



KWARTALNIK
GRUDZIEŃ 2013
NR 04 (064)

przegląd *morski*



Kształtowanie historii

Historia „Przeglądu Morskiego”
jest związana z losami Marynarki
Wojennej, jej wzlotami i upadkami.

str. 19

Szanowni Czytelnicy!

Ostatni kwartał roku to ważny okres dla dziejów wielu jednostek Marynarki Wojennej oraz naszego „Przeglądu Morskiego”. W grudniu będziemy obchodzić bowiem jubileusz osiemdziesięciopięciolecia powstania najstarszego polskiego czasopisma wojennomorskiego. Opowiemy kto i w jakich warunkach nasz periodyk powołał do życia i tworzył oraz o jego dziejach wplecionych w historię morskiego rodzaju sił zbrojnych.

W październiku rozpoczyna się rok akademicki w Akademii Marynarki Wojennej i obchodzimy kolejną rocznicę powołania szkolnictwa morskiego. 28 listopada z kolei przypada 95 rocznica utworzenia Polskiej Marynarki Wojennej.

Wkrótce po odzyskaniu niepodległości nacelnik państwa Józef Piłsudski wydał dekret powołujący marynarkę polską. Początkowo szeregi tworzonej od podstaw Polskiej Marynarki Wojennej zasilili oficerowie z flot państw zaborczych. Wkrótce trzeba było ich wzmocnić korpusem oficerskim wychowanym i wykształconym w rodzimej uczelni. Odpowiednie działania podjęto w 1921 roku, kiedy to zapoczątkowały swoją działalność Tymczasowe Kursy Instruktorskie dla Oficerów Marynarki Wojennej. Rok później zorganizowano w Toruniu Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej. W okresie międzywojennym uczelnia wykształciła wielu oficerów na wydziałach: morskim, technicznym oraz administracyjnym. W październiku 1928 roku zmieniono nazwę szkoły na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. W jej murach w grudniu 1928 roku ukazał się pierwszy numer czasopisma MW „Przegląd Morski”. Działania załóg okrętów pod biało-czerwoną banderą na morzach i oceanach podczas najkrwawszej z wojen potwierdziły, że uczelnia dobrze przygotowała absolwentów do wykonania najtrudniejszych zadań.

Na mocy polsko-brytyjskiego porozumienia z listopada 1939 roku reaktywowano Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii. Służyła Polskiej Marynarce Wojennej do czasu jej rozwiązania w grudniu 1946 roku.

W nowych geopolitycznych uwarunkowaniach, w styczniu 1946 roku powołano Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej w Gdyni. Po latach uzyskała ona status akademicki. Obecnie Akademia Marynarki Wojennej kształci dowódców i oficerów sztabowych dla sił morskich oraz jest państwową uczelnią wyższą.

Listopad to rocznica odtworzenia polskiej floty wojennej po latach niewoli. 28 listopada, w rocznicę oliwskiej wiktorii nad armadą szwedzką odrodziła się Marynarka Wojenna. Mimo wielkich trudności młodego państwa, powiększała się i modernizowała. Działania na szlakach morskich ostatniej wojny światowej potwierdziły siłę jej ducha. Po wojnie była istotnym elementem flot państw Układu Warszawskiego, a obecnie sojuszu północnoatlantyckiego.

Nasze okręty prezentują polską banderę wojenną nie tylko na Bałtyku.

„I jeszcze jedno. Marynarka wojenna ma m.in. i tę właściwość, że nie podobna jest stworzyć jej na poczekaniu – wszelka improwizacja skazana zostaje z góry na niepowodzenie. Pospolite ruszenie na morzu nigdy nie było do pomyslenia.

Dlatego też marynarka wojenna musi być stale przygotowywana do sprawowania straży w odniesieniu do gospodarczych interesów państwa. Spóźnienie się równe jest porażce. Do tego nie wolno dopuścić i nawet najcięższe ofiary nie powinny powstrzymać przed realizacją tego dzieła” – pisał kmdr Marian Majewski w 1938 roku.

Życzymy przyjemnej lektury.

Informujemy P.T. Czytelników, że jest to ostatni numer kwartalnika „Przegląd Morski”. Od nowego roku będzie się ukazywał dwumiesięcznik „Przegląd Sił Zbrojnych”.

Redakcja



wiw
WOJSKOWY INSTYTUT
WYDAWNICZY

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

Redaktor wydawniczy:
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:
MARIAN KLUCZYŃSKI

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

Nakład: 1500 egz.



„Przegląd Morski” ukazuje się
od grudnia 1928 roku.



str. 29

85 - LECIE

kmrdr w st. spocz. mgr inż.
STANISŁAW WIELEBSKI

Bywało dawniej

Dla absolwenta Oficerskiej Szkoły
Marynarki Wojennej, takiego jak ja,
„Przegląd Morski” był swoistym
drogowskazem oficera.

TECHNIKA
I UZBROJENIE

str. 58

kmrdr ppor. TOMASZ WITKIEWICZ

Nowe oblicze
Andrasty

Dobrze uzbrojony okręt,
a przy tym tańszy niż inne
jednostki podobnej klasy, może być
interesujący dla wielu marynarek
wojennych.

85 - LECIE

Służba w Marynarce Wojennej

kmrdr por. rez. WALTER PATER 6

Kształtowanie historii

mgr EWA WAJS 19

Bywało dawniej

kmrdr w st. spocz. mgr inż. STANISŁAW WIELEBSKI 29

POLITYKA

I GOSPODARKA MORSKA

O doktrynie morskiej

kmrdr por. rez. MACIEJ JANIĄK 31

SZKOLENIE I WYCHOWANIE

Kształcenie kadry
fińskich sił zbrojnych

ZOFIA GRODZIŃSKA-KLEMETT 42

ZABEZPIECZENIE
DZIAŁAŃ

Części dla fregat

kmrdr dr inż. GUSTAW MICHAŁEC,
kmrdr ppor. dr inż. MARCIN ZIĘCINA 46

Wojskowy zasób geograficzny

ppłk ARKADIUSZ PIOTROWSKI 52

TECHNIKA I UZBROJENIE

Nowe oblicze Andrasty

kmrdr ppor. TOMASZ WITKIEWICZ 58

Konwencjonalne okręty podwodne

kmdr ppor. GRZEGORZ KOLAŃSKI 63

Fire Scout na pokładzie fregaty

plk dypl. rez. nawig. JÓZEF MACIEJ BRZEZINA..... 72

Tureckie Heybeliady

mgr inż. ANDRZEJ NITKA..... 77

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

Powrót do źródeł

plk dypl. w st. spocz. ZYGMUNT CZARNOTTA 84

Siły morskie Iraku i Iranu

ppłk w st. spocz. dr JERZY GARSTKA..... 89

Na straży morskiej granicy

mgr MIKOŁAJ CZUBA 94

Z ŻYCIA FLOT

kmdr por. MACIEJ NAŁĘCZ..... 97

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

Pływające „jaskółki”

kmdr ppor. PIOTR ADAMCZAK 103

Uprowadzone ścigacze

kmdr por. rez. dr hab. KRZYSZTOF KUBIAK 112

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

str. 77

mgr inż. ANDRZEJ NITKA

Tureckie Heybeliady

Nowoczesne korwety, które powstaną w krajowych stocznjach i przy jak największym udziale miejscowych przedsiębiorstw, wzmocnią potencjał tureckich sił morskich.



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

kmdr por. rez. dr hab.
KRZYSZTOF KUBIAK

Uprowadzone ścigacze

Zatopienie niszczyciela INS „Ejlat” utwierdziło dowództwo sił morskich Izraela w przekonaniu o konieczności posiadania lekkich okrętów uzbrojonych w pociski raketowe.



kmr por. rez.
WALTER PATER

Służba w Marynarce Wojennej

Spośród polskich czasopism morskich tylko „Morze”, które jednak nie doczekało naszych czasów, jest się w stanie pochwalić pierwszym numerem starszym niż „Przegląd Morski”.

W dziejach „Przeglądu Morskiego” można wyróżnić kilka etapów. Pierwszy to okres przedwojenny – od jego narodzin w 1928 roku do wybuchu drugiej wojny światowej. Drugi obejmuje lata 1947–1950 – od wznowienia wydawania po wojnie do zmiany tytułu na „Przegląd Marynarki Wojennej”. Kolejny – od 1957 roku do rozwiązania redakcji w 2006 roku i w końcu etap czwarty – od lipca 2007 roku, kiedy czasopismo jako „Przegląd Morski” jest wydawane w Warszawie, najpierw przez Redakcję Wojskową, a od 2011 roku – Wojskowy Instytut Wydawniczy¹.

PISMO DLA KADRY MORSKIEJ

Istnieją dwie wersje okoliczności powołania „Przeglądu Morskiego”. Według jednej, inicjatorem czasopisma był kmr por. Stefan Frankowski, ówczesny komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu (SPMW)², według innej – pomysł wyszedł od kpt. mar. Jerzego Kłossowskiego, wówczas dyrektora nauk w SPMW³.

Przygotowaniem założeń organizacyjnych i programowych czasopisma zajmował się Jerzy Kłossowski. Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) kmr Jerzy Świrski uznał „Przegląd Morski” za czasopismo Marynarki Wojennej, obiecał pomoc finansową i wyznaczył skład redakcji. Ustalono, że pismo będzie wydawane jako miesięcznik od listopada 1928 roku.

Skład redakcji ustabilizował się dopiero od połowy 1935 roku. Pierwszym redaktorem naczelnym – od grudnia 1928 roku do maja 1929 roku, był kmr Stefan Frankowski, a jego pierwszym

¹ Por.: W. Pater: 70 lat „Przeglądu Morskiego”. „Przegląd Morski” 1998 nr 12, s. 6–58; W. Pater: *Miesięcznik Marynarki Wojennej „Przegląd Morski” (1928–1998)*. „Rocznik Gdyński” 1999 nr 14, s. 73–94; W. Pater: „Przegląd Morski” w latach 1928–2007. W: *Jubileusz Marynarki Wojennej RP. 80 lat „Przeglądu Morskiego”*. Dodatek do „Przeglądu Morskiego” 2008 nr 11 – płyta CD, s. 1–16; *Jubileusz „Przeglądu Morskiego”*. „Przegląd Morski” 2008 nr 12, s. 4–30.

² S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*. T. 1, Albany 1983, s. 90, 192, przyp. 6.

³ J. Kłossowski: *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*. Warszawa 1970, s. 293–296.

zastępcą i wydawcą – od 1928 roku do połowy 1933 roku – kmr por. Jerzy Kłossowski. Ich obu uznaje się za założycieli „Przeglądu Morskiego”. W 1929 roku redaktorem naczelnym został kmr por. Karol Korytowski. Od kwietnia 1933 roku funkcję tę objął kmr por. Tadeusz Podjazd-Morgenstern, a jego zastępcą był kpt. mar. Anatol Lewicki, który w lipcu 1934 roku został redaktorem naczelnym. Stanowisko to piastował do końca „toruńskiego” okresu czasopisma. Od lipca 1935 roku do wybuchu wojny redaktorem naczelnym był kpt. mar. Olgierd Żukowski.

Wydawcą „Przeglądu Morskiego” najpierw była Szkoła Podchorążych MW, a od 1935 roku było nim Kierownictwo Marynarki Wojennej. W latach 1930–1935 Komitetowi Redakcyjnemu „Przeglądu Morskiego” przewodniczył kmr dypl. Stefan Frankowski, członkami komitetu byli zaś: kmr por. Władysław Filanowicz, kmr por. Witold Zajęzowski, kmr por. Włodzimierz Steyer, kmr por. Wacław Żejma oraz kmr ppor. Rafał Czeczott. Redakcja została podporządkowana szefowi KMW. W latach 1935–1936 funkcję przewodniczącego Komitetu Redakcyjnego piastował kmr por. Bolesław Sokołowski, członkami byli: kmr por. Alojzy Czesnowicki, kmr ppor. Włodzimierz Kodrębski i kapitanowie marynarki: Władysław Salamon, Wojciech Francki i Tadeusz Konarski. Od 1936 do 1939 roku przewodniczącym komitetu był kmr por. Roman Stankiewicz, a w jego skład wchodził: kmr por. Ludwik Ziembicki, kmr ppor. Artur Reyman, kmr ppor. Konrad Namieśniowski, kmr ppor. Adolf Zelenay, kmr ppor. Włodzimierz Kodrębski oraz kapitanowie marynarki Wojciech Francki i Tadeusz Konarski.

Pierwszy numer „Przeglądu Morskiego” nie wyglądał okazale. Na jego stronie tytułowej była informacja, że pismo ukazuje się 24 dnia każdego miesiąca. Dlatego za datę wydania pierwszego numeru „Przeglądu Morskiego” przyjmuje się 24 grudnia 1928 roku. Na trzeciej stronie okładki był opisany profil czasopisma: *„Przegląd Morski” jest poświęcony zagadnieniom rozwoju potęgi morskiej tak w sensie politycznym jak*

ekonomicznym. Będąc wydawnictwem fachowym, w pierwszym rzędzie przeznaczonym dla zawodowych marynarzy, „Przegląd Morski” będzie jednocześnie dążyć do krzewienia idei morskiej wśród społeczeństwa i do zaznajamiania go z życiem i ideałami polskiego marynarza. Wszystkie artykuły w tym kierunku, czy to fachowe czy też indywidualne (?) – znajdą miejsce na łamach tego miesięcznika.

Na pierwszy numer, liczący 80 stron, złożyło się 17 materiałów. Otwierały go deklaracja programowa redakcji oraz artykuł wstępny kmr. Jerzego Świrskiego.

W deklaracji programowej redakcja wyraziła świadomość odpowiedzialności za treści, które miały wypełniać łamy „Przeglądu Morskiego”. Uznano, że był to właściwy moment na powołanie periodyku, który miał opisywać przyszłość spraw morskich w Polsce. Pismo kierowano do oficerów Marynarki Wojennej. Proponowano im współpracę jako formę wymiany poglądów na temat kierunków jej rozwoju.

Jednocześnie wyrażono pogląd, że w przyszłości pismo, w miarę możliwości, zostanie upowszechnione poza marynarką. Zakładano, że w „Przeglądzie Morskim” będą publikowane artykuły poświęcone polityce morskiej państwa, rozwojowi Wybrzeża i floty wojennej oraz opracowania i tłumaczenia dotyczące taktyki sił morskich i rozwoju techniki morskiej, prace prezentujące dzieje oręża polskiego na morzu, przebieg działań morskich w pierwszej wojnie światowej, a także historię wojen morskich. Liczono na autorów zajmujących się wyszkoleniem sił morskich, rozwiązaniami organizacyjnymi, gospodarką i administracją morską, higieną i prawem morskim, obcymi siłami morskimi, a ponadto na wspomnienia ze służby na morzu, prace o funkcjonowaniu flotylli rzecznej, problematyce obrony wybrzeża i sprawach personalnych.

■ Przyjmuje się, że pierwszy numer „Przeglądu Morskiego” ukazał się 24 grudnia 1928 roku. Jego wydawcą do 1935 roku była Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, następnie, do wybuchu wojny – Kierownictwo Marynarki Wojennej.

Zamierzano zamieszczać przeglądy treści książek i czasopism o tematyce morskiej⁴.

Wstęp do pierwszego numeru napisał szef Kierownictwa Marynarki Wojennej⁵. Życząc redakcji powodzenia, przedstawił jednocześnie swoje oczekiwania wobec pisma. Za najważniejsze zadanie uznał ukierunkowanie działalności publicystycznej na upowszechnienie w środowisku Marynarki Wojennej poglądu o niezbędności sił morskich dla Polski. Zaznaczył, że powinno ono służyć podnoszeniu poziomu wiedzy fachowej personelu Marynarki Wojennej i stać się jednym z czynników przyspieszania tempa jej rozwoju.

Pierwszy numer spotkał się z dobrym przyjęciem. Świadczą o tym opublikowane w lutym 1929 roku listy od ministrów spraw wojskowych oraz przemysłu i handlu, poprzedniego szefa KMW, dyrektora „Żegluga Gdańskiej”, komisarza generalnego RP w Gdańsku i prof. Wacława Sobieskiego.

PRZEDWOJENNY DORÓBEK

W 1933 roku zostały uregulowane zasady funkcjonowania wojskowych czasopism fachowych. Dotyczyły one też „Przeglądu Morskiego”. Zasadniczym celem takich wydawnictw było pogłębianie wiedzy oficerów oraz ułatwianie im działalności publicystycznej. Za profil pisma odpowiadał szef instytucji wydającej. On powoływał komitet redakcyjny z oficerów rodzajów wojsk, dla których czasopismo było przeznaczone. Redaktorzy naczelni byli zobowiązani do współpracy i wymiany materiałów. Odpowiadali za treść czasopism i przestrzeganie tajemnicy wojskowej. Wysokość nakładu ustalano na podstawie liczby oficerów, którzy dokonali przedpłaty, przy uwzględnieniu egzemplarzy obowiązkowych, służbowych, wymienionych, redakcyjnych, autorskich i przeznaczonych do sprzedaży. Fundusze na wydawanie uzyskiwano z przedpłat oraz z dotacji Ministerstwa Spraw Wojskowych. Na oficerów nałożono obowiązek prenumerowania czasopisma będącego organem ich broni (służby). Do koordynowania pracy redakcji czasopism był powoływany Komitet Redaktorów, którego pracami kierowali: szef Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego oraz szef Wydziału Naukowego tego instytutu⁶.

Z bibliografii „Przeglądu Morskiego” za lata 1928–1939 można poznać dorobek publicystyczny Marynarki Wojennej⁷. Znajdują się tam publikacje bezimienne lub sygnowane inicjałami, pseudonimami albo kryptonimami, ale też pełnymi nazwiskami. Wyliczono, że w piśmie w tym okresie drukowało około 150 autorów. Najbardziej znani to: Tadeusz Borysiewicz, Stanisław Dzienisiewicz, Witold Hubert, Brunon Jabłoński, Aleksander i Marian Kadulscy, Władysław Kosianowski, Jerzy Koziołkowski, Heliodor Laskowski, Marian Majewski, Stanisław Rymaszewicz, Eugeniusz Solski, Jerzy Staniewicz, Józef Woźnicki i Bohdan Wroński.

Bibliografia obejmuje 2626 artykułów w 11 działach. Najwięcej opracowań ukazało się w dziale *Morska sztuka wojenna* – 1369 artykułów. Duża ich część dotyczyła marynarek wojennych innych państw, najwięcej napisano o flotach: ZSRR (146 artykułów), Wielkiej Brytanii (133) i Francji (122) oraz Niemiec (112). Do tego działu zaliczono również materiały o szkolnictwie, zasadach działania okrętów i lotnictwa morskiego oraz wykorzystania uzbrojenia.

Drugi pod względem liczby artykułów był dział zajmujący się dziejami oręza morskiego. Tu opublikowano 259 artykułów. Najwięcej z nich było poświęconych działaniom na morzu prowadzonym w czasie pierwszej wojny światowej (33). Inne podejmowały temat historii morskiej do 1914 roku i problematykę bitew morskich. Konflikty morskie w latach 1918–1939 opisano w 51 artykułach. Dział o historycznych

⁴ Od redakcji. „Przegląd Morski” 1928 nr 1, s. 7–8. Przedruk w: „Przegląd Morski” 1998 nr 12, s. 4–5.

⁵ J. Świrski: Wstęp. „Przegląd Morski” 1928 nr 1, s. 9. Przedruk w: „Przegląd Morski” 1998 nr 12, s. 3.

⁶ Komunikat 4 Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego z 18 marca 1933 r. „Rocznik Historii Czasopiśmiennictwa Polskiego”. Za: Z. Machaliński: *Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej*. Gdańsk 1969, s. 50; Centralne Archiwum Wojskowe: Zespół akt Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego, sygn. 300.68.70. *Rozkaz I wiceministra spraw wojskowych gen. dyw. K. Fabrycego z 18 marca 1933 r. regulujący działalność redakcji wojskowych czasopism fachowych, oraz wydawnictw książkowych*. Cyt. za: „Myśl Wojskowa” 1998 nr 1, zał. 1.

⁷ A. Kotecki: Bibliografia „Przeglądu Morskiego” za lata 1928–1939. Dodatek do „Przeglądu Morskiego” 1994 nr 7–8.

postaciach i okrętach z kolei grupował 289 artykułów, z tego 270 dotyczyło okrętów.

Ostatni z największych działów zajmował się polską problematyką morską. Znalazło się w nim 279 artykułów. Marynarki Wojennej dotyczyło tylko 79. Publikacje poruszały takie zagadnienia, jak: flotyllę rzeczne, szkolnictwo, sport, Fundusz Obrony Morskiej, polska polityka i historia morską, historia Pomorza oraz zagadnienia gospodarcze (stocznie, porty i statki), a ponadto terminologia morską, sprawy gdańskie i postacie historyczne. Ukazały się także artykuły o polskich okrętach.

Oktadka pierwszego numeru „Przeglądu Morskiego” jednemu z twórców czasopisma kojarzyła się z odpustową malowaną⁸. Następne, drukowane na białym kartonie, były dużo lepsze.

Do 1930 roku w „Przeglądzie Morskim” przeważały tłumaczenia artykułów z czasopism zagranicznych, głównie francuskich. Stopniowo zwiększała się liczba prac oryginalnych. Poglądy niektórych autorów wyprzedzały ówczesny stan wiedzy wojennomorskiej. Wiele artykułów prezentowało dążenia Kierownictwa Marynarki Wojennej, zmierzające do nadania naszym siłom morskim możliwie dużej roli w Wojsku Polskim. Prócz tego drukowano sprawozdania Komitetu Floty Narodowej, następnie Ligi Morskiej i Rzecznej.

Od 1930 roku ukazywał się biuletyn o działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej dla krajowej i zagranicznej prasy polskiej. Pisano w nim ponadto o emigracji polskiej, możliwościach wymiany gospodarczej i kulturalnej z zagranicą oraz zamieszczano informacje o rozbudowie floty wojennej i handlowej.

Znaczenie „Przeglądu Morskiego” wykraczało poza zakładane ramy. Miesięcznik MW był jedynym polskim pismem, zajmującym się sprawami sił morskich. Redakcja była upoważniona do współpracy z odpowiednikami zagranicznymi. Ukazywał się przegląd zawartości prasy wojennomorskiej innych państw oraz omówienia artykułów o marynarce wojennej opublikowanych w prasie polskiej. W kronice zagranicznej zamieszczano przegląd wydarzeń w marynarkach wojennych innych państw. By zachęcić oficerów

Marynarki Wojennej do publikowania, ogłaszano konkursy, a wyróżnione prace zamieszczano w miesięczniku.

„Przegląd Morski” stał się orędownikiem utworzenia w Polsce silnej Marynarki Wojennej oraz krzewicielem poglądów operacyjno-taktycznych dostosowanych do realiów bałtyckich. Mimo pewnych niedociągnięć, czasopismo reprezentowało młodą polską wojskową myśl morską⁹. Zapoznawało z najnowszymi poglądami na wykorzystanie sił morskich, pomagało w rozstrzyganiu rozwiązań organizacyjnych i strukturalnych, zaznaczało z osiągnięciami morskiej techniki wojennej, informowało o stanie obcych flot, wspierało młodych oficerów doświadczeniami starszych, rozwijało zamiłowanie do służby w Marynarce Wojennej oraz poczucie honoru i patriotyzm. Po wydaniu stu numerów czasopisma, w „Gazecie Polskiej” ukazał się artykuł, w którym wysoko je oceniono: *Jest to pismo dobre, doskonale redagowane, żywe i aktualne, świetnie umiające pogodzić fachowość z popularnością*¹⁰.

W dwudziestolecie międzywojennym „Przegląd Morski” był orędownikiem utworzenia w Polsce silnej floty wojennej oraz krzewicielem poglądów operacyjno-strategicznych dostosowanych do realiów bałtyckich.

REAKTYWACJA

W latach drugiej wojny światowej „Przegląd Morski” się nie ukazywał. Dopiero po zakończeniu działań zbrojnych, wkrótce po powołaniu Marynarki Wojennej, w sierpniu 1945 roku odbyła się w Gdyni narada zorganizowana przez Dowództwo Marynarki Wojennej, poświęcona działalności wydawniczej. Uczestnicy opowiedzieli się między innymi za reaktywowaniem

⁸ J. Kłossowski: *Wspomnienia z Marynarki...*, op.cit., s. 295–296.

⁹ Z. Machaliński: *Czasopiśmiennictwo morskie...*, op.cit., s. 46–50.

¹⁰ 100 zeszytów „Przeglądu Morskiego”. „Gazeta Polska” 1937 nr 207. Cyt. za: Z. Machaliński: *Czasopiśmiennictwo morskie...*, op.cit., s. 51.

„Przeglądu Morskiego”¹¹. Przygotowania do jego wznowienia rozpoczęły się jesienią 1946 roku. Dowódca Marynarki Wojennej w lipcu 1946 roku powołał Komisję Wydawniczą, która miała ustalić potrzeby wydawnicze Marynarki Wojennej, określić wysokość stawek autorskich, oceniać nadsyłane prace oraz stawiać wnioski w sprawie wynagradzania autorów. Jej przewodniczącym został kmdr ppor. Stanisław Mieszkowski, a członkami byli: kmdr ppor. Tadeusz Rutkowski, kpt. mar. Edmund Pappelbaum i kpt. mar. Adam Jaeger.

11 października 1946 roku dowódca MW podpisał rozkaz polecający rozpoczęcie wydawania „Przeglądu Morskiego” i powołał Komitet Redakcyjny. Funkcję jego przewodniczącego powierzono kmdr. ppor. Stanisławowi Mieszkowskiemu, członkami zostali: kmdr ppor. Tadeusz Rutkowski, kpt. mar. Edmund Pappelbaum i por. mar. Tadeusz Jeżewski. Wkrótce zostali dookooptowani: kpt. mar. Czesław Witczak, kpt. mar. Władysław Kukiełko i por. mar. Franciszek Walicki. Zadania programowe „Przeglądu Morskiego” określił minister obrony narodowej: *Kwartalnik „Przegląd Morski” porusza zagadnienia związane z organizacją, uzbrojeniem, wyposażeniem, taktyką i wyszkoleniem Marynarki Wojennej i jej współdziałaniem z innymi broniąmi. Informuje o najnowszych zdobyczach w tym zakresie we flotach państw obcych oraz zaznaja- mia z działaniami flot i oddziałów obrony wybrze- ża państw walczących w II wojnie światowej*¹². Polecono również omawianie nowych regulami- nów, instrukcji, podręczników oraz zagadnień z terminologii wojskowej itp.

W listopadzie 1946 roku Komitet Redakcyjny przemianowano na Kolegium Redakcyjne. Jego sekretarzem został por. mar. Franciszek Walicki. Sekretariat przydzielono do Wydziału Wyszko- lenia Sztabu Głównego MW.

Początkowo „Przegląd Morski” był wydawany przy udziale Wydawnictwa Marynarki Wojennej¹³. Pierwszy numer wznowionego czasopisma uka- zał się na początku 1947 roku. Jego tytuł nawią- zywał do przedwojennego miesięcznika – ozna- czono go jako numer 1, lecz również jako kolej- ny – 126, rok wydawania – 13. W 1947 roku do-

wódca MW ponownie powołał Komitet Redakcyjny. Jego przewodniczącym został kmdr ppor. Stanisław Mieszkowski, a członkami: kpt. mar. Czesław Witczak, kpt. mar. Władysław Kukiełko, kmdr ppor. Adam Jaeger, kmdr ppor. Wacław Krzywiec, kmdr ppor. Robert Kasperski, kpt. mar. Bartosz Siemaszko, kmdr ppor. Tadeusz Rutkowski, kmdr ppor. Kazimierz Kraszewski i inni¹⁴.

Pierwszy numer otwierały życzenia dla redak- cji od ministra obrony narodowej marsz. Michała Żymierskiego oraz deklaracja programowa Komitetu Redakcyjnego. Do publikacji progra- mowych zaliczyć należy też materiał dowódcy MW kontradm. Włodzimierza Steyera, w którym dał wyraz nowemu podejściu do polskiej myśli morskiej. Pozostałe artykuły były typowe dla „Przeglądu Morskiego” pierwszych lat powojen- nych. Numer miał 120 stron. Pierwsza strona okładki była ciemnoniebieska. W lewym górnym rogu umieszczono symbol kotwicy na tle krzyża grunwaldzkiego.

Pozytywna recenzja pierwszego powojennego numeru „Przeglądu Morskiego” ukazała się w „Marynarzu Polskim”: *Z satysfakcją musimy stwierdzić, że „Przegląd” jest periodykiem udanym. Dostosowując się wyraźnie do zapla- nowanego ugruntowania właściwej dla naszych warunków myśli morskiej w oficerskich kor- pusach kadr zawodowych, bogatą tematyką poruszanych zagadnień, staje się jednocześnie poczytnym, jedynym tego rodzaju pismem pu- blicystycznym w kraju. Spełniając więc dwie ro- le jednocześnie, podwójnie opłaca się w dąże-*

¹¹ J. Koziarski: *Działalność wydawnictwa Marynarki Wojennej w latach 1645–1947*. Praca magisterska. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1974, s. 26. Maszyn.

¹² Dz. Rozk. MON 1946 nr 12, pkt. 193, ppkt j; 50 lat „Przeglądu Morskiego”. „Przegląd Morski” 1978 nr 12, s. 9.

¹³ J. Koziarski: *Działalność wydawnictwa...*, op.cit., s. 23–25; J. Koziarski: *Powstanie i działalność Wydawnictwa Marynarki Wojennej (1945–1947)*. „Rocznik Ośrodka Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej” 1968 nr 4, s. 39; J. Koziarski: *Wydawnictwo Marynarki Wojennej (1945–1947)*. „Przegląd Morski” 1967 nr 6, s. 31; S. Pawlus: *Wczoraj i dziś „Przeglądu Morskiego”*. „Przegląd Morski” 1987 nr 6, s. 22–26.

¹⁴ S. Pawlus: *Wczoraj i dziś...*, op.cit., s. 28.

*niu do Polski sytej, szczęśliwej i zasobnej –Polski Morskiej*¹⁵.

W pierwszych dwóch latach po wznowieniu w „Przeglądzie Morskim” przeważały studia o polityce morskiej państw biorących udział w drugiej wojnie światowej oraz analizy działalności sił morskich w czasie jej trwania. Jednocześnie ukazywały się artykuły wskazujące przewidywane kierunki powojennego rozwoju marynarek wojennych oraz informacje o osiągnięciach nauki i techniki w tej dziedzinie, zwłaszcza o wzroście roli lotnictwa. W tym czasie czasopismo MW odgrywało ważną rolę w zapoznawaniu kadry z aktualnymi problemami morskimi. Kwestie te nie mogły się jednak rozwinąć, ponieważ od 1949 roku zaczęto zmieniać profil kwartalnika z powodów ideologicznych i koncentrować się na krytyce tak zwanej burżuazyjnej myśli morskiej, zaczęto propagować zasady radzieckiej nauki wojennomorskiej oraz zapoznawać z tradycjami marynarki wojennej ZSRR i jej działalnością w latach drugiej wojny światowej. W końcu lat czterdziestych w polskich siłach zbrojnych zaczął się proces stalinizacji. Znalazło to wyraz także w „Przeglądzie Morskim”, który przekształcono w czasopismo o charakterze wewnętrznym, zmieniono jego profil i założenia programowe¹⁶.

W latach 1947–1950 w „Przeglądzie Morskim” 130 autorów opublikowało 194 artykuły. 25 z nich dotyczyło zagadnień ogólnych, historycznych – 20, historyczno-operacyjnych – 23, operacyjno-taktycznych – 24, techniki morskiej i uzbrojenia – 42, szkolenia – 5 i praktyki morskiej – 7. Reszta była poświęcona: lotnictwu, słownictwu morskemu, flotom świata, wychowaniu fizycznemu i stratom flot w drugiej wojnie światowej. Najaktywniejszymi autorami byli: Jerzy Pertek, Wacław Krzywiec, Franciszek Walicki i Stanisław Mieszkowski. Opublikowano też cykl artykułów radzieckiego admirała Iwana Isakowa oraz materiały nadesłane przez osoby cywilne¹⁷.

TRUDNY CZAS

Od 1 stycznia 1951 roku „Przegląd Morski” przekształcono w czasopismo wewnętrzne opatrzone nadrukiem: *Tylko dla generałów, admirałów i oficerów Sił Zbrojnych RP*, zamienionym

w 1952 roku na: *Tylko dla oficerów WP*. Zmieniono założenia programowe i profil oraz tytuł na „Przegląd Marynarki Wojennej”. Początkowo ukazywał się jako kwartalnik, a od 1953 roku – jako dwumiesięcznik. Zmiany uzasadniał przewodniczący Komitetu Redakcyjnego – zastępca dowódcy MW – Rosjanin kontradm. Iwan Szylingowski w artykule wstępnym do pierwszego numeru¹⁸.

Według niego, dotychczasowa koncepcja pisma, polegająca na prezentowaniu wachlarza zagadnień morskich, stosownie do tradycji pisma i oczekiwań czytelników, ograniczała zamieszczanie materiałów odpowiadających zainteresowaniom oficerów MW, wynikających z charakteru ich służby. Uznano, że Marynarce Wojennej jest potrzebne pismo fachowe, dostosowane do zapotrzebowania kadry. Oceniono, że „Przegląd Morski” nie współuczestniczył w realizacji zadań stawianych Marynarce Wojennej. Nie pomagał oficerom w wykonywaniu obowiązków ani nie mobilizował do wypowiedzania się na jego łamach. Redakcji i autorom postawiono w związku z tym nowe zadania. Kwartalnik tego rodzaju sił zbrojnych powinien *wszechstronnie naświetlać problemy sztuki operacyjnej, taktyki, techniki bojowej, dowodzenia, szkolenia bojowego i politycznego i inne, ujmując zagadnienia w ramach dostępnych wszystkim oficerom*.

Z artykułu wynikało, jaką tematykę miał preferować „Przegląd Marynarki Wojennej”: zagad-

■ W październiku 1946 roku dowódca Marynarki Wojennej podpisał rozkaz polecający rozpoczęcie wydawania „Przeglądu Morskiego” i powołał Komitet Redakcyjny. Pierwszy numer czasopisma ukazał się w pierwszym kwartale 1947 roku.

¹⁵ Nauta: *Wśród książek i czasopism*. „Marynarz Polski” 1947 nr 16, s. 21.

¹⁶ 50 lat „Przeglądu Morskiego”, op.cit., s. 11–12; 60 lat „Przeglądu Morskiego” w służbie Marynarki Wojennej. „Przegląd Morski” 1988 nr 12, s. 6.

¹⁷ Muzeum Marynarki Wojennej: sygn. 526. S. Pawlus: *Zarys działalności miesięcznika Marynarki Wojennej „Przegląd Morski”*, s. 21; S. Pawlus: *Wczoraj i dziś...*, op.cit., s. 22–26.

¹⁸ J. Szylingowski: *Zadania kwartalnika „Przegląd Marynarki Wojennej”*. „Przegląd Marynarki Wojennej” 1951 nr 1, s. 5–12.

nienia wyszkolenia bojowego i politycznego, taktyczne, organizacyjne, dowodzenia, z zakresu strategii i sztuki operacyjnej, wychowania polityczno-wojskowego i marynarek wojennych innych państw. Wskazano, że dotąd nie zwracano uwagi na problematykę uzbrojenia, techniki, historii wojennomorskiej, dziejów floty polskiej, działalności bojowej marynarki wojennej ZSRR oraz jej historii, operacji morskich z okresu drugiej wojny światowej, współdziałania floty z wojskami lądowymi i lotnictwem oraz innych spraw związanych z działalnością Marynarki Wojennej jako części sił zbrojnych. Zasadniczym zadaniem miało być współdziałanie z ogniwami służbowymi w celu ujednolicenia poglądów operacyjno-taktycznych oficerów MW przez wzorowanie się na radzieckiej prasie morskiej i popularyzowanie doświadczeń marynarki wojennej ZSRR oraz powojennych osiągnięć polskiej MW. Publikowane materiały powinny ściśle odpowiadać zadaniom stawianym przez Dowództwo Marynarki Wojennej.

Artykuł Iwana Szylingowskiego poprzedzało wystąpienie dowódcy Marynarki Wojennej – Rosjanina kontradm. Wiktora Czerokowa¹⁹. Według niego chodziło raczej nie o rozwój myśli wojennomorskiej, lecz o zapoznawanie z doświadczeniami wojennymi, szczególnie radzieckimi, z lat drugiej wojny światowej. Czasopismo miało się stać pomocą dla oficerów wyższych szczebli w opracowywaniu zagadnień teoretycznych i technicznych, podejmować tematy aktualne i wywoływać dyskusje. Autorzy, posługując się przykładami historycznymi, powinni formułować praktyczne wnioski możliwe do wykorzystania w działalności bieżącej oraz w przyszłości, przyczyniać się do rozwoju i racjonalizacji w dziedzinie techniki morskiej i publikować wyniki prac naukowo-badawczych. Pismo ma drukować opracowania oficerów MW oraz tłumaczenia w celu zapoznawania ze sztuką wojennomorską, doświadczeniami wojennymi, krytyką burżuazyjnych poglądów, teorii i zagadnień wojennomorskich. Powinno się stać dla oficerów Marynarki Wojennej forum wymiany poglądów, rozwijania poziomu ideologicznego i kulturalnego. Zapowiedziano też powrót do formuły miesięcznika.

Okładka pierwszego numeru „Przeglądu Marynarki Wojennej” nie zaskakiwała oryginalnością. Nawiązywała do „Przeglądu Morskiego”. Miała kolor jasnoniebieski, a czcionka była biała. W prawym górnym rogu widniał nadruk: *Tylko dla generałów, admirałów i oficerów Sił Zbrojnych RP*. Centralnie umieszczono tytuł, a pod nim nowy, uproszczony symbol kotwicy. Numeracja odcinała się od tradycji „Przeglądu Morskiego”: *Rok I, zeszyt 1*.

Treść pierwszego numeru mało przypominała numery „Przeglądu Morskiego”. Po artykułach programowych Czerokowa i Szylingowskiego zamieszczono materiał ideologiczny, dotyczący polityki zagranicznej Związku Radzieckiego. Trzy następne można określić jako artykuły okolicznościowo-rocznicowe: o rocznicy powstania radzieckich sił zbrojnych, rocznicy wyzwolenia Wybrzeża i o gen. Karolu Świerczewskim. Materiał kmr. Borysa Mołodcowa miał charakter podręcznika metodyki szkolenia. W nowym dziale: *Z doświadczeń pracy wyszkoleniowej w Marynarce Wojennej ZSRR*, zamieszczono pięć mniejszych artykułów, przedrukowanych z czasopisma „Krasnyj Flot”: *Jak zaplanować swój dzień pracy*, *Doprowadzenie do świadomości podwładnych zadania bojowego*, *Jak kierować pracą bosmana okrętowego*, *Oficer sztabu kontroluje wyszkolenie bojowe*, *Podsumowanie wyszkolenia bojowego*. Cztery następne zajmowały się problemami technicznymi, głównie silnikami spalinowymi, a ostatni – zastosowaniem urządzeń hydroakustycznych na okrętach. Numer liczący 157 stron zamykała *Kronika*.

W latach 1951–1956 na łamach „Przeglądu Marynarki Wojennej” 629 autorów opublikowało 604 artykuły. W 74 zajmowano się problemami ogólnymi, w 52 – sztuką operacyjną i taktyką sił morskich, w 14 – dowodzeniem i zarządzaniem, w 49 – techniką i uzbrojeniem, w 59 – historią wojen morskich, w 103 – działalnością Marynarki Wojennej, a 49 dotyczyło innych problemów. Najbardziej aktywnymi autorami byli: Józef Urbanowicz, Włodzimierz Polakow, Borys

¹⁹ W. Czerokow: *O rozwój wojennomorskiej teoretycznej i technicznej myśli w kwartalniku „Przegląd Marynarki Wojennej”*. „Przegląd Marynarki Wojennej” 1951 nr 1, s. 3–4.

Mołodcow, Edward Łączny, Edmund Kosiarz, Rafał Witkowski, Leonid Bajdukow, Ireneusz Grajewski, Leon Ratajczak, Henryk Wąsowicz, Witold Gliński.

Tematyka czasopisma wykazuje, że nowe zadania zostały wprowadzone w życie. Artykuły w przeważającej części dotyczyły bieżących zagadnień szkoleniowych. Dużo zajmowano się problemami politycznymi i rocznicami. Mało było oryginalnych opracowań. Często publikowano bezimienne przedruki z czasopism „Krasnyj Flot” i „Krasnaja Zwiezda”. Wśród autorów było wielu oficerów radzieckich, którzy pełnili służbę w polskiej Marynarce Wojennej. Rzadko podejmowano próby określenia perspektyw sił morskich oraz morskiej sztuki wojennej. „Przegląd Marynarki Wojennej” nie nadążał za rozwojem techniki sił morskich na świecie. Pismo traciło na wartości i popularności²⁰.

W skład Komitetu Redakcyjnego w tym czasie wchodził początkowo: Zdzisław Studziński, Leonid Bajdukow, Henryk Tauzowski, Czesław Witczak, Ludwik Janczyszyn, Ryszard Gilewicz, Edward Łączny, Zygmunt Rudomino, Michał Eismontt, Mieczysław Miernik, Witold Gliński, Czesław Szyfter, Aleksander Ujazdowski, Czesław Obrębski, Włodzimierz Pogoda (Radziszewski) i Edmund Kosiarz. Później zostali włączeni Jakub Zakidalski, Edmund Pioterek, Aleksander Bartczak i Jan Wiśniewski. Redaktorem naczelnym w latach 1951–1953 był kmr por. Czesław Witczak, a od 1953 roku – por. mar. Edmund Kosiarz.

POWRÓT DO KORZENI

Jednym z rezultatów przemian następujących w kraju po przełomie październikowym w 1956 roku był powrót „Przeglądu Morskiego”. W numerze pierwszym z 1957 roku, po przywróceniu tradycyjnego tytułu, ukazała się deklaracja redakcji, sygnowana przez Komitet Redakcyjny, nawiązująca do tradycji przedwojennej i pierwszych lat powojennych. Napisano o sześćdziesięciu latach przerwy w działalności „Przeglądu Morskiego”, o wznowieniu czasopisma, które zyskało popularność wśród ludzi morza i miało osiągnięcia w krzewieniu spraw wojennomorskich. Deklarowano, że

„Przegląd Morski” będzie się zajmował problemami wojennomorskimi, szczególnie aktualnymi sprawami Marynarki Wojennej i zagadnieniami szkolenia oraz organizacji i taktyki flot obcych. Będzie informował o przemianach w marynarkach wojennych, nowych rodzajach uzbrojenia i możliwościach jego wykorzystania. Na łamach pisma zagości także problematyka historii morskiej, zwłaszcza okresu drugiej wojny światowej. Podjęto decyzję o wydawaniu czasopisma w cyklu miesięcznym²¹.

W styczniowym numerze z 1957 roku ukazało się siedem artykułów w pięciu działach. Numer miał 102 strony formatu B5. Zmieniła się okładka czasopisma. Nowa była granatowa. Centralną część zajmował symboliczny rysunek spokojnego morza, umiarkowane zachmurzonego nieba i bandery wojennej. Na stronie tytułowej umieszczono niekonsekwentnie numerację: *Rok X i Zeszyt 1*.

Przewodniczącymi Komitetu Redakcyjnego „Przeglądu Morskiego” (od 2002 roku – Rady Programowej Czasopism Marynarki Wojennej²²) w latach 1957–2006 byli admirałowie: Jan Wiśniewski, Zdzisław Studziński, Ludwik Janczyszyn, Piotr Kołodziejczyk, Romuald Waga, Ryszard Łukasik i Roman Krzyżelewski. Na członków komitetu dowódcy MW powoływali oficerów zajmujących wysokie stanowiska w Dowództwie Marynarki Wojennej, Sztapie MW, uczelni i szkołach oraz związkach taktycznych i jednostkach wojskowych MW. Redakcja, podlegająca dowódcy Marynarki Wojennej – przewodniczącemu Komitetu Redakcyjnego, najpierw wchodziła w skład Oddziału Administracji Ogólnej Sztapu MW. Redaktorami (redaktorami naczelnymi) w latach 1957–2006 byli: kpt. mar. Edmund Kosiarz (1957–1959), kmr Ryszard Gilewicz (1959–1976), kmr Edmund Pioterek (1976–1985), kmr Mieczysław Serafin

²⁰ S. Pawlus: *Zarys działalności...*, op.cit., s. 22; 50 lat „Przeglądu Morskiego”, op.cit., s. 12; 60 lat „Przeglądu Morskiego”..., op.cit., s. 6.

²¹ *Od redakcji*. „Przegląd Morski” 1957 nr 1, s. 3.

²² W.P.: *Rada Programowa Czasopism Marynarki Wojennej*. „Przegląd Morski” 2002 nr 3, s. 97–100; S. Romanowicz: *TOP*. „Bandera” 2006 nr 6, s. 5.

(1985–1995), kmdr por. Walter Pater (1995–2003) i kmdr ppor. Mariusz Konarski (2003–2006)²³.

Zadaniem redakcji było między innymi przestrzeganie kierunku ustalonego przez Komitet Redakcyjny oraz odpowiedniego poziomu politycznego i fachowego²⁴. W 1994 roku powstał Zespół Redakcyjno-Wydawniczy MW. W jego skład weszły między innymi Redakcja „Przeglądu Morskiego” i była Drukarnia Sztabu MW. Całokształtem prac związanych z wydawaniem pisma kierował Komitet Redakcyjny. Pod względem finansów redakcja podlegała przedsiębiorstwu „Czasopisma Wojskowe” w Warszawie²⁵. Wydawcą miesięcznika do 2006 roku pozostawało Dowództwo Marynarki Wojennej.

Po posiedzeniu Zespołu MON w czerwcu 1959 roku²⁶ i anulowaniu rozkazu nr 020/MON z 7 czerwca 1952 roku, działalność wojskowych czasopism fachowych określały zarządzenia ministra obrony narodowej. Tak, jak inne periodyki, „Przegląd Morski” miał służyć rozwojowi myśli wojskowej przez wymianę poglądów i doświadczeń²⁷. Nadzór nad czasopismami sprawował szef Sztabu Generalnego WP, a szef Głównego Zarządu Politycznego WP – nad ich treścią ideowopolityczną. Za całokształt spraw związanych z publikowaniem odpowiadali szefowie instytucji wydających.

Treść czasopism wojskowych miała odzwierciedlać zagadnienia z rozkazów i wytycznych kierownictwa MON. Dowódcy rodzajów sił zbrojnych oraz związków taktycznych, oddziałów i pododdziałów byli zobowiązani do ich popularyzowania i organizowania prenumeraty. Co roku szef Sztabu Generalnego WP przedstawiał ministrowi obrony narodowej ocenę wojskowych czasopism fachowych. Całokształtem prac związanych z wydawaniem periodyków kierował Komitet Redakcyjny, w którego skład byli powoływani redaktor naczelny i sekretarz redakcji. Redaktor naczelny podlegał dowódcy instytucji wydającej czasopismo albo wyznaczonemu oficerowi.

Wśród autorów artykułów w „Przeglądzie Morskim” przeważali oficerowie Marynarki Wojennej, ale byli też politycy. Publikowano opracowania oficerów zawodowych, rezerwy i w stanie spoczynku wszystkich stopni. Informacje na

ten temat można odnaleźć we wspomnieniach Franciszka Walickiego i Mieczysława Serafina²⁸. Warto też zwrócić uwagę na prace opisujące problematykę podejmowaną w „Przeglądzie Morskim”. I tak wojskową myśl morską w publicystyce „Przeglądu Morskiego” w latach 1928–1992 przedstawił kmdr Mieczysław Andrzejczyk²⁹. W czasopiśmie Ligi Morskiej kmdr Stefan Pawlus ukazał rolę pisma w kształtowaniu poglądów na obronę Morza Bałtyckiego i Wybrzeża w latach II Rzeczypospolitej³⁰. Tematyka lotnicza na łamach czasopisma została opisana przez kmdr. por. Kazimierza Gawrona³¹. Zagadnieniami słownictwa morskiego zajmowali się kmdr por. Józef Sługocki oraz kmdr Mieczysław Serafin³². Mgr inż. Przemysław

²³ Informacje biograficzne o redaktorach naczelnych „Przeglądu Morskiego” patrz: W. Pater: 70 lat „Przeglądu Morskiego”, op.cit., s. 37–54; W. Pater: *Redaktorzy naczelni „Przeglądu Morskiego” (1928–1998)*, „Nautologia” 1999 nr 1, s. 10–15; E. Wajs: *Redaktorzy naczelni „Przeglądu Morskiego” w latach 1928–2006*, „Przegląd Morski” 2006 nr 11, s. 67–86; E. Wajs: *Kreatorzy wizerunku „Przeglądu Morskiego”* 2008 nr 12, s. 4–13.

²⁴ R. Gilewicz: *Redakcja „Przeglądu Morskiego”*. Gdynia 1962, s. 1–6. Maszyn. Kopia w zbiorach autora,

²⁵ *Zakres działania redakcji miesięcznika „Przegląd Morski”*, s. 1–2. Kopia w zbiorach autora.

²⁶ *Notatka nr 11/59 z posiedzenia Zespołu MON*, 3 czerwca 1959 r. Kopia w zbiorach autora.

²⁷ *Zarządzenie ministra obrony narodowej nr 28/MON z 8 marca 1968 r., w sprawie wydawania wojskowych czasopism fachowych*. Warszawa 1968.

²⁸ F. Walicki: *Przed burzą*, „Przegląd Morski” 2008 nr 12, s. 12–16; M. Serafin: *Ze wspomnień byłego redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego”* 2008 nr 12, s. 17–21.

²⁹ M. Andrzejczyk: *Wojskowa myśl morską w publicystyce „Przeglądu Morskiego” 1928–1992*, „Przegląd Morski” 1993 nr 4, s. 10–17.

³⁰ S. Pawlus: „Przegląd Morski” w kształtowaniu poglądów na obronę Morza Bałtyckiego i Wybrzeża w II Rzeczypospolitej, „Ster” 1984 nr 5/8, s. 32–37.

³¹ K. Gawron: *Tematyka lotnicza na łamach „Przeglądu Morskiego” w latach 1947–1996*, „Przegląd Morski” 1998 nr 3, s. 22–27.

³² J. Sługocki: *Zagadnienie wojskowej terminologii morskiej w „Przeglądzie Morskim” w latach 1928–1939*, „Przegląd Morski” 1988 nr 6, s. 69–75; J. Sługocki: *Rola „Przeglądu Morskiego” w tworzeniu, popularyzacji i utrwalaniu polskiego słownictwa morskiego w latach 1928–1939*, „Przegląd Morski” 1988 nr 7/8, s. 86–70; M. Serafin: *Wojskowe słownictwo morskie w powojennym wydawnictwie „Przegląd Morski”*, „Przegląd Morski” 1992 nr 1, s. 70–75.

Krajewski³³ opisał rolę pisma w modernizacji Marynarki Wojennej. Obraz Straży Granicznej w latach 1991–2008 na łamach „Przeglądu Morskiego” przedstawił kmdr ppor. SG Ireneusz Bieniecki³⁴, o autorach artykułów z lat 1928–1939 pisał z kolei kontradm. Henryk Pietraszkiewicz³⁵. Problematykę tę podejmował również autor tego artykułu³⁶. Kilka lat temu artykuł o „Przeglądzie Morskim” ukazał się również na łamach „Nautologii”³⁷.

Uwzględniając potrzeby czytelników, zwłaszcza pracowników naukowych, studentów, pisarzy i dziennikarzy, a także w celu dokumentowania publicystyki, redakcja dbała, aby były przygotowywane bibliografie. W ten sposób powstała dokumentacja publicystyki miesięcznika za lata 1928–2008³⁸.

Po powrocie czasopisma do tradycyjnego tytułu w 1957 roku, zmieniono również jego szatę graficzną. Nowa okładka nawiązywała symbolami nieba, morza i bandery wojennej oraz czcionką tytułu do okładki z 1928 roku. Ale już w 1958 roku dwukrotnie zmieniono jej wygląd. Zasadniczym elementem stało się zdjęcie o temacie wojennomorskim (morskim). Taki wygląd w zasadzie utrzymał się do 1976 roku. W 1977 roku uproszczono okładkę. Odtąd zdjęcie na okładce było czarno-białe. Nie licząc wydań okolicznościowych, szata graficzna od 1977 roku do 1995 roku się nie zmieniała. Od 1996 roku, wykorzystując elementy tradycyjne oraz wprowadzając obowiązujące i potrzebne, „Przegląd Morski” otrzymał nową szatę graficzną.

W trzydziestolecie ukazania się pierwszego numeru „Przeglądu Morskiego” Władysław A. Drapella opublikował interesującą ocenę pisma: *W dziejach naszego czasopiśmiennictwa morskiego ukazanie się „Przeglądu” było wydarzeniem o dużym znaczeniu, a i dzisiaj jeszcze, z odległości kilku dziesiątków lat, szczególnie dla nautologa badającego rozwój naszego czasopiśmiennictwa morskiego – jest zjawiskiem zastanawiającym. Ukazało się przecież czasopismo nowego zupełnie typu, w Polsce dotąd niespotykanego, o specjalistycznym profilu tematycznym wyraźnie określonych zadaniach „bojowych”. [...] Spośród polskich czasopism morskich tylko*

*„Morze” (które jednak nie doczekało naszych czasów – W.P.) jest w stanie pochwalić się pierwszym numerem jeszcze starszym, bo wydanym cztery lata wcześniej – w listopadzie 1924 roku. Wszystkie inne czasopisma, zajmujące się bez reszty problematyką morską lub pokrewną (żeglarstwem, wychowaniem morskim), które ukazały się w okresie międzywojennym [...]; wojennym [...]; i powojennym [...] uznać trzeba za efemerydy z konieczności lub przypadku*³⁹.

W 1962 roku redakcja przeprowadziła analizę czytelnictwa miesięcznika przez oficerów jednostek Marynarki Wojennej⁴⁰. Uznano, że krąg odbiorców jest za mały, a w wielu jednostkach du-

³³ P. Krajewski: O roli „Przeglądu Morskiego” w modernizacji Marynarki Wojennej. „Przegląd Morski” 2001 nr 5, s. 89–92.

³⁴ I. Bieniecki: Korzystna współpraca. „Przegląd Morski” 2008 nr 12, s. 28–30.

³⁵ H. Pietraszkiewicz: O autorach „Przeglądu Morskiego” z lat 1928–1939. „Przegląd Morski” 2008 nr 12, s. 22–27.

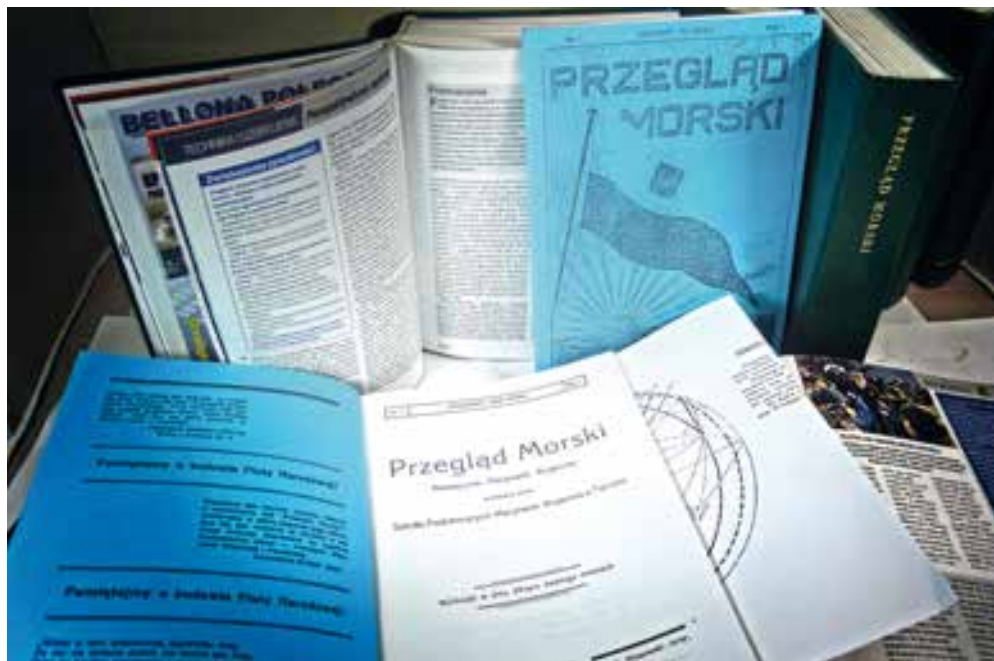
³⁶ Por. publikacje W. Patera: *Udział „Przeglądu Morskiego” w edukacji kadry MW i społeczeństwa*. „Biuletyn Informacyjny” 1998 nr 4, s. 29–45; „Przegląd Morski” o współpracy sił morskich Polski i państw Morza Bałtyckiego w latach 1989–2002. Cz. 1 „Przegląd Morski” 2004 nr 5, s. 72–82; cz. 2 nr 6, s. 60–70; *Historia wojskowa w „Przeglądzie Morskim” (1997–1999)*. W: *Współczesne dylematy polskiej historii wojskowej*. Red. J. Przybylski, B. Zalewski. Gdynia 2000, s. 38–42.

³⁷ D. Litwin-Kruszczyńska: *Periodyk Marynarki Wojennej „Przegląd Morski” w latach 1928–2008*. „Nautologia”, 2008 nr 145, s. 63–66.

³⁸ *Bibliografia „Przeglądu Morskiego” za okres styczeń 1960 – grudzień 1972*. Gdynia 1973. Dodatek do „Przeglądu Morskiego” 1973 nr 1; *Bibliografia „Przeglądu Morskiego” za okres 1947–1986*. Gdynia 1988. Dodatek do „Przeglądu Morskiego” 1988 nr 7/8; A. Kotecki: *Bibliografia „Przeglądu Morskiego” za lata 1928–1939*. Gdynia 1994. Dodatek do „Przeglądu Morskiego” 1994 nr 7/8; W. Pater, M. Serafin: *Bibliografia „Przeglądu Morskiego” za lata 1987–1996*. Dodatek do „Przeglądu Morskiego” 1997 nr 7/8; A. Kotecki: *Bibliografia zawartości miesięcznika Marynarki Wojennej „Przeglądu Morskiego” za lata 1987–2008*. Dodatek do „Przeglądu Morskiego” 2011 nr 2.

³⁹ W.A. Drapella: *W 30-lecie ukazania się pierwszego numeru „Przeglądu Morskiego”*. „Biuletyn Nautologiczny” 1958 nr 11–12, s. 43–48.

⁴⁰ Czytelnictwo „Przeglądu Morskiego” przez oficerów Marynarki Wojennej w świetle przeprowadzonych badań przez redakcję miesięcznika, s. 1–10. Kopia w zbiorach autora; Pismo dowódcy MW wiceadm. Zdzisława Studzińskiego do dowódców jednostek MW z sierpnia 1962 r. Kopia w zbiorach autora, s. 1–2.



PAWEŁ KĘPKA

Ewolucja „Przeglądu Morskiego”

za liczba oficerów nie czyta pisma. Ustalono, że należy polepszyć kolportaż. Postanowiono przeprowadzić akcję propagowania miesięcznika. Jednocześnie wskazano, że należy uwzględnić postulaty czytelników, to znaczy zwiększyć liczbę artykułów oryginalnych i dyskusyjnych, publikować więcej materiałów dotyczących współczesnej techniki sił morskich oraz problemów operacyjno-taktycznych, wprowadzić działy metodyki szkolenia i wychowania polityczno-wojskowego, zamieszczać publikacje zawierające wskazówki dotyczące szkolenia oraz eksploatacji mechanizmów okrętowych. Stwierdzono także potrzebę polepszenia szaty graficznej.

ZGODNIE Z WYMAGANIAMI

W 1971 roku opinię o „Przeglądzie Morskim” wydał ekspert do spraw czasopism z Wojskowej Akademii Technicznej, płk Ryszard Bochenek⁴¹. Stwierdził niecelowość zmian w podporządkowaniu redakcji. Zaznaczył, że zasadniczym zadaniem „Przeglądu Morskiego” było niesienie pomocy oficerom Marynarki Wojennej w podnoszeniu

kwalifikacji, kształtowanie jednolitych poglądów operacyjno-taktycznych, zapoznanie z rozwojem sztuki i techniki wojennomorskiej oraz popularyzacja doświadczeń i tradycji morskich. Tematyka była adekwatna do potrzeb czytelników. Pozytywnie ocenił redakcję i Komitet Redakcyjny oraz dobór autorów i recenzentów. W tym czasie w „Przeglądzie Morskim” publikowano głównie prace specjalistów z Dowództwa Marynarki Wojennej i jej sztabu oraz sztabów jednostek MW. W 1970 roku wśród 67 autorów artykułów wydrukowanych w czasopiśmie znaleźli się: profesor i dwóch docentów, jedenastu doktorów oraz czterdzieści osiem osób z wyższym wykształceniem drugiego stopnia. Wśród prenumeratorów było tylko 50 procent oficerów, dlatego popularność czasopisma, mimo jego walorów, nie była w pełni zadowalająca. Wynikało to z dużego obciążenia kadry zawodowej obowiązkami służbo-

⁴¹ Notatka służbowa dot. opinii o czasopiśmie Marynarki Wojennej „Przegląd Morski” z 25.10.1971 r., s. 1–4. Kopia w zbiorach autora.

wymi. W opinii uznano, że założenia i koncepcja czasopisma oraz profil i tematyka są właściwe.

W 1975 roku „Przegląd Morski” ocenili: szef Oddziału Propagandy Zarządu Politycznego MW kmdr Zbigniew Buszydło i zastępca szefa Oddziału I Sztabu MW kmdr por. Romuald Waga⁴². Uznali, że „Przegląd Morski” spełnia zadania kształtowania kadry MW, rozwijania wiedzy w dziedzinie sztuki operacyjnej i taktyki, techniki bojowej, dowodzenia, naukowej organizacji pracy, szkolenia bojowego i pracy partyjno-politycznej. Służy wymianie poglądów i doświadczeń kadry MW, pomaga w realizacji zadań, współdziała w ujednolicaniu poglądów na zagadnienia operacyjno-taktyczne oraz metod szkolenia i wychowania. Redakcja utrzymywała kontakty z komórkami Sztabu MW i Zarządu Politycznego MW, Szefostwa Służb Technicznych i Uzbrojenia MW, Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej oraz sztabami jednostek MW. Około 15 procent nakładu rozchodziło się wśród czytelników cywilnych, w klubach oficerów rezerwy, kołach ZBoWiD (Związku Bojowników o Wolność i Demokrację) oraz wśród pracowników instytucji naukowych. Przeważała tematyka: dowodzenia, zarządzania, szkolenia, gospodarki, eksploatacji techniki. Publikowano artykuły w dziale *Sztuka operacyjna i taktyka sił morskich*. Dużo miejsca zajmowała problematyka polityczna, ideologiczna i rocznicowa, co uznano za pozytywne. Podejmowano tematy z pedagogiki. Jedną z trudności był mały udział kadry średniego szczebla w przygotowywaniu artykułów. Największą aktywność przejawiali oficerowie szczebla operacyjnego oraz z ośrodków naukowych i dydaktycznych. W 1975 roku na łamach „Przeglądu Morskiego” ukazały się prace 71 autorów – 14 oficerów młodszych, 50 starszych i siedmiu osób cywilnych; 20 autorów było pracownikami naukowymi.

Z analizy treści czasopisma za lata 1987–1996 wynika, że wydrukowano 1296 artykułów 306 autorów: 20 prac dotyczyło polityki i gospodarki morskiej, 96 – zabezpieczenia działań bojowych, 120 – techniki i uzbrojenia, 105 – szkolenia i wychowania, 13 – ochrony środowiska morskiego, 8 – prawa morskiego, 200 – obcych sił morskich, 172 – historii morskiej, 79 – upowszechniania tra-

dycji oręza morskiego, 25 – współczesnych konfliktów morskich, 41 – żeglarstwa, 43 – słownictwa morskiego, 26 – literatury i czasopiśmiennictwa morskiego, 89 – biografistyki. Drukowano informacje i komunikaty, listy do redakcji i opracowania okolicznościowe. W ostatnim numerze roku był zamieszczany przegląd najważniejszych wydarzeń w Marynarce Wojennej, roczny spis treści i indeks autorów.

Od 1996 roku rocznik „Przeglądu Morskiego” obejmował 12 numerów i sporadycznie dodatek, przeważnie do numeru lipcowo-sierpniowego. Każdy z numerów miał 86–116 stron. Autorami byli przeważnie oficerowie Marynarki Wojennej wszystkich stopni. Wśród nich było trzech profesorów, trzech doktorów habilitowanych, 18 doktorów oraz 36 magistrów (równorzędnych).

Z analizy zawartości „Przeglądu Morskiego” za lata 1997–2006 wynika, że w tym okresie najwięcej artykułów ukazało się w działach: *Historia morska*, *Morska sztuka operacyjna*, *Obce siły morskie* i *Logistyka*. Znacznie mniej w działach: *Upowszechnianie tradycji*, *Prawo*, *Żeglarstwo*, *Morskie konflikty zbrojne*, *Ochrona środowiska* i *Słownictwo morskie*. W tym czasie wydano dodatek do „Przeglądu Morskiego”: bibliografię „Przeglądu Morskiego” za lata 1987–1996, o 80 rocznicy Marynarki Wojennej i komplet materiałów przeznaczonych do specjalnego numeru „*Naval Forces*”, wydanego w 2000 roku, po przyjęciu Polski do NATO w 1999 roku. Opublikowano materiały z konferencji naukowych: w Tallinie – na temat *Internowanie polskiego okrętu podwodnego „Orzeł” – stosunki estońsko-polskie*, o 75-leciu polskiego szkolnictwa morskiego, o morskich aspektach obrony wybrzeża w świadomości społeczeństwa polskiego, poświę-

■ Po powrocie czasopisma do tradycyjnego tytułu w 1957 roku, zmieniono również jego szatę graficzną. Nowa okładka nawiązywała symbolami nieba, morza i bandery wojennej oraz czołką tytułu do okładki z 1928 roku.

⁴² Ocena „Przeglądu Morskiego” za 1975 r., s. 1–2. Kopia w zbiorach autora.

conej problemom bezpieczeństwa pływania okrętów i statków oraz lotów nad morzem, a także materiały pokonferencyjne o lotnictwie Marynarki Wojennej. Rozpoczęto wydawanie specjalnych numerów, w całości albo w dużej części poświęconych: Akademii Marynarki Wojennej, 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, 3 Flotylli Okrętów, 8 Flotylli Obrony Wybrzeża, Morskiemu Oddziałowi Straży Granicznej, okrętowi muzeum „Błyskawica” oraz Politechnice Gdańskiej.

WSPÓŁCZESNOŚĆ

Pogłoski o likwidacji czasopisma stały się rzeczywistością. Na podstawie zarządzenia ministra obrony narodowej nr 22/MON z 28 lipca 2006 roku w sprawie powołania Redakcji Wojskowej w Warszawie od 1 stycznia 2007 roku, zlikwidowano między innymi czasopisma Marynarki Wojennej. Jednocześnie, w miejsce „Przeglądu Morskiego”, „Przeglądu Wojsk Lądowych” i „Przeglądu Sił Powietrznych”, powołano „Przegląd Sił Zbrojnych”. Nadszedł kres działalności Redakcji „Przeglądu Morskiego”.

Ostatnim numerem był zeszyt 12 z 2006 roku. Zamieszczono w nim list, w którym redaktor naczelny pożegnał się z Czytelnikami. Opublikowano też pismo dowódcy Marynarki Wojennej. Był to numer prawie w całości poświęcony 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, która wtedy dożywała swych dni. Pierwszy był artykuł o doświadczeniach z konfliktów zbrojnych w Iraku i Afganistanie oraz nowych sposobach walki. Następny opisywał wyniki badań hydrograficznych umożliwiających identyfikację wraku niemieckiego lotniskowca „Graf Zeppelin”, kolejny zajmował się niszczyicielami min i wizją wojny minowej. W dziale *Historia morska* przedstawiono polskie interesy morskie na Bałtyku w latach międzywojennych w kontekście polsko-fińskich stosunków politycznych, zamieszczono szkice biograficzne redaktorów naczelnych „Przeglądu Morskiego”. Numer kończyło wspomnienie o prof. Jerzym Doerfferze. Taki miał być ostatni numer „Przeglądu Morskiego”. Ale w 2007 roku zostały wydane zarządzenia ministra obrony narodowej w sprawie Redakcji Wojskowej: nr 13/MON z 13 kwietnia oraz nr 24/MON z 18 października, i ze zdziwie-

niem stwierdziliśmy, że w lipcu 2007 roku, po półrocznej przerwie, ukazał się znowu „Przegląd Morski” z nr 1. Od kwietnia 2012 roku jest wydawany jako kwartalnik. W kwietniu 2011 roku ukazał się numer specjalny, w całości poświęcony konferencji naukowej – *Stan i perspektywy bezpieczeństwa morskiego RP*.

REFLEKSJE

Ukazanie się „Przeglądu Morskiego” w 1928 roku było przełomem w dziejach polskiego czasopiśmiennictwa morskiego. W czasie 85 lat istnienia, staraniem kolejnych dowódców Marynarki Wojennej, członków komitetów redakcyjnych i pracowników redakcji została wykonana olbrzymia praca, którą, niestety, niewielu docenia. Wniesiono bogaty dorobek publicystyczny do wiedzy o morzu i marynarce wojennej.

Mimo przemian i na nowo formułowanych zadań, „Przegląd Morski” był pismem takim, jak sobie wyobrażali jego twórcy – miejscem wymiany poglądów na tematy wojennomorskie, choć to nie w każdym okresie znaczyło to samo. Był organem, skupiającym osoby zainteresowane problemami wojennomorskimi, nie tylko kadre Marynarki Wojennej. Popularyzował osiągnięcia wojskowej myśli morskiej i techniki morskiej. Na jego łamach publikowano opracowania szkoleniowo-wychowawcze, naukowo-badawcze i historyczne oraz o obcych marynarkach wojennych. Pismo przyczyniało się do rozwoju różnych dziedzin działalności polskiej Marynarki Wojennej. Było orędownikiem istnienia w kraju silnych sił morskich, wspierał współpracę flot różnych państw i upowszechniało wiedzę wojennomorską. Wokół „Przeglądu Morskiego” utrzymywał się krąg współpracowników i czytelników. Niektórzy byli związani z nim przez długie lata. ■

Autor jest absolwentem WSOWZ i Uniwersytetu Gdańskiego. Służył w CSSMW oraz w Komendzie Garnizonu Gdynia. W 1995 roku został przeniesiony do Muzeum MW na stanowisko szefa Działu Historycznego. W 2003 roku przeszedł do rezerwy i jako pracownik wojska pełni w Muzeum MW funkcję kierownika Działu Dokumentacji i Opracowań.



mgr
EWA WAJS

Kształtowanie historii

Wszystko zaczęło się w grudniu 1928 roku za sprawą komendanta kmdr. por. dypl. Stefana Frankowskiego oraz kpt. mar. dypl. Jerzego Kłossowskiego, których dążenia poparł ówczesny szef Kierownictwa Marynarki Wojennej – kmdr Jerzy Świrski.

Historia „Przeglądu Morskiego” jest związana z losami marynarki wojennej, jej wzlotami i upadkami. Ale tworzyli ją przede wszystkim ludzie. Dlatego warto przypomnieć tych, którzy kierowali zespołem redakcyjnym, wyznaczali przez lata kierunek czasopisma i tworzyli je – redaktorów naczelnych.

STEFAN FRANKOWSKI

Uważany za jednego z najwybitniejszych oficerów marynarki II Rzeczypospolitej, był pierwszym redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego”. Pełnił tę funkcję od 28 grudnia 1928 roku do 13 maja 1929 roku.

Urodził się w 1887 roku w Hołowlu na Wołyniu. Ukończył szkołę realną w Kijowie, a w 1908 roku Wojskową Akademię Morską w Petersburgu. Po jej ukończeniu, do roku 1918 służył w rosyjskiej marynarce wojennej na okrętach nawodnych. W 1912 roku ukończył oficerski kurs nawigacyjny, a pod koniec tegoż roku

awansował do stopnia porucznika marynarki. W styczniu 1919 roku zgłosił się do Wojska Polskiego i objął funkcję naczelnika Wydziału Operacyjnego w Sekcji Marynarki Wojennej Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie.

Przez krótki czas, od 11 marca do 15 maja 1919 roku, był pełniącym obowiązki szefa Sekcji Marynarki, a po jej przekształceniu w Departament dla Spraw Morskich został kierownikiem Wydziału Operacyjnego w Sekcji Organizacyjnej. Przewodził również pracom Komisji Weryfikacyjnej dla Oficerów. Na przełomie lat 1919 i 1920 pracował jako oficer do zleceń oraz attaché wojskowy i morski w Sztokholmie. W latach 1923–1925 był słuchaczem francuskiej École de Guerre Navale w Paryżu, którą ukończył z tytułem oficera sztabu generalnego. Po powrocie do kraju dowodził dywizjonem torpedowców w Gdyni. Następnie, od 1926 roku do 1929 roku, był komendantem Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu, przemianowanej w późniejszym okresie na Szkołę Podchorążych Marynarki

Wojennej. Pod koniec 1928 roku został redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego”.

1 stycznia 1929 roku otrzymał awans na komandora. W latach 1929–1932 pełnił funkcję szefa Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej, a w 1933 roku dowódcy Wybrzeża Morskiego. W 1939 roku dowodził Morską Obroną Wybrzeża w Gdyni. Od 1931 roku do 1935 roku przewodniczył Komitetowi Redakcyjnemu „Przeglądu Morskiego”. Był także członkiem Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonialnej. Od października 1939 roku przebywał w niewoli niemieckiej w oflagach: X B w Nimburgu, XVIII B w Spittal oraz VIII B w Silberbergu. Na skutek choroby zmarł 25 września 1940 roku.

Po drugiej wojnie światowej jego zwłoki ekshumowano i pochowano na cmentarzu wojskowym we Wrocławiu. Na wniosek kmr. Jerzego Świrskiego pośmiertnie został awansowany do stopnia kontradmirała. Był odznaczony między innymi Złotym Krzyżem Orderu Wojennego *Virtuti Militari* (pośmiertnie), Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Walecznych¹.

KAROL KORYTOWSKI

Funkcję redaktora naczelnego objął w lipcu 1929 roku. Urodził się 28 stycznia 1892 w Krakowie. W 1913 roku ukończył Szkołę Aspirantów Morskich, a rok później Szkołę Kadetów Morskich i promowano go na stopień podporucznika marynarki.

W czasie pierwszej wojny światowej pełnił służbę na jednostkach pływających we flocie wojennej Austro-Węgier, gdzie dosłużył się stopnia kapitana marynarki. Zajmował stanowisko oficera nawigacyjnego i torpedowego na pancerniku „Prinz Eugen”. Pod koniec 1918 roku wstąpił we Włoszech do Wojska Polskiego.

W 1919 roku w stopniu kapitana marynarki został przyjęty do Marynarki Wojennej w korpusie morskim i objął stanowisko kierownika Wydziału Organizacyjnego Sekcji Marynarki w Warszawie. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej w 1920 roku pełnił funkcję szefa Sztabu Odcinka Zegrze. Po otrzymaniu stopnia kmr. ppor. dowodził kanonierką ORP

„Komendant Piłsudski”. W latach 1921–1925 był komendantem Szkoły Specjalistów Morskich w Świeciu, następnie szefem sztabu w Dowództwie Floty w Gdyni. Funkcję redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego” objął, jak wspomniano, w lipcu 1929 roku i pełnił ją do marca 1933 roku, będąc jednocześnie komendantem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu.

W czasie, gdy kierował czasopismem i w późniejszych latach opublikował kilkadziesiąt opracowań, głównie pod pseudonimem Karol Mora. Poruszał w nich przede wszystkim tematy związane z historią pierwszej wojny światowej, polityką morską, taktyką, sztuką operacyjną oraz historią polskiej Marynarki Wojennej.

W latach 1933–1939 był szefem Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie, w 1936 roku otrzymał awans na komandora. Pełnił także obowiązki prezesa Związku Wojskowych Klubów Sportowych Okręgu Marynarki Wojennej oraz wiceprezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej. W czasie kampanii wrześniowej wraz z grupą ewakuacyjną udał się do Pińska i przez Bukareszt przedostał się do Paryża, gdzie objął stanowisko zastępcy szefa w Kierownictwie Marynarki Wojennej (KMW). Po przeniesieniu KMW do Londynu, do czasu ewakuacji w 1940 roku, stał na czele ekspozytury w Paryżu. W 1941 roku był delegatem w Biurze Prac Ekonomicznych, Politycznych i Prawnych. W związku z nieporozumieniami między adm. Jerzym Świrskim i kmr. Tadeuszem Morgensternem-Podjazdem w 1942 roku objął ponownie stanowisko w Kierownictwie Marynarki Wojennej. W 1945 roku awansował na kontradmirała i został drugim zastępcą szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Po rozwiązaniu Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie nie powrócił do kraju. Początkowo stanął na czele Sekcji Morskiej Polskiego

¹ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*. T. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. I: *Korpus oficerów 1918–1947*. Red. J.K. Sawicki. Gdynia 1996, s. 331–332; Z. Wojciechowski: *Kontradmirał Stefan Frankowski*. „Biuletyn Historyczny” 1992 nr 12, s. 119–124.

Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia, następnie Instytutu Morskiego w Londynie. Zmarł 11 października 1966 roku. Pochowano go na cmentarzu Gunnersbury w Londynie. Był odznaczony między innymi: Orderem Odrodzenia Polski II, IV i V klasy, srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Niepodległości, Orderem Komandorskim Imperium Brytyjskiego, Orderem Wazów II klasy i Krzyżem Oficerskim francuskiej Legii Honorowej².

TADEUSZ MORGENSTERN-PODJAZD

Urodził się 9 listopada 1895 roku w Czerniowcach w spolonizowanej rodzinie niemieckiej i pełne jego nazwisko brzmiało Morgenstern Edler von Podjazd. Ukończył liceum klasyczne w Krakowie. Egzamin maturalny zdał w 1913 roku. W czasie pierwszej wojny światowej służył w marynarce wojennej Austro-Węgier i osiągnął stopień porucznika marynarki. Po zgłoszeniu się do Wojska Polskiego, pod koniec 1918 roku, został przydzielony do Sekcji Marynarki Wojennej Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie i wyznaczony na stanowisko adiutanta szefa. Od połowy 1920 roku pełnił funkcję kierownika Referatu Wyszkożenia w Dowództwie Wybrzeża Morskiego, a później referenta Wydziału Spraw Zagranicznych Departamentu dla Spraw Morskich i adiutanta dowódcy pułku morskiego. Pod koniec tegoż roku został zastępcą dowódcy okrętu w pierwszej załodze kanonierki ORP „Komendant Piłsudski”. Dwa lata później krótko dowodził trałowcem ORP „Jaskółka”, po czym objął stanowisko oficera kursowego w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu. W latach 1925–1927 był kierownikiem Wydziału Regulaminów i Wyszkożenia Kierownictwa Marynarki Wojennej. W 1927 roku powrócił ponownie do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej i został dyrektorem nauk. Od 1928 roku do 1933 roku dowodził torpedowcem ORP „Krakowiak” oraz niszczycielem ORP „Wicher” i podczas tej służby – w 1932 roku – awansował na komandora porucznika. Następnie w latach 1933–1937 był komendantem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu i jednocześnie od kwietnia 1933 roku do lipca

1934 roku redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego”.

Tadeusz Morgenstern-Podjazd opublikował w czasopiśmie tylko dwa artykuły – w 1932 roku i 1935 roku. Dotyczyły one historii morskiej pierwszej wojny światowej.

W 1938 roku był dowódcą niszczyciela ORP „Błyskawica”, dowodził dywizjonem kontrtorpedowców i otrzymał awans na stopień komandora. Od kwietnia do lipca 1939 roku pełnił funkcję zastępcy dowódcy Rejonu Umocnionego Hel.

Krótko przed rozpoczęciem drugiej wojny światowej wyznaczono go na komendanta Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy (SPMW), która podczas kampanii wrześniowej została ewakuowana do Horodyszcza, a 19 września rozformowana. Pod koniec września opuścił Polskę i przez Węgry przedostał się do Paryża. W latach 1939–1941 był attaché morskim w Sztokholmie, później zastępcą szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, a od 1942 roku attaché morskim w Waszyngtonie. Po powrocie do Wielkiej Brytanii w 1945 roku ponownie objął stanowisko komendanta SPMW, a od 1946 roku był jednocześnie dowódcą ORP „Bałtyk”. Po rozwiązaniu Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie nie wrócił do Polski. W marcu 1949 roku powierzono mu funkcję prezesa Stowarzyszenia Marynarki Wojennej. 1 stycznia 1964 roku został awansowany do stopnia kontradmirała. Zmarł 5 października 1973 roku w Londynie i został pochowany na cmentarzu Putney Vale. Był odznaczony między innymi: Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Wirtuti Militari, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, szwedzkim Krzyżem Komandorskim, Krzyżem Kawalerskim Legii Honorowej, duńskim Orderem Dannebrog³.

ANATOL LEWICKI

Był czwartym z kolei redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego”. Urodził się 25 listopada 1891 roku. Podczas pierwszej wojny światowej

² Z. Machaliński: *Karol Korytowski (1892–1966)*. „Przegląd Morski” 1989 nr 12, s. 50–59.

³ C. Ciesielski: *Kontradmirał Tadeusz Podjazd-Morgenstern (1895–1973)*. „Przegląd Morski” 1992 nr 11, s. 67–77.

wej pełnił służbę w armii austriackiej. W 1918 roku wstąpił do Wojska Polskiego i ukończył Oficerską Szkołę Łączności w Zgierzu. Dwa lata później objął stanowisko komendanta radiostacji w Dowództwie Wybrzeża Morskiego w Pucku. W 1921 roku zweryfikowano go do stopnia kapitana marynarki. W 1922 roku ukończył Tymczasowy Kurs Instruktorski w Toruniu i pełnił początkowo służbę w korpusie rzeczno-brzegowym, po czym do 1924 roku w Oddziale Łączności Wybrzeża Morskiego Komendy Portu Wojennego Gdynia. W latach 1924–1935 był zastępcą dowódcy ORP „Kaszub”, a rok później objął ponownie stanowisko kierownika radiostacji Dowództwa Floty w Gdyni. Do 1 listopada 1926 roku był zastępcą dowódcy ORP „Wilia”, a do 7 marca 1929 roku zastępcą dowódcy ORP „Iskra”. Następnie pełnił obowiązki kierownika Wydziału Ogólnego Kierownictwa Marynarki Wojennej. Na początku 1930 roku, od lutego do kwietnia, uczestniczył w kursie aplikacyjnym w Toruniu. W 1931 roku był dowódcą ORP „Kujawiak”, a w 1932 roku dowódcą ORP „Krakowiak”. W tym czasie ukończył także kurs oficerów sygnałowych. W maju 1933 roku objął funkcję dowódcy Oddziału Szkolnego, a rok później dyrektora nauk Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

Pracę w „Przeglądzie Morskim” rozpoczął w 1933 roku pełniąc początkowo obowiązki zastępcy redaktora naczelnego, a od lipca 1934 roku do przeniesienia redakcji do Warszawy w 1935 roku redaktora naczelnego. Pod koniec 1934 roku został przeniesiony do rezerwy i podjął pracę w Polskim Radiu. W 1939 roku był zatrudniony w Wydziale Technicznym Polskiego Radia w Katowicach. We wrześniu, zaraz po wybuchu wojny, został wraz z personelem Polskiego Radia ewakuowany do Rumunii, skąd przez Jugosławię dotarł do Francji i pracował w nasłuchu radiowym. W czerwcu 1940 roku, po upadku Francji, został ewakuowany do Anglii. Od 1941 roku, aż do śmierci, pracował w Londynie w Sekcji Polskiej BBC. Zmarł w 1944 roku⁴.

OLGIERD ŻUKOWSKI

Był ostatnim redaktorem „Przeglądu Morskiego” w okresie międzywojennym. Funkcję

te sprawował od czerwca 1935 roku do września 1939 roku.

Urodził się 2 lipca 1899 roku w Astrachaniu. Ukończył Szkołę Dalekiej Żeglugi w Rostowie. Na początku lutego 1920 roku został przyjęty do Wojska Polskiego i od marca do czerwca był słuchaczem Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie. W lipcu rozpoczął kurs dla oficerów rzeczno-brzegowych, który został przerwany z powodu działań wojennych.

Od lipca 1920 roku do stycznia 1921 roku służył w II Batalionie Morskim i uczestniczył w Bitwie Warszawskiej. Następnie od lutego 1921 roku pełnił służbę we Flotylli Wiślanej jako zastępca dowódcy uzbrojonego statku „Warneńczyk”, później zaś monitorów „Horodyszcze” i „Mozyrz”.

Nominację na podporucznika marynarki w korpusie rzeczno-brzegowym otrzymał 15 czerwca 1921 roku. Rok później ukończył Szkołę Gazową w Warszawie i objął stanowisko dowódcy Grupy Kutrów Uzbrojonych we Flotylli Pińskiej. W latach 1922–1924 był słuchaczem Tymczasowego Kursu Instruktorskiego i w międzyczasie – w marcu 1923 roku – został awansowany na porucznika marynarki. Następnie odbył służbę we Flotylli Wiślanej jako oficer łączności i zastępca dowódcy monitora „Warszawa”. W kolejnych latach – 1925–1927 – piastował stanowisko dowódcy Flotylli Pińskiej, dowódcy monitorów „Toruń”, „Pińsk” oraz „Kraków”.

W 1927 roku został dowódcą kompanii specjalistów rzecznych i wykładowcą, a w latach 1927–1928, w okresie likwidacji Komendy Portu Wojennego Modlin, był adiutantem komendanta portu, następnie do połowy 1928 roku kierownikiem Centralnej Składnicy Marynarki Wojennej w Modlinie. Później, do września 1929 roku, wykładał w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej. Przez dziesięć kolejnych lat – od września 1929 roku do września 1939 roku – służył w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie, pełniąc funkcje: oficera do prac w Biurze Historycznym, kierownika Referatu Szyfrów, oficera do spraw Marynarki Wojennej w Sztabie

⁴ *Kadry morskie Rzeczypospolitej...*, op.cit., s. 376.

Generalnym WP oraz kierownika Biura Wydawniczo-Oświatowego. Redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego” był od czerwca 1935 roku do wybuchu wojny światowej.

Wraz z kapitanem marynarki Karolem Taube opracował *Zarys historii wojennej flotylli rzecznych*. Jest również autorem takich książek, jak: *Stalowe rekiny*, *Krótką historia i opis łodzi podwodnych* czy *Współczesne okręty podwodne*.

Awans na kapitana marynarki otrzymał 19 maja 1936 roku. Na początku września 1939 roku został ewakuowany wraz z Kierownictwem Marynarki Wojennej do Pińska i na Wołyń. Następnie przez Wilno, Kowno, Łotwę i Estonię dostał się do Szwecji i 5 grudnia tegoż roku wypłynął z Bergen w Norwegii do Anglii. Do połowy 1941 roku był w rezerwowej grupie oficerów na ORP „Gdynia”, później pełnił funkcję oficera wachtowego, adiutanta i oficera oświatowego. Na przełomie lat 1941 i 1942 służył jako oficer oświatowy w I Dywizjonie Kontrtorpedowców. W połowie 1942 roku objął stanowisko zastępcy kierownika kancelarii ewidencyjnej floty, po czym znalazł się w dyspozycji komendanta Komendy Morskiej „Północ”.

W 1945 roku służył w Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty. Rok później, 31 marca 1946 roku, został awansowany na komandora podporucznika. Po rozwiązaniu Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia. Przez ostatnie lata życia mieszkał i pracował w Londynie, gdzie zmarł 10 września 1977 roku⁵.

FRANCISZEK WALICKI

Znany bardziej z twórczości muzycznej niż dziennikarskiej, był pierwszym redaktorem „Przeglądu Morskiego” po drugiej wojnie światowej. Urodził się 20 lipca 1921 roku w Łodzi. Ukończył gimnazjum jezuickie w Wilnie, a później liceum w Rydze. Jesienią 1938 roku dostał się do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i odbył kilkumiesięczny rejs na „Darze Pomorza”, z którego powrócił w kwietniu 1939 roku.

Podczas wojny wraz z żoną Brojną Lewin znalazł się w getcie, a po ucieczce w 1942 roku zo-

stał po pewnym czasie zatrzymany i skierowany do obozu pracy przymusowej w Czarnym Dunajcu.

W 1945 roku rozpoczął służbę w Marynarce Wojennej. Następnie przydzielono go do Sztabu Głównego MW, kierowanego wówczas przez kmdr. por. Stanisława Mieszkowskiego, który, jak wspomina Franciszek Walicki, zaproponował mu objęcie stanowiska sekretarza (a w przyszłości redaktora) „Przeglądu Morskiego” – fa-

Dusza jazzmana

Franciszek Walicki był organizatorem pierwszych dwóch Festiwali Muzyki Jazzowej w Sopocie w latach 1956 i 1957. Działal w gdańskim Jazz-Clubie, opiekował się gdańskim zespołem Rhythm and Blues, założył zespół bigbitowy oraz zespoły Czerwono-Czarni i Niebiesko-Czarni. W następnych latach organizował wiele różnych przedsięwzięć. Pod pseudonimem Jacek Grań napisał teksty popularnych piosenek, między innymi: *Czy mnie jeszcze pamiętasz?*, *Taka jak ty czy Gdybyś kochał, hej!*. Wszystkie wielkie przeboje z tekstami F. Walickiego ukazały się na składance *Nazywano nas dziećmi Belzeba*, wydanej w 1994 roku przez Polskie Nagrania.

chowego organu Dowództwa Marynarki Wojennej, przeznaczanego dla oficerów⁶. Propozycję przyjął i funkcję redaktora naczelnego czasopisma pełnił od czerwca 1946 roku do września 1948 roku. Po tragicznych wydarzeniach w Marynarce Wojennej – rozstrzelaniu szefa Sztabu Głównego MW oraz wyższych oficerów – rozstał się z armią na własną prośbę i rozpoczął współpracę z „Głosem Wybrzeża”. W połowie lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku zainteresował się jazzem.

⁵ Ibidem, s. 478.

⁶ F. Walicki: *Przed burzą*. „Przegląd Morski” 2008 nr 12, s. 14.

W 2012 roku ukazała się jego najnowsza książka *Epitafium na śmierć rock'n'rolla*. Wśród wielu odznaczeń, którymi został wyróżniony, znalazł się medal Instytutu Yad Vashem w Jerozolimie – Sprawiedliwy wśród Narodów Świata⁷.

SŁAWOMIR SIERECKI

Kierownik działu kulturalnego „Głosu Wybrzeża”, dziennikarz „Wieczoru Wybrzeża”, a przede wszystkim prozaik i publicysta był drugim powojennym redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego”.

Urodził się 15 lutego 1924 roku w Miedzeszynie koło Warszawy. W czasie drugiej wojny światowej ochotniczo wstąpił do Wojska Polskiego i z 2 Armią dotarł nad Nysę. Z tego okresu pochodzi jego pierwsze opowiadanie *Głos ojczyzny*, które w 1945 roku ukazało się w „Polsce Zbrojnej”. Przeniesiony do Marynarki Wojennej początkowo pełnił służbę w Domu Marynarza, a w 1946 roku włączył się w działalność Wydawnictwa Marynarki Wojennej. Do redakcji „Przeglądu Morskiego” trafił w połowie 1947 roku i początkowo został sekretarzem redakcji. Obowiązki redaktora naczelnego czasopisma pełnił od początku 1949 roku do końca 1950 roku. Od 1945 roku jako dziennikarz pracował w wielu redakcjach, między innymi w „Morzu”, „Młodym Żeglarzu”, „Marynarzu Polskim” oraz w Wydawnictwie MON. W latach 1952–1954 pełnił funkcję redaktora w Oddziale Morskim Wydawnictw Komunikacyjnych.

Od roku 1956 do 1986 był związany z „Wieczorem Wybrzeża”. Pisał głównie recenzje oraz felietony teatralne i filmowe. Jako pisarz zadebiutował w 1951 roku zbiorem szkiców historycznych *Strażnicy morza*. W swoim dorobku ma około 60 książek, w tym tak popularne, jak: *Nie zabijajcie białego jednorożca*, *Tajemnice szalonej rzeki* czy *Ewangelina*. Zmarł 27 września 2012 roku w Gdańsku.

Był odznaczony między innymi: Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Odznaką Grunwaldzką, medalem „Za Zasługi dla Marynarki Wojennej” oraz odznakami

Zasłużony Ziemi Gdańskiej i Zasłużony Działacz Kultury⁸.

CZESŁAW WITCZAK

Został redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego” po zmianie tytułu czasopisma na „Przegląd Marynarki Wojennej”. Urodził się w 1912 roku w Ostrzeszowie. W Pleszewie ukończył seminarium nauczycielskie. W latach 1932–1939 pracował jako kierownik szkoły na Wołyniu. Podczas wojny, od 1939 roku do 1941 roku, był nauczycielem w Sarnach, następnie do 1942 roku pracował jako robotnik w cementowni. Przez dwa kolejne lata był kasjerem w nadleśnictwie. 25 września 1944 roku zgłosił się do wojska i w grudniu ukończył Oficerską Szkołę Piechoty w stopniu podporucznika. Od 22 grudnia do sierpnia 1945 roku był zastępcą dowódcy kompanii oraz jednocześnie wykładowcą historii. W latach 1946–1951 był szefem Oddziału Propagandy Zarządu Polityczno-Wychowawczego MW, szefem Oddziału Historycznego Sztabu Głównego Marynarki Wojennej, a także zastępcą dyrektora nauk w OSMW. Funkcję redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego” pełnił w latach 1951–1953. Z czasopismem zetknął się parę lat wcześniej – w październiku 1946 roku podczas prac nad reaktywowaniem pisma – i został wówczas członkiem Komitetu Redakcyjnego. Po powrocie w 1957 roku do Sztabu Głównego Marynarki Wojennej objął początkowo stanowisko szefa Wydziału Historycznego, później starszego pomocnika szefa Oddziału Operacyjnego ds. historycznych i wreszcie w Oddziale Naukowym kierownika Zespołu Historii Marynarki Wojennej i Wojen Morskich. W latach 1959–1968 był szefem Oddziału Historyczno-Wydawniczego oraz szefem Oddziału Normatywno-Organizacyjnego.

Był odznaczony Krzyżem Oficerskim i Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia

⁷ I. Koss: *Autobiografia Franciszka Walickiego*. „Przegląd Morski” 1996 nr 3, s. 76–82; R. Wolański: *Leksykon polskiej muzyki rozrywkowej*. Warszawa 1995.

⁸ L.M. Bartelski: *Polscy pisarze współcześni 1939–1991. Leksykon*. Gdańsk 2000, s. 372–373.

Polski, a także złotym i srebrnym Krzyżem Zasługi. Zmarł w 1971 roku⁹.

EDMUND KOSIARZ

Jednym z redaktorów naczelnych „Przeglądu Morskiego” był historyk Marynarki Wojennej i pisarz Edmund Kosiarsz. Urodził się 16 września 1929 roku w Ostrowcu Świętokrzyskim. W 1951 roku ukończył Wydział Pokładowy Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni.

Do redakcji „Przeglądu Marynarki Wojennej” trafił w 1951 roku i został sekretarzem redakcji. Trzy lata później w stopniu porucznika marynarki pełnił obowiązki redaktora naczelnego. Z czasopiśmie był związany przez siedem lat. Pracując w redakcji studiował najpierw dziennikarstwo na Uniwersytecie Warszawskim, a w latach 1956–1961 historię na Uniwersytecie im. Mikołaja Kopernika w Toruniu.

W 1960 roku, po ukończeniu wyższego kursu operacyjno-taktycznego WSMW, nie wrócił już do redakcji i 23 marca tegoż roku został szefem Wydziału Historycznego w Oddziale Historyczno-Wydawniczym, później przekształconym w Wydział Historyczny Zarządu Politycznego Marynarki Wojennej. Po przejściu do rezerwy w 1970 roku był pracownikiem naukowym Wojskowego Instytutu Historycznego w Warszawie. Od 1973 roku zajmował się wyłącznie piarstwem.

Zmarł 25 sierpnia 1994 roku w Gdańsku-Oliwie. Pochowano go na cmentarzu Witomińskim w Gdyni. Był odznaczony, między innymi, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz złotym i srebrnym Krzyżem Zasługi¹⁰.

RYSZARD GILEWICZ

Pełnił najdłużej obowiązki redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego”. Urodził się 16 lutego 1925 roku w Wilnie. Przed wybuchem wojny ukończył szkołę powszechną i trzy klasy gimnazjum ogólnokształcącego. W 1940 roku rozpoczął pracę zawodową, początkowo jako ekonomista w Ludowym Komisariacie Przemysłu w Wilnie, a przez następne trzy lata jako sanitariusz w szpitalu Czerwonego Krzyża w Wilnie.

Pod koniec 1944 roku został żołnierzem 1 Armii WP i jako zastępca dowódcy plutonu przeszedł szlak bojowy do Berlina. Zanim wojna dobiegła końca ukończył Oficerską Szkołę Piechoty 1 Armii WP.

Do Marynarki Wojennej trafił w 1946 roku. Początkowo pracował w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej, a w kolejnych latach

Kreatywny autor

■ Edmund Kosiarsz jest autorem i współautorem wielu znanych publikacji i podręczników historii Marynarki Wojennej dla oficerów, podoficerów i marynarzy, ale przede wszystkim autorem takich książek, jak: *Zarys dziejów polskiej floty wojennej*, *Bałtyk w ogniu*, *Flota Białego Orła*, *Obrona Helu czy Bitwy morskie*.

– 1949–1957 – zajmował różne stanowiska sztabowe w Dowództwie Marynarki Wojennej. Redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego” został w kwietniu 1959 roku i pełnił tę funkcję przez ponad szesnaście lat. Jednocześnie się dokształcał. W 1959 roku ukończył Wydział Pokładowy OSMW, w 1965 roku zaoczne studia pierwszego stopnia na tym samym wydziale WSMW, a w 1974 roku eksternistycznie uzupełniające studia pierwszego stopnia na Wydziale Dowódczym tej uczelni.

W styczniu 1976 roku rozstał się z „Przeglądem Morskim” i na własną prośbę odszedł na emery-

⁹ W. Pater: *70 lat Przeglądu Morskiego*. „Przegląd Morski” 1998 nr 12, s. 49–50.

¹⁰ W. Pater: *Kmdr por. mgr Edmund Kosiarsz (16.9.1929–25.8.1994)*. „Przegląd Morski” 1994 nr 10, s. 83–88.

ture. Był odznaczony: złotym, srebrnym i brązowym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, medalami: „Za Warszawę”, „Za Udział w Walkach o Berlin”, „Za Zasługi dla Miasta Gdyni”. Zmarł 17 maja 1994 roku i został pochowany na cmentarzu w Pierwoszynie¹¹.

EDMUND PIOTEREK

Z „Przeglądem Morskim” był związany przez blisko trzydzieści lat, pełniąc funkcję zastępcy redaktora naczelnego, sekretarza oraz redaktora naczelnego. Urodził się 18 lutego 1923 roku w Kołomyi. W 1939 roku ukończył gimnazjum ogólnokształcące. W latach 1939–1940 kontynuował naukę w radzieckiej dziesięciolce. Następnie od 1942 roku do 1944 roku pracował jako robotnik. 9 maja 1944 roku został powołany do Wojska Polskiego i wcielony do służby w 5 Zapasowym Pułku Piechoty. Później ukończył kurs Oficerskiej Szkoły Łączności w Centralnej Szkole Podchorążych w Riazaniu. Po awansowaniu na stopień podporucznika 1 maja 1945 roku został oficerem łączności w 16 Brygadzie Pancerniej i do lutego 1946 roku pełnił obowiązki szefa łączności brygady. W latach 1946–1955 pracował w organach informacji Wojska Polskiego. Jednocześnie uzupełnił wykształcenie średnie i awansował na porucznika – w 1947 roku, na kapitana zaś w 1951 roku.

Następne trzydzieści lat przepracował w redakcji „Przeglądu Marynarki Wojennej”, któremu w 1957 roku przywrócono tradycyjny tytuł „Przegląd Morski”. W latach 1955–1975 był zastępcą redaktora naczelnego, po czym przez rok sekretarzem redakcji. Obowiązki redaktora naczelnego pełnił dziewięć lat: od roku 1976 do 1985. W tym czasie podwyższył swoje kwalifikacje. Najpierw w 1958 roku ukończył technikum statystyczne, a w 1961 studia magisterskie na Wydziale Dziennikarskim Uniwersytetu Warszawskiego. Trzykrotnie awansował: w 1956 roku na komandora podporucznika, w 1963 roku na komandora porucznika i w 1973 roku na komandora. W lutym 1985 roku, po 41 latach służby, ze względu na pogarszający się stan zdro-

wia, pożegnał się z mundurem. Był odznaczony, między innymi, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, złotym i srebrnym Krzyżem Zasługi oraz Medalem za Odrę, Nysę, Bałtyk, Medalem Zwycięstwa i Wolności 1945. Zmarł 19 lutego 1996 roku w Gdańsku-Oliwie. Został pochowany na cmentarzu Witomińskim w Gdyni¹².

MIECZYŚLAW SERAFIN

Stanowisko redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego” objął na początku 1985 roku. Urodził się 26 września 1933 roku w Baranowie Sandomierskim. Szkołę średnią ukończył w Krakowie. W 1952 roku otrzymał świadectwo dojrzałości jako eksternista w Rzeszowie. Pod koniec 1952 roku pracował jako górnik w kopalni „Mysłowice”. W połowie 1953 roku zgłosił się do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni, którą ukończył w 1957 roku w stopniu podporucznika marynarki. Został skierowany do Ośrodka Szkolenia Specjalistów Morskich w Ustce. W latach 1958–1969 pełnił służbę na okrętach na różnych stanowiskach – oficera nawigacyjnego, flagowego nawigatora zespołu trałowców, szefa sztabu dywizjonu. W 1969 roku został skierowany na studia podyplomowe na Wydziale Dowódczym w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte. Po ich ukończeniu w 1971 roku trafił do Oddziału Operacyjnego Sztabu Marynarki Wojennej i do 1985 roku zajmował się sprawami szkolenia operacyjnego. W tym okresie ukończył zaoczne podyplomowe Studium Nauki Wojennej i Doktryny Wojennej w Akademii Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Stopień komandora otrzymał w 1977 roku.

Od lutego 1985 roku do 29 marca 1995 roku, czyli przez dziesięć lat, pełnił obowiązki redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego”. W swoich wspomnieniach nadmienia, że objęcie stanowiska redaktora wiązało się z całkowitą zmianą i nie miało nic wspólnego z tym, co wykonywał

¹¹ Kmdr inż. Ryszard Gilewicz (16.2.1925–17.5.1994). „Przegląd Morski” 1994 nr 7–8, s. 2.

¹² Kmdr mgr Edmund Pioterek. „Przegląd Morski” 1996 nr 2, s. 100.

do tej pory: *Nagle musiałem zmienić specjalność – zacząłem poznawać arkana sztuki dziennikarskiej. Do pracy w redakcji przyuczał mnie kmr Stefan Pawlus, ówczesny zastępca redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego”*¹³. 26 lutego 1993 roku przeszedł na emeryturę i kierował czasopismem jako pracownik wojska.

Po przekazaniu stanowiska swojemu następcy nadal był zatrudniony w „Przeglądzie Morskim” jako sekretarz redakcji, do 15 maja 1998 roku. Jest autorem i współautorem wielu opracowań, głównie ze sztuki operacyjnej i taktyki marynarki wojennej, a także bibliografii „Przeglądu Morskiego” za lata 1947–1986 oraz 1987–1997. W latach 1995–1996 był wiceprezesem Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Wojennej RP z siedzibą w Gdyni. Wyróżniono go między innymi Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz złotym, srebrnym i brązowym Krzyżem Zasługi.

WALTER PATER

Redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego” był od 1995 roku. Urodził się 16 października 1945 roku w niemieckiej miejscowości Fallingbommel. Mając 18 lat rozpoczął służbę wojskową jako elew Podoficerskiej Szkoły Zawodowej w Elblągu. Od 1966 roku przez kolejnych piętnaście lat pełnił zawodową służbę wojskową w Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej w Ustce. Był instruktorem łączności radiowej, dowódcą plutonu oraz dowódcą kompanii szkolnej, a w końcowym okresie służby pomocnikiem komendanta Szkoły Podoficerów Zawodowych Marynarki Wojennej do spraw szkolenia. Podnosił swoje kwalifikacje. W 1972 roku ukończył Oficerską Szkołę Wojsk Zmechanizowanych we Wrocławiu, a w 1980 roku studia historyczne na Uniwersytecie Gdańskim. W latach 1982–1989 pełnił służbę w gdyńskim garnizonie na stanowisku oficera, a później starszego oficera komendy garnizonu. Następnie do 1995 roku pracował w Muzeum Marynarki Wojennej jako szef Działu Historycznego.

W 1995 roku został redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego”, w którym w 1981 roku zadebiutował jako publicysta. Na łamach czaso-

pisma opublikował ponad sto artykułów. W styczniu 2003 roku, po czterdziestu latach służby wojskowej, przeszedł do rezerwy. W 2004 roku powrócił do pracy w Muzeum Marynarki Wojennej jako kierownik Działu Dokumentacji i Opracowań, gdzie zajmuje się badaniem dziejów Marynarki Wojennej i popularyzowaniem jej historii. Od 1981 roku opublikował kilkaset artykułów i materiałów historycznych w wydawnictwach naukowych, popularnonaukowych i w czasopiśmie, takich jak: „Wojskowy Przegląd Historyczny”, „Biuletyn Historyczny”, „Przegląd Morski”, „Nautologia”, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, „Rocznik Gdyński”, „Nasze Sygnały”, „Bandera”, „Gazeta Gdańska”, „Przegląd Wojsk Lądowych”, „Wiraże”, „Naval Forces” czy „Polska Zbrojna”. Został odznaczony między innymi: złotym, srebrnym i brązowym medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju”, złotym, srebrnym i brązowym medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny”¹⁴.

MARIUSZ KONARSKI

Funkcję redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego” pełnił od 1 lutego 2003 roku do 31 grudnia 2006 roku. Urodził się 18 maja 1958 roku w Gdańsku, gdzie ukończył szkołę podstawową i liceum ogólnokształcące. W 1982 roku został absolwentem historii na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Gdańskiego. Podczas studiów działał w Studenckiej Agencji Radiowej oraz stał się członkiem Aeroklubu Gdańskiego.

Pracę zawodową rozpoczął w gdańskim Centralnym Muzeum Morskim. W 1983 roku ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy oraz kurs oficerski w Wyższej Oficerskiej Szkole Wojsk Zmechanizowanych. Jako podchorąży rezerwy praktykę wojskową odbył w 35 Pułku Desantowym – popularnych „niebieskich beretach”. W 1991 roku wstąpił do Marynarki Wojennej i został redaktorem w czasopiśmie Marynarki Wojennej „Bandera”. W 1994 roku stał się członkiem Stowarzyszenia Dziennikarzy RP. Jednocześnie

¹³ M. Serafin: *Ze wspomnień byłego redaktora naczelnego „Przeglądu Morskiego”* 2008 nr 12, s. 17.

¹⁴ *Od redakcji. „Przegląd Morski”*, 2003 nr 3, s. 1.

z pracą w rodzimej redakcji, współpracował z „Wirazami”, „Polską Zbrojną”, „Nautologią”, „Przeglądem Morskim”, „Lotnictwem”, „Skrzydlatą Polską”, „Militariami” i „Aeroplanem”. Od połowy lat osiemdziesiątych należy do Morskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

W 2002 roku został skierowany na praktykę do „Przeglądu Morskiego”, a 1 lutego 2003 roku objął stanowisko redaktora naczelnego. Rok później obronił pracę doktorską w Pomorskiej Akademii Pedagogicznej w Słupsku. W 2006 roku pełnił obowiązki kierownika Redakcji Czasopism Marynarki Wojennej, będąc jednocześnie redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego” i „Bandery”. W tym samym roku ukończył kurs pedagogiczny w Akademii Marynarki Wojennej.

W wyniku reformy prasy wojskowej i na reaktywowaniu w maju 2007 roku „Przeglądu Morskiego” wydawcą tego czasopisma została Redakcja Wojskowa (od 1 stycznia 2011 roku Wojskowy Instytut Wydawniczy) w Warszawie. Mariusz Konarski był jego redaktorem prowadzącym. 1 stycznia 2013 roku znalazł się w rezerwie kadrowej przy Wydziale Prasowym Dowództwa MW. Od numeru drugiego z 2013 roku „Przeglądu Morskiego” pełni funkcję koordynatora z ramienia Dowództwa MW.

Jest autorem i współautorem wielu książek i opracowań o tematyce lotniczo-morskiej. Opublikował między innymi *Polskie lotnictwo morskie 1920–1956*, *Lotnictwo Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945–1963*, *304 Squadron*. Pod koniec 2012 roku ukazała się jego najnowsza książka *Lotniczy Puck 1911–1950*, której jest współautorem, wraz z Jarosławem Wróblem i Andrzejem Olejko.

NOWE OBLCZE

Na podstawie zarządzenia ministra obrony narodowej nr 22/MON z 28 lipca 2006 roku zlikwidowano między innymi dział czasopism Marynarki Wojennej RP i powołano Redakcję Wojskową z siedzibą w Warszawie. W miejsce trzech „przeglądów” rodzajów sił zbrojnych utworzono „Przegląd Sił Zbrojnych”. Ostatni numer „Przeglądu Morskiego”, ukazał się w grudniu 2006 roku. Po półrocznej przerwie w lipcu 2007

roku „Przegląd Morski” pojawił się ponownie. Zdecydowanie się różnił, szczególnie szatą graficzną, od swojego poprzednika, na co już w słowie wstępnym reaktywowanego pisma zwrócił uwagę dyrektor Redakcji Wojskowej Artur Bartkiewicz: *W nieco zmodyfikowanej formie powraca znany Wam dobrze „Przegląd Morski”*¹⁵. Zaznaczył jednocześnie, że takie zmiany w XXI wieku są koniecznością: *Stabilizacja jest wrogiem postępu, nie obyło się więc bez pewnych zmian*¹⁶.

W połowie 2007 roku rozpoczęła się więc nowa historia „Przeglądu Morskiego”. W ciągu niemal siedmiu lat Redakcją Wojskową, a po zmianie Wojskowym Instytutem Wydawniczym, kierowali: Artur Bartkiewicz i Marek Sarjusz-Wolski, pełniący jednocześnie funkcję redaktorów naczelnych wydawanych przez tę instytucję czasopism specjalistycznych. W połowie 2012 roku funkcję redaktora naczelnego tych pism powierzono, w wyniku zmian organizacyjnych, pierwszemu zastępcy dyrektora Wojskowego Instytutu Wydawniczego – Wojciechowi Kiss-Orskiemu.

„Przegląd Morski” od lipca 2007 roku do marca 2012 roku ukazywał się jako miesięcznik. Na mocy zaś zarządzenia nr 13/MON z 13 marca 2012 roku, od czerwca 2012 roku czasopismo było wydawane jako kwartalnik. W tym okresie, czyli w latach 2007–2013, czytelnicy otrzymali 64 edycje pisma. Czy na numerze 4 z 2013 roku historia najstarszego czasopisma krzewiącego ideę morską się zakończy?... Czas pokaże.

Na koniec warto podkreślić, że redaktorzy naczelnicy, którzy kierowali „Przeglądem Morskim” przez 85 lat, starali się zrobić wszystko, by pozyskać znanych autorów, interesujące artykuły, a przede wszystkim zadowolić czytelników. Ogrom wykonanej przez nich pracy ocenią potomni, choć już dziś wiadomo, że sprostali postawionym przed nimi zadaniom przez kształtowanie wiedzy wojennomorskiej wśród kadry Marynarki Wojennej i społeczeństwa. ■

Autorka jest absolwentką Uniwersytetu Gdańskiego.
W latach 2003–2006 była redaktorką
w „Przeglądzie Morskim”.

¹⁵ „Przegląd Morski” 2007 nr 1, s. 3.

¹⁶ Ibidem.



kmdr w st. spocz. mgr inż.
STANISŁAW WIELEBSKI

Bywało dawniej

Dla absolwenta Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, takiego jak ja, „Przegląd Morski” był swoistym drogowskazem oficera.

W dwudziestą czwartą rocznicę swoich urodzin, 12 grudnia 1953 roku, jako porucznik Marynarki Wojennej zameldowałem się na okręcie podwodnym ORP „Sęp”, gdzie miałem służyć. Jego dowódcą był wtedy kmdr ppor. Henryk Pietraszkiewicz. Trafiłem wyjątkowo dobrze, ponieważ nasz dowódca, jak się okazało, bardzo dbał o kadrę i marynarzy okrętu, ich rozwój... i to nie tylko wojskowomorski. Tu po raz pierwszy zetknąłem się z „Przeglądem Morskim”.

SIĘGNAŁEM PO PIÓRO

W czasie służby na „Sępie” zaintrygowało mnie, dlaczego przy kotwiczeniu wypuszcza się trzykrotną długość łańcucha w stosunku do istniejącej głębokości. Gdy o to pytałem kolegów, odpowiadali, że tak robią wszyscy od lat. Ponieważ nie satysfakcjonowało mnie takie wyjaśnienie, zacząłem szukać w dostępnej literaturze. Zebraną wiedzę postanowiłem podzielić się z innymi marynarzami... I tak powstał mój pierwszy artykuł dla „Przeglądu Morskiego”. Wy tłumaczyłem w nim, że ta trzykrotność łańcucha nie pozwala oderwać się kotwicy od dna, co było matematycznie udowodnione.

Była również inna ciekawostka. Od lat w upały pokłady polewano wodą, by ostudzić pomieszczenia pod pokładem. Bosman, który to robił (co przypadkowo zobaczyłem), podłączył węża do hydrantu na molo i lał wodę bez ograniczenia, nie osiągając spodziewanego efektu. Wy tłumaczyłem mu, że powinien tylko połączyć pokład i poczekać aż nagrzana słońcem woda odparuje i zabierze ciepło parowania, po czym, po jakimś czasie, powtórzyć tę czynność. W tym wypadku przydatna była wiedza z termodynamiki.

Po jakimś czasie, inspirowany już wtedy przez admirała Henryka Pietraszkiewicza, zacząłem pisać do „Przeglądu Morskiego” artykuły, pod ogólnym tytułem *Z życia podwodniaków*. Starałem się przedstawiać trudności codziennego bytowania w warunkach okrętu podwodnego, jak też odpowiedzialność całej załogi za bezpieczeństwo okrętu. Bardzo mocno zostało to podkreślone w artykule pt. *Szybkie zanurzenie*, pokazującym, jak jeden błąd marynarza na stacji za- i wynurzenia mógł się zakończyć tragicznie. Pisząc o tym mogłem zwrócić innym uwagę na sprawy bezpieczeństwa na okręcie. Były też artykuły, które cieszyły całą brygadę okrętów podwodnych, na przy-



NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

Na „Sępie” powstawał film o ORP „Orzeł”

kład opisanie, jak na „Sępie” powstawał film o ORP „Orzeł” (pt. *Orzeł*).

Pisanie do „Przeglądu...” dawało mi zadowolenie. Szczególnie, gdy do dalszej twórczości zachęcali mnie koledzy. ORP „Sęp” był wtedy jeszcze względnie nowoczesną jednostką. Miał sporo mechanizmów wykonanych w Polsce, nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne i doskonałe warunki dla załogi. To, że był budowany w Holandii wiedziałem, ale że był to projekt techniczny opracowany w Polsce – nie. W OSMW tego nie mówiono.

W 1958 roku skończyłem służbę na okrętach podwodnych. Kontynuowałem ją w pionie technicznym. Jednocześnie uzupełniałem wykształcenie.

OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA

27 czerwca 1963 roku obroniłem pracę magisterską na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Wtedy zacząłem pisać cykl artykułów pod tytułem *Współtwórcy Marynarki Wojennej RP*. O oficerach Marynarki Wojennej korpusu technicznego, profesorach politechniki, pracownikach cywilnych, którzy wnieśli w budowę okrętów duży i znaczący wkład, dzięki czemu zapisali się w historii naszej floty. Z wieloma współpracowałem bezpośrednio, o innych słyszałem i dlatego chciałem

przedstawić ich sylwetki, by pamięć o nich nie poszła w zapomnienie. Jest to tym bardziej cenne, gdyż przyczynili się oni również do powstania w Polsce szkolnictwa związanego z budową okrętów, jak również przemysłu okrętowego.

W „Przeglądzie Morskim” ukazał się również artykuł *Okręty Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej*, o jednostkach budowanych za granicą, jak też w kraju.

W grudniu 2008 roku wręczono mi, podczas uroczystości na Okręcie Muzeum ORP „Błyskawica”, wyróżnienie od Redakcji Wojskowej: *Podziękowanie za wieloletnią współpracę z „Przeglądem Morskim” w kształtowaniu oblicza czasopisma oraz za dzielenie się wiedzą i doświadczeniami służącymi rozwojowi morskiego rodzaju sił zbrojnych*.

Było to dla mnie wydarzenie bardzo wzniosłe i wzruszające. Szczególnie, gdyż odbierałem to podziękowanie razem z moim pierwszym przełożonym, admirałem Henrykiem Pietraszkiewiczem.

Moja służba w Marynarce Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej przebiegała razem i w zgodzie z „Przeglądem Morskim”. ■

Autor pełnił funkcję, między innymi, dyrektora Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Centrum Techniki Morskiej.



kmdr por. rez.
MACIEJ JANIAK

O doktrynie morskiej

Jeżeli nasz kraj nie otworzy się na świat przez banderę, to pozostanie państwem o niespełnionych i jedynie regionalnych ambicjach na mało znaczących peryferiach Europy.

Uzasadnienie racji bytu marynarki wojennej, wyznaczenie celów jej działania, w kontekście innych rodzajów sił zbrojnych, jest nie lada wyzwaniem.

Funkcjonuje ona bowiem w środowisku wyjątkowo złożonym. Środowisku, w którym oddziałują w sposób szczególnie najpotężniejsze siły natury. Charakteryzuje się ono różnorodnością i zmiennością występujących zagrożeń, generuje sytuacje zawsze osadzone w kontekstach międzynarodowych, najczęściej nie do końca opisanych jasnymi regułami prawnymi. Wymusza prowadzenie długotrwałych, systematycznych i wytrwałych działań, często mało spektakularnych, na rozmaitych specyficznych akwenach. Z tego względu od ludzi służących we flocie zawsze wymagano intelektu, gotowości do ponoszenia wyrzeczeń oraz umiejętności kumulowania w sobie i odpowiedniego wykorzystywania zdobywanego w miarę upływu czasu doświadczenia morskiego. To dzięki tym cechom ludzi morza świat został odkryty, nazwany i zorganizowany.

PLAN DZIAŁANIA

Współcześnie głównym zadaniem floty stało się utrzymywanie ogólnoświatowego porządku w sta-

nie względnego ładu i równowagi. Dąży się do tego wyposażając marynarki wojenne w odpowiednie, styczne do aktualnych uwarunkowań, doktryny morskie. Ich twórcy starają się w nich zdefiniować jak najdokładniej dzisiejszy, poddany procesom globalizacji, już niedwubiegunowy świat. Pragną rozpoznać, uwzględnić i uprzedzić wszelkie wyzwania, wynikające z szybko zachodzących w nim przemian, często powodowanych trudnymi do przewidzenia przesłankami. Zabiegając o określenie jego przyszłego kształtu, sporządzają prognozy, które są podstawą przyszłych założeń operacyjnych. To do nich z kolei dostosowuje się struktury flot. W ten sposób możliwe się staje wyeliminowanie wad towarzyszących doktrynom morskim ostatnich stu pięćdziesięciu lat, kiedy to marynarki wojenne najczęściej były przygotowane do wojny, która już się odbyła, a preferowane pasywne utrzymywanie olbrzymich i kosztownych flot, mających swoim potencjałem odgrywać rolę stabilizatora, okazywało się nieskuteczne w obliczu kolejnej wielkiej czy światowej zawieruchy, wymuszającej zresztą podjęcie natychmiastowych, aktywnych i systematycznych działań. Najczęściej takich, do jakich siły główne tych flot nie były przeznaczone.

Także dla naszej Marynarki Wojennej, dla jej odnowy i naprawy, kluczowe znaczenie ma opracowanie nowoczesnej doktryny morskiej, wpisanej w szeroko rozumianą doktrynę polityczną państwa, ale nie tylko doktrynę wojskową. Z racji nierozłącznego z działaniami floty kontekstu międzynarodowego, szczególnie w tak zwanym okresie pokoju, poczynania sił morskich w zasadzie mocniej bowiem wynikają z koncepcji Ministerstwa Spraw Zagranicznych niż Ministerstwa Obrony Narodowej.

Morska doktryna Marynarki Wojennej, wśród wielu czynników¹, musi uwzględniać wnioski wprowadzone z historii kraju, aktualne aspiracje i możliwości państwa (stan sił morskich jest zazwyczaj pochodną jego cywilizacyjnego i gospodarczego rozwoju), nasze położenie geograficzne, przynależność do Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej oraz bieżące i ciągle aktualizowane studia, określające i prognozujące sytuację na bliższych i dalszych, szczególnie ważnych dla Polski i dla naszych sojuszników oraz specjalnie „wrażliwych” akwenach, monitorując tym samym obecne i przyszłe zagrożenia. W ten sposób Marynarka Wojenna uzyskaby cel polityczno-wojskowy, a w jej działaniu pojawiłaby się jakaś idea, myśl przewodnia. Taka doktryna stanowiłaby punkt wyjścia do przeprowadzenia koniecznych i radykalnych reform w organizacji naszych sił morskich, określenia liczby i rodzajów okrętów, składu lotnictwa morskiego, systemów brzegowych, kwestii kadrowych, programów prac badawczych, studiów, nauczania i szkolenia, spraw logistycznych oraz innych dziedzin zabezpieczenia działań. Jasny plan działania umożliwiłby wnioskowanie o to, co jest potrzebne, a nie o to, na co się spodziewa uzyskać zgodę lub staje się osiągalne przypadkowo. Być może przejrzysta i logiczna doktryna morska umożliwiłaby osobom na najwyższych szczeblach władzy, którym do tej pory brakuje podstawowego zrozumienia politycznego sensu siły morskiej, odkrycie i przyswojenie potencjalnych możliwości drzemających we flocie. Być może wówczas nasza dyplomacja uznałaby za wskazane wykorzystywanie okrętów jako narzędzi polityki zagranicznej, niekoniecznie w kontekście siły militarnej, ale w kontekście gracza na akwenach – bezpośredniego uczestnika wydarzeń stymulujących globalne przemiany.

Wzorcowo została zreformowana marynarka wojenna Danii, flota, która w całej swojej długiej historii w wyjątkowy sposób starała się zawsze osiągać maksymalne efekty za pomocą rozsądnych nakładów. Po zakończeniu zimnej wojny, do 1995 roku opracowano nową doktrynę morską, której założenia były sukcesywnie i płynnie wprowadzane przez kolejne dziesięć lat. Okres transformacji zakończyła generalna reorganizacja wprowadzona z początkiem 2006 roku.

Zrekonstruowane siły morskie Danii w niczym nie przypominają tych z okresu zimnej wojny, a ich struktura w sposób wyjątkowo przejrzysty odzwierciedla nowy cel polityczno-wojskowy, jaki został im wyznaczony. Oba zasadnicze komponenty floty są wpisane w dzieje tego narodu i jednocześnie skierowane ku przyszłości. Pierwszy, związany z Wyspami Owczymi i Grenlandią, jest osadzony w dawnej aktywności normandzkiej, z której wynikają współcześnie konkretne możliwości. Drugi – w tradycji czynnego uczestnika przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem morskim szlaków komunikacyjnych. Wyjątkowe położenie terytorium Danii, z przynależnymi do niego akwenami morskimi, zapewnia temu państwu, tak jak w okresie zimnej wojny, specjalne traktowanie w planach operacyjnych NATO.

Uwzględniając polskie uwarunkowania, wynikające z dalszej i bliższej przeszłości, występujące obecnie oraz dające się przewidzieć w nieodległej przyszłości, jest wskazane, aby wysiłki podejmowane dla ratowania i odnowy naszej Marynarki Wojennej, zostały skupione na odtworzeniu jej w czterech, wzajemnie się uzupełniających i przenikających segmentach.

● Pierwszy to komponent przeznaczony do zadań prowadzonych na odległych akwenach morskich i służby w stałych zespołach sił morskich NATO w ramach budowania i podtrzymywania przez banderę międzynarodowej pozycji naszego kraju, wyrażania jego szeroko pojętych aspiracji, demonstrowania woli politycznej oraz utwierdzania układów koalicyjnych przez uczestnictwo

¹ Por.: A. Makowski: *Czy polskiej Marynarce Wojennej jest potrzebna doktryna morska*. Akademia Marynarki Wojennej 2011, s. 12. Maszynopis w posiadaniu autora.

w operacjach sojuszniczych pod flagą NATO i Unii Europejskiej.

● Drugi – komponent zabezpieczający zobowiązania sojusznicze, wynikające z planów operacyjnych NATO na Morzu Bałtyckim.

● Trzeci – wpisany w narodową bałtycką doktrynę odstraszenia.

● Czwarty – zabezpieczający we współdziałaniu z Morskim Oddziałem Straży Granicznej interesy na akwenach przybrzeżnych, ze szczególnym uwzględnieniem polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej.

NA DALEKICH AKWENACH

Przeznaczeniem pierwszego z wymienionych segmentów winno być budowanie pozycji naszego kraju na świecie, utrwalanie sojuszy wojskowych, które dla nas, z racji chociażby kontekstów historycznych, mają znaczenie zasadnicze. Ale także zaznaczanie aspiracji gospodarczych Polski jako państwa, któremu we własnym interesie zależy na bezpieczeństwie morskich szlaków handlowych oraz wszelkich innych form aktywności ludzkiej na morzu. Są to funkcje głównie polityczne, często o charakterze cywilizacyjnym i humanitarnym, w których aspekt militarny zajmuje miejsce drugoplanowe. Są to zadania, które nasza marynarka w dotychczasowej swojej historii wykonywała tylko w niewielkim stopniu. Są to w końcu przedsięwzięcia priorytetowe dla każdego sił morskich, prowadzone od zawsze. Przykładowo, w latach 1806–1860 okręty Royal Navy, zwalczające na Atlantyku, głównie u zachodnich wybrzeży Afryki, handel niewolnikami, zatrzymały około 1600 statków uprawiających ten proceder i uwolniły ponad 150 tysięcy Afrykanów. Jeszcze w ostatniej dekadzie XIX wieku dziesiąta część brytyjskiej floty patrolowała morza i oceany, tropiąc statki z niewolnikami. Ówczesni marynarze nie zdawali sobie sprawy z tego, że zgodnie z naszą współczesną nomenklaturą uczestniczą w działaniach asymetrycznych.

Dzieje świata stanowi określony ciąg wydarzeń. Stan obecny jest ukształtowany przez te mające miejsce w przeszłości, aktualne formatują przyszłość. Historia gwałtownie przyspieszyła i nabrała zupełnie innego sensu wraz z podjęciem przez człowieka żegluga oceanicznej. W jej wyniku świat

został odkryty, nazwany i zorganizowany, następnie, głównie wysiłkiem flot państw, które zamorski kierunek ekspansji podniosły do rangi swojej naturalnej racji stanu, utrzymywany w stanie względnego ładu. Generalnie dzisiejszy globalny porządek odzwierciedla minioną morską aktywność narodów, a o przyszłym zadecyduje zaangażowanie obecne, w widoczny sposób dynamizowane w sferze tradycyjnych, ale szczególnie tych stosunkowo nowych, perspektywicznych gałęzi „przemysłów morskich”².

Polska do grona tych elitarnych krajów nigdy nie należała i nie należy. Także w przyszłości nie będzie należeć, jeżeli jej Marynarka Wojenna nie podejmie stałego współdziałania z ich flotami na morzu – zasadniczej arenie kształtowania globalnych przemian. Jeżeli nasz kraj nie otworzy się na świat przez banderę, nie zaangażuje w przedsięwzięcia kreujące jego wizerunek, to nigdy do końca nie będzie tego świata rozumiał i nigdy nie osiągnie znaczącej pozycji międzynarodowej. Pozostanie państwem o niespełnionych, pretensjonalnych i jedynie regionalnych ambicjach, na mało znaczących peryferiach Europy.

Polska, dzięki przystąpieniu do Unii Europejskiej i NATO – układu wojskowego o głównie morskim profilu, którego cele generalne są uzależnione od utrzymania panowania na rozległych akwenach – stała się formalnie partnerem krajów, których nrody od wieków swoją pozycję budowały znojem i wytrwałym „uprawianiem morza”. Zaistniała zatem potencjalna możliwość dołączenia do ich grona przez wsparcie ich wysiłków systematycznym

■ Kluczowe znaczenie dla dalszego działania naszej Marynarki Wojennej ma opracowanie nowoczesnej doktryny morskiej, wpisanej w szeroko rozumianą doktrynę polityczną państwa.

² Przemysły morskie (maritime industries) – określenie na „gospodarkę morską” funkcjonującą w Unii Europejskiej. W ich skład wchodzi jedenaście podstawowych, niezależnych sektorów, łącznie z marynarką wojenną. Za: A. Makowski: *Polska gospodarka morska w statystyce – lata 1946–2005*. Gdynia 2007, s. 3. Maszynopis w posiadaniu autora.

uczestnictwem naszych okrętów w sojuszniczych działaniach na morzu, widocznym udziałem polskiej bandery we wspólnych operacjach prowadzonych na odległych akwenach oraz w składach stałych zespołów okrętów sił morskich NATO. Działania te, wbrew pozorom, są ściśle i bezpośrednio powiązane z szeroko pojętym systemem naszego bezpieczeństwa.

Swego rodzaju zaproszeniem do takiego współdziałania było przekazanie naszej marynarce dwóch fregat typu O.H. Perry. Był to też test jej szeroko pojętych kompetencji. Od jego wyników była uzależniona wiarygodność naszych sił morskich, ich ewentualne przyjęcie do „natowskiego klubu morskiego”. Test wypadł słabo pod każdym względem – wyszkolenia załóg, utrzymania okrętów w stanie należytej gotowości oraz przede wszystkim ich wykorzystania. Zwyczajem naszej marynarki przestały w większości przy molo, od początku obciążane opiniami typu: jakie one są mało nowoczesne, jakie duże, jakie drogie w eksploatacji, aż do stwierdzenia: po co nam one?³

Dzięki nim mieliśmy powrócić na morze, przywrócić przyzwoity poziom wyszkolenia morskiego i po odbyciu „okresu stażowego” próbować dołączyć do wspomnianego „klubu” – do składu stałych zespołów okrętów sił morskich NATO oraz wsparcia wysiłków sojuszników w operacjach prowadzonych na odległych akwenach. Tymczasem źle świadczy o Polsce i jej Marynarce Wojennej brak okrętu w prowadzonych od 2008 roku przedsięwzięciach unijnym i natowskim, których celem jest ochrona żeglugi na wodach wokół Rogu Afryki. W tych operacjach z krajów regionu Morza Bałtyckiego, nie licząc krajów bałtyckich, udziału nie bierze tylko Polska. A jeśli weźmiemy pod uwagę wszystkie, dysponujące siłami morskimi państwa NATO, gro- no nieobecnych uzupełniają jeszcze Bułgaria i Rumunia.

Uchylając się od tego obowiązku rezygnujemy z wszystkich wymienionych już korzyści oraz dodatkowo z możliwości nawiązania bezpośrednich kontaktów z równolegle tam działającymi okrętami wydzielonymi z flot różnych regionów świata, z dobrego wizerunku w regionie oraz wdzięczności załóg i armatorów ochraniających statków. Dajemy także światu do zrozumienia, że jako państwo nie

mamy obecnie żadnych szerszych aspiracji gospodarczych, wymagających utrzymania bezpiecznych morskich szlaków wymiany handlowej. A przecież, w związku z podjęciem przez Polskę decyzji o dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego, w bliskiej perspektywie czasowej przez ten pod wieloma względami ryzykowny rejon będzie prowadzić trasa statków transportujących gaz do portu w Świnoujściu⁴.

Nasi północni sąsiedzi – Finlandia i Szwecja, aby zaistnieć w przywoływanych przedsięwzięciach, pośpiesznie modernizowali swoje, zbudowane na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych minionego wieku, stawiacze min. Siły morskie Danii wprowadziły do służby specjalistyczne okręty. Wszystkie floty, które skierowały okręty na akweny wokół Rogu Afryki zadbały szczególnie o to, aby w ich wyposażeniu znalazły się bandery o wyjątkowo wielkich rozmiarach, co łatwo dostrzec na różnych zdjęciach.

SILNA ZAŁOGA TO SILNY OKRĘT

Co jest potrzebne naszej Marynarce Wojennej, aby mogła uczestniczyć w tego rodzaju misjach? Trzy okręty i cztery lub pięć załóg do ich obsadzenia. A właściwie to tych kilka załóg i trzy okręty. Wbrew pozorom dobre załogi wcale nie są osiągalne łatwiej niż dobre okręty. Nie jest łatwo wyselekcjonować, dobrać i zespolić grupę ludzi – załogę okrętu – następnie utrzymywać ją w gotowości do poświęceń i długotrwałego przebywania na morzu, (zwłaszcza w sytuacji, gdy brakuje wyraźnie określonego celu). A przecież załoga jest głównym atutem okrętu. Ważniejszym niż najnowocześniejsze

³ Siły morskie RFN jeszcze w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku, obłożone powojennymi restrykcjami, nowy etap swojego rozwoju rozpoczynały wraz z wprowadzeniem do służby fregat typu 122 w 1982 roku. Do tego czasu podstawowymi okrętami, jeżeli chodzi o wyszkolenie morskie, wykorzystywanymi przez flotę RFN były niszczyciele typu Fletcher. Na popularnych „zetkach” z czasów wojny marynarce niemieccy każdego roku miesiącami pływali po Skagerraku, tam i z powrotem, tam i z powrotem.

⁴ Ochrona tego przedsięwzięcia wymaga podjęcia wielu działań. Por.: P. Mickiewicz: *Morski transport surowców energetycznych jako determinant kierunków rozwoju Marynarki Wojennej*. W: *Zbiór materiałów na konferencję naukową „Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa”*. Warszawa 2010, s. 207.



ARKADIUSZ DWULATEK

Fot. 1. Niszczyce min w trakcie ćwiczeń

uzbrojenie i wyposażenie. Ileż to razy „słabsze” okręty brały górę w konfrontacji z wyraźnie „silniejszymi” albo z okrętów jednego typu, budowanych w bardzo długich seriach, wyróżniało się tylko kilka. W obu wypadkach decydującą rolę odgrywały wyjątkowo dobre załogi.

Z racji organizacji okrętu zachodzi na nim podstawowa zależność – załoga jest silna swoim dowódcą okrętu, a ten jest silny swoją załogą. Dlatego do tego rodzaju służby należy dobierać na dowódców ludzi o wyjątkowych kwalifikacjach, przejawiających samodzielność, inicjatywę i potrafiących bez wytycznych zawsze postępować tak, jak wymagają tego okoliczności. Nie mogą to być ludzie, dla których wykonanie zadania na morzu sprowadza się do szczęśliwego powrotu do portu albo pływania po „kresce”, zgodnie z zatwierdzonym planem, lub jedynie w kilwaterze okrętu flagowego. Muszą być przygotowani do długotrwałego przebywania na morzu, na zróżnicowanych akwenach, z których każdy charakteryzuje się wieloma specyficznymi właściwościami osadzonymi w historii, tradycji, lokalnych zwyczajach (często stanowiących miejscowe prawo przenikające się z normami prawa międzynarodowego), aktualnej sytuacji polityczno-militarnej. Być świadomi ich znaczenia dla żeglugi i eks-

ploatacji zasobów oraz panujących warunków hydrometeorologicznych i nawigacyjnych. Muszą zdawać sobie sprawę, że okręt, bez względu na charakter rejsu, gdziekolwiek by się znalazł, implikuje określoną i wyjątkową sytuację, że nie ma neutralnych i niczym nieskutkujących przejść, że siłą rzeczy zawsze zostaje wpisany w całe środowisko akwenu. Muszą być wyczuleni na wszystkie symptomy dochodzące z akwenu i na ich podstawie dążyć do pełnego rozeznania sytuacji aktualnej, uzupełnienia danych o sytuacji minionej oraz prognozowania przyszłej. Powinni być świadomi także tego, że okręt, korzystając z zasady wolności mórz i oceanów, której zagospodarowanie leży wyłącznie w ich gestii, zawsze jest „u siebie”, może skutecznie oddziaływać nie naruszając „obcego terytorium”, nie musi „dokonywać agresji”.

Już podczas studiów w Akademii Marynarki Wojennej, przyszłym, potencjalnym dowódcom okrętów powinno się przekazywać wiedzę dotyczącą przedstawionej problematyki w ramach przedmiotów, obejmujących programem procesy historyczne, zachodzące na morzach i oceanach, zawierających szeroko pojętą historię żeglugi, osadzoną w specyficznym rodzaju geografii obszarów i akwenów leżących na styku oceanu czy morza i lądu. Na

morzu jak nigdzie terazniejszość przenika się z czasem minionym – od wieków najczęściej zawsze chodzi o te same szlaki żeglugowe, cieśniny, zatoki, przylądki, wyspy, kotwicowiska, ujścia rzek i porty. Dzięki temu absolwenci uczelni morskich potrafiliby nie tylko dokładnie określić swoją pozycję na morzu, ale wiedzieliby też gdzie są i po co. Historia żeglugi, wpisana w historię cywilizacji, dostarcza zresztą także najlepszych argumentów o konieczności posiadania własnej marynarki wojennej.

OKRĘT NA MIARĘ CZASÓW

Uwzględnivszy sytuację międzynarodową, jaka nastąpiła po zakończeniu zimnej wojny, oraz wzięvwszy pod uwagę zapotrzebowanie wielu sił morskich, szczególnie tych średniej i małej wielkości, biura konstrukcyjne i stocznie zaproponowały kilka nowych rodzajów okrętów, których głównym przeznaczeniem są działania w szeroko pojętych operacjach stabilizacyjnych na bliższych lub dalszych akwenach. Mają one być na tym polu alternatywą dla okrętów stricte bojowych, głównie fregat. Są od nich wyraźnie tańsze w budowie i eksploatacji, bardziej uniwersalne oraz – w zależności od wariantu dodatkowego wyposażenia – bardziej wszechstronne. Wśród nich znajduje się rodzaj określanv skróttem OPV, oznaczający, w zależności od wielkości, przybrzeżny (offshore) lub oceaniczny (ocean) okręt patrolowy (patrol vessel). Konstruowane są rozliczne typy, o różnorodnych cechach taktycznych i technicznych, okrętów tej klasy. Znaczącym atutem są niskie koszty ich budowy i eksploatacji w stosunku do możliwych do osiągnięcia za ich pomocą efektów.

Wiele marynarek wprowadzeniem do służby właśnie OPV rozpoczynało i rozpoczyna kompleksową odnowę swojej wysłużonej floty. Dotyczy to na przykład sił morskich Brazylii. W styczniu 2012 roku brytyjski koncern BAE Systems ogłosił podpisanie kontraktu o wartości 133 milionów funtów na dostawę do Brazylii trzech okrętów patrolowych typu BAE Systems 90M OPV. Kontrakt obejmuje także ich serwis oraz licencję na budowę kolejnych jednostek w stocznjach brazylijskich. Są to okręty o wyporności pełnej 2200 ton, długości 90 metrów, szerokości 13,5 metra, siłowni zapewniającej prędkość do 25 węzłów i zasięg ponad 5500 mil mor-

skich przy prędkości 12 węzłów. Załoga liczy od 37 do 70 marynarzy, z możliwością zaokrętowania dodatkowych 50. Autonomiczność tego typu okrętów wynosi 35 dni.

Wydaje się, że tą drogą powinna podążyc także Marynarka Wojenna RP. Taki okręt, z dobrą załogą, stanowiłby doskonałe narzędzie służące realizacji politycznych interesów Polski na odległych akwenach morskich, zarówno samodzielnie, jak i w operacjach sojuszniczych. Posiadanie trzech takich okrętów umożliwiłoby systematyczną obecność polskiej bandery wśród bander państw wyrażających na morzu swoje dalekosiężne interesy. Ich pomyślne wyniki w tego typu operacjach, odpowiednio i umiejętnie zaprezentowane szerokiej opinii publicznej, zmieniłyby obecne obojętne, a często i negatywne, nastawienie do naszej Marynarki Wojennej, wyrażane przez społeczeństwo i ludzi sprawujących władzę. Rozliczne typy tych okrętów są oferowane przez różne stocznie, a i nasze stocznie z Gdańska, Gdyni i Szczecina budowały je, częściowo lub kompleksowo, dla odbiorców w Norwegii, Danii i Szkocji. W niedługim czasie OPV zasilą szeregi wielu flot, a koncepcje związane z ich budową i wykorzystaniem będą rozwijane i doskonalone.

„Polski” OPV powinien się charakteryzować możliwością przynajmniej rocznego przebywania poza macierzystą bazą, parametrami zbliżonymi do typu BAE Systems 90M, rozsądną konfiguracją uzbrojenia, wyposażenia oraz rozwiązań dodatkowo zwiększających jego możliwości, a także stosowną klasą lodową. Oczywiście, mógłby także z powodzeniem, w razie potrzeby, ochraniać narodowe interesy w naszej wyłącznej strefie ekonomicznej, stanowiąc wzmocnienie komponentu sił wymienionego wcześniej jako czwarty.

W OPERACJACH SOJUSZNICZYCH

Rozważając nasz udział w operacjach sojuszniczych prowadzonych na odległych akwenach, takich jak na przykład działania antyterrorystyczne na Morzu Śródziemnym, oznaczone kryptonimem „Active Endeavour”, można sobie zadać pytanie, dlaczego do tego typu zadań nie są kierowane nasze okręty rozpoznawcze ORP „Hydrograf” i ORP „Nawigator”? Wszak ich głównym przeznaczeniem

jest monitorowanie sytuacji na akwenach. W ostatnich latach zostały one zmodernizowane i doposażone w środki zwiększające ich możliwości właśnie w tego rodzaju operacjach. Oba te okręty, które kiedyś większość czasu spędzały na morzu, obecnie bezużytecznie stoją w porcie.

Inną sprawą jest służba naszych okrętów w stałych zespołach sił morskich NATO, na przykład w złożonym z dużych okrętów bojowych Stałym Zespole Sił Morskich NATO (Standing NATO Maritime Group – SNMG) oraz Stałym Zespole Sił Obrony Przeciwminowej NATO (Standing NATO Mine Countermeasures Group – SNMCMG). Ich międzynarodowy charakter demonstrowa jedność panującą w sojuszu, a realny potencjał bojowy umożliwia rzeczywistą projekcję siły, w sposób przystający do aktualnej sytuacji polityczno-militarnej.

W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych minionego wieku ówczesny sojuszniczy zespół okrętów STANAVFORLANT (Standing Naval Forces Atlantic; Stały Zespół Sił Morskich NATO na Atlantyku), złożony z niszczycieli i fregat, wielokrotnie demonstrował jedność i wolę polityczną państw NATO na Bałtyku, często z powodu rozwoju sytuacji w Polsce. Był ważnym katalizatorem wpływającym na przebieg przemian zachodzących w rejonie naszego morza. Zespół przeciwminowy, wówczas określany mianem STANAVFORCHAN (Standing Naval Force Channel; Stały Zespół Sił Morskich NATO w Kanale La Manche), regularnie prowadził działania w Cieśninach Duńskich. W zespołach tych, na bieżąco są sprawdzane w sposób praktyczny różnorakie procedury, które w poprawionej formie stają się obowiązujące w całych siłach morskich NATO. Zespoły takie standardowo stają się także uczestnikami wielu ćwiczeń, głównie tych najważniejszych – wpisanych w scenariusze faktycznych planów operacyjnych NATO. Służba okrętów w tych zespołach zawsze była i jest bardzo prestiżowa, a dowodzenie międzynarodowym zespołem wyróżnieniem dla każdego oficera marynarki.

Wspomniano już wstydliwą dla naszej marynarki sprawę związaną z wykorzystaniem przekazanych jej dwóch fregat typu O.H. Perry. To właśnie te okręty, po osiągnięciu gotowości bojowej, po-

twierdzonej stosownym certyfikatem natowskim, miały w sposób rotacyjny, zgodny z przemysłanym planem, reprezentować polską banderę w składzie 1 Stałego Zespołu Sił Morskich NATO (SNMG-1). Nabyte w trakcie tej służby doświadczenie i obeznanie z procedurami miało być przenoszone do naszej floty. Niestety, zadanie to przerosło nasze możliwości organizacyjne i intelektualne. Przede wszystkim nikt z decydentów, zarówno w marynarce, jak i tych na wyższych szczeblach, nie rozpoznał wagi i znaczenia służby we wspomnianym zespole okrętów. Smutnym potwierdzeniem tego stanu rzeczy jest notatka zatytułowana *Marynarka Wojenna 13 lat w NATO*, jaka się ukazała na oficjalnej stronie internetowej Marynarki Wojennej RP 12 marca 2012 roku. Wynika z niej, że podczas ponaddwudziestoletniej, łącznej dla obu fregat, służby pod polską banderą tylko ORP „Gen. K. Pułaski” dwa razy, na krótko (w sumie jedynie pół roku), wszedł w skład SNMG-1. Czas służby obu fregat pod polską banderą został całkowicie zmarnowany. Jak można żądać od społeczeństwa funduszy na nowe okręty, jeżeli nie potrafi się wykorzystać tych już posiadanych?

W obecnej sytuacji naszej floty, rozważania dotyczące udziału polskiej bandery w stałym zespole sił morskich NATO, miejmy nadzieję, że nie na zawsze, przeniosły się do sfery rozważań jedynie teoretycznych. I nie chodzi tylko o brak odpowiednio przygotowanego okrętu. Główną przeszkodą jest zła ogólna kondycja całej naszej Marynarki Wojennej. Szkoda jest duża. Uchylając się od służby w tym prestiżowym zespole, stajemy się członkiem NATO drugiej kategorii.

A co z zagospodarowaniem dalszych lat obu fregat pod polską banderą? Być może jednak w ostatnich latach swojej służby, przy odpowiedniej dbałości przynajmniej o ich siłownie i mechanizmy pomocnicze, wyruszą one jeszcze w morze, aby w doborowym towarzystwie zadbać o dobre imię swoich patronów i polskiej bandery.

Ci, którzy pod adresem fregat kierują złośliwe epitety oraz twierdzą, że są naszej flocie zbędne, działają nie tylko na niekorzyść Marynarki Wojennej RP. Oni osłabiają Polskę, pozbawiają ją, abstrahuując od zagadnień stricte militarnych, doskonałego narzędzia uprawiania szeroko pojętej polityki.

Narzędzia wyjątkowo skutecznego i nieporównywalnie mniej kosztownego od utrzymywanych przez nasze państwo kontyngentów wojskowych. Narzędzia o zasięgu globalnym (siły morskie), a nie tylko lokalnym (wojska lądowe). Tych ludzi tłumaczy ich nieświadomość – nie wiedzą co czynią, tkwiąc po uszy w starych, najczęściej od zawsze fałszywych, a przynajmniej od dawna nieaktualnych doktrynach wojskowych. Powinniśmy jak najdłużej, dbając w szczególności o sprawność napędu głównego i mechanizmów pomocniczych, utrzymać w linii obie fregaty typu O.H. Perry i kierować je rotacyjnie do służby w SNMG-1, nawet negocjując nieco ulgowe kryteria, odbiegające od obowiązujących okręty do niego wydzielane, traktując tę służbę w dużej mierze jako naukę, terminowanie wśród najlepszych. W ten sposób, uczciwie prowadząc politykę kadrową, doczekamy się w końcu być może zespołu ludzi potrafiących na stałe przenieść do naszej floty najlepsze wzorce, położyć podwaliny pod „nową Marynarkę Wojenną”. Wówczas zostałyby wypełnione trzeci, wymieniony czynnik, niezbędny do zaistnienia środowiska umożliwiającego w pełni funkcjonowanie polskich sił morskich w pełnym zakresie. Takie same nadzieje należy wiązać z kadrą służącą na okrętach wydzielanych do Stałego Zespołu Sił Obrony Przeciwminowej Sił Morskich NATO

Słuszny wydaje się także postulat szukania w składach sojuszniczych flot używanych okrętów tej samej klasy, które zastąpiłyby na kolejne lata (8–10 lat) obie fregaty typu O.H. Perry. Skłania ku temu analiza obecnej sytuacji militarno-politycznej w naszym rejonie (brak wyraźnych, nieodległych poważnych zagrożeń), preferująca zadania typu polityczno-militarnego nad ściśle militarnymi, oraz stan naszej floty – konieczność terminowania pośród najlepszych. Jeszcze na jakiś czas, przynajmniej przez okres opracowania i wstępnego etapu wdrażania nowej doktryny morskiej, precyzującej potrzeby Marynarki Wojennej RP, można odłożyć postulaty posiadania fregat dysponujących najbardziej zaawansowanymi technicznie (wyjątkowo kosztownymi) systemami na rzecz okrętów, w wypadku których „duży rozmiar bandery” jest ważniejszy od „dużego kalibru uzbrojenia”.

Korwety, takie jak typu Gawron, są za małe, aby mogły być kierowane do stałego zespołu sił morskich NATO. Występuje zbyt duża różnica parametrów technicznych pomiędzy nimi a fregatami (głównie w wyporności), która implikuje wiele innych właściwości, z dzielnością morską podczas wysokich stanów morza na czele. Sprawdzą się natomiast doskonale w Cieśninach Duńskich i na Bałtyku, wraz ze ścigaczami rakietowymi.

Na tle fregat dobrze wypadają „weterani” – o blisko piętnaście lat starsze okręty przeciwminowe OORP „Mewa”, „Flaming” i „Czajka” (fot.1). W ciągu ostatnich dziesięciu lat, w sumie, dziesięć razy wchodziły w skład SNMCMG-1 przez łączny okres ponad dwóch lat. Do tego należy dolożyć półtora roku ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” jako okrętu flagowego, z tego pół roku flagowego dla polskiego oficera. Dalsza odpowiedzialna i ważna służba naszego okrętu w tym zespole jest uzależniona od pozyskania przez Marynarkę Wojenną okrętów przeciwminowych nowej generacji.

Jest jeszcze jeden powód, być może najważniejszy, dlaczego polskie okręty powinny aktywnie uczestniczyć w sojuszniczych operacjach prowadzonych na odległych akwenach morskich oraz zaznaczać swoją obecność w składach stałych zespołów sił morskich NATO. Tylko angażując się we wspomniane przedsięwzięcia, z których niektóre są realizowane na sojusznicze wezwanie, wynikające z artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego, sami będziemy mieli prawo, w wypadku otwartego konfliktu w naszym rejonie, liczyć na sojusznicze wsparcie – wypełnienie zobowiązań wywodzących się z tego samego artykułu (fot. 2). Jeżeli naszego zaangażowania we wspomnianych przedsięwzięciach nie będzie, to po ewentualnym kolejnym przykrym doświadczeniu będziemy mogli dalej biadołić o osamotnieniu i pozostawieniu przez sojuszników na pastwę losu.

NA MORZU BAŁTYCKIM

W okresie zimnej wojny sytuacja na tym teatrze działań była klarowna. Przyjmowano, że głównym zadaniem flot sił morskich NATO na morzach Bałtyckim, Północnym i Norweskim, których akweny pod względem operacyjnym, jako współzależne od siebie, nawzajem się przenikały, będą szero-



MARIAN KLUCZYŃSKI

Fot. 2. Należy doskonalić umiejętności załóg okrętów, by mogły sprostać nowym wyzwaniom

ko zakrojone działania z nadrzędnym celem zabezpieczenia i zapewnienia możliwości przerzutu sił wzmocnienia na kontynent. Założenia i cele szkoleniowe większości ówczesnych zintegrowanych ćwiczeń flot NATO, organizowanych na Atlantyku Północnym i wspomnianych morzach, były podporządkowane doskonaleniu zagadnień związanych z tym przedsięwzięciem.

Scenariusz głównych działań na Bałtyku, ulepszany regularnie podczas corocznej jesiennej serii ćwiczeń, doprowadzał zespół okrętów sił morskich USA, transportujący siły wsparcia zza oceanu, w rejon północnych wybrzeży Szkocji. Wówczas na morze wychodził także, formowany najczęściej w zatoce Firth of Forth, tego samego rodzaju zespół Royal Navy, który pododdziały brytyjskiej piechoty morskiej zazwyczaj przewoził – dla wzmocnienia Norwegii – do rejonu Trondheim. Dla amerykańskich marines celem była Jutlandia – rozładunek następował na redzie portu Esbjerg. W dalszej kolejności siły morskie NATO, na wspomnianych akwenach, kontynuowały działania ściśle skorelowane z sytuacją na przybrzeżnych frontach lądowych, zabezpieczały kolejne transporty sił wsparcia na kontynent, ochraniały morskie szlaki komunikacyjne, w zależności od sytuacji w sposób ela-

styczny organizowały w poszczególnych rejonach konieczne rodzaje obrony oraz przystępowały do aktywnego zwalczania przeciwnika – wówczas sił morskich Układu Warszawskiego.

W tamtym okresie do NATO należały trzy państwa bałtyckie – Dania, RFN i Norwegia, których wybrzeża znajdują się nie tylko nad Bałtykiem, ale Morzem Północnym i Norweskim, co w dużym stopniu upraszczało samą operację transportu i rozładunku oddziałów piechoty morskiej. Można było zauważyć, że struktury ich flot były wtedy ściśle podporządkowane regionalnym sojuszniczym założeniom operacyjnym. Uwzględniały wynikające z nich zadania, inne dla akwenów mórz Norweskiego i Północnego wraz ze Skagerrakiem, inne dla Cieśnin Duńskich i Bałtyku Zachodniego.

Od tamtego czasu sytuacja na Morzu Bałtyckim zasadniczo się zmieniła. W okresie zimnej wojny wschodnią granicę NATO, nie licząc Bornholmu, wyznaczał klif wyspy Møn, obecnie podeszła ona pod przedmieścia Sankt Petersburga, a ciągłość wybrzeża państw NATO rozdziela jedynie rosyjski obwód kaliningradzki.

Czy w NATO, uwzględniając ten nowy porządek bałtycki i wynikające z niego rozszerzenie zobowiązań sojuszniczych na nowe państwa człon-

kowskie, uaktualniono stosowne plany operacyjne? Zapewne dalej obowiązują te dotyczące Danii, Norwegii⁵ i RFN, chociaż ryzyko wrogiego desantu na wyspy duńskie Zelandię czy Falster zdecydowanie się oddaliło. Ale czy zostały nimi objęte w takim samym stopniu Polska oraz Litwa, Łotwa i Estonia?

Nasz kraj wstępując do NATO miał nadzieję, że wspomniane rejonu rozładunku sił wsparcia zza oceanu, wsparcia dla naszych wojsk lądowych, zdecydowanie przybliżą się do jego wybrzeża. Zapowiadane na początku 2009 roku zamiary reaktywacji po długiej przerwie ćwiczeń flot NATO z przelotu do Europy sił wzmocnienia ze Stanów Zjednoczonych nie zostały zrealizowane. Pozytywną oznaką ich ewentualnego wznowienia były przeprowadzone w pierwszej połowie lutego 2012 roku, największe od 1990 roku, ćwiczenia sił amfibijno-transportowych Stanów Zjednoczonych pod kryptonimem „Bold Alligator”. Tyle że wszystko odbyło się w rejonie wschodniego wybrzeża USA. Z państw europejskich w ćwiczeniach brały udział Francja, Włochy, Holandia, Hiszpania i Wielka Brytania.

Tak czy inaczej, abstrahując od obowiązujących norm poprawności politycznej i analiz optymistycznie oceniających skalę zagrożeń w basenie Morza Bałtyckiego, w polskim interesie jest, aby stosowne sojusznicze plany, uwzględniające obecny stan rzeczy, istniały i były wiarygodne. Zawarte w nich treści powinny w naturalny sposób być uwzględnione w założeniach rozwojowych naszych sił morskich. W możliwie największym skrócie należy przyjąć, że głównym rodzajem wspólnych działań naszej marynarki i sojuszników, w wypadku otwartego konfliktu zbrojnego na Bałtyku, będzie powstrzymywanie z jednoczesną ochroną morskich linii komunikacyjnych na zapleczu, a najważniejszym rodzajem obrony – obrona przeciwrakietowa i przeciwlotnicza.

ODSTRASZANIE

Aby maksymalnie ograniczyć możliwość takiego rozwoju wydarzeń, wnieść znaczący wkład w utrzymanie bezpieczeństwa w rejonie bałtyckim, a jednocześnie być przygotowanym na zagrożenia trudno przewidywalne, jest wskazane, aby

Marynarka Wojenna RP miała swoją narodową bałtycką doktrynę odstraszenia, wpisaną w obowiązującą całość jej doktryny polityczno-morskiej.

Taką doktrynę mają siły morskie Szwecji. Jej podstawą jest ciągłe, systematyczne i aktywne rozpoznanie, z rozpoznaniem radioelektronicznym na czele, przy jednoczesnym bardzo skutecznym, szeroko pojętym maskowaniu własnych sił i środków, z maskowaniem wykorzystania środków radioelektronicznych na czele. Sytuacja ta do tego stopnia utrudniała rozpoznanie systemu obrony szwedzkiego wybrzeża, że wymuszała wręcz podejmowanie takich kroków, jak próby penetrowania szkieletów za pomocą okrętów podwodnych – łącznie z tą najbardziej znaną z 1981 roku, zakończoną na skałach na podejściu do bazy morskiej w Karlskronie. Drugim elementem szwedzkiej doktryny jest wpisanie jej w wyjątkowy charakter wybrzeża, sprzyjający wspomnianemu maskowaniu, ale przede wszystkim – jako trzeci element – umożliwiający zastosowanie specyficznych, często bardzo oryginalnych koncepcji wykorzystania środków bojowych. W końcu jest ona w pełni zintegrowana z planami pozostałych rodzajów sił zbrojnych, ze szczególnym uwzględnieniem szwedzkich sił powietrznych.

Także celem naszej marynarki powinno być wypracowanie własnej bałtyckiej doktryny odstraszenia. Musi ona uwzględniać nasze możliwości i uwarunkowania, ale przede wszystkim wykorzystywać w pełni posiadane atuty, a niedogodności na atuty przemieniać. Wtedy będzie można, zgodnie z wypracowanymi założeniami, występować o konkretne środki bojowe, w tym okręty, a nie dostosowywać założenia do środków już posiadanych, w tym pozyskanych przypadkowo lub takich, których pozyskanie z różnych, nie zawsze racjonalnych przesłanek, było możliwe do osiągnięcia. Jej podstawą musi być szeroko pojęte, ciągłe, systematyczne i aktywne rozpoznanie, dające możliwość osiągnięcia, jak to się obecnie nazywa, pełnej świadomości środowiska morskiego na akwenie Morza Bałtyckiego.

⁵ Ćwiczenia obejmujące przelut sił wzmocnienia z Wielkiej Brytanii do Norwegii są regularnie przeprowadzane, a ich scenariusz niewiele odbiega od tego z okresu zimnej wojny.

Przed wszystkim jednak, wraz z powstaniem tej doktryny pojawi się idea – myśl przewodnia. Bez niej wszystkie wyliczenia ilości okrętów różnych klas, w różnych wariantach i konfiguracjach są sztuczne i oderwane od rzeczywistości. Jest oczywiste, że ewentualna bałtycka doktryna odstraszenia naszej Marynarki Wojennej musi ściśle określać współdziałanie z siłami powietrznymi, z lotnictwem – jednym z podstawowych środków walki w warunkach Morza Bałtyckiego.

Czwarty wspomniany komponent naszej marynarki powinien wynikać ze wspólnych ustaleń pomiędzy Marynarką Wojenną a Morskim Oddziałem Straży Granicznej w ramach współdziałania, mającego zabezpieczyć interesy kraju na wodach przybrzeżnych oraz akwenie polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. Należy wspomnieć o godnej pochwały i odpowiedzialnej służbie nad tymi rejonami śmigłowców ratowniczych naszych sił morskich.

STOP DEGRADACJI

Głęboka zapaść, jaką obecnie jest dotknięta Marynarka Wojenna RP, jest spowodowana, podążając jeszcze raz za myślą Eugeniusza Kwiatkowskiego, brakiem *skryształowanego, jasnego i wytrwałego stosunku do zagadnień morskich*, w tym wypadku morskich zagadnień polityczno-militarnych. Postępująca od lat degradacja zasad dla każdego sił morskich kardynalnych, doprowadziła do kryzysu zagrażającego jej racji bytu, do miejsca bliskiego „punktowi bez powrotu”.

Stracono dla Marynarki Wojennej lata dziewięćdziesiąte ubiegłego wieku, nie rozpoznając nadchodzących dla niej nowych, dotychczas nieosiągalnych perspektyw. Nie podjęto wówczas wystarczających zabiegów prowadzących do jej przekształcenia, zarówno w sferze doktryny, jak i praktyki, w nowoczesny rodzaj sił morskich. Nie wykorzystuje się możliwości zaistniałych po wstąpieniu Polski do NATO i Unii Europejskiej. Panujące w marynarce przekonanie, że kryzys jest spowodowany wyłącznie brakiem nowych okrętów, jest błędne. Okręty były i są, ale z powodu braku koncepcji i chęci ich użycia ich służba mijała i mija na podwójnych cumach przy moło. W tym stanie są tylko mało wartościowymi atrapami. Mało tego, jeżeli już wyjdą w morze, to przestają być ORP, a stają się „kontyn-

gentami wojskowymi”. Brakuje idei, myśli przewodniej, głównie w sferze politycznej, wyznaczającej Marynarce Wojennej kurs generalny.

Tylko opracowanie kompetentnej, przemyślanej i przystającej do rzeczywistości doktryny polityczno-morskiej może doprowadzić do podjęcia zakrojonych na szeroką skalę działań naprawczych, prowadzących ku „nowej Marynarce Wojennej”, w których problematyka budowy nowych okrętów będzie tylko jednym z elementów. Zresztą, tak naprawdę dopiero wtedy będzie wiadomo, jakie okręty są naszej flocie potrzebne.

Nasza marynarka natychmiast powinna podjąć wysiłki, aby zaistnieć w zbiorowej świadomości społecznej w sposób adekwatny do należnego jej statusu, wszechstronnie uświadamiający jej rangę we wszystkich aspektach – politycznych, militarnych, gospodarczych i kulturowych, łączących w sposób bezpośredni „uprawianie morza” (w tym przypadku służbę floty wojennej) z pomyślnością narodu i rolą, jaką odegra on wśród innych państw świata.

Dla swoich racji musi szukać sojuszników w parlamencie, samorządach, partiach politycznych, wyższych uczelniach, szkołach, organizacjach społecznych, branżowych i kulturalnych, w redakcjach i wydawnictwach oraz wśród ekspertów i sympatyków różnych profesji i specjalności. Nauczyć się poważnego dialogu o nurtujących marynarkę problemach. Starać się sprowokować dyskusję o flocie jako sprawie całego narodu. Nie sprowadzać jej do sporów o jeden czy dwa okręty. Wykazać konieczność posiadania floty. Dać odpór obecnemu przekazowi, ukazującemu marynarkę w kontekście „kajaków”, „najdroższych motorówek”, „zabawek admirałów” czy „okrętu podwodnego płynącego ulicami Gdyni”. Taką kampanię musi wspierać aktywna, wytrwała i odpowiednio rozpropagowana służba na morzu tych okrętów, którymi nasza flota jeszcze dysponuje.

Tylko podążając tą drogą możemy myśleć o odrodzeniu marynarki, o polskiej wersji „ustawy o flocie”, o „nowej Marynarce Wojennej RP”. ■

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



ZOFIA
GRODZIŃSKA-KLEMETTI

Kształcenie kadry fińskich sił zbrojnych

Zadaniem uczelni wojskowej jest kształcenie kadry sił zbrojnych i stymulowanie badań naukowych w dziedzinach związanych z szeroko rozumianym bezpieczeństwem państwa.

Temat wydaje się być prosty. Finlandia, podobnie jak Polska, kształci młodych ludzi zgodnie z *Procesem bolońskim*. Jednakże zainicjowany w 1999 roku program nie usuwa istniejących różnic, szczególnie tych wynikających z geografii, demografii czy też przynależności do określonych sojuszów. Finlandia to kraj niezwiązany żadnym militarnym paktem, ze skomplikowaną linią brzegową długości około tysiąca kilometrów oraz z około pięcioma milionami ludności. Finowie są zmuszeni do szukania rozwiązań, z którymi większe kraje, takie jak Polska, nie muszą się zmierzać. Szczupłe środki finansowe, jeszcze bardziej ograniczone obecnym kryzysem finansowym, wymagają rozważań w podejmowaniu decyzji oraz działaniu. W trudnej sytuacji nie ma miejsca na trwonienie tak zasobów finansowych, jak i ludzkich.

UNIwersYTET

Trzon kadry fińskich sił zbrojnych zdobywa swoje kwalifikacje na Uniwersytecie Obrony Narodowej (UON). Z prawnego punktu widzenia jest on podporządkowany naczelnemu dowódcy

Fińskich Sił Obronnych, obecnie generałowi Ari Puheloinen (prezydent kraju jest najwyższym dowódcą – *supreme*). W praktyce jednakże podlega szefowi sztabu generalnego.

Uczelnia przekazuje w trakcie procesu kształcenia wiedzę opartą na najnowszych osiągnięciach naukowych. Jest instytucją wielodyscyplinarną, specjalizującą się w naukach wojennych, o wojnie i siłach zbrojnych. W ich zakres wchodzi zagadnienia związane z konfliktami zbrojnymi, bezpieczeństwem oraz zarządzaniem kryzysowym w całym badawczym spectrum. Rok akademicki obejmuje trzy semestry.

Uniwersytet Obrony Narodowej jest w Finlandii uważany za autorytet w dziedzinie sztuki wojennej. Jednakże jego głównym zadaniem jest wykształcenie wysoko wykwalifikowanych specjalistów, którzy zasilą korpus oficerski Fińskich Sił Obronnych oraz Straży Granicznej i Brzegowej. Absolwenci UON są przygotowani do szkolenia żołnierzy w czasie pokoju, tak by umieli oni prowadzić działania w czasie wojny, jak również brać udział w operacjach pokojowych. Studenci zdobywają na tej wojskowej uczelni wysokie kwalifika-

cje zawodowe oraz wiedzę na temat współczesnego świata, włącznie z ogólnymi podstawami cywilizacyjnymi.

Uniwersytet promuje ideę ciągłego kształcenia się, zachęca do intelektualnego rozwoju przez całe życie. Na czele Uniwersytetu Obrony Narodowej stoi rektor, który kieruje i nadzoruje jego funkcjonowanie. W wykonywaniu zadań wspomagają go prorektor, dyrektor do spraw badań oraz dyrektor administracyjny.

W strukturze uniwersytetu funkcjonują akademie wojskowe, Wydział Podyplomowy, z siedzibą na wyspie Santahamina w Helsinkach, oraz Wydział Dokształcania i Rozwoju. Kształcenie jest koordynowane przez prorektora. Odbywa się w ramach różnych fakultetów. Są też prowadzone badania naukowe. Ma również miejsce wymiana doświadczeń między kadrą naukową a studentami.

Uniwersytet Obrony Narodowej jest uczelnią stosunkowo „młodą”. Jednak korzeniami sięga do XVIII wieku. W obecnym kształcie został powołany w 1993 roku przez połączenie Akademii Wojskowej, Szkoły Walki (Combat School) oraz Szkoły Wojennej (War College). Chodziło o stworzenie jednej uczelni dla sił zbrojnych. Uniwersytet rozwijał się i rozszerzał zakres swego działania, z czasem zaczął uczestniczyć w paneuropejskim edukacyjnym rozwoju. Mimo to Finowie dbają, by internacjonalizacja i europeizacja nie zniwelowały w procesie kształcenia tradycji fińskich.

PROCES KSZTAŁCENIA

Rekrutacja do uczelni odbywa się na zasadach podobnych jak w Polsce. Po ukończeniu studiów absolwenci uzyskują stopień licencjata (bachelor) lub magistra. Absolwenci ze stopniem licencjata rozpoczynają służbę na stanowiskach zaszergowanych dla oficerów młodszych i pełnią ją przez cztery lata, po czym mogą podjąć studia drugiego stopnia. Zasada ta nie dotyczy studentów-pilotów sił powietrznych, którzy studia magisterskie rozpoczynają bezpośrednio po ukończeniu studiów pierwszego stopnia. Absolwenci, którzy po uzyskaniu stopnia licencjata nie podejmą studiów magisterskich, mogą w armii służyć przez dzie-

sięć lat. Po tym okresie nie mają gwarancji kontynuowania służby. Dopiero uzyskanie tytułu magistra daje możliwość jej pełnienia aż do osiągnięcia wieku emerytalnego, uzyskiwania kolejnych stopni i awansów na wyższe stanowiska.

Kadra Uniwersytetu Obrony Narodowej dąży do tego, by absolwenci tej uczelni nie tylko posiadli umiejętność dowodzenia oraz szkolenia podwładnych w zakresie wyuczonej specjalności wojskowej, ale byli także przygotowani do prowadzenia badań naukowych. W trakcie kształcenia nie zapomina się także o wpajaniu studentom określonych wartości etycznych. Komendant fińskiej Akademii Morskiej, komandor Sakari Martimo (Captain of the Navy, Commander), w jednej z rozmów zaznaczył, że był mile zdziwiony, gdy dostrzegł u studentów postawy patriotyczne, a przy tym były one pozbawione nacjonalizmu i ksenofobii. Na uniwersytecie dostrzega się również wyzwanie naszych czasów, wymagające znajomości innych, odmiennych kultur oraz umiejętności funkcjonowania w nich.

Uniwersytet oferuje osiem specjalności, na które jest zapotrzebowanie w siłach zbrojnych. Studenci mają możliwość wyboru jednej z nich, choć, jak powiedział rektor komandor Veljo Taipalus, mogą się pojawić ograniczenia, gdy na przykład na jeden wydział będzie zbyt dużo chętnych, a na inny będzie ich brakowało. Ale i tak student wybiera sobie tak zwany przedmiot główny. Opanowanie przez niego wiedzy z danej dziedziny na poziomie podstawowym i średnim pozwala mu uzyskać stopień licencjata, by następnie podjąć studia na wyższym poziomie, uwieńczywszy tytułem magistra. Wybór przedmiotu głównego nie oznacza niewolniczego „przywiązania” do niego. Student może go zmienić, zdając dodatkowe egzaminy, potwierdzające osiągnięcie wymaganego poziomu wiedzy z nowo wybranego przedmiotu. Dwa inne przedmioty, tak zwane poboczne, musi zaliczyć na poziomie podstawowym. Studenci mogą także zdobywać tak zwane punkty kredytowe za inne, interesujące ich przedmioty.

Kandydat na oficera, by uzyskać licencjat, musi zdobyć, zgodnie z europejskim systemem transferu punktów (European Credit Transfer System – ECTS) 180 punktów.

Sluchacze UON mają obowiązkowe zajęcia z języków fińskiego i szwedzkiego. Są również uczeni umiejętności współpracy z mediami i udzielania wywiadów w środkach masowego przekazu.

Studenci, którzy podejmują naukę na poziomie magisterskim, są już oficerami. Część z nich ma za sobą czteroletni staż w jednostkach. Kontynuują oni zdobywanie wiedzy z wybranego głównego

nałą swoje kwalifikacje zawodowe. Odbywa się to w specjalistycznych ośrodkach szkolenia. Pozwala to na osiągnięcie takiego poziomu wiedzy, by móc dowodzić batalionem w razie wojny, w czasie pokoju zaś pełnić obowiązki dowódcy kompanii.

Studenci Uniwersytetu Obrony Narodowej otrzymują pomoc od państwa w postaci stypendium – dostają tak zwaną dniówkę. Mają również prawo do bezpłatnego akademika, posiłków, mundurów itp. Ponadto wszyscy dostają laptopy. Sluchacze studiów magisterskich są traktowani jako pracownicy.

Przepisy, które weszły w życie 1 stycznia 2009 roku, uściśliły obowiązki uczelni wobec studentów. Zgodnie z nimi, uniwersytet ma obowiązek kształcić studentów, zarówno poziomu licencjackiego, jak i magisterskiego, w zakładach naukowo-badawczych i ośrodkach szkoleniowych. Od roku 2009 możliwość studiowania na Uniwersytecie Obrony Narodowej mają również cywile. Osoby te raczej nie podejmą nauki w tak zwanych akademiach zawodowych, choć zakazu nie ma. Studia odbywane przez nich nie upoważniają do otrzymywania stopni wojskowych. Tok nauki jest podobny do tego, jaki obowiązuje studentów „wojskowych”, choć w razie potrzeby może być zmodyfikowany.

Zdobywanie punktów

Europejski system transferu punktów (ECTS) to sposób naliczania punktów w systemie uczelnianym. Jest systemem ujednoliconym dla większości szkół wyższych w Europie, także w Polsce. Ma na celu określenie „wagi” każdego przedmiotu. Według ECTS jeden punkt to 27 godzin zajęć. Podczas każdego semestru zdobywa się 30 punktów ECTS. Na studiach licencjackich można zdobyć 180 punktów (6 semestrów = $6 \times 30 \text{ ECTS} = 180 \text{ ECTS}$). Na studiach magisterskich można uzyskać 120 punktów (4 semestry = $4 \times 30 \text{ ECTS} = 120 \text{ ECTS}$). Jeśli przedmiotu nie zaliczy, student zdaje egzamin poprawkowy.

przedmiotu, specjalizując się w dziedzinie wskazanej jako temat pracy magisterskiej. Muszą też w dalszym ciągu doskonalić znajomość języka fińskiego i szwedzkiego, jak również nabywać umiejętności współpracy z mediami. Obowiązkowa jest nauka wybranego języka obcego. Wyboru dokonuje student, mając już ugruntowane jego podstawy. Sluchacze mają również możliwość wyboru dodatkowych przedmiotów, by w sumie uzyskać wymagane 120 punktów ECTS.

Temat pracy magisterskiej sluchacze wybierają sami. Sami też decydują o toku pracy nad nią. Zajęcia są już bardziej dopasowane do indywidualnych potrzeb.

W trakcie studiów magisterskich oficerowie, oprócz zdobywania wiedzy teoretycznej, dosko-

STUDIA PODYPLOMOWE

Uniwersytet Obrony Narodowej oferuje w ramach studiów podyplomowych możliwość uzyskania tytułu doktora, jak też ukończenia kursów na oficerów starszych, którzy będą pracować w sztabach. Kandydaci składają podanie o przyjęcie na taki kurs. Kształcenie odbywa się na Wydziale Podyplomowym. Kurs dla starszych oficerów sztabu (senior staff officer), na poziomie brygady lub sztabów regionalnych, trwa około sześciu miesięcy i daje możliwość awansu tylko do stopnia podpułkownika (kursanci w stopniu kapitana kończąc taki kurs nie są awansowani na kolejny stopień).

Inny kurs, dwuletni, również jest przewidziany dla przyszłych oficerów sztabu (General Staff Officers Degree – GSOD lub GS). W tym wypadku przyjęty oficer w randze kapitana po jego ukoń-

czeniu awansuje do stopnia majora i ma możliwość zdobycia najwyższych stopni w siłach zbrojnych. Oficerom, absolwentom kursu GS, proponuje się udział w kursie przeznaczonym dla przyszłych wyższych oficerów, na przykład pułkowników i wyższych (np. oficerowie flagowi). Kurs taki trwa około miesiąca. Ukończenie obu tych kursów daje razem 140 punktów ECTS. Ich absolwenci nie są zobligowani do pracy w sztabie.

Wydział Poddyplomowy współpracuje z Akademią Straży Granicznej i Brzegowej.

AKADEMIA SIŁ MORSKICH

Jako integralna część Uniwersytetu Obrony Narodowej kształci przyszłych oficerów jednostek pływających, jednostek brzegowych, łączności i informatyki. Studenci, by zdobyć tytuł licencjata, następnie magistra, uczestniczą w zajęciach prowadzonych przez wykładowców UON oraz równolegle zdobywają wiedzę fachową w akademii. Zgłębiają takie przedmioty, jak: taktyka sił morskich, nawigacja, pedagogika wojskowa, dowodzenie i zarządzanie, studia językowe z zakresu pojęć obowiązujących w marynarce wojennej. W akademii są organizowane zajęcia teoretyczne i praktyczne. Praktyczne (life exercises – LIVEX) są prowadzone dopiero po odpowiednim przygotowaniu. Najczęściej mają miejsce w Dowództwie Sił Morskich Zatoki Fińskiej (Gulf of Finland Naval Command w Uupiniemi). Tam też studenci odbywają praktyki dowódcze, prowadząc zajęcia z żołnierzami służby zasadniczej. Mają też praktyki na jednostkach pływających, gdzie zgłębiają tajniki służby morskiej.

W skład sił obrony wybrzeża wchodzi: jednostki jaegerów (fińscy marines) oraz pododdziały artylerii, które ewoluowały ze stacjonarnych do ciągnionych, następnie do mobilnych, osadzonych na wozach bojowych wraz z jednostkami rakiet przeciwokrętowych klasy ziemia–woda. Jest ciekawostką, że służba w jednostkach obrony wybrzeża jest bardziej popularna aniżeli na okrętach, choć ta druga jest lepiej płatna. Szczególnie jednostki piechoty morskiej, czyli jaegerzy, cieszą się dużą popularnością.

Analiza programów kształcenia kadry fińskich sił zbrojnych wskazuje, że nie pominięto w nich re-

aliów współczesnego świata, czyli globalnych zagrożeń. Współpraca w tej sytuacji i wspólne międzynarodowe szkolenia wydają się być koniecznością. Komendant Akademii Sił Morskich, Sakari Martimo, zwracał uwagę, iż mimo pewnych problemów, na przykład bariery językowej, kilku oficerów rocznie jest wysyłanych do różnych krajów na rozmaite kursy. Zaznaczył też, że kształcenie w Finlandii jest zgodne z wymogami NATO i Unii Europejskiej. Przykładem współpracy międzynarodowej są coroczne spotkania komendantów akademii wojskowych krajów nordyckich, podczas których są omawiane między innymi kwestie kształcenia.

ELITA SPOŁECZNA

Studia wojskowe nie należą do łatwych. Już na poziomie rekrutacji następuje ostra selekcja – odpadają słabi pod względem intelektualnym i fizyczno-psychicznym. Oficerowie cieszą się w społeczeństwie fińskim ogromnym szacunkiem, co w dużym stopniu łączy się też z historią kraju i jej walką o niepodległość z ZSRR.

Specyfiką fińskich studiów wojskowych jest specjalizacja z uwzględnieniem różnych rodzajów sił zbrojnych. Przygotowanie do zawodu oficerskiego przebiega jakby dwutorowo – z jednej strony uniwersytet, z bardziej naukowo-teoretycznym nurtem, z drugiej akademie, które są częścią UON, choć nie są mu podporządkowane funkcjonalnie.

Wszystkie rodzaje sił zbrojnych – siły morskie, powietrzne, wojska lądowe oraz służba graniczna wspólnie nadzorują i planują system kształcenia dla swoich potrzeb. Każdy rodzaj sił zbrojnych przygotowuje swój program kształcenia w zależności od potrzeb. Komendanci akademii podlegają dowództwom swoich rodzajów sił zbrojnych. Nie są podwładnymi rektora uniwersytetu. Współpracują jednak z nim i uczelnią jako część składowa Uniwersytetu Obrony Narodowej. Wszelkie problemy są wspólnie omawiane, a sprawą nadrzędną jest dobro uczelni i jej studenci. ■

Autorka ukończyła nauki społeczne na Uniwersytecie Helsińskim. Specjalizuje się w zagadnieniach konfliktów na Kaukazie. Publikowała na łamach „Kwartalnika Bellona”. Píše regularnie do fińskiego wojskowego miesięcznika „Sotilasaitkauslehti”.



kmr dr inż.
GUSTAW MICHAŁEC
Dowództwo
Marynarki Wojennej



kmr ppor. dr inż.
MARCIN ZIĘCINA
Dowództwo
Marynarki Wojennej

Części dla fregat

Wprowadzenie systemu informatycznego wspomagającego zaopatrywanie fregat w części zamienne to nie tylko usprawnienie organizacji, to także realne korzyści finansowe.

Okręty klasy OHP (Olivier Hazard Perry) to najbardziej popularne jednostki tego typu zwodowane po drugiej wojnie światowej. W służbie na całym świecie, w różnych marynarkach wojennych, jest ich 59 sztuk. Głównym przeznaczeniem tych okrętów jest:

- poszukiwanie i zwalczanie okrętów podwodnych,
- zwalczanie środków napadu powietrznego,
- zwalczanie okrętów nawodnych i statków oraz ich zespołów,
- osłona własnych okrętów i statków oraz ich zespołów,
- patrolowanie i osłona strategicznych szlaków komunikacyjnych,
- zwalczanie celów powietrznych na dużych i średnich odległościach¹.

Jednostki są przygotowane do udziału w operacjach reagowania kryzysowego, zapobiegania konfliktom lokalnym i przeciwdziałania atakom terrorystycznym.

UNIWERSALNA KONSTRUKCJA

Powstanie okrętów typu OHP było początkowo podyktowane koniecznością zastąpienia w la-

tach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku wycofywanych z eksploatacji w amerykańskiej marynarce wojennej wysłużonych niszczycieli.

W okresie zimnej wojny zasadniczym zadaniem Stanów Zjednoczonych, jako członka Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego i w obliczu potencjalnego konfliktu, było zapewnienie dostaw sprzętu i materiałów do Europy oraz prowadzenie działań eskortowych na szlakach morskich. Wypełnianie funkcji eskortowca wymagało posiadania zdolności poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych. Potrzeby te doprowadziły ostatecznie do opracowania w latach siedemdziesiątych konstrukcji fregat rakietowych typu OHP, która na swoje czasy była bardzo nowoczesna. Dzięki zastosowaniu tak zwanej konstrukcji pudełkowej możliwe było modernizowanie jednostek. Konstrukcja taka pozwalała ponadto na budowanie poszczególnych części kadłuba fregaty, tak zwanych pudełek, w różnych stoczniach, także w tych o mniejszym potencjale technologicznym i technicznym. Ostatecznie wprowadzane przez lata modernizacje i ulepsze-

¹ <http://www.mw.mil.pl/index.php?akcja=oliver>.



MARIAN KLUCZYŃSKI

Fot. 1. Fregata rakietowa ORP „Gen. T. Kościuszko” – dar rządu Stanów Zjednoczonych dla naszego kraju

nia w wyposażeniu tych okrętów doprowadziły do zmiany klasyfikacji z fregat patrolowych (Patrol Frigate – PF) na fregaty rakietowe (Guided Missile Frigate – FFG).

Fregaty rakietowe ORP „Gen. T. Kościuszko” (fot.1) oraz „Gen. K. Pułaski” to dary rządu Stanów Zjednoczonych dla naszego kraju. ORP „Gen. K. Pułaski” wszedł do służby w amerykańskiej marynarce wojennej 9 maja 1980 roku jako USS „Clark” (FFG-11). Został wycofany 15 marca 2000 roku i jednocześnie tego samego dnia podniesiono na nim w bazie morskiej US Navy w Norfolk banderę polską. Imię ORP „Gen. K. Pułaski” otrzymał 25 czerwca 2000 roku w Gdyni.

Drugi z okrętów – ORP „Gen. T. Kościuszko” – wszedł do służby w amerykańskiej Marynarce Wojennej także 9 maja 1980 roku, jako USS „Wadsworth” (FFG-9). Wycofano go 28 czerwca 2002 roku i tego samego dnia w bazie morskiej US Navy w San Diego podniesiono na nim banderę polską. Swoje imię okręt otrzymał

25 października 2002 roku w Gdyni. Obie jednostki wchodzi obecnie w skład Dywizjonu Okrętów Bojowych 3 Flotyli Okrętów.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne fregat typu OHP to: długość – 135,6 metra, szerokość – 13,7 metra, zanurzenie – 5,7 metra, wyporność – 3658 ton, prędkość – 29 węzłów, napęd – dwie turbiny gazowe o łącznej mocy 29 828 kW². Okręty są uzbrojone w:

- wyrzutnię Mk 13, przystosowaną do odpalania rakiet Standard i Harpoon;
- uniwersalną armatę morską Oto Melara Mk 75 kalibru 76 mm;
- zestaw obrony bezpośredniej Mk 15 Vulcan Phalanx kalibru 20 mm;
- dwie potrójne wyrzutnie torped Mk 32³.

Fregaty są przystosowane do współpracy z dwoma śmigłowcami pokładowymi Kaman SH-2G Super Seasprite.

² <http://www.3fo.mw.mil.pl/>.

³ Ibidem.



MARIAN KLUCZYŃSKI

Fot. 2. Na okrętach do systemu ShipCLIP dostęp ma cała załoga. Umożliwia to funkcjonująca wewnętrzna sieć okrętowa.

Uniwersalność konstrukcji spowodowała, że wiele krajów na całym świecie było i jest zainteresowanych posiadaniem tych jednostek. Okręty tego typu brały udział praktycznie we wszystkich operacjach morskich prowadzonych przez Stany Zjednoczone. W tym czasie udowodniły swoją wartość bojową oraz wytrzymałość konstrukcji. Obecnie fregaty rakietowe typu OHP są użytkowane przez: Stany Zjednoczone, Australię, Bahrajn, Hiszpanię, Egipt, Pakistan, Polskę, Chińską Republikę Ludową oraz Turcję.

PROCEDURY

Pozyskanie nieodpłatne w ramach programu EDA (Excess Defence Articles) fregat rakietowych wiązało się z koniecznością zapewnienia im właściwego zabezpieczenia, zarówno pod względem technicznym, jak i materiałowym. Istniejący w naszych siłach zbrojnych potencjał nie zapewniał jego wymaganego poziomu.

W związku z tym zabezpieczenie logistyczne fregat zostało wsparte przez dwa programy: wsparcia technicznego (Follow-On Technical Support – FOTS) oraz wsparcia zaopatrzenia materiałowego (Follow-On Supply Support – FOSS). W ich ramach są wykorzystywane umowy międzyrządowe (Letter of Offer & Acceptance – LOA)⁴:

- w programie wsparcia technicznego: PL-P-GAM (podpisana w sierpniu 2003 roku) oraz PL-P-GAS (podpisana w grudniu 2010 roku). Są one podstawą wykonywania usług serwisowych i naprawczych, a także dostarczania części niezbędnych do wykonania tych usług.

- W ramach programu wsparcia zaopatrzenia materiałowego podpisano w grudniu 2005 roku umowy: PL-P-RAA, PL-P-KAA, PL-P-KBA.

⁴ *The Management of Security Assistance (Green Book)*. Defense Institute of Security Assistance Management, Wright-Patterson Air Force Base. Ohio 2013.

– PL-P-RAA – umowa wsparcia zaopatrzenia materiałowego, wykorzystująca procedury DRP (Direct Requisitioning Procedures) oraz RRR/WEBRoR. DRP obejmuje zamawianie części standardowych (mających NSN – NATO Stock Number), znajdujących się w systemie zaopatrzeniowym i dostępnych w składach US Navy. Procedura RRR (Return, Repair, Reship), realizowana przez WEBRoR, dotyczy naprawy części lub podzespołów i polega na odesłaniu części niesprawnej do USA. Po naprawie wraca ona do naszego kraju.

– PL-P-KAA – umowa wsparcia zaopatrzenia materiałowego FMSO-I (Foreign Military Sales Order I). Jest to umowa inwestycyjna i w jej ramach nie wykonuje się żadnych dodatkowych procedur. Dotyczy ustalenia szacunkowej wartości całkowitej listy początkowej sprzętu i wyposażenia, które strona amerykańska zobowiązuje się zgromadzić i utrzymywać na potrzeby zamawiającego (w tym wypadku Polski). Druga ze stron umowy zobowiązuje się do uiszczania opłat funkcjonujących na zasadzie składek członkowskich.

– PL-P-KBA – umowa wsparcia zaopatrzenia materiałowego FMSO-II (Foreign Military Sales Order II). Jest to umowa wykonawcza do umowy inwestycyjnej PL-P-KAA. W jej ramach są stosowane dwie procedury. Pierwsza to CLSSA (Cooperative Logistic Supply Support Arrangement). Obejmuje zamawianie części ze składów US Navy, przy czym zamawianie dotyczy tylko części standardowych (mających NSN), znajdujących się na *Equity List*, czyli na liście części ustalonej na podstawie umowy PL-P-KAA. Drugą z procedur – RIRO (Repairable Items Replacement Option), jest procedurą naprawy części, w ramach której zamawia się nową lub będącą po naprawie część ze składu US Navy, a w miejsce zamówionej części jest odsyłana do Stanów Zjednoczonych część niesprawna. Jest to niezwykle korzystne dla Polski pod względem finansowym.

Jednak zapewnienie źródła zaopatrzenia w części zamienne, to tak naprawdę tylko fragment sukcesu. Niezwykle istotne jest właściwe zarządzanie całym procesem, co przy tak zaawansowanych i jednocześnie rozbudowanych

pod względem technologicznym okrętach, jest zadaniem niezwykle trudnym i wymagającym wiele wysiłku.

SYSTEM ZAOPATRYWANIA

Podjęte przez Marynarkę Wojenną prace, mające na celu usprawnienie zaopatrzenia fregat w części, dotyczyły wdrożenia systemu informacyjnego ShipCLIP (Shipboard Configuration Logistics Program). Został on opracowany przez amerykańską firmę CACI, mającą siedzibę w Arlington w stanie Wirginia.

System zaopatrywania w części zamienne polskich fregat rakietowych tworzą:

- 1 RBLog – Skład Gdynia,
- Sztab Dywizjonu Okrętów Bojowych (dOB),
- służba techniczno-okrętowa Komendy Portu Wojennego w Gdyni (STO KPW Gdynia),
- magazyny na okrętach.

Program ShipCLIP jest kompleksowym programem magazynowym, przeznaczonym do zarządzania mieniem magazynowym, zarówno tym znajdującym się na okrętach, jak i w magazynach zlokalizowanych na terenie portu, a przeznaczonych na potrzeby fregat rakietowych. Umożliwia prowadzenie ewidencji stanów magazynowych, a w razie potrzeby także automatyczne generowanie zapotrzebowania na części lub polecenia wydania dla magazynierów okrętowych lub dla magazyniera STO KPW Gdynia. Konfiguracja systemu pozwala na automatyczne drukowanie zapotrzebowań w wypadku przekroczenia stanu magazynowego danej części poniżej ustalonej normy należności. Zapotrzebowanie takie może być również wygenerowane na indywidualne życzenie administratora systemu.

Wyszukiwanie poszczególnych części w systemie odbywa się za pomocą przeróżnych danych wejściowych oraz filtrów wyszukiwania. Program umożliwia także eksportowanie stanów magazynowych do formatu MS Excel. Dokumenty generowane przez system (zapotrzebowania, polecenia wydania itp.) zostały przetłumaczone na język polski i są fizycznie drukowane.

System umożliwia także, z uwzględnieniem doświadczeń zdobytych podczas eksploatacji,

określenie normy należności na daną część, co pozwala w dogodny sposób zarządzać potrzebami okrętu jeśli chodzi o utrzymywanie wymaganego poziomu zapasu stanów magazynowych. System automatycznie informuje administratora o zbliżaniu się stanu magazynowego danej części do dolnej granicy normy należności, jednocześnie przypomina o konieczności rozpoczęcia procedury jej zamawiania.

Na okrętach do systemu ShipCLIP dostęp ma cała załoga. Umożliwia to funkcjonująca wewnętrzna sieć okrętowa. Główna baza danych jest wgrana na serwer okrętowy. Poszczególnym członkom załogi administrator przypisuje różne uprawnienia związane z dostępem i obsługą systemu w zależności od potrzeb.

Użytkownicy otrzymują przypisany login i hasło i mogą się logować do systemu ze swoich komputerów.

Wdrożenie w Marynarce Wojennej systemu informatycznego ShipCLIP, wspomagającego proces zaopatrywania w części zamiennie fregat rakietowych, to przede wszystkim usprawnienie organizacji zaopatrywania.

Najniższym uprawnieniem dostępu do systemu jest możliwość przeglądania stanu magazynowego. Uprawnienia takie ma każdy członek załogi. Rozwiązanie takie jest bardzo praktyczne, gdyż cała załoga na okręcie w każdej chwili

i w każdym przypadku wystąpienia takiej konieczności na bieżąco wie, co się znajduje w magazynie okrętowym. Podobna sytuacja ma miejsce w wypadku magazynu służby techniczno-okrętowej KPW Gdynia.

Ponadto nadanie takich uprawnień sprawia, że użytkownicy systemu mogą także dopisywać do określonej pozycji ważne informacje, dotyczące danej części lub nawet mogą załączać rysunek techniczny w formie elektronicznej lub zdjęcie części, co znacząco ułatwia jej identyfikację.

Składy magazynowe na okręcie zostały podzielone w systemie ShipCLIP na poszczególne działy okrętowe, a w wypadku STO KPW Gdynia na odpowiednie służby. Konfiguracja systemu umożliwia także dopisywanie lokalizacji fizycz-

nej danej części w składzie magazynowym (regał, półka itd.), dzięki czemu wyszukiwanie i umiejscowienie poszczególnych pozycji nie sprawiają żadnego problemu.

System ma jeszcze wiele innych funkcji, ułatwiających pracę magazyniera oraz organizację samego systemu zaopatrywania na okrętach i w składach portowych.

Kolejnym usprawnieniem, oferowanym przez system ShipCLIP, jest możliwość zautomatyzowanego naliczania, konfiguracji i zmiany wielkości utrzymywanych zapasów części zamiennych.

Do wyliczania wielkości zapasów części zamiennych w omawianym systemie jest wykorzystywany program WinMASP (Military Sealift Command Availability Support Program). Naliczone w ten sposób zapasy tworzą swoiste go rodzaju pakiety.

Wyliczanie pożądanego pakietu zapasów części zamiennych przez program polega na wprowadzeniu do niego aktualnej konfiguracji sprzętowej okrętu. Na jej podstawie oraz wybranego modelu utrzymywania zapasów, program sam generuje pod względem asortymentowym oraz pod względem ilościowym wielkość pakietu części niezbędnych do utrzymywania.

W przypadku wyposażenia amerykańskiego jest to realizowane automatycznie, gdyż program ten w swojej bazie (serwery CACI) ma informacje dotyczące zalecanych przez poszczególnych producentów norm należności środków materiałowych oraz części zamiennych wszystkich systemów uzbrojenia i wyposażenia, objętych systemem zaopatrywania Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych.

W wypadku wyposażenia innego pochodzenia, procedura przewiduje wprowadzenie takiej należności dla każdego niezidentyfikowanego przez system wyposażenia. Po wprowadzeniu takich norm należności do systemu ShipCLIP, naliczenie zapasowego pakietu części zamiennych odbywa się przez przesłanie ich na serwery CACI. Tam, przy wykorzystaniu programu WinMASP, następuje automatyczne przeliczenie konfiguracji sprzętowej i naliczenie zapasowych pakietów części zamiennych.

Konfiguracja ta zostaje automatycznie załadowana do systemu ShipCLIP podczas kolejnej zaplanowanej replikacji bazy danych systemów zlokalizowanych na okrętach i w magazynie STO KPW Gdynia a serwerami CACI.

Utrzymywanie pakietów zapasów części zmiennych na fregatach rakietowych ORP „Gen. T. Kościuszko” oraz ORP „Gen. K. Pułaski” zostało zorganizowane z wykorzystaniem:

- pakietu utrzymywanego w magazynach części na okrętach,
- pakietu utrzymywanego w magazynie STO KPW Gdynia,
- mobilnego pakietu brzegowego – PUK (Puck Up Kit) – utrzymywanego w magazynach STO KPW Gdynia.

Mobilny zestaw brzegowy – PUK, jest pakietem części zapasowych średniej i wysokiej wartości, wpływających istotnie na gotowość bojową okrętu, w tym także często zamawianych krytycznych części zapasowych. Jak sama nazwa wskazuje, jest to zestaw mobilny i spaketyzowany. Może on być, w razie konieczności, w bardzo krótkim czasie przetransportowany na okręt. System ShipCLIP nie tylko znacznie wspomaga proces ustalania wyposażenia mobilnego zestawu brzegowego części zamiennych, pozwala także na właściwe ustalenie jego parametrów gabarytowych.

Idea stworzenia PUK jest wynikiem szukania możliwości optymalizacji ponoszonych kosztów, związanych z dostawami części zamiennych dla polskich fregat. Większy stan magazynowy utrzymywany w kraju to także dłuższe okresy między kolejnymi zamówieniami i kolejnymi dostawami, co znacząco pozwoliło obniżyć koszty dostaw.

KORZYŚCI

Wdrożenie w Marynarce Wojennej systemu informatycznego ShipCLIP, wspomagającego proces zaopatrywania w części zamienne fregat rakietowych, to przede wszystkim usprawnienie organizacji zaopatrywania. W początkowej fazie charakteryzował się on notorycznym brakiem wymaganych części zamiennych i jednocześnie koniecznością długiego okresu oczekiwania

przez załogę okrętu na dostawy z USA. Ponadto zoptymalizowane zostało funkcjonowanie służb logistycznych, odpowiedzialnych za zabezpieczenie logistyczne okrętów.

System pozwala właściwie ustalić normy zależności części zamiennych dla okrętów typu OHP oraz wartości krytyczne wyposażenia przechowywanego w magazynach służby techniczno-okrętowej, jak również przewożonego na okrętach, dzięki zastosowaniu zestawów pakietowych.

Efektem zastosowania systemu ShipCLIP jest redukcja kosztów związanych z realizacją dostaw części zamiennych z USA oraz automatyzacja systemu zaopatrzenia. Poprawiła się kontrola nad stanami magazynowymi części zamiennych oraz nastąpiło usprawnienie dostępu do informacji o stanach magazynowych technicznych środków materiałowych dla członków załogi, personelu magazynów oraz kadry zarządzającej całym procesem zaopatrywania.

Zastosowane narzędzie informatyczne znacząco usprawnia proces zaopatrywania okrętów, a doświadczenia zebrane w trakcie jego użytkowania oraz współpracy z przedstawicielami firmy CACI wskazują, że najlepszym rozwiązaniem jest jego wdrożenie już w okresie budowy okrętu.

Autorzy składają serdeczne podziękowania Zespołowi Obsługi Zagranicznej 3 FO, zwłaszcza kmr. ppor. Andrzejowi Turkowi, za fachową pomoc przy opracowywaniu artykułu. ■

Gustaw Michalec jest absolwentem AMW. Służył na ORP „Wodnik”, ORP „Gryf” jako drugi, następnie pierwszy mechanik działu elektromechanicznego. Był starszym specjalistą w Zarządzie P6 SGWP oraz szefem logistyki w 3 FO. Jest zastępcą szefa Zarządu Planowania Logistycznego N4 w Sztabie DMW.

Marcin Zięcina jest absolwentem WAT oraz studiów magisterskich w AMW. Służył w Komendzie Portu Wojennego. Obecnie jest specjalistą w Wydziale Transportu Zarządu N-4 DMW.



ppłk
ARKADIUSZ PIOTROWSKI
Szefostwo Geografii Wojskowej

Wojskowy zasób geograficzny

Materiały geograficzne wykorzystywane w siłach zbrojnych od niedawna są ujęte w ramy organizacyjne, dzięki czemu opracowujący je mogą korzystać również z zasobów Głównego Geodety Kraju.

Geografia wojskowa, zgodnie z potrzebami komórek i jednostek resortu obrony narodowej, realizuje wiele przedsięwzięć związanych z szeroko rozumianym zabezpieczeniem geoprzestrzeni. Oprócz zadań wykonywanych na rzecz rodzajów sił zbrojnych (prace geodezyjne i topograficzne, przygotowywanie specjalnych materiałów i opracowań geograficznych dla określonych odbiorców), wojskowe jednostki geograficzne opracowują i utrzymują zbiór materiałów i danych geograficznych. Określa się go mianem wojskowego zasobu geograficznego (wzg).

GENEZA

Geografia wojskowa na przestrzeni dziesięcioleci przygotowywała różnego rodzaju opracowania geodezyjne i kartograficzne oraz produkty i analizy specjalne, a także podejmowała wiele innych prac, których efektem były określone zbiory danych informacyjnych. Nigdy jednak formalnie nie funkcjonowało w wojsku pojęcie „zasobu” czy też „zbioru” grupującego wszystko to, co wytworzono własnymi siłami lub pozyskano z innych źródeł. W środowisku cywilnym, na przykład, od dawna było używane pojęcie „pań-

stwowy zasób geodezyjny i kartograficzny” (pzgik), obejmujące określone materiały i dane, spełniające ustalone wymagania.

Po raz pierwszy pojęcie „wojskowy zasób geograficzny” pojawiło się w *Decyzji Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 maja 2008 r.*¹, na mocy której wprowadzono do użytku dokument *Instrukcja o wojskowym zasobie geograficznym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*².

Pojęcie to znalazło także umocowanie w akcie prawa powszechnego – w rozporządzeniu ministra spraw wewnętrznych i administracji³, stając tym samym asumptem do wymiany materia-

¹ Decyzja Nr 263/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji o wojskowym zasobie geograficznym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (Dz.Urz. MON nr 12, poz. 136).

² Instrukcja jest wojskowym wydawnictwem specjalistycznym o sygnaturze Szt. Gen. 1601/2008.

³ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 maja 2010 r. w sprawie rodzajów prac geodezyjnych i kartograficznych mających znaczenie dla obronności i bezpieczeństwa państwa oraz współdziałania Służby Geodezyjnej i Kartograficznej z jednostką organizacyjną Sztabu Generalnego Wojska Polskiego właściwą w sprawach geodezji i kartografii. Dz.U nr 109, poz. 718.



łów i danych geograficznych między zasobem wojskowym (wzg) i cywilnym (pzgik), utrzymywanym przez Głównego Geodetę Kraju.

ISTOTA SPRAWY

Wojskowy zasób geograficzny jest to zbiór wszystkich opracowań geograficznych przeznaczonych do użytku w siłach zbrojnych. W jego skład wchodzi materiały źródłowe oraz produkty związane z wytwarzaniem wojskowych map: topograficznych, lotniczych, ogólnogeograficznych i tematycznych oraz sytuacyjno-wysokościowych obiektów reortu obrony narodowej, a także innych opracowań.

Dzieli się on na następujące części:

a) źródłową, w której zasobach znajdują się źródłowe materiały geograficzne (np.: mapy, bazy danych, katalogi, inne dokumenty), powstałe w wyniku prac geodezyjnych, kartograficznych, fotogrametrycznych lub innych oraz duplikaty tych materiałów (tzw. kopie bezpieczeństwa). Materiały te są traktowane zazwyczaj jako półprodukty służące do opracowania finalnego produktu geograficznego (jego wersji dystrybucyjnej) i wykorzystywane przede wszystkim przez wojskowe jednostki geograficzne podczas wykonywania zadań produkcyjnych;

b) dystrybucyjną, w której skład wchodzi produkty geograficzne (ich wersje finalne). Podlegają one dystrybucji do użytkowników przez logistyczny system zaopatrywania Sił Zbrojnych RP.

Materiały wchodzące w skład wojskowego zasobu geograficznego występują zarówno w tradycyjnej wersji papierowej (analogowej), jak i cyfrowej, zapisanej na nośnikach magnetycznych.

ORGANIZACJA ZASOBU

Źródłowa część wojskowego zasobu geograficznego jest prowadzona (utrzymywana) przez wojskowe jednostki geograficzne i obejmuje:

- materiały dotyczące osnów geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych, w tym:
 - dokumenty geodezyjne i kartograficzne dotyczące pomiarów, obliczeń, przeglądów i konserwacji podstawowych osnów geodezyjnych poziomych i wysokościowych oraz osnów grawimetrycznych i magnetycznych;

- katalogi i bazy danych dotyczące osnów;

- dokumenty geodezyjne zawierające zależności matematyczne między układami współrzędnych geodezyjnych;

- materiały fotogrametryczne i teledetekcyjne, a wśród nich:

- dokumenty geodezyjne i kartograficzne dotyczące opracowań fotogrametrycznych i teledetekcyjnych;

- zdjęcia (sceny) lotnicze i satelitarne;

- fotomapy i ortofotomapy;

- materiały związane z opracowaniami kartograficznymi, takimi jak mapy topograficzne, przeglądowe i specjalne, oraz:

- dokumenty geodezyjne, kartograficzne, fotogrametryczne, teledetekcyjne i inne dotyczące pomiarów i opracowań tych map;

- diapozytywy wydawnicze i archiwalne;

- geograficzne bazy danych, mapy wektorowe oraz numeryczne modele terenu;

- mapy rastrowe;

- inne materiały wykorzystywane do opracowania tych map;

- operaty map topograficznych, przeglądowych i specjalnych;

- mapy topograficzne, przeglądowe i specjalne;

- tematyczne bazy danych;

- dokumenty geodezyjne i kartograficzne związane z opracowaniami specjalistycznymi;

- dokumenty odnoszące się do map sytuacyjno-wysokościowych przygotowywanych przez wojskowe jednostki geograficzne dla obiektów reortu obrony narodowej, zwłaszcza:

- dokumenty geodezyjne i kartograficzne oraz fotogrametryczne powstałe w trakcie zakładania, modernizacji bądź aktualizowania mapy sytuacyjno-wysokościowej;

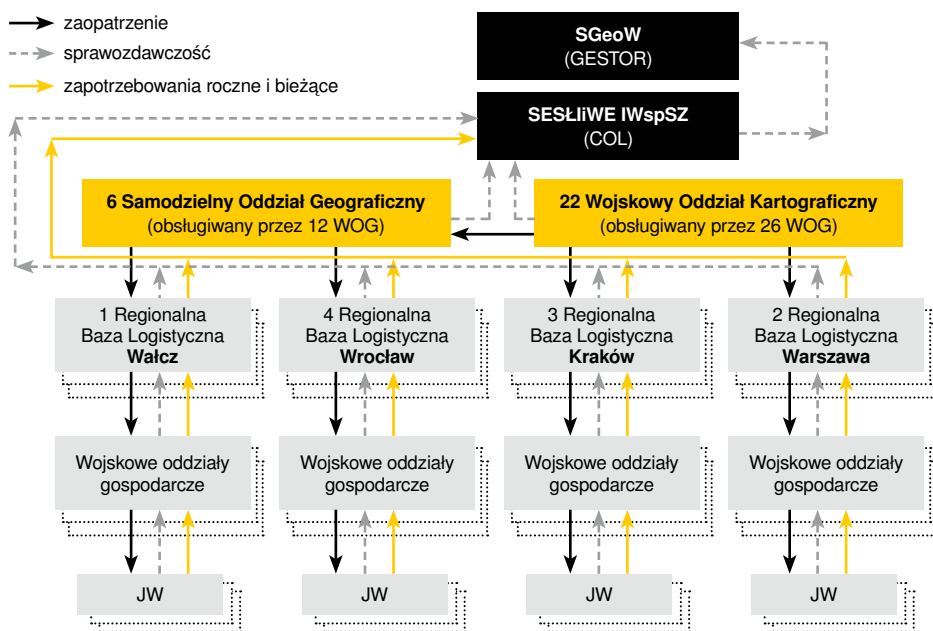
- operat mapy sytuacyjno-wysokościowej;

- mapę sytuacyjno-wysokościową;

- kopie bezpieczeństwa materiałów stanowiących źródłową część wojskowego zasobu geograficznego;

- inne opracowania, wydawnictwa i materiały niebędące produktami geograficznymi, w tym dokumenty normatywne, wytyczne i instrukcje.

Ze względu na charakter, cel oraz sposób wykorzystania wymienionych materiałów źródło-



OPRACOWANIE AUTORA

UPROSZCZONY SCHEMAT systemu zaopatrywania w produkty geograficzne

wych są one kompletowane w następujące grupy funkcjonalne:

a) zasób bazowy – stanowią go materiały będące podstawą opracowania następnych wydań (wznowień) danego produktu lub opracowania materiału źródłowego dla nowego produktu;

b) zasób użytkowy – czyli materiały służące do bezpośredniego udostępniania lub wykonania wersji dystrybucyjnych (powielania) w formie analogowej lub cyfrowej;

c) zasób przejściowy – do którego zalicza się materiały niezakwalifikowane do dwóch pierwszych zasobów; są to materiały pomocnicze lub półprodukty.

Dystrybucyjna część wojskowego zasobu geograficznego obejmuje produkty geograficzne (wersje finalne), dystrybuowane do użytkowników w resorcie obrony narodowej i użytkowane (utrzymywane) przez jego komórki i jednostki organizacyjne. W jej skład wchodzi mapy: topograficzne, przeglądowe i specjalne; lotnicze; cyfrowe oraz zbiory i bazy danych; a także inne mapy i atlasy oraz pomoce szkoleniowe i różne wydawnictwa geograficzne.

Elementy składowe obu części zasobu podlegają dystrybucji w ramach logistycznego systemu zaopatrywania Sił Zbrojnych RP zgodnie z *Planem przydziałów gospodarczych resortu obrony narodowej* (dział zaopatrywania nr 15. „geograficzny”). Ze względu na fakt, że materiały źródłowe są stosowane przede wszystkim do opracowywania i wytwarzania nowych produktów (wchodzących w skład części dystrybucyjnej zasobu), wykorzystywane są głównie przez wojskowe jednostki geograficzne do realizacji zadań produkcyjnych, związanych z zabezpieczeniem geograficznym. Udostępniane są również poza resort obrony narodowej podmiotom wykonującym zadania zlecone w ramach zamówień publicznych.

Zdecydowana większość materiałów i danych, składających się na wojskowy zasób geograficzny, stanowi wynik działalności produkcyjnej wojskowych jednostek geograficznych, ujętej w rocznych planach szkoleniowo-produkcyjnych, dotyczących zabezpieczenia geograficznego Sił Zbrojnych RP.

W zasobie występują również elementy pozyskane od kontrahentów cywilnych oraz od zagra-

nicznych wojskowych służb geograficznych (na rzecz opracowań geoprzestrzennych). Niezbędne z wojskowego punktu widzenia materiały, dane i produkty geograficzne otrzymywane są na mocy podpisanych dwustronnych umów i porozumień⁴, dzięki którym – na zasadzie wzajemności – możliwe jest bezpłatne ich pozyskiwanie. Odbyna się to również w drodze zamówienia publicznego.

AKTUALIZOWANIE PRODUKTÓW

Zapewnienie użytkownikom dostępu do aktualnych wojskowych produktów geograficznych to wymóg współczesnego pola walki. Stopień wiarygodności przedstawianych przez nie treści ma bowiem wpływ na interpretację sytuacji, a w konsekwencji na podejmowanie określonych decyzji, oraz – będących ich następstwem – konkretnych działań.

W tym kontekście istotnym problemem pozostaje zapewnienie aktualności elementów wojskowego zasobu geograficznego. Zbiór wymaganych kryteriów w odniesieniu do standardowych produktów geograficznych (część dystrybucyjna zasobu) zawiera natowski dokument standaryzacyjny (Standarization Agreement – STANAG), na podstawie którego opracowano *Normę Obronną*⁵.

Związana jest z tym również konieczność sprawowania określonych funkcji zarządczych (organizacyjnych) w odniesieniu do materiałów (danych) tworzących ten zasób. Pełni je gestor właściwy do spraw uzbrojenia i sprzętu wojskowego geografii wojskowej – Szefostwo Geografii Wojskowej.

W przypadku materiałów źródłowych stosuje się procedury *włączenia* ich do zasobu i (lub) *wyłączenia* z niego. Odbyna się to na podstawie stosownego dokumentu – polecenia gestora.

Źródłowe materiały geograficzne podlegają wyłączeniu z zasobu w sytuacji, gdy utraciły przydatność użytkową (np.: stały się nieaktualne, nieczytelne, zostały uszkodzone lub zniszczone, a ich odnowienie na podstawie dostępnych dokumentów nie jest możliwe) lub gdy ich treść nie jest użyteczna.

Natomiast w odniesieniu do części dystrybucyjnej zasobu, w celu utrzymania satysfakcji

nującej aktualności, stosuje się procedury *wprowadzenia* i *wycofania* danego produktu geograficznego. Odbyna się to na podstawie dokumentu – komunikatu gestora. Jest on opracowywany najczęściej w przypadku wprowadzenia nowej (aktualniejszej) edycji tej samej serii produktu geograficznego. Wprowadzenie to jest konsekwencją pozyskania produktu od kontrahentów zewnętrznych (krajowych, zagranicznych) lub wytworzenia go przez wojskowe jednostki geograficzne w ramach realizacji zadań szkoleniowo-produkcyjnych z zakresu zabezpieczenia geograficznego. Zazwyczaj jeden dokument określa jednocześnie, jakie materiały zostały wycofane z powodu utraty cech aktualności i jakie wprowadza się w ich miejsce.

Zarówno polecenia, jak i komunikaty gestora stanowią podstawę stosownych zmian aktualizacyjnych w bazie JIM (jednolity indeks materiałów). Jest to istotne zwłaszcza w odniesieniu do produktów, które różnią się wyłącznie numerem edycji (wskazującym na ich aktualność). Ponieważ numer indeksowy JIM pozostaje taki sam (zarówno dla produktu wycofywanego, jak i wprowadzanego), konieczne jest rozróżnienie danego produktu. Służy temu aktualizacja w SI JIM (system informatyczny JIM) danych pola opisowego konkretnego produktu.

Elementy wojskowego zasobu geograficznego są udostępniane i dystrybuowane. Termin „udostępnianie” jest stosowany w odniesieniu do źródłowej części zasobu. Przez to pojęcie należy rozumieć wydawanie materiałów (niekiedy wraz z licencją określającą cel wydania oraz zakres ich wykorzystania) komórkom (jednostkom) organizacyjnym resortu obrony narodowej, kontrahentom krajowym i zagranicznym, z którymi podpisano umowy (porozumienia) o wzajemnej współpracy, oraz podmiotom zewnętrznym realizującym zadania na rzecz resortu obrony narodowej. W większości przypadków są one udostępniane wojsko-

⁴ Zawarto porozumienia bilateralne o współpracy z 13 państwami – członkami NATO i w ramach programu „Partnerstwo dla pokoju” oraz trzy umowy z podmiotami krajowymi.

⁵ NO-06-A075:2011 *Mapy wojskowe. Aktualizowanie map lądowych i lotniczych. Wymagania.*

wym jednostkom geograficznym w celu wykonania zadań szkoleniowo-produkcyjnych.

Termin „dystrybucja” natomiast odnosi się do produktów finalnych, czyli dotyczy dystrybucyjnej części wojskowego zasobu geograficznego i jest ściśle związany z procesami zaopatrywania. Są one realizowane w systemie zaopatrywania Sił Zbrojnych RP zgodnie z zasadami gospodarki ilościowo-wartościowej (jakościowej) oraz nadanymi przydziałami gospodarczymi. Procedury dotyczące zaopatrywania są regulowane odrębnymi dokumentami⁶.

Zaopatrywanie może być realizowane dwiema drogami. Zazwyczaj odbywa się w sposób tradycyjny, czyli przez wydanie produktów (w wersji papierowej lub cyfrowej na nośnikach CD/DCV) z magazynu. Coraz częściej jednak wykorzystywane są systemy teleinformatyczne. W resorcie obrony narodowej służy do tego celu serwer informacji i usług geograficznych „Geoserwer”, który – oprócz pobierania produktów – umożliwia użytkownikowi również dokonywanie podstawowych analiz geograficznych (geoprzestrzennych). Sposób ten jednak z uwagi na ograniczenia techniczne (m.in. wydajność serwera, oprogramowanie, przepustowość łączy) jeszcze przynajmniej przez pewien czas będzie stanowił alternatywny (uzupełniający) sposób zaopatrywania.

SYSTEM ZAOPATRYWANIA

Zaopatrywanie w produkty geograficzne odbywa się w ramach logistycznego systemu zaopatrywania Sił Zbrojnych RP zgodnie z zasadami ewidencji ilościowo-wartościowej i na podstawie nadanych przez Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych przydziałów gospodarczych (rys.). I tak:

- jednostki wojskowe oraz komórki (jednostki) organizacyjne MON zaopatrują się w produkty geograficzne w wojskowych oddziałach gospodarczych (lub innych wskazanych magazynach), na których zaopatrzeniu się znajdują w odniesieniu do działu nr 15;
- oddziały te zaopatrują się w produkty geograficzne w regionalnych bazach logistycznych;
- te zaś w magazynach głównych produktów geograficznych (składnicach map) zlokalizowanych w wybranych jednostkach geografii wojskowej.

Zależności

■ W przypadku kontrahentów spoza resortu obrony narodowej (krajowych i zagranicznych) podstawą dystrybucji są wyłącznie zawarte umowy i porozumienia. Należy w tym miejscu wyraźnie podkreślić, że zgodnie ze sporządzonymi opiniami prawnymi nie ma obecnie podstaw umożliwiających zaopatrywanie (zarówno odpłatne, jak i nieodpłatne) podmiotów spoza resortu obrony narodowej (krajowych i zagranicznych), z którymi nie zawarto stosownych porozumień.

Polskie kontyngenty wojskowe (PKW) lub inne oddziały przeznaczone do wykonywania zadań poza granicami kraju zaopatruje się w produkty geograficzne w następujący sposób:

- w fazie przygotowywania PKW i przerzutu w obszar operacji – przez organ logistyczny wytypowany do jego zabezpieczenia;
- w obszarze operacji – przez odpowiednią komórkę geograficzną sztabu operacji przy wsparciu narodowego organu logistycznego zajmującego się zabezpieczeniem kontyngentu. ■

Autor jest absolwentem WAT,
Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wyższej Szkoły
Zarządzania i Prawa.
Obecnie jest starszym specjalistą w Szefostwie
Geografii Wojskowej.

⁶ Instrukcja zaopatrywania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w produkty geograficzne. Sygn. Szt. Gen. 1594/2007; Wytoczne Zastępcy Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych – Szefa Logistyki z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie zasad zaopatrywania i sprawozdawczości w ramach „15. geograficznego” działu zaopatrywania logistycznego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.



kmdr ppor. **TOMASZ WITKIEWICZ**
dowódca ORP „Sęp”

Nowe oblicze Andrasty

Dobrze uzbrojony okręt, a przy tym tańszy niż inne jednostki podobnej klasy, może być interesujący dla wielu marynarek wojennych.

W marcowym numerze „Przeglądu Morskiego” z 2012 roku ukazał się artykuł „*Andrasta*” – *okręt podwodny na wody litoralne* autorstwa kmdr. por. rez. dr. hab. Krzysztofa Kubiaka. Ówczesny opis okrętu, za sprawą nowych informacji, przedstawionych przez producenta na międzynarodowej wystawie techniki i technologii morskich „Euronavale 2012”, mocno się zdezaktualizował. Warto się więc pokusić o ponowne zaprezentowanie tej, jakkolwiek patrzeć, nowatorskiej jednostki i zweryfikowanie podanych wtedy informacji.

ISTOTNE ZMIANY

Okręt podwodny typu Andrasta¹ jest projektem konkurencyjnym dla niemieckiego typu 210Mod. Przez producenta jest określany jako przybrzeżny wielozadaniowy okręt podwodny. W odróżnieniu od niemieckiego konkurenta, jest skonstruowany od podstaw – pierwszą odsłoną był projekt koncepcyjny SMX-23 pokazany w roku 2006. Mimo siedmioletniego istnienia projektu, wciąż

jest to tylko projekt, stąd mniejsza ilość informacji o szczegółach dotyczących budowy i wyposażenia okrętu w stosunku do danych o jednostkach już powstałych.

Wiadomo, że w konstrukcji Andrasty wykorzystano technologie i doświadczenia zdobyte podczas budowy okrętów o napędzie atomowym typu Le Triomphant² i Barracuda³ oraz klasycznego (choć z napędem klasy AIP) Scorpène. W 70 procentach konstrukcja ta jest oparta na technologii zastosowanej w ostatnim z wymienionych projektów. W połączeniu z prostotą całej konstruk-

¹ Andrasta – celtycka bogini wojny, jej imię oznacza „zwycięstwo” lub „niezwyciężona”.

² Cztery okręty zbudowane dla Francji. Dane taktyczno-techniczne: wyporność nawodna – 12 640 t, podwodna – 14 335 t, cztery wyrzutnie torped 533 mm, 16 rakiet balistycznych typu M45 lub M51, załoga – 111 marynarzy.

³ Sześć okrętów zamówionych przez Francję. Dane taktyczno-techniczne: wyporność nawodna – 4765 t, podwodna – 5300 t, cztery wyrzutnie torped 533 mm, 32 torpedy i pociski raketowe, załoga – 60 marynarzy.

cji ma to zapewnić wysoki stopień niezawodności. Cały projekt jest optymalizowany do działań w akwenach płytkich, określanych jako tak zwane brown waters.

Podstawowe założenia, przyjęte przy opracowywaniu nowej jednostki, były następujące:

- uzyskanie bardzo małego prawdopodobieństwa wykrycia w czasie wykonywania zadań na akwenach przybrzeżnych;
- zastosowanie sprawdzonych rozwiązań konstrukcyjnych i uzyskanie wysokiej trwałości konstrukcji;
- zastosowanie silnego i efektywnego systemu uzbrojenia;

- duża autonomiczność;
- przewidzenie na etapie projektu opcjonalnej możliwości wyposażenia okrętu w taki sposób, aby mógł on wykonywać zadania wsparcia (zabezpieczenia) działań wojsk specjalnych. Takie wyposażenie nie jest uznawane za standardowe przez producenta i często może być niepożądane przez zamawiającego.

Francuską konstrukcję po ostatnich poprawkach (między innymi po wydłużeniu o 1,2 m) charakteryzują dane taktyczno-techniczne (fot. 1):

- wyporność nawodna – około 900 ton;
- wyporność podwodna – około 1000 ton;
- długość – 50 metrów;
- średnica kadłuba – 6,5 metra;
- głębokość zanurzenia – ponad 200 metrów;
- prędkość podwodna – 15 węzłów;
- zasięg – 4000 Mm przy czterech węzłach, ponad 3000 Mm przy sześciu węzłach;
- autonomiczność – do 21 dni;
- załoga – 21 marynarzy plus dodatkowe miejsca dla ośmiu żołnierzy (w tym sześciu pływonurków);
- uzbrojenie – sześć zewnętrznych wyrzutni torped kalibru 533 mm, dostosowanych do użycia torped uniwersalnych F21, pocisków przeciwokrętowych SM39 Exocet, pocisków przeciwlotniczych SL MICA;

- dwie potrójne wyrzutnie wabików przeciwtorpedowych Contralto-S (według producenta dwukrotnie efektywniejsze od obecnie dostępnych przy dwukrotnie, a nawet czterokrotnie mniejszym zużyciu amunicji);

– opcjonalnie możliwe ma być przenoszenie zasobników minowych lub transportowych oraz zastosowanie pocisków przeciwlotniczych Mistral (wysztzelanych z wyrzutni zintegrowanej z jednym z masztów, system A3SM);

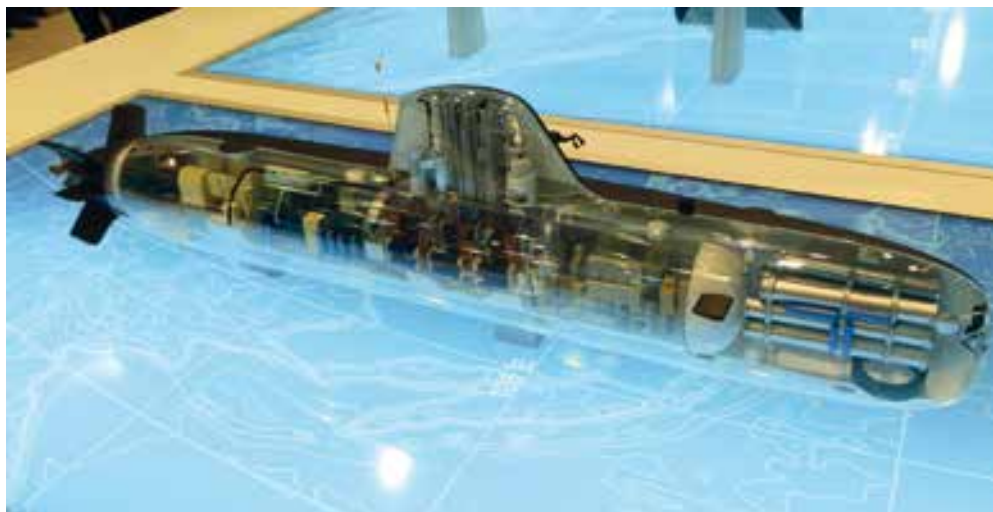
Zadania dla Andrasty nie różnią się od typowych, przewidzianych dla konwencjonalnych okrętów podwodnych. Przyjmuje się, że będą to: zwalczanie jednostek nawodnych i okrętów podwodnych, prowadzenie rozpoznania, wsparcie działań wojsk specjalnych, udział w działaniach blokadowych, skryte śledzenie nielegalnych transferów ludzi i materiałów, stawianie min oraz zabezpieczenie szkolenia sił zwalczania okrętów podwodnych (ZOP).

UZBROJENIE

Wyrzutnie torped umieszczono w trzech rzędach na dziobie, parami nad sobą. Nowością jest zastosowanie modułowych wyrzutni torpedowych, niepenetrujących kadłuba, które mają postać dwóch pakietów po trzy wyrzutnie. Będą one mogły być wymieniane w porcie na takie same, lecz załadowane. Okręt nie zabiera, w związku z konstrukcją wyrzutni, zapasowych jednostek uzbrojenia na wewnętrznych stelażach. Takie rozwiązanie ma umożliwiać szybkie odtworzenie zdolności bojowej okrętu oraz zapewnić większe bezpieczeństwo jego użytkowania. Rozwiązanie to ma jednak również wady, które mogą wystąpić w toku pokojowej eksploatacji jednostki – załogi okrętów podwodnych często wykorzystują niezaładowane wyrzutnie jako przestrzeń magazynową.

Śluza dla pływonurków ma zapewniać możliwość wysłania jednorazowo trzech żołnierzy. Będą oni mogli korzystać z zasobników umieszczonych w kiosku okrętu. Tam również znajduje się punkt zbiorczy dwóch trzyosobowych grup pływonurków.

■ Andrasta będzie mogła być wyposażona w system przenoszenia pojazdu podwodnego dla wojsk specjalnych oraz system przeciwlotniczy. Mogą to być pociski MICA lub Mistral.



DCNS

Fot. 1. Model okrętu z dobrze widocznymi elementami konstrukcji wnętrza

Wykonanie założonych zadań powinien zapewnić system walki SUBTICS (Submarine Tactical Integrated Combat System), stosowany w innych nowych projektach produkcji DCNS⁴ oraz na modernizowanych przez niego okrętach innych producentów⁵. Pozwoli on nie tylko na używanie przez okręt torped typu F21, pocisków SM39 Exocet i min, ale również na stosowanie wyrzutni pocisków zakłócających. System ten analizuje dane z własnych sensorów, co pozwala na wykrycie, identyfikację i śledzenie innych jednostek. Współpracuje z systemami dowodzenia taktycznego przez opracowywanie zobrazowania sytuacji taktycznej, planowanie tras przejścia i zarządzanie przestrzenią podwodną (systemy WSM i MCCIS). Pozwala na wypracowanie analizy sytuacji taktycznej, jako podstawy do decyzji o trybie użycia uzbrojenia. Ponadto pełni funkcję systemu kierowania strzelaniem (w tym odpalaniem i naprowadzaniem środków walki).

SYSTEMY OKRĘTOWE

Andrasta może wykorzystywać cztery konsole wielofunkcyjne. Taka liczba jest podyktowana małą liczebnością załogi – normalny zestaw to sześć stanowisk. Wysoki stopień zautomatyzowania systemu pozwala na redukcję obsługi. Dzięki temu, między innymi, okręt będzie mógł opero-

wać w systemie trzyzmiarowej sześciuosobowej wachty morskiej. Standardowo obsadę wachty mają tworzyć: oficer wachtowy, dwóch operatorów systemów ogólnokrętowych, dwóch operatorów systemów bojowych i wachtowy okrętu, dokonujący ciągłej inspekcji pracujących mechanizmów.

System hydrolokacyjny, będący najważniejszym sensorem okrętów tej klasy, ma zawierać cylindryczną antenę na dziobie – pod wyrzutniami torped – z możliwością pracy w trybach pasywnym i aktywnym, sonar obserwacji bocznej z antenami na burtach oraz sonar do wykrywania min i przeszkód podwodnych. W pierwotnej konfiguracji antena miała być umieszczona ponad wyrzutniami, jednak ich nowa konstrukcja wymusiła taką zmianę. Antena dziobowa ma być wykonana w układzie adaptacyjnym, ograniczającym

⁴ Wyposażono w niego osiem okrętów: francuski „Le Terrible”, ostatni z typu Le Triomphant, trzy pakistańskie typu Agosta 90B oraz dwa chilijskie i dwa malezyjskie typu Scorpène.

⁵ Elementy systemu wykorzystano przy modernizacji francuskich okrętów podwodnych typów: Le Triomphant (trzy jednostki) i Rubis (pięć jednostek); dwóch pakistańskich typu Agosta; singapurskich: dwóch typu A12 i dwóch typu A17, i dwóch jednostek typu 209 w wypadku każdej z marynarek wojennych – Chile, Ekwadoru i Kolumbii – łącznie 20 jednostek.

zakłócenia interferencyjne. Pozwoli na lepsze wykorzystanie widma oraz poprawę efektywności energetycznej systemu.

Nawigację w trudnych akwenach ma ułatwiać standardowe wyposażenie okrętów podwodnych, a mianowicie system nawigacji inercyjnej.

Urządzenia podnośne będą się składać z masztu optronicznego: z kamerą telewizyjną wysokiej rozdzielczości, kamerą pracującą w trybie światła szcawkowego i z dalmierzem zakresu podczerwieni, anteny ESM, radaru, zintegrowanego masztu łączności z INMARSAT-C. Maszty te mają mieć, podobnie jak wyrzutnie torped, konstrukcję modułową i być wykonane w formie łatwo wymienialnego pakietu. Podobnie jak wyrzutnie, będą one wykonane jako urządzenia niepenetrujące kadłuba sztywnego (fot. 2). W związku z tym nie istnieje potrzeba aranżacji centrali bojowej okrętu pod kioskiem (osłaniającym urządzenia podnośne). Centrala została więc zaplanowana na dziobie okrętu i jest pierwszym pomieszczeniem patrząc od dziobu.

Oprócz masztów antenowych systemów łączności, okręt może być wyposażony w boje radio-telekomunikacyjne i antenę odbiorczą, również zamontowaną w boi.

Okręt ma być napędzany przez jedną pięciopłatową śrubę, jeden silnik elektryczny Jeumont Electric Magtronic – znany z jednostek typu Scorpène, i dwa generatory spalinowo-elektryczne. Silniki wysokoprężne mają być jednym z typów powszechnie wykorzystywanych poza siłami zbrojnymi (zgodnie z ideą COTS). Baterie akumulatorów znajdują się w dwóch grupach: na dziobie i śródokręciu. Siłownia ma być obsługiwana zdalnie z centrali. W celu osiągnięcia maksymalnie małego widma akustycznego okrętu wszelkie urządzenia zamontowano na elastycznych elementach pochłaniających wibracje.

WNIOSKI NABYWCÓW

W stosunku do wcześniejszych projektów w nowszej wersji wprowadzono następujące zmiany:

– przewidziano dwa generatory Diesla w miejsce jednego (w ramach zdublowania układu napędowego);

– zwiększono autonomiczność okrętu z dwóch do trzech tygodni (powiększenie zbiorników paliwa i miejsca na prowiant, wydłużenie kadłuba);

– zwiększono zasięg pływania;

– zamontowano modułowe wyrzutnie torpedowe niepenetrujące kadłuba mocnego;

– przesunięto antenę dziobową sonaru pod wyrzutnie torped;

– uwzględniono możliwość montażu systemu obrony przeciwlotniczej A3SM;

– zmieniono kształt kadłuba (poprawiono hydrodynamikę, usunięto przeszklenia mostka na kiosku);

– zmieniono kształt usterzenia (dwie dodatkowe płetwy rufowe);

– zwiększono liczebność załogi.

Wymienione modyfikacje przeprowadzono po konsultacjach z potencjalnymi klientami.

Kolejnym aspektem wykorzystania omawianego okrętu, ujawnionym przez producenta, jest przewidywany cykl utrzymywania okrętu w gotowości bojowej. W ramach już opracowanego planu napraw, przeglądów i modernizacji w czasie przewidywanego trzydziestopięcioletniego wykorzystywania okrętu, Andrasta ma być używana przez cztery ośmioletnie okresy gotowości operacyjnej, przerywane trzema czterdziestopięcioletnimi okresami remontowymi. Oczywiście w cyklu gotowości są przewidywane krótkie usługi międzyremontowe, w trakcie których ma być zachowana siedemdziesięciogodzinna gotowość okrętu do wyjścia w morze. Producent deklaruje 81,1-procentowy (tj. 296 dni w roku) wskaźnik gotowości okrętu w ciągu 35 lat, a jeśli pominąć przewidywane trzy remonty stoczniowe, to wskaźnik ten ma wzrosnąć do 87,9 procent (tj. 321 dni w roku). Posiadanie przez użytkownika tylko dwóch jednostek ma zapewnić mu ponad 98-procentowy wskaźnik obecności jednej z nich w morzu (lub gotowości do wyjścia w morze).

CIEKAWA ALTERNATYWA

Okręt typu Andrasta, według producenta, ma zapewniać przy cenie około 200 mln euro (połowa ceny większych jednostek), duże możliwości bojowe i podobny potencjał odstraszania, jak okręty Scorpène czy typu 214. Jest też z założenia



DCNS

Fot. 2. Wizja modelu – widoczne moduły: minowy, torpedowy i masztu z systemem A3SM

przystosowany do wsparcia działalności wojsk specjalnych. Wydaje się, że w sytuacji konfliktów lokalnych lub kryzysowych, takie możliwości są ze wszech miar pożądane. Dzięki połączeniu modułowego uzbrojenia, wyposażenia, osiągnięć i kompaktowych rozmiarów, uzyskano silnie uzbrojoną jednostkę przy niższych kosztach jej eksploatacji i zakupu. Oczywiście ceną za to jest mniejszy zasięg i brak systemu AIP. Jednak niektórym kupującym wielki zasięg i nowoczesny, ale drogi AIP nie są po prostu potrzebne.

Przykładem takiego rozumowania może być wybór przez Indonezję koreańskiego koncernu Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering jako dostawcy trzech zmodernizowanych okrętów podwodnych typu 209 za kwotę 1,07–1,4 mld USD. Okręty te mają mieć wyporność 1400 ton, 61 metrów długości i powstaną na bazie koreańskich okrętów podwodnych typu 209-1200 Chang Bogo.

Andrasta jest także interesującą alternatywą dla przyjmowania jednostek używanych o podobnej wielkości.

Sam fakt istnienia grupy jednostek tej podklasy, zdolnej do wykonania od trzech do czterech ataków na jednostki nawodne (z racji posiadanego uzbrojenia), może zniechęcić potencjalnego

przeciwnika do planowania działań na morzu. Potencjalnie większa liczba zakupionych jednostek – z racji niższej ceny – spowodowałaby odpowiedni wzrost potrzebnych do ich zneutralizowania sił. Dla zwalczających je jednostek ZOP mniejsze znaczenie ma wielkość i potencjał pojedynczego okrętu podwodnego niż liczba tej klasy jednostek na obszarze działań.

W kontekście Marynarki Wojennej RP, można by rozważać zastosowanie takich okrętów jako zasadniczego i jedynego typu używanych okrętów lub jako uzupełnienie planowanego zakupu jednostek znacznie większych. Czyli, powielając niejako obecną sytuację: jeden okręt podwodny typu Kilo i cztery okręty podwodne typu Kobben zastąpić dwoma lub trzema okrętami większymi, wspartymi przez dwa lub trzy omawianego typu. Oczywiście nie jest to realne w najbliższych latach, lecz przecież planowanie zadań, a tym samym zakupów sprzętu do ich wykonania, jest procesem rozłożonym na dziesięciolecia. ■

Autor był zastępcą dowódcy okrętu podwodnego ORP „Sęp”, pełnił obowiązki specjalisty w Ośrodku Kierowania i Kontroli Okrętów Podwodnych Centrum Operacji Morskich. Obecnie jest dowódcą ORP „Sęp”.



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

Konwencjonalne okręty podwodne

Budowa nowoczesnych okrętów podwodnych jest przedsięwzięciem skomplikowanym i tylko nieliczne państwa mogą sobie pozwolić na ich produkcję, wykorzystując własny potencjał stoczniowy.

Przez całe dziesięciolecia konstrukcje okrętów podwodnych były doskonałone pod kątem zdolności pozostania w ukryciu i zwalczania innych jednostek pływających. Szczytowym osiągnięciem w tych dziedzinach wydawało się pojawienie i rozwój kolejnych generacji wielozadaniowych, atomowych okrętów podwodnych, które mogły długotrwale przebywać w morskich głębinach z zadaniem poszukiwania podwodnych nosicieli strategicznych rakiet balistycznych. Jednocześnie wiele krajów stawiało na rozwój jednostek z napędem konwencjonalnym, w wypadku których krokiem milowym stało się wprowadzenie układów napędowych niezależnych od powietrza atmosferycznego (Air Independent Propulsion – AIP).

WSPÓŁCZESNE WYZWANIA

Powszechnie się uważa, że zakończenie zimnej wojny spowodowało przeniesienie środka ciężkości działań sił morskich ze strefy oceanicznej w strefę wód przybrzeżnych, którą można zdefiniować nie tylko jako obszar wód terytorialnych, ale

także wyłącznych stref ekonomicznych lub szelfu kontynentalnego. Twierdzenie o przeniesieniu zainteresowania na ten akwen dotyczy głównie mocarstw morskich, które swój potencjał rozwijały dotychczas pod kątem prowadzenia działań na obszarach oceanicznych. W wypadku sił podwodnych państwa te postawiły bardziej (USA, Wielka Brytania, Francja) lub mniej (ZSRR) na rozwój jednostek o napędzie atomowym, przystosowanych do działań w głębinach oceanicznych. Dopiero kolejne okręty atomowe, wchodzące do służby od lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, zaprojektowano z szerszym uwzględnieniem możliwości prowadzenia działań w strefie przybrzeżnej.

Dla wielu krajów strefa przybrzeżna była i pozostaje głównym obszarem prowadzenia operacji morskich, w których jedną z głównych ról odgrywają konwencjonalne siły podwodne. Działające w tym rejonie okręty charakteryzują się stosunkowo małymi rozmiarami i niedużymi wartościami pól fizycznych (w porównaniu do jednostek atomowych). Skrytości działania sprzyjają także często skomplikowane warunki hydroakustyczne, panują-



ATLAS ELEKTRONIK

Fot. 1. Praca na symulatorze systemu ISUS

ce w wodach przybrzeżnych. Czynniki te powodują, że nawet okręty starszych typów są uważane za stosunkowo groźne i mogą skutecznie wykonywać powierzone im zadania.

Paradoksalnie w ciągu ostatnich dziesięcioleci konwencjonalne siły podwodne rzadko miały okazję do wykorzystania przeciwokrętowych systemów uzbrojenia. Również obecnie powszechne jest raczej prowadzenie rozpoznania oraz wsparcie działań wojsk specjalnych niż zwalczanie jednostek pływających. Pożądaną cechą nowych typów okrętów podwodnych staje się także zdolność do zwalczania celów lądowych, uzyskiwana dzięki uzbrojeniu w pociski manewrujące. Posiadanie sił podwodnych umożliwia również stworzenie skrytego i nieoczekiwanego zagrożenia minowego.

Okręty podwodne, oprócz funkcji militarnych, odgrywają również ważną rolę w polityce regionalnej. Konwencjonalne siły podwodne są szczególnie atrakcyjnym rozwiązaniem dla państw preferujących strategię obronną, związaną z ochroną dostępu do własnego wybrzeża. Mniejsze jednostki konwencjonalne są traktowane jako środek przeznaczony do działań bojowych o charakterze asymetrycznym przeciwko potencjalnemu przeciwni-

kowi, posiadającemu rozbudowane siły morskie. Oczywistymi przykładami są w tym wypadku Iran lub Korea Północna.

Znaczenie okrętów podwodnych dla obronności państwa oraz ich wpływ na sytuację regionalną dobrze obrazują podwodny wyścig zbrojeń w państwach Azji Południowej i Południowo-Wschodniej. Posiadanie tej klasy jednostek stało się priorytetem wielu państw, w tym także takich, które dotychczas sił podwodnych nie miały. Na przykład Wietnam zamówił sześć jednostek typu Kilo z myślą o zabezpieczeniu swoich interesów w rejonie Morza Południowochińskiego. Państwa, które dysponowały siłami podwodnymi, dążą do wzmocnienia ich potencjału i ewentualnej rozbudowy, jak na przykład Australia, która zamierza w przyszłości dwukrotnie zwiększyć liczbę okrętów podwodnych.

SYSTEMY DOWODZENIA

W ciągu ostatnich kilkunastu lat w wyposażeniu okrętów podwodnych znalazła się nowa generacja systemów dowodzenia. Oferują one większy stopień integracji sensorów, efektorów oraz środków wymiany informacji. Dzięki lokalnym sieciom komputerowym umożliwiają połączenie poszczegól-

gólnych podsystemów (obserwacji, łączności, walki, nawigacji) oraz zobrazowanie na wielofunkcyjnych terminalach całościowego obrazu środowiska wokół okrętu i pełnej informacji o stanie jednostki. Korzystając z dostępnych baz danych oraz informacji o bieżącej sytuacji, systemy dowodzenia oferują również inne opcje, z użyciem środków bojowych włącznie.

Potrzeba szukania oszczędności oraz postęp technologii informatycznych spowodowały szersze zastosowanie w systemach dowodzenia produktów komercyjnych (commercial off the shelf – COTS) oraz wykorzystanie przy ich projektowaniu rozwiązań tak zwanej otwartej architektury (open architecture). Pozwala to na dowolny wybór dostawców, co przyczynia się do obniżenia kosztów i jednocześnie stwarza warunki do uniknięcia monopolizacji całego systemu lub jego podsystemów przez jednego producenta. Kolejną zaletą to możliwość modernizacji systemów, tak aby szybciej i elastyczniej można reagować na pojawiające się zagrożenia, przez wykorzystanie innowacyjnych produktów instytucji naukowych lub rozwiązań oferowanych przez inne firmy. W rezultacie nowe systemy dowodzenia mogą być unowocześniane zgodnie z potrzebami i wymaganiami sprzętowymi oraz programowymi, co pozwoli uniknąć w przyszłości kosztownych modernizacji skokowych¹.

Jednym ze światowych liderów w dziedzinie systemów dowodzenia konwencjonalnych okrętów podwodnych jest firma Atlas Elektronik, producent zintegrowanego bojowego systemu sensorów podwodnych (Integrated Sensor Underwater System – ISUS). W nowej wersji – ISUS 90 – system ten znalazł się w wyposażeniu ponad dziesięciu marynarek wojennych świata, głównie za sprawą eksportowych wersji okrętów podwodnych typu 209 i 214 (fot.1).

Dzięki zastosowaniu modułowej struktury i otwartej architektury oprogramowania systemu jest możliwe jego szybkie przystosowanie do wymagań każdego odbiorcy. Jako część systemu firma oferuje podsystem hydroakustyczny, składający się z sonarów: cylindrycznego, bocznego oraz holowanego. Zastosowanie nowych algorytmów formowania sygnału oraz jego późniejszej obróbki umożliwiło rozpoznanie i identyfikację obiektów z odległości dziesiątek kilometrów². Firma prowa-

dzi prace nad rozwojem sonarów aktywnych tak, aby można było zastosować je w głębinowym podsystemie nawigacyjnym oraz podsystemie omijania min i przeszkód.

Dalsze prace nad ISUS są ukierunkowane między innymi na wdrożenie funkcji poprawiającej możliwości śledzenia celów (Sonar Track Manager – SOTRAM). Ma ona być szczególnie przydatna w środowisku wód przybrzeżnych, które charakteryzuje się dużą ilością sygnałów akustycznych. Dzięki nowym technikom przetwarzania sygnałów możliwa się stanie automatyzacja procesów decyzyjnych na stanowisku operatorskim. Efektem będzie zwiększenie skuteczności i komfortu pracy operatora. Poprawią się one także w wyniku automatycznego łączenia celów z sensorów akustycznych i innych źródeł oraz zastosowania terminalu z nowymi typami zobrazowania danych³.

Według informacji producenta, w ISUS 90 bez problemu można wykorzystać produkty innych firm, dostarczających na przykład urządzenia walki elektronicznej lub peryskopy.

ISUS 90 znajdzie zastosowanie między innymi na nowych okrętach podwodnych Korei Południowej i Turcji oraz na drugiej transzy jednostek typu 212 dla marynarki wojennej RFN.

Przy okazji można wspomnieć, że pierwsze cztery niemieckie okręty tego typu (212A) zostały wyposażone w system dowodzenia MSI-90U norweskiej firmy Kongsberg. Dostarczyła ona swój produkt także dla dwóch okrętów włoskich (także typu 212A) oraz dla sześciu rodzimych typu Ula (typu 210). W najnowszej wersji systemu, oznaczonej ja-

■ Konwencjonalne siły podwodne zajmują się głównie rozpoznaniem oraz wsparciem działań wojsk specjalnych.

¹ R. Scott: *Putting the conventional submariner in full command*. „Jane's International Defense Review”, September 2012.

² Materiały reklamowe firmy Atlas Elektronik. www.atals-elektronik.com. 1.06.2013.

³ R. Scott: *Putting the conventional...*, op.cit.



WASS

Fot. 2. Torpeda Black Shark

ko MSI-90U Mk 2, zastosowano otwartą architekturę zarówno w wypadku oprogramowania, jak i osprzętu. W zależności od wymagań użytkownika w skład systemu wchodzi od trzech do pięciu terminali. System umożliwia: łączenie danych z sensorów, zarządzanie sensorami, wskazywanie i śledzenie celów oraz ich klasyfikację i identyfikację. Jeśli chodzi o wsparcie decyzyjne, dokonuje oceny zagrożenia oraz przedstawia dostępne opcje działania.

Obecnie firma Kongsberg unowocześnia systemy dowodzenia znajdujące się w wyposażeniu okrętów typu Ula. Prace obejmują modernizację torów przetwarzania sygnałów oraz montaż nowych wielofunkcyjnych terminali. System MSI-90U Mk 2 jest oferowany także posiadaczom jednostek typu 209, jako element pakietu modernizacyjnego. Jedną z wcześniejszych jego wersji, oznaczoną jako MSI-70U, znajduje się w wyposażeniu polskich okrętów typu Kobben.

Innym systemem dowodzenia, oferowanym posiadaczom okrętów typu 209, jest SUBTICS (Submarine Tactical Integrated Combat System) firmy DCNS. W szerokim stopniu wykorzystano

w nim komercyjne rozwiązania sprzętowe i programowe. Charakteryzuje się on modułową strukturą, a wiele zastosowanych w nim układów i podsystemów jest opartych na wcześniejszych produktach używanych w marynarce wojennej Francji (m.in. na systemie dowodzenia SYCOBS – système de combat pour Barracuda et SSBN – przeznaczonym dla okrętów o napędzie atomowym).

SUBTICS, dzięki lokalnej sieci komputerowej, dokonuje integracji danych z podsystemów obserwacji, walki oraz nawigacji, a dostępne informacje obrazuje na wielofunkcyjnych terminalach. Podsystem walki jest podzielony na trzy komponenty, które obejmują: ocenę sytuacji (m.in. łączenie danych z sensorów i śledzenie celów), wsparcie wypracowania decyzji (ocena zagrożenia, propozycja oddziaływania ogniowego oraz manewrów okrętem) oraz nadzór nad procesem przygotowania środków ogniowych i ich użyciem.

Jeśli chodzi o środki obserwacji akustycznej, SUBTICS integruje sonar dziobowy (cylindryczny lub konforemny), sonary aktywne i pasywne, boczne, holowane oraz (opcjonalnie) sonar wykrywania przeszkód. Oprogramowanie toru prze-

tworzenia sygnałów akustycznych umożliwia wykrycie celu, śledzenie i analizę jego parametrów, wraz z klasyfikacją i identyfikacją, oraz lokalizację⁴.

SUBTICS znalazł zastosowanie na zaprojektowanych we Francji na potrzeby eksportowe okrętach typu Agosta 90B (dla Pakistanu) oraz Scorpène (dla Brazylii, Malezji, Chile oraz Indii). W ramach modernizacji zainstalowano go na dwóch chilijskich okrętach typu 209/1300, gdzie zastąpił SINBADS (Submarine Integrated Battle and Data System – zintegrowany system walki i danych dla okrętów podwodnych) firmy Thales. W wersji chilijskiej w skład systemu wchodzi dwa terminale umiejscowione na stanowisku dowodzenia oraz jeden w przedziale bojowym. Z systemem zostały zintegrowane między innymi torpedy SUT 264 i Black Shark oraz rakiety przeciwokrętowe SM39 Exocet (fot. 2). SUBTICS został również wybrany w ramach programów modernizacyjnych sił podwodnych Ekwadoru i Wenezueli (okręty typu 209) oraz Singapuru (pozyskane ze Szwecji jednostki typu Challenger i Archer).

Oryginalne szwedzkie jednostki korzystały z systemu SESUB 900 (Strids-och eldledningssystem för ubåt) firmy SAAB. W najnowszej wersji systemu, oznaczoną 960A/B, zostaną wyposażone pozostające w służbie szwedzkie okręty typu Gotland i Västergötland, zastępując wersje 900 i 940. Wersja 960A/B bazuje na modułach innego szwedzkiego systemu dowodzenia – 9LV Mk 3, znajdującego się w wyposażeniu korwet typu Visby. Wersja rozwojowa, oznaczona jako 960C, będzie się charakteryzować szerokim zastosowaniem technologii komercyjnych.

Swoje produkty na rynku konwencjonalnych okrętów podwodnych promują także firmy amerykańskie. Znajdujący się w wyposażeniu jednostek o napędzie atomowym typu Los Angeles i Virginia system AN/BYG-1 firmy Raytheon jest instalowany także na australijskich okrętach typu Collins. Inna amerykańska firma – Lockheed Martin – proponuje SUBICS – Submarine Integrated Combat System. Znajdzie się on między innymi na nowych hiszpańskich okrętach podwodnych projektu S-80A, budowanych przez stocznnię Navantia. Dzięki zastosowaniu otwartej architektury, wykorzystano w tym sys-

temie nie tylko produkty amerykańskie, ale także innych firm, w tym hiszpańskich.

UZBROJENIE

Przez wiele dziesięcioleci głównym systemem uzbrojenia okrętów podwodnych była broń torpedowa. Jak na razie sytuacji tej nie zmienia coraz szersze zastosowanie broni rakietowej, która może razić cele nawodne lub lądowe. Podjęte w kil-

Uniwersalność środków walki

■ Coraz częściej systemy walki konwencjonalnych okrętów podwodnych są integrowane z pociskami raketowymi, przeznaczonymi do zwalczania celów nawodnych oraz, ewentualnie, lądowych. Do najbardziej znanych należą: amerykański UGM-84 Harpoon oraz francuski Exocet SM39. Spośród innych dostępnych tego typu systemów uzbrojenia wymienić można rosyjski system Klub-S, obejmujący nie tylko pociski przeciwokrętowe, ale także pociski manewrujące.

ku krajach prace wskazują również na możliwość wprowadzenia w najbliższym czasie do arsenału sił podwodnych także pocisków przeciwlotniczych.

Główną zaletą bojowego wykorzystania torped jest ich skrytość, a kolejne rozwiązania zastosowane w układach napędowych pozwalają na dalsze obniżanie ich szumności. Nowe wzory uzbrojenia torpedowego są przystosowywane do działań w strefie przybrzeżnej, między innymi przez zwiększenie możliwości wykrywania celów o niskiej sygnaturze akustycznej. Dużą wagę przywiązuje się również do radzenia sobie ze środkami przeciwdziałania, na przykład wabikami.

⁴ Ibidem.



DIEHL

Fot. 3. Prezentacja pocisku rakietowego IDAS na Balt Military Expo w 2012 roku

Amerykańska torpeda Mk 48 została skonstruowana z przeznaczeniem dla okrętów o napędzie atomowym, ale w ciągu ostatnich kilku lat znalazła się także w uzbrojeniu jednostek konwencjonalnych. Wersja Mod 7, opracowana wspólnie z Australią, jest przeznaczona także dla jednostek typu Collins. Torpeda została zintegrowana z systemem walki AN/BYG-1, a porozumienie zawarte między USA i Australią pozwoliło na osiągnięcie pełnej kompatybilności między jednostkami obu państw jeśli chodzi o zakres jej użycia. W wersji Mod 7 pocisk został wyposażony w szerokopasmowy system sonarowy – Common Broadband Advanced Sonar System (CBASS) – zwiększający zdolność wykrywania i rażenia celów na głębokościach płytszych niż 183 metry⁵.

Na potrzeby innych państw niż USA i Australia został opracowany wariant torpedy oznaczony jako Mod 6AT (Advanced Technology). Nowa wersja wykorzystuje kadłub wersji Mod 4M ze zmodyfikowanym napędem, komercyjny sonar i wyposażenie elektroniczne z amerykańskiego wariantu Mod 6. Torpedę można wyrzucić konwencjonalnie z użyciem sprężonego powietrza, ale jest tak-

że przystosowana do opuszczenia wyrzutni z wykorzystaniem znacznie cichszej techniki „wypłynięcia” (swim-out).

Z myślą o nowych okrętach podwodnych typu 212A dla włoskiej marynarki wojennej firma WASS (Whitehead Sistemi Subacquei) opracowała torpedę Black Shark. Pocisk jest sterowany z użyciem światłowodu, co umożliwia zwiększenie ilości przesyłanych danych między nim a okrętem. Łączy umożliwia kierowanie pociskiem, ale także otrzymywanie danych z jego głowicy, dlatego torpeda może pełnić funkcję dodatkowego sensora.

Black Shark został wyposażony w układ naprowadzania oparty na systemie sonarowym ASTRA (Advanced Sonar Transmitting and Receiving Architecture). Pracuje on z wykorzystaniem dwóch częstotliwości: 15 kHz (tryb pasywny) i 30 kHz (tryb pasywny i aktywny). Głowica naprowadzająca może pracować z wykorzystaniem dwóch częstotliwości jednocześnie, co polepsza rozróżnialność między celem rzeczywistym a pozornym.

⁵ M. Fuller: *Silent might: heavyweight torpedoes still pack a punch*. „Jane's Navy International”, June 2010.

Mającą większą rozdzielczość wyższa częstotliwość jest wykorzystywana na krótkich zasięgach, natomiast częstotliwość niższa umożliwia zgrubną lokalizację celu na większych zasięgach. Black Shark został wyposażony w sonar z płaską aperturą, która ma przewagę nad rozwiązaniami konforemnymi, w postaci między innymi większego zasięgu oraz skuteczniejszego przeciwdziałania środowiskom pozoracji⁶.

Torpeda jest napędzana przez bezszczotkowy silnik elektryczny francuskiej firmy DCNS, charakteryzujący się niskim poziomem szumów i wysoką sprawnością energetyczną. Jako pędnika użyto układu dwóch przeciwbieżnych śrub mających osiem i dziesięć płatów wykonanych z włókien węglowych.

Oprócz okrętów włoskich, torpedy Black Shark weszły w skład uzbrojenia między innymi marynarek wojennych Chile i Malezji, które mają w swojej flocie jednostki typu *Scorpène*. Pocisk jest także oferowany posiadaczom okrętów typu 209. Black Shark miał być podstawą do opracowania nowej generacji pocisku torpedowego, także dla francuskiej marynarki wojennej, ale ostatecznie firma DCNS zdecydowała się na współpracę z innym europejskim potentatem – niemiecką firmą Atlas Elektronik.

Przedsiębiorstwo to ma duże doświadczenie w produkcji uzbrojenia torpedowego. Dostarczało kolejne pokolenia pocisków dla niemieckich (rodziny DM 1 i DM 2) i zagranicznych jednostek podwodnych (np. SST i SUT). Najnowszy produkt firmy nosi oznaczenie DM 2A4 (w wersji eksportowej: SeaHake mod 4).

W przeciwieństwie do produktu włoskiego torpeda niemiecka ma konforemny kształt apertury sonaru. Dzięki takiemu rozwiązaniu głowica pocisku charakteryzuje się szerokim kątem widzenia (rzędu 200°), co pozwala na uniknięcie dodatkowych manewrów sinusoidalnych przy śledzeniu celów. Sprawia to, że mniej się zużywa energii oraz zostają zmniejszone szumy kawitacyjne⁷.

DM 2A4 jest napędzana silnikiem elektrycznym, poruszającym układ dwóch przeciwbieżnych śrub, a energię dostarcza zespół baterii. Nominalny zasięg torpedy wynosi około 50 kilometrów przy prędkości rzędu 50 węzłów. W marcu 2012 roku

została przetestowana wersja SeaHake Mod 4ER (Extended Range) o zasięgu 140 kilometrów⁸.

Prowadzone prace badawcze mają na celu zwiększenie nie tylko zasięgu, ale także prędkości torped. Powszechnie znanym przykładem pocisku wykorzystującego zjawisko superkawitacji jest rosyjska torpeda Szkwál.

Rozwój bezałogowych pojazdów podwodnych i postęp technologiczny, zapewniający im coraz większą autonomię działania, mogą w przyszłości zaowocować stworzeniem nowego rodzaju uzbrojenia – połączenia torpedy z platformą bezałogową. Wyposażone w głowicę bojową autonomiczne pojazdy będą mogły samodzielnie patrolować określony obszar i atakować zaprogramowane cele⁹.

W 2014 roku mają zostać przeprowadzone próby ogniowe nowego pocisku raketowego IDAS (Interactive Defence and Attack System for Submarines), opracowywanego przez firmy niemieckie ThyssenKrupp i Diehl przy współpracy norweskiej firmy Nammo i tureckiej Roketsan (fot. 3). Zasadniczym przeznaczeniem rakiety jest niszczenie celów powietrznych, ale pocisk jest również przeznaczony do zwalczania celów nawodnych i brzegowych.

Mającą zasięg około 20 kilometrów rakietka jest wyposażona w głowicę naprowadzającą w podczerwieni, zapożyczoną z pocisku przeciwlotniczego IRIS-T. Na całej trajektorii lotu rakiety jest on kontrolowany ze stanowiska kierowania za pomocą łącza światłowodowego. Pozwala to na ostateczną weryfikację celu przed zniszczeniem lub jego zmianę, względnie wybranie miejsca uderzenia w wypadku na przykład okrętów nawodnych.

Pociski IDAS są wyrzeliwane z kontenerów załadowanych do standardowych wyrzutni torped kalibru 533 mm. W jednym kontenerze może być umieszczonych do czterech rakiet¹⁰.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

⁸ K. Tringham: *Atalas Elektronik claims New torpedo distance record*. „Jane's Navy International”, June 2012.

⁹ I. Keddie: *Heavy hitters*. „Jane's Defence Weekly”, 16.05.2012.

¹⁰ Materiały reklamowe firmy Diehl Defence. www.diehl.com. 9.06.2013.



Fot. 4. Zintegrowany maszt serii OMS firmy Cassidian

Być może w ciągu najbliższych kilkunastu lat dobrze znany obraz dowódcy okrętu podwodnego, obserwującego powierzchnię morza przez peryskop, odejdzie do lamusa. Miejsce peryskopów optycznych mogą zająć urządzenia optoelektroniczne, montowane na masztach wykonanych w technologii „bez przebicia kadłuba” (non-hull penetrating). Urządzenia takie w mniejszym stopniu naruszają powłokę kadłuba, a obraz na stanowisko dowodzenia jest przekazywany przez łącza światłowodowe. Zebrane informacje są wyświetlane na terminalach, gdzie mogą zostać zarchiwizowane lub poddane dalszej obróbce. Zastosowanie wielu urządzeń na jednym maszcie pozwala na znaczne skrócenie czasu zbierania danych o otoczeniu i to w wielu wymiarach jednocześnie.

OPTOELEKTRONIKA

Pierwsze maszty optoelektroniczne pojawiły się na okrętach podwodnych w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Obecnie są one montowane jako główne sensory, wypierają maszty klasyczne, lub też razem z masztami klasycznymi. Tak jest na przykład w przypadku okrętów typu

Scorpène marynarek wojennych Chile i Malezji, które oprócz klasycznych masztów S10 (radar nawigacyjny) i S20 (peryskop) są wyposażone w maszty optoelektroniczne SMS (Search Mast System) S30 firmy Sagem.

W wersji dla jednostek chilijskich i malezyjskich maszty S30 mają dwa kanały obserwacji, obejmujące kamerę światła dziennego oraz podczerwieni. W pełnej konfiguracji na masztach można zainstalować do czterech kanałów, obejmujących: kamerę podczerwieni trzeciej generacji, pracującą w paśmie 3–5 μm , kolorową kamerę światła dziennego dużej rozdzielczości, kamerę światła szcztątkowego (low-light level TV) oraz dalmierz laserowy. Jednocześnie można uzyskać dostęp do danych zebranych ze wszystkich kanałów optoelektronicznych. Na masztach można też montować anteny innych urządzeń, na przykład nawigacji satelitarnej, walki elektronicznej lub łączności¹¹. Dzięki trybowi szybkiego omiatania dookoła (Quick Look Round) możliwe jest zebranie informacji o otocze-

¹¹ Materiały reklamowe firmy Sagem. www.sagem-ds.com. 9.06.2013.

niu w ciągu kilkunastu sekund (z sensorów optoelektronicznych i radiolokacyjnych).

Jeszcze krótszym czasem omiatania, mieszczącym się w granicach od 3 do 60 sekund¹², charakteryzują się maszty serii OMS firmy Cassidan (fot. 4). Można na nich standardowo zainstalować kamerę telewizyjną, podczerwieni (w zakresie 3–5 lub 8–12 μm) oraz dalmierz laserowy. W celu uzyskania obrazu wysokiej jakości możliwe jest nakładanie na siebie i obróbka danych z różnych sensorów¹³.

Wśród produktów firmy Thales można znaleźć rodzinę masztów optoelektronicznych CM010 i CN010. Firma proponuje siedem wariantów konfiguracji masztów, spośród których każdy jest wyposażony w układ trzystopniowej (CM) lub dwustopniowej (CN) stabilizacji oraz kolorową kamerę wysokiej rozdzielczości. Inne wyposażenie opcjonalne może obejmować kamerę podczerwieni zakresu 3–5 μm lub przetwornik i wzmacniacz obrazu (image intensification camera). Na masztach można zainstalować także pakiety innych urządzeń elektronicznych w wersji mniej (tylko urządzenie ostrzegające i GPS) lub bardziej rozbudowanej (urządzenie ostrzegające, GPS, namiernik radiolokacyjny, anteny podsystemu łączności). Dostępne tryby pracy obejmują: omiatanie dookólne, ciągły podgląd oraz tryb zdjęcia. Maszty są wykonane w technologii zmniejszonych pól fizycznych (stealth)¹⁴.

AKUMULATORY

Głównym źródłem energii konwencjonalnych okrętów podwodnych są baterie akumulatorów. Dotyczy to zarówno jednostek o napędzie spalinowym, jak i tych wyposażonych w układy napędowe niezależne od powietrza atmosferycznego. Standardem są akumulatory kwasowe, stosowane na jednostkach podwodnych praktycznie od początku ich bojowego wykorzystania. Do ich podstawowych wad należą przede wszystkim: potrzeba długotrwałego ładowania, wydzielanie szkodliwych gazów oraz utrata parametrów.

W ciągu kilku najbliższych lat szersze zastosowanie na okrętach podwodnych mogą znaleźć akumulatory litowo-jonowe (Li-Ion). W porównaniu do swoich kwasowych odpowiedników mają one kilka zalet, do których należą między innymi prost-

sze warunki eksploatacji. Dzięki stosunkowo małemu efektowi „pamięci” akumulatory te mogą być doładowywane przy dowolnym stanie rozładowania. Akumulatory litowo-jonowe charakteryzują się także większą ilością realizowanych cykli doładowań, co wydłuża dwukrotnie ich czas eksploatacji. Przy takiej samej masie co ogniwa kwasowe, zapewniają one większy poziom dostępnej energii w takim samym czasie. Bez względu na poziom rozładowania, akumulatory litowo-jonowe dostarczają nominalny poziom energii, dzięki czemu okręt nie traci właściwości manewrowych¹⁵.

Do wad tych akumulatorów należy potrzeba ciągłego ich kontrolowania w celu uniknięcia ekstremalnych stanów eksploatacyjnych, mogących doprowadzić do uszkodzenia. Obecnie ogniwa elektryczne tego typu są stosowane między innymi w bezzałogowych pojazdach podwodnych.

OGRANICZENIA

Budowa nowoczesnych okrętów podwodnych jest przedsięwzięciem na tyle skomplikowanym, że tylko niewiele państw może sobie pozwolić na ich produkcję, wykorzystując własny potencjał stoczniowy. W większości przypadków jest potrzebna współpraca z partnerami zagranicznymi, którzy dysponują odpowiednimi technologiami. Wykorzystanie rozwiązań COST oraz otwartej architektury pozwala na zwiększenie udziału rodzimych firm w procesie budowy. Zdobyte dzięki temu doświadczenie można wykorzystać później w ramach innych programów narodowych lub na rynkach zagranicznych. ■

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

¹² Materiały reklamowe firmy Cassidan. www.cassidan.com. 16.06.2013.

¹³ R. Pengelly: *Momentum gathers for submarine optronic masts*. „Jane's Navy International”, July/August 2010.

¹⁴ Materiały reklamowe firmy Thales. www.thalesgroup.com. 9.06.2013.

¹⁵ R. Scott: *Power surge: the li-ion alternative to the lead-acid submarine legacy*. „Jane's International Defense Review”, February 2012.



plk dypl. rez. nawig.

JÓZEF MACIEJ BRZEZINA

Fire Scout na pokładzie fregaty

Marynarki wojenne liczących się państw z uwagą śledzą rozwój bojowego wykorzystania bezzałogowych platform i przystosowywania ich do warunków, jakie występują w środowisku morskim.

Dуже zainteresowanie US Navy wzbudają bezzałogowe statki powietrzne (BSP) pionowego startu i lądowania Fire Scout, które w ostatnich latach były przystosowywane do wykonywania zadań z pokładów jednostek pływających. Jest to konstrukcja komercyjnego załogowego szwajcarskiego śmigłowca Schweizer 330 (wersja RQ-8A) i Schweitzer 333 (wersja MQ-8B). Zapożyczono od niego zespół napędowy, układy sterowania oraz część elementów konstrukcyjnych. Niewątpliwą zaletą tego projektu jest dostępność części zamiennych oraz prostota konstrukcji.

Głównymi zadaniami, jakie ta stosunkowo niewielka platforma pionowego startu i lądowania ma wykonywać, będą zadania związane z rozpoznaniem – ISR (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance). Ma być ona również zdolna do precyzyjnych ataków za pomocą przenoszonego uzbrojenia.

NOWE WYMAGANIA

Amerykańska marynarka wojenna zamierzała pozyskać bezzałogowe śmigłowce Fire Scout

z myślą o wyposażeniu w nie jednostek typu LCS (Littoral Combat Ship). Zaplanowano użycie na pokładach okrętów US Navy uzbrojonej wersji tej platformy. Nowa wersja BSP, której parametry przedstawiono w ramce, różni się od rozpoznawczego RQ-8A Fire Scout konstrukcją podwozia, systemami zasilającymi w paliwo, elektroniką i sensorami. Jednym z pierwszych użytkowników tej maszyny może być amerykańska straż przybrzeżna (US Coast Guard), która w ramach programu *Deepwater* jest zainteresowana zakupem kilku sztuk RQ-8A w wersji rozpoznawczej.

Śmigłowiec bezzałogowy RQ-8A może zabrać na pokład urządzenia rozpoznawcze, w tym optoelektroniczne, urządzenia służące do wskazywania celów oraz dalmierz laserowy. Ponadto jest on wyposażony w system łączności, pozwalający na transmitowanie obrazu i danych w czasie zbliżonym do rzeczywistego. Prostota, niezawodność i relatywnie niska cena – to czynniki, które zapewne przyczynią się do szybkiego wprowadzania do służby tych platform. Nowe zadania, które ma wykonywać w przyszłości ten niewielki BSP,

miały wpływ na kolejne zmiany. Dołożono czwartą łopatę wirnika oraz zmniejszono długość łopat wirnika głównego i ogonowego. Pozwoliło to na sprawniejsze wykonywanie startu, wydłużenie czasu przebywania w powietrzu oraz zmniejszenie hałasu w czasie lotu.

W sierpniu 2002 roku Fire Scout wykonał pierwszy próbny lot z zastosowaniem uniwersalnej naziemnej stacji kierowania platformami (Tactical Control System – TCS). Następnie przeprowadzono udane testy startów i lądowań z pokładu morskiej amfibii transportowej Denver.

W sierpniu 2003 roku RQ-8A Fire Scout wykonał pierwszy lot sterowany przez operatorów TCS przeznaczonej do kierowania różnymi typami bezzałogowych statków powietrznych. W grudniu tego samego roku na lotnisku w Saint Indigoes przeprowadzono sprawdzian wspólnego wykorzystania załogowego morskiego samolotu patrolowego PC-3C Orion oraz BSP RQ-8A Fire Scout.

Załogowy samolot patrolowy P-3C był wyposażony w stację TCS oraz taktyczny wspólny system łączy (Tactical Common Data Link – TCDL). Podczas testów sprawdzano, czy wykorzystanie bezzałogowego statku powietrznego Fire Scout wpłynie korzystnie na zwiększenie zasięgu oddziaływania samolotu P-3C, wykonującego zadania rozpoznawcze nad rozległymi obszarami morskimi. Mimo uzyskania pomyślnych wyników, amerykańska marynarka wojenna nie skorzystała z tych nowych możliwości.

Platforma MQ-8B podczas wykonywania zadań nad obszarami morskimi może używać łączy wąskopasmowych zakresu Ku, stosowanych do wymiany danych za pośrednictwem satelity. Za ich pomocą można też kierować tą bezzałogową platformą oraz urządzeniami rozpoznawczymi znajdującymi się na jej pokładzie. Fire Scout może również wykorzystywać łącze szerokopasmowe, służące do przekazywania cyfrowego obrazu oraz danych z urządzeń rozpoznawczych.

W styczniu 2006 roku dwa BSP RQ-8A wykonały pierwsze udane próby w pełni autonomicznego lądowania na pokładach okrętów (fot.). Lot do rejonu, w którym znajdował się okręt, odbył

się z miejsca startu położonego na lądzie. Nad morzem przekazano dowodzenie BSP stacji kierowania, która znajdowała się na pokładzie okrętu. Następnie RQ-8A wylądował na pokładzie jednostki pływającej, wykorzystując autonomiczny system radarowy (Unmanned Common Automatic Recovery System – UCARS). Wcześniejsze pró-

Zdefiniowane parametry

■ Wymagania w stosunku do BSP drugiej generacji dla US Navy:

- BSP pionowego startu i lądowania (Vertical Take off & Landing – VTOL):
- zasięg – 200 km;
- długotrwałość przebywania w powietrzu – trzy godziny;
- pułap – 6 km;
- zdolność lądowania na pokładach okrętów przy podmuchach wiatru o prędkości do 46 km/h;
- okres użytkowania bojowego między pracami remontowymi nie krótszy niż 190 godzin przebywania w powietrzu.

by lądowania bezzałogowych statków powietrznych na pokładzie jednostki pływającej były wykonywane przez operatorów BSP.

WERSJA UZBROJONA

W 2005 roku amerykańska marynarka wojenna rozpoczęła pierwsze próby uzbrojonej wersji tego BSP – MQ-8B. Szczególnie zainteresowano się możliwością wykorzystania środków bojowych, takich jak GBU – 44 Viper Strike, AGM – 114 Hellfire oraz Spike. W kwietniu 2011 roku dowództwo lotnictwa marynarki wojennej poinformowało, że zamierza wyposażać bezzałogowy statek powietrzny w APKWS – Advanced Precision Kill Weapon System. Jest on produkowany przez firmę BAE System i wykorzystuje kierowane laserem półaktywne rakiety kalibru 70 mm oraz rakiety typu Griffin.

Rakiety Griffin były przygotowywane na zamówienie Dowództwa Sił Specjalnych (Special Operations Command – SOCOM). Długość pocisku to 1,09 metra, waga – 15 kilogramów. Rakieta wykorzystuje system naprowadzania na cel za pomocą GPS.

Oprócz SOCOM, to właśnie marynarze zdecydowali się na wykorzystanie tych niewielkich rakiet na pokładach okrętów. Mimo że w ostatnim okresie pojawiło się wiele interesujących propozycji uzbrajania platform powietrznych w różne systemy rażenia, marynarka wojenna nie może sobie pozwolić na ryzyko wyposażenia BSP Fire Scout w środki walki, które nie zostały sprawdzone w działaniach bojowych.

W kwietniu 2011 roku US Navy wysłała do Afganistanu trzy bezzałogowe statki powietrzne Fire Scout. Wykonywały one zadania na rzecz Central Command Intelligence, Surveillance and Reconnaissance Task Force. Platformy te przez rok były obsługiwane przez personel wydzielony przez producenta – konsorcjum Northrop Grumman. Podczas tych działań zebrano cenne doświadczenia.

NIEPRZEWIDZIANE INCYDENTY

1 grudnia 2012 roku fregata raketowa USS „Klasking” typu Oliver Hazard Perry (FFG-42) powróciła po pięciu miesiącach morskiej służby do portu macierzystego Mayport na Florydzie. Tym razem nie był to jej typowy rejs. W tym czasie wykonywała zadania z czterema BSP MQ-8B Fire Scout na pokładzie, które spędziły w powietrzu ponad 500 godzin. Działały w składzie eskadry śmigłowców zwalczania okrętów podwodnych (Helicopter Anti-Submarine Squadron Light 42 – HSL-42). Odpowiadały za prowadzenie rozpoznania na rzecz dowódców jednostek operujących w rejonie Rogu Afryki.

30 marca 2012 roku MQ-8B, operujący z pokładu USS „Simpson”, wodował na powierzchni morza podczas powrotu na pokład fregaty. BSP nie był w stanie skutecznie skorzystać z urządzeń odpowiadających za lądowanie na pokładzie okrętu. Do posadzenia go na wodzie doszło po wielu nieudanych próbach lądowania na pokładzie. Fire Scout z powierzchni wody został wciągnięty na pokład.

6 kwietnia 2012 roku miał miejsce drugi incydent z tą platformą bezzałogową. MQ-8B wykonywał zadania rozpoznawcze w północnym Afganistanie na rzecz Regionalnego Dowództwa Północ. W trakcie operowania zderzył się z ziemią i rozbił. Po tym, drugim już incydencie, US Navy podjęła decyzję o wstrzymaniu lotów wszystkich 14 egzemplarzy bezzałogowych platform powietrznych typu Fire Scout. Sprawdzono procedury operacyjne oraz zbadano okoliczności zdarzeń. Po zakończeniu dochodzeń, jeszcze w kwietniu 2012 roku, BSP Fire Scout otrzymały ponowną zgodę na wykonywanie lotów.

Nieprzewidziane sytuacje i wstrzymanie lotów BSP Fire Scout były wstrząsem dla tego ważnego dla marynarki wojennej programu i odbiły się szerokim echem nie tylko wśród aktualnych, ale i ewentualnych przyszłych użytkowników tego typu maszyn.

W przyszłości MQ-8B ma być głównym elementem wsparcia okrętów typu LCS, mogącym podejmować zadania związane z: ISR, wykrywaniem min i wykonywaniem precyzyjnych ataków.

Jak to często bywa, na wstępnym etapie prac pojawiły się rozmaite trudności i niedociągnięcia. Dotyczyły one niezawodności urządzeń odpowiedzialnych za wymianę danych, brakowało odpowiednich publikacji technicznych, a te, które przygotowano, były niekompletne. Wystąpiły kłopoty z dostępem do odpowiedniej ilości części zamiennych. Brakowało dodatkowych danych potrzebnych do identyfikacji obiektów na ekranach z obrazem transmitowanym z pokładu BSP.

Po wstępnym etapie przygotowań bezzałogowych śmigłowców do nowej roli przyszedł czas na korektę i uzupełnienie braków w wyposażeniu oraz skorygowanie źle jeszcze opracowanych procedur. Wyznaczono nowy termin osiągnięcia wstępnej gotowości operacyjnej. Ma to być czerwiec 2014 roku. Z kolei termin podjęcia decyzji o seryjnej produkcji pokładowych MQ-8B został przesunięty na maj 2014 roku.

MORSKIE PRÓBY

Korzystając z bezzałogowych śmigłowców MQ-8B, bazujących na pokładzie fregaty, można myśleć o utworzeniu ciągłej strefy dyżurowania



US NAVY

Platforma MQ-8B podczas autonomicznego podejścia do lądowania na pokładzie okrętu

w powietrzu (24/7). Jest to możliwe w sytuacji, kiedy dysponujemy co najmniej czterema bezzałogowymi platformami powietrznymi. W powietrzu mogą przebywać jednocześnie (kiedy jest taka potrzeba) nawet dwie, w tym samym czasie jedna jest w gotowości do startu, a czwarta przygotowuje się do kolejnego zadania. Na razie eskadra HSL-42 może zapewnić jedynie dwunastogodzinny dyżur w powietrzu.

We wrześniu 2012 roku testowano możliwość całodobowego dyżurowania BSP startujących i lądujących z pokładu fregaty. Podczas prowadzenia ciągłego rozpoznania personel techniczny musi być przygotowany do zabezpieczenia co najmniej dziesięciu startów BSP w ciągu doby oraz ośmiu tankowań. Każda operacja startu i lądowania bezzałogowych statków powietrznych na pokładzie fregaty trwa co najmniej 15 minut.

W sytuacji, kiedy została utworzona całodobowa strefa dyżurowania BSP w powietrzu, należy wykonać dwadzieścia tego typu operacji.

Dobre rezultaty osiągane przez BSP wykonujące zadania w ramach eskadry HSL-42 będą miały istotny wpływ na podjęcie decyzji o ewentualnej rezygnacji z dalszego wykorzystywania załogowych śmigłowców H-60B Sea Hawk do tego typu zadań.

Podczas kilku lat prób bazowania BSP na pokładach fregat marynarze zebrali bogaty pakiet doświadczeń, dotyczących wymagań w stosunku do personelu obsługującego platformy bezzałogowe. Okazało się na przykład, że w wypadku korzystania z BSP (w miejsce załogowych śmigłowców), liczbę personelu technicznego potrzebnego do obsługi statków powietrznych można zredukować o połowę. Na tak dobry wynik duży wpływ ma brak potrzeby posiadania w swoim składzie, na przykład, personelu odpowiedzialnego za ratowanie życia załogi śmigłowca.

Sporą niedogodnością na pokładzie fregaty jest dysponowanie tylko jednym miejscem przystosowanym do wykonywania startów i lądowań. Ze

względem na dużą liczbę przeprowadzanych operacji problemy się pojawiają szczególnie wtedy, kiedy jedna z platform ma kłopoty techniczne. W sytuacji, gdy jest prowadzona ciągła obserwacja jednego z rejonów zainteresowania, niezaplanowana przerwa w dopływie obrazu o sytuacji oddziałuje niekorzystnie na przebieg działań.

Jedną z konsekwencji pilnej potrzeby operacyjnej jest nie najwyższy poziom integracji personelu obsługującego BSP z załogą fregaty. Obecnie na ten stan wpływa brak odpowiednich procedur oraz nieuwzględnienie wszystkich sprzężeń między systemami funkcjonującymi na pokładzie fregaty.

Transmisja danych z pokładu BSP będzie dodawana do systemu rozpoznania na kilka sposobów. W pełni ruchomy obraz sytuacji (FMV) będzie odbierany w bojowym centrum informacyjnym (Combat Information Centre – CIC), na mostku kapitańskim i w kabinie dowódcy fregaty. Możliwe jest również przekazywanie obrazu z urządzeń rozpoznawczych Fire Scout za pośrednictwem łączności satelitarnej do innych użytkowników, jak również odbieranie danych na ekranach przenośnych terminali (Remotely Operated Video Enhanced Receiver – ROVER). Takie działanie pozwala na korzystanie z dodatkowych informacji o położeniu obiektów i zwiększanie zasięgu rozpoznania fregaty.

PERSPEKTYWY

Pięć miesięcy dyżurowania czterech MQ-8B na pokładzie USS „Klaking” wpłynęło na lepsze zrozumienie funkcjonowania systemu w środowisku morskim przez personel fregaty i obsługujący platformy bezzałogowe. Jednak oczywiście nie wszystko jeszcze działa tak, jak trzeba. Na razie dużo zależy od sprawności stacji kierowania platformami bezzałogowymi GCS. Dlatego w przyszłości personel techniczny musi dysponować odpowiednim zapasem modułów do szybkiego zastąpienia jej niesprawnego elementu. W połowie listopada 2012 roku USS „Robert G. Bradley” i 22 Eskadra HSCS (Helicopter Sea Combat Squadron) zluźowały USS „Klaking” na wodach Morza Śródziemnego.

W kwietniu 2012 roku US Navy podpisała kontrakt z konsorcjum Northrop Grumman na przeprowadzenie prac badawczo-rozwojowych, produkcję i testowanie nowej platformy bezzałogowej pionowego startu i lądowania Fire-X. Zgodnie z zapisami kontraktu konsorcjum ma przygotować dla amerykańskiej marynarki wojennej dwie testowe bezzałogowe platformy powietrzne.

Fire-X to bezzałogowa wersja śmigłowca Bell 407, budowana wspólnie przez firmę Bell Helicopter i konsorcjum Northrop Grumman. Następca bezzałogowego Fire Scout może zabierać na pokład większy ładunek, dysponuje większą prędkością lotu i większym zasięgiem. To samo dotyczy długotrwałości lotu. Nowy bezzałogowy śmigłowiec ma mieć znacznie lepsze, w stosunku do dotychczasowej floty platform bezzałogowych Fire Scout, możliwości prowadzenia rozpoznania.

Nową platformę oznaczono jako MQ-8C i ma być ona sukcesorem MQ-8B Fire Scout. Prace w ramach tego kontraktu mają zostać ukończone w maju 2014 roku¹. Amerykańska marynarka wojenna planuje pozyskać 168 platform pionowego startu i lądowania. Może to być flota mieszana, złożona z obu typów tych platform, to znaczy MQ-8B i MQ-8C. Potwierdzeniem tej koncepcji może być fakt, że w marcu 2013 roku US Navy przeprowadziła udane testy użycia uzbrojenia APKWS (Advanced Precision Kill Weapon System) z pokładu BSP Fire Scout. Była to odpowiedź na pilną potrzebę operacyjną szybkiego wyposażenia w APKWS sześciu bezzałogowych statków powietrznych pionowego startu i lądowania MQ-8B Fire Scout. ■

Autor jest absolwentem WOSL, AON, Netherlands Defence College w Rijswijk oraz NATO Defence College w Rzymie. Od 1993 r. służył w SGWP, a od 2009 był szefem Oddziału Programowania i Koordynacji w Departamencie Polityki Zbrojeniowej oraz sekretarzem Rady Uzbrojenia. W 2010 r. przeszedł do rezerwy.

¹ G. Jennings: *US Navy looks to Fire – X for Fire Scout successor*. „Jane's Defence Weekly”, 2.05.2012, s. 10.



mgr inż.

ANDRZEJ NITKA

Tureckie Heybeliady

Nowoczesne korwety, które powstaną w krajowych stoczniach i przy jak największym udziale miejscowych przedsiębiorstw, wzmocnią potencjał tureckich sił morskich.

Współczesna turecka marynarka wojenna jest jedną z liczących się flot na świecie. Ma potencjał bojowy kilkanaście razy większy od naszych sił morskich. Na jej rozwój wpływają, co oczywiste, możliwości ekonomiczne państwa, ale również aspekty polityczne, takie jak członkostwo w Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (od 1952 roku) czy rywalizacja z sąsiednią Grecją. Przynależność Turcji do NATO zaowocowała między innymi otrzymywaniem od sojuszników, głównie Stanów Zjednoczonych, ogromnej pomocy wojсковej. Jest to o tyle zrozumiałe, że państwo to graniczyło z ówczesnym Związkiem Radzieckim i strzegło Bosforu, jedynej drogi morskiej, łączącej Morze Czarne z Morzem Śródziemnym.

Tak korzystne położenie strategiczne mogło być w pełni wykorzystane tylko w wypadku dysponowania silną i sprawną flotą. Doskonale zdawali sobie z tego sprawę przywódcy tureccy, jak też ich natowscy sojusznicy, i systematycznie przejmowali kolejne jednostki, które wcześniej służyły we flotach aliantów, przede wszystkim US Navy. Przez długi okres był to jedyny sposób wzmacniania Tureckich Sił Morskich (Türk Deniz Kuvvetleri). Z czasem, w związku z polepszeniem sytuacji gospodarczej państwa, jej potencjał zaczął być też

zwiększany przez budowę nowych okrętów, zarówno w stoczniach zagranicznych, jak i krajowych. Spośród najważniejszych klas okrętów bojowych floty tureckiej, proces ten nie objął jedynie korwet. Zostało to zauważone przez dowództwo marynarki i dzięki poparciu decydentów legło u podstaw uruchomienia budowy korwet typu Heybeliada, jako pierwszego etapu programu *Milgem*.

Milli Gemi w języku tureckim oznacza *okręt narodowy*. Nazwa ta doskonale oddaje ideę przyświecającą twórcom programu, czyli wyposażenia własnej floty w nowoczesne jednostki nie tylko zbudowane w krajowej stoczni, ale przy udziale jak największej liczby miejscowych przedsiębiorstw. Udział krajowych wyrobów, jeżeli chodzi o uzbrojenie i wyposażenie tych okrętów, osiągnął poziom 50 procent i ma się jeszcze zwiększyć.

PROJEKTOWANIE I BUDOWA

Oficjalnie projekt *Milgem* został zainicjowany w styczniu 1996 roku i pierwotnie zakładał budowę korwet typu MEKO A-100, zaprojektowanych przez niemiecką stocznię Blohm + Voss, specjalizującą się w budowie okrętów nawodnych według modułowej koncepcji MEKO (niem. Mehrzweck Kombinationschiff). Firma ta zadomowiła się na dobre na tureckim rynku dzięki zaprojektowaniu

i budowie w RFN i tureckiej stoczni Gölcük z Izmit (Kocaeli) ośmiu fregat raketowych MEKO 200TN. Na początku 2000 roku dowództwo tureckiej marynarki wojennej zdecydowało o zakończeniu współpracy z niemiecką firmą i zaprojektowaniu nowych jednostek, wykorzystując możliwości krajowej myśli technicznej i własnego przemysłu. 12 marca 2004 roku podmiotem odpowiedzialnym za budowę i wyposażenie nowych korwet została Stocznia Marynarki Wojennej w Stambule (Istanbul Naval Shipyard – INSY).

Równocześnie nastąpiły zmiany w koncepcji wykorzystania i konstrukcji jednostek. Ewoluuowały one stopniowo od dużych jednostek patrolowych (Offshore Patrol Vessels – OPV), zbudowanych z wykorzystaniem technologii MEKO, w kierunku trudno wykrywalnej (stealth) nowoczesnej korwety wielozadaniowej, przeznaczonej do działań w strefie przybrzeżnej, czyli bardzo zbliżonej do amerykańskich okrętów, określanych jako Littoral Combat Ship (LCS). Wśród zadań, wykonywanych przez nowe tureckie korwety, znajdują się: patrolowanie wód przybrzeżnych, zwalczanie okrętów podwodnych, ochrona lokalnych linii komunikacyjnych, wykrywanie i zwalczanie aktywności organizacji terrorystycznych na morzu, akcje poszukiwawcze i ratownicze oraz prezentowanie bandery.

Wymóg budowy tych okrętów na podstawie projektu opracowanego w Turcji spowodował konieczność zaangażowania w jego realizację ponad pięćdziesięciu miejscowych podmiotów i przedsiębiorstw. Firmy zagraniczne występują najwyżej jako partnerzy krajowych przedsiębiorstw lub poddostawcy niektórych rodzajów wyposażenia. Instytucją odpowiedzialną za realizację i koordynację całego projektu jest Podsekretariat Przemysłu Obronnego Ministerstwa Obrony Narodowej (Savunma Sanayii Müsteşarlığı – SSM). To właśnie z nim kontrakty podpisują główni wykonawcy. I tak za badania nad zoptymalizowaniem kształtu kadłuba oraz próby modelowe była odpowiedzialna Politechnika Stambulska (kontrakt podpisano 4.07.2005 r.). Nadzór nad procesem projektowania i budowy sprawuje miejscowe towarzystwo klasyfikacyjne Türk Lloyd (kontrakt 26.08.2005 r.).

Podmiotem odpowiedzialnym za projekt samych okrętów i jego wyposażenia („platformę”) jest fir-

ma STM Savunma Teknolojileri Mühendislik Tic. A.Ş. W związku ze złożonością prac stojących przed nią, podzielono je na trzy etapy. Kontrakt dotyczący pierwszego etapu został podpisany 13 kwietnia 2006 roku, a dwóch pozostałych 9 kwietnia 2007 roku. Dążenie do jak największego udziału rodzimego przemysłu w tym projekcie oraz szeroki zakres prac spowodowały, że bierze w nim udział, jako podwykonawcy STM, ponad 30 firm tureckich.

System napędowy korwet typu Milgem, na mocy kontraktu podpisanego 23 marca 2007 roku, zostanie dostarczony przez turecki oddział niemieckiego koncernu MTU – MTU Motor Türbin Sanayi ve Ticaret A.Ş. Bojowy system dowodzenia będzie natomiast wspólnym dziełem firm Aselsan Elektronik San. Tic. A.Ş. i Havelsan A.Ş., które podpisały z SSM kontrakt na jego dostarczenie 23 maja 2007 roku.

Projekt tak skompilowanych jednostek nie mógłby powstać bez prac badawczo-rozwojowych. Większość z nich jest prowadzonych przez podmioty zrzeszone w Tureckiej Radzie Nauki i Badań Technologicznych – Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK). I tak, Narodowy Badawczy Instytut Elektroniki i Kryptologii – Ulusal Elektronik ve Kriptoloji Araştırma Enstitüsü (TÜBİTAK-UEKAE) jest odpowiedzialny za prognozowanie sygnatury termicznej jednostek (kontrakt 23.06.2005 r.) oraz kompatybilności elektromagnetycznej i redukcji ewentualnych interferencji (13.07.2005 r.). Centrum Badawcze Marmara – Marmara Araştırma Merkezi (TÜBİTAK – MAM) stworzy system sonarowy (kontrakt 23.06.2005 r.), zaprojektuje hydrofony (14.07.2005 r.) oraz system demagnetyzacyjny (5.12.2005 r.). Firma Aselsan z kolei opracuje na mocy podpisanego 10 maja 2006 roku kontraktu system kierowania ogniem pokładowej armaty kalibru 76 mm.

Budowę prototypowej korwety „Heybeliada” (F 511) rozpoczęto w Stoczni Marynarki Wojennej w Stambule 22 stycznia 2007 roku. Jej uroczyste wodowanie, w którym wzięli udział premier Turcji Recep Tayyip Erdoğan oraz szef sztabu generalnego generał Ilker Basburg, miało miejsce 27 września 2008 roku. Bandera na tej jednostce została podniesiona 27 września 2011 roku, w służbie znajduje się ona od roku 2013.



ISTANBUL NAVAL SHIPYARD

Dane taktyczno-techniczne korwety „Heybeliada”:

- **Wyporność** – 2300 ton.
- **Wymiary** – (dł. x szer. x zanurzenie) 99,56 (90,43 K LW) x 14,40 x 3,89 metra.
- **Napęd** – system CODAG, dwa silniki wysokoprężne MTU 16V595TE90 o łącznej mocy 8640 kW (11 750 KM), turbina gazowa General Electric Marine LM 2500 o mocy 23 000 kW (31 280 KM), dwie śruby nastawne Escher Wyss; zespół prądotwórczy: cztery generatory spalinowe każdy o mocy 588 kW.
- **Osiągi** – prędkość ponad 29 węzłów (ekonomiczna 15 w.), zasięg 3500 Mm/15 w., autonomiczność 10 dób (RAS – 21 dób).

- **Uzbrojenie** – dwie czteroprowadnicowe wyrzutnie pokpr RGM-84 Harpoon, dwudziestojednolufowa wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych RIM-116 RAM, armata Oto Melara Super Rapid kalibru 76 mm, dwa zdalnie sterowane stanowiska ogniowe Aselsan z karabinem maszynowym kalibru 12,7 mm, dwie potrójne wyrzutnie torped Mk 32 kalibru 324 mm dla torped Mk 46, śmigłowiec ZOP Sikorsky S-70B-2 Seahawk.
- **Wyposażenie przeciwdziałania** – urządzenia informujące o opromieniowaniu przez radar lub laser, wyrzutnie celów pozornych, system

obrony przed torpedami Sea Sentry.

- **Wyposażenie radiolokacyjne** – radar obserwacji ogólnej SMART-S Mk2, optroniczny system kierowania ogniem Sting EO Mk2, „cichy” radar nawigacyjny, dwa radary nawigacyjne, optroniczna głowica obserwacyjna ASELFLIR 300T.
- **Systemy dowodzenia i łączności** – bojowy system dowodzenia GENESIS, system kierowania ogniem G-MSYS, systemy wojskowej łączności satelitarnej firmy Aselsan.
- **Wyposażenie hydroakustyczne** – podkilkowa stacja hydrolokacyjna TBT-01 Yakamoz.
- **Załoga** – 106 marynarzy.

Zgodnie z informacjami prasowymi koszt budowy „Heybeliady” wyniósł 260 mln dolarów (USD). Nazwa nowej tureckiej korwety pochodzi od wyspy leżącej na morzu Marmara nieopodal Stambułu, na której znajduje się między innymi szkoła kadetów tureckiej marynarki wojennej.

Druga jednostka – „Büyükkada” (F 512), której budowę rozpoczęto tego samego dnia, kiedy wodowano pierwszą korwetę, powstała w tej samej stoczni. Jej wodowanie miało miejsce w dniu, w którym podniesiono banderę na prototypie, czyli 27 września 2011 roku. Obecnie przechodzi ona próby morskie oraz integrację systemów okrętowych. Planuje się, że bandera na tym okręcie będzie podniesiona 28 września 2013 roku. Korweta ta również nosi nazwę wyspy leżącej na morzu Marmara. Dlatego od niedawna okręty te są określane jako typ Ada, co po turecku oznacza wyspę.

KADŁUB I URZĄDZENIA NAPEĐOWE

Korwety typu Heybeliada mają klasyczny kadłub wypornościowy z wydatną gruszką dziobową, zastosowaną w celu zwiększenia prędkości oraz polepszenia własności morskich. Temu samemu celowi służy zainstalowanie po jednej parze stępek przeciwrzeczyłowych i aktywnych stabilizatorów płetwowych. Dzięki temu mogą one operować przy stanie morza do 6° B i używać uzbrojenia przy 5° B.

Okręty wypierają 2300 ton, ich kadłub ma maksymalną długość 99,56 m, na linii wodnej wynosi ona 90,43 m, szerokość maksymalna 14,40 m, zaś zanurzenie konstrukcyjne to 3,89 metra. Zarówno kadłub, jak i nadbudówki, zostały wykonane ze stali o podwyższonej wytrzymałości – DH36.

Okręty typu Heybeliada mają jedną zwartą nadbudówkę, zajmującą całe śródkręcie, z wkomponowanym w jej bryłę mostkiem, kominem mieszczącym czerpnię powietrza i wyloty spalin oraz hangar dla śmigłowców pokładowych. Za mostkiem jest posadowiony maszt ostrosłupowy, który stanowi podstawę dla urządzeń radiolokacyjnych. Na pokładzie dziobowym znalazła swoje miejsce armata kalibru 76 mm, zaś na rufie zlokalizowano lądowisko dla śmigłowca.

Tureccy konstruktorzy przy projektowaniu jednostek szczególną wagę przykładali do zmniejsze-

nia możliwości ich wykrycia. W celu ograniczenia skutecznego pola odbicia radiolokacyjnego (SPO) nadbudówka i wieża armaty dziobowej zyskały specjalne (kanciaste) kształty, zastosowano pełny maszt, a wszystkie możliwe elementy wyposażenia i uzbrojenia umieszczono za specjalnymi pokrywami. Kształty nadbudówki, zwłaszcza mostka, sugerują, że projektanci wzorowali się na rozwiązaniach zastosowanych przez Amerykanów z koncernu Lockheed Martin na USS „Freedom” (LCS-1). Nie zapomniano też o ograniczeniu hałasu i emitowanego ciepła, które mogą się przyczynić do wykrycia jednostek lub służyć do naprowadzania rakiet przeciwokrętowych przeciwnika.

Jak wspomniano, system napędowy zostanie dostarczony przez turecki oddział znanej niemieckiej firmy silnikowej MTU z Friedrichshafen, wchodzącej w skład koncernu Tognum. Będzie się on składał z dwóch szesnastocylindrowych silników marszowych wysokoprężnych MTU 16V595TE90 o mocy 4320 kW (5875 KM) każdy oraz szczytowej turbiny gazowej General Electric Marine LM 2500 o mocy 23 000 kW (31 280 KM), pracujących w układzie CODAG (Combined Diesel And Gas turbine). Silniki te są sprzęgnięte za pomocą przekładni redukcyjnej firmy Renk o masie 133 ton. Najbliżej dziobu znajduje się turbina gazowa, następnie przekładnia, a z tyłu ustawione równolegle obok siebie oba silniki wysokoprężne.

Komin korwet jest stosunkowo długi przy niewielkiej wysokości. Jest to spowodowane umieszczeniem w jego przedniej części czerpni powietrza i wylotu spalin turbiny gazowej, a w tylnej części wylotów spalin silników wysokoprężnych. Chodziło także o jak największe ograniczenie jego wymiarów w związku z wymogami trudnowykrywalności. Napęd jest przekazywany za pomocą dwóch wałów napędowych o długości 30 metrów na dwie śruby nastawne. Zarówno wały, jak i śruby wyprodukowała firma Escher Wyss.

Korwety tego typu mają dwa stery, umieszczone w strumieniach zaśrubowych. Łączna moc siłowni wynosi 31 640 kW (43 030 KM), co pozwala na rozwinięcie prędkości maksymalnej ponad 29 węzłów. Prędkość ekonomiczna wynosi 15 węzłów. Zasięg określono na 3500 Mm przy prędkości 15 węzłów. Autonomiczność jednostek wynosi

10 dób, dzięki zaopatrywaniu na morzu (RAS) może wzrosnąć do 21. Energia elektryczna, służąca do zasilania systemów okrętów, jest wytwarzana przez cztery generatory spalinowe (diesel), każdy o mocy 588 kW, dostarczone przez firmę İsbir Elektrik Inc.

Monitorowanie i kontrola pracy siłowni, wytwarzania i dystrybucji energii elektrycznej, systemów kontroli zniszczeń oraz urządzeń pomocniczych będzie się odbywać za pomocą zintegrowanego systemu zarządzania platformą (Integrated Platform Management System – IPMS) UniMACS 3000 firmy Imtech Marine & Offshore. Na prototypowym okręcie został on zainstalowany dzięki podpisanemu 27 lutego 2007 roku kontraktowi między STM A.Ş. a turecką firmą Yaltes Electronic and Information Systems Production and Trade Inc. – lokalnego partnera Imtech. Cechami charakterystycznymi systemu UniMACS 3000 jest wykorzystanie uniwersalnych konsoli operatorskich (cztery z nich znajdują się w pomieszczeniu sterowania siłownią, a trzy kolejne na mostku), systemu operacyjnego Windows, światłowodowej sieci komputerowej o dużej przepustowości oraz okrętowej telewizji przemysłowej. Jego architektura z kolei pozwala na łatwe modyfikacje. IPMS zawiaduje też systemem szkoleń pokładowych, detekcji i zwalczania ognia oraz systemem stabilizacji przechyłów.

UZBROJENIE

Na dziobie korwety zostanie zainstalowana automatyczna armata kalibru 76 mm Oto Melara Super Rapid, umieszczona w nowej wieży o zredukowanej skutecznej powierzchni odbicia radiolokacyjnego, swymi kształtami nawiązującej do rozwiązań zastosowanych na norweskich ścigaczach rakietowych typu Skjold. Do wymuszenia posłuszeństwa i samoobrony okrętów przed szybkimi jednostkami nawodnymi służą dwa zdalnie sterowane stanowiska ogniowe Aselsan STAMP (Stabilized Machine Gun Platform) karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm, umieszczone po bokach nadbudówki na wysokości tylnej części komina. Mieści ono na wspólnej stabilizowanej podstawie oprócz karabinu maszynowego kamerę termowizyjną, kamerę telewizyjną oraz dalmierz laserowy. Może być kierowany w trybie manualnym lub w pełni automatycz-

nie. Karabiny mogą być naprowadzane dzięki własnym urządzeniom obserwacyjnym lub optycznym systemom okrętowym.

Podstawowym uzbrojeniem do zwalczania okrętów są pociski przeciwokrętowe Boeing RGM-84 Harpoon. Dwa stelaże, każdy z czterema kontenerami startowymi tych rakiet, zostaną umieszczone między masztem a kominem, w swoistej otwartej ku górze „studni” utworzonej przez te elementy konstrukcyjne, i poszyciem nadbudówki. Takie umiejscowienie wyrzutni jest kolejnym przejawem troski o zmniejszenie wykrywalności jednostek i jest dobrze znane z innych współczesnych konstrukcji okrętów bojowych. Za samoobronę korwet przed środkami napadu powietrznego będzie odpowiadać dwudziestojednokomorowa wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych RIM-116 RAM, dla której miejsce przewidziano w tylnej części nadbudówki nad hangarem dla śmigłowca. Jednostki tego typu będą miały również możliwość zwalczania okrętów podwodnych. Na ich pokładach zostaną zainstalowane dwie trójrurowe wyrzutnie torped Mk 32 kalibru 324 mm, przeznaczone dla lekkich torped Mk 46. Wyrzutnie będą zlokalizowane na pokładzie głównym w nadbudówce tuż za kominem, podczas codziennej służby ukryte za specjalnymi pokrywami.

Na pokładach okrętów może bazować śmigłowiec zwalczania okrętów podwodnych Sikorsky S-70B-2 Seahawk. Do jego obsługi ma służyć hangar zlokalizowany w osi symetrii oraz lądowisko znajdujące się na rufie. Śmigłowiec, dzięki systemowi ASIST (Aircraft Ship Secure and Traverse), amerykańskiej firmy Curtiss Wright Controls Inc., będzie miał możliwość operowania zarówno w dzień, jak i w nocy, przy stanie morza do 6° B. System ten został dostarczony na mocy kontraktu z STM A.Ş., podpisanego 19 maja 2007 roku. Zapas paliwa lotniczego JP-5 wynosi 20 ton, możliwe jest też tankowanie śmigłowca w powietrzu.

WYPOSAŻENIE ELEKTRONICZNE

Podstawowym źródłem informacji na temat sytuacji powietrznej i nawodnej na nowej korwecie jest trójwspółrzędny radar Thales SMART-S Mk2, zainstalowany na szczycie masztu. To nowoczesne urządzenie, pracujące w pasmach E i F, jest przystosowane do pracy na wodach przybrzeżnych.

Oprócz wykrywania obiektów powietrznych i nawodnych (maksymalnie 500) może służyć do wskazywania celów oraz wykrywania źródeł zakłóceń elektronicznych. Co oczywiste, przy radarze obserwacyjnym jest on zintegrowany z anteną identyfikacji „swój-obcy” (Identification Friend or Foe – IFF). Jego maksymalny zasięg wynosi 250 kilometrów. Jest on przystosowany do wykrywania małych i szybkich jednostek nawodnych, śmigłowców oraz pocisków przeciwokrętowych.

Za kierowanie ogniem, przede wszystkim armaty pokładowej, odpowiada optroniczny system Sting EO Mk2 Thalesa umieszczony nad mostkiem. Na wspólnej stabilizowanej podstawie integruje on radar kierowania ogniem, pracujący w pasmach I i K, oraz kamerę telewizyjną, termowizyjną, a także dalmierz laserowy. Dzięki możliwości automatycznego wyboru sensora, który w danej chwili ma najlepsze możliwości działania, system ten jest bardzo odporny na zakłócenia. Kontrakt na dostawę SMART-S Mk2 i Sting EO Mk2 firma Thales podpisała z Aselsan A.Ş. w grudniu 2007 roku. Co warto podkreślić, turecka firma wynegocjowała, że kamera termowizyjna i dalmierz laserowy w zestawie Sting EO Mk2 będą jej produkcji.

Na specjalnej platformie z przodu masztu, poniżej radaru dozoru ogólnego, ma zostać zainstalowany „cichy” radar nawigacyjny, opracowany przez przemysł rodzimy. Najprawdopodobniej jest to radar firmy Aselsan, która dotychczas produkowała urządzenia tej klasy w wersji lądowej, służące do dozoru wód przybrzeżnych. Powyżej na maszcie został zainstalowany zwykły radar nawigacyjny. Drugi zamontowano na małym maszcie, znajdującym się w tylniej części nadbudówki za kominem. Jego głównym zadaniem będzie naprowadzanie śmigłowca pokładowego. Na tym samym maszcie, poniżej radaru nawigacyjnego, swoje miejsce znalazła optroniczna głowica obserwacyjna AselFlir 300T, również wyprodukowana przez Aselsan z myślą o śmigłowcach bojowych.

Jak wspomniano, na „Heybeliadzie” zamontowano stację hydrolokacyjną TBT-01 Yakamoz, wytworzoną przez Centrum Badawcze Marmara. Na razie nie jest znana jej charakterystyka techniczna. Na podstawie ujawnionych zdjęć wiadomo jedynie, że ma antenę cylindryczną umieszczoną

w opływece podkilowej, wyprodukowanej przez firmę ONUK-BG Defence Systems, zlokalizowanej w części dziobowej za gruszką.

Informacje ze wszystkich sensorów mają służyć do bojowego systemu dowodzenia GENESIS (Gemi Entegre Savaş Idare Sistemi), stworzonego przez firmy Aselsan i Havelsan na potrzeby modernizacji tureckich fregat typu Oliver Hazard Perry. W jego skład będzie wchodził specjalnie opracowany dla korwet typu Heybeliada system kierowania ogniem G-MSYS (Genesis Milgem Savaş Yönetim Sistemi).

Tureckie korwety otrzymały systemy walki elektronicznej oraz środki samoobrony, co istotne, w większości zaprojektowane i wyprodukowane przez firmy krajowe. I tak w Turcji powstały umieszczone na głównym maszcie urządzenia przechwytyjące wiązki radarowe oraz czujniki ostrzegające przed opromieniowaniem przez laser, które zostały zamontowane na przedniej i tylnej ścianie nadbudówki. Okrętowe wyrzutnie celów pozornych dla tych jednostek opracowało Tureckie Centrum Badawcze Marynarki (Araştırma Merkezi Komutanlığı – ARMERKOM). Brak o nich bliższych informacji oprócz tego, że będą zainstalowane na nadbudówce po bokach komina.

Zdecydowanie więcej wiadomo na temat systemu mającego zabezpieczyć korwety przed torpedami przeciwnika. Na pokład „Heybeliady” trafił system obrony okrętów nawodnych przed torpedami Sea Sentor brytyjskiej firmy Ultra Electronics Ltd. Jest to komercyjna wersja systemu Sonar 2170, instalowanego na modernizowanych przez Royal Navy fregatach rakietowych typu 23 (Duke). Kontrakt na jego dostawę, opiewający na kwotę trzech milionów euro, został podpisany przez brytyjską firmę z Havelsan A.Ş. 14 sierpnia 2007 roku. System składa się z holowanego sonaru linearnego instalowanego na rufie pod lądowiskiem dla śmigłowca, którego zadaniem jest wykrywanie i ostrzeganie przed zagrożeniami, urządzeń kontrolnych sterujących jego pracą, konsoli operatorskich umieszczonych na mostku i w centrum informacji bojowej oraz dwóch wyrzutni wabików akustycznych. Te ośmiorurowe wyrzutnie zostaną zainstalowane na nadbudówce po bokach przedniej części komina.

Urządzenia nawigacyjne, zastosowane na tych jednostkach, zostały dostarczone przez kanadyjską firmę OSI Geospatial Inc. Wykorzystują one elektroniczne mapy nawigacyjne w wersji dla okrętów wojennych (Warship Electronic Chart Display and Information Systems – WECDIS). Sprzęgnięto je również z innymi systemami okrętowymi, zgodnie z koncepcją zintegrowanego mostka (Integrated Bridge System). Okręty te są wyposażone w różnorodne systemy łączności, przede wszystkim radiowej w pasmach HF, VHF i UHF, a także system wojskowej łączności satelitarnej, pracujący w paśmie X, który dostarczyła firma Aselsan. Tureccy marynarze mogą korzystać z własnych kanałów łączności satelitarnej dzięki satelicie komunikacyjnemu Turksat 4A. Dwie anteny łączności satelitarnej tego producenta zostaną zainstalowane po bokach masztu. Uzupełnieniem będą dla nich cywilne urządzenia łączności satelitarnej, których anteny zainstalowano na dachu mostka.

PRZYSZŁOŚĆ

Według obecnych założeń, oprócz prototypu i pierwszej jednostki seryjnej, ma być jeszcze zbudowanych sześć okrętów tego typu, które zastąpią korwety typu Burak – były francuskie awiza typu A 69. Zostaną one zbudowane za kwotę 1,5 mld dolarów przez prywatną turecką stocznnię RMK Marine. W porównaniu do „Heybeliady” należy się spodziewać, że w ich wyposażeniu jeszcze w większym stopniu będzie brał udział rodzimy przemysł, przede wszystkim chodzi o radary rozwijane przez firmę Aselsan.

Oprócz ośmiu korwet, planuje się budowę, na podstawie ich projektu, serii czterech większych okrętów – fregat typu TF-100. Mają one być uzbrojone w uniwersalne pionowe wyrzutnie rakiet (Vertical Launching System – VLS) oraz mieć rozbudowane wyposażenie radiolokacyjne. Planuje się, że 12 jednostek programu *Milgem* zostanie zbudowanych do roku 2028. Ponadto fregaty TF-100 mają być platformą testową dla rozwiązań niezbędnych do zaprojektowania własnymi siłami jeszcze większych okrętów, jakimi mają być fregaty przeciwlotnicze typu TF-2000. 12 grudnia 2006 roku minister obrony Turcji zaakceptował plan budowy czterech okrętów tego typu. Jak widać, plany są ambitne.

Aby odzyskać część nakładów związanych z projektowaniem i budową tak nowoczesnych okrętów, Turcy już teraz zabiegają o kontrakty eksportowe. Od kwietnia 2007 roku są prowadzone rozmowy z Pakistanem na temat zakupu czterech korwet. Pierwsza miałyby powstać w Turcji, a pozostałe w stoczni zamawiającego. Jeżeli tylko stronę pakietańską będzie stać na nabycie tych jednostek, pro-

Obsada

■ Załoga nowych tureckich korwet będzie liczyć 106 oficerów i marynarzy, wliczając w to personel lotniczy. Dla 19 oficerów przewidziano trzy kajuty jednoosobowe, dwie dwuosobowe oraz trzy czteroosobowe. 16 podoficerów starszych będzie mieszkać w czterech kajutach czteroosobowych, zaś 41 podoficerów młodszych w trzech kajutach sześciuosobowych, dwóch siedmioosobowych oraz jednej dziewięćosobowej. 30 marynarzy będzie musiało z kolei zadowolić się dwoma piętnastoosobowymi kubrykami. Dodatkowo dwa miejsca znajdują się w okrętowym ambulatorium.

jekt ten ma duże szanse na realizację. Zwłaszcza, że już teraz w Karaczi są budowane okręty zaprojektowane w stoczni tureckiej – ścigacze typu MRTP-33. Zainteresowanie tymi jednostkami wyraża również Bangladesz. Jak dotąd jednak rozmowy z tymi państwami nie zostały sfinalizowane. Udało się to natomiast w Indonezji. 6 kwietnia 2011 roku podczas wizyty tureckiego prezydenta w Dżakarcie została podpisana umowa o sprzedaży dwóch korwet tego typu z terminem dostawy na lata 2014–2015. Brak jednak informacji, czy kontrakt ten jest realizowany. ■

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



plk dypl. w st. spocz.

ZYGUNT CZARNOTTA

Powrót do źródeł

Amfibijne prowadzenie działań to już nie tylko tradycyjne lądowanie na plaży. Współcześnie pojęciu temu należy nadać znacznie szerszą treść.

Zołnierze Korpusu Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych (US Marine Corps – USMC) od ponad dziesięciu lat są zaangażowani w operacje lądowe na Środkowym Wschodzie i w Azji Centralnej – początkowo w Iraku, później w Afganistanie. W drugiej wojnie w rejonie Zatoki Perskiej w 2003 roku wspólnie z wojskami lądowymi operowały 1 Ekspedycyjne Siły Piechoty Morskiej (1st Marine Expeditionary Forces – 1st MEF), stacjonujące w Camp Pendleton. W działania w Afganistanie, najpierw w operację „Trwała wolność” („Enduring Freedom”), następnie w składzie Międzynarodowych Sił Wsparcia Bezpieczeństwa (ISAF), były zaangażowane brygady i jednostki piechoty morskiej (Marine Expeditionary Brigades – MEB i Marine Expeditionary Units – MEU). W tym samym okresie amfibijne grupy bojowe wysyłano jedynie na rutynowe patrole morskie.

PRZYWRÓCIĆ ZDOLNOŚCI

Dowództwo US Marine Corps od dłuższego już czasu narzeka, że zbyt mało czasu poświęca się

na szkolenie amfibijne w korpusie, którego poziom jest oceniany jako niewystarczający (fot.1). Zamiast działań desantowych, od 2002 roku na pierwszym planie stoi szkolenie w walce przeciwko partyzantom. Z takim wykorzystaniem marines wiążą się też dostawy zaopatrzenia i sposoby prowadzenia ćwiczeń taktycznych. Wśród podoficerów USMC panuje powszechna opinia o „straconej generacji” piechurów morskich. Szeregi korpusu opuszczają żołnierze, którzy mają doświadczenie w działaniach amfibijnych, a ich miejsce zajmują zwykle młodzi, którzy nie mają jak tego doświadczenia zdobyć. Zdarza się, że żołnierz piechoty morskiej nie widział z bliska poduszkowców LCAC (Landing Craft, Air Cushion), z których może być desantowany¹.

W ostatnim czasie mnożyły się spekulacje, czy aby „stracona generacja” nie będzie ostatnią doświadczoną generacją marines. Sekretarz obrony

¹ S.E. Dean: *Amphibische Renaissance des US Marine Corps*. „MarineForum” 2012 nr 8. <http://www.marineforum.info/html/amphibik.html>. 17.12.2012.

USA Robert Gates w czasie swego urzędowania wielokrotnie wyrażał wątpliwości w kwestii konieczności podtrzymywania wysokich umiejętności amfibijnych USMC. Minister, jak i myślący jak on analitycy, powoływali się na statystyki. Ostatnia wielka operacja amfibijna miała miejsce w czasie wojny koreańskiej (1950–1953) pod Inch'on (operacja „Chromite”) 15–17 września 1950 roku. Przeprowadził ją X Korpus Armijny (1 Dywizja Piechoty Morskiej, 7 Dywizja Piechoty)². Później USMC zaliczył już tylko kilka desantów, określanych jako desant z morza (amphibious assault). W żadnym z nich nie użyto sił większych od Marine Expeditionary Unit (MEU), czyli faktycznie wzmocnionego batalionu piechoty morskiej (około 2200 żołnierzy), łącznie z elementami wsparcia logistycznego i lotniczego. Przykładami takich działań mogą być: desant części 2nd MEF na Dominikanie w 1965 roku (operacja „Power Pack”), desant 22 MEU na Grenadzie w 1983 roku (operacja „Urgent Fury”) oraz działania desantowe 6 MEU w Panamie w 1989 roku (operacja „Just Cause”).

Odchodząc ze stanowiska w 2010 roku, ówczesny dowódca USMC generał James T. Conway wyraził pogląd, że piechota morska jest używana w charakterze „drugich wojsk lądowych”. Jego następca, generał James F. Amos z kolei wystosował w 2011 roku pismo do ówczesnego sekretarza obrony USA Leona E. Panetty, w którym podkreślił, że Korpus Piechoty Morskiej zajmuje w siłach zbrojnych USA określoną pozycję: za siłami specjalnymi, ale przed wojskami lądowymi. Stwierdził: *Zdolność sił amfibijnych do działania jednocześnie na wodzie, lądzie i w powietrzu oraz możliwość przechodzenia bezproblemowo z jednego środowiska do drugiego świadczy o jednym w swoim rodzaju charakterze tych sił. Siły amfibijne zwiększają operacyjny zasięg i wszechstronność sił zbrojnych oraz poszerzają pole gry decyzyjnej kierownictwa politycznego w czasach wojennych. Przez regionalną obecność sił amfibijnych wygrywają inicjatywy dyplomatyczne. Siły amfibijne zapewniają w czasie kryzysu pozostałym rodzajom sił zbrojnych wejście w obszar operacji (działań)*³. W czasach niedoborów budżetowych jest to szczególnie ważne.

Generał J.F. Amos zwrócił też uwagę na fakt, że piechota morska, jako średniociężki rodzaj sił zbrojnych, łączy siłę uderzeniową z mobilnością (manewrowością) i to w dodatku za 7,8 procent ogólnego budżetu obronnego.

Dowódcom USMC – byłemu i obecnemu – najwyraźniej udało się przeforsować swoje plany. Pentagon wycofał wojska z Iraku. Stopniowo wycofuje siły z Afganistanu, dając priorytet jednostkom piechoty morskiej, by mogły rozpocząć wypełnianie swojej funkcji jako amfibijne zgrupowania bojowe, przynajmniej w ramach szkolenia i ćwiczeń desantowych.

NOWE KONSEPCJE

Kierownictwo sił zbrojnych USA podkreśla, że amfibijne działania wojenne XXI wieku nie będą miały wiele wspólnego z masowymi desantami morskimi drugiej wojny światowej. Opracowuje się w związku z tym nowe koncepcje działania, odpowiadające zdolnościom sił własnych, jak też potencjalnego przeciwnika. Zadanie to powierzono utworzonej w sztabie dowództwa USMC specjalnej grupie roboczej – Ellis Group – stanowiącej integralną komórkę sztabu⁴.

■ Dowództwo Korpusu Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych w 2012 roku domagało się wycofania marines z Iraku, tak by można było poświęcić więcej uwagi szkoleniu amfibijnemu.

² K. Kubiak: Korea 1950. Warszawa 1994; S.E. Dean: *Amphibische Renaissance...*, op.cit.

Należy zasygnalizować, że nie zawsze w drugiej wojnie światowej w morskich operacjach desantowych/amfibijnych piechota morska odgrywała rolę kluczową. Tak było w fazie amerykańskich operacji zaczepnych na Oceanie Spokojnym. Na europejskim teatrze wojny operacje amfibijne odbywały się tylko z udziałem związków operacyjno-taktycznych i taktycznych wojsk lądowych, czego przykładem mogą być operacje „Overlord” i „Dragoon”.

³ S.E. Dean: *Amphibische Renaissance...*, op.cit.

⁴ W końcu 2011 roku powołano Amphibious Capabilities Working Group, w styczniu 2012 roku przemianowano ją na Ellis Group. S.E. Dean: *Amphibische Renaissance...*, op.cit.



US DOD

Fot. 1. Dowództwo US Marine Corps od dłuższego już czasu narzeka, że zbyt mało czasu poświęca się na szkolenie amfibijne w korpusie

Kilka zaleceń grupa przekazała już kierownictwu ćwiczeń „Bold Alligator 2012” (BA-12), które odbywały się od 30 stycznia do 12 lutego 2012 roku u wybrzeży atlantyckich USA. Kluczową rolę odgrywały w nich 2nd Marine Expeditionary Brigade – 2nd MEB (2 Ekspedycyjna Brygada Piechoty Morskiej) i Expeditionary Strike Group 2 – ESG 2 (2 Ekspedycyjna Grupa Uderzeniowa). Były to pierwsze o takim rozmachu ćwiczenia amfibijne od 2001 roku na szczęblu MEB/ESG. Uczestniczyło w nich około 20 tysięcy marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej z USA oraz Kanady, Francji, Wielkiej Brytanii i Holandii. Wsparcie piechocie morskiej zapewniały nie tylko oddziały amfibijne US Navy, ale także lotniskowiec i inne okręty u wybrzeży Wirginii i Karoliny Północnej.

Celem ćwiczeń była rewitalizacja amfibijnej taktyki działania US Navy i Korpusu Piechoty Morskiej. Kontradmirał Mark H. Buzby, który do maja 2013 roku kierował Dowództwem Przewozów Morskich US Navy (Military Sealift Command

– MSC), oświadczył: „*Bold Alligator*” cofa nas do naszego zadania bazowego: projekcji sił od strony morza. Ćwiczenia zapewniają nam możliwości wypróbowania nowych koncepcji działania⁵. Jedną z takich możliwości był transport zaopatrzenia za pomocą samolotu pionowego startu i lądowania MV-22B Osprey z pokładu okrętu transportowego typu Lewis and Clark (T-AKE) na odległy o 150 mil morskich brzeg (ląd). Dotychczas zaopatrzenie przeładowywano z transportowca na okręty amfibijne, skąd śmigłowce transportowe zabierały je na ląd.

Wnioski z „Bold Alligator 2012” już w marcu 2012 roku wykorzystano w ćwiczeniach dowódczo-sztabowych „Expeditionary Warrior 2012” (EW-12). *Doświadczenia z obydwu ćwiczeń opracowywano w 2012 roku. Mamy teraz szansę ustalenia i zastanowienia się dokąd dążymy, i jak mamy postępować, żeby nasz cel zrealizować*⁶,

⁵ S.E. Dean: *Amphibische Renaissance...*, op.cit.

⁶ Ibidem.

oświadczył kontradmirał Terry B. Kraft, kierujący Dowództwem Rozwoju Morskich Środków Walki (Navy Warfare Development Command).

POTRZEBA ZMIAN

Jedno jest pewne – tradycyjnemu lądowaniu na plaży, które wciąż jeszcze należy do doktryny amfibijnej, w XXI wieku, jako pojęciu „amfibijne prowadzenie działań”, należy nadać znacznie szerszą treść. Tankowane w powietrzu śmigłowce dalekiego zasięgu i samoloty pionowego startu i lądowania MV-22B Osprey mogą spowodować, że określenie „plaża lądowania” trzeba będzie zdefiniować na nowo.

Wielu ludzi nie ma pojęcia o tym, że opanowanie Afganistanu rozpoczęło się z morza i zostało zainicjowane atakami na cele położone 700 mil morskich od wybrzeża, stwierdził komandor Peter Pagano, były dowódca 4 Eskadry Amfibijnej (Amphibious Squadron 4) z ESG 27. Operacja „Enduring Freedom” została rozpoczęta przez siły bojowe, które na okrętach amfibijnych i lotniskowcach dotarły na Morze Arabskie⁸. Piechota morska z 15 MEU zdobyła 25 listopada 2001 roku na pustyni afgańskiej Registan rejon nazwany później garnizonem Camp Rhino⁹. Siły piechoty morskiej zostały przetransportowane z pokładu USS „Peleliu” (uniwersalnego okrętu desantowego typu Tarawa) na odległość około 370 mil morskich za pomocą ciężkich śmigłowców transportowych, które w trakcie lotu były tankowane w powietrzu.

Niektórzy analitycy, na przykład Robert Gates, uważają, że w dobie rozwoju i rozprzestrzenienia naziemnych systemów rakiet przeciwokrętowych, nie będą prawdopodobnie możliwe operacje amfibijne przy użyciu okrętów lub kutrów desantowych i czołgów pływających. Skuteczny atak palestyńskiego Hezbollahu na izraelską korwetę „Hani” w 2006 roku dał wielu strategom sygnał ostrzegawczy, że duże, ciężkie okręty desantowe w przyszłości należy trzymać w co najmniej stu-milowej odległości od lądu.

Zwolennicy przyszłych operacji amfibijnych są przeciwnego zdania. Na przykład doktor Loren Thompson, ekspert wojenno-morski z Instytutu Lexington¹⁰ w styczniu 2011 roku napisał: *Bardzo mało państw nadbrzeżnych jest w stanie utworzyć*

*gęstą zaporę ogniową za pomocą rakiet przeciwokrętowych w długim przedziale czasu. [...] Nawet te, które takie możliwości mają, muszą je rozdzielić na linie brzegowe liczące setki albo tysiące mil długości*¹¹.

Lepsza znajomość sytuacji, osiągnięta dzięki nowym metodom rozpoznania, precyzyjny ogień artylerii okrętowej i lotnictwa oraz w miarę ruchliwe siły amfibijne będą w przyszłości decydującymi czynnikami w operacjach amfibijnych, oświadczył generał brygady Christopher S. Owens¹², były dowódca 2 Ekspedycyjnej Brygady Piechoty Morskiej. *W gruncie rzeczy wszystko sprowadza się do zdolności manewrowych. Przez użycie naszych samolotów i sensorów możemy stanowiąc zagrożenia dla dużych obszarów. Nawet przeciwnik z dobrze rozwiniętymi możliwościami obrony będzie zmuszony rozrzedzić swoje środki. My zaś znajdziemy słabe miejsce i tam wylądujemy, gdzie on do nas nie będzie strzelał*¹³, twierdzi Owens.

Pułkownik Christopher Naler, przewodniczący Ellis Group, zapewnia, że kierowana przez niego grupa robocza swoje koncepcje kształtuje niezależnie od planowanych lub potencjalnych dostaw określonych systemów uzbrojenia, pojazdów i wyposażenia. *Nie będziemy zakładnikami żadnego systemu*¹⁴, oświadczył. Taka postawa jest o tyle istotna, że planowanie dostaw dla US Navy i US Marine Corps w ostatnich dwóch latach zostało zakłócone z powodu amerykańskiego kryzysu budżetowego.

⁷ Od maja 2012 roku 4 Eskadrę Amfibijną dowodzi komandor John B. Skillman. <http://www.public.navy.mil/surflant/cpr4/Pages/bic1.aspx>. 28.07.2013.

⁸ S.E. Dean: *Amphibische Renaissance...*, op.cit.

⁹ Ibidem.

¹⁰ <http://www.lexingtoninstitute.org/main.asp?page=1241>. 9.08.2013.

¹¹ S.E. Dean: *Amphibische Renaissance...*, op.cit.

¹² Generał brygady C.S. Owens w czerwcu 2012 roku został dowódcą 1st Marine Aircraft Wing III MEF (1 Skrzydła Lotnictwa Piechoty Morskiej w Japonii) i otrzymał awans na generała majora. Od lipca 2013 roku dowodzi siłami USMC w Korei. Dowódcą 2nd MEB jest generał brygady Lawrence Nicholson.

¹³ S.E. Dean: *Amphibische Renaissance...*, op.cit.

¹⁴ http://defense.about.com/od/Navy/a/Joint_High_Speed_Vessel; <http://www.defence24.pl/pierwszy-katamaran-transportowy-jhsv-przekazany>. 26.12.2012.



Fot. 2. Braki w okrętach amfibijnych mogłyby zniwelować bieżące dostawy okrętów do walki na wodach przybrzeżnych (Littoral Combat Ships – LCS)

W styczniu 2011 roku skreślono, planowane od dwudziestu lat, dostawy pływającego amfibijnego wozu bojowego (Expeditionary Fighting Vehicle – EFV) ze względu na wysokie koszty. EFV miały zastąpić będące od 1972 roku w eksploatacji amfibijne wozy bojowe typu AAV (Assault Amphibious Vehicle). Po skreśleniu produkcji EFV, by znaleźć następcę AAV, wdrożono program dostaw nowej amfibii – Amphibious Combat Vehicle (ACV). Spowoduje to jednak opóźnienie unowocześnienia wozów bojowych dla piechoty morskiej.

Wejście do służby samolotów F-35 pozostaje aktualne. Będzie jednak opóźnione o kilka lat ze względu na kwestie technologiczne i finansowe. Szczególnie dotyczy to wariantu F-35B, samolotu pionowego startu i lądowania (Short Take Off and Vertical Landing – STOVL), przewidzianego dla okrętów amfibijnych, na których ma zastąpić samoloty Harrier US Marine Corps.

Zgodnie z długoletnim programem budownictwa okrętowego US Navy, flota ma dysponować w najbliższych trzydziestu latach, zwłaszcza od 2017 do 2030 roku, ponad 33 okrętami amfibijnymi. Korpus Piechoty Morskiej zgłasza jednak potrzebę posiadania 38 okrętów tego typu, by móc zapewnić mobilność operacyjną i obecność na dużym obszarze wodnym. Marynarka wojenna uważa taką liczbę za niemożliwą do osiągnięcia.

Częściowo różnicę tę mogłyby zniwelować bieżące dostawy okrętów do walki na wodach przy-

brzeżnych (Littoral Combat Ships – LCS – fot. 2), jak też szybkich katamaranów transportowych (Joint High Speed Vessels – JHSV). Obydwa typy okrętów mogłyby być intensywniej wykorzystane w ramach partnerstwa i współpracy szkoleniowej z siłami morskimi w Afryce, Azji i Ameryce Łacińskiej. Nadają się one również do patrolowania akwenów wodnych zagrożonych piractwem morskim. Współcześnie część okrętów amfibijnych wykorzystuje się do takich zadań. Oczekuje się, że w najbliższych latach w większym stopniu będą one zastąpione w niektórych działaniach mniejszymi jednostkami pływającymi, by można je przeznaczyć do wykonywania głównego zadania – transportu oddziałów bojowych piechoty morskiej.

Rozważane są i inne możliwości, na przykład użycie do transportu piechoty morskiej JHSV. Mogą one bowiem przyjąć na pokład kompanię piechoty morskiej z pełnym wyposażeniem. Dowództwo US Marine Corps zamówiło także jednostki LCS przystosowane do transportu plutonu piechoty morskiej dla potrzeb zwalczania piractwa morskiego. Użycie dużej liczby małych okrętów przez USMC miałoby istotne znaczenie dla globalnej obecności i zdolności ciągłego reagowania na małe ogniska kryzysowe.

Rozwiązać należy też kwestie personalne. Podczas operacji w Iraku i Afganistanie liczebność piechoty morskiej zwiększyła się do 202 tysięcy żołnierzy. Do 2017 roku liczba ta ma być zredukowana do 182 tysięcy żołnierzy (porównywalnie w roku 2001 były to 173 tysiące żołnierzy). Zmniejszenie stanu osobowego nie oznacza osłabienia Korpusu Piechoty Morskiej. Odbędzie się ono kosztem sił zaangażowanych w Iraku i Afganistanie. W wyniku tego należy raczej oczekiwać, że zwiększy się zdolność do działań. Wreszcie amerykańscy marines są przekonani, że przyszłe zadania amfibijne w różnego rodzaju sytuacjach kryzysowych będą wykonywać w systemie koalicyjnym z wykorzystaniem doświadczeń z Bliskiego Wschodu i Azji Środkowej. ■

Autor jest absolwentem OSA w Toruniu.

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



ppłk w st. spocz. dr
JERZY GARSTKA

Sily morskie Iraku i Iranu

Skutkiem długotrwałych sporów iracko-irańskich była ośmioletnia (od 1980 roku) wojna, która osłabiła oba państwa zarówno militarnie, jak i gospodarczo.

Dwie wojny nad Zatoką Perską z koalicją antyiracką dosłownie pozbawiły Irak marynarki wojennej. Jej odbudowa zaczęła się praktycznie z końcem 2005 roku. Dla Irakijczyków szczególnie ważne było wtedy utrzymanie szczelnej granicy na rzece Szatt al-Arab między Umm Kasr a Al-Basr. Zadanie to powierzono marynarce wojennej (do stycznia 2005 roku Irackie Siły Obrony Wybrzeża), straży granicznej oraz policji rzecznej.

Na początku 2006 roku morski rodzaj sił zbrojnych w Iraku liczył tylko 700 żołnierzy (w tym 200 to piechota morska) i dysponował: pięcioma kutrami patrolowymi typu Predator (zamówionymi i opłaconymi jeszcze w chińskich stocznich przez poprzedni reżim w ramach programu ropa za żywność), sześcioma kutrami patrolowymi typu Al-Faw, 24 łodziami aluminiowymi z dwoma silnikami zaburtowymi, 10 łodziami półsztywnymi, kilkudziesięcioma mniejszymi jednostkami rozmaitego przeznaczenia i dwoma jednostkami wsparcia logistycznego. Mimo nazwy były to siły stricte policyjne¹.

Obecnie iracka marynarka wojenna liczy około 3600 marynarzy i koncentruje się na ochronie

wód terytorialnych, w tym granicy z Iranem. Do 2015 roku ma w niej służyć 6900 marynarzy.

IRACKIE PLANY

W ramach projektu odbudowy floty irackiej przyjęto program znany jako „26-15-4-2”, co oznacza: 26 jednostek typu Defender, 15 kutrów patrolowych typu Swift (o długości 30–35 m), cztery patrolowce typu Fateh i dwa okręty przybrzeżne („Al-Basrah” i „Al-Fayhaa”) o długości 55–60 metrów. Być może w przyszłości zostaną zakupione kutry rakietowe, trałowce, stawiacze min oraz śmigłowce².

Szczególnie ważny dla sił morskich Iraku był rok 2009³. Otrzymały one wtedy cztery przybrzeżne okręty patrolowe typu Saettia włoskiej firmy Fincantieri – fot. 1 – (pierwszy w czerwcu, ostatni w grudniu). Są one zmodyfikowaną wersją patrolowców typu Diciotti (używanych przez strażę

¹ K. Kubiak: *Drugi incydent na Shatt al-Arab*. „Raport Wojsko Technika Obronność” 2006 nr 2, s. 30.

² S. La Grone: *Iraq commissions first Swiftships patrol Les-sel*. „Jane's Defence Weekly”, październik 2010, s. 55; R. Czulda: *Sily zbrojne Iraku*. „Armia” 2012 nr 6, s. 46.

³ *Pierwszy Fateh dla Iraku*. „Raport WTO” 2009 nr 6, s. 71; R. Czulda: *Sily zbrojne...*, op.cit., s. 48.



GAIONI

Fot. 1. Przybrzeżny okręt patrolowy typu Saettia włoskiej firmy Fincantieri

przybrzeżne Włoch i Malty), a w Iraku noszą nazwę Fateh. Iracka wersja ma trzydziestoosobową załogę, długość 54 metry, jest uzbrojona w armatę ATK Mk44 kalibru 30 mm i wielkokalibrowy karabin maszynowy kalibru 12,7 mm.

Na patrolowcu nie ma pokładu dla śmigłowca, na jego miejscu znajduje się rampa dla szybkich łodzi interwencyjnych. Okręty, za które zapłacono 118 mln USD, są obecnie wykorzystywane do zadań patrolowych w irackiej wyłącznej strefie ekonomicznej i poszukiwawczo-ratowniczych. Okręt typu Fateh ma wyporność 393 ts i dzięki dwóm silnikom wysokoprężnym Isotta Fraschini V1716T2MSD rozwija maksymalną prędkość do 23 węzłów.

W 2009 roku amerykańska firma Swiftships Shipbuilders wygrała wart 181 mln USD kontrakt na dostarczenie dziewięciu szybkich okrętów patrolowych typu Swift (z opcją na sześć kolejnych). Jednostka ma zdalnie sterowaną armatę DS3OH-A2 kalibru 30 mm, jeden wkm kalibru 12,7 mm i dwa karabiny maszynowe kalibru

7,62 mm. Kupione w ramach programu FMS (Foreign Military Sales) jednostki typu Swift są napędzane trzema silnikami wysokoprężnymi MTU 16V2000 (trzy śruby napędowe) i mogą osiągać prędkość 34 węzłów. Zasięg maksymalny przy prędkości 12 węzłów wynosi 150 Mm. Pierwszy patrolowiec rozpoczął służbę w styczniu 2011 roku. Załogę szkolili marynarze brytyjskiej Royal Navy w bazie marynarki wojennej Umm Kasr od 2004 roku⁴.

Flota przybrzeżna korzysta też z sześciu mniejszych jednostek patrolowych typu Uboor. Cztery z nich to typ 201 o długości 122,5 m i wyporności 11 ts (zbudowane w latach 1973–1985 na potrzeby włoskiej straży przybrzeżnej). Ponadto w 2008 roku wprowadzono do służby 26 amerykańskich szybkich łodzi typu Defender, o wyporności 2,7 t i długości 9 m, oraz 24 łodzie Seaspray, o długości 9,5 m, otrzymane od Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

⁴ R. Czulda: *Budowanie od zera*. „Polska Zbrojna”, 10.04.2011, s. 57.

W lipcu 2012 roku, ze względu na wymogi programu FMS, US Navy przyjęła od stoczni River Hawk Fast Sea Frames LLC w Tampie (Floryda) okręt pomocniczy „Al-Basrah” (OSV 401) i dopiero w późniejszym okresie trafił on do Irakijczyków. Jest to pierwsza z dwóch jednostek budowanych w USA dla Iraku. Oba okręty (bliźniak otrzymał nazwę „Al-Fayhaa”) będą wykorzystywane jako jednostki wspierające patrolowce i mają być trzonem floty irackiej. Z tego powodu rozbudowano na nich pomieszczenia sztabowe i łączności oraz powiększono zbiorniki paliwa. Załogi okrętów będą też nadzorować instalacje naftowe w Zatoce Perskiej. Przy długości kadłuba 60 m będą to największe okręty wojenne odbudowywanej floty⁵.

W strukturach irackiej marynarki wojennej znajduje się też 1 Brygada Piechoty Morskiej, złożona z dwóch wyszkolonych przez Amerykanów i Brytyjczyków batalionów ochrony infrastruktury energetycznej. Pierwszy ochrania platformy wydobywcze (Maritime Security Operation – MSO) i szkoli się w opanowywaniu jednostek pływających (visit, board, search and seizure – VBSS). Drugi, który powstał w 2008 roku, jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo portów Umm Kasr i Az-Zubajr.

FLOTA WIELKIEJ WAGI

Irańska marynarka wojenna (Islamic Republic of Iran Navy – IRIN), która liczy około 18 tysięcy marynarzy, koncentruje się na wodach Zatoki Perskiej, a także coraz aktywniej operuje poza własnymi wodami terytorialnymi⁶. Nie wynika to ze zwiększonych zdolności operacyjnych (bo te są niewielkie), ale z potrzeb politycznych.

Przykładem jest wpłynięcie w 2011 roku fregaty „Alvand” i okrętu logistycznego „Kharg” na Morze Śródziemne przez Kanał Sueski. W styczniu 2011 roku wysłano też pierwszą grupę operacyjną na wody Zatoki Perskiej, gdzie zwalczano piratów i ochraniano irańskie statki. W listopadzie 2012 roku pojawiła się w irańskich mediach informacja o planowanej wizycie flagowej fregaty typu Jamaran w czerwono-morskim porcie Sudanu.

Marynarka wojenna Iranu jest uważana za najważniejszy rodzaj sił zbrojnych. Jej modernizacja jest traktowana priorytetowo. Od zakończenia wojny z Irakiem zakupiono nowe rakiety przeciwokrętowe oraz okręty patrolowe z Chin, miniaturowe okręty podwodne Ghadir z Korei Północnej, konwencjonalne okręty podwodne typu Kilo z Rosji oraz nowoczesne miny morskie.

Istotny komponent

■ Zdaniem ekspertów amerykańskich, głównym zagrożeniem konwencjonalnym ze strony Iranu są miny morskie, ścigacze raketowe typu Kaman i Sina, okręty podwodne (w tym miniaturowe typu Ghadir wzorowane na północnokoreańskich okrętach podwodnych Yono) oraz przybrzeżne wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych Noor.

Większość z posiadanych trzech tysięcy min morskich stanowią miny kontaktowe, ale są one równie groźne, jak chińskie raketowe miny EM-52.

Nie bagatelizuje się też uzbrojonych małych i szybkich kutrów, chińskiej produkcji katamaranów C-14 z pociskami raketowymi Nasr-1 i poduszkowców BH.7 z pociskami Noor. Już

⁵ Nowe okręty dla Iraku. „Morza, Statki i Okręty” 2012 nr 9, s. 3.

⁶ Por.: J. Garstka: *Konflikt w cieśninie Ormuz*. „Przegląd Morski” 2012 nr 3, s. 38–42; R. Czulda: *Sily zbrojne Iranu*. „Armia” 2012 nr 12, s. 64–66; R. Czulda: *Sily zbrojne państw Zatoki Perskiej*. „Armia” 2011 nr 10, s. 65; *Nowe Ghandiry dla Iranu*. „Morza, Statki i Okręty” 2013 nr 1, s. 6; I. Zajac: *Marynarka wojenna Iranu* (cz. 1). „Nowa Technika Wojskowa” 2010 nr 7, s. 102–104.



US NAVY

Fot. 2. Irańska fregata „Alvand”

w latach 1987–1988 (podczas wojny z Irakiem) przy użyciu lekkich szybkich jednostek nawodnych Iran usiłował zdeorganizować żeglugę w cieśninie Ormuz. Koncepcja tak zwanej morskiej partyzantki jest od tamtego czasu intensywnie rozwijana. Wnioski takie wyciągnięto na podstawie ćwiczeń morskich, w których duży nacisk kładziono na ćwiczenia floty i sił rakietowych na obszarze Zatoki Perskiej.

Jednostki nawodne floty irańskiej są przestarzałe, a wiele z nich nie przystaje do wymagań współczesnego pola walki. Iran ma dwie fregaty amerykańskie typu PF-103 po modernizacji („Bayandor” i „Naghdi”) oraz trzy nowsze korwety brytyjskie Vosper Mk 5 typu Alvand: „Alvand”, „Alvborz” i „Sabalan” (wprowadzone do służby w latach 1967–1968). Te drugie są uzbrojone w cztery chińskie rakiety przeciwookrętowe C-802 o zasięgu 120 km, torpedy kalibru 324 mm oraz armatę kalibru 114 mm (fot. 2).

Bardziej udanym produktem irańskiej stoczni w Bandar Abbas jest fregata „Jamaran” typu Mowj, stanowiąca kopię brytyjskich Alvandów. Przez Irańczyków jest określana jako niszczyciel rakietowy, wyposażony dodatkowo w torpedy,

zdolny atakować cele na powierzchni wody, w powietrzu i pod wodą. Jednostka jest też wyposażona w lądowisko dla śmigłowców. W lutym 2005 roku ujawniono budowę kolejnych dwóch fregat rakietowych o nazwach „Tondar” i „Azaraksh” dla korpusu Strażników Rewolucji. Przypuszczalnie są to fregaty typu Jamaran (dla IRIN wodowanie drugiej o nazwie „Velayat” odbyło się w 2012 roku).

IRIN dysponuje również wieloma mniejszymi jednostkami nawodnymi, w tym 13 francuskimi okrętami rakietowymi typu Combattante II (Kaman) o długości 47 m i wyporności 249 ton. Pierwsze trafiły do służby już w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Cztery nowe ścigacze rakietowe zbudowano w latach 2003–2008 w Iranie w ramach projektu „Sina” (otrzymały nazwę „Peykan II”, „Joshan II”, „Derafsh” i „Kalat”). W rzeczywistości okazały się jednostkami typu Kaman. Ścigacz typu Sina różni się od zmodernizowanego Kamana osłoną nowej stacji radiolokacyjnej oraz kulistą głowicą optoelektroniczną systemu obserwacji oraz naprowadzania uzbrojenia.

Flotę jednostek nawodnych wspiera 10 chińskich okrętów typu Thondor (Houdong), które



FARS

Fot. 3. Miniaturowy okręt podwodny typu Ghadir

znajdują się w wyposażeniu Strażników Rewolucji. Ich długość wynosi około 38 m, a wyporność do 205 ton. Uzbrojenie to cztery rakiety przeciwokrętowe C-802 (pozyskane z Chin w 1995 roku). W odróżnieniu od rakiet serii HY (Silkworm), seria C ma silnik turbodrzutowy i zwiększony zasięg: do 120 km (C-802) i do 40 km (C-803).

Flota mniejszych okrętów bojowych Iranu jest szacowana na około 106 jednostek. Ponadto siły morskie dysponują około 150 małymi patrolowcami przybrzeżnymi, 20 barkami desantowymi i poduszkowcami oraz kilkunastoma jednostkami pomocniczymi.

Iran dysponuje obecnie trzema okrętami podwodnymi typu Kilo 877EKM i 21 miniaturowymi okrętami podwodnymi typu Ghadir (Qadir) – fot. 3. Okręty typu Kilo o nazwach „Tareq”, „Nooh” i „Yunes” wprowadzono do służby w IRIN kolejno w latach: 1992, 1993 i 1997. Ich długość to 73,8 m, wyporność trzy tysiące ton. Każdy z okrętów ma sześć wyrzutni torpedowych, do 18 torped kalibru 533 mm lub 24 miny. W 2006 roku Rosjanie rozpoczęli ich modernizację. Prawdopodobnie wyposażyli jednostki w rakiety 3M-53E Klub-S, które mogą służyć do rażenia ce-

lów pod wodą, na wodzie i na lądzie. W Zatoce Perskiej przydatność jednostek tego typu jest niewielka – najgłębsze miejsce ma zaledwie 88 metrów, zaś w najwęższym miejscu cieśnina Ormuz ma zaledwie 39 kilometrów. Mimo to wzrasta prestiż Iranu, który może użyć swoich okrętów podwodnych w regionach poza Zatoką Perską.

Idealną bronią do prowadzenia działań asymetrycznych są miniaturowe okręty podwodne typu Ghadir, uzbrojone w dwie wyrzutnie torpedowe kalibru 533 mm z torpedami Hoot (superkawitacyjne WA-111 Szkwał). Przypuszczalnie IRIN dysponuje 21 okrętami podwodnymi typu Ghadir, które mają wyporność 120 ton w położeniu podwodnym i długość 29 metrów. Zaprojektowano je z myślą o operowaniu w strefie przybrzeżnej. Najnowsze informacje o nich pochodzą z końca 2012 roku, kiedy to prasa irańska poinformowała o oddaniu do służby dwóch nowych wariantów okrętu tego typu, a także wyremontowanych dwóch poduszkowcach.

Wiadomo na pewno, że w sierpniu 2000 roku zakończono prace nad rodzimą jednostką podwodną „Al-Sabiha 15” („Al Sabehat”) o długości 15 m, która jest przeznaczona do rozpoznania i stawiania min, a także transportu trzech nurków bojowych (według innych danych w służbie jest już pięć takich jednostek).

Do posiadanych przez Iran okrętów podwodnych należy doliczyć jednostki typu: Nagang (Nahang), o wyporności do 400 t (przypuszczalnie uzbrojony w dwie torpedy kalibru 533 mm oraz miny); Fateh, o wyporności do 600 t (uzbrojony również w torpedy i miny) i Ghaem, o wyporności powyżej tysiąca ton. Wiadomo też, że Irańczycy samodzielnie zbudowali i zwodowali (stocznia w Bandas Abbas) 29 listopada 2012 roku dwa okręty typu Ghadir, które nie są uzbrojone, ponieważ przeznaczono je do transportu pływających nurków bojowych. ■

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 MIKOŁAJ CZUBA

Na straży morskiej granicy

**Gruzja, choć położona na wybrzeżu
Morza Czarnego, nigdy w swojej długiej historii
nie posiadała znaczącej floty wojennej.**

Niewielkie terytorium i skromne zasoby nie pozwalały Gruzji na rozbudowę sił morskich. Z drugiej strony „dynamiczne” granice, wyznaczone przez pasma górskie, absorbowały uwagę i środki, które przeznaczano na wojska lądowe. Dziś za ochronę 286-kilometrowego wybrzeża i wód terytorialnych jest odpowiedzialna Straż Przybrzeżna. Jej struktura organizacyjna jest efektem wniosków, jakie zostały wyciągnięte po wojnie pięciodniowej między Gruzją a Rosją i separatystycznymi republikami Abchazją i Osetią Południową.

NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA

W 2009 roku gruzińska flota wojenna oraz straż przybrzeżna zostały połączone w jedną strukturę – Straż Przybrzeżną Gruzji. Jest ona częścią Straży Granicznej, podporządkowanej Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. Jej siedziba oraz główna baza znajdują się w Poti nad Morzem Czarnym. Kolejna, mniejsza baza, jest ulokowana w Batumi. Od lipca 2012 roku dowódcą Straży Przybrzeżnej Gruzji jest kapitan Łasza Kharabadze.

Zadania, jakim musi sprostać jedna z najefektywniejszych gruzińskich służb, obejmują takie dziedziny, jak: bezpieczeństwo morskie, obrona

morza i bezpieczeństwo energetyczne. W wypadku bezpieczeństwa morskiego sprowadzają się one do:

- egzekwowania przestrzegania gruzińskich regulacji dotyczących nawigacji i stref bezpieczeństwa;
- przeciwdziałania przemytowi, zwłaszcza narkotyków i nielegalnych emigrantów;
- utrzymywania zdolności prowadzenia morskich akcji poszukiwawczych i ratowniczych;
- ochrony morskich zasobów naturalnych i łowisk.

Obrona morza i zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego odbywają się przez prowadzenie podwodnej obserwacji i zapobieganie stawianiu zagrożeń minowych oraz ochronę infrastruktury cywilnej i wojskowej o znaczeniu strategicznym.

WYPOSAŻENIE

Już w 1998 roku Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych wysłała do Poti zespół swoich instruktorów. Przez pięć lat grupa ta szkoliła personel, prowadziła konserwację sprzętu i infrastruktury Straży Przybrzeżnej Gruzji. W 2000 oraz w 2002 roku Amerykanie przekazali Gruzji dwie dwunastometrowe łodzie patrolowe typu SeaArk i dwa dwudziestopięciometrowe kutry klasy Point. Te

ostatnie są wyposażone w dwa silniki o nominalnej mocy 800 KM każdy, dzięki którym rozwijają stałą prędkość 18 węzłów, czyli 33 km/h. Załogi kutrów składają się z dwóch oficerów, dwóch starszych podoficerów oraz siedmiu marynarzy. Do czasu nabycia nowoczesnych łodzi w 2007 i w 2008 roku na jednostkach tych opierała się znaczna część działań Straży Przybrzeżnej Gruzji.

Do dziś w służbie pozostają dwie poradzieckie łodzie typu Gryf 1400. Noszą one oznaczenia P 103 i P 104.

Przed wojną pięciodniową zdołano zakontraktować zakup tureckiej szybkiej łodzi patrolowej typu MRTTP 33. Weszła ona do służby i nosi nazwę „Sokhumi” (fot.). Została oznaczona symbolem P-24. Według niepotwierdzonych doniesień Straż Przybrzeżna Gruzji złożyła kolejne zamówienie na co najmniej jedną łódź tej klasy.

MRTTP 33 są łodziami wielozadaniowymi. Mają kadłuby wykonane z kompozytów. Najcięższym uzbrojeniem, jakie odnotowano na ich pokładzie, były automatycznie stabilizowane armaty kalibru 25–30 mm. W łodziach standardowo instaluje się dwa silniki Diesla o mocy 3700 KM każdy. Pozwala to, w zależności od wersji, rozpędzić łódź od 47 do 65 węzłów, czyli od 87 do 120 km/h. Przy stałej prędkości 33 węzłów zasięg tych łodzi wynosi 800 mil morskich. Ich załogi składają się maksymalnie z dwudziestu marynarzy. W sumie Straż Przybrzeżna Gruzji dysponuje siedemnastoma jednostkami o wyporności do 50 ton, czterema o wyporności do 100 ton oraz czterema o wyporności od 100 do 300 ton.

NACISK NA SZKOLENIE

Wyszkolenie decyduje o sprawnym działaniu. Nic dziwnego, że kładzie się na nie duży nacisk i dba, by odpowiadało współczesnym międzynarodowym wymogom. System szkolenia Straży Przybrzeżnej Gruzji obejmuje kilka kursów dla jej personelu w Akademii Morskiej w Batumi. Są one koordynowane przez Akademię Policijną i prowadzone przez instruktorów ze Straży Przybrzeżnej Gruzji oraz Akademii Morskiej. Obejmują wiadomości podstawowe, dotyczące służby w straży granicznej, egzekwowanie prawa, nawigację, zasady eksploatacji sprzętu.

Ważna jest również nauka języka angielskiego. Jego znajomość umożliwia członkom straży granicznej udział w morskich operacjach NATO oraz egzekwowanie i przestrzeganie międzynarodowych procedur Międzynarodowej Organizacji Morskiej, *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu* czy *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki*. Ponadto uczestnicy kursów uczą się, jak naprawiać silniki i generatory, obsługi sprzętu elektronicznego i technologii informacyj-

Elementy systemu

■ W skład gruzińskiej Straży Granicznej, oprócz Straży Przybrzeżnej, wchodzi również specjalny oddział antyterrorystyczny oraz radarowe stacje obserwacyjne w Anaklii, Poti, Supsie, Chakwie i Gonio, które swoim zasięgiem pokrywają gruzińskie wody terytorialne. Ponadto system monitoringu tworzą jeszcze mobilne stacje radarowe oraz systemy: automatycznej identyfikacji (AIS) i wspólnej kontroli przestrzeni powietrznej.

nych, nabywają umiejętności inżyniera portowego, nurkowania oraz przeciwdziałania zakładaniu min morskich. Rozwijane są u nich zdolności przywódcze.

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

W ostatnich latach podjęto kroki, które miały poprawić koordynację działań straży przybrzeżnej z innymi instytucjami. Starano się też ujednolicić i zintegrować używany sprzęt i technologie. Wobec gruzińskich aspiracji do członkostwa w NATO bardzo ważna jest współpraca i koordynacja działań na rzecz ochrony morza ze strażami przybrzeżnymi i flotami państw sojuszników.



MO GRUZJI

Szybka łódź patrolowa ONUK MRTP 33 konstrukcji tureckiej. W służbie Straży Przybrzeżnej Gruzji nosi oznaczenie P-24 i nazwę „Sokhumi”.

Wśród projektów realizowanych w latach 2011–2012 znalazły się:

- renowacja łodzi patrolowej P-102,
- modernizacja łodzi typu Gryf 1400,
- budowa nowych warsztatów naprawczych i ich wyposażenie w odpowiedni sprzęt,
- pogłębienie portu w Poti i wyposażenie go w system kamer monitorujących,
- zakup nowego systemu komunikacji radiowej oraz utworzenie systemu integracji danych ze stacji radarowych.

Zdolność do współdziałania stanowi dla Gruzji, jak i jej służb, ważny etap na drodze do integracji ze strukturami NATO. I tak w 2010 roku podpisano porozumienie w sprawie ustanowienia ponadregionalnej sieci na rzecz globalnej wymiany informacji morskich (V-RMTC) dla dwudziestu sześciu krajów. Zaangażowanie Straży Przybrzeżnej Gruzji w istniejące regionalne inicjatywy, dotyczące bezpieczeństwa morskiego, obejmuje członkostwo w Forum Współpracy Straży Granicznych i Przybrzeżnych Morza Czarnego (Black Sea Littoral States Border/Coast Guard Cooperation Forum – BSCF) oraz Grupie zadaniowej ds. współpracy sił morskich regionu Morza Czarnego (BLACKSEAFOR). W ramach

tej ostatniej inicjatywy przeprowadzono między innymi operację „Black Sea Harmony”.

Dla poprawy współpracy i koordynacji z zagranicznymi partnerami Straż Przybrzeżna Gruzji bierze udział, wspólnie z morskimi siłami NATO, w ćwiczeniach „Sea Breeze” („Morska bryza”) czy operacji „Active Endavour”. W kwietniu 2010 roku podpisano porozumienie intencyjne między Strażą Graniczną Gruzji, w której skład wchodzi Straż Przybrzeżna, a Dowództwem Morskim NATO w Neapolu. Rok później porozumienie o wsparciu technicznym z amerykańską Agencją Bezpieczeństwa Narodowego (NSA) i Departamentem Obrony USA w sprawie wymiany informacji.

Brak marynarki wojennej w składzie sił zbrojnych nie oznacza wcale, że wybrzeże, morze terytorialne, morska strefa przyległa czy wyłączna strefa ekonomiczna pozostają poza kontrolą gruzińskich władz. Przeciwnie. Dobrze wyszkolona, wyposażona w nowoczesny sprzęt i zdolna do współdziałania z siłami NATO straż przybrzeżna jest wizytówką i potwierdzeniem prozachodnich aspiracji tego niewielkiego państwa. ■

Autor jest absolwentem Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Jest dziennikarzem.

AUSTRALIA

UMOWA ZE SZWECJĄ



Australijczycy będą mogli korzystać ze szwedzkiej własności intelektualnej w dziedzinie projektowania i budowy okrętów podwodnych. Umowa, zawarta między Australią i Szwecją, w miejsce podobnej z 2004 roku, umożliwi Szwecji udział w przy-

szłym australijskim programie budowy okrętów podwodnych, które zastąpią użytkowane platformy typu Collins (szwedzki typ 471, siły morskie mają sześć takich okrętów). Stworzono w ten sposób możliwość wykorzystania na nowym okręcie rozwiązań stosowanych obecnie. Zaprojektowane w Szwecji oceaniczne okręty podwodne typu Collins zbudowano w australijskiej stoczni ASC w ramach kontraktu z 1987 roku o wartości 5,2 mld dolarów.

Stocznia Kockums w maju 2012 roku podpisała kontrakt na wstępne projektowanie okrętów podwodnych dla sił morskich Australii¹. ■

¹ J. Grevatt: *Australia, Sweden sign submarine IP deal*. „Jane's Defence Industry”, 17.05.2013. <http://www.janes.com>.

FEDERACJA ROSYJSKA

POWRÓT NA CIEPŁE WODY

Wojenno-Morska Flota zamierza rozszerzyć, począwszy od 2014 roku, strefy patrolowania bojowego strategicznych atomowych okrętów podwodnych. Nowo wprowadzane do służby okręty typu Borej będą wykonywać zadania nie tylko w tradycyjnych w ostatnich dwóch dekadach rejonach działalności: na oceanach Arktycznym, Atlantycznym i Spokojnym, ale również w tych, z których okręty tej klasy wycofano wraz z rozpadem Związku Radzieckiego. Zapewnienia dowództwa floty rosyjskiej dotyczą również półkuli południowej, na którą stopniowo rosyjskie siły będą powracać, nie tylko pod względem liczby okrętów, ale również zwiększenia długości rejsów.

Odnowienie strategicznej floty podwodnej nabrało w ostatnich dwóch–trzech latach zakładanego tempa. Po wielu niepowodzeniach z etatowym uzbrojeniem okrętów – raketami Bulawa – ze sztucznego doku w stoczni Siewmasz w Siewierodwińsku scho-



dzą kolejne jednostki, a odpowiednio finansowane stocznie i zakłady kooperujące wywiązują się ze swoich zobowiązań produkcyjnych bez większych opóźnień². ■

² *Rossija namerena wozobnowit' boewoe patrolirowanie APL w jużnych szirotach*, 1.06.2013. <http://www.vz.ru/news/2013/6/1/635278.html>.

FEDERACJA ROSYJSKA

JUBILEUSZ FLOTY PÓŁNOCNEJ

Krażownik „Piotr Wielki”



RUSSIAN NAVY

O siemdziesięciolecie powstania obchodziła 1 czerwca 2013 roku największa z rosyjskich flot – Flota Północna. W jej skład wchodzi atomowe nawodne i podwodne okręty, uzbrojone w strategicz-

ne międzykontynentalne rakiety balistyczne, oraz jedyny rosyjski lotniskowiec wielozadaniowy, będący jednocześnie okrętem flagowym Wojenno-Morskiej Floty. Na początku 2013 roku flota weszła w kolejną fazę rozwoju. Po latach wycofywania przestarzałych jednostek, do służby wprowadzono atomowy okręt podwodny „Jurij Dołgorukij”, będący prototypem projektu 955 (Borej). Okręt jest uzbrojony w 16 pocisków międzykontynentalnych Bulawa. Do 2018 roku do służby wejdzie jeszcze siedem jednostek tego typu, w tym pięć zmodyfikowanych projektu 955A. Okręty będą stanowiły rdzeń rosyjskiej atomowej triady morskiej³. ■

³ Krasnoznamennyj Sewernyj flot RF otmeżat 80-letnij jubilej. <http://arms-tass.su>. 1.06.2013.

FEDERACJA ROSYJSKA

KRAŻOWNIKI WRACAJĄ NA OCEANY

Zakłady stoczniove Siewmasz zmodernizują krążownik rakietowy „Admirał Nachimow” projektu 1144 (typ Kirov). Okręt wejdzie do służby w roku 2018. Wartość kontraktu nie została przedstawiona, ale należy wnioskować, że zmieści się w granicach kilkuset milionów dolarów. Przewiduje się, że około 70 procent wyposażenia zostanie wymienione, w tym również znaczna część nuklearnego napędu. Zakres remontu porównuje się do ukończonych już prac na

lotniskowcu „Vikramaditya”, zmodernizowanym zgodnie z wymaganiami sił morskich Indii.

Budowa „Nachimowa” rozpoczęła się w 1982 roku, w latach świetności Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich. Okręt przekazano flocie w roku 1989 jako „Kalinin”. Krążownikowi zmieniono nazwę na obecną po upadku ZSRR. Koszty eksploatacji okrętów o wyporności pełnej prawie 25 tysięcy ton były zbyt duże i obecnie w służbie pozostaje jedynie „Piotr Wielki”. Pierwszy okręt serii, „Admirał Uszakow”, został wycofany ze służby w 2004 roku, drugi, „Admirał Łazariew”, sześć lat wcześniej, a „Admirał Nachimow” pozostaje poza służbą już od roku 1999. Już na początku przyszłego roku okręt zostanie wydokowany, prace rozpoczną się w należytym tak dużemu przedsięwzięciu tempie⁴. ■

Krażownik rakietowy „Admirał Nachimow”



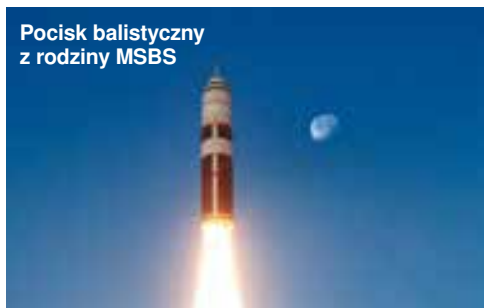
RUSSIAN NAVY

⁴ N. de Larrinaga: Russia to return Kirov-class vessel to service by 2018. „Jane's Defence Weekly”, 17.06.2013. <http://www.janes.com>.

FRANCJA

NIEUDANY LOT

Pocisk balistyczny z rodziny MSBS



WFEKS

Rakieta balistyczna M51.1, wystrzelona 12 maja 2013 roku z pokładu atomowego okrętu podwodnego typu Le Triomphant, ze względu na problemy techniczne została zniszczona w trakcie lotu. Pocisk wystrzelono z okrętu podwodnego „Vigilant”. Podobnie jak w innych tego rodzaju próbach, przeprowadzanych przez siły morskie Francji, rakietę nie przenosiła głowicy nuklearnej. Do usterki doszło tuż

po starcie. Pozostałości pocisku spadły do wody w odległości około 15 mil morskich od wybrzeża. Tego samego dnia rozpoczęto poszukiwanie szczątków M51.1. Nieudany lot był szóstym z kolei testem pocisku rodziny MSBS (Mer-Sol Balistique Stratégique), wszystkie poprzednie zakończyły się sukcesem. Rakietę M51.1 zastępuje poprzedniczkę M45, a odpowiednie prace odbywają się w ramach remontów okrętów podwodnych typu Le Triomphant. Na „Le Terrible” przeprowadzono je w 2010 roku, na okręcie „Vigilant” w roku 2012. Na kolejnych jednostkach – „Le Triomphant” i „Le Téméraire” prace będą podjęte odpowiednio w 2013 i 2015 roku. Ostatni z wymienionych okrętów otrzyma najnowszą wersję rakiety, M51.2⁵. ■

⁵ D. Richardson: *M51.1 SLBM fails during practice launch*. „Jane's Missiles and Rockets”, 11.05.2013. <http://www.janes.com>.

HISZPANIA

ODCHUDZANIE PROJEKTU

Amerykańska firma General Dynamics Electric Boat została zaproszona przez państwowy koncern stoczniowy Navantia do wzięcia udziału w usunięciu problemów projektowych nowo budowanych okrętów podwodnych S-80. Niedoskonałość projektu doprowadziła do opóźnień w realizacji programu budowy czterech jednostek, które ocenia się na dwa lata.

Pierwszy okręt nowego typu – „Isaac Peral” (S 81) – opracowany całkowicie przez Navantię, miał wejść do służby w marcu 2015 roku. Amerykanie mają zbadać problemy związane ze zbyt dużą wagą okrętów. Zgodnie z przeprowadzonymi już obliczeniami okręty mają „nadwagę” sięgającą 75 ton. Pojawiły się również problemy ze statecznością.

Biorąc pod uwagę zachowanie odpowiednich zdolności sił podwodnych, zdecydowano się na remont

„Tramontany” (S 74), jednego z trzech pozostających w służbie okrętów podwodnych typu S-70. Program S-80 wciąż jest priorytetem marynarki. Cięcie blach nowych jednostek przeprowadzono w latach 2006–2010, a kolejne okręty serii: „Narciso Monturiol” (S 82), „Cosme García” (S 83) i „Mateo García de los Reyes” (S 84) miały wchodzić do służby odpowiednio w latach 2016, 2017 i 2019. Okręty będą się charakteryzować długością 71 metrów i wypornością podwodną 2200 ton. Napęd będzie się opierał na systemie niezależnym od powietrza atmosferycznego. Na okrętach będą wykorzystywane systemy akustyczne przygotowane przez firmę Lockheed Martin⁶. ■

⁶ D. Ing: *Electric Boat to assist in Spanish S 80 submarine programme*. „Jane's Defence Weekly”, 30.05.2013. <http://www.janes.com>.

HOLANDIA

ZMODERNIZOWANA FREGATA



RNN

Tuż po zakończeniu modernizacji fregata rakietowa „Van Speijk” (F-828) typu M została skierowana na wody oblewające Róg Afryki do udziału w antypirackiej operacji „Ocean Shield”. Na pokładzie zaokrętowano pododdział Królewskiej Piechoty Mor-

skiej. W trakcie prac zmodernizowano stanowisko dowodzenia wraz z systemem walki, zamontowano nowy maszt i sensory optoelektroniczne.

Celem modernizacji było przystosowanie okrętów do zwalczania piratów wykorzystujących szybkie łodzie. Systemy Gatekeeper (optoelektronika) i Seastar (radiolokacja) umożliwiają wykrywanie szybkich i niewielkich celów nawodnych i powietrznych, ale również pływających podwodnych. Podobnym pracom jest poddawana inna fregata typu M, „Van Amstel” (F-831)⁷. ■

⁷ N. Fiorenza: *First mission for Netherlands' modernised M-frigate*. „Jane's Navy International”, 17.05.2013. <http://www.janes.com>.

HOLANDIA

ODMŁODZENIE WALRUSÓW

Kontrakt z firmą Imtech Marine Netherlands na modernizację czterech konwencjonalnych okrętów podwodnych typu Walrus podpisano na początku maja. Pierwszym okrętem, który obejmie program IP-W (Instandhoudingsprogramma Walrus-klasse) o wartości 94 mln euro będzie „Zeeleeuw” (S-803). Prace będą prowadzone przez stocznnię w Den Helder, a okręt powróci do służby operacyjnej w roku 2015. Ostatnim okrętem poddanym modernizacji będzie



RNN

„Walrus” (S-802). Pozostałe jednostki tego typu to „Dolfijn” (S-808) i „Bruinvis” (S-810). Okręty zostaną wyposażone w nowy optoelektroniczny maszt peryskopowy Kollmorgen model 86, wyposażony w kamery telewizyjne i termalne. Uzyskany z peryskopu obraz będzie wyświetlany na konsolach wielozadaniowych. Przerzucił system walki okrętu GIPSY zostanie zastąpiony przez nowy, przygotowany przez holenderskie przedsiębiorstwo CAMS Force Vision. Przewidziany jest również nowy system łączności satelitarnej i hydroakustyczny. Jednostki typu Walrus weszły do służby w latach 1990–1994 i przewidywano, że będą mogły być użytkowane przez Królewską Holenderską Marynarkę Wojenną przez ćwierćwiecze. W ostatnich latach są wykorzystywane na wodach Zatoki Arabskiej w ramach antypirackiej operacji NATO „Ocean Shield”⁸. ■

⁸ M. Steketee: *Dutch MoD issues contract for Walrus-class submarine life extension*. „Jane's Navy International”, 20.05.2013. <http://www.janes.com>.

IZRAEL

WSZECHSTRONNA KORWETA

Stocznia Israel Shipyards przedstawiła najnowszą koncepcję okrętu wielozadaniowego Saar S-72, będącego rozwinięciem wykorzystywanych obecnie korwet Saar 4.5 o długości 62 metrów. S-72 to siedemdziesięciodwumetrowy, wielozadaniowy okręt o wyporności 800 ton, który może być skonfigurowany jako okręt patrolowy, ale również jako wszechstronnie uzbrojona korweta raketowa.

Nowy projekt ma wiele rozwiązań zapewniających lepsze zdolności bojowe, zmniejszenie wytwarzanych przez taką konstrukcję pól fizycznych, co czyni ją trudniejszą do wykrycia, oraz nowocześniejsze wyposażenie. Korweta zostanie wyposażona w lądowisko o wymiarach 15,3 x 10 metrów z hangarem przystosowanym do obsługi śmigłowca średniej wielkości.

Zmieniony został system napędowy, oparty na dwóch silnikach wysokoprężnych MTU 16V1163M94, które zagwarantują prędkość przekraczającą 30 węzłów. Prędkość marszowa, którą zapewni wykorzystanie tylko jednego silnika, osiągnie 18 węzłów, a zasięg w tym wypadku wyniesie prawie trzy tysiące mil morskich. Załoga korwety będzie liczyć 50 marynarzy. Autonomiczność wyniesie 21 dob.

Stocznia przekonuje, że pierwszy okręt może być przekazany odbiorcy już po 24 miesiącach od zawarcia kontraktu, a kolejne w ośmiomiesięcznych odstępach⁹. ■

⁹ M. Mazumdar: *Israel Shipyards unveils new corvette concept*. „Jane's Navy International”, 30.05.2013. <http://www.janes.com>.

RFN

KOLEJNY OKRĘT PODWODNY



Okręt typu 212A

Podczas oficjalnej ceremonii w Kilonii, 15 maja 2013 roku, szósty i ostatni okręt podwodny typu 212A dla Deutsche Marine otrzymał nazwę U36. Planowany do wejścia do służby w 2014 roku jest drugim okrętem drugiej serii (Batch 2) zamówionej we wrześniu 2006 roku. Jednostka powstała w stoczni Howaldtswerke-Deutsche Werft, wiodącej w tego typu konstrukcjach.

Okręty drugiej serii (długość 57 m, wyporność podwodna 1860 t) różnią się od jednostek pierwszej serii (Batch 1), których zbudowano cztery. Zastosowano na nich dłuższe anteny boczne systemu hydroakustycznego, peryskop Carl Zeiss SERO 400, maszt optroniczny OMS 100, czteroosobowy dzwon dla żołnierzy pododdziałów wojsk specjalnych oraz nowy system dowodzenia i kierowania uzbrojeniem. Wszystkie okręty typu 212A są wyposażone w system napędowy niezależny od powietrza atmosferycznego AIP (air-independent propulsion). Pierwszy okręt drugiej serii, U35, został zwodowany w listopadzie 2011 roku. Jego wejście do służby zaplanowano na rok 2013¹⁰. ■

¹⁰ J. Rosamond: *German Navy names its final Type 212A submarine*. „Jane's Navy International”, 17.05.2013. <http://www.janes.com>.

STANY ZJEDNOCZONE

WYMIANA DESANTOWCÓW



US NAVY

Podczas uroczystej ceremonii przygotowanej w Anchorage (stan Alaska) 4 maja do służby wszedł okręt desantowy-dok USS „Anchorage”, siódma jednostka typu San Antonio. Okręt zbudowano w stoczni Avondale w Luizjanie, wchodzącej w skład koncernu Huntington Ingalls Industries. Okręt o wyporności 25 600 ton i długości 208 metrów jest przeznac-

zony do transportu i zabezpieczenia działań Korpusu Piechoty Morskiej. Na pokładzie może być zaokrętowanych 720–800 żołnierzy. Z pokładu mogą operować śmigłowce CH-53, CH-46 oraz MV-22 Osprey, a z dołu okrętu transport na brzeg zapewniają poduszki powietrzne, kutry i pływające pojazdy desantowe. Zdolności okrętu doskonale wpisują się w nową amerykańską strategię przeniesienia zainteresowania na region Azji i Oceanu Spokojnego. Po uroczystościach okręt przepłynął do bazy macierzystej w San Diego w Kalifornii. Liczebność jednostek tego typu sięgnie 11, zastąpią one starzejące się okręty desantowe-doki typu Austin i okręty desantowe typu Anchorage¹¹. ■

¹¹ G. Jean: *USN commissions seventh San Antonio-class amphibious transport dock*. „Jane's Defence Weekly”, 7.05.2013. <http://www.janes.com>.

STANY ZJEDNOCZONE

ATOMOWA GENERACJA



US NAVY

United States Navy będzie dysponować 12 atomowymi okrętami podwodnymi kolejnej generacji, z międzykontynentalnymi rakietami balistycznymi na pokładzie, co zapewni pozostawanie stale w służbie operacyjnej 10 takich jednostek. Oprócz budowy nowych okrętów, marynarka wymieni pręty pa-

liwowe w 14 wykorzystywanych strategicznych okrętach podwodnych typu Ohio. Pozwoli to na służbę tych jednostek aż do zakładanych 42 lat, pierwsze z nich będą odchodzić na zasłużoną emeryturę począwszy od roku 2029.

Ostatniego dnia 2012 roku marynarka podpisała kontrakt o wartości 1,85 mld dolarów z General Dynamics Electric Boat Division na pierwszą fazę projektową nowych okrętów podwodnych, określanych obecnie jako SSBN(X). Rozpoczęcie budowy nastąpi zgodnie z obecnymi planami w grudniu 2016 roku¹². ■

kmr por. **MACIEJ NAŁĘCZ**
Dowództwo Marynarki Wojennej

¹² D.C. Isby: *US Navy keeps SSBN(X) on course*. „Jane's Missiles and Rockets”, 29.05.2013. <http://www.janes.com>.



kmdr ppor.

PIOTR ADAMCZAK

Dowództwo Marynarki Wojennej

Pływające „jaskółki”

Piękna sylwetka i trwałość to cechy trałowców, które kilkadziesiąt lat służyły pod polską banderą wojenną.

Z końcem lat dwudziestych XX wieku stało się jasne, że w najbliższym czasie trzeba będzie skreślić z listy polskiej floty poniemieckie okręty przeciwninowe – traulery typu FM. Jednostki te, wybudowane w czasie pierwszej wojny światowej, z założenia miały być przede wszystkim eksploatowane w czasie konfliktu. Nie przewidywano, że będą jeszcze służyć długo po wojnie.

Kierownictwo Marynarki Wojennej zdawało sobie doskonale sprawę z możliwości jednostek tej klasy. Skromny budżet polskiej floty w pewnym stopniu pozwalał na rozwój tych środków walki, właśnie ze względu na relatywnie niski koszt w stosunku do przewidywanych efektów. Oczywiście wojna minowa to nie działania ofensywne, jednakże może ona w znacznym stopniu pokrzyżować działania przeciwnika. Nie zapomniano jednak o tym, że uzbrojenie minowe jest bronią obosieczną, dlatego też Polska Marynarka Wojenna musi mieć możliwości walki z minami przeciwnika.

Podjęto decyzję, że przyszłe okręty przeciwninowe dla Polskiej Marynarki Wojennej (PMW) będą jednostkami niedużymi, redowymi, z przeznaczeniem do operowania bliżej portów i na zamkniętych akwenach. Przed rozpisanem przetar-

gu rozstrzygnięto jeszcze kwestie związane z miejscem ich budowy. Rozpatrywano dwie opcje – budowę w kraju lub za granicą. Drugi wariant dawał możliwości pozyskania nowych, sprawdzonych okrętów w krótkim czasie oraz zmniejszał ryzyko związane z budową jednostek w niedoświadczonych stocznich krajowych. Pierwszy natomiast stwarzał szanse na rozwój polskich stocznii, co się wiązało przede wszystkim ze zdobyciem doświadczenia w przyszłej budowie jednostek wojennych. Mógł być to zatem znaczny krok w kierunku rozwoju polskiego przemysłu stocznioowego, a tym samym zwiększenia jego możliwości. Za budowę w kraju przemawiały ponadto negatywne doświadczenia (terminy realizacji, jakość materiałów itp.) z realizacji w stocznich francuskich umów na dostawę kontrtorpedowców typu Wicher i okrętów podwodnych typu Wilk.

PRZETARG

Zapytanie ofertowe na budowę czterech minowców zostało przesłane 25 lutego 1932 roku przez Kierownictwo Marynarki Wojennej do pięciu firm. Były to: Państwowe Zakłady Inżynierii (PZInż.) z siedzibą w Warszawie przy ul. Królewskiej 18, Stocznia Gdyńska z siedzibą

w Gdyni, Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów z siedzibą w Warszawie przy ul. Kolejowej 57, Zieleniewski i Fitzner-Gamper z siedzibą w Warszawie przy Alejach Ujazdowskich 36 oraz Lloyd Bydgoski z siedzibą w Bydgoszczy przy ul. Grodzkiej 17.

Po niespełna trzech miesiącach, 19 maja 1932 roku w siedzibie KMW odbyło się otwarcie ofert. Ocenie zostały poddane trzy z nich, gdyż Lloyd Bydgoski nie przedstawił swojej propozycji w wymaganym czasie, a spółka Zieleniewski i Fitzner-Gamper odpowiedziała, że nie zobowiąże się do budowy okrętów przed wykonaniem prób modelowych, co przez KMW zostało zinterpretowane jako niedotrzymanie warunków przetargowych i oferta została odrzucona¹.

W pierwszym etapie najlepiej prezentowała się propozycja przedstawiona przez Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów. Projekt trałowca opracował kmdr w st. spocz. Marian Sasinowski, który w przeszłości był kierownikiem biura konstrukcyjnego stoczni Russud w Mikołajewie (Ukraina). Za tą ofertą przemawiała między innymi najniższa cena, najkrótszy okres budowy, a także to, że jako napęd główny miały być zastosowane silniki opracowane przez firmowe biuro konstrukcyjne. Sytuacja się zmieniła kiedy PZInż. zakupiły licencję na silniki szwedzkiej firmy Nydqvist & Holm AB (silniki NOHAB) i skorygowały swoją ofertę w kontekście czasu budowy trałowców, stając się tym samym liderem w wyścigu o zamówienie.

Ostatecznie 26 stycznia 1933 roku została podpisana umowa między Kierownictwem MW a PZInż. na budowę czterech trałowców wzór 1933. Koszt jednostkowy miał wynieść 1 320 000 złotych. Pierwszy okręt miał być dostarczony po 18 miesiącach od podpisania umowy, a kolejne w odstępach trzymiesięcznych. Zgodnie z umową dwa okręty miały być wybudowane w Stoczni PZInż. w Modlinie, a po jednym w Stoczni Gdyńskiej i w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej, z tym że PZInż. były zobowiązane do terminowego przekazywania tym dwóm ostatnim podmiotom pełnej dokumentacji technicznej budowy trałowców.

W modlińskiej stoczni Państwowych Zakładów Inżynierii rozpoczęła się budowa trałowców

o oznaczeniach S-21 (przyszły ORP „Rybitwa”) i S-18 (ORP „Czajka”), w Stoczni Gdyńskiej S-19 (ORP „Mewa” – gdyńskie oznaczenie budowy T-2), a w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej S-20 (ORP „Jaskółka” – gdyńskie oznaczenie budowy T-1). Z chwilą rozpoczęcia budowy nie było jeszcze nazw okrętów. Zostały one nadane zarządzeniem ministra spraw wojskowych nr 7 z 17 września 1934 roku poz. 128², dokładnie sześć dni po wodowaniu pierwszego trałowca – ORP „Jaskółka”.

TRUDNOŚCI W BUDOWIE

Budowa, co było do przewidzenia i z czym się liczone, we wszystkich stocznich nastroczała wiele trudności. Brakowało maszyn, przyrządów, traserni. Można było także odczuć niedostatek specjalistycznej kadry.

Trudności w budowie nie dotyczyły wyłącznie stoczni, ale także firm podwykonawczych. Dla przykładu wystarczy podać, że dziobnica budowana w Hucie Bankowej w Dąbrowie Górniczej, przeznaczona dla ORP „Jaskółka”, została przyjęta dopiero za czwartym razem, a i tak na miejscu, w Gdyni, nie można było krawędzi odlewu dopasować do elementów dziobowych kadłuba. Podobna sytuacja wystąpiła w Stoczni Gdyńskiej i dotyczyła nie tylko dziobnicy, ale również i tylnicy³.

Problemy były związane także z przepływem dokumentacji między stoczniami, co powodowało niesnaski i nieporozumienia. Opóźnienia w dostarczeniu dokumentacji skutkowały między innymi niedotrzymaniem terminu zamówienia blach i konstrukcyjnych elementów żeliwnych w Syndykacie Polskich Hut Żelaznych i u jego podwykonawców, takich jak Huta Pokój, Huta Królewska i Zakłady Ostrowieckie.

Dodatkowym czynnikiem, wpływającym na wydłużenie budowy okrętów, były błędy formalne przy zamówieniach (np. nie można było ode-

¹ J. Jaźwiński: *Budowa trałowców wz. 1933*. „Nautologia” 1993 nr 4, s. 23.

² S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*. Tom I. Albany 1983, s. 152.

³ J. Koropeccki, P. Rose: *Trałowce typu „Jaskółka” (1)*. „Przegląd Morski” 1999 nr 7–8, s. 95.

Tabela 1. Dowódcy trałowców

Lp.	Stopień, imię i nazwisko	Okres służby
ORP „Jaskółka”		
1.	kpt. mar. Wiktor Łomidze	27.07.1935 – 14.02.1936
2.	por. mar. Stanisław Pohorecki*	15.02 – 31.07.1936
3.	kpt. mar. Władysław Salamon	1.08 – 12.1936
4.	kpt. mar. Wiktor Łomidze	1936 – 1937
5.	por. mar./kpt. mar. Wacław Lipkowski	1937 – 05.1939
6.	kpt. mar. Tadeusz Borysiewicz	05.1939 – 14.09.1939
ORP „Mewa”		
1.	kpt. mar. Stefan Romanowski	25.10.1935 – 10.1936
2.	kpt. mar. Roman Borowiec	1937
3.	kpt. mar. Jerzy Błeszyński	1937 – 06.1938
4.	kpt. mar./kmdr ppor. Kazimierz Szalewicz	06.1938 – 18.07.1939
5.	kpt. mar. Wacław Lipkowski	18.07 – 01.09.1939
6.	kpt. mar. Jerzy Błeszyński	2 – 3.09.1939
ORP „Rybitwa”		
1.	kpt. mar. Jerzy Kossakowski	21.12.1935 – 01.1936
2.	kpt. mar. Tadeusz Wysocki	1.02.1936 – 10.1937
3.	por. mar. Michał Różański	10.1937 – 30.06.1938
4.	kpt. mar. Lucjan Rabenda	1.07.1938 – 06.1939
5.	kpt. mar. Kazimierz Miładowski	5.06 – 17.09.1939
ORP „Czajka”		
1.	kpt. mar. Kazimierz Szalewicz	10.02.1936 – 04.1937
2.	por. mar. Witold Wronka**	1.07 – 30.09.1936
3.	kpt. mar. Wiktor Łomidze	04.1937 – 10.1937
4.	por. mar./kpt. mar. Stefan Filutowicz	12.01.1938 – 05.1938
5.	kpt. mar. Józef Giertowski	05.1938 – 05.1939
6.	kpt. mar. Aleksy Czerwiński	05.1939 – 17.09.1939
ORP „Czapla”		
1.	kpt. mar. Eligiusz Ceceniowski	08.1939 – 14.09.1939
ORP „Żuraw”		
1.	kpt. mar. Robert Kasperski	08.1939 – 14.09.1939

* Pełnił obowiązki na stanowisku dowódcy okrętu, nie był wyznaczony na etat.

** Pełnił obowiązki na stanowisku dowódcy okrętu, nie był wyznaczony na etat.

Źródło: *Kadry morskie Rzeczypospolitej. T. V: Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów, marynarzy (1918–1947)*. Praca zbiorowa pod red. J. Sawickiego. Gdynia 2011, s. 289–291.

brać z magazynów wolnocłowych w porcie gdyńskim towarów zamówionych za granicą, takich jak śruby napędowe, agregaty prądotwórcze, maszyny pomocnicze, materiały izolacyjne itp.) oraz

brak koordynacji dostarczania poszczególnych materiałów i urządzeń potrzebnych w danej chwili podczas budowy. Należy także wspomnieć o ziemi w 1933 roku, w wyniku której stocznia mo-

dłuższą nawiedziła powódź, która spowodowała opóźnienie o kolejnych kilka tygodni.

UDZIAŁ PRZEMYSŁU KRAJOWEGO

W paragrafie pierwszym umowy dotyczącej budowy trałowców znajdował się zapis, że wszystkie materiały i urządzenia, o ile to możliwe, mają pochodzić od przemysłu rodzimego. Zdarzały się przypadki łamania tego paragrafu, jednakże Kierownictwo Marynarki Wojennej zawsze w takiej sytuacji reagowało. Wystarczy przypomnieć fakt, kiedy to stocznia chciała zamówić w Wielkiej Brytanii akumulatory do agregatów. KMW natychmiast poinformowało, że będzie to łamanie zapisów umowy, a podobne akumulatory, nieustępujące angielskim, są wytwarzane w Polsce w fabryce Tudor i powinny być tam zamówione⁴. Wołą Kierownictwa MW było, by jak najwięcej materiałów i wyposażenia pochodziło z firm polskich. Dopuszczano nawet możliwość większej zapłaty (do 10% więcej) za towar, który był wytwarzany w Polsce i nie odbiegał jakością od podobnego zagranicznego.

Przemysł polski nie był jednakże w stanie zapewnić całego asortymentu towarów i materiałów związanych z budową i wyposażeniem minowców. Za granicą zakupiono między innymi śruby okrętowe, pierwsze pary silników, windy trałowe i kotwiczne, echosondy, aparaty podsłuchowe, maszyny sterowe, reflektory czy wreszcie główne uzbrojenie artyleryjskie – armaty kalibru 75 mm.

Doskonałym wyborem okazały się silniki do budowanych okrętów. Pierwsza para została zamówiona w Szwecji w fabryce Nydqvist & Holm AB, a pozostałe miały być zbudowane na licencji tej firmy w Fabryce Silników i Armatur „Ursus” w Warszawie, należącej do PZInż. Pierwsze dwa silniki zostały odebrane na przełomie lipca i sierpnia 1934 roku przez komisję pod kierownictwem kmdr. ppor. inż. Zdzisława Śladkowskiego (rozkaz KMW nr 52 z 1934 roku). Bardzo dobrą opinię, nie tylko na temat samego napędu, ale decyzji podejmowanych w trakcie budowy, wyraził inżynier Aleksander Potyrała, konstruktor ze Stoczni Modlińskiej, a po wojnie między innymi profesor Politechniki Gdańskiej i współtwórca Polskiego Rejestru Statków:

Oceniając, nawet najbardziej krytycznie, ten pierwszy krok Marynarki Wojennej ku oparciu się na krajowych możliwościach w przewidywanej rozbudowie floty, stwierdzić należy, że scharakteryzowana koncepcja była w pełni uzasadniona, czego zresztą dowiodła sprawna realizacja całej budowy oczywiście były głosy przemawiające za różnymi wariantami tego rozwiązania [...]. Były również silne zastrzeżenia przeciwko budowie głównych silników napędowych w „F.S.A. – Ursus”, a przemawiające za zakupieniem gotowych siłowni za granicą. Jednak zdrowy rozsądek w Kierownictwie Marynarki Wojennej wziął górę i postanowiono uruchomić tą produkcję, co okazało się bardzo celowe i wygodne w latach następnych. Były wreszcie głosy, że konstruowanie własnych typów maszyn pomocniczych dla ruchu maszynowego i pokładowego jest ryzykowne i że należy oprzeć się na imporcie z zagranicy. Życie wykazało bezpodstawnosć tych obaw, gdyż krajowy przemysł maszynowy wykazał wysoką inicjatywę i pomysłowość w zakresie koncepcji technicznych, jak też precyzję wykonania, co w rezultacie w przeciągu krótkiego okresu czasu dało maszyny nie ustępujące dobrej produkcji zagranicznej, a czasem nawet ją przewyższające⁵.

Powstające trałowce były na wskroś nowoczesne. Zastosowano na nich niemal wszystkie ówczesnie dostępne rozwiązania eksploatacyjne. Oprócz wspomnianych już silników głównych, innowacją na polskich jednostkach było między innymi rozmieszczenie pomieszczeń. Zrezygnowano ze stylu „francuskiego”, gdzie na okręcie były one „pogrupowane” według korpusów osobowych oficerskiego, podoficerskiego i marynarzy. Przyjęto zasadę takiego rozmieszczenia członków załogi okrętu, by podczas ogłoszenia alarmu mieli oni jak najbliżej do swoich stanowisk bojowych. Przyczyniło się to do zmniejszenia czasu potrzebnego do osiągnięcia gotowości bojowej przez okręt.

Minowce typu Jaskółka były też jednostkami w pełni zelektryfikowanymi. Ułatwiało to zdecy-

⁴ J. Jaźwiński: *Budowa trałowców...*, op.cit., s. 26.

⁵ A. Potyrała: *Wspomnienia dotyczące spraw Marynarki Wojennej*, s. 44. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

Tabela 2. Dane taktyczno-techniczne trałowców wz. 33

Wyporność		standardowa 183 tony, pełna 203 tony
Wymiary	długość	45 metrów
	szerokość	5,5 metra
	zanurzenie	1,55 metra (1,75 ze stępką stoczniową)
Rodzaj napędu		dwa silniki ośmiocylindrowe Diesla po 520 KM każdy – na ORP „Czajka” zamontowano oryginalne silniki szwedzkiej firmy Nydqvist & Holm AB (silniki typu NOHAB), a na pozostałych trałowcach silniki zbudowane na licencji tej firmy w Fabryce Silników i Armatur „Ursus” w Warszawie, należącej do PZInż.
Prędkość maksymalna		17–17,5 węzła
Uzbrojenie (przedwojenne)		armata uniwersalna wz. 28 na podstawie SMCA kalibru 75 mm (z wyjątkiem ORP „Czapla” i ORP „Żuraw”, które otrzymały po przestarzałej armacie francuskiej wz. 97 na podstawie morskiej); dwa najcięższe karabiny maszynowe Hotchkiss wz. 30 kalibru 13,2 mm (1xII) – tylko ORP „Czapla” i ORP „Żuraw” [*] ; dwa karabiny maszynowe kalibru 7,92 mm Maxim wz. 1908 (2xI); 40 min morskich kotwicznych (później ich liczba została zmniejszona do 20); 20 bomb głębinowych; dwa zestawy trałów kontaktowych.
Załoga		27–30 osób, w tym trzech oficerów (dowódca, jego zastępca i oficer wachtowy), 10 podoficerów oraz 14–17 marynarzy

* Spotyka się także informacje o zamontowaniu na trałowcu ORP „Czapla” pojedynczego nkm, jednakże jak do tej pory nie znalazły one potwierdzenia w innych źródłach.

Źródło: J. Pertek: *Wielkie dni małej floty*. Poznań 1987, s. 583; S. Piaskowski: *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1920–1946*. Warszawa 1996, s. 19–20.

dowanie pracę załogi i poprawiało jakość wykonywanych zadań. Dzięki elektryfikacji na przykład urządzeń pomocniczych, praca związana ze stawianiem trałów nie wymagała już tak dużego wysiłku fizycznego.

Wodowanie pierwszego okrętu, którym był późniejszy ORP „Jaskółka”, odbyło się 11 września 1934 roku, po czym przystąpiono do wyposażania jednostki. ORP „Mewa” został zwodowany 10 stycznia 1935 roku. Najpóźniej na wodę zeszły okręty budowane w Modlinie – ORP „Czajka” 10 kwietnia 1935 roku, ORP „Rybitwa” 26 kwietnia 1935 roku. Ciekawostką jest, że oba „modlińskie” trałowce wzięły udział w obchodach Święta Konstytucji 3 Maja, kiedy podniesiono na nich galę banderową, chociaż nie były jeszcze ukończone i nie zostały wcielone do polskiej floty.

Zaraz po uroczystościach obie jednostki zostały spławione Wisłą na Bałtyk i przeholowane do Gdyni, gdzie przystąpiono do prac wyposażeniowych i wykończeniowych.

KOMISYJNY ODBIÓR

Jeszcze przed oddaniem pierwszego okrętu, kapitan marynarki Włodzimierz Łomidze, dotychczasowy zastępca dowódcy szkolnego żaglowca ORP „Iskra”, został mianowany od 1 maja 1935 roku dowódcą nowo budowanego trałowca ORP „Jaskółka”

⁶ W momencie wyznaczenia kpt. mar. Włodzimierza Łomidze na stanowisko dowódcy Dywizjonu Minowców jednostka ta nie istniała, gdyż jej funkcjonowanie zostało zawieszono w grudniu 1934 roku – trzy lata po wycofaniu ze służby trałowców typu FM.



NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

ORP „Jaskółka” był pierwszą jednostką wcieloną do służby

i jednocześnie Dyonu Minowców⁶ (tab. 1). Kilka dni później, 4 maja, szef KMW w swoim rozkazie dziennym nr 36/35 powołał Komisję Odbiorczą pod przewodnictwem kmdr. por. inż. Zdzisława Śladowskiego, która miała przeprowadzić próby trałowców i dokonać ich odbioru. Podczas prób morskich rolę dowódcy okrętu pełnił emerytowany kapitan żegluga wielkiej Mikołaj Szemiot.

Pierwszy został odebrany ORP „Jaskółka” – 20 lipca 1935 roku – i to właśnie ten trałowiec był pierwszą jednostką, na której 27 lipca 1935 roku podniesiono biało-czerwoną banderę (fot.). Rozkaz ministra spraw wojskowych z 23 września 1935 roku, opublikowany w *Dzienniku Rozkazów* nr 3/35 pod pozycją 111, podawał, iż trawler „Jaskółka” został włączony w skład okrętów RP już 25 lipca 1935 roku⁷. Jednocześnie 2 sierpnia tegoż roku ukazał się rozkaz nr 18 dowódcy floty, który bezpośrednio podporządkowywał sobie nowo wybudowane okręty, do czasu wznowienia działalności Dyonu Minowców.

25 lipca wyznaczono kolejnego dowódcę nowo budowanej jednostki. Został nim na ORP „Mewa” kpt. mar. Marian Romanowski. Komisja odebra-

ła okręt 14 października 1935 roku, a 25 tegoż miesiąca po raz pierwszy została na nim podniesiona bandera wojenna. Kolejny trałowiec – ORP „Rybitwa” – został odebrany 10 grudnia, a 21 podniesiono na nim banderę, wcielając go w skład jednostek floty (rozkaz ministra spraw wojskowych nr 1 z 21 stycznia 1936 roku). Dowódcą okrętu został kpt. mar. Jerzy Kossakowski. Jeszcze zanim ostatni z czwórki minowców rozpoczął służbę, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirał Jerzy Świrski rozkazem opublikowanym w *Dzienniku Zarządzeń* nr 1 z 13 stycznia wznowił działanie Dyonu Minowców we Flocie Polskiej⁸:

Wznawiam z dniem 20.I.1936 r. we Flocie organizację Dywizjonu Minowców zawieszoną Dz. Zarz. tj. szefa K.M.W. Nr.18 z dnia 22.XII.1934 r. Skład Dyw. Minowców: O.O.R.P. „Kdt. Piłsudski” i „Gen. Haller”, O.O.R.P. „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa” i „Czajka” (z chwilą wejścia do

⁷ S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej...*, op.cit., s. 159.

⁸ Ibidem, s. 164.

służby). *Dywizjon minowców podlega bezpośrednio Dcy floty. Gospodarczo tymczasowo należy do C.W.S.F. Dowódca O.R.P. „Jaskółka” jest czasowo dcą Dyonu.*

(-) Świrski, kontr-adm.

Ostatni z trałowców, ORP „Czajka”, został odebrany 5 lutego i pięć dni później, w Święto Morza, 10 lutego 1936 roku, znalazł się w polskiej flocie (zarządzenie szefa KMW – rozkaz nr 12 z 13 lutego 1936 roku). Tym samym ostatnia z budowanych jednostek weszła w skład dywizjonu (tab. 2). Dowódcą „Czajki” został kpt. mar. Kazimierz Szalewicz. Ostatecznie, można uznać, że prace nad nowymi trałowcami zakończyły się 14 marca 1936 roku, kiedy to rozkazem szefa KMW (nr 20 z 23 marca 1936 roku) została rozwiązana Komisja Odbiorcza budowanych w kraju trawlerów⁹.

W sumie pierwsze cztery trałowce kosztowały 5 834 564,79 zł (cena według podpisanej umowy była o niecałe 0,5 mln zł niższa – nie uwzględniała części zakupów, które musiały być poniesione), z czego pierwsza rata w wysokości ponad dwóch milionów złotych została wypłacona PZInż. jeszcze jako zaliczka, kiedy postęp prac był praktycznie zerowy. Ostatnia rata wpłynęła w roku budżetowym 1937/1938 i było to nieco ponad siedem tysięcy złotych. Koszt jednostkowy trałowca wyniósł zatem 1 458 641,20 złotych.

SZKOLENIE ZAŁÓG

Po wejściu okrętów do służby i skompletowaniu załóg rozpoczął się intensywny okres szkolenia. W pierwszym etapie najważniejsze było zgranie poszczególnych załóg okrętów, następnie całego dywizjonu.

W czasie pokojowej służby Dywizjon Minowców został podporządkowany dowódcy floty. Dopiero tuż przed wybuchem wojny podlegał bezpośrednio dowódcy Morskiej Obrony Wybrzeża kmdr. Stefanowi Frankowskiemu. Wynikało to z faktu, że nie planowano jego samodzielnych działań w czasie wojny, jak to miało miejsce w wypadku kontrtorpedowców i okrętów podwodnych. Do jednostki, oprócz czterech minowców, zostały włączone jeszcze dwie kanonierki: ORP „Komendant Piłsudski” i ORP „Generał Haller”.

Niestety, program szkolenia nie był odpowiednio dobrany. Dość intensywnie przygotowywano pojedyncze załogi i cały zespół trałowy do działań przeciwminowych, manewrowania, zapoznawano z procedurami łączności. Brakowało natomiast, między innymi, specjalistycznych szkoleń przeciwlotniczych, uwzględniających nowoczesne techniki nalotu (sprzęt Morskiego Dywizjonu Lotniczego, który uczestniczył w szkoleniu przeciwlotniczym był przestarzały i nie mógł zapewnić właściwego poziomu wyszkolenia. Także wartość środków przeciwlotniczych na okrętach pozostawiała wiele do życzenia). Potwierdzeniem niedostatecznego przygotowania była obrona przeciwlotnicza polskich okrętów podczas pierwszej w historii bitwy powietrzno-morskiej na Zatoce Gdańskiej. *Zespół trałowców był najbardziej jednolitym konstrukcyjnie i najharmonijniej zgranym zespołem dywizjonem floty. Mógł on wykonywać zespołowe trałowanie strefowe oraz zespołowe stawianie min. Nie był natomiast zupełnie szkolony w zespołowym czy indywidualnym wspieraniu artyleryjskim działań piechoty, z czym widocznie nie liczone się na wypadek wojny, a co trzeba było faktycznie podczas wojny wykonywać. Również bardzo rzadko ćwiczone strzelania p-lot.*¹⁰

Na szkolenie miał wpływ skromny budżet Marynarki Wojennej. Znacznie je ograniczano, kiedy miały być wykorzystane kosztowne materiały, na przykład służby uzbrojenia. Prawie nie organizowano dużych ćwiczeń zespołowych, gdzie Dywizjon Minowców wykonywałby zadania na rzecz innych okrętów i zespołów, jak chociażby wytrałowywanie min i przygotowanie bezpiecznego przejścia przez zagrodę minową, następnie przeprowadzenie przez nie zespołu okrętów własnych. *Szkolenie zespołowe dywizjonu przewidywało trałowanie strefowe trałami zaczepowymi (parami) oraz stawianie zagród minowych (rzadko). Ponadto ćwiczone stosunkowo często manewrowanie i sygnalizację w szyku. Wobec szczupłego budżetu marynarki ćwiczenia pocią-*

⁹ Ibidem, s. 166.

¹⁰ T.A. Borysiewicz: *Dywizjon trałowców i jego działania bojowe w 1939 r.*, s. 46. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

gające za sobą większe koszty (np. trałowanie z użyciem nożyc wybuchowych) były dość ograniczone. Nie prowadzono żadnych ćwiczeń z nawigacji taktycznej. Dywizjon ćwiczył z reguły w zespole własnym, niekiedy – choć rzadko – trałowal miny ćwiczebne dla innych okrętów pozorujących zespoły¹¹.

Na jakość szkolenia miały także wpływ braki w normach, regulaminach i instrukcjach, które to dokumenty były dopiero tworzone. Utrudnieniem przy ich powstawaniu był fakt, że przy tak małej flocie, jaką była Polska Marynarka Wojenna, bardzo trudno było wyodrębnić zespoły okrętów różnych klas przeznaczonych do wykonywania kompleksowych zadań.

Wyszkolenie poszczególnych załóg okrętów należy natomiast uznać za bardzo dobre. Problem pojawiał się przy ocenie działań całego dywizjonu, gdyż ze względu na małą liczbę jednostek, nie można było go porównać z innymi strukturami tego typu. W związku z tym brakowało bodźca rywalizacji, który zawsze przekłada się na polepszenie poziomu wyszkolenia

W początkowym okresie służby trałowce mogły zabierać na pokład 40 min morskich. Pokłady okrętów były specjalnie dostosowane do tego celu, a tory minowe ciągnęły się praktycznie przez cały okręt – od rufy aż po dziób do stanowiska armaty kalibru 75 mm. Jednakże zdarzenie, które miało miejsce na ORP „Mewa”, spowodowało, że zmniejszono liczbę min o połowę.

Jednym z elementów szkolenia dla minowców, było zabranie na pokład całego zapasu min, wyjście w morze, następnie powrót i rozładunek. Podczas jednego z takich rejsów „Mewa” zbyt mocno wykonała zwrot i przeciążona minami zaczęła kłaść się na burtę. Na szczęście zerwały się mocowania zabezpieczające miny i te wypadły za burtę. Inaczej okręt po prostu by się wywrócił.

MORSKA SŁUŻBA

Miesiąc później dywizjon wypłynął na swoją pierwszą wizytę zagraniczną. Uczestniczyły w niej wszystkie cztery trałowce oraz kanonierka ORP „General Haller”. Na pokładach byli zaokrętowani słuchacze Szkoły Podchorążych MW. 20 sierpnia 1936 roku zespół pod dowództwem

kmr. ppor. Henryka Eibela wszedł do szwedzkiego portu Visby na Gotlandii. Następnie okręty udały się do Karlshamn, gdzie gościły od 23 do 24 sierpnia. W tym porcie podchorążowie zostali przeokrętowani na okręt szkolny ORP „Wilia”, a Dywizjon Minowców pod koniec sierpnia powrócił do Gdyni.

Okręty co roku brały udział w Świącie Morza. Szczególny dla trałowców był rok 1937, kiedy to 8 lipca na pokładzie minowca ORP „Mewa” do Jastarni udał się prezydent RP Ignacy Mościcki. W tym samym roku dywizjon odbył kolejną podróż szkolną po wodach całego Bałtyku, wchodząc do Zatoki Fińskiej i do Zatoki Ryskiej. Rejs trwał od 15 do 21 września. Uczestniczyły w nim cztery jednostki – kanonierka ORP „Generał Haller” oraz trzy trałowce, bez ORP „Czajka”.

Okręty dywizjonu, oprócz programowego szkolenia, były również wyznaczane do pełnienia dyżurów. Między innymi rozkazem nr 7/Tj z 28 kwietnia 1938 roku (będącym wykonaniem rozkazu ministra spraw wojskowych z kwietnia poprzedniego roku w sprawie dyżurów okrętów) dowódcy floty wprowadzono dyżury dla czwórki trałowców¹².

Nie obyło się także bez incydentów i zdarzeń, związanych z codzienną eksploatacją jednostek, czy też po prostu wynikających z ludzkich błędów. Między innymi w sierpniu 1937 roku ORP „Mewa” podczas podróży szkolnej wszedł na mieliznę i uszkodził dno. 17 sierpnia 1939 roku z kolei okręt podwodny ORP „Sęp”, podczas manewrowania w gdyńskim porcie, zahaczył burtą o zacumowane do nabrzeża trałowce ORP „Jaskółka” i ORP „Mewa”. Na szczęście przez całą służbę minowców wz. 33 w II Rzeczypospolitej wszystkie wypadki i awarie okazały się niegroźne i nie wymagały dużych nakładów finansowych na ich usunięcie.

Tuż przed wybuchem wojny, 12 sierpnia 1939 roku, OORP „Czajka” i „Rybitwa” wyszły w podróż szkolną na Łotwę i do Estonii. Po wejściu do portu w Rydze na pokłady trałowców z holowni-

¹¹ Ibidem, s. 47.

¹² S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej...*, op.cit., s. 10.

ka Marynarki Wojennej ORP „Smok” zostali przeokrętowani słuchacze Oficerskiego Kursu Nawigacyjnego. Następnie okręty ze słuchaczami na pokładach udały się do Paldiski, przechodząc przez płytką cieśninę między stałym lądem a wyspami Sarema i Hiiuma. W estońskim porcie słuchacze kursu oficerskiego ponownie przeszli na holownik ORP „Smok”, a trałowce udały się w podróż powrotną do Polski. 20 sierpnia cumowały na Oksywiu.

ZMODYFIKOWANE TRAŁOWCE

Tuż przed wybuchem wojny, pod koniec sierpnia 1939 roku, w skład Dywizjonu Minowców weszły kolejne dwa, zmodyfikowane, trałowce wz. 33. Niestety, zabrakło czasu chociażby na podstawowe wyszkolenie i przygotowanie marynarzy, a także sprzętu do działań wojennych. Dlatego też jednostki te nie wzięły czynnego udziału w kampanii wrześniowej.

OORP „Czapla” i „Żuraw”, bo takie nazwy otrzymały, zostały zamówione przez Komendę Portu Wojennego Gdynia w Warsztatach Portowych MW 14 sierpnia 1937 roku. Przy budowie tych jednostek ograniczano dostawy zagraniczne do minimum, co niestety w niektórych wypadkach przyniosło odwrotny skutek od zamierzonego. Tym razem zamiast zagranicznego kontrahenta śruby dostarczył polski zakład, ale odbiegały one od pierwotnego wzoru. Część urządzeń wyprodukowanych przez rodzime firmy, mających zastąpić pierwowzory zagraniczne, nie spełniała parametrów lub zawodziła, między innymi prądnice i maszyny sterowe. Chociaż wkład przemysłu krajowego w budowę tej serii trałowców przekroczył znacznie 80 procent, to zamontowana na jednostkach część urządzeń wpłynęła negatywnie na ich ocenę. Nie należy jednakże zapominać, że wprowadzono na nich wiele poprawek, które były wynikiem doświadczeń z eksploatacji pierwszej serii trałowców wz. 33.

Obie jednostki zostały zwodowane jednego dnia, 22 sierpnia 1938 roku, a ich wyposażanie trwało praktycznie do początku wojny. W wyniku realnego zagrożenia wojennego, na jeszcze nie w pełni wyposażonych okrętach podniesiono po raz pierwszy banderę wojenną, wcielając je tym

samym do polskiej floty kilka dni przed wybuchem wojny.

UDANA KONSTRUKCJA

Trałowce wz. 33 były uważane za bardzo udaną konstrukcję, chociaż ich wielkość i wyporność predysponowała je przede wszystkim do działań przybrzeżnych, na wodach osłoniętych. Okrętami tymi zainteresował się dowódca rumuńskiej marynarki wojennej wiceadmirał Ioan Balanescu, który wyraził chęć zakupienia w Polsce czterech trałowców typu Jaskółka¹³. Ewentualnym wykonawcą zamówienia miała być Stocznia Gdyńska, a Kierownictwo MW nie miało żadnych przeciwwskazań do tego projektu, polecając nawet Warsztatom Portowym MW przekazanie stoczni niezbędnej dokumentacji, planów i obliczeń (dodatkowych, gdyż główne plany stoczni już miała). Jednakże z budowy minowców w Polsce zrezygnowano, ze względu na znaczną odległość między Morzem Bałtyckim i Czarnym, a co się z tym łączy – ryzyko związane z przeprowadzeniem tą drogą tak małych okrętów (wodna droga śródlądowa nie wchodziła w grę). Rumuni nie zrezygnowali jednak z możliwości pozyskania dla własnych sił morskich tych okrętów i rozważali ich budowę we własnej stoczni z wykorzystaniem polskiej licencji i polskiego przemysłu. Plany te zniweczył wybuch drugiej wojny światowej.

Prawdziwym sprawdzianem dla okrętów był ich udział w obronie Wybrzeża w 1939 roku. Oceny nie były jednoznaczne, a to ze względu na charakter, w jakim były wykorzystywane, niejednokrotnie nie do końca zgodnie z ich przeznaczeniem. O solidności trałowców wz. 33 świadczy jednak fakt, że przez kolejne lata wojny, po wyremontowaniu, służyły w niemieckiej Kriegsmarine, a po wojnie zostały rewindykowane do kraju, gdzie pod polską banderą przetrwały kolejnych kilkadziesiąt lat. ■

Autor jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej, zastępcą rzecznika prasowego dowódcy MW.

¹³ J. Jaźwiński: *Budowa trałowców...*, op.cit., s. 30.



kmdr por. rez. dr hab.

KRZYSZTOF KUBIAK

Dolnośląska Szkoła Wyższa

Uprowadzone ścigacze

Zatopienie niszczyciela INS „Ejlat” utwierdziło dowództwo sił morskich Izraela w przekonaniu o konieczności posiadania lekkich okrętów uzbrojonych w pociski rakietowe.

Izraelski niszczyciel „Ejlat” („Eilath”) prowadził 20–21 października 1967 roku rutynowy patrol w bezpośredniej bliskości granicy egipskich wód terytorialnych, na wysokości północnego wylotu Kanału Sueskiego. Jego zadaniem była ochrona północnego skrzydła wojsk izraelskich na Synaju przed ostrzałem artyleryjskim z morza i działaniami dywersyjnymi przerzucanych drogą morską komandosów egipskich. Trwała wówczas tak zwana wojna na wyczerpanie lub wojna tysiąca dni. Konflikt o niskiej intensywności, w który przeistoczyła się stoczona w czerwcu tego samego roku wojna sześciodniowa. Wielokrotnie dochodziło do wymiany ognia, siły specjalne obu stron przeprowadzały rajdy na terytorium przeciwnika, lotnictwo oraz artyleria bombardowały i ostrzeliwały wybrane cele. Militarne konfrontacja trwała, choć jej skala była znacznie mniejsza.

Głównym celem działań izraelskich sił morskich było w tym czasie patrolowanie podejść do baz morskich przeciwnika. Chodziło o to, by uniemożliwić jednostkom egipskim podejmowanie ataków na roz-

mieszczone w przybrzeżnym pasie Synaju wojska lądowe (szczególnie znaczenie miała tak zwana Droga Nadmorska) oraz nękanie żeglugi handlowej.

„Ejlatowi” towarzyszył początkowo niszczyciel „Jafa” („Yaffo”) – ex HMS „Zodiac”, lecz później okręt działał już samodzielnie. Flota izraelska nie dysponowała odpowiednią liczbą jednostek o wymaganym zasięgu i dzielności morskiej. Dowódca „Ejlata” otrzymał więc rozkaz składania meldunków co sześć godzin w wypadku nienawiązania kontaktu bojowego z przeciwnikiem i natychmiast po wykryciu sił egipskich. W części publikacji zachodnich stwierdzano przy tym, że dowództwo izraelskiej marynarki, znając możliwości bojowe okrętów rakietowych dostarczonych Egiptowi przez Związek Radziecki oraz mając informacje o ich bazowaniu w Port Fuad, sprzeciwiało się wydzielaniu do patrolowania dużych i dysponujących silną artylerią, lecz w gruncie rzeczy przestarzałych niszczycieli. Decyzja o powierzeniu im tego zadania miała jakoby wynikać z nacisków sztabu generalnego (jest wymieniane nazwisko generała Haima Bar-Leva, 1924–1994) i ministerstwa obrony.

Z drugiej strony można zauważyć, że Izraelczycy mieli przesłanki, by lekceważyć egipskie uzbrojenie rakietowe, gdyż w trakcie wojny sześciodniowej nie zanotowano ani jednego przypadku jego użycia. Świadczyć to mogło po prostu o braku odpowiednio przeszkolonych specjalistów.

BÓJ EGIPSKICH ŚCIGACZY

Około godziny 17.30 izraelski niszczyciel, zygając, by utrudnić wypracowanie danych do strzelania obsłudgom baterii nadbrzeżnych, zbliżył się do granicy egipskich wód terytorialnych na wysokości Port Saidu, przechodząc wcześniej pas wód przybrzeżnych przylegających do laguny Bodrawil i zatoki Romani. Okręt manewrował wówczas w odległości około 14 mil morskich od Port Fuad. Już poprzedniego dnia egipskie stacje radiolokacyjne, przeznaczone do kierowania ogniem baterii nadbrzeżnych (wyszczepionych w radzieckie armaty kalibru 130 mm), wykryły „Ejlata” i „Jafę”, które manewrowały w tym rejonie (fot.). Prawdopodobnie to wówczas Egipcjanie postawili w stan pełnej gotowości bojowej ścigacze rakietowe, by w dowolnej chwili co najmniej jeden okręt mógł odpalić rakietę. Kiedy więc „Ejlata” ponownie został wykryty przez egipskie stacje radiolokacyjne, Egipcjanie byli gotowi do działania.

Do dziś nie wyjaśniono jednoznacznie, jaka była wówczas rola instruktorów radzieckich (których, nie bez złośliwości, prasa zachodnia nazywała *Egipcjanami pochodzenia słowiańskiego*) w egipskiej armii i flocie oraz stopień ich zaangażowania w działania bojowe. W części publikacji posuwano się nawet do twierdzenia, że w przypadku „Ejlata” cała koncepcja rozegrania starcia (reżim dyżurowania kutrów rakietowych w bazach, strzelanie z portu) oraz bojowe użycie uzbrojenia były dziełem radzieckich doradców. Opinie te nie zostały ani jednoznacznie potwierdzone, ani zanegowane.

O godzinie 17.26 (moment zachodu słońca) obserwatorzy na niszczycielu zauważyli, że na niebie w rejonie Port Saidu pojawił się słup dymu i warokocz spalin. Następnie, w odległości około sześciu mil morskich od okrętu, zauważono rakietę. Dowódca „Ejlata”, komandor podporucznik Isaac Shushan, prawidłowo zidentyfikował zagrożenie i wydał rozkaz zwiększenia prędkości do maksy-

malnej oraz wykonania zwrotu, aby sprowadzić rakietę na rufowe kąty kursowe. Otwarto również ogień z armat przeciwlotniczych – z armaty kalibru 20 mm, umieszczonej na prawej burcie, oddano trzy krótkie serie po 4–5 strzałów. Trafień jednak nie uzyskano. Od momentu wykrycia startu rakiety do jej trafienia w okręt upłynęły około dwie minuty.

Pierwszy pocisk trafił niszczyciel w podstawę komina i zmasakrował obsadę maszynowni. Śródokręcie zostało całkowicie zdemolowane. Mechanizmy napędowe przestały działać, lecz okręt siłą inercji wykonywał cyrkulację. Około cztery minuty później drugi pocisk uderzył w śródokręcie, u podstawy masztu. Część dziobowa jednostki została praktycznie odcięta od rufy. Pracę przerwały również agregaty prądotwórcze (główne, zasilane z wałów napędowych). „Ejlata” nabrał kilkunastopiętnego przechyłu, lecz jego pływalność nie była zagrożona. W zaistniałej sytuacji poważniejszym problemem było to, że zostały zniszczone wszystkie radiostacje i dowódca niszczyciela nie mógł przesłać meldunku o uszkodzeniu okrętu. Jeden z oficerów złożył co prawda z rozbitych radiostacji łodziowych działający nadajnik, lecz jego zasięg nie przekraczał 15 mil morskich. Mimo to zdołano nawiązać łączność z oddziałami izraelskimi na Synaju.

Grupy awaryjne opanowały pożary i zatrzymały przedostawanie się wody do wnętrza kadłuba. Ręcznie rzucono obie kotwice, by powstrzymać dryfowanie okrętu na brzeg, a jednocześnie odciążyć uszkodzoną jednostkę. Pojawiła się nadzieja na uratowanie „Ejlata”. Dowódca polecił rozmieścić rannych na trzech ocalałych tratwach ratunkowych (zniszczeniu uległy obie łodzie ratunkowe i część tratw). Równocześnie jednak, obawiając się próby zajęcia okrętu przez Egipcjan, rozpoczęto niszczenie niejawnego wyposażenia (przede wszystkim urządzenia łączności specjalnej i ostrzegawczego) oraz dokumentów.

Dryfujący w odległości około 13,6 mil morskich od brzegu uszkodzony okręt prawdopodobnie nadal był śledzony przez egipskie stacje radiolokacyjne. Około 90 minut po pierwszym ataku, do nieruchomego celu odpalono kolejną dwurakietową salwę. Prawdopodobnie nastąpiło to wówczas, gdy kolejny egipski ścigacz rakietowy doprowadził

uzbrojenie do stanu umożliwiającego jego użycie. Trafiła ona w część rufową i rozerwała kadłub. Obie jego części zaczęły szybko tonąć. Trzy lub cztery minuty później czwarta rakietą uderzyła w utrzymujące się na wodzie szczątki. W wyniku jej eksplozji zginęło kilku marynarzy. „Ejlat” zatonął około 12 mil morskich na północ od Port Fuad.

Około godziny dwudziestej, 85 minut po nadaniu meldunku o trafieniu rakietą, w rejon zatonięcia „Ejlata”, dotarli śmigłowce Super Frelon, które zaczęły podejmować rozbitków z wody. Wcześniej, po 45 minutach, aby ułatwić akcję ratunkową, eskadra lotnictwa transportowego użyła bomb oświetlających oraz zrzuciła tratwy ratunkowe z żywnością i środkami opatrunkowymi. Śmigłowce, działając pod osłoną lotnictwa myśliwskiego, zdołały podjąć z tratw ratunkowych i z wody 151 marynarzy (w tym 60 rannych). Wraz z „Ejlatem” zginęło więc 48 lub 47 izraelskich marynarzy. Była to bardzo poważna strata, jeżeli się uwzględni, że w toku wojny sześciodniowej rozbić armii egipskiej, syryjskiej i jordańskiej izraelskie siły zbrojne okupiły śmiercią 766 żołnierzy.

Egipskie ścigacze rakietowe, które skutecznie zaatakowały „Ejlata” nie wyszły nawet w morze, a rakiet odpalono z Port Fuad, ustawiając okręty dziobem w kierunku celu. W części publikacji twierdzi się jednak, że pierwsza salwa została odpalona przez ścigacz manewrujący w bezpośredniej bliskości brzegu na wschód od Port Fuad. Nie został on jakoby wykryty z powodu zapadających ciemności i niskiej jakości stacji radiolokacyjnej, zainstalowanej na okręcie izraelskim. Po wystrzeleniu rakiet okręt miał natychmiast powrócić do portu. Według tej wersji dopiero druga salwa miała zostać odpalona z basenu portowego Port Fuad.

Zatopienie „Ejlata” było dla Egiptu sukcesem, który przyszedł w samą porę. Wyeksponowanie go umożliwiło częściowe choćby zdjęcie z władz wojskowych i osobiście z samego prezydenta Gamala Abd-el Namera odpowiedzialności za druzgocącą klęskę poniesioną w wojnie sześciodniowej. Trudno się zatem dziwić, że wyróżnienie dowódcy zespołu egipskich kutrów rakietowych (kmr por. Ali Fahmy) oraz dowódców obu strzelających do „Ejlata” okrętów (por. mar. Ahmed Chaker Abd-el Wahed i ppor. mar. Hossan Hosni Mohamed Amin)

wysokimi odznaczeniami otrzymało bardzo uroczystą oprawę i zostało nagłośnione przez media.

Dla izraelskiej marynarki utrata niszczyciela była bardzo bolesna. Okazało się, że niedoceniany przeciwnik jest zdolny do zadawania poważnych strat. Podkreślić należy, że to właśnie w lekceważeniu przeciwnika i będącym tego następstwem rutynowym podejściu do zadań patrolowych upatrywano zasadniczej przyczyny utraty okrętu. Takie właśnie wnioski wypracowała rozpatrująca okoliczność zatopienia niszczyciela komisja, której przewodniczył gen. Haim Bar-Lev. Jednocześnie nie dopatrzone się ewidentnych błędów w działaniu dowództwa sił morskich i dowódcy okrętu i nie pociągnięto do odpowiedzialności żadnego z oficerów. Co więcej, część kadry, zgodziwszy się, że radzieckie rakiety są poważnym zagrożeniem dla stosunkowo dużych okrętów, negowała ich skuteczność w odniesieniu do małych jednostek. Zmieniło się to dopiero po zatopieniu statku rybackiego „Orit” 14 maja 1970 roku.

W czasie, gdy zatonął „Ejlat”, izraelski program budowy szybkich jednostek bojowych wyposażonych w rakiety przeciwokrętowe przebrnął już najtrudniejszy etap. W Izraelu znalazły się pierwsze okręty platformy, przewidziane do instalacji pocisków rakietowych, zaś sama rakiet dowiodła swojej niezawodności w czasie strzelań ze stanowiska lądowego. Było to uwieńczeniem ponad dekady prób, eksperymentów, wysiłków dyplomatycznych i rozmaitych zakulisowych zabiegów. Izraelczycy nie wiedzieli jednak, że najpoważniejsze wyzwanie, związane z francuskim embargiem na sprzęt wojskowy przeznaczony dla państwa żydowskiego, było wciąż przed nimi.

PERSPEKTYWICZNY GABRIEL

Izraelski pocisk przeciwokrętowy Gabriel wywodził się z pocisku Luz, skonstruowanego przez firmę Rafael. Pierwsza wersja o zasięgu 12 kilometrów była na cel naprowadzana za pomocą komend radiowych. Początkowo konstrukcja była rozwijana na własne ryzyko firmy, która w 1958 roku zaproponowała siłom zbrojnym jego trzy wersje: ziemia–ziemia, powietrze–ziemia i woda–woda. Największe zainteresowanie pociskiem przejawiała marynarka, która poszukiwała uzbrojenia mogące-



Niszczyciel „Eilat” podczas rutynowego patrolu

go zrównoważyć dostarczone Egipcjowi przez ZSRR niszczyciele typu 30 bis, wyposażone w armaty kalibru 130 mm.

Pierwsze próby pocisku w wersji morskiej, przeprowadzone na niszczycielu „Jafa” na początku lat sześćdziesiątych, przebiegły niezadowalająco – smuga gazów spalinowych praktycznie uniemożliwiała naprowadzenie pocisków na cel i jego trafienie. Rafael przedstawił też bardzo wysoki budżet całego przedsięwzięcia. Ostatecznie prace nad wersją morską pocisku, oznaczoną już jako Gabriel, ministerstwo obrony przekazało państwowej firmie IAI (Israel Aerospace Industries), do której przeszedł również konstruktor rakiety, Ori Even-Tova. Zaproponował on wówczas połączenie systemu naprowadzania pocisku komendami radiowymi w pierwszej fazie lotu z radiolokacyjnym samonaprowadzaniem półaktywnym w fazie końcowej. Początkowo nie przyniosło to oczekiwanych rezultatów i mimo rozwiązywania problemów szczegółowych, próby poligonowe przeprowadzone w połowie 1964 roku koło Ashod zakończyły się fiaskiem. Dopiero trzeci test, w 1965 roku, okazał się sukcesem.

Jednocześnie rozwijano systemy kierowania strzelaniem i walki elektronicznej. Umożliwiło to

przeprowadzenie 7 kwietnia 1969 roku pierwszego odpalenia rakiety przeciwokrętowej z pokładu niszczyciela „Hajfa”. Celem był wycofany ze służby niszczyciel „Jafa”. Test potwierdził pełną „dojrzłość” operacyjną systemu raketowego. Podjęto wówczas decyzję o rozpoczęciu integracji rakiet z nosicielami. Proces ten, wobec braku doświadczenia, przebiegał stosunkowo powoli i w chwili rozpoczęcia wojny Jom Kippur w 1973 roku nie wszystkie jednostki miały uzbrojenie raketowe.

Uważa się, że szybkie doprowadzenie pocisku do gotowości operacyjnej było w dużej mierze rezultatem współpracy Izraelczyków z włoską firmą Contraves Italiana (funkcjonującą we Włoszech jako część szwajcarskiego koncernu Oerlikon Contraves), która opracowała pocisk przeciwokrętowy Sea Killer.

Próby pozyskania dalszej pomocy włoskiej zakończyły się niepowodzeniem i Izraelczycy pozostali sami ze swoimi problemami. W zaistniałej sytuacji na okrętach pozbawionych rakiet urządzono stanowiska dowodzenia grupami taktycznymi. Wolną przestrzeń wewnątrz kadłubów wykorzystano na zabudowę planszetów oraz dodatkowych stanowisk dowodzenia i łączności. Dzięki temu dowódca grupy dysponował obrazem sytuacji i mógł

Tabela 1. Podstawowe dane taktyczno-techniczne izraelskiego kierowanego pocisku rakietowego Gabriel Mk 1

Masa pocisku [kg]	430
Masa głowicy bojowej [kg]	180
Masa pocisku z pojemnikiem – wyrzutnią [kg]	600
Długość [m]	3,35
Średnica kadłuba [m]	0,34
Prędkość [m/s]	240
Paliwo silnika marszowego	stałe
Paliwo silnika startowego	stałe
Zasięg [km]	20
Czas pracy silnika startowego [sekundy]	100
Pułap ataku [m]	4,5–6
Naprowadzanie	komendami radiowymi i półaktywne radiolokacyjne

Opracowanie według: N. Friedman: *The Naval Institute Guide to World Naval Weapons Systems*, 1997–1998. Annapolis 1997, s. 320.

podejmować adekwatne do przebiegu zdarzeń decyzje.

Po zatopieniu niszczyciela „Ejlat” marynarka izraelska zintensyfikowała prace nad systemami walki elektronicznej. Dysponowano już w owym czasie urządzeniami sygnalizującymi opromienianie przez przeciwnika okrętu wiązką radiolokacyjną (ich opracowywanie rozpoczęto w roku 1964), jedno z nich znajdowało się na feralnym niszczycielu i pracowało poprawnie (po zatopieniu okrętu zostało wydobyte przez izraelskich płetwonurków). W zaistniałej sytuacji zadaniem pierwszoplanowym stało się zintegrowanie urządzenia ostrzegawczego z wyrzutniami radiolokacyjnych celów pozornych w jeden system. Uzupełnieniem pasywnych środków walki elektronicznej były nowo opracowane środki aktywne, zakłócające prace urządzeń samonaprowadzających rakiet, w które były uzbrojone arabskie kutry radzieckich typów 183R i 205. Nie przetestowano ich jednak – co naturalne – w warunkach bojowych, w związku z czym pokładane w nich nadzieje nie były wielkie (tab. 1).

WYJŚCIE Z CHERBOURGA

W 1963 roku wobec ilościowego i jakościowego rozwoju sił morskich Egiptu i Syrii (zwłaszcza

wobec przekazania tym państwom przez ZSRR ścigaczy rakietowych projektów 183 R i 205 oraz dalszej rozbudowy floty) Izrael zamówił w zachodnioniemieckiej stoczni Lurssen sześć ścigaczy zmodernizowanego typu Jaguar. Przedmiotem umowy były okręty. Montaż uzbrojenia, środków obserwacji oraz integracja wszystkich systemów pokładowych miały być przeprowadzone w Hajfie.

Zauważyć warto, że mimo olbrzymiego znaczenia dla Izraela pasa nadmorskiego (70% populacji żyje w odległości 15 km od wybrzeży Morza Śródziemnego, znajdują się tam najważniejsze zakłady przemysłowe, elektroownie, rafinerie), sztab generalny nie był przekonany do koncepcji znaczącej modernizacji floty. Dopiero w 1966 roku zapadła decyzja o zwiększeniu liczby zamówionych jednostek do 12, co umożliwiło izraelskim siłom morskim (zgodnie z zamysłami planistów) prowadzenie jednoczesnych działań przeciwko Egipcjom i Syrii.

Zamówienie niemieckich okrętów miało być remedium na fakt, że izraelska marynarka była w owym czasie rozpaczliwie przestarzała. Z faktu tego, a także z ograniczonych środków, które mogły być przeznaczone na rozwój floty, zdawał sobie sprawę jej dowódca, kontradmirał Jochai

Ben-Nun, zwołując w 1960 roku naradę poświęconą wizji przyszłych sił morskich Izraela. Jej uczestnicy zgodzili się, że państwo nie udźwignie kosztów utrzymania „klasycznej” floty i przychylił się do koncepcji lekkich okrętów uzbrojonych w pociski raketowe. Podziwiać należy odwagę intelektualną, polityczną i cywilną decydentów, którzy skierowali siły morskie na takie tory, mimo że rodzimy kierowany pocisk raketowy (wspomniany Gabriel) był wówczas w bardzo wczesnej fazie rozwoju. Platformą dla owego perspektywicznego uzbrojenia miały być właśnie jednostki zakontraktowane w RFN, a ostatecznie budowane we Francji.

Budowę okrętów finansowano ze środków przeznaczonych przez RFN na odszkodowania za nazistowskie zbrodnie przeciw Żydom. Aby nie komplikować stosunków z krajami arabskimi Niemcy zażądały jednak utrzymania kontraktu w tajemnicy, a ostatecznie zrealizowania budowy w kraju trzecim. W 1964 roku stocznia Lurssen przekazała więc budowę jednostek, wraz z licencją, francuskiej stoczni *Constructions Mécaniques de Normandie* w Cherbourg.

Na czele przedstawicielstwa Izraelskich Sił Obronnych w Paryżu stał wówczas kontradmirał rezerwy Mordechaj Limon. Sprawował on ogólny nadzór nad budową okrętów. Bezpośrednio podlegała mu również grupa przybyłych do Cherbourg oficerów, inżynierów i techników izraelskich. Kontradmirał utrzymywał przy tym szerokie kontakty towarzyskie i biznesowe, co ułatwiało mu powiązania finansowe z rodziną Rothschildów oraz przyjęcia organizowane przez jego żonę, byłą Miss Izraela.

W kwietniu 1967 roku zwodowano pierwszy okręt, miesiąc później następny. Po obsadzeniu przez izraelskie załogi, okręty przepłynęły nieuzbrojone do Hajfy. W ciągu kilku następnych miesięcy dołączyły do nich jeszcze trzy jednostki.

Po wojnie sześciodniowej Francja nałożyła częściowe embargo na dostawy sprzętu wojskowego do Izraela. Mimo to prace nad kutrami kontynuowano i zimą szósty ścigacz bliski był zakończenia prób zdawczo-odbiorczych, zaś na kutrze siódmym kończono prace wyposażeniowe. Sytuacja się skomplikowała po przeprowadzonym pod koniec grudnia 1968 roku przez Izraelczyków ataku na lot-

nisko w Bejrucie. W odwecie za palestyńskie akty terroru, wymierzone w izraelską komunikację lotniczą, komandosi zniszczyli 13 samolotów komunikacyjnych należących do przewoźników arabskich. Kontradmirał M. Limon, obawiając się drastycznego zaostżenia embarga, rozkazał wówczas, aby maksymalnie szybko wyprowadzić obie jednostki z Cherbourg.

1 stycznia 1969 roku, po południu, pod pozorem rozpoczęcia kolejnej serii prób, w morze wyszedł ścigacz szósty, zaś 5 stycznia ścigacz siódmy. Do Cherbourg już nie wróciły. Pierwszy z okrętów dotarł do przylądka Świętego Wincentego i tam na skutek gwałtownego załamania pogody rzucił kotwicę, stając pod osłoną brzegu, następnie wszedł do Gibraltaru. Drugi ścigacz, po wyjściu z portu francuskiego, w ciągu 48 godzin osiągnął Gibraltar. Następnego dnia obie jednostki ruszyły do Hajfy.

Zgodnie z przewidywaniami kontradmirała M. Limona, wspartymi zresztą przez informacje z poufnych źródeł, rząd francuski w piątek 4 stycznia rzeczywiście zdecydował się na zaostżenie embarga wobec Izraela. Jednakże do Cherbourg decyzja dotarła w godzinach popołudniowych i w praktyce osoby, które powinny działać zgodnie z nią, zapoznały się z nią dopiero w poniedziałek rano. Izraelczycy wykorzystali inercję francuskiego systemu biurokratycznego i proizraelskie sympatie części urzędników szczebla lokalnego. Nie zmienia to jednak faktu, że przygotowanie w szybkim tempie okrętów do wyjścia, zwłaszcza wobec zachowania w skrytości całego przedsięwzięcia, było swoistym sukcesem.

Po dotarciu dwóch ścigaczy do Hajfy i niezwykle gwałtownej reakcji prezydenta Francji Charlesa de Gaulle’a na opieszałość władz regionalnych, Izraelczycy zdali sobie sprawę, że przejęcie pozostałych pięciu jednostek metodami w pełni legalnymi jest praktycznie niemożliwe (zwłaszcza gdy Georges Pompidou, który 20 czerwca 1969 roku zastąpił Charlesa de Gaulle w Pałacu Elizejskim, utrzymał w mocy wprowadzone przez swego poprzednika sankcje). Względny natury wojskowej spowodowały jednak podjęcie przez kierownictwo marynarki izraelskiej decyzji o pozyskaniu okrętów niezależnie od postawy Francji. Trzeba jednak pod-

kreślić, że rząd izraelski nigdy oficjalnie nie wypowiedział się w tej sprawie, w związku z czym osoby organizujące akcję zdawały sobie sprawę, że w wypadku niepowodzenia, poniosą pełną odpowiedzialność polityczną. Minister obrony Mosze Dajan poinstruiował z kolei kontradmirała M. Limona, by nie czynił „niczego nielegalnego”.

KOLEJNA INTRYGA

Po przeanalizowaniu wszystkich możliwych opcji zdecydowano się na przemyślną intrygę, która *de iure* nielegalna nie była. W pierwszym etapie akcji (otrzymała ona kryptonim „Noa”, jakoby od imienia córki komandora Beniamina Telema) postanowiono o formalnej sprzedaży kutrów stronie trzeciej, która następnie miałaby je odsprzedać Izraelowi.

Do współpracy pozyskano norweskiego przemysłowca Martina Siema, cieszącego się opinią przyjaciela państwa żydowskiego, dyrektora Shipbuilding Group Aker. Firma ta zarejestrowała w Panamie spółkę Starboat Company – przyszłego nabywcę kutrów. Oficjalnie miały być one wykorzystane do obsługi platform wiertniczych w Zatoce Meksykańskiej. Jednocześnie z przedstawieniem stoczni oferty nabycia jednostek przez norweską firmę, kontradmirał M. Limon zapewnił władze francuskie, że Tel Awiw zgadza się na sprzedaż pozostałych okrętów innemu odbiorcy, pod warunkiem zwrócenia Izraelowi poniesionych dotychczas kosztów. Sprzedaż wydawała się Francuzom doskonałym sposobem na pozbycie się kłopotliwych kutrów, dlatego propozycję norweską rozpatrzono w trybie pilnym.

18 listopada 1969 roku Międzyministerialny Komitet do spraw Kontroli Eksportu Materiałów Wojskowych (franc. *La Commission Interministérielle pour l'étude des Exportations de Matériels de Guerre* – CIEEMG) wyraził zgodę na proponowaną przez Norwegów transakcję (choć trzeba zaiste wielkiej dozy kreatywnej wyobraźni, by dostrzec możliwość zatrudnienia zwinnych ścigaczy jako jednostek roboczych górnictwa naftowego). Na uwagę zasługuje fakt, że CIEEMG nie sprawdził potencjalnego nabywcy okrętów, w związku z czym nie ustalił (lub co równie prawdopodobne – nie chciał ustalić), że firma Starboat

Company została zarejestrowana w Panamie kilka dni przed złożeniem oferty kupna (5 listopada). W intrydze uczestniczył też Felix Amiot, właściciel stoczni w Cherbourgu, w której powstawały okręty. On również, oprócz ewidentnego dążenia do otrzymania zapłaty, był uważany przez Izraelczyków za sympatyka ich sprawy.

Aby uzasadnić obecność izraelskiego personelu na okrętach, niebędących już formalnie własnością Izraela, Martin Siem formalnie zwrócił się do władz w Tel Awiwie z prośbą o wyrażenie zgody na przeprowadzenie jednostek do nowej bazy przez personel izraelski. Wniosek ten został rozpatrzony pozytywnie.

Rejs ścigaczy z portu francuskiego do Hajfy (2300 mil morskich) nie był możliwy bez uzupełnienia paliwa. Ponieważ już w czasie planowana operacji zrezygnowano, ze względu na możliwe problemy natury politycznej, z zawinięcia do Gibraltaru, pozostały dwa rozwiązania – zabranie przez okręty dodatkowego zapasu paliwa lub zorganizowanie tankowania na morzu. Początkowo podjęto przygotowania do pierwszego wariantu. Zamówiono nawet gumowe zbiorniki używane przez armię francuską. Zmagazynowanie na pokładach dużej ilości paliwa wiązało się ze zwiększeniem zagrożenia pożarowego, co stało się zasadniczą przyczyną ostatecznego odrzucenia tego pomysłu.

Wobec braku w składzie floty typowych zbiornikowców, dostosowanych do zaopatrywania okrętów w paliwo na morzu, marynarka izraelska była zmuszona do użycia doraźnie adaptowanych jednostek cywilnych. Po przeanalizowaniu dostępnych jednostek, wybór padł na frachtowce „Leah” (tankować miał ścigacze w Gibraltarze) i „Natenja” (przeznaczony do pełnienia funkcji „zbiornikowca” na burzliwych wodach Zatoki Biskajskiej) oraz prom „Dan” (uzupełnianie paliwa w rejonie włoskiej Lampedusy). Na promie zastosowano stosunkowo prymitywne rozwiązanie – przyjął on zbiorniki z paliwem na pokład samochodowy. Trudniej było rozwiązać problem tankowania na pełnym morzu z frachtowców. Do jego rozwiązania walnie przyczynił się oficer rezerwy i inżynier okrętowiec Edmond Wilhelm Brillant, który zaprojektował system magazynowania paliwa w zbiornikach balasto-

wych oraz rozdzielnicę, umożliwiającą jednoczesne tankowanie.

Dowódcami wymienionych jednostek, obsadzonych przez załogi cywilne, zostali oficerowie rezerwy (na przykład dowodzenie na promie objął weteran sił specjalnych Josef Dror, jeden z twórców 13 flotylli). W celu zachowania tajemnicy, załogi poinformowano, że obie jednostki uczestniczą w planowych ćwiczeniach mobilizacyjnych. W wypracowywaniu optymalnych sposobów przekazywania paliwa w morzu z improwizowanych zbiornikowców uczestniczyły ścigacze, które wcześniej przybyły z Francji. Po kilku tygodniach udało się rozwiązać wszystkie problemy i osiągnąć wymaganą niezawodność całego systemu. Należy podkreślić, że w odróżnieniu od typowych systemów zaopatrywania w paliwo na morzu, w rozwiązywaniu izraelskim „zbiornikowce” wydawały węże paliwowe do wody, skąd były podejmowane przez załogi ścigaczy.

Bezpośrednie przygotowania do przeprowadzenia kutrów z atlantyckiego wybrzeża Francji do Izraela rozpoczęły się 15 grudnia, kiedy to w morze wyszedł statek „Leah”. W jego ładowniach znajdował się ładunek fosforu, przeznaczony dla odbiorcy europejskiego. Na pokładzie jednostki przebywało ponadto 80 dodatkowych marynarzy – wzmocnienie dla załóg kutrów. Pozycja wyczekiwania wyznaczona dla „Leah” znajdowała się u wybrzeży Portugalii, w pobliżu Przylądka Świętego Wincentego. Pięć dni później w morze wyszedł „Dan”, który miał na ścigacze oczekiwać u wybrzeży należących do Włoch Wysp Pelagijskich. Prócz tego, na pozycji w rejonie północnego wejścia do Zatoki Biskajskiej, postanowiono wystawić frachtowiec „Netanja”. Jego dodatkowym zadaniem było udzielenie – jeśli zaistnieje taka konieczność – pomocy ścigaczom, z rozpoczęciem holowania uszkodzonych jednostek włącznie. Inne jednostki, należące do izraelskiego armatora Zim, znajdujące się w drodze między Izraelem a portami zachodniej Europy, zmieniły kursy, tak by znaleźć się na przewidywanej trasie płynących do Izraela okrętów.

W tym samym czasie grupami przybywały do Francji załogi ścigaczy. Marynarze izraelscy przylecieli do Paryża, skąd kolejną przenieśli się do

Cherbourg. W miejscu docelowym nowo przybyłych natychmiast okrętowano (należy podkreślić, że wszystkie przedsięwzięcia organizowała marynarka bez pomocy agencji wywiadowczych, prowadziło to niekiedy do poważnych zaniedbań zasad konspiracji – jednej z grup Izraelczyków francuski urzędnik imigracyjny zwrócił uwagę, że ich paszporty mają kolejne numery...). Ukrycie przybycia ponad osiemdziesięciu osób na stosunkowo małych jednostkach stanowiło poważny problem, a groźba poznania przez władze francuskie zamiaru wyprowadzenia kutrów w coraz silniejszym stopniu determinowała poczynania Izraelczyków.

Przybywający z Izraela dostarczyli ponadto przenośne radiostacje, które zamierzano wykorzystać do utrzymywania łączności wewnątrz zespołu, gdyż jedynie dwie jednostki dysponowały etatowym sprzętem łączności.

Za morską fazę operacji, czyli bezpieczne przejście ścigaczy do Hajfy, odpowiadał dowódca Izraelskich Morskich Sił Obronnych kontradmirał Abraham Botzer. Zespołem ścigaczy dowodził komandor Hadar Kimhi, jego zastępcą był komandor porucznik Ezra Kedm Krishinski.

Pobieranie dużej ilości paliwa przez wszystkie kutry mogło wzbudzać podejrzenia, dlatego zbiorniki napełniano przez dłuższy czas, zamawiając jednorazowo tylko jedną pięcioletnią cysternę. W małych ilościach nabywano również niezbędną żywność.

Wyjście kutrów w morze zaplanowano na wigilię Bożego Narodzenia – 24 grudnia 1969 roku. Zgodnie z przewidywaniami Izraelczyków francuska administracja morską znajdowała się wówczas w fazie „świętecznej niemocy”. Najpoważniejszą przeszkodą była więc pogoda, sztorm i wiatr. Od godzin wieczornych załogi znajdowały się w pełnej gotowości. Odpowiedzialny za operację komandor Hadar Kimhi analizował radiowe prognozy pogody. Na ścigacze przybył również kontradmirał M. Limon, ale nie wywierał on presji na dowódcę zespołu, który ponosił bezpośrednią odpowiedzialność za przejście morzem. Gdy się pojawiły przesłanki, że sztorm skręca w kierunku zachodnim, komandor Kimhi wyznaczył godzinę uruchomienia silników na 2.30. W nakazanym czasie silniki wszystkich kutrów rozpoczęły pracę, nie budząc

Tabela 2. Izraelskie ścigacze rakietowe (stan 6 października 1973 r.)

Typ: nazwa*		Uzbrojenie
w gotowości bojowej		
Reshef: Reshef, Keshet		dwie armaty Oto Melara kalibru 76 mm, sześć kierowanych pocisków raketowych Gabriel
Sa'ar III: Sa'ar, Soufa, Ga'ash, Herev, Hanit, Hertz		armata Oto Melara kalibru 76 mm sześć kierowanych pocisków raketowych Gabriel
Sa'ar II: Ejlat, Hajfa, Misgav, Miznak		dwie armaty Breda kalibru 40 mm, pięć kierowanych pocisków raketowych Gabriel
Sa'ar I: Mivtach,		trzy armaty Breda kalibru 40 mm,
Sa'ar: Acco		remont dokowy
Podstawowe dane taktyczno-techniczne		
Typ	Sa'ar	Reshef
Wyporność standardowa [t]	220	415
Wyporność pełna [t]	250	450
Długość [m]	47,0	58,0
Szerokość [m]	7,0	7,8
Zanurzenie [m]	2,5	2,4
Liczba i typ silników	cztery wysokoprężne MD 16V 538 TB90	cztery wysokoprężne 2500/3000 – PS – MTU
Moc silników [KM]	13 500	10 700
Prędkość maksymalna [węzły]	42–45	32
Zasięg/prędkość [Mm/węzły]	2500/15 1600/20 1000/30	4000/17,5 1650/30
Autonomiczność [doby]	9	11
Wyposażenie elektroniczne	stacja radiolokacyjna Neptune, radiolokacyjny system kierowania ogniem, optyczny system kierowania ogniem, kompleks walki elektronicznej, wyrzutnie radiolokacyjnych celów pozornych	stacja radiolokacyjna Dragon, radiolokacyjny system kierowania ogniem Selenia Orion, kompleks walki elektronicznej, wyrzutnie radiolokacyjnych celów pozornych
Załoga (oficerów i marynarzy)	35–40	45

* Nazwy okrętów według literatury anglojęzycznej.

Źródło: A. Rabinovich: *The Boats of Cherbourg: The Secret Israeli Operation That Revolutionized Naval Warfare*. New York 1988;

Sa'ar 1, Sa'ar 2, Sa'ar 3. <http://www.globalsecurity.org/military/world/israel/saar.htm>. 26.02.2013; Reshef Saar 4. <http://www.globalsecurity.org/military/world/israel/reshef-specs.htm>. 26.02.2013.

zainteresowania okolicznych mieszkańców (przygotowywano ich do tego od kilkunastu dni, uruchamiając silniki w godzinach nocnych, a interweniując, w wyniku skarg na nocne hałasy, policję zbyt wy tłumaczeniem, że ogrzewanie elektryczne zasilane z łądu nie jest wystarczające i trzeba uruchamiać generatory pokładowe) i jednostki wyszły w morze. Były to: „Sufa” („Sztorm”, dowódca kpt. mar. Ronna Arie), „Ga’ash” („Wulkan”, dowódca kpt. mar. Gil Koren), „Harev” („Miecz”, kmdr ppor. Gadi Ben Zeev), „Hanit” („Włócznia”, kmdr ppor. Haim Shaked), „Hetz” („Strzała”, kmdr por. Mosze Tabak). W tym samym momencie kontradmirał M. Limon, który pozostał we Francji, przekazał czek na pięć milionów dolarów amerykańskich właścicielowi stoczni w Cherbourg.

Informacja o wyjściu ścigaczy z Francji została ujawniona przez prasę 27 grudnia. Nie miało to już jednak wpływu na przebieg wydarzeń, gdyż rząd francuski, rozważywszy różne opcje, poprzestał na podjęciu kroków natury dyplomatycznej.

W tym samym dniu, po pokonaniu w ciężkich warunkach hydrometeorologicznych Zatoki Biskajskiej, ścigacze uzupełniły paliwo u wybrzeży Portugalii. Nie obeszło się bez problemów. Nastąpiło wymieszanie paliwa z wodą, a na jednej z jednostek liną podtrzymująca waż paliwowy wplątała się w śrubę i była konieczna interwencja pletwonurka zaokrętowanego na „Leah”). Następnego dnia, idąc z wymuszoną warunkami pogodowymi, niższą od zakładanej, prędkością 20 węzłów, minęły Cieśninę Gibraltarską. 29 grudnia izraelskie jednostki zostały wykryte przez francuski samolot patrolowy Breguet Atlantique oraz sfotografowane z pokładu małego, turystycznego samolotu, wynajętego przez jedną z agencji prasowych.

Po uzupełnieniu paliwa z promu „Dan” (pod baczną obserwacją radzieckiego okrętu rozpoznawczego upozorowanego na trawler rybacki) komandor Kimhi rozdzielił swoje jednostki. Dwie z nich miały zmierzać do Hajfy trasą wokół północnych wybrzeży Krety, trzy pozostałe wzdłuż południowych wybrzeży tej wyspy. Na decyzję tę wpłynęły w równej mierze informacje rozpoznawcze o deklarowanej przez Egipcjan woli przechwycenia ścigaczy oraz wzmożona aktywność radzieckiej Eskadry Morza Śródziemnego (5 Eskadry

Operacyjnej), która opuściła kotwiczowisko u wybrzeży Krety.

Mimo obaw nie doszło do poważniejszych incydentów. Jednostki izraelskie były śledzone przez okręty radzieckie, które kilkakrotnie przecinały w niewielkiej odległości ich kursy. Zanotowano co najmniej jeden przypadek otarcia się okrętu izraelskiego i radzieckiego burtami. Ostatecznie jednak izraelskie ścigacze bez przeszkód dotarły do Hajfy 31 grudnia 1969 roku.

CEL UŚWIEĆA ŚRODKI

Ścigacze typu Sa’ar były traktowane przez Izraelczyków jako swoisty eksperyment, dzięki któremu wypracowano założenia taktyczno-techniczne rodzajnych jednostek tej klasy oznaczonych jako typ Reshef. Jednocześnie z wysiłkami ukierunkowanymi na pozyskanie okrętów w Izraelu rozwijano przeznaczone dla nich systemy uzbrojenia oraz wyposażenie elektroniczne. Izraelczycy od początku zakładali bowiem, że z importu będzie pochodził jedynie „nosiciel” czy też „platforma”. System rakietowy oraz kierowania ogniem planowano zbudować własnymi siłami.

W następstwie śmiałej i złożonej akcji przeprowadzonej w Cherbourgu izraelska marynarka wojenna dysponowała w momencie wybuchu wojny Jom Kippur dwunastoma okrętami typu Sa’ar, z których 11 znajdowało się w gotowości bojowej („Acco” przebywał w remoncie dokowym). Spośród nich sześć należało do podtypu Sa’ar III („Sa’ar”, „Soufa”, „Ga’ash”, „Herev”, „Hanit”, „Hertz” – były uzbrojone w dwie armaty kalibru 76 mm Oto Melara i sześć pocisków rakietowych Gabriel), cztery do podtypu Sa’ar II („Ejlat”, „Hajfa”, „Misgav”, „Miznak” – armata kalibru 76 mm, sześć pocisków rakietowych), jeden do podtypu Sa’ar I („Mivtach” – trzy armaty Breda kalibru 40 mm). Wraz z dwoma większymi jednostkami rodzimego typu Reshef ścigacze proveniencji niemiecko-francuskiej dźwigały na sobie, uzyskując pełne powodzenie, ciężar działań bojowych prowadzonych na Morzu Śródziemnym w 1973 roku (tab. 2). ■

Autor jest absolwentem Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej, a także dziekanem Wydziału Nauk Technicznych Dolnośląskiej Szkoły Wyższej we Wrocławiu.

Przegląd Morski (The Navy Review)

Dear Readers,

this month, the first opening articles celebrate the 85th anniversary of "Przegląd Morski" (The Navy Review).

Further in the issue, there is a material on how the Polish naval doctrine should be approached to, and why it should not be formed through the prism of military tasks only, but rather it should consider the history of Poland, the state's current aspirations and capabilities, its geographical location, its NATO and EU membership, and updated prognoses on situation on close and distant waters monitoring current and future threats.

The next articles feature the offer of the French shipyard industry, i.e. a submarine of Andrasta class and its modifications since 2006. The novelty revealed at Euronaval 2012 is the use of torpedo launcher modules delivered in two sets, with three launchers in each. The system's high automatization level allows for reducing servicing personnel. Another issue discussed in these articles relates to new design solutions regarding commanding systems, armament and observation applied in submarine development by the navies of other countries.

The author of another article writes about the development of the Fire Scout unmanned platform, which is to be introduced as the ship component by the US Navy. He further presents some history of testing the platform on ships and its use on the ground, e.g. in Afghanistan. The next phase in the development work is a new unmanned version of the Bell 407 helicopter.

The following material presents the Turkish Navy and its national program for corvette development, and research and development institutions and domestic companies which are engaged in the project.

Further on, the US plans to restore the landing operational capabilities of the US Marine Corps are discussed. The writer reminds that the marines, while operating in Iraq and Afghanistan, lost such capabilities, which is about to change as the management of the US armed forces see it as a problem and decided on intensification of trainings in that matter.

Last but not least is the article on the status of the naval forces of Iraq and Iran. According to US experts, the main conventional Iranian threats are: naval mines, missile boats of Kaman and Sina class, submarines (included mini-submarines of Ghadir class modeled on the Chinese OP Yono), and the Noor coastal anti-ship missile launchers.

Enjoy reading!

Editorial Staff



Tłumaczenie: Anita Kwaterowska

WARUNKI ZAMIESZCZANIA PRAC

Materiały (w wersji elektronicznej) do „Przeglądu Sił Zbrojnych” prosimy przysyłać na adres: Wojskowy Instytut Wydawniczy, Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa lub przegląd-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.



*Radosnych świąt
Bożego Narodzenia,
odpoczynku w rodzinnym gronie
oraz wielu sukcesów
i spełnienia najskrytszych marzeń
w nadchodzącym
Nowym Roku życzy zespół
Wojskowego Instytutu Wydawniczego*

wiww

