nasze Sygnały” nr 128, X–XII 1972, s. 14–15.

wodach Cieśniny Gibraltarskiej. Po siedemnastej jednostka wyszedł do portu gibraltarskiego.

Po uzupełnieniu zapasów i przyjęciu kolejnych pasażerów, 7 lipca o godzinie 17.30 podniesiono kotwicę i transportowiec wyszedł w morze w składzie konwoju złożonego z 25 statków. Na pokładzie znajdowały się 262 osoby.

Przez pierwsze dni jednostka płynęła w składzie konwoju, jednak pozostawała w tyle i nie mogła nadążyć za całością. Czwartego dnia uszkodzeniu uległy kotły. Podjęto w związku z tym decyzję o wejściu do najbliższego portu (hiszpańskie Vigo), aby zbadać awarię. Istniała jednak uzasadniona obawa, że okręt wchodząc do neutralnego portu, może zostać internowany. Załoga „Wilia” podjęła więc jeszcze raz próbę uszczelnienia kotłów i sprawdzenia, jak się zachowują przy mniejszej prędkości. Okazało się, że okręt mógł się poruszać z prędkością 5,2 węzła. Obrano kurs na port docelowy.

Samotny, niebezpieczny rejs zakończył się 17 lipca 1940 roku – ORP „Wilia” stanął na kotwicy w porcie Liverpool. 18 lipca o godzinie 18.00 okręt przybił do mola pasażerskiego, gdzie pasażerowie opuścili jednostkę i wyładowano pojazdy mechaniczne. Następnego dnia rano „Wilia” powróciła na kotwiczowisko i rozpoczęły się czynności zdawczo-odbiorcze okrętu. Cała procedura zakończyła się 30 lipca 1940 roku podpisaniem protokołu. Tym samym kresu dobiegła piętnastoletnia służba ORP „Wilia” pod wojenną biało-czerwoną banderą.

## W MARYNARCE HANDLOWEJ

Od 30 lipca 1940 roku ORP „Wilia” stał się s/s „Modlin”, choć oficjalnie nastąpiło to z chwilą wpisania jednostki do *Rejestru statków*. Nową nazwę dla frachtowca ustalono już 24 maja. W telegramie dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Leonarda Moździeńskiego przesłanego do dyrektora PSAL Feliksa Kollata czytamy: *Gratulations agreed Modlin*. Był to pierwszy dokument zawierający nową nazwę jednostki.

Zaplanowany jeszcze podczas postoju w Port Layutey remont jednostki, z jednoczesnym przystosowaniem jej do funkcji transportowca, przeciągnął się w czasie. Dopiero w pierwszej połowie 1941 roku s/s „Modlin” przeszedł remont i przebudowę.

Wiek statku dawał jednakże o sobie znać. Praktycznie po każdym rejsie trzeba było jednostkę dokować, a w czasie rejsów morzem załoga nieustannie była zaangażowana w różnego rodzaju naprawy. Psuły się kotły i maszyny oraz przeciekały balasty.

Należy jednak podkreślić, że s/s „Modlin” pływał w konwojach. Przemierzył między innymi cały Atlantyk (konwój do Kanady). Na przełomie 1943 i 1944 roku został wycofany z żeglugi, gdyż jego stan zagrażał bezpieczeństwu załogi.

22 lutego 1944 roku jednostkę przekazano brytyjskiemu Ministerstwu Transportu Morskiego. Statek został przeznaczony do zatopienia w ramach sztucznego falochronu tymczasowego portu podczas lądowania wojsk sprzymierzonych w Normandii.

## OSTATNI REJS

Zgodnie z podjętą decyzją, s/s „Modlin” 6 czerwca 1944 roku wyruszył ku wybrzeżom francuskim, gdzie cumował dzień później. Na pokładzie statku znajdowała się polska załoga, kierowana przez kpt. ż. w. Bohdana Gawęckiego, oraz 25 żołnierzy brytyjskich – zarówno saperów, jak i oficerów Royal Navy, kierujących akcją. Ostatnim dniem „życia” statku był 8 czerwca. „Modlin” miał zająć miejsce na dnie na odcinku lądowania „Gold”, w rejonie Arromanches-les-Bains, stając się częścią falochronu sztucznego portu Mulberry B.

Po wyokrętowaniu części załogi oraz żołnierzy brytyjskich, statek ruszył do miejsca przeznaczenia, gdzie dotarł około godziny czternastej. Za pomocą holownika jednostkę przekrecono w wąskim przejściu, dopasowując ją do tworzonoego sztucznego falochronu. O godzinie 14.35 nastąpiła detonacja podłożonych ładunków wybuchowych. W jej następstwie statek zaczął tonąć. O godzinie 14.50 osiadł na dnie na równej stępce, a 15 minut później wszyscy opuścili jego pokład.

Polscy marynarze pozostawili na gaflu polską banderę handlową, która jeszcze przez wiele dni powiewała nad zatopioną jednostką.

Wrak statku został podniesiony z dna w 1958 roku i pocięty na złom. ■

Autor jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej, zastępcą rzecznika prasowego dowódcy MW.



mgr inż.

**RYSZARD JĘDRUSIK**

## Najszybszy krążownik carskiej floty

„**Nowik**”, krążownik II rangi, na którym służyli późniejsi admirałowie i dowódcy flot Rosji i Polski – kpt. II rangi Nikołaj Ottonowicz Essen i lejtnant Kazimierz Porębski, zbudowano w Gdańsku.

**K**oniec XIX i początek XX wieku upływały pod znakiem rywalizacji Rosji i Japonii na Dalekim Wschodzie. Imperium Rosyjskie zaangażowało się w Mandżurii (tzw. koncesje tartaczne koterii pałacowej Biezobrazowa), rozpoczęła się także rywalizacja o wpływy w Chinach. Japonia, po zwycięskiej wojnie z Państwem Środka w latach 1894–1895, została zmuszona przez Rosję, wspieraną przez Niemcy i Francję, do zwrotu zdobytego Port Arthur (w niedługim czasie stał się on główną bazą rosyjskiej eskadry Oceanu Spokojnego), co doprowadziło do wybuchu antyrosyjskich i szowinistycznych nastrojów. Upokorzona zaraz po odniesionym zwycięstwie Japonia rozpoczęła budowę nowoczesnej floty, zamawiając za granicą wiele okrętów.

### ESKADRA OCEANU SPOKOJNEGO

Gdy do Sankt Petersburga dotarły informacje o japońskich planach, wywołały one duże zaniepokojenie, nie tylko admirałów, ale również cara

Mikołaja II. Problem wzmocnienia eskadry Oceanu Spokojnego był rozpatrywany już w 1895 roku podczas specjalnej narady, przeprowadzonej pod kierownictwem generała-admirała wielkiego księcia Aleksieja Aleksandrowicza. Brano pod uwagę różne koncepcje: jakie są potrzebne pancerniki, czy warto kontynuować budowę wielkich krążowników oceanicznych (typu Riurik), czy też eskadrze są potrzebne małe krążowniki rozpoznawcze o wyporności od dwóch do trzech tysięcy ton? Nie zdołano jednak wypracować konkretnego stanowiska. Na przeszkodzie stanęła słabość finansów i ograniczone możliwości stoczni rosyjskich. Charakterystyczna była uwaga cara, na protokole narady: *Cała nasza bieda polega na tym, że Rosja musi budować i utrzymywać trzy samodzielne floty.*

Część uczestników narady na piśmie wypowiedziała się odnośnie do składu niezbędnych na Dalekim Wschodzie sił morskich. Admirał I.M. Dikow był zdania, że każdy pancernik powinien mieć przy sobie jeden krążownik, któremu

z kolei winien towarzyszyć torpedowiec. Za główną zaletę krążownika rozpoznawczego uważał prędkość, uzyskaną kosztem pozostałych elementów taktyczno-technicznych. Szybki okręt bowiem *może i powinien uchylić się od walki podczas prowadzenia rozpoznania, mając na uwadze nie drobne zwycięstwa i bojowe wyczyny załogi, lecz wykonanie zleconego mu zadania.*

Namiestnik cara na Dalekim Wschodzie, dowodzący Armią Kwantuńską i eskadrą Oceanu Spokojnego, wiceadmirał Jewgienij I. Aleksiejew przekonywał, że do ośmiu pancerników należy dodać osiem krążowników pancernych, osiem dużych krążowników o wyporności od pięciu do sześciu tysięcy ton (ich główne zalety to prędkość i duży zasięg pływania), cztery krążowniki rozpoznawcze o wyporności 3–3,5 tysiąca ton i cztery małe – poniżej 1,5 tysiąca ton. Dla krążowników rozpoznawczych ustalił następujące zadania: *być szpicą eskadry, zwiadowcami, krążownikami dla przekazywania ważnych i pilnych poleceń operującym oddzielnie od eskadry zespołom okrętów lub samotnym jednostkom.*

Spory i różnice zdań zostały podsumowane na naradzie 27 grudnia 1897 roku. Ustalono skład eskadry Oceanu Spokojnego, który powinien być osiągnięty do 1903 roku – 10 pancerników, wszystkie zbudowane krążowniki pancerne, 10 krążowników rozpoznawczych o wyporności od pięciu do sześciu tysięcy ton i 10 krążowników o wyporności od dwóch do trzech tysięcy ton.

Widać tu wielki wpływ admirała J.I. Aleksiejewa, tyle że w odróżnieniu od jego pisemnego stanowiska, zamiast dwóch typów małych krążowników wprowadzono jeden, o uśrednionej wyporności od dwóch do trzech tysięcy ton. Na podstawie dokumentu, w którym zapisano przedstawione ustalenia, kierownictwo Ministerstwa Morskiego Rosji zdołało 28 lutego 1898 roku uzyskać zatwierdzenie przez cara proponowanego programu rozbudowy floty.

## EUROPEJSKIE KRĄŻOWNIKI

W marcu 1898 roku opracowano założenia do projektu nowego okrętu – krążownika II rangi. Dane taktyczno-techniczne, które należało uwzględnić podczas jego projektowania, były na-

stępujące. Wyporność została ograniczona do trzech tysięcy ton, przy normalnym zapasie węgla (360 t) okręt powinien osiągać prędkość 25 węzłów. Przewidywano ustawienie sześciu dział kalibru 120 mm, sześciu dział kalibru 47 mm i jednej armaty desantowej Baranowskiego. Uzbrojenie minowo-torpedowe miało stanowić sześć aparatów torpedowych z zapasem 12 torped i 25 min galwanicznych. Ponadto planowano zainstalowanie trzech reflektorów. Zasięg pływania winien wynosić pięć tysięcy mil, przy ekonomicznej prędkości 10 węzłów. Pancierz pokładu miał być *o możliwej do osiągnięcia grubości.*

Należy zaznaczyć, że w tym okresie nie było jednolitej opinii wśród admirałów wiodących morskich mocarstw o optymalnym typie krążowników. Wielka Brytania, na przykład, budowała trzy podstawowe podklasy krążowników pancernopokładowych: duże jednostki ochrony handlu (typy Blake, Edgar, Powerful, Diadem) o wyporności 7,4–14,2 tys. ton, średnie krążowniki (typy Talbot, Highflyer) 5,6–5,9 tys. ton i małe (typy Apollo, Astraea) o wyporności 3,4–4,36 tys. ton. Wszystkie wyróżniały się umiarkowaną prędkością (19–21 w.), silnym uzbrojeniem, dobrą dzielnością morską i dużym zasięgiem pływania. Ich głównymi zadaniami były służba przy eskadrze i obrona tras komunikacyjnych.

Niemcy przystąpiły do budowy uniwersalnych jednostek o wyporności od trzech do czterech tysięcy ton z dużą liczbą szybkostrzelnych dział umiarkowanego kalibru (105 mm) i o dużej dzielności morskiej, niezbyt szybkich (choć ostatnie serie osiągały 24 w.).

We Francji natomiast budowano krążowniki pancernopokładowe o średniej wyporności i prędkości około 22 węzłów.

## KONKURS OFERT

Na ogłoszony przez Główny Zarząd Budowy Okrętów konkurs ofert jako pierwsza odezwała się niemiecka firma Howaltswerke z Kilonii. W tym samym miesiącu wpłynął projekt włoskiej firmy Ansaldo. Zgłoszenia przesłały także angielska firma London & Glasgow Engineering and Iron Shipbuilding Company i Stocznia Newska, współpracująca z Anglikami. Projekt kadłuba





#### Dane taktyczno-techniczne krążownika II rangi „Nowik”

- Wyporność: 3080 ton.
- Wymiary: długość – 109,86 m, szerokość – 20 m, zanurzenie – 5 m.
- Siłownia: trzy pionowe maszyny parowe potrójnego rozprężania, 12 kotłów Schulze-Thornycroft, trzy śruby.
- Moc: 17 tysięcy KM (12,5 MW).
- Prędkość: 25 węzłów (46,3 km/h).
- Zasięg pływania: 3500 mil morskich przy 10 węzłach.
- Załoga: 12 oficerów, 316 podoficerów i marynarzy.
- Uzbrojenie torpedowo-minowe: pięć aparatów torpedowych kalibru 381 mm;
- Uzbrojenie artyleryjskie: sześć dział Canet kalibru 120 mm, sześć dział Hotchkissa kalibru 47 mm, dwa działa Hotchkissa kalibru 37 mm na kutrach, działo desantowe Baranowskiego kalibru 64 mm, dwa ckm Maxim kalibru 7,62 mm;
- Opancerzenie: pokład – 30 mm/50 mm skosy nad maszynowniami i kottłowniami, 70 mm osłony cylindrów maszyn, wystających ponad pokład pancerny, bojowy pomost dowodzenia 28 mm.

opracował inżynier E. Reed, a część mechaniczną firma Modlsey Field & sons (krążownik miał mieć niezwykły dla tamtych czasów stosunek długości do szerokości – 9,6 i wyporność 3200 t). Swoje propozycje nadesłały też dwie niemieckie firmy: F. Schichau i Krupp.

Wszystkie zgłoszenia zostały rozpatrzone na posiedzeniu Morskiego Komitetu Technicznego 3 lipca 1898 roku. Wybrano, jako najlepszy, projekt firmy F. Schichau.

5 sierpnia 1898 roku naczelnik Głównego Zarządu Budowy Okrętów wiceadmiral W.P. Wierchowski i przedstawiciel firmy F. Schichau na Rosję – R. Zise, podpisali kontrakt na budowę krążownika. Okręt miał być gotowy do przeprowadzenia prób po 25 miesiącach. Później termin został przeniesiony na 5 grudnia 1900 roku. W umowie były szczegółowo wymienione parametry jednostki. Zostały również określone kary, między innymi za nieosiągnięcie kon-

traktowej prędkości. Przy możliwej prędkości poniżej 23 węzłów czy zanurzeniu przekraczającym o 15 centymetrów kontraktowe, zamawiający miał prawo zrezygnować z zamówienia i żądać zwrotu pieniędzy.

Okręt miał być budowany w stoczni firmy F. Schichau w Gdańsku. Mechanizmy i maszyny miały być wykonane w zakładzie firmy w Elblągu. Wartość okrętu, bez uzbrojenia, została określona na 2 miliony 870 tysięcy rubli, płatne w piętnastu ratach.

#### NA GDAŃSKIEJ POCHYLNI

Z powodu długiego uściślenia rysunków między projektantami i Morskim Komitetem Technicznym, a także opóźnień ze strony hut, prace na pochylni rozpoczęły się dopiero w grudniu 1898 roku, ale szybko postępowały.

Do dnia oficjalnej uroczystości położenia stępki, 29 lutego 1900 roku, kadłub został wykonany

do wysokości pancernego pokładu, a jego masa wynosiła około 600 ton (dobowa szybkość montażu wahała się od 7 do 14 t). Mianowany obserwatorem budowy i dowódcą okrętu kapitan II rangi P.F. Gawriłow był zachwycony *porażającą jakością dopasowania części kadłuba [...] Można śmiało powiedzieć, że do chwili obecnej nie było zamontowanego nawet zbędnego kilograma stali, wszystkie otwory są dopasowane*. Według jego wyliczeń, okręt mógł być zwodowany pod koniec maja, dokładnie po pół roku od rozpoczęcia budowy na pochylni. Tak też najprawdopodobniej stałoby się, bowiem firma bardzo chciała zaprosić na uroczystość rosyjskiego i niemieckiego cesarza, którzy według nieoficjalnych informacji w maju lub czerwcu 1900 roku mieli się spotkać w Gdańsku. Spotkanie jednak zostało odłożone.

Niezwykłe surowa zima znacznie opóźniła wykończenie okrętu, ale 2 maja 1901 roku praktycznie gotowy krążownik po raz pierwszy wyszedł w morze na próby. Niestety, Niemcy, ponieważ spieszili się z przekazaniem okrętu, zamiast stopniowo zwiększać prędkość od razu „rozpędzili” krążownik do 24 węzłów. Jak wskazał w swoim raporcie kapitan II rangi P.F. Gawriłow, *Dopuszczenie przez stocznnię już podczas pierwszych wyjść do forsowania maszyn, było główną przyczyną przeciągających się prób i szeregu różnych awarii*.

Z siedmiu próbnych wyjść, w okresie od maja do połowy września, cztery zostały przerwane z powodu uszkodzeń maszyn i śrub. Usterki usunięto, ale jesienne silne wiatry nie pozwoliły przeprowadzić próby na mili pomiarowej.

Krążownik musiał zostać na zimę w stoczni, również w celu wymiany wałów napędowych. Marynarze i inżynierowie wiele wysiłku włożyli w doprowadzenie do porządku systemu zatopienia rufowego magazynu amunicyjnego, który podczas prób, zamiast 15 minut, napełniał się wodą przez 53 minuty.

Dopiero 23 kwietnia 1902 roku, prawie rok od pierwszego wyjścia w morze, zakończono oficjalne próby maksymalnej prędkości na mili pomiarowej i 15 maja okręt opuścił Gdańsk, obierając kurs na Kronsztad.

Niemieccy inżynierowie musieli się zmierzyć w trakcie prób z dużym problemem. 23 września

zostało zauważone *znaczne przemieszczenie kadłuba w poziomej płaszczyźnie w okolicy śródkręcia, tzn. w okolicy burtowych maszyn*. W celu usunięcia tego zjawiska, stocznia zmieniła parametry śrub, wyregulowała maszyny, została zrównana liczba obrotów środkowej i burtowych maszyn. Dalsze próby potwierdziły prawidłowość podjętych środków zaradczych.

## KADŁUB

Opis jego konstrukcji, zamieszczony w *Sprawozdaniu resortu marynarki wojennej za 1897–1900 r.* jest bardzo obrazowy:

*Typ krążownika II rangi „Nowik” reprezentuje sobą ogromny torpedowiec o wyporności 3000 t i prędkości 25 w.[...] Dolna część kadłuba jest konstrukcją w kształcie cygara, trochę spłaszczoną w pionowej płaszczyźnie, z góry przykryte pancernym pokładem, a w dole osłonięte podwójnym dnem, stopniowo schodzącym się z poszyciem i mniej więcej w rejonie połowie odległości od kilu do wodnicy, przechodzącym w system burtowych zasobni węglowych, od dołu i z góry pokładu pancernego. [...] Nad spłaszczonym „cygarem” jest nadbudowa, w większej swojej części nadwodna, tworząca międzypokładową przestrzeń (na klieperach i korwetach w latach 60. nazywana „pokładem mieszkalnym” lub „kubrykiem”).*

Długość kadłuba między pionami wynosiła 106 metrów, maksymalna szerokość (bez uwzględnienia grubości poszycia) 12,2 metra, wysokość od stępki do górnego pokładu 7,7 metra.

Podczas prób normalna wyporność wraz ze wszystkimi, przewidzianymi kontraktem zapasami (w tym 360 t węgla), wyniosła tylko 2720 ton – prawie o 300 mniej od projektowanej, co można było przypisać maksymalnemu odciążeniu masy kadłuba i zmniejszeniu masy maszyn. Nie przypadkowo więc, podczas budowy w Stoczni Newskiej krążowników wzorowanych na „Nowiku”, decyzją Morskiego Komitetu Technicznego zostały podjęte środki mające zwiększyć ogólną sztywność kadłuba. Na drugi pas poszycia został w związku z tym nałożony jeszcze jeden dziesięciomilimetrowy pas na dwóch trzecich długości kadłuba. Ostre przestrzeganie oszczędności masy doprowadziło do zamia-

ny zwyczajowego dla rosyjskiej floty drewnianego pokrycia górnego pokładu na linoleum (o grubości 6–7 mm).

Niezatapialność krążownika miało zapewnić 17 grodzi wodoszczelnych poniżej pokładu pancernego i dziewięć powyżej niego. Ponadto przestrzeń między dnami została podzielona wzdłużnymi grodziami na dużą liczbę przedziałów.

Dowodzenie i sterowanie okrętem mogło się odbywać z trzech miejsc: z bojowego stanowiska dowodzenia, sterówki albo z mostka kapitańskiego. We wszystkich wymienionych punktach znajdowały się kompasy, mechaniczne stery, układy elektrycznego kierowania sterem, telegrafy maszynowe, dzwonki do maszynowni. Początkowo zabudowana sterówka (jak na przykład na krążowniku „Askold”) nie była planowana, przewidywano jedynie osłony przed niepogodą. Na przedłożonych Morskiemu Komitetowi Technicznemu rysunkach nie było również mostka kapitańskiego, ale jego obecność była określona umową.

Ta sprawa wywołała pewną komplikację. Firma, zmęczona nieskończonymi uzgodnieniami rysunków, wykonała mostek kapitański według własnego uznania i na wiosnę 1901 roku, gdy zostały ustawione na swoich miejscach kominy, żurawiki kuty i szalupy, okazało się, że nadbudówka jest zbyt ciasna, a skrzydła mostka za krótkie. Uniemożliwiało to nie tylko obserwację rufy, lecz również burt. Po dyskusjach firma uznała popełniony błąd i zamieniła nadbudówkę, zgodnie z wytycznymi P.F. Gawriłowa.

## OPANCERZENIE

Jedyną pasywną obroną krążownika był pokład pancerny. Ciągnął się na całej długości okrętu, na wysokości 0,6 metra powyżej wodnicy. Na dziobie płynnie się opuszczał i stykał ze stewą dziobową na głębokości 2,1 metra. Na rufie pokład zniżał się do zagłębienia 0,6 metra.

Pokład składał się z dwóch warstw o ogólnej grubości 30 mm (10 + 20). Skosy, opierające się o burtę 1,25 metra poniżej wodnicy, miały grubość 50 mm (pierwsza warstwa była grubsza). Wystające ponad pokład pancerny cylindry maszyn były osłaniane pancernem o grubości 70 mm. Dodatkową osłoną były zasobnie węglowe, znajdujące się nad

pokładem pancernym i ciągnące się wzdłuż przedziałów maszynowni i kotłowni.

Bojowe stanowisko dowodzenia było chronione pancernem o grubości 28 mm i połączone na stałe z pokładem pancernym rurą pancerną o tej samej grubości, służącą do przekazywania poleceń.

## SIŁOWNIA

Składała się z trzech pionowych maszyn parowych potrójnego rozprężania, każda po cztery cylindry (dwa dla niskiego ciśnienia, po jednym dla średniego i wysokiego). Parę wytwarzało 12 kotłów wodnorurkowych typu Schichau, będących modyfikacją kotłów Thornycroft. Na krążowniku były dwa przedziały maszynowni: dziobowy, z dwiema maszynami przy burtach, i rufowy, z centralnie rozmieszczoną maszyną, oraz sześć kotłowni, w każdej po dwa kotły. Kotłownie były łączone w rozmieszczone w poprzek kadłuba pary, z których każda miała własny komin. Maszynownie i kotłownie były przemieszane: od dziobu dwie kotłownie, dalej maszynownia (z maszynami wzdłuż burt), następnie jeszcze jedna kotłownia i na końcu maszynownia (z centralnie rozmieszczoną maszyną). Z tego powodu kominy nie były rozmieszczone symetrycznie. Kotły Schichau’ a okazały się trudne w eksploatacji i dlatego krążowniki budowane w Stoczni Newskiej – „Żemczug” i „Izumrud” – otrzymały sprawdzone kotły typu Yarow.

Okręt był napędzany trzema śrubami, początkowo różniącymi się między sobą. Ostatecznie śruby burtowe były trzypiórowe o średnicy 3,9 m i skoku 5,34 m, a śruba centralna – czteropiórowa, o średnicy 3,56 m i skoku 5,25 m.

## UZBROJENIE ARTYLERYJSKIE

Okręt miał sześć dział Caneta kalibru 120 mm (długość lufy 45 kalibrów) z osłonami przeciwdziałkowymi (dwa na dziobie i rufie we wzdłużnej osi okrętu, po dwa z każdej burty). Przy kącie podniesienia 15°, donośność 20,5 kg pocisków wynosiła 48 kabli (8896 m). Salwą burtową mogły strzelać cztery działa, ogień wzdłuż dziobu i rufy mogły prowadzić trzy działa. Z uwagi na to, że osłona działa pościgowego (na dziobie) przeszkadzała w prowadzeniu obserwacji ze zbyt nisko rozmiesz-

czonych bojowego stanowiska dowodzenia i sterówki, została usunięta jeszcze latem 1902 roku.

Zapas pocisków (zgodnie z wykazem, sporządzonym przez N.O. von Essena podczas rejsu na Daleki Wschód) wynosił 295 sztuk pocisków burzących, 255 sztuk przeciwpancernych, 257 sztuk żeliwnych i 250 sztuk pocisków segmentowych. Do dział trafiały one za pomocą podajników elektrycznych.

Sześć dział Hotchkissa kalibru 47 mm było przeznaczonych do odpierania ataków torpedowców. Cztery z nich były rozmieszczone na górnym pokładzie, a dwa na ukośnych podstawach na półpokładzie dziobowym, przy nadbudówce. Donośność przy kącie podniesienia 10,5° wynosiła 25 kabli (4625 m). Na skrzydłach mostka kapitańskiego znajdowały się dwa działa Hotchkissa kalibru 37 mm. Dwa 7,62 mm cekaemy Maxim były umieszczone na bojowym marsie na maszcie. Działo desantowe Baranowskiego kalibru 63,5 mm nie miało okrętowej podstawy – w razie potrzeby użycia było osadzane w okrętowym barkasie. W działa kalibru 37 mm były uzbrojone kutry parowe, a w ckm – motorówka napędzana silnikiem spirytusowym.

Na okręcie nie było przyrządów kierowania ogniem artylerii. Rozkazy dla dział przekazywano za pomocą trąbki sygnałowej, werbla, przez gońców lub głosem (to ostatnie było utrudnione z powodu stałego hałasu powodowanego przez pracę wentylatorów). Artyleria dzieliła się na dwa plutongi<sup>1</sup> – dziobowy i rufowy, dowodzone przez oficerów. Obsługa działa pościgowego na dziobie otrzymywała rozkazy bezpośrednio z mostka od dowódcy lub oficera, kierującego ogniem.

Początkowo do określenia odległości służyły dwa mikrometry systemu Lugoula–Miakiszewa, skuteczne na dystansach do 20 kabli (3700 m). Podczas wojny rosyjsko-japońskiej na okręcie był zamontowany dalmierz Barra & Strouda.

<sup>1</sup> Plutong – w rosyjskiej flocie określenie grupy dział okrętowych jednakowego kalibru, umieszczonych w jednym przedziale. Odpowiadało to współczesnemu pojęciu baterii. Działa był tak rozmieszczone, aby można było dowodzić głosem i strzelić jednocześnie do jednego celu. Stosowane od XVIII do początku XX w.

<sup>2</sup> Zgodnie z niemieckimi standardami liczenie wręg zaczyna się od rufy.

Z uwagi na wąski i niewysoki kadłub, obsługa dział musiała być dobrze wyćwiczona w prowadzeniu celnego ognia – rozkołysy na falach utrudniały celowanie. W trakcie rejsu na Daleki Wschód przeprowadzono osiem ćwiczebnych strzelań z dział różnego kalibru.

## UZBROJENIE MINOWO-TORPEDOWE

Według projektu okręt winien mieć sześć aparatów torpedowych kalibru 381 mm dla torped Whiteheada wz. 1898 r. i 25 min zagrodowych. Na każdym z dwóch kutrów parowych był przewidziany aparat miotający miny.

## Wodowanie

■ Wprowadzenie okrętu na wodę nastąpiło 2 sierpnia 1900 roku, z udziałem generała-gubernatora dowodzącego wojskami w Prusach Wschodnich, przedstawicieli rosyjskiego poselstwa w Niemczech, w tym agentów wojskowego i morskigo, dowódców budowanych w niemieckich stoczniach okrętów, krążowników I rangi „Askold” i „Bogatyr”, oraz byłego ministra marynarki wojennej Francji. Poseł rosyjski hrabia N.D. Osten-Saken nie mógł przyjechać, ale przysłał w darze ikonę w złożonych okładach.

Z powodu ciasnoty pomieszczeń dziobowych, ze względu na duże wyostrzenie obwodów kadłuba, podjęto decyzję o rezygnacji z dziobowego aparatu torpedowego, umieszczonego w stewie dziobowej.

Rufowy aparat torpedowy był nieruchomy, burtowe natomiast były osadzone w kulowych przegubach. Pierwsza para była umieszczona na wysokości 1,65 metra nad wodnicą (prawy na 151–152 wręgach, lewy na 148–149 wręgach)<sup>2</sup> z sektorem ostrzału 65° w kierunku dziobu i 5° w kierunku rufy. Tylne para była rozmieszczona

na wysokości 1,5 metra nad wodnicą między 62–66 węgami z sektorami ostrzału 45° w kierunku dziobu i 35° w kierunku rufy.

Ponad rok trwała walka, żeby usunąć z okrętu miny zagrodowe. Problem polegał na tym, że „Nowik” nie miał urządzeń do ich zrzucania, a posiadane kutry parowe były zbyt małe i słabe, aby je do tego wykorzystać. W rezultacie 22 czerwca 1899 roku kierujący Ministerstwem Morskim admirał Paweł P. Tyrtow usankcjonował zmniejszenie liczby min do 15, z uwagi na brak pomieszczeń, a 26 lipca 1900 roku zezwolił w ogóle zrezygnować z nich, przy czym również z aparatów miotających miny na kutrach.

W tamtych czasach do działu minowo-torpedowego należały urządzenia wytwarzające energię elektryczną i bojowe reflektory. Prąd o natężeniu 320 A był wytwarzany przez cztery dynamomaszyny, z których dwie znajdowały się na pokładzie mieszkalnym, a dwie pod pokładem pancernym, w rufowym przedziale torpedowym.

Bojowe oświetlenie zapewniały trzy reflektory o średnicy 75 centymetrów, z których dwa były umieszczone na pokładach dziobowym i rufowym na podwyższonych podstawach, a trzeci na specjalnym pomoście na maszcie – na szynach biegnących wokół masztu, i zapewniał praktycznie oświetlenie okrężne. Oficerem minowo-torpedowym został lejtnant Kazimierz Porębski.

## WYPOSAŻENIE POMOCNICZE

W skład wyposażenia okrętu wchodziły jeden oficerski i dwa standardowe (dł. 8,5 m) kutry parowe oraz motorówka berlińskiej firmy Marienfelde z silnikiem spirytusowym. Ta ostatnia, o rozmiarach kutra dwunastowiosłowego, przyjmowała na pokład do 30 osób, rozwijała prędkość ośmiu węzłów, mogła pływać pod żaglami i ważyła tylko trzy tony. Ponadto była gotowa do działania po półtorej minuty od wydania rozkazu (kuter parowy o takich samych wymiarach ważył 5–6 ton, rozwijał prędkość 6,5 w., zabierał mniej osób, zaś czas przygotowania do działania – rozpalenie kotła i podniesienie ciśnienia pary – był długi).

Oprócz tego, na okręcie znajdowały się szalupy wiosłowe: barkas, kapitański welbot i welbot ratunkowy, oraz szalupa sześciowiosłowa.

Kutry parowe i szalupy wiosłowe zostały wykonane przez firmę Schweers z Bremy.

Okręt miał tylko jeden maszt, ustawiony między drugim i trzecim kominem, na wysokości 99 węg. Na nim był zamontowany bom do opuszczania łodzi. Problemy wynikające z posiadania tylko jednego masztu: brak możliwości podnoszenia złożonych sygnałów z kilku flag, kłopoty z umieszczeniem sieci anten aparatu telegrafu bezprzewodowego, jak też fałów do suszenia umundurowania i bieleziny załogi oraz drugiego światła topowego (co utrudniało innym jednostkom w nocy ustalić kurs krążownika i stwarzało niebezpieczeństwo zderzenia), spowodowały, że krążowniki typu „Zemczug” otrzymały już trzy lekkie maszty.

## MARYNARSKI DOM

Warunki bytowe kadry oficerskiej były bardzo dobre. Kajuty były przestronne i wygodne. Jeśli chodzi o załogę, to obrazuje je fragment raportu N.O. Essena: *Silne nagrzewanie pokładu ujemnie wpływa na marynarzy, którzy z braku miejsca do zawieszania [hamaków] muszą spać wprost na pokładzie, mając pod sobą złożone kilka razy brezenty i [na to] hamak; taki sposób rozmieszczenia marynarzy pomaga łatwemu nabywaniu przeziębienia i nie pozwala na odpowiedni wypoczynek.*

Długotrwałe przebywanie w morzu pokazało, jak niezbyt trafionym pomysłem było pokrycie górnego pokładu linoleum. W czasie deszczu lub silnych fal przejście po mokrym pokładzie bez rozciągniętych dodatkowych lin było bardzo trudne, a co dopiero mówić o obsłudze dział.

Słońce, słona woda, nagrzewanie pokładu w pobliżu kotłowni i maszynowni, jak też niekończące się załadunki węgla, doprowadziły do szybkiego zniszczenia pokrycia. Dowódca meldował do Petersburga, że na pokładzie mieszkalnym *linoleum z powodu upału mięknie, pozostawiając ślady przy najmniejszym nacisku nie tylko nóżek ławek, czy niedużych ciężarów, ale nóg chodzących po nim marynarzy.* ■

Autor jest absolwentem politechniki w Sofii. Pracował w wielu przedsiębiorstwach i firmach handlu zagranicznego. Miłośnik historii wojskowości i okrętownictwa. Tłumacz literatury historycznej z języka rosyjskiego i bułgarskiego.





kpt. mar. rez.

**WIESŁAW CZAJKA**

# Zapomniane miejsce w Warszawie

**W załomie portalu budynku przy alei Żwirki i Wigury 105 w Warszawie znajduje się niewielka kotwica. Najwyższy czas, aby umieścić ją tam, gdzie powstała Polska Marynarka Wojenna.**

**W** historiografii marynarki dominuje nurt związany z tradycją okrętową. Rzadko wspomina się o miejscach, w których zapadały decyzje dotyczące jej tworzenia, gdzie codzienną, mało efektowną pracą sztabową utrwalano znaczenie Polski jako państwa morskiego. Jednym z takich miejsc była w latach 1920–1935 siedziba Marynarki Wojennej przy ulicy Tytusa Chałubińskiego 3 w Warszawie. Powzięty temat nigdy nie był poruszany. Został stworzony ze strzępów wspomnień ludzi związanych z morzem i nielicznych dostępnych informacji.

Samo docieranie do archiwów i źródeł nie rozwiązuje wielu problemów. Przy poszukiwaniu odpowiedzi konieczna jest również znajomość geografii i historii miasta oraz specyfiki jego rozwoju. Fenomenem pozostaje fakt, że jest to również zapomniana historia samej Warszawy.

## TROCZE HISTORII

Interesujący nas teren leży w zachodniej części Warszawy, między Śródmieściem a Ochotą. W XIX wieku były tam rozmieszczone rosyjskie koszary

3 Brygady Lejbgwardii Artylerii, tak zwane baraki jerozolimskie. Lekka artyleria konna z powodzeniem wykorzystywała tutejszą niezabudowaną równinę Pól Mokotowskich i rogatki jerozolimskich. Potrzeby rosnącego miasta przełomu wieków spowodowały naturalne wykorzystywanie wolnych niezabudowanych terenów. Wspomnianą parcelę koszar otoczyły: od zachodu wykonane z rozmachem wodociągi warszawskie projektu Wiliama Lindleya, od północy nowoczesny ówczesnie kompleks szpitali Dzieciątka Jezus, od wschodu zaś pierwsze gmachy politechniki. Równocześnie na terenie koszar, pod koniec XIX stulecia, między ulicą Nowowspólną (dzisiaj Wojciecha Oczki), Teodora Berga (dzisiaj Tytusa Chałubińskiego) i Koszykową powstało kilka nowych murowanych budynków sztabowych. Wśród nich późniejsza siedziba Kierownictwa Marynarki Wojennej, budynek, który widnieje na planach Lindleyów<sup>1</sup> z 1887 roku. Dokładnie nie znamy jego przeznaczenia, jed-

<sup>1</sup> Tak zwane plany Lindleyów zostały opracowane w latach 1883–1915 na potrzeby budowy wodociągów warszawskich.

nak z centralnego położenia przy ulicy Teodora Berga (Chałubińskiego) oraz sposobu jego budowy<sup>2</sup> możemy wnioskować, że mieścił się w nim sztab pułku artylerii. Pierwsza wojna światowa i pierwsza okupacja niemiecka niewiele zmieniły w miejscowym krajobrazie. Jedyłą istotną różnicą była zmiana charakteru pobliskiego Pola Mokotowskiego z placu manewrowego artylerii na pierwsze warszawskie lotnisko. Odzyskanie przez Polskę niepodległości w roku 1918 stworzyło zapotrzebowanie na grunty i budynki dla nowego państwa. W byłych koszarach artyleryjskich znalazły siedzibę różne instytucje wojskowe i rządowe.

### SIEDZIBA MARYNARKI

Dla odradzającej się Polski w listopadzie roku 1918 dostęp do morza nie był jeszcze przesądzony. Ośrodkiem decyzyjnym tworzącej się Polskiej Marynarki Wojennej została Warszawa. Ówczesni dowódcy marynarki musieli zabiegać o realne wsparcie dla przyszłego kształtu sił morskich i flotyli rzecznej. Stolica stwarzała taką szansę. Sprzyjała temu bliskość władz cywilnych i wojskowych. Do Warszawy kierowali się oficerowie marynarki po tułaczce zmagani wojennych. Stąd rozjeżdżali się do dalszej służby, już dla Rzeczypospolitej.

Fizyczne objęcie władztwa nad Wybrzeżem w lutym 1920 roku wymusiło już w kwietniu powołanie Dowództwa Wybrzeża Morskiego, podległego Departamentowi dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych. Siedzibą dowództwa pozostał Puck, departament urzędował w Pałacu Mostowskich. Wojna polsko-radziecka wstrzymała plany organizacyjne twórców marynarki. Wygaszenie walk w końcu 1920 roku umożliwiło powrót do realizacji zamierzeń wzmocnienia pozycji państwowych organów morskich. Prawdopodobnie, gdyż nie dysponujemy dokładną datą, wtedy to przydzielono Departamentowi dla Spraw Morskich parcelę z zabudową przy ulicy Tytusa Chałubińskiego 3. Był to w sumie nieduży, dwukondygnacyjny budynek sztabowy z czerwonej cegły, otynkowany na biało, z garażami od zalepca.

Ostateczne zakończenie wojny, sfinalizowane podpisaniem traktatu ryskiego w marcu 1921 roku, przesunęło ciężar działalności państwa z wojny na jego scalanie ekonomiczne. Wynikiem tego było rozdzie-

lenie spraw marynarki handlowej od marynarki wojennej i flotyli rzecznej. Zwieńczeniem reorganizacji było utworzenie na początku 1922 roku Kierownictwa Marynarki Wojennej w Ministerstwie Spraw Wojskowych. Komórki „cywilne” spraw morskich podporządkowano Ministerstwu Przemysłu i Handlu. Budynek przy Chałubińskiego pozostał siedzibą Kierownictwa Marynarki Wojennej. Od tego momentu Marynarka Wojenna mogła się zajmować na swym gruncie swoimi sprawami.

Trzeba przyznać, że Kierownictwo działało w bardzo złych warunkach lokalowych. Rozumiejąc potrzeby industrialne marynarki zachowywało skromną siedzibę przy Chałubińskiego. Musimy pamiętać, że do lat trzydziestych ubiegłego wieku priorytetem były inwestycje naziemne na rzecz marynarki w Gdyni (budowa portu), Oksywiu (budowa komendy portu wojennego i koszar), Pińsku (utworzenie zaplecza flotyli) i Modlinie (rozwój stoczni). Łączyło się to z jednoczesnym pozyskiwaniem środków finansowych na budowę okrętów oraz na zaspokojenie potrzeb lotnictwa morskiego w Pucku. Mimo skromnych warunków zaplanowano i zrealizowano do 1931 roku „mały program morski”, dzięki któremu we francuskich stoczniach powstały dwa kontrtorpedowce i trzy okręty podwodne. W tych warunkach Kierownictwo działało na rzecz podległych jednostek, nie dbając o własne wygody. W 1931 roku było zmuszone wynajmować dodatkowe lokale na mieście. Nie rozwiązało to problemu odpowiedniego rozmieszczenia biur i utrudniało urzędowanie, pociągało także dodatkowe koszty.

### WPLYW OTOCZENIA

Niedostateczne warunki lokalowe kompensowało położenie parceli, które sprzyjało kontaktom z innymi instytucjami. Naprzeciwko od 1929 roku mieścił się nowo wybudowany kompleks Ministerstwa Komunikacji<sup>3</sup>. Do resortu tego kierowano wielu oficerów marynarki po odejściu ze służby czynnej.

<sup>2</sup> Na określenie narysu architektonicznego budynku pozwalają zdjęcia lotnicze Warszawy z 1945 roku, na których widać, że brakuje wypalonego w okresie powstania warszawskiego dachu.

<sup>3</sup> Sprawy urzędów morskich w okresie międzywojennym podlegały Ministerstwu Przemysłu i Handlu, które znajdowało się na ulicy Elekoralnej 2.

Tylko skrzyżowanie dzieliło siedzibę KMW i Politechniki Warszawskiej. W dwudziestoleciu międzywojennym w szeregach marynarki wojennej liczba oficerów-inżynierów, absolwentów politechniki, sięgała kilkunastu. Byli wśród nich hydrotechnicy, mechanicy, elektrycy i geodeci. Podnosili oni w znaczący sposób poziom wykształcenia kadry, jak również stanowili tę mniej hermetyczną część marynarki, która miała szerszy kontakt z elitą techniczną kraju ze względu na współpracę przy zamówieniach publicznych. Należy tu wspomnieć nie tylko o wyposażaniu okrętów w osprzęt mechaniczno-elektryczny, łączności czy radionawigacyjny, ale także budownictwo lądowe i morskie związane z urządzeniami portowymi i stoczniowymi.

Przechnięc dalej, pod adresem Wilcza 64, był zlokalizowany Wojskowy Instytut Geograficzny, w którym studiowali oficerowie marynarki, późniejsi hydrografowie. Był to naturalny czynnik współpracy z oficerami korpusu geografów. Efektem współdziałania była pierwsza edycja polskiej mapy do celów nawigacyjnych w 1927 roku. Mapa morska nr 1 została wydrukowana w Zakładach Graficznych Koziańskich w Warszawie.

Po sąsiedztwie, przy ul. Nowowiejskiej, mieściła się Oficerska Szkoła Inżynierii, kształcąca specjalistów z dziedziny fortyfikacji, dróg i mostów, budownictwa wodnego, łączności i elektrotechniki. Tuż za nią, na Polach Mokotowskich, znajdowała się już brama lotniska warszawskiego, na którego terenie miała siedzibę od 1919 roku Główna Wojskowa Stacja Meteorologiczna. W pobliskich kamienicach zamieszkiwała elita naukowa i urzędnicza Warszawy, w tym oficerowie marynarki.

Wydaje się, że admiralicja w pewnym sensie miała swój interes w utrzymaniu swej siedziby. Znajdowała się nieopodal władz wojskowych i rządowych. Zwiększało to jej dyspozycyjność w chwilach koniecznych do zadbania o potrzeby marynarki. Jednocześnie nie raziała swą skromną siedzibą, wzbudzając sympatię sąsiadów. Admirałowie bywali systematycznie uczestnikami nie tylko uroczystości państwowych i wizyt gości zagranicznych, ale przede wszystkim gośćmi warszawskich, modnych i licznych, wystaw przemysłu i sztuki. Powszechność i entuzjazm obchodów Święta Morza z początku lat trzydziestych są na to wystarczającym dowodem.

W siedzibie przy Chałubińskiego miały miejsce również wydarzenia ważne nie tylko dla samej marynarki, ale też dla naszego kraju jako państwa morskiego. Wiązało się to z usytuowaniem Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej. Oprócz wspomnianych map morskich redagowano tu „Wiadomości Żeglarskie” i inne pomoce nawigacyjne. Tutaj dokonano ostatecznej redakcji pierwszej polskojęzycznej locji z 1933 roku<sup>4</sup>. Tu, wspólnie z Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu, prowadzono analizy dotyczące zasięgu polskiego morza terytorialnego i konsekwencji prawnych z tego płynących, zakończone wydaniem rozporządzenia prezydenta Rzeczypospolitej w 1932 roku o granicy morskiej państwa.

Współpraca naukowa BHMW z Politechniką Warszawską zaowocowała nie tylko ustaleniem pełnego opisu w języku polskim odwzorowania Mercatora<sup>5</sup>, ale ukształtowała kanon współczesnej terminologii morskiej. Miało to kapitalne znaczenie dla podniesienia poziomu nauczania w szkołach morskich.

## NOWA LOKALIZACJA

Konieczność budowy nowego gmachu została przedstawiona przez szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradmirała Jerzego Świrskiego. Ministerstwo uznało potrzeby, które określono w decyzji z 12 stycznia 1933 roku. W porozumieniu z Departamentem Budownictwa MSWojsk. ustalono, że nowa siedziba powstanie u zbiegu ulicy Wawelskiej oraz alei Żwirki i Wigury. Rok 1935 był ostatnim, w którym KMW urzędowało w starym miejscu. Przypomnijmy kilka istotnych faktów z tego okresu.

29 marca 1935 roku podpisano umowę na dwa kontrtorpedowce: „Błyskawicę” i „Grom”. Była to zapowiedź dalszej rozbudowy floty, kontynuowanej z wyjątkową intensywnością w 1936 roku, kiedy KMW urzędowało już w nowej siedzibie. 10 kwietnia w Modlinie nastąpiło wodowanie drugiego już polskiego trałowca – ORP „Czajka”.

<sup>4</sup> *Locja wybrzeża polskiego i Wolnego Miasta Gdańska*. BHMW, 1933.

<sup>5</sup> J. Woźnicki: *O loksodromie i budowie siatki kartograficznej dla map morskich*. „Wiadomości Służby Geograficznej” 1937 zeszyt 3 i 4.

Potwierdzało to zdolność polskiego przemysłu stoczniowego do realizacji własnych konstrukcji. Na przełomie czerwca i lipca ORP „Burza” i ORP „Wicher” odbyły propagandowy rejs po Bałtyku; wizytowały między innymi Niemcy i Estonię. Na jesieni, w obecności kontradmirała Józefa Unruga, podniesiono banderę na kolejnym trałowcu – ORP „Mewa”, wybudowanym tym razem w stoczni gdyńskiej. Mniej więcej w tym samym czasie KMW przeniosło się do nowego gmachu. Przeprowadzka zamknęła okres budowy podstaw floty wojennej. Pomyślna kontynuacja rozbudowy marynarki została przerwana wybuchem wojny.

## DZIEJE ZAPOMNIENIA

Od roku 1936 dzieje budynku, w którym urzędowały władze Marynarki Wojennej, ulegają systematycznemu zapomnieniu. Wiemy tylko, że budynek przy ulicy Tytusa Chałubińskiego 3 znajdował się u wylotu ulicy Hożej. Nie dysponujemy fotografią jego frontonu. U podstawy braku źródeł ikonograficznych nie leżą zniszczenia drugiej wojny światowej, lecz wyjątkowość atmosfery końca lat trzydziestych, związana ze zbliżającą się wojną, oraz lat powojennych. Oba okresy cechowały drastyczne przepisy dotyczące fotografowania obiektów wojskowych, co doprowadziło do braku dokumentacji.

Innym, dramatycznym czynnikiem zapomnienia było przejęcie całego kompleksu wojskowego od ulic Koszykowej do ulicy Oczki przez Informację Wojskową (Główny Zarząd Informacji – GZI) oraz Sąd Wojskowy w Warszawie po roku 1945. GZI zajmowało budynek przedwojennego Korpusu Ochrony Pogranicza wybudowany w latach trzydziestych, o adresie identycznym z siedzibą KMW – Chałubińskiego 3. Porosyjski koszarowiec przy Koszykowej wykorzystywał Rejonowy Sąd Wojskowy. Znajdujący się między nimi były budynek KMW, spalony po powstaniu warszawskim, z nowym dachem, prawdopodobnie wykorzystywano jako wartownię Informacji Wojskowej. Cały kompleks, częściowo otoczony murem, stanowił tajemnicze i mało znane miejsce na mapie Warszawy.

Październik 1956 roku przyniósł zmianę polityki wewnętrznej, połączoną z liberalizacją systemu politycznego. Z więzienia wyszedł między innymi Marian Spychalski, były wiceminister obrony naro-

dowej, inżynier architekt, absolwent Politechniki Warszawskiej z roku 1931. W 1956 roku został szefem Głównego Zarządu Politycznego WP. Doświadczenia związane z przetrzymywaniem i przesłuchiwaniami w kompleksie zajmowanym przez GZI przy Chałubińskiego powodują, że powstaje pomysł przekształcenia całego kompleksu nie tylko w sferze organizacyjnej, ale również architektonicznej.

Na początku 1957 roku w miejsce Głównego Zarządu Informacji powstaje Wojskowa Służba Wewnętrzna. Przejmuje ona kompleks przy Chałubińskiego. Jednocześnie z myślą o nowej służbie powstaje projekt biurowca znanych architektów warszawskich Marka Leykama i Jerzego Hryniewieckiego, który przesądza istnienie dawnego budynku KMW. Pod koniec lat pięćdziesiątych budynek zostaje wyburzony, a na początku lat sześćdziesiątych nowy biurowiec dla WSW ukończony. Zła sława tego miejsca kończy się dopiero w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. W ciągle nowoczesnym wyglądającym obiekcie swą siedzibę ma obecnie Wojskowa Agencja Mieszkaniowa (WAM). Dawna siedziba KMW mieściła się w miejscu, gdzie dziś znajduje się wejście do agencji.

Należy dobitnie podkreślić, że budynek Kierownictwa Marynarki Wojennej, w którym przez piętnaście lat ono urzędowało, nie istnieje w pamięci zbiorowej warszawiaków i marynarzy. Spowodowały to zakazy fotografowania, zła sława otoczenia, zmiany architektoniczne i nieliczne, skąpe wspomnienia oficerów marynarki z okresu przedwojennego. W Warszawie obecnie możemy zobaczyć gmach z 1935 roku, znajdujący się w alei Żwirki i Wigury pod numerem 105 (dawniej Wawelska 7), w którym KMW mieściło się niespełna cztery lata. Przy dawnym wejściu umieszczono tam niedużą kotwicę, wciśniętą w załom portalu. Najwyższy czas wydobyć ją i ustawić w miejscu eksponowanym, przy ulicy Chałubińskiego, tam gdzie powstawała Polska Marynarka Wojenna. ■

Autor jest absolwentem Wydziału Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej. Do 2012 roku był głównym specjalistą w Oddziale Geodezji i Kartografii Zarządu Analiz Wywiadowczych i Rozpoznawczych – P2 Sztabu Generalnego WP.



dr hab. prof.

**MACIEJ FRANZ**

Uniwersytet im. A. Mickiewicza

# Lotniczy Puck

**Nawet jeśli dziś w Pucku nie stacjonuje żaden samolot czy wodnosamolot, to już na zawsze historia tego miasta będzie związana z hydroplanami.**

**P**oczątki lotnictwa morskiego w bazie puckiej łączą się z państwem niemieckim. To właśnie w wyniku decyzji kaiserowskich Niemiec podjęto budowę w tym miejscu bazy lotnictwa morskiego. Pojawiły się pierwsze budynki, pierwsze maszyny latające. Nie był to czas łatwy dla lotnictwa, stawiało ono swoje pierwsze kroki, a już za moment zostało wysłane na wojnę. Dla II Rzeszy, prowadzącej wojnę na wschodzie, baza w Pucku miała istotne znaczenie. Klęska Niemiec i zarazem decyzje konferencji wersalskiej spowodowały, że trafiła ona w ręce odradzającego się państwa polskiego.

Utworzony tu Morski Dywizjon Lotniczy miał nie tylko być reprezentacją polskich skrzydeł nad Bałtykiem, lecz także bronić polskich praw do Wybrzeża, do samodzielności morskiej. Trawiony tymi samymi problemami co reszta lotnictwa Drugiej Rzeczypospolitej, do wybuchu wojny we wrześniu 1939 roku nie był należycie przygotowany. Pierwszy nowoczesny wodnosamolot torpedowo-bombowy Cant przybył tuż przed wybuchem wojny i bez uzbrojenia. Jego los stał się doskonałą metaforą losu całego dywizjonu.

Czas wojny, to okres, gdy baza pucka straciła na znaczeniu. Dopiero w 1945 roku, można było pomyśleć o przywróceniu jej dawnej świetności. Czas się jednak zmienił, a wodnosamoloty stały się anachronizmem na niebie. Baza w Pucku stała się historią, piękną, ale zamkniętą.

## O AUTORACH

Praca *Lotniczy Puck 1911–1950. Historia. Sprzęt latający. Godło i barwa*<sup>1</sup> jest dziełem trzech autorów, których nazwiska są doskonale znane w polskiej historiografii wojskowej.

Andrzej Olejko to od lat najważniejszy badacz dziejów polskiego lotnictwa morskiego. Jego kolejne prace nie tylko cechuje ogromna rzetelność badawcza, doskonała baza źródłowa, ale dążenie do wykorzystania najnowszych opracowań tematu.

Mariusz Konarski przez lata był związany z „Przeglądem Morskim”, przyczyniając się do tego, by był on reprezentatywnym głosem w sprawach Polski na morzu.

A. Olejko, J. Wróbel, M. Konarski: *Lotniczy Puck 1911-1950. Historia. Sprzęt latający. Godło i barwa*. Rzeszów 2012, str. 332.





Nikt kto zajmuje się historią wojskowości, w tym wojen morskich i działań lotniczych, nie mógł nie napotkać na Jarosława Wróbla. Jego wspaniałe rysunki zdobią okładki wielu książek. Trudno byłoby uznać, że ktokolwiek może wiedzieć o barwie w polskim lotnictwie morskim więcej od niego. Przeglądając półki z najnowszymi opracowaniami z dziedziny historii wojskowości trudno nie odnaleźć kolejnych pozycji zdobionych jego ikonografiami. Zapowiada to ucztę dla oczu, także i w tej pozycji.

## O KSIĄŻCE

*Lotniczy Puck...* jest próbą ukazania historii lotnictwa morskiego na ziemi puckiej. Kolejne rozdziały tworzą bowiem jej obraz w Pucku, o czym świadczą ich tytuły: *Kaiserowskie korzenie lotnictwa w Pucku (1911–1920)*, *Puck bazą polskiego lotnictwa morskiego (1920–1939)*, *Puckie lotnisko w okresie powojennym*, *Godło i barwa w polskim lotnictwie morskim (1920–1939)*, *Wodnosamoloty pływakowe i samoloty lądowe konstrukcji niemieckiej w polskim lotnictwie morskim*, *Wodnosamoloty – łodzie latające – konstrukcji włoskiej, francuskiej i szwedzkiej w polskim lotnictwie morskim*,

*Wodnosamoloty pływakowe i samoloty lądowe konstrukcji polskiej w polskim lotnictwie morskim*, *Wodnosamoloty pływakowe, łodzie latające i samoloty lądowe polskiego lotnictwa morskiego końca lat 30*, *Uniformy i odznaki polskiego lotnictwa morskiego*, *Przegląd sprzętu latającego polskiego lotnictwa morskiego w Pucku w latach 1920–1951* i *Wodnosamoloty i łodzie latające, Samoloty lądowe*.

Autorzy wychodzą od decyzji o założeniu niemieckiej bazy lotnictwa morskiego nad wodami Zatoki Gdańskiej. Pokazują, jak ważne w przyszłości okazały się te korzenie. To właśnie tutaj założono pierwszą polską stację lotnictwa morskiego, potem ją rozwijano, by powołać dywizjon lotnictwa morskiego. Dzieje polskiego lotnictwa morskiego to dość charakterystyczna dla losów Polski międzywojennej opowieść. Najpierw wolny rozwój. Później coraz nowocześniejsze konstrukcje wprowadzane do służby, tak że w pewnym momencie można było je uznać nawet za nowoczesne... i w końcu dramatyczne załamanie pod koniec lat trzydziestych, którego nie udało się już przełamać przed wybuchem nowej wojny światowej zakupami z zagranicy nowoczesnych wodnosamolotów.

Okres wojny nie miał dla bazy puckiej większego znaczenia, więc autorzy, oprócz jednego akapitu, pominęli ten czas, powracając nad wody Zatoki Gdańskiej już po zakończeniu działań wojennych. Początki powojennego polskiego lotnictwa morskiego są związane z 1945 rokiem i decyzją o utworzeniu pierwszego klucza lotniczego. Trudno polikarpowy (Po-2) traktować jako poważne i groźne samoloty w latach czterdziestych, ale to właśnie one przywróciły charakterystyczne biało-czerwone szachownice nad głowami mieszkańców ziemi puckiej. Niestety, pojawienie się samolotów odrzutowych, zmiany w koncepcji wykorzystania lotnictwa nad morzami, przyczyniły się do decyzji o likwidacji bazy puckiej w roku 1950. Pewna historia została zamknięta. Dzięki omawianej pracy nigdy nie zaginie.

Druga zasadnicza część opracowania dotyczy szeroko rozumianego godła i barwy w polskim lotnictwie morskim. Co prawda już pierwsza jego część jest bogato ilustrowana, ale dopiero teraz widać, jak wielkie znaczenie dla powstania i jakości omawianej książki ma postać Jarosława Wróbla. Jego kolejne rysunki to prawdziwe arcydzieła. Wodnosamoloty z przeszłości prawie ożywają. Dla każdego miłośnika lotnictwa czy marynarki wojennej będzie to prawdziwa uczta. Autorzy omawiają każdą konstrukcję, jaka się znalazła w wyposażeniu naszego lotnictwa morskiego, wskazują na sposoby jej malowania, wszelkie oznaczenie, symbole, charakterystyczne elementy graficzne. Pod tym względem jest to praca unikatowa, nie było bowiem dotąd tak dokładnego opracowania.

Kilka stron zostało poświęconych kwestiom umundurowania personelu lotniczego. Nie tylko odnajdujemy jego opisy, po raz kolejny ilustrowane doskonałymi zdjęciami, ale także rysunki J. Wróbla, co nadaje tym ostatnim stronom ponownie charakter szczególnie.

Pracę uzupełniają aneksy zawierające przegląd sprzętu latającego Polskiego Lotnictwa Morskiego z lat 1921–1951, doskonale opracowane, przynoszą garść informacji technicznych, konstrukcyjnych, a nawet producenckich. Zwieńczeniem książki jest bogata bibliografia, zawierająca zarówno informacje o źródłach archiwalnych, jak

także relacjach znajdujących się w zbiorach prywatnych autorów.

Książka powinna trafić do zbiorów wszystkich osób zainteresowanych tą tematyką, ale także tych, którzy dotąd historią lotnictwa się nie interesowali. Zaczynać poznawanie losów polskiego lotnictwa morskiego od tej pozycji, to wielka przyjemność.

Całość jest wydana na doskonałym, kredowym papierze, świetnie zszyta i obłożona twardymi

## Próba syntezy

■ Opracowanie jest próbą ukazania całości historii lotnictwa morskiego na ziemi puckiej, od kaiserowskiej bazy lotnictwa morskiego przez bazę Morskiego Dywizjonu Lotniczego, jedynej morskiej jednostki lotniczej w międzywojennej Polsce, po początki powojennego odrodzenia morskich skrzydeł i przekazania bazy w ręce cywilne.

okładkami. Tu niestety dochodzimy do jedynej wykrytej przeze mnie wady... ceny. Jest ona wysoka, daleka od możliwości zwłaszcza młodego odbiorcy sztuki historycznej. Mam nadzieję, że nie będzie przeszkodą w zakupie książki, bo jest ona warta tych pieniędzy. Warta także czasu, który trzeba poświęcić na zapoznanie się z jej treściami. ■

Autor ukończył Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, tam też obronił doktorat i habilitację.

Od lat pracuje na swojej uczelni macierzystej i w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni.

Członek Stowarzyszenia Historyków Wojskowości i Polskiego Towarzystwa Historycznego.

# Przegląd Morski (The Navy Review)

Dear Readers,

the opening article this month is on how politicians would be interested in sea matters throughout the years. As Polish history indicates, our country has not been aware that it is the sea that gives a state its prestige, wealth and political independence. It is probably for that reason that the Polish Navy is still not sufficiently appreciated.

The next article discusses naval intervention of several western states during the civil war in Libya in 2011. The author describes phases of Operation Unified Protector, focusing on operations conducted under auspices of UN Security Council and NATO. He presents the efforts of specific fleets participating in military activities as well as blocking Libyan ports. He concludes that this type of conflict is a perfect occasion to test both, use-of-force tactics and intelligence and armament systems.

There is also an article on diplomatic efforts on how to divide the Black Sea Fleet of the former Soviet Union between Ukraine and the Russian Federation. There are a number of diplomatic agreements between states which has led to existing situation. At present, the agreement on the Black Sea Fleet of the Russian Federation deployment is in force until 2042.

Another author develops a thesis that a "cold war" is being conducted at the seas of Eastern Asia. In his opinion, North Korea and China want to play a decisive role on the waters of Indian Ocean, and only the alliance of Japan, South Korea and Australia with the United States can help to maintain present status quo.

The following material is about a bad condition of Pakistani fleet. The writer's analysis indicates that its submarines are the fleet's most valuable element. He further makes an assessment of other units in the fleet, their armament and capabilities, which are to increase combat capability of Pakistani naval forces.

A concept of a new ship for Deutsche Marine is a subject for another article. The ship is to operate far away from its country, and be of a modular design dedicated for anticipated tasks. The ship is planned to be a stable and flexible warfare means, capable of conducting a wide array of tasks.

Last but not least, there is an article on unmanned surface units of Harbour class and their capabilities. It is anticipated that these high-speed, highly maneuverable and armed units will constitute the fleet avant-garde during conflicts on coastal waters.



Tłumaczenie: Anita Kwaterowska

## WARUNKI ZAMIESZCZANIA PRAC

Materiały (w wersji elektronicznej) do „Przeglądu Morskiego” prosimy przysyłać na adres: Wojskowy Instytut Wydawniczy, Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa lub [przeglad-sz@zbrojni.pl](mailto:przeglad-sz@zbrojni.pl). Opracowanie musi być podpisane imieniem i nazwiskiem z podaniem stopnia wojskowego i tytułu naukowego. Należy również podać numery: NIP, PESEL, dowodu osobistego oraz konta bankowego, a także dokładny adres służbowy, prywatny i urzędu skarbowego oraz numer telefonu, datę i miejsce urodzenia, jak również imiona rodziców. Ponadto należy dołączyć zdjęcie z aktualnym stopniem wojskowym. W przypadku braku wymaganych danych nie będziemy mogli opublikować danego materiału. Instytut przyjmuje materiały opracowane w formie artykułów. Ich objętość powinna wynosić ok. 13 tys. znaków (co odpowiada 4 stronom kwartalnika). Rysunki i szkice należy przygotować zgodnie z wymaganiami poligrafii (najlepiej w programie Ilustrator lub Corel), zdjęcia w formacie tiff lub jpeg – rozdzielczość 300 dpi. Należy podać źródła, z których autor korzystał przy opracowywaniu materiału. Niezamówionych artykułów Instytut nie zwraca. Zastrzega sobie przy tym prawo do dokonywania poprawek stylistycznych oraz skracania i uzupełniania artykułów bez naruszania myśli autora. Autorzy opublikowanych prac otrzymują honoraria według obowiązujących stawek. Oryginalne rysunki i zdjęcia zakwalifikowane do druku honoruje się oddzielnie.

# III MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA CZARNY ŁĄD I ŚWIAT ARABSKI

OBRONA POKOJU CZY INTERESÓW?

15 – 16 maja 2013 roku  
Audytorium Akademii Marynarki Wojennej  
Ul. Śmidowicza 69  
81 – 103 Gdynia

[www.knbm.pl](http://www.knbm.pl)  
[konferencjaknbm@gmail.com](mailto:konferencjaknbm@gmail.com)

## PATRONI HONOROWI

Rektor – Komendant Akademii Marynarki Wojennej  
Konradm. dr inż.  
Czesław DYRCZ

Prezydent Miasta Gdynia  
Dr Wojciech SZCZUREK

Prezes Fundacji  
dla Somalii  
Abdulcadir Farah  
Gabeire



## PATRONI MEDIALNI



