

TADEUSZ GÓRSKI

POLSKA FLOTA WOJENNA  
1939–1959  
NA TLE FLOT EUROPEJSKICH

Pamięci wiceadmirala Jerzego Świrskiego  
– twórcy floty wojennej suwerennej Rzeczypospolitej  
książkę tę poświęcam

Autor

GDAŃSK 2001

Copyright © by Tadeusz Górski i Oddział Pomorski Katolickiego Stowarzyszenia  
„Civitas Christiana”, Gdańsk 2001

Wydawca  
Oddział Pomorski Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”  
ul. Nowe Ogrody 35  
80-803 Gdańsk  
tel./fax (0 58) 302 51 63

Publikacja stanowi suplement  
do trzeciego tomu „Tek Gdańskich”

Wszystkie prawa zastrzeżone.

Książka ani jej część nie może być przedrukowywana ani w żaden sposób reprodukowana  
lub odczytywana w środkach masowego przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Skład, łamanie  
DĄBROWSKI dtp – Jacek Dąbrowski

# SPIS TREŚCI

Wstęp .....	5	Walki artyleryjskie na morzu .....	110
<b>Rozdział I</b>		Ataki torpedowe .....	112
Polskie siły morskie na tle flot alianckich		Zwalczanie celów nadbrzeżnych .....	112
i przeciwników .....	10	Działania bojowe ścigaczy .....	113
Siły morskie III Rzeszy Niemieckiej,		Obrona przeciwlotnicza okrętów .....	115
Włoch i ich sojuszników .....	10	Zwalczanie okrętów podwodnych .....	116
Niemiecka flota wojenna .....	10	Działania bojowe okrętów podwodnych .....	119
Flota włoska .....	23	Zamiar skierowania polskiego niszczyciela	
Siły morskie aliantów .....	27	do walk z Japonią .....	122
Flota Wielkiej Brytanii .....	27	Bilanse .....	122
Flota francuska .....	31	<b>Rozdział IV</b>	
Flota norweska .....	34	Ocena flot wojennych państw nadbałtyckich	
Flota wojenna Belgii .....	35	w aspekcie zmian polityczno-wojskowych	
Flota holenderska .....	36	w wyniku drugiej wojny światowej .....	128
Flota Jugosławii .....	37	Flota szwedzka .....	131
Flota wojenna Grecji .....	39	Flota fińska .....	134
Charakterystyka okrętów Oddziału		Floty republik bałtyckich .....	136
Polskiego Marynarki Wojennej .....	40	Flota duńska .....	137
<b>Rozdział II</b>		Flota wojenna Niemieckiej Republiki	
Organizacja i funkcjonowanie Polskiego Oddziału		Federalnej – Bundesmarine .....	140
Marynarki Wojennej .....	56	Flota wojenna Niemieckiej Republiki	
Przyczyny niepowodzeń polskiej floty wojennej		Demokratycznej – Volksmarine .....	145
we wrześniu 1939 roku .....	56	Sowieckie siły morskie na Bałtyku .....	146
Organizacja Polskiego Oddziału		Koncepcje strategiczne NATO i Układu	
Marynarki Wojennej .....	65	Warszawskiego użycia flot na Bałtyku .....	153
Zasady tworzenia floty i współdziałania		<b>Rozdział V</b>	
z Royal Navy .....	65	Polityczno-wojskowa transformacja polskiej	
Zasady organizacyjne POMW .....	67	floty wojennej w latach 1945–1959 .....	159
Służba na okręcie i załogi .....	71	Polski Oddział Marynarki Wojennej	
Zabezpieczenie operacyjnej działalności		po zakończeniu działań wojennych .....	159
okrętów .....	76	Zadania wykonywane przez polskie okręty	
<b>Rozdział III</b>		po zakończeniu wojny .....	159
Operacje bojowe polskich okrętów		Rozwiązanie Polskich Sił Zbrojnych .....	160
z baz brytyjskich .....	78	Powojenne losy okrętów POMW .....	161
Operacje na liniach żeglugowych .....	78	Możliwości rozwoju polskiej floty wojennej .....	163
Organizacja konwojów .....	79	Koncepcje rozbudowy floty wojennej KMW .....	163
Konwoje przybrzeżne .....	81	Zamiary KWM uzyskaniu okrętów	
Konwoje atlantyckie .....	81	po zakończeniu wojny .....	167
Konwoje śródziemnomorskie .....	84	Powstanie Marynarki Wojennej w sytuacji	
Konwoje murmańskie .....	86	podporządkowania kraju Sowiecom .....	168
Zwalczanie żeglugi niemieckiej i włoskiej ....	88	Koncepcje i programy rozwoju floty wojennej	
Operacje blokadowe .....	90	w kraju .....	172
Operacje minowe .....	92	Starania o utrzymanie narodowego charakteru	
Operacje desantowe .....	94	floty wojennej w warunkach zależności	
Dodatkowe operacje bojowe POMW .....	105	od Związku Radzieckiego .....	177
Sposoby działań bojowych .....	108	Charakter radzieckiej okupacji	
		na Wybrzeżu .....	178

Socjalistyczna indoktrynacja w Polskiej Flocie Wojennej .....	181	Charakterystyka uzbrojenia i wyposażenia okrętów .....	211
Dalsza utajona zależność Polskiej Floty Wojennej od Związku Radzieckiego .....	186	Sposoby wykorzystania zasadniczych klas okrętów .....	216
<b>Rozdział V</b>		Formowanie jednostek morskich. Szkolenie na okrętach i ćwiczenia na morzu .....	236
Siły morskie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ....	189	Organizacja zasadniczych sił floty .....	236
Zadania floty wojennej .....	189	Charakterystyka jednostek zabezpiecza- jących operacyjną działalność okrętów .....	241
Rodzaje jednostek pływających .....	195	Szkolenie na okrętach .....	244
Bojowe okręty nawodne .....	195	Szkolenie operacyjne, taktyczne i ćwiczenia na morzu .....	250
Niszczyciele .....	195	Operacyjna działalność jednostek pływających WOP .....	254
Kutry (ścigacze) torpedowe .....	197	Organizacja ochrony morskiej granicy państwa .....	256
Dozorowce .....	198	Współpraca WOP z Marynarką Wojenną .....	259
Ścigacze okrętów podwodnych .....	198	Formy służby w ochronie granicy morskiej .....	260
Okręty specjalnego przeznaczenia .....	200	Zakończenie .....	265
Trałowce .....	200	Źródła i literatura .....	276
Okręty desantowe .....	203	Aneksy .....	265
Okręty pomocnicze i bazowe środki pływające .....	204		
Okręty szkolne .....	204		
Jednostki hydrograficzne .....	205		
Okręty ratownicze .....	206		
Bazowe środki pływające .....	206		
Okręty podwodne .....	207		
Jednostki pływające Wojsk Ochrony Pogranicza .....	208		

## WSTĘP

Dotychczasowy stan badań dziejów polskiej floty wojennej na tle flot europejskich w latach 1939–1955 nie jest zadowalający, a opublikowane rezultaty są fragmentaryczne, przyczynkarskie i okazjonalne<sup>1</sup>. Ponadto, przedmiot zainteresowania stanowi oddzielnie Polski Oddział Marynarki Wojennej i flota wojenna PRL, a autorzy nie uwzględniali afiliacji i przeciwieństw między nimi. Nie uwzględniano również w stopniu zadowalającym wpływu środowiska geograficznego, techniki okrętowej i środków bojowych na rozwój sposobów walki morskiej, co było istotne dla flot wojennych. Praca niniejsza stanowi pierwszą egzemplifikację częściowego choćby wypełnienia luki w tej dziedzinie, którym przyświecały następujące cele:

- dokonanie próby opracowania dziejów polskiej floty wojennej na tle europejskich sił morskich przeciwników i sojuszników;
- ocena wpływu środowiska geograficznego, techniki okrętowej i środków bojowych na sposoby walki morskiej, przyjętych również na polskich okrętach;
- wykazanie narodowego charakteru polskiej bandery wojennej w czasie operowania z baz brytyjskich i utrzymywanie go w obliczu sowietyzacji<sup>2</sup> oraz narzuconej polityczno-wojskowej zależności od imperium radzieckiego.

Zakres i układ rzeczowy pracy można określić jako problemowo-chronologiczny, co odzwierciedla jej podział

<sup>1</sup> Dzieje polskiej floty wojennej na tle flot bałtyckich w okresie międzywojennym opracował Czesław Ciesielski (*Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920–1939. Na tle bałtyckich flot wojennych*, Zeszyty Naukowe. Uniwersytet Gdański. Rozprawy i monografie, nr 58, Gdańsk 1985).

<sup>2</sup> Sowietyzacja polskiej kultury odegrała szczególnie antynarodową rolę w dziejach Rzeczypospolitej. Została ona podporządkowana celom totalitarnej władzy i przez 45 lat była odcinana od swoich chrześcijańskich i zachodnioeuropejskich korzeni i orientowana na Wschód ogarniętą komunistyczną ideologią ateizmu. Wzywaniem do walki klasowej i nienawiści, system nieustannych podejrzeń na rzecz wytworzenia lęków, ksenofobii niszczyły kulturę współżycia. Przymusowa ateizacja sprzyjała zakłamaniu i obłudzie, a niczym nieskrępowana cenzura zajmowała się fałszowaniem historii i prawdy o życiu społecznym. Kulturze polskiej narzucono naiwny optymizm wobec postępu, racjonalizm sprwadający poznanie do empirii oraz lekceważący religię jako wartość niepraktyczną. *Forsowana industrializacja spowodowała oderwanie się dużych grup ludności od podłoża kulturowego, przy czym wątpliwy nieraz awans kultury wywoływał często kurczową chęć odcięcia się od dawnych wzorów zachowań. Czarną kartą polskiej kultury pozostanie podjęcie współpracy z komunizmem przez wielu twórców, naukowców i dziennikarzy. Tylko pewna część tych osób zaprzestała kolaboracji po 1956 roku (Ewangelizacja kultury i środków społecznego przekazu, „Kurier Synodalny”, 1999, nr 2, s. 46–47). Autor do określenia terminu sowietyzacja w wojsku przyjął dodatkowo dwa elementy: rusyfikację polskich wartości narodowych, głównie polskiego oręża oraz socjalizm, wdrażany przez polskich komunistów w oparciu o armię czerwoną, radzieckie i własne służby bezpieczeństwa.*

na poszczególne wątki narracyjne. Przyjęte granice chronologiczne lat 1939–1955 obejmują podstawowe kierunki rozwoju europejskich flot wojennych, w tym polskiej, w toku toczącej się wojny morskiej i dalszych zbrojeń na morzu po II. wojnie światowej. Dolna granica czasowa uzasadniona jest wejściem polskich okrętów do wojny morskiej z III Rzeszą niemiecką<sup>3</sup>. Polska flota wojenna walczyła od początku wojny na podstawie własnych dokumentów, a potem uzupełnianych przez brytyjskie operacyjne i do chwili jej rozwiązania w 1946 roku na jej okrętach obowiązywał *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (R.S.O.)*<sup>4</sup>. Polskimi siłami dowodziło Kierownictwo Marynarki Wojennej, którego nieprzerwanie szefem był Jerzy Świrski (kontradmiral, wiceadmiral). Niekorzystne dla Rzeczypospolitej wyniki wojny spowodowały zaprzepaszczenie dorobku i doświadczeń operacyjnych u boku Royal Navy, a w kraju narzucono wzorce floty wojennej Związku Radzieckiego, pod każdym względem obce Polakom. Stąd ustawiczne starania polskich komunistów i radzieckich admirałów oraz oficerów kierujących flotą wojenną PRL o zerwanie jakiegokolwiek łączności z POMW i jej oficerami. Jednak idea polskiej floty wojennej II Rzeczypospolitej i jej udział w wojnie z baz brytyjskich, była stale żywa w Marynarce Wojennej w kraju aż do chwili wyjścia z Układu Warszawskiego. Ponadto flota wojenna stanowiła niejako ośrodek szczególnej polskości, a każdy przejaw prześladowania przez władze komunistyczne umacniał ją – głównie w społeczeństwie. Natomiast górna granica czasowa związana jest z wchłonięciem sił zbrojnych PRL przez UW<sup>5</sup>. Jednocześnie ten nieszczęśliwy dla

<sup>3</sup> Działania wojenne Armii Czerwonej wspierające operacje bojowe wojsk niemieckich, nie spowodowały bezpośredniego starcia okrętów polskich z radzieckimi. Na morzu doszło jednak do prowokacji sowieckiej przeciwko polskim OP, głównie wobec *Orla*. Ponadto – jednostki Floty Ili Pińskiej zostały zatopione przez własne załogi, ponieważ nie było możliwości podjęcia walki z czerwoarmistami na wodach Polesia.

<sup>4</sup> Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (R.S.O.), KMW, Warszawa 1932.

<sup>5</sup> Dzieje polskiej MW od chwili powstania PKWN, zdaniem autora, należy ująć następująco: lata 1944–1946 (dalsza walka, a następnie służba POMW po wojnie dla Royal Navy oraz starania polskich komunistów o utworzenie własnych sił morskich w kraju), lata 1946–1949 (rozwiązanie POMW i próby utrzymania narodowego charakteru polskiej floty wojennej), lata 1950–1955 (silna sowietyzacja i oficjalne, całkowite podporządkowanie floty potrzebom Związku Radzieckiego), lata 1955–1989 (podporządkowanie floty potrzebom imperium radzieckiego, w warunkach zachowania pozorów narodowych), od 1989 roku (rozwoj polskich sił morskich w warunkach niepodległego bytu narodowego). Dotychczasowy oficjalnie przyjmowany podział (1944–1949, 1950–1956 i inne) nie odzwierciedla charakteru polskiego i służył wyłącznie obcej ideologii.

narodu polskiego fakt polityczno-wojskowy, poszerzono o 4 lata (1956–1959), ponieważ stanowią one pewną całość istotną dla polskiej floty wojennej. Wiązało się to z wprowadzeniem w 1959 roku w miejsce radzieckiego regulaminu okrętowego, nowego – polskiego, w dużej części wzorowanego na regulaminie wydanym przez KMW w 1932 roku<sup>6</sup>. Ponadto w 1959 roku zmarł wiceadmirał Jerzy Świrski – twórca narodowej polskiej floty wojennej<sup>7</sup>. Zaś flota wojenna PRL, mimo niedostatku sił, w latach 1955–1959 była intensywnie przygotowywana do działań wojennych na rzecz imperium radzieckiego<sup>8</sup>. Jednak mimo silnej indoktrynacji komunistycznej i radzieckiej, istniała ciągłość wspólnych tradycji, łączącej POMW z flotą PRL.

Całość rozważań została podzielona na sześć rozdziałów, w których przy doborze materiałów starano się zachować koherencję tematyczną, formalną jedność i zbieżność chronologiczną.

W pierwszym rozdziale skoncentrowano się na przedstawieniu polskich sił morskich na tle flot alianckich i przeciwników. Omówiono klasy i typy okrętów poszczególnych flot wojennych, ich możliwości bojowe, organizację i rozwój sił wraz z natężeniem wojny morskiej.

Rozdział drugi omawia przyczyny niepowodzeń polskiej floty wojennej we wrześniu 1939 roku, organizację i funkcjonowanie POMW, zasady współdziałania z Royal Navy, codzienną służbę na okrętach w warunkach wojny oraz zabezpieczenie operacyjnej działalności jednostek pływających.

W trzecim rozdziale dokonano analizy bojowej działalności POMW. Zasadniczą uwagę zwrócono na sztukę

operacyjną i taktykę sił morskich sojuszników – w ramach których walczyły nasze okręty i przeciwników, w działaniach na liniach żeglugowych, operacjach blokadowych, minowych, desantowych i dodatkowych, organizowanych przez Royal Navy. Starano się zanalizować sposoby działań bojowych, w których brały udział polskie okręty, głównie walki artyleryjskie na morzu, zwalczanie celów nadbrzeżnych, operacje bojowe ścigaczy, obronę plot okrętu i zwalczanie OP. W miarę wyczerpująco starano się potraktować bilanse POMW.

Czwarty rozdział obejmuje ocenę flot wojennych państw nadbałtyckich w aspekcie zmian polityczno-wojskowych w wyniku drugiej wojny światowej, koncepcje strategiczne NATO i Układu Warszawskiego użycia flot na Bałtyku i miejsce w nich sił morskich PRL.

Następny - piąty rozdział, poświęcony jest analizie polityczno-wojskowej transformacji polskiej floty wojennej. Zasadniczą uwagę zwrócono na służbę POMW po zakończeniu działań wojennych, polityczną niemożliwość współdziałania dowództwa MW PRL i KMW, koncepcje rozwoju floty wojennej w kraju, starania o utrzymanie narodowego charakteru floty w warunkach zależności od Związku Radzieckiego. Ponadto nasilanie komunistycznej indoktrynacji wśród załóg polskich okrętów.

Ostatni rozdział przedstawia siły morskie PRL. Dokonano w nim analizy zadań floty wojennej zależnej od radzieckiej, charakterystykę okrętów i ich wyposażenia, planowane sposoby wykorzystania w wojnie, szkolenie i ćwiczenia na morzu załóg oraz sztabów. Ponadto - operacyjną działalność jednostek pływających WOP, które współdziałały z flotą wojenną na rzecz szczelności granic w interesie państwa totalitarnego, a w razie wojny miały podnieść bandery wojenne.

W realizacji poszczególnych tematów starano się ujednolicić używane terminy. Odczuwa się brak jednolitego słownictwa w zakresie wojenno-morskim, a definicje określające terminy i pojęcia z tej dziedziny są często odmienne. Powszechnym zjawiskiem jest więc niejednolite rozumienie, klasyfikacja i nazywanie składników spraw związanych z morskimi aspektami wojskowości.

W niniejszej pracy przyjęto nazwę *okręt* a nie *okręt wojenny* do określania jednostek bojowych. Natomiast pozostałe jednostki marynarki wojennej określa się wedle ich rodzaju – motorówka, krypa, holownik itp. Zaś *statek* do określania jednostek cywilnych (handlowe, rybackie, pomocnicze i inne), a nie *statek handlowy*<sup>9</sup>. Ponadto przyjęto określenia *flota*, *flotylla* oraz jednolitą klasyfikację jednostek pływających.

Potocznie terminem *flota* określano marynarkę wojenną (flota wojenna), marynarkę handlową (flota handlowa) i rybołówstwo (flota rybacka). W określeniach wojskowych *flota* stanowiła wyższy związek operacyjny sił marynarki wojennej, przeznaczony do działań bojowych na określonych teatrach wojny morskiej, samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk – np. w Związku Radzieckim – Flota Bałtycka, Flota Czarnomorska i in., w Stanach Zjednoczonych –

<sup>6</sup> Minister Obrony Narodowej Konstanty Rokossowski 16 czerwca 1951 roku zatwierdził i wprowadził do użytku w Marynarce Wojennej *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO) – część I. Służba Bojowa Okrętu – część II. Służba Codzienna Okrętu*. Jednocześnie uchylił zatwierdzony do użytku 10 lutego 1947 roku przez Naczelnego Dowódcę W.P. Michała Żymierskiego *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (R.S.O.)*, wzorowanym na regulaminie z 1932 roku. Radziecki regulamin obowiązywał do lata 1959 roku. Był on opracowany w drugiej połowie lat czterdziestych na podstawie doświadczeń II. wojny światowej i wiele jego postanowień utraciło swoje znaczenie w związku z rozwojem nowych broni. Ponadto był obcy rodzimym tradycjom i nie przystawał do polskich warunków. Dlatego już 8 lipca 1959 roku, minister obrony Narodowej Zygmunt Duszyński wprowadził nowy regulamin – *Regulamin Służby na Okrętach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (RSO)*, wzorowany na regulaminie z 1932 roku. RSO z 1959 roku obowiązywał polska flotę wojenną aż do chwili wyjścia z Układu Warszawskiego. Regulamin Służby Okrętowej w różnych flotach wojennych stanowi odzwierciedlenie suwerenności i niezależności /lub zależności/ okrętu, jest również wykładnią życia codziennego, tradycji i zdolności do podejmowania walki.

<sup>7</sup> Śmierć wiceadmirała Jerzego Świrskiego nie została należycie odnotowana w marynarce wojennej PRL. Ten gorący patriota, świetny organizator, wybitny dowódca i sztabowiec, zwolennik współpracy z Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi, śmiertelny wróg komunizmu, po dziś dzień nie jest mile widziany w kraju.

<sup>8</sup> W latach 1955–1959/1969 miały miejsce inne wydarzenia, które jednak razem stanowią pewną całość. Ważnym był Październik 1956, odejście doradców radzieckich, rozpoczęto seryjną produkcję okrętów w polskich stocznicach, nastąpiły zmiany w strukturach dowództw i jednostek, w przebiegu służby marynarzy i podoficerów, w szkoleniu kadry i marynarzy, przeprowadzono znaczną redukcję stanu osobowego w marynarce wojennej, zapoczątkowano modernizację okrętów, a powołanie Układu Warszawskiego spowodowało ściślejsze powiązanie polskiej floty wojennej z radziecką. Przygotowania te - głównie w zakresie kadrowym i uzbrojenia morskiego, pozwoliły na podjęcie już od 1960 roku prowadzenie prac nad praktycznym wykorzystaniem naszej floty wojennej w Układzie Warszawskim (AMW, 3533/75, t. 14 i 192). Zaś od pierwszego kwartału następnego roku, polskie siły uderzeniowe – niszczyciele, OP, ścigacze torpedowe i lotnictwo morskie, przeznaczone zostały do działań w składzie Zjednoczonej Floty Bałtyckiej.

<sup>9</sup> Dyskusje na temat *okręt*, *statek* toczą się na łamach pism - głównie w „Nautologii”, „Przeglądzie Morskim” i „Banderze”, a czasami w publikacjach książkowych. Znaczna liczba materiału nie pozwala na wymianę tego materiału.

VII Flota, a w Wielkiej Brytanii – Flota Metropolii (Home Fleet). Natomiast termin *flotylla* potocznie używano do określenia grupy statków rybackich, wielorybnych i innych, tworzących organiczną całość. W siłach zbrojnych termin ten odnosił się do sił morskich i rzecznych. W MW *flotylla* obejmowała zwykle zespół taktyczny niszczycieli, OP, trałowców i ścigaczy. W skład flotylli wchodziły zasadniczo dwa dywizjony, po 4–6 okrętów jednej klasy (w klasie jednego lub zbliżonych typów) w każdym dywizjonie. W siłach rzecznych *flotylla* stanowiła związek taktyczny lub operacyjny marynarki wojennej, przeznaczony do działań bojowych na rzekach, np. polska Flotylla Pińska<sup>10</sup>.

Zasadniczym trzonem każdej marynarki wojennej była flota wojenna oraz lotnictwo morskie. Dla ich zabezpieczenia organizowano artylerię nadbrzeżną, obronę przeciwlotniczą, piechotę morską, wojska inżynierskie i inne.

Jednostki pływające dzielono na ON i OP, a ich klasyfikacja w latach 40. i 50. ulegała różnym zmianom. Głównie na początku lat 50. w różnych flotach dotychczasowa klasyfikacja okrętów załamała się, wprowadzono wiele nowych nazw i określeń, jak np. niszczyciel rakietowy i przeciwlotniczy. Zmiany w podziale okrętów uwidocznione są również w przepisach, regulaminach i podręcznikach obowiązujących w polskiej marynarce wojennej oraz w opracowaniach na potrzeby wojska i społeczeństwa

Podział okrętów na klasy i typy był zasadniczo ścisły. Klasą okrętu określano główne jego przeznaczenie – do wykonywania jednakowych zadań, dysponujące jednakowymi rodzajami uzbrojenia i zbliżonymi właściwościami taktyczno-technicznymi. Niektóre klasy okrętów, np. krążowniki, dzielono na podklasy: ciężkie, lekkie i pomocnicze.

W ramach jednej klasy lub podklasy występowały okręty różnych typów, stanowiąc podział bardziej ścisły. Do okrętów jednego typu należały jednostki mające jednakowy wygląd zewnętrzny i jednakowe dane taktyczno-techniczne. Typ okrętu określano zazwyczaj nazwą pierwszego zaprojektowanego lub zbudowanego okrętu jednej serii – np. niszczyciel typu *Grom*.

Właściwości bojowe okrętu określały elementy taktyczno-techniczne: ataku (artyleria, rakiety, torpedy, miny, bomby głębinowe, samoloty); obrony (opancerzenie, obrona przeciwminowa, przeciwlotnicza, przeciwołowowa, przeciwochemiczna i przeciwpożarowa); manewru (prędkość, zasięg pływania, zwrotność, zanurzenie, możliwość pływania na fali)<sup>11</sup>. W zależności od właściwości taktyczno-technicznych okręty obok podziału na klasy i typy, dzielono w niektórych flotach również na rangi<sup>12</sup>.

Klasyfikacja okrętów ulegała pewnym zmianom wraz z rozwojem flot wojennych, w skład których wcielano coraz nowsze, nieznanne wcześniej jednostki. Mia-

ło to miejsce głównie w II wojny światowej, a następnie z wprowadzaniem rakiet, broni atomowej i technicznych środków rozpoznania<sup>13</sup>. Wszystkim tym wpływom podlegała również polska flota wojenna.

Badania dziejów polskiej floty wojennej na tle europejskich sił morskich 1939–1959, stanowią zaniebdany odcinek historii marynarki wojennej<sup>14</sup>. Problematyką tą zajmowano się fragmentarycznie i raczej w kontekście innych studiów, zwłaszcza przy odtwarzaniu poszczególnych epizodów z przeszłości polskiej marynarki wojennej. Efemerycznie zagadnieniom tym poświęcano miejsce przy rozpatrywaniu walk w II wojnie światowej i po jej zakończeniu – głównie w aspektach NATO i Układu Warszawskiego w rejonie Bałtyku. Zajmowano się nimi w takim zakresie, by przedstawić w miarę pełną charakterystykę istotnych wydarzeń osobno dla Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej i floty PRL. Szerzej prowadzono badania walk polsko-niemieckich we wrześniu 1939 roku na Bałtyku, ale nie ujmowano w nich współdziałania Kriegsmarine z radziecką flotą wojenną.

Zainteresowania badaniami w zakresie omawianej pracy prowadzono w różnych środowiskach – historyków wojskowości i politologii, w PRL i na emigracji. Dotyczyły one głównie walk polskich okrętów w II wojnie światowej i floty PRL, ale we fragmentach wielu prac były próby przynajmniej oceny sił morskich innych państw – głównie alianckich i przeciwników. Ponieważ w okresie PRL nie było możliwości współdziałania między różnymi historykami w kraju i na emigracji oraz korzystania z wypracowanych dorobków, wiele ocen i wniosków jest sprzecznych. Stan taki wynikał z niekorzystnych warunków politycznych, powodując utworzenie odrębnych ośrodków badawczych w kraju i na emigracji, nad dziejami głównie polskiej floty wojennej w latach 1939–1959. Mimo wielu trudności, można mówić o szkole historycznej marynarki wojennej w PRL i na emigracji, których twórcami byli oficerowie marynarki i wiele osób spoza wojska.

W PRL badania zostały podporządkowane ideologii komunistycznej, dlatego ich wyniki nie mogły być niezależne, mimo usilnych starań ze strony wielu historyków o obiektywizm. Dominowała gloryfikacja oraz radzieckiego i socjalizmu, uważająca to co na Zachodzie za złe i antypolskie. Dopiero od 1957 roku zauważano polskie sukcesy w czasie wojny morskiej, ale nadal robiono przepaść między flotą PRL a POMW, lekceważono dowództwo i większość oficerów sprzed wojny, gloryfikując marynarzy. Co prawda w kraju ukazywało się wiele opracowań niezależnych od cenzury, w warunkach podziemia, ale one nie dotyczyły floty wojennej. Należy jednak podkreślić, że mimo usilnych zabiegów ze strony władz o wyrugowanie ze świadomości w marynarce wojennej narodowych tradycji morskich – głównie POMW, nie odniosły one zamierzonych rezul-

<sup>10</sup> *Morski Słownik Operacyjno-Taktyczny*. Dodatek do PM 1961, z. 7–8, s. 11.

<sup>11</sup> *Taktyka Marynarki Wojennej*. Podręcznik, MON 1955, s. 21.

<sup>12</sup> *Tamże*; *Marynarka Wojenna*, praca zbiorowa, Warszawa 1961, s. 89; RSO 1959, s. 9. Przegląd różnych systemów klasyfikacyjnych okrętów w późniejszych czasach zawarto m.in. w pracach F. Walickiego (*Zagadnienia słownictwa morskiego*, PM 1948, nr 6), K. Ficonia (*Klasyfikacja okrętów i systemów okrętowych w marynarce wojennej*, *Tamże* 1996, z. 1) i N. Klatki (*Współczesne problemy klasyfikacji okrętów*, *Tamże* 1976, z. 6; *Nazwy i klasyfikacja okrętów bojowych*, *Tamże* 1993, z. 5).

<sup>13</sup> Na klasyfikację okrętów w polskiej flocie wojennej, głównie w drugiej połowie lat 20., wpływ miała książka francuskiego kmdr. ppor. Vena (*Współczesna flota morska. Jej cele, skład i uzbrojenie*, Toruń 1927), która stanowiła podręcznik dla oficerów i podchorążych. W następnych latach O. Żukowskiego (*Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1932; *Tenże, Statek morski i rzeczny*, Lwów 1936); *Marynarka wojenna*, RMiK 1938.

<sup>14</sup> Było to wynikiem ograniczonego dostępu do rezultatów badań powstałych w zachodniej Europie oraz cenzury politycznej w Polsce do końca lat 80.

tatów. Nawet w latach nasilanej sowietyzacji zagadnienia te były forsowane, chociaż wyjaśniano je z punktu widzenia klasowego. W sumie jednak prace krajowe pomijały wiele zagadnień milczeniem, na co z biegiem lat wpływ miały: cenzura i aparat partyjno-polityczny, autocenzura z obawy przed represjami i autocenzura wynikająca z przygotowania wyłącznie proradzieckiego i komunistycznego<sup>15</sup>. Dlatego prace jakie ogłaszano m. in. na łamach „Przeglądu Marynarki Wojennej”, „Przeglądu Morskiego”, „Wojskowego Przeglądu Historycznego” i wielu pism historycznych spoza wojska, były enigmatyczne z ocenami często szkodzącymi sprawie polskiej floty wojennej.

Twórcami szkoły historycznej marynarki wojennej w PRL były zasadniczo trzy ośrodki: Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej (Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej, Akademia Marynarki Wojennej), Ośrodek Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej oraz Muzeum Marynarki Wojennej. Jej rozwój następował systematycznie, nawet wówczas, gdy flotą wojenną kierowali radzieccy admirałowie i oficerowie. Badania i dyskusje toczono głównie wokół spraw polskiej floty wojennej we wrześniu 1939 roku, niektórych zagadnień dotyczących polskich okrętów operujących z baz brytyjskich, a następnie floty PRL. Te ostatnie zagadnienia zaczęto rozwijać w latach 80., a w latach 90. stały się one przedmiotem coraz liczniejszych badań – głównie w ramach AMW. Było to możliwe dzięki nawiązaniu współpracy z dotychczasowym środowiskiem emigracyjnym i szerszym udostępnieniu dokumentów w polskich archiwach wojskowych. Ponadto w WSMW, a głównie w AMW, podejmowano badania nad historią morskiej sztuki wojennej, w tym okresu dotyczącego niniejszej pracy. Co prawda są one fragmentaryczne, ale tyczą rozwoju i wpływu techniki morskiej i uzbrojenia oraz warunków geograficznych na sposoby walki morskiej. W tym zakresie jest to jedyny ośrodek badawczy w Polsce.

W środowisku historyków marynarki wojennej i w niektórych ośrodkach spoza wojska, głównie poznańskim, próbowano dokonać przeglądu opublikowanych prac i artykułów związanych tematycznie z historią marynarki wojennej<sup>16</sup>. Mimo wysiłków opracowania te mają podłoże klasowe i ograniczają się albo do badań krajowych, albo do zdecydowanej, nieobiektywnej krytyki wybranych publikacji ukazujących się w zachodniej Europie, głównie w Niemieckiej Republice Federalnej.

Dzieje polskiej floty wojennej w II wojnie światowej znalazły również miejsce w badaniach poza marynarką wojenną<sup>17</sup>. Nie podjęto jednak badań dziejów naszej floty wojennej na tle europejskich sił morskich, chociaż można znaleźć wśród wielu prac pewne elementy<sup>18</sup>. Ponadto w środowiskach naukowych spoza marynarki wojennej nie podejmowano szerszych badań nad dziejami floty wojennej PRL, głównie ze względu na

trudności w uzyskaniu dokumentów, objętych tajemnicą wojskową.

Znaczący wkład do badań nad dziejami POMW wnieśli oficerowie marynarki. Nad dokumentacją walk polskich okrętów czuwał osobiście szef KMW, który powołał do tego odpowiednią komórkę. Po zakończeniu wojny, istotną rolę w zbieraniu materiałów i opracowywaniu dokonań POMW odegrała Samopomoc Marynarki Wojennej, w ramach której powołano Biuro Historyczne Marynarki Wojennej. Jego archiwum i zbiory zostały później przekazane do Instytutu Historycznego im. Gen. Sikorskiego<sup>19</sup>. Środowisko to swymi badaniami wspierali polscy historycy emigracyjni, publikujący wyniki dokonań w różnych pismach, głównie we Francji i Wielkiej Brytanii. Były one tym ważniejsze, ponieważ opierały się na archiwach brytyjskich, polskich, a ponadto – pochodziły z relacji załóg POMW. I tu również odczuwa się brak szerszego spojrzenia na POMW na tle innych flot wojennych.

Polska historiografia wojskowa odczuwa więc pewien niedosyt w zakresie doświadczenia dotyczącego morskich aspektów wojskowości polskiej floty wojennej lat 1939–1959, w różnych, sprzecznych i przeciwstawnych uwarunkowaniach politycznych, na tle europejskich flot wojennych, uwzględniającej wpływ środowiska geograficznego, techniki okrętowej i środków bojowych na rozwój sposobów walki morskiej. Aby dokonać próby wypełnienia tej luki, w badaniach oparto się na: źródłach archiwalnych i drukowanych; pamiętnikach, wspomnieniach i dziełach teoretycznych; regulaminach, instrukcjach, przepisach i katalogach; literaturze przedmiotu.

Zasadnicze źródła archiwalne dotyczące organizacji floty, jej stanu technicznego i uzbrojenia, szkolenia i wykorzystania, znajdują się w zasobach archiwalnych Centralnego Archiwum Wojskowego, Archiwum Marynarki Wojennej w Wejherowie<sup>20</sup> oraz w Polskim Instytucie i Muzeum Sikorskiego. Pewne materiały wykorzystano również ze zbiorów archiwalnych Muzeum Marynarki Wojennej, Archiwum Wojsk Ochrony Pogranicza, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i innych<sup>21</sup>. Jednak szereg dokumentów w AMW, które mogłyby wyjaśnić wiele spraw dotyczących floty PRL, zostało zniszczonych lub zagubionych, co wynikało z dawnych przepisów o archiwizacji i niekompetencji pracowników odpowiedzialnych za dokumenty w jednostkach wojskowych i w archiwum. Zbiory archiwalne uzupełniono źródłami drukowanymi tym bardziej, że w archiwach stwierdza się niedosyt materiałów dotyczących walk w II wojnie światowej na tle innych flot wojennych. Ponadto, pewne dane przydatne w niniejszej pracy, zostały wcześniej zarchiwizowane, opisane i opublikowane w specjalnych wydawnictwach lub na łamach różnych pism polskich i zagranicznych.

<sup>15</sup> Oficerowie przygotowanie takie uzyskiwali w akademiach radzieckich, a w kraju – głównie w Akademii Politycznej Wojska Polskiego.

<sup>16</sup> Np. Z. Waśko, R. Witkowski, *Próba oceny stanu badań historii Marynarki Wojennej PRL*, PM 1980, z. 9, s. 27–37 (numer specjalny, materiały z sesji wojskowo-historycznej z okazji 35-lecia powstania Ludowego Wojska Polskiego).

<sup>17</sup> Na szczególne podkreślenie zasługuje ośrodek poznański, głównie ze względu na osobę Jerzego Pertka, a następnie Uniwersytet Gdański, gdzie prace w zakresie dziejów polskiej floty wojennej prowadzi się systematycznie od lat 80.

<sup>18</sup> Zostały one wykorzystane w niniejszej pracy.

<sup>19</sup> Samopomoc Marynarki Wojennej została przekształcona w Stowarzyszenie Marynarki Wojennej. W latach 1945–1948 wydawano „Komunikaty”, a w latach 1948–1949 „Komunikaty Informacyjne” Zarządu głównego Stowarzyszenia Marynarki Wojennej. 1 sierpnia 1949 roku powstało nowe czasopismo Stowarzyszenia – „Nasze Sygnały”, na łamach którego zaczęły się ukazywać artykuły o POMW.

<sup>20</sup> Filia CAW w Warszawie.

<sup>21</sup> Sygnatury poszczególnych archiwów zostały wykazane w załączonym spisie.



Pomocne okazały się pamiętniki, wspomnienia i dzieła teoretyczne polityków, wodzów polskich, sojuszników i przeciwników<sup>22</sup>. Wiele z nich – na pozór mało mających wspólnego z flotą wojenną, pomijanych w badaniach, stanowi istotny element w ocenie sił zbrojnych własnych i przeciwników, niezbędnych przy rozpatrywaniu również tematyki morskiej. Ponadto wspomnienia oficerów, podoficerów i marynarzy załóg polskich okrętów, publikowane głównie na łamach „Naszycy Sygnałów”, a później również na łamach „Przeglądu Morskiego” oraz okazjonalnie w innych pismach krajowych i zachodnich.

Regulaminy, instrukcje, przepisy, podręczniki i katalogi, stanowią główne źródła związane z uzbrojeniem i techniką okrętową, służbą załóg i pracą sztabów, szkoleniem w działach okrętowych i w poszczególnych specjalnościach. Były to dokumenty opracowane do praktycznego użytku i na nich opierało się codzienne życie okrętu i zespołu w czasie pokoju i wojny. Ponadto niektóre z nich stanowiły zasadnicze źródło dotyczące obcych flot wojennych, a głównie zaś katalogi flot wojennych<sup>23</sup>.

Podjęcie próby opracowania omawianego tematu wymagało również szerokiego wykorzystania różnego typu opracowań i monografii, a ponadto artykułów zamieszczonych w pismach specjalistycznych polskich i zagranicznych oraz w innych periodykach, w których problemy związane z niniejszą denotacją stanowią jeden z wątków. Wśród wykorzystanych pozycji najbardziej pomocne okazały się te, które opracowali dowódcy flot, związków operacyjno-taktycznych, sztabów różnych szczebli, dowódcy okrętów, specjaliści i wykładowcy akademii morskich oraz szkół oficerskich marynarki wojennej. Najistotniejsze ukazywały się na łamach „Przeglądu Morskiego”, „Bellony”<sup>24</sup> i „Marine Rundschau”. Wykorzystano również materiały przekazane przez attache’s obrony i morskich Belgii, Francji, Holandii, Indii, Niemieckiej Republiki Federalnej oraz Węgier<sup>25</sup>. Badania zostały pogłębione zapoznaniem się ze sprzętem bojowym i wyposażeniem okrętów znajdujących się na: *OM Błyskawica*, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, zbiory uzbrojenia na Helu, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie oraz w Muzeum Marynarki Wojennej w Paryżu (1995), w Muzeum Wojny w Atenach (1999) i w Muzeum Morskim w Pireusie (1999). Ponadto znajdują się tam zestawy bander i znaków okrętowych, mapy, dzienniki i dokumenty okrętowe, umundurowanie, plansze, modele okrętów i elementów okrętowych oraz inne zbiory pomagające zrozumieć służbę na jednostkach pływających różnych bander omawianego okresu.

Do wielu zagadnień dotyczących operacji bojowych na morzach w II wojnie światowej wykorzystano bogatą literaturę RFN, gdzie po dziś dzień ukazuje się masę różnych publikacji – od dokumentów poprzez opracowania naukowe i popularne. Zawierają one ogromną faktografię. Są to druki zwarte i artykuły o dużej wartości poznawczej, dotyczącej Kriegsmarine i innych flot wojennych, w tym polskiej<sup>26</sup>.

Powyższe źródła archiwalne, drukowane, różnorodnie pamiętniki, wspomnienia i dzieła teoretyczne, regulaminy, instrukcje, przepisy, podręczniki i katalogi oraz literatura przedmiotu, są różnorodne pod względem formy. Ich ilość i jakość dają możliwość prowadzenia badań do zrealizowania postawionych celów.

Praca niniejsza przygotowana została w oparciu o pomoc w uzyskaniu materiałów od wielu osób, które chętnie jej udzielały. Poczuję się do miłego obowiązku podziękowania Panu Admirałowi Ryszardowi Łukasikowi, któremu zawdzięczam możliwość wykorzystania materiałów źródłowych dotyczących floty wojennej PRL. Pragnę również wyrazić słowa wdzięczności Kolegom z Instytutu Nauk Humanistycznych Akademii Marynarki Wojennej – głównie zaś kmr. prof. dr. hab. Jerzemu Przybylskiemu i kmr. por. dr. Bogdanowi Zalewskiemu za umożliwienie wykorzystania zbiorów Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego oraz wielu materiałów związanych z flotą wojenną PRL, których w inny sposób nie można by było wykorzystać. Ponadto Panu kmr. dr. Henrykowi Kuli za umożliwienie skorzystania ze zbiorów źródłowych dotyczących morskiej służby WOP. Pragnę także dać wyraz mojej wdzięczności wobec Biblioteki Gdańskiej Polskiej Akademii Nauk, a zwłaszcza wobec Pana dr. Aleksandra Klempa, któremu zawdzięczam możliwość korzystania z fachowej literatury na miejscu i sprowadzanej z innych bibliotek naukowych w kraju i z zagranicy.

Szczególne wyrazy podziękowania składam Mojej Żonie – Janinie, za tłumaczenia tekstów z języka niemieckiego i francuskiego, cenne wskazówki i przyjacielskie rady, dzięki którym mogła powstać niniejsza praca.

<sup>22</sup> Do szczególnie ważnych należy zaliczyć te, które opracowali: W. S. Churchill, *Druga wojna światowa*, t. I, księga 2, Gdańsk 1995; K. Dönitz, *10 lat i 20 dni. Wspomnienia 1935–1945*, Gdańsk 1997; A. Golowko, *Wojna za kręgiem polarnym*, Warszawa 1964; J. Kuropieska, *Misja w Londynie*, Warszawa 1981; F. Ruge, *Der Seekrieg 1939–1945*, Stuttgart 1962 i wiele innych.

<sup>23</sup> Np. Weyers *Taschenbuch der Kriegsflotten*, München-Berlin 1940, 1954/55.

<sup>24</sup> Wojskowo-historyczny periodyk „Bellona” po zakończeniu II wojny światowej ukazywał się w dwóch ośrodkach: w kraju, zależnym od komunistów i w ośrodku londyńsko-paryskim, patriotycznym, niezależnym.

<sup>25</sup> Zostały one zebrane i opisane w archiwum własnym autora.

<sup>26</sup> Sojusznicza Komisja Kontroli w Niemczech zakazała publikowania literatury wojskowej, co nie mogło jednak trwać długo i od 1949 roku nastąpił jej rozwój. Ponadto, głównie Amerykanie, wykorzystywali do świadectwa niemieckie do własnych opracowań.

## Rozdział I

# Polskie siły morskie na tle flot alianckich i przeciwników

Wojna morska na wodach europejskich charakteryzowała się dążeniem do utrzymania panowania na morzu i stałej żeglugi przez aliantów oraz walką o opanowanie i utrzymanie baz skandynawskich i atlantyckich dla floty niemieckiej zwalczającej żeglugę przeciwnika.

Siły morskie aliantów rozwijały się w toku wojny, a ich ośrodkiem organizacyjnym były bazy brytyjskie. Obok floty Brytyjskiej Wspólnoty Narodów i jednostek polskich, stopniowo znalazły się tam okręty Norwegii, Holandii, Belgii, Francji, Jugosławii i Grecji. W dalszym toku wojny z aliantami współdziałała również flota radziecka, a wszystkich wspierała rozbudowująca się flota Stanów Zjednoczonych. Również siły morskie III Rzeszy niemieckiej rozwijały się w toku wojny i zostały wsparte przez jej sojuszników – flotę włoską, a następnie przez słabe zespoły i jednostki bułgarskie, rumuńskie, chorwackie, fińskie oraz rzeczne węgierskie na Dunaju. Siły niemieckie zostały wzmocnione zdobyciami w bazach i portach państw, które opanowały oraz wyeliminowaniem floty francuskiej z początkowego okresu wojny. Ponadto w pierwszym okresie wojny flota niemiecka miała również pomoc w zakresie zaopatrzenia i baz ze strony radzieckiej.

### Siły morskie III Rzeszy Niemieckiej, Włoch i ich sojuszników

#### NIEMIECKA FLOTA WOJENNA

Sztuka wojenna tego państwa rozwijała się w oparciu o nowoczesną technikę i naukę, i miała solidne podstawy wybitnych teoretyków wojskowych: Schlieffena i Seeckta o zmasowanym uderzeniu, Ludendorffa o wojnie błyskawicznej, Guderiana o wojnie zmechanizowanej i pancernej. Teorie te znalazły odbicie w wojnie błyskawicznej i nowoczesnym przygotowaniu do niej sił zbrojnych. Nowoczesną myśl wojskową rozwijano również w Kriegsmarine. W zakresie strategii morskiej istotną rolę odegrały postulaty Wegenera, który podał ostrej krytyce działania strategiczne floty cesarskiej w czasie I. wojny światowej. Niemiecka flota bazowała wówczas w zablokowanej Zatoce Helgolandskiej i nie mogła wykonać zadań, do których ją stworzono. Wegener postulował zatem – aby skutecznie zwalczać brytyjskie linie żeglugowe, należy opanować Bałtyk i cieśniny duńskie, a następnie Danię i Norwegię. Pozwoliłoby to według niego na swobodne wypady okrętów różnych klas na linie żeglugowe przeciwnika ze

zdobytch, licznych baz morskich, praktycznie niemożliwych do zablokowania<sup>1</sup>. Dowództwa i sztaby różnych szczebli Kriegsmarine były przekonane o słuszności tych postulatów, które realizowano w toku wojny<sup>2</sup>.

Zasadniczym celem niemieckiej wojny morskiej było zerwanie brytyjskich linii komunikacyjnych<sup>3</sup>. Do tego jednak niezbędne były odpowiednie bazy, w czym pomocne stało się współdziałanie polityczno-wojskowe z Włochami, Japonią i w początkowym okresie ze Związkiem Radzieckim. Miało ono charakter głównie antybrytyjski i dążyło do rozproszenia sił Royal Navy – do utrzymania ich części na Morzu Śródziemnym i na wodach Dalekiego Wschodu. Niedostatek własnych sił dowództwo Kriegsmarine zamierzało rekompensować odpowiednią taktyką zwalczania żeglugi: szybkie napaady, oderwanie się, zmiana rejonu operacji bojowej i unikanie bitwy z siłami nawodnymi przeciwnika, nawet słabszymi.

Żeglugę aliancką zwalczano począwszy od przybrzeżnych wód przeciwnika, aż po otwarte morza i oceany. Na oceanie i oddalonych morzach operowały zasadniczo pojedyncze pancerniki, krążowniki ciężkie i pomocnicze oraz OP<sup>4</sup>. Aby umożliwić im wyjście na Atlantyk, lekkie jednostki nawodne miały przeprowadzać akcje bojowe na Morzu Północnym i przy wybrzeżach brytyjskich, aby w ten sposób wiązać jak najliczniejsze siły Royal Navy na tych akwenach<sup>5</sup>. Obok floty niemieckiej, żeglugę przeciwnika miało zwalczać również lotnictwo, ale głównym zadaniem samolotów było niszczenie dużych okrętów brytyjskich – pancerników i lotniskowców<sup>6</sup>. Ponadto lotnictwo i małe ON – głównie ścigacze torpedowe, miały zwalczać żeglugę na wodach przybrzeżnych, prowadzono również operacje stawiania zaczep-

<sup>1</sup> W. Wegener, *Die Seestrategie des Weltkriegs*, Berlin 1929, passim.

<sup>2</sup> B. Krzywiec, *Polityka i strategia Niemiec a błędy Wielkiej Brytanii*, PM 1947, z. 2, s. 39.

<sup>3</sup> W. Hubatsch, *Hitlers Weisungen für die Kriegsführung 1939–1945. Dokumentne des Oberkommandos der Wehrmacht...*, Frankfurt/M., 1962, s. 21. Celem zerwania brytyjskiej żeglugi, Niemcy budowali siły przeznaczone do operacji w oddalonych rejonach, głównie szybkie pancerniki i krążowniki o dużym zasięgu pływania i autonomiczności, zdolnych do atakowania okrętów i statków na odległych akwenach otwartego morza. Do sił tych zaliczano również U-booty. Jednak w 1939 roku OP stanowiły tylko 9% tonażu całej floty niemieckiej, pancerniki – 46%, krążowniki – 31,5%, a niszczyciele – 13,5% (Gorszkow, *Tamże*, s. 421).

<sup>4</sup> F. E. Giese, *Die deutsche marine 1920 bis 1945*, Frankfurt 1956, s. 100nn; B. Krzywiec, *Przemiany w prowadzeniu wojny morskiej*, PM 1947, nr 1, s. 47.

<sup>5</sup> S. Bernatt, *Przejście niemieckich okrętów przez Kanał La Manche*, PM 1958, z. 11.

<sup>6</sup> Hubatsch, *Tamże*.

nych ZM. Jednocześnie Niemcy zakładali, że Francja nie będzie chciała kontynuować wojny. Dlatego niemieckie okręty otrzymały zakaz topienia francuskich statków, który zniesiono dopiero 23 września 1939 roku<sup>7</sup>. III Rzesza wiele uwagi poświęcała również rozbudowie sił do obrony baz, walki z minami, zabezpieczenia rozwinięcia sił głównych floty i do utrzymania dogodnej sytuacji operacyjnej na własnych wodach przybrzeżnych<sup>8</sup>. Zajęcie Danii, Norwegii, Belgii, Holandii i Francji, znacznie polepszyło sytuację strategiczną Kriegsmarine, a ponadto wycofanie sił morskich Francji z wojny spotęgowało trudności Royal Navy. Niemcy ugruntowali dobre połączenie Bałtyku z Morzem Północnym i przez Kanał Kiloński, a systemem rzek – głównie Dunajem, łącznie z Morzem Czarnym. W wojnie ze Związkiem Radzieckim flota niemiecka miała uniemożliwić Rosjanom wyjście z ich baz na morze, przy równoczesnym zabezpieczeniu własnych wybrzeży, komunikacji morskich, a po zdobyciu Leningradu usunąć miny morskie<sup>9</sup>. Na małych morzach – Bałtyk, Morze Czarne i Egejskie, Niemcy angażowali siły lekkie własne oraz sojuszników.

W toku wojny koncepcje strategiczne wykorzystania Kriegsmarine ulegały pewnym zmianom. Wobec niepowodzeń dużych ON, zaczęto realizować nowy program – oddanie pierwszeństwa w zwalczaniu żeglugi przeciwnika dla OP i ulepszenie współdziałania lotnictwa z flotą. Zaś duże ON miały zostać wycofane i bazować w Norwegii, jako przeciwwaga dla Royal Navy.

Wobec niepowodzenia desantu na Wielką Brytanię i niemożliwości zniszczenia żeglugi aliantów, III Rzesza w obawie przed inwazją przeciwnika od strony morza zabezpieczyła się tzw. *WAŁEM ATLANTYCKIM*<sup>10</sup>. Jego rozbudowę rozpoczęto w 1941 roku, intensyfikując prace budownictwa następnego roku tak, że w dwa lata później na 1 km wybrzeża przypadało 8–9 bunkrów. Spośród 547 baterii nadbrzeżnych, 299 znajdowało się w bunkrach. Ponadto w głębi wybrzeża zgromadzono ruchome odwody, które miały być kierowane na zagrożone odcinki wybrzeża. *WAŁ ATLANTYCKI* stanowił wyłącznie pasywny pas nadbrzeżnej obrony, który alianci mogli likwidować przy pomocy lotnictwa i dużych ON. Do ich odparcia brakowało później Niemcom panowania w powietrzu i na własnych wodach. A już Moltke twierdził,

*że najsilniej ufortyfikowane wybrzeże nie daje nic, prócz możliwości odbierania rażów, a bez szans oddawania ich nieprzyjacielowi. Aby móc razić samemu, trzeba mieć flotę*<sup>11</sup>.

Traktat wersalski zabraniał Niemcom posiadania lotniskowców, lotnictwa morskiego oraz OP. Mimo to rozwijające się dowództwa, sztaby i różne grupy badawczo-naukowe działające na rzecz floty niemieckiej, gromadziły specjalistów i opracowywały niezbędne programy. Dotyczyły one rozwoju, budowy różnych klas i typów okrętów – w zakazanych zakresach przez państwa koalicji. Mimo różnych zabiegów, Kriegsmarine weszła jednak do wojny bez odpowiednich sił zdolnych wykonać cele strategiczne. Nie mogły być więc użyte w zespołach pancerniki, a lotniskowce nie weszły do służby. Flota niemiecka utworzona na bazie układów z lat 1935 i 1937, rozbudowana została początkowo w kierunku zmniejszenia liczby pancerników, nadmiernego powiększenia U-bootów, zmniejszenia liczby lekkich krążowników i powiększenia liczby ciężkich krążowników. Flota zesza więc z roli zdolnej do samodzielnych rozstrzygnięć strategicznych, ograniczając się do koncepcji wyłącznie walki o linie komunikacyjne<sup>12</sup>. Dlatego Kriegsmarine dysponując świetnymi bazami morskimi, nie potrafiła właściwie ich wykorzystywać z braku odpowiednich sił w zakresie strategicznym poza dwiema formami: operacyjną działalność OP i zagrożenie wyłącznie żeglugi alianckiej przez kilka dużych ON stojących w fiordach norweskich. Nie przewidziano również zapewnienia swobody dla własnej żeglugi, poza liniami przybrzeżnymi, na wodach wewnętrznych i na Bałtyku.

Flota niemiecka była sprawnie dowodzona, a załogi okrętów przejawiały ducha zaczepnego. Sprawną organizację i dowodzenie flotą niemiecką wprowadził już Tirpitz, a zebrane doświadczenia z I. wojny światowej pozwoliły na nowoczesną organizację floty w II. wojnie światowej. Uwzględniono wówczas lotnictwo morskie i OP<sup>13</sup>.

Zasadniczą rolę w rozwoju niemieckiej floty wojennej odegrały więc idee admirała Alfreda Tirpitz, a następnie admirałów – Ericha Raedera i Karla Dönitza. Jednocześnie dwaj ostatni byli zgodni co do tego, że dla niemieckich sił morskich wojna wybuchła za wcześnie o 5–6 lat, co nie pozwoliło na odpowiedni do potrzeb rozwój floty<sup>14</sup>. Mimo braku odpowiednich sił, włożyli wiele pracy, aby Kriegsmarine uzyskała sukcesy w toczącej się wojnie morskiej.

<sup>7</sup> J. Pertek, *Od Reichsmarine do Bundesmarine 1918–1965*, Poznań 1966, s. 155.

<sup>8</sup> S. Gorszkow, *Potęga morska współczesnego państwa*, Warszawa 1979, s. 421.

<sup>9</sup> Hubatsch, *Tamże*, s. 87.

<sup>10</sup> Wał Atlantycki stanowił nadmorską linię fortyfikacyjną o długości około 4000 km. Ciągnął się od północnej Norwegii do Pirenejów i składał się z 3 odcinków obrony: norweskiego, duńskiego i zachodniego. Fortyfikacje rozbudowywano głównie w rejonach ważniejszych baz morskich i portów, a poszczególne punkty oporu miały obronę okrężną oraz plot. Na odcinkach niedogodnych do desantu morskiego budowano sektory obrony, wykorzystując warunki terenowe. Szczególną uwagę zwrócono na ufortyfikowanie wysp przybrzeżnych, ujść rzek i baz morskich. Zasadniczym elementem obrony Wału były armaty dalekosiężne artylerii nadbrzeżnej włączone do punktów oporu. Do zwalczania okrętów desantowych i barek, wydzielono odpowiednie baterie mniejszych kalibrów. Ogromne potrzeby w sprzęcie artyleryjskim były powodem gromadzenia różnych typów dział – od ciężkich po automatyczne małokalibrowe. Ściągano je z różnych miejsc, z wycofanych ON, np. z unieruchomionego w Gdyni pancernika „Gneisenau” (W. Bobula, W. Brzoskwinia, P. Czech, *Bateria Orlandet*, OW 1993, nr 4, s. 73–77). Najbardziej umocniony rejon znajdował się nad kanałem La Manche (M. Ginns, *Deutsche Kunstnarillerie auf den Kanalinseln 1941–1945*, „Artillerie Rundschau” 1976, nr 3, s. 96nn/).

<sup>11</sup> J. Ginsbert, *Wojna na morzu*, PW–ŻPO 1943, nr 19, s. 2.

<sup>12</sup> Krzywiec, *Tamże*, s. 38–39. Na brak konsekwencji w rozwoju floty niemieckiej wpływ miały decyzje kierownictwa politycznego Rzeszy i malejące możliwości ekonomiczne kraju. Przy tym osobiście Hitler zalecał, aby każdy z dużych niemieckich ON był tak zbudowany, żeby swoimi właściwościami taktyczno-technicznymi przewyższał odpowiednią jednostkę brytyjską tej samej klasy.

<sup>13</sup> W. Hubatsch, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848–1945*, Frankfurt am Main 1958, *passim*. Jednak przewidując operacje na oceanach, nie wypracowano zasad współdziałania, a lotnictwo morskie podporządkowano organizacyjnie dowództwu Luftwaffe, co stwarzało wiele niedogodności na szczeblu operacyjnym i taktycznym (J. W. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983, s. 452).

<sup>14</sup> C. Bekker, *Kampf und Utergang der Kriegsmarine*, Hannover 1953, *passim*; J. Pertek, *Kriegsmarine (1939–1945) w zachodnio-niemieckiej historiografii*, PZ 1966, nr 5, s. 61; Tenże, *Od Reichsmarine...*, s. 158.

Rozwój niemieckiej floty wojennej zasadniczo rozpoczął się w roku 1933, na podstawie planu rekonstrukcji marynarki wojennej zatwierdzonego w listopadzie poprzedniego roku. Na jego podstawie przystąpiono do znacznego zwiększenia sił lekkich – niszczycieli, torpedowców i ścigaczy, utworzenia lotnictwa morskiego, a od 1935 roku podjęto również budowę OP. 21 maja 1935 roku zmieniono również nazwę marynarki wojennej – z *REICHSMARINE* na *KRIEGSMARINE*.

Sukcesem dla III Rzeszy było zawarcie brytyjsko-niemieckiej umowy morskiej 18 czerwca 1935 roku. Zezwalała ona na rozbudowę jednostek ofensywnych – pancerników, lotniskowców, krążowników, niszczycieli oraz OP. Umowa nie obejmowała jednostek mniejszych – ścigaczy torpedowych, kanonierek, stawiaczy min, trałowców oraz okrętów pomocniczych i specjalnych. Pozwoliło to 11 wielkim stoczniom niemieckim, które już o wiele wcześniej przygotowały się pod względem organizacyjnym i technicznym, rozwinąć pełną produkcję. Jednak opracowywane plany rozbudowy *Kriegsmarine* brały pod uwagę oświadczenie przywódców państwa na czele z Hitlerem, że nie rozpoczną wojny wcześniej niż w latach 1944–1945. Dlatego przewidywano, że w 1948 roku w składzie sił morskich Niemiec winno być 13 pancerników i 3 pancerniki kieszonkowe oraz 4 lotniskowce<sup>15</sup>. Ponadto 49 krążowników, 158 niszczycieli, 249 OP i wiele innych jednostek o różnym przeznaczeniu. Jednak pewne łatwego zwycięstwa kierownictwo III Rzeszy przystąpiło do wojny już we wrześniu 1939 roku, zmieniając radykalnie plany rozbudowy własnej floty wojennej. W latach 1935–1939 stocznie niemieckie, mimo ogromnego wysiłku, zdołały zwodować jedynie 300 000 ton różnych jednostek, co było niewystarczające do uzyskania przewagi na morzu nad Royal Navy.

W chwili wybuchu wojny niemieckie siły morskie składały się z 2 pancerników, 3 pancerników kieszonkowych, 2 starych pancerników szkolnych, 2 ciężkich krążowników, 6 lekkich krążowników, 22 niszczycieli, 16 torpedowców, 10 jednostek eskortowych, 57 OP, 32 trałowców eskadrowych oraz szeregu mniejszych jednostek. Po wybuchu wojny skoncentrowano się na budowie lekkich sił nawodnych i OP<sup>16</sup>.

W 1940 roku w skład *Kriegsmarine* weszły: pancernik *Bismarck*, ciężki krążownik *Prinz Eugen*, 7 krążowników pomocniczych, 3 niszczyciele, 5 torpedowców, 51 OP, 24 ścigacze torpedowe, 21 trałowców eskadrowych – w tym 3 zdobyte w Holandii, 37 trałowców oraz 1 awizo. Ponadto wiele okrętów zdobytych w Norwegii, Holandii, Belgii i Francji. Zwycięstwa w zachodniej Europie podporządkowały Niemcom gospodarki opanowanych krajów, w tym świetnie rozwinięty przemysł stoczniowy – stojący na wysokim, światowym poziomie. Zatrudniono w nim dotychczasowych pracowników tym bardziej, że wśród podbitych narodów znalazło się dużo takich, którzy chętnie pracowali na rzecz Niemiec.

W następnym roku *Kriegsmarine* otrzymała pancernik *Tirpitz*, 4 niszczyciele, 7 torpedowców, 30 ściga-

czy torpedowych, 202 OP – w tym 4 zdobyte, 28 trałowców eskadrowych i 50 mniejszych trałowców. Niemcy opanowali również wiele jednostek w portach Jugosławii i Grecji. Zatopiony został jednak pancernik *Bismarck*.

Rok 1942 charakteryzował się wzrostem liczby oddanych do służby OP oraz trałowców. Pancernik *Gneisenau* po ciężkim uszkodzeniu przez lotnictwo alianckie w Kilonii został przebazowany do Gdyni, gdzie w następnym roku zrezygnowano z jego dalszego remontu. Pod koniec tego roku wstrzymano również budowę lotniskowca *Graf Zeppelin* oraz przebudowę 2 statków pasażerskich i ciężkiego krążownika *Seydlitz* na lotniskowce. Zbudowano jednak 239 OP, a ponadto do służby weszły 3 niszczyciele oraz 2 zdobyczne, 6 torpedowców, 3 kanonierki zdobyte w Holandii, 48 trałowców eskadrowych – w tym 19 ze stoczni holenderskich, 48 trałowców mniejszych, 34 ścigacze torpedowe oraz wiele innych jednostek. Jednak produkcja stoczniowa stawała się utrudniona ze względu na wzmożone bombardowania aliantów nie tylko stoczni, ale i dróg dowozowych surowców, materiałów oraz urządzeń niezbędnych do wyposażenia okrętów. Ponadto dla niemieckiej produkcji stoczniowej coraz bardziej dokuczliwy stawał się sabotaż organizowany przez ruch oporu w podbitych krajach.

W 1943 roku *Kriegsmarine* otrzymała 288 OP, 5 niszczycieli, 5 torpedowców, 1 kanonierkę, 63 trałowce eskadrowe, 43 trałowce, 36 ścigaczy torpedowych i 2 małe ścigacze. Po kapitulacji Włoch nie udało się Niemcom opanować sił morskich niedawnego sojusznika poza 15 torpedowcami, pewną liczbą ścigaczy torpedowych, trałowców oraz wiele mniejszych jednostek. Dużych ON już nie budowano, dążąc do utrzymania tempa produkcji U-bootów.

W 1944 roku do służby weszły 2 niszczyciele, zbudowano 115 OP, 24 trałowce i wiele mniejszych jednostek. Przystąpiono również do budowy sił szturmowych – lilipucich OP i innych. Produkcja stoczniowa stawała się coraz trudniejsza ze względu na systematyczne silne bombardowania przeprowadzane przez aliantów i trudności surowcowe. W następnym roku przygotowano jedynie 71 OP, a ponadto do służby weszło 11 trałowców eskadrowych, 19 mniejszych trałowców i 16 ścigaczy torpedowych.

Począwszy od 1944 roku duże ON skoncentrowano na Bałtyku. Jedynie uszkodzony *Tirpitz* pozostał w norweskim fiordzie Altenfiord. Jednostek uszkodzonych nie remontowano ze względu na brak mocy remontowych, a zdolne do walki przeznaczono do wsparcia artyleryjskiego lądu, wobec możliwej ofensywy radzieckiej nad tym morzem.

W wojnie morskiej prowadzonej przez *Kriegsmarine* zasadniczą rolę miały odegrać pancerniki, krążowniki oraz OP. Pierwsze, przeznaczone do operacji bojowych na odległych obszarach morskich, miały dużą moc maszyn i zasięg pływania. W składzie floty pełniło służbę w sumie 9 pancerników, o różnej wartości bojowej: 3 typu *Deutschland* (*Deutschland*, *Admiral Scheer*, *Admiral Graf Spee*), 2 typu *Scharnhorst* (*Scharnhorst*, *Gneisenau*), 2 typu *Bismarck* (*Bismarck*, *Tirpitz*), 2 typu *Deutschland* (*Schlesien*, *Schleswig-Holstein*). Trzy pierwsze pancerniki typu *Deutschland*, zwane pancernikami kieszonkowymi (przydomek ten nadała prasa brytyj-

<sup>15</sup> Bekker, *Tamże*, *passim*.

<sup>16</sup> Tenże, *Verdamnte See Ein Kriegstagebuch der deutschen Marine*, Oldenburg 1971, *passim*; Tenże, *Die versunkene Flotte Deutsche Schlachtschiffe und Kreuzer 1925–1945*, Tamże 1961, *passim*; Giese, *Tamże*, s. 57nn; J. Krasuski, *Omówienie książek autorów niemieckich dotyczących floty*, PZ 1960, nr 6, s. 399.

ska), od lutego 1940 roku zaliczone zostały do krążowników ciężkich<sup>17</sup>.

*Deutschland* od 15 listopada 1939 roku przemianowano na *Lützow*. Okręt brał udział w wojnie hiszpańskiej przeciwko komunistom, a w sierpniu 1939 roku wysłany został na wody Grenlandii celem zwalczania brytyjskiej żeglugi. Do bazy wrócił w listopadzie bez większych sukcesów – 2 zatopione statki i 1 prz. W czasie inwazji na Norwegię 9 kwietnia 1940 roku otrzymał 3 trafienia pociskami kalibru 280 mm, a w drodze powrotnej został trafiony torpedą z brytyjskiego OP „Spearfish”<sup>18</sup>. Uszkodzony okręt odholowano do stoczni w Kilonii. Jednak 12 czerwca 1941 roku na Morzu Północnym został trafiony torpedą lotniczą i ponownie skierowany do remontu, który trwał do stycznia następnego roku. Po remoncie skierowany do Norwegii, 3 lipca 1942 roku wszedł na skały podwodne. Po remoncie w Gdyni, ponownie wysłany do Norwegii, skąd jesienią znów wrócił na Bałtyk. W październiku 1944 roku okręt brał udział w walkach o wyspy Moosundzkie, a 16 kwietnia 1945 roku w Świnoujściu silnie uszkodzony przez brytyjskie bombowce osiadł na równej stępcie w basenie portowym. Do 4 maja artyleria *Lützowa* ostrzeliwała przeciwnika, po czym załoga zniszczyła ładunkami wybuchowymi okręt. Wrak podnieśli Rosjanie we wrześniu 1947 roku i odholowali do swego portu, gdzie w następnym roku złomowano go.

*Admiral Scheer*, podobnie jak poprzedni okręt, brał również udział w wojnie hiszpańskiej. Potem wykonywał różne zadania bojowe, a do jego największych sukcesów należała operacja przeciwkonwojowa, którą rozpoczął jesienią 1940 roku. 5 listopada zaatakował konwój HX-84 w składzie 37 statków, w tym 2 polskie – *Puck* i *Morska Wola*. W obronie konwoju stanął brytyjski krążownik pomocniczy *Jervis Bay*, który związał 22-minutową bitwą artyleryjską przeciwnika, pozwolił na rozproszenie konwoju. Niemiecki pancernik zatopił tylko 5 statków i uszkodził 2–3 statki, a mógł przecież zatopić o wiele więcej. Następnie operował na południowym Atlantyku bez większych rezultatów, od 17 stycznia 1941 roku posługiwał się nawet sygnałami w języku angielskim wprowadzając tym samym statki alianckie w błąd. Zaopatrzeniowiec *Nordmark* dostarczył mu paliwo, a krążownik pomocniczy *Thor* żywność. *Admiral Scheer* operował również na Oceanie Indyjskim, wchodząc do Kilonii 1 kwietnia 1941 roku. We wrześniu tego roku operował na wodach Zatoki Ryskiej, a w następnym roku skierowano go do Norwegii. W latach 1943–1944 pełnił służbę jako jednostka szkoleniowa, a następnie brał udział w walkach przy wybrzeżach Bałtyku. 9 kwietnia 1945 roku w Kilonii w okręt trafiło 5 bomb z samolotów brytyjskich, co spo-

wodowało jego zatonięcie. Parę lat później wrak okrętu złomowano<sup>19</sup>.

*Admiral Graf Spee*, podobnie jak dwa poprzednie uczestniczył w wojnie hiszpańskiej, a w sierpniu 1939 roku został skierowany na Atlantyk celem zwalczania żeglugi brytyjskiej. Po zatopieniu kilku statków, 13 grudnia tego roku okręt został zaatakowany przez 3 brytyjskie krążowniki – ciężki *Exeter* i 2 lekkie – *Ajax* oraz *Achilles*. Dwugodzinna bitwa artyleryjska nie przyniosła rozwiązania, a przeciwnicy odnieśli uszkodzenia. Po wejściu niemieckiego pancernika do Montevideo, na miejsce uszkodzonego *Exetera* wszedł ciężki krążownik *Cumberland*. W tej sytuacji 17 grudnia niemiecki okręt wyszedł z portu i został wysadzony w powietrze przez własną załogę<sup>20</sup>.

Nowoczesnymi pancernikami były *Scharnhorst* i *Gneisenau*, charakteryzujące się dużą dzielnością morską i odpornością na zniszczenie<sup>21</sup>. Do ich zasadniczych wad należało to, że nie dysponowały armatami głównego kalibru powyżej 280 mm, chociaż były to udane działa morskie. Operując z baz – głównie norweskich, stanowiły stałe zagrożenie dla żeglugi brytyjskiej i angażowały poważne siły Royal Navy na wodach Morza Północnego oraz na szlakach murmańskich. Oba pancerniki 23 listopada 1939 roku zostały rozpoznane przez patrolujący pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi brytyjski krążownik pomocniczy *Rawalpindi*. Po trwającej około 14 minut bitwie, krążownik został trafiony, ale zaalarmowana Royal Navy spowodowała wycofanie się niemieckich pancerników z dalszej operacji przeciwko brytyjskiej żegludze. 9 kwietnia następnego roku w czasie walki morskiej oba pancerniki trafiły dwoma pociskami brytyjski pancernik *Renown*, zaś *Gneisenau* otrzymał 3 trafienia. Następnie – 8 czerwca zatopiły brytyjski lotniskowiec *Glorious* oraz 2 niszczyciele – *Acasta* i *Ardent*. W czasie walki torpeda wystrzelona z *Acasty* trafiła *Scharnhorsta*, który musiał udać się na remont do Kilonii. Również *Gneisenau* został trafiony torpedą – 20 czerwca, wystrzeloną przez brytyjski OP *Clyde* i również musiał udać się na remont do Kilonii. Następnie oba pancerniki zostały przebazowane do Brestu, skąd operowały od stycznia do marca 1941 roku na Atlantyku przeciwko konwojom. Co prawda zdołały zatopić 22 statki, przy jednoczesnym unikaniu spotkania z brytyjskimi pancernikami, ale na większe sukcesy Niemcy już nie mogli liczyć. Okręty te były stale śledzone, namierzane, a Royal Navy przeprowadzała coraz to nowe operacje morsko-lotnicze celem ich zniszczenia. Stojąc w Breście były atakowane przez alianckie bombowce, które uszkodziły oba pancerniki. 11–13 lutego 1942 roku okręty te pod osłoną ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*, sił lekkich, lotnictwa oraz pod przykryciem własnej artylerii nadbrzeżnej, zdołały sforsować kanał La Manche wchodząc do macierzystych portów. Jednak

<sup>17</sup> Na początku bieżącego wieku Niemcy zbudowali 5 pancerników typu *Deutschland* (*Deutschland, Hannover, Schlesien, Schleswig-Holstein, Pommern*). *Deutschland* złomowano w latach 1920–1922, *Hannover* wycofany ze służby został złomowany w latach 1944–1946, a *Pommern* zatonął w bitwie jutlandzkiej trafiony torpedą. Pozostałe dwa pełniły rolę okrętów szkolnych i artyleryjskich w obronie baz morskich i w walkach z celami brzegowymi. W nawiązaniu do tradycji w 1923 roku opracowano wstępną koncepcję nowego pancernika typu *Deutschland*, a w 1928 roku przystąpiono do realizacji ostatecznej – czwartej koncepcji. Według niej zbudowano 3 pancerniki – *Deutschland, Admiral Scheer* i *Admiral Graf Spee*.

<sup>18</sup> *Spearfish* 1 sierpnia 1940 roku został zatopiony na Morzu Północnym przez U-boot *U 34*. Zaś ten z kolei zatonął 6 sierpnia 1943 roku na zachód od Klajpedy w wyniku zderzenia. Po wydobyciu *U 34* nie nadawał się do remontu i 8 września tego roku okręt zdemobilizowano.

<sup>19</sup> J. Brennecke, *Kreuzerkrieg in zwei Ozeanen*, Leipzig 1942; Tenze, T. *Krancke, RRR – das glückhafte Schiff. Kreuzerfahrten der „Admiral Scheer“*, B. Riss 1955.

<sup>20</sup> M. D. Jeremiejew, *Podsumowanie niektórych operacji krążowniczych byłej floty niemieckiej*, PM 1949, z. 12, s. 51nn. Po bitwie na pancerniku niemieckim zostało 306 pocisków do armat kalibru 280 mm, 423 do armat 150 mm, 2470 pocisków do armat plot i 6 torped (Hummelchen, *Die Handels*, MR 1959, z. 6, s. 343).

<sup>21</sup> *Scharnhorst* 26 grudnia 1943 roku po jednej burcie uzyskał trafienia ośmioma torpedami, a mógł otrzymać 14 uderzeń torpedami. Ponadto został trafiony 13 pociskami kalibru 365 mm (S. Tobiasz, *Bitwa u Przyłądka Północnego*, PM 1957, z. 7, s. 185).

w czasie tego przejścia *Scharnhorst* wszedł na dwie miny, a *Gneisenau* na jedną, doznając następnych uszkodzeń.

*Gneisenau* w Kilonii nocą 26/27 lutego 1942 roku w wyniku eksplozji przedniej komory amunicyjnej po trafieniu go bombą, miał zniszczoną część dziobową. Został wówczas skierowany do Gdyni na remont i modernizację, ale na początku następnego roku prace na okręcie wstrzymano. Zaś *Scharnhorst* w styczniu 1943 roku został skierowany na wody norweskie, skąd wraz z innymi okrętami miał zwalczać konwoje. 26 grudnia tego roku został jednak zatopiony przez siły brytyjskie za Przylądkiem Północnym. Natomiast rozbrojonego *Gneisenau* Niemcy zatopili przed wejściem do portu w Gdyni. Został złomowany w latach 1947–1955<sup>22</sup>.

Dwa następne pancerniki – *Bismarck* i *Tirpitz*, należały do najsilniejszych ON III Rzeszy. Charakteryzowały się również dużą dzielnością morską i odpornością na zniszczenie.

*Bismarck* po wejściu do służby odbywał szkolenie załogi i ćwiczenia taktyczne na Bałtyku – głównie na wodach Zatoki Gdańskiej, przygotowując się do operacji przeciwko konwojom alianckim na Atlantyku. Po zakończeniu intensywnego szkolenia, wraz z ciężkim krążownikiem *Prinz Eugen*, 18 maja 1941 roku wyruszył z Gdyni na ocean. Pilnie obserwowany przez polski wywiad, który przekazywał każdą informację o pancerniku, przejęły inne służby alianckie. 24 maja *Bismarck* zatopił brytyjski pancernik *Hood*, a towarzyszący mu pancernik *Prince of Wales* po uzyskaniu trafień z obu okrętów przeciwnika, wycofał się z walki<sup>23</sup>. *Bismarck* uporczywie ścigany przez główne siły Royal Navy został obezwładniony do tego stopnia, że nie był w stanie odpierać dalszych ataków brytyjskich. Ponieważ los okrętu był przesądzony, załoga otwarciem kingstonów przyspieszyła jego zatonięcie<sup>24</sup>.

Plany wykorzystania *Tirpitz* były różne, ale ostatecznie okręt przebazowano do Norwegii, skąd miał atakować konwoje murmańskie. Podobnie jak poprzedni, obserwowany przez wywiad, śledzony przez samoloty, był nieuchwytny dla sił alianckich. Na wodach norweskich był wielokrotnie atakowany przez samoloty alianckie, a 5 lipca 1942 roku próbował go zatopić radziecki OP 21. Dopiero jednak brytyjskie lilipucie OP X 6 i X 7 spowodowały poważne uszkodzenia tak, że remont *Tirpitz* trwał półtora roku. Okręt ten jak gdyby hipnotyzował Royal Navy samą swoją obecnością, nawet wówczas, gdy nie zagrażał konwojom. Był nadal ciągle śledzony, opisywany, stanowił obiekt badań i dyskusji sztabowych. Stwarzał poczucie stałej obawy i zagrożenia<sup>25</sup>. Obawy potęgowało to, że przeprowadzane naloty bombowe mimo trafień, nie niszczyły okrętu – co elektryzowało głównie flotę brytyjską. Dopiero przeprowadzony 12 listopada 1944 roku atak 32 bombowców spowodował zatopienie tego okrętu na płytkiej wodzie<sup>26</sup>. W latach 1948–1957 wrak złomowano.

*Bismarck* i *Tirpitz* były okrętami o wysokich walo-

rach bojowych, ze świetnie wyszkolonymi załogami. Np. kadłub pierwszego miał 22 przedziały wodoszczelne, a wszystkie poprzeczne grodzie przechodziły od dna do górnego pokładu. Grodzie miały dużą wytrzymałość i przy zalaniu wodą wiele z nich zabezpieczało okręt przed zatopieniem, a zapas pływalności innych przedziałów wystarczał na utrzymanie jednostki na powierzchni. Przed skutkami wybuchu min i torped okręt ochraniały specjalne przedziały – podwójne dno o szerokości 5,4 m. Przed pociskami artyleryjskimi chronił pancierz o dużej wytrzymałości przebicia: na burtach 320 mm, na wieżach artyleryjskich 220 mm, a pokład 135 mm. Główne mechanizmy składały się z trzech instalacji turbinowych, a każdy zespół turbin rozmieszczony był w oddzielnej maszynie oraz 6 kotłowni. Mając twarde opancerzenie, odpowiednią konstrukcję i urządzenia, były odporne na działania pocisków artyleryjskich i bomb lotniczych przeciwpancernych oraz burzących. O ich wartości bojowej wiedzieli przeciwnicy i różnymi sposobami dążyli do zniszczenia tych pancerników. Miały również doskonałe bazy – głównie na wodach norweskich, ale operacyjne wykorzystanie nie było na miarę ich możliwości. Te wartościowe okręty w nowoczesnych warunkach wojny nie miały właściwego zabezpieczenia przez siły lekkie i lotnictwo, nie wyposażono je również w nowocześniejsze radary rozpoznawcze.

Ostatnie dwa niemieckie pancerniki – *Schleswig-Holstein* i *Schlesien*, były świetnymi jednostkami szkoleniowymi – głównie w zakresie wykorzystania artylerii, ponieważ miały na uzbrojeniu działa powszechnie stosowane na jednostkach Kriegsmarine. Wysokiej klasy specjaliści – wykładowcy i instruktorzy, zapewniłi odpowiedni poziom szkolenia dla oficerów, podchorążych, podoficerów i marynarzy. Potem na różnych okrętach walcząc z przeciwnikiem, uzyskiwali dobre rezultaty w strzelaniu do celów morskich, brzegowych i powietrznych. Ponadto oba pancerniki walczyły w obronie własnego wybrzeża – głównie zwalczając cele nawodne oraz biorąc udział w obronie plot portów. *Schleswig-Holstein* nocą 18/19 grudnia 1944 roku w czasie nalotu na Gdynię został trafiony trzema bombami, powodując zniszczenie siłowni i podziurawienie dna. Okręt początkowo osiadł rufą w basenie portowym, a 26 grudnia całkowicie. 26 stycznia 1945 roku skreślono go z listy floty wojennej, a 21 marca wrak zniszczyli Niemcy. W latach 1946–1947 podnieśli go Rosjanie i przeholowali do Tallina, gdzie służył jako hulk. W 1948 roku został osadzony na mieliźnie w pobliżu wyspy Odsmissar, gdzie jeszcze w latach 60. służył jako cel dla okrętów i samolotów. Zaś *Schlesien* uszkodzony na brytyjskiej minie magnetycznej 2 maja 1945 roku został odholowany do Świnoujścia. Tam 4 maja zatopiła go własna załoga. Wrak złomowano w latach 1949–1956.

W składzie sił morskich Rzeszy znajdowały się krążowniki – 3 ciężkie, 6 lekkich i 11 pomocniczych.

Początkowo ciężkie krążowniki obejmowały 3 okręty – *Blücher*, *Admiral Hipper* i *Prinz Eugen*. W toku wojny zasiliły je dalsze dwa – *Lütow* i *Admiral Scheer*, przemianowane na ciężkie krążowniki z pancerników kieszonkowych.

*Blücher* brał udział w V Grupie sił morskich, która miała opanować fortyfikacje w fiordzie Oslo i wejść do

<sup>22</sup> F. O. Busch, *Tragödie am Nordkap. Utergang des Schlachtschiffes „Scharnhorst“*, Hannover 1952; J. Pertek, *Zatopienie „Scharnhorsta” i „Tirpitz”*, Poznań 1985; Tobiasz, *Tamże*.

<sup>23</sup> T. Klimczyk, *Hood*, Gdańsk 1992.

<sup>24</sup> J. Brennecke, *Schlachtschiff Bismarck*, Maryland 1960; R. F. O. Busch, *„Prinz Eugen” im ersten Gefecht*, b.m.w., 1943.

<sup>25</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 389.

<sup>26</sup> J. Brennecke, *Schlachtschiff „Tirpitz”. Das Drama der einsamen Königin des Nordes*, Hannover 1953.

stolicy Norwegii. Jednak zaalarmowane norweskie baterie nadbrzeżne z Oskarsholmu na czas otworzyły ogień, powodując znaczne uszkodzenia krążownika. A następnie, po otrzymaniu dwóch trafień torpedami wystrzelonymi z wyrzutni lądowych, zamontowanych na wybrzeżach fiordu w Kaholmie, *Blücher* zatonął 9 kwietnia 1940 roku<sup>27</sup>.

*Admiral Hipper* w lutym 1940 roku wraz z *Gneissau* i *Scharnhorstem* operował przeciwko żegludze brytyjskiej na trasie Szetlandy – Norwegia, a w II Grupie inwazyjnej na Norwegię osłaniał zajęcie Trondheimu. Następnie ponownie operował przeciwko żegludze alianckiej – na Atlantyku, głównie w oparciu o bazy norweskie. Ponieważ operacje przeciwko konwojom dużymi ON nie powiodły się, na początku lutego 1943 roku okręt skierowano do bazy w Piławie. Tam został zdemobilizowany, a do służby wszedł ponownie w następnym roku. W ostatniej fazie wojny krążownik brał udział w obronie wybrzeża. 3 maja 1945 roku w Kilonii załoga zatopiła okręt, który 4 tygodnie wcześniej uszkodziły alianckie samoloty<sup>28</sup>.

*Prinz Eugen* brał udział w licznych operacjach bojowych i przetrwał wojnę w pełnej gotowości bojowej. Okręt obok silnej artylerii dysponował bronią podwodną – torpedami, BG, miał trał-parawan i mógł stawiać miny. Posiadał też obszerny hangar dla wodnosamolotów i obrotową katapultę. Operował przeciwko żegludze alianckiej na Atlantyku, a w końcowej fazie wojny na Bałtyku, walcząc od 10 marca do 4 kwietnia 1945 roku na wodach Zatoki Gdańskiej. Następnie operował w rejonie Świnoujścia, Sassnitz i Kopenhagi, gdzie zakończył służbę. Po wojnie w ramach podziału floty niemieckiej *Prinz Eugen* trafił do floty amerykańskiej, gdzie wykorzystano go w charakterze okrętu celu do prób z bombą atomową w teście A i teście B na Bikini<sup>29</sup>.

Niemieckie ciężkie krążowniki charakteryzowały się dużą awaryjnością siłowni i nadmiernym zużyciem paliwa, co ograniczało ich zasięg pływania. Początkowo próbowano zaradzić temu wysyłaniem na morze tankowców, co potem stało się utrudnione ze względu na nasilone patrole okrętów i samolotów alianckich. Ponieważ w operacjach przeciwko żegludze przeciwnika nie odniosły sukcesów, zostały wycofane na wody norweskie lub na Bałtyk. Niemcy przystąpili również do budowy 2 innych ciężkich krążowników, z których jednak zrezygnowano. Jeden z nich – *Seydlitz*, przeznaczony został na lotniskowiec, a drugi – *Lütow*, 11 lutego 1940 roku sprzedany został flocie radzieckiej. Pływał tam pod nazwą *Pietropawłowski*<sup>30</sup>.

W składzie Kriegsmarine było również 6 krążowników lekkich: *Emden*, *Leipzig*, *Nürnberg* i 3 typu *Königsberg* (*Königsberg*, *Karlsruhe*, *Köln*). Okręty te nie odegrały większej roli w walce z żegluga aliancką i operowały

głównie na wodach norweskich oraz na Bałtyku. Zabezpieczały stawianie min, operacje desantowe oraz prowadziły ostrzał celów brzegowych. Następnie pełniły rolę jednostek szkoleniowych oraz artyleryjskich – do obrony baz morskich, własnych wybrzeży i do obrony plot<sup>31</sup>.

Istotną rolę w morskiej strategii III Rzeszy miały odegrać krążowniki pomocnicze. Co prawda nie udało się wystawić w odpowiednim czasie tyle jednostek, ile wymagały potrzeby, ale krążowniki pomocnicze zatopiły lub zdobyły tyle statków, co pancerniki i ciężkie krążowniki. Początkowo plany zakładały przebudowę 26 statków na krążowniki pomocnicze<sup>32</sup>. Przewidywano nawet ich podział na krążowniki pomocnicze ciężkie i lekkie. Pierwsze mogłyby przebywać na morzu długotrwałe, nawet do roku. Drugie zaś – kilka miesięcy. Ponieważ czas operacji na oceanach winien być długi, zrezygnowano z lekkich krążowników pomocniczych.

Okręty tej podklasy zwano w Niemczech *HANDELSSTORER*, tj. zakłóciaciele handlu, czyli żeglugi handlowej. Formalnie zaś określano je jako *HANDELSSTOR-KREUZER* (*HSK*). Natomiast w Royal Navy, w miarę odkrywania niemieckich krążowników pomocniczych, oznaczano je kolejnymi literami alfabetu jako raidery. Okręty te nie podlegały dowództwu floty, a ich operacjami bojowymi zarządzało bezpośrednio Kierownictwo Wojny Morskiej.

Opierając się na doświadczeniach z I wojny światowej, Niemcy pokładali duże nadzieje w działaniach tych jednostek na liniach żeglugowych aliantów. Wyciągnęli również wnioski z niepowodzeń w I wojnie światowej, które wynikały głównie z braku baz w obszarach poza-europejskich. Dlatego zabezpieczono ich bazowanie w portach radzieckich i japońskich, a ponadto zaopatrywano je na oceanach przez własne statki, radzieckie i japońskie. Zaś własne statki zaopatrzeniowe korzystały z portów neutralnych.

Ponieważ Niemcy przed wybuchem wojny nie mieli przygotowanych statków nadających się do natychmiastowego zaadaptowania na krążowniki pomocnicze, ich przeróbka trwała więcej niż pół roku i weszły do działań bojowych dopiero wiosną 1940 roku. W ciągu wojny wyposażyli 11 krążowników pomocniczych, z których 9 wzięło udział w walkach. Ich zadaniem było topienie lub odstawianie zdobytych statków do portów niemieckich lub sojuszniczych, stwarzanie stałego zagrożenia dla żeglugi alianckiej, ponadto unikanie spotkania z okrętami przeciwnika, co było powodem częstej zmiany rejonu operacji<sup>33</sup>.

Niemieckie krążowniki pomocnicze miały na uzbrojeniu artylerię, torpedy, miny, część miało również wodnosamoloty i motorówki torpedowe. Dla maskowania charakteryzowano je na statki neutralne, a nawet alianckie. Pomagało to forsować aliancką blokadę i ułatwiało działania w wyznaczonych akwenach. Nosiły bandery państw neutralnych i alianckich, wykorzystywały również sygnały zawezwawcze różnych państw. Istotną rolę na tych okrętach odgrywały wodnosamoloty. Jeden krążownik miał z zasady 2 takie maszyny: jedna gotowa

<sup>27</sup> E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, t. 2, München 1969, s. 93nn.

<sup>28</sup> J. Brennecke, *Eismeer, Atlantik, Ostsee. Die Einsätze des schweren Kreuzers „Admiral Hipper“ (1940–1945)*. Mit Geleitwort von F. Ruge, Jugenheim 1963; Tenże, *Atlantik, Ostsee. Die Einsätze des schweren Kreuzers „Admiral Hipper“ (1940–1945)*, Jugenheim 1963; Gröner, *Tamże*.

<sup>29</sup> F. O. Busch, *Schwer Kreuzer „Prinz Eugen“*. Die Geschichte eines fröhlichen Schiffes, Hannover 1958; P. Schmalenbach, *Kreuzer „Prinz Eugen“ ...unter 3 Flaggen*, Herford 1985.

<sup>30</sup> Gröner, *Tamże*, s. 93–96.

<sup>31</sup> *Tamże*, s. 145nn; *Taschenbuch der Kriegsflotten*, t. XXXV, München, b.r.w., s. 220.

<sup>32</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 39.

<sup>33</sup> MMW, 251, s. 9nn; T. Detmers, *The Raider „Kormoran“*, London 1959; Lacki, *Działania...*, s. 33–35.

do lotu, a druga rezerwowa – znajdowała się rozebrana w skrzyniach pod pokładem<sup>34</sup>. Samoloty te służyły do rozpoznania, poszukiwania statków przeciwnika na morzu i do naprowadzania własnego okrętu na wykryty obiekt. Po wykryciu statku alianckiego zrywały mu anteny, aby uniemożliwić łączność radiową, co wykonywały za pomocą ciężarka opuszczanego na linie.

Krażowniki pomocnicze wychodziły z macierzystych portów, a wracały do baz na wybrzeżu francuskim, zwłaszcza z wziętymi do niewoli statkami. Operowały w środkowej i południowej części Atlantyku, na Oceanie Indyjskim oraz na Pacyfiku. Atakowały głównie pojedyncze statki, czasami słabo chronione konwoje i unikały spotkania z okrętami przeciwnika – szczególnie z dużymi. W rejon operacji bojowej przystawały się w złej widoczności, głównie nocą, a po wykonaniu ataku natychmiast uchodziły na oddalone akweny. Nie atakowały statków o równorzędnej lub większej prędkości, co uniemożliwiałoby zbliżenie się na odległość skutecznego ognia artyleryjskiego, a tym bardziej na pozycję ataku torpedowego. Dlatego krążowniki pomocnicze zaczęły zabierać na swój pokład motorówki torpedowe – małe ścigacze torpedowe, aby nimi atakować wykryte statki alianckie. Okazało się jednak, że statki alianckie coraz częściej zaczęły uzbrajać w armaty, które nie dopuszczały ścigaczy torpedowych do ataku z bliskich odległości, a od torped wystrzeliwanych z dalekich odległości, chroniły się odpowiednim manewrem.

Niemieckie krążowniki pomocnicze wykorzystano w dwóch okresach – po raz pierwszy w 1940 roku, drugi raz w 1942 roku, a ostatnią próbę wprowadzenia ich do walki podjęto w lutym 1943 roku.

W 1940 roku na oceany wyszło ich 7. Wraz z intensyfikacją operacji pancerników i krążowników, krążowniki pomocnicze stopniowo przierzucano na wody południowego Atlantyku, na Ocean Indyjski i na Pacyfik. Do ich zaopatrywania na ocean wysłano statki, które miały dostarczać im paliwo i żywność oraz zabierać niezdolnych do służby. M.in. takich 6 jednostek zaopatrzeniowych wyeliminowały brytyjskie okręty w czasie operacji przeciwko *Bismarckowi*. Od marca 1940 roku do końca następnego roku zatopiły 98 statków (593 000 BRT) oraz brytyjski lekki krążownik *Sydney*<sup>35</sup>. Nie były to zbyt wielkie sukcesy i nie miały wpływu na jakość żeglugi alianckiej. Ważniejszą jednak była dezorganizacja

tej żeglugi, zaangażowanie oraz rozproszenie sił Royal Navy w poszukiwaniu niemieckich krążowników pomocniczych. Anglicy zdołali jednak zniszczyć 3 takie okręty, a pozostałe wróciły do swoich baz.

Po raz drugi Niemcy wysłali na oceany kilka krążowników pomocniczych w 1942 roku, ale już nie miały one tak korzystnych warunków operacyjnych jak poprzednie. M.in. wojna ze Związkiem Radzieckim uniemożliwiła przejście okrętów niemieckich drogą północną przez sowieckie wody na Pacyfik, a alianckie patrole utrudniały im przedarcie się na Atlantyk. Ograniczone były również warunki bazowania i zaopatrywania, ponieważ zabrakło niedawnych, sojuszniczych statków radzieckich.

W lutym 1943 roku podjęto ponownie próbę wykorzystania tych jednostek. Jeden z nich – *Coronel*, uszkodzony przez brytyjskie samoloty na wysokości Boulogne, musiał wrócić do Dunkierki. Liczono więc jedynie na aktywność krążowników pomocniczych operujących na Oceanie Indyjskim i Pacyfiku, w oparciu o bazy japońskie. Ostatecznie operował tylko jeden okręt – *Michel*, który został storpedowany w pobliżu Jokohamy 17 października 1943 roku, wystrzelonymi przez amerykański OP. Więcej okrętów tej podklasy na oceany nie wysyłano. Zrezygnowano z nich wobec zdecydowanej przewagi aliantów na morzach i używano do wsparcia własnych oddziałów lądowych w walce z wojskami radzieckimi na Bałtyku.

Niemieckie krążowniki pomocnicze nie odniosły większych sukcesów, ale zmuszały do mobilizacji znacznych sił Royal Navy ściąganych z innych akwenów. Na tych wodach, gdzie nie organizowano konwojów, ich obecność w szczególności paraliżowała żeglugę aliancką. Zdały pewien egzamin jedynie w pierwszym etapie ich operacyjnej działalności, na co wpływ miały radziecka pomoc, zaskoczenie nową formą walki z żeglugą aliancką i niedostatek sił rozpoznawczych Royal Navy. Od 1942 roku przyczyny te uległy zmianie, uniemożliwiając Niemcom właściwe wykorzystywanie tych jednostek.

W skład sił nawodnych Kriegsmarine wchodziły również niszczyciele, torpedowce, eskortowce, trałowce oraz ścigacze torpedowe, przeciw OP oraz różne jednostki specjalne i pomocnicze. Operowały one na wodach przybrzeżnych – opanowanych przez Niemców oraz na morzach zamkniętych – na Bałtyku i na Morzu Czarnym. Jednostki bojowe zorganizowane były we flotyllę – stanowiące zespoły operacyjno-taktyczne.

W skład flotylli niszczycieli wchodziły jednostki typów: *Leberecht Maass* zbudowane w latach 1935–1937, *Diether von Roeder* zbudowane w latach 1937–1938, *Z 23* zbudowane w latach 1939–1942, *T 22* zbudowane w latach 1941–1942 oraz różnych typów zdobyte w Holandii, Grecji i we Włoszech. Zasadnicze siły niszczycieli bazowały na kierunkach aliantów zachodnich, np. w 1941 roku w rejonie Morza Arktycznego operowała 6 flotylla niszczycieli.

Torpedowce należały do typów: *Möwe* zbudowane w 1926 roku, *Wolf* zbudowane w latach 1927–1928, *T 1* zbudowane w latach 1938–1940 oraz różnych typów zdobyte w Norwegii i we Włoszech.

Do eskortowców należał *Bremse* zbudowany w 1932 roku i *Brummer* zbudowany w 1935 roku. Obie jednostki były jednocześnie okrętami szkolnymi artylerii

<sup>34</sup> R. Kaczmarek, *Przed korsarskimi rejsami*, OW 1992, nr 4–6; R. Szubański, *Korsarze atakują z powietrza*, M. 1962, nr 10, s. 22–23. Na okrętach tych stosowano kilka typów samolotów. Te, które rozpoczęły operacje bojowe wiosną 1940 roku miały *HEINKEL-114B* (dwumiejscowy półtora płat, prędkość 290km/godz, zasięg 1000km, 2 KM, 100 kg bomb, dwa pływak). Z biegiem czasu standardowym stał się *ARADO-196A* (dwumiejscowy dolnopłat, prędkość 310km/godz, zasięg 1050 km, 2 armaty i 3 KM, dwa pływak). Jeden z okrętów wyposażono w doświadczalne, miniaturowe samoloty typu *ARADO-231*, opracowane pierwotnie dla OP. W praktyce jednak zawiodły, ponieważ do startu wymagały spokojnego morza, co w operacjach krążowniczych było trudne. Na *Orionie* użyto również japoński samolot typu *NAKAJIMA 90-11-B*. Był to dwumiejscowy dwupłat, o niewielkiej prędkości i małym zasięgu (Szubański, *Tamże*, s. 22).

<sup>35</sup> *II wojna światowa. Bitwa o Atlantyk*, Warszawa 1984, s. 38; R. Kaczmarek, *Przed korsarskim rejsiem*, OW 1992, nr 4–6, s. 34nn; Tenże, *Korsarki rejs wśród lodów obu biegunów*, OW nr 11, s. 32nn; E. Kosiarski, *Wojna na morzach i oceanach 1939–1945*, Gdańsk 1988, s. 44; Tenże, *Zarys rozwoju działań blokadowych*, PM 1960, z. 10, s. 45–46; A. Perepečko, *Tajemnica zagłady krążownika „Sydney”*, MSiO 1996, nr 1, s. 40–48.



ryjsko-minowymi. Ponadto do jednostek eskortowych należały okręty typu *F 1* zbudowane w latach 1935–1937, które były mało udanymi. Dlatego niektóre z nich używano do zadań o charakterze pomocniczym, ze zmniejszonym uzbrojeniem. Poważną grupę jednostek eskortowych stanowiły okręty zdobyte we Francji i Włoszech.

Trałowce obejmowały typ *M* zbudowane w latach 1916–1918. Były to stare jednostki, przejściowo używane do różnych zadań pomocniczych. Ponadto typy – *M 1* zbudowane w latach 1937–1942, *M 261* zbudowane w latach 1941–1944, *M 601* zbudowane w latach 1944–1945 oraz kilka zdobytych w Holandii typu *Jan van Amstel*.

Szczególnym akwenem operacji niemieckich małych jednostek było Morze Czarne. Początkowo ciężar działań bojowych z radzieckimi siłami morskimi na tym morzu spadł na słabe liczebnie floty rumuńską i bułgarską. Wspierała je niemiecka flotylla dunajska, węgierska, nieduża grupa uzbrojonych statków oraz przysłane tam ścigacze i lilipucie OP włoskie. Działania wojenne na lądzie i niemiecka ofensywa na Kaukaz wymagały jednak znacznie większych sił morskich – do zapopatrywania Krymu i Kubania, utrzymania komunikacji między Odessą, Konstancją oraz Bosforem. Dlatego Niemcy przeprowadzili na Morze Czarne przerzut różnych jednostek, wykorzystując trzy szlaki: Bałtyk-Morze Czarne, francuski i włoski.

Pierwszy szlak stanowił drogę lądowo-rzeczną. Z Hamburga holowano różne jednostki Łabą do Dreżna, stąd do Ingolstadt i dalej Dunajem do Morza Czarnego już o własnych siłach. Do transportu lądem użyto 210 dużych traktorów i ponad 40 wielkich przyczep 40–80 tonowych. Przerzut przeprowadzano również segmentami, w sekcjach gotowych do montażu na miejscu, do czego używano samochodów i kolei. W ten sposób przerzucono na Morze Czarne część jednostek z nieudanego desantu na Anglię, ścigacze, a nawet kadłuby 270-tonowych OP, które na miejscu wyposażono. Na tej trasie Niemcy przetransportowali 428 różnych jednostek, w tym 6 OP, 23 trałowce, 50 jednostek desantowych, pomocniczych, promów artyleryjskich itp.

Drugi szlak prowadził z Hawru, Sekwaną, lądem i rzekami do Marsylii, a stamtąd wodami przybrzeżnymi przez Bosfor na Morze Czarne. W latach 1941–1942 przerzucono w ten sposób trałowce, ścigacze torpedowe, jednostki desantowe i inne o wyporności do 100 t.

Trzeci szlak prowadził z Wenecji i był najkrótszy. Przerzucono nim 139 różnych jednostek.

Łącznie na trzech szlakach Niemcy przetransportowali na Morze Czarne 625 różnych jednostek pływających, które w istotny sposób wzmocniły tam ich siły. Ponadto opanowali wiele okrętów radzieckich, a kilkanaście wybudowali na stocznjach w Nikołajewie i Chersoniu. Podjęto również prace mające na celu uruchomienie zaplecza stocznioowego w Rumunii i w zdobytych portach radzieckich, aby na miejscu remontować jednostki uszkodzone w walce i podjęte z dna. Na cele wojenne przeznaczono na tym morzu statki niemieckie i ich sojuszników, ale Rumuni swoje najlepsze statki schronili wcześniej w portach tureckich.

Niemieckiemu dowództwu na Morzu Czarnym podlegały operacyjnie obok sił własnych, również siły morskie Rumunii, Bułgarii, przysłane jednostki włoskie oraz

siły rzeczne węgierskie i wszystkie miały wsparcie lotnicze, głównie Luftwaffe<sup>36</sup>.

Kriegsmarine w obliczu przegrywanej wojny morskiej przystąpiła również do rozbudowy sił szturmowych, przeznaczonych głównie do zwalczania żeglugi przybrzeżnej przeciwnika i jako broń antylinwazyjną. Ponadto miały ponownie wzmocnić aktywność własnej floty i pomóc jej w przetrwaniu trudnego okresu, niezbędnego do zbudowania nowych szybkich OP pozwalających na ponowne podjęcie ofensywy podwodnej. Podstawową zasadą ich zastosowania było: budowa licznych, małych serii, ułatwiających moment zaskoczenia nową konstrukcją; stała zmiana rejonu operacji; udoskonalanie tych serii, które zdawały egzamin w walce oraz wprowadzanie coraz to nowych urządzeń. Jednak kończąca się wojna i zmniejszenie mocy produkcyjnych Niemiec oraz rosnąca potęga morską aliantów, wykluczyły z działań siły szturmowe przeciwnika stanowiące jedynie pewien epizod w działaniach wojennych.

Zasadniczymi siłami III Rzeszy, mającymi zwycięsko zakończyć wojnę morską, były OP. Żadne państwo na świecie nie rozbudowało tak licznej i silnej floty podwodnej jak Niemcy i nie wykorzystało swoich OP w takim zakresie, jak uczyniła to Kriegsmarine. Omiijając zakazy, w Holandii działało nielegalnie niemieckie biuro konstrukcyjne budowy OP, gdzie projektowano jednostki dla Turcji, Szwecji, Finlandii i Hiszpanii. M.in. zbudowany w Turcji OP *Gur* był pierwowzorem serii niemieckich OP typu *I*, a zbudowany w Finlandii *Vetehinen* pierwowzorem serii *VII*. W latach 1935–1936 Niemcy zbudowali 24 OP typu *II* wzorowane na fińskim OP *Vessikko*. Do innych serii należały typy *II A*, *II B*, *II C* i *II D*, powstałe również typy *VII A* i *VII B*.

Przyspieszony wybuch wojny, forsowanie budowy dużych ON i opóźnienie w rozwoju sił podwodnych spowodowały, że Kriegsmarine weszła do działań bojowych z 57 OP, z czego 24 jednostki typu *II* były nieprzydatne do operacji na Atlantyku. 30 grudnia 1939 roku zatwierdzono program rozwoju U-bootów przewidujący zbudowanie do końca 1941 roku aż 392 OP. Zaś latem 1943 roku przyjęto jeszcze jeden program – przyspieszonej budowy i wprowadzenie do służby do lutego 1945 roku 288 OP serii *XXI* i do października 1944 roku 140 OP serii *XXIII*<sup>37</sup>.

Pierwszy rok wojny charakteryzował się stabilizacją w stanie liczebnym U-bootów. Zwodowano 30 OP, tj. 5 OP co dwa miesiące, a następnie ich produkcja stale wzrastała<sup>38</sup>. Od października 1940 roku do grudnia 1942 roku nastąpił stały wzrost liczby OP – od 69 do

<sup>36</sup> W. Benedyczak, *Uwagi o udziale Regia Marine w wojnie ze Związkiem Radzieckim w latach 1942–1943*, OW 1993, nr 3, s. 54; Ders., *Endkampf an der Donau 1944/45*, Wien 1969; Pertek, *Od Reichsmarine...*, s. 206; Tenże, *Na Bałtyku, w Afryce i na Morzu Czarnym*, Poznań 1989, s. 50–51; J. Piwowski, *Transport okrętów lądem*, PM 1958, z. 3, s. 28–30; C. Scares, *100 Jahre rumänische Kriegsmarine*, MR 1977, z. 9, s. 498nn.

<sup>37</sup> Gorskow, *Tamże*, s. 422.

<sup>38</sup> Wg Gorskowa (*Tamże*) Niemcy zbudowali w poszczególnych latach następujące liczby OP: 1939 – 9; 1940 – 40; 1941 – 219; 1942 – 222; 1943 – 292; 1944 – 283 i w sumie wprowadzili do służby 1131 U-bootów. W poszczególnych latach miesięcznie budowano przeciętnie następujące liczby OP: 1940 – 4,1; 1941 – 16,3; 1942 – 19,8; 1943 – 23,6; 1944 – 19,5. W drugiej połowie 1944 roku wybudowano 98 OP typu *XXI* i *XXIII*. W pierwszych trzech miesiącach 1945 roku zbudowano 83 OP mimo ciągłych ataków lotnictwa alianckiego na stocznie (Z. Rotocki, *Z dziejów Kriegsmarine – na marginesie pamiętników: Erich Roeder, Mein Leben; Karl Dönitz, Zehn Jahre und zwanzig Tage*, PZ 1960, nr 6, s. 393, przypis 59).

400 jednostek. Budowa okrętów wodowanych od maja 1941 roku rozpoczęta była już po wybuchu wojny, a średnia miesięczna wodowanych OP od maja 1941 roku do grudnia następnego roku wynosiła 19 jednostek. W 1941 roku tempo wodowania było zadawalające, a straty niewielkie, ale już w następnym roku one wzrosły. W ciągu 27 miesięcy wojny Niemcy stracili 125 U-bootów, tj. 5 jednostek miesięcznie, ale zwiększenie liczby OP stało się możliwe od 1941 roku<sup>39</sup>. Nastąpiło to w wyniku opanowania stoczni i przemysłu podbitych państw, pozwalające na szybki wzrost produkcji do tego stopnia, że Niemcy mieli trudności w przygotowaniu odpowiedniej liczby wyszkolonych załóg. Jednocześnie pracowano nad udoskonaleniem OP i zwiększeniem ich mocy bojowej. M.in. w 1942 roku zapoczątkowano opracowywanie nowych typów silników do pływania nawodnego i podwodnego. Na początku tego roku wypróbowano przydatność 5. lufowych wyrzutni raketowych kalibru 210 mm, do odpalania PR z OP wynurzonego i zanurzonego. W przyszłości zamierzano również uzbroić U-booty w PR typu V 2<sup>40</sup>.

Straty U-bootów zwiększyły się w 1943 roku, a w listopadzie i grudniu zatopienia przekraczały możliwości produkcyjne stoczni pracujących dla Niemiec. Aby poprawić ten stan, odstąpiono od nitowania kadłuba mocnego przechodząc na spawanie, co niechętnie wykonywali robotnicy spędzeni do pracy niemal z całej Europy. Rosły więc błędy przy spawaniu, potęgowane przez sabotaż. Było to powodem, że 2% U-bootów tonęło w czasie prób, w tym 10% na skutek zgniecenia kadłuba mocnego<sup>41</sup>.

Tempo produkcji U-bootów zmniejszyło się na początku czerwca 1944 roku z chwilą rozpoczęcia budowy prefabrykowanych jednostek typu XXI i XXIII. Przeważnie produkcja na nowe typy zwolniła tempo budowy OP. Jednocześnie odwołano wszystkie zamówienia na poprzednie serie, aby przygotować stocznie do nowej produkcji, a niektóre serie nie ukończono ze względu na trudności materiałowe i bark siły roboczej.

Udoskonalone typy OP – XXI, w zanurzeniu osiągały 17,5 w przewyższając niemal dwukrotnie prędkości OP innych typów. Wzrósł zasięg podwodnego pływania do 300 Mm, przewyższając trzykrotnie zasięg OP innych typów. Głębokość zanurzenia wynosiła 200 m, a autonomia 100 dni – dwukrotnie więcej od starszych typów. Zamiast armaty 105 mm, zamontowano 20mm automatyczne<sup>42</sup>. Mimo udoskonalenia liczba zatopionych

OP rosła. W ostatnich 29 miesiącach – od stycznia 1943 roku do maja 1945 roku, straty te wynosiły 87% ogólnych strat przypadających na 68 miesięcy wojny. Zmalały one pod koniec 1944 roku, co związane było z wprowadzeniem chrap i nowych U-bootów<sup>43</sup>. W okresie doświadczalnym znajdował się OP typu XXVI, w którym zastosowano turbiny typu Waltera (paliwo dostarczał rozkład wody utlenionej). Mogły one funkcjonować również pod wodą, co rozwiązywało kwestię jednolitego napędu. W zanurzeniu jednostki tego typu mogły osiągnąć 20 w. w ciągu kilku godzin<sup>44</sup>.

Forsowanie budowy U-bootów nie przyniosło pożytku Kriegsmarine. Nie stworzono odpowiednich sił do zabezpieczenia ich operacji bojowych, co doprowadziło do niepowodzeń. Forsowanie jednego rodzaju sił doprowadziło do ograniczenia zadań floty niemieckiej i przesądziło o jej bierności w pozostałych sferach walki. A to ułatwiło aliantom rozbudowę sił zwalczania OP, ze względu na brak przeciwdziałania ze strony Niemców<sup>45</sup>. Ponadto od lipca 1943 roku tonaż jednostek budowanych przez aliantów był większy od tonażu utraconych statków i okrętów. Wynikało to stąd, że potencjał wojenno-ekonomiczny aliantów przewyższał niemiecki i dysproporcja ta wciąż rosła.

W latach 1939–1945 alianty przeprowadzili przez Atlantyk 75 000 statków w konwojach, z czego Niemcy zatopili 5150 jednostek. 54% z tego, tj. 68% tonażu, zatopiły U-booty, czyli około 2781 jednostek. Najbardziej efektywnym okresem dla niemieckich OP były lata 1939–1942, kiedy zatopiły 2177 statków. Od 1943 roku ich skuteczność gwałtownie zmalała i do końca wojny zatopiły tylko 651 statków<sup>46</sup>.

Wojnę Kriegsmarine rozpoczęła 57 U-bootami, a kapitulowała mając 376 OP. Spośród nich 30 nie wróciło do baz, 190 zniszczono, a 156 przejęli alianty – większość Anglicy, 8 Amerykanie i 2 Francuzi.

Ogólna liczba zwodowanych OP wynosiła 1100 jednostek, ale cyfrę tę należy zmniejszyć o 6 okrętów, które przez pewien czas nie były w służbie i liczono je dwukrotnie za zwodowane. Ponadto należy uwzględnić U 2532, który znajdował się w składzie floty, ale brak było o nim informacji. Zwodowano więc ogółem 1095 U-bootów, tj. 16 okrętów miesięcznie<sup>47</sup>. Ponadto kilka OP pochodziło z dostaw zagranicznych, kilka zarekwirowanych i zdobytych w Holandii, Norwegii, Francji i we Włoszech.

Spośród 781 zatopionych U-bootów, 524 zatopiły siły operujące z baz brytyjskich, a 174 amerykańskie<sup>48</sup>.

<sup>39</sup> F. Hadler, *Dziennik wojenny*, t. I, Warszawa 1971, s. 138.

<sup>40</sup> I. Potapow, *Postęp naukowo-techniczny a marynarka wojenna*, Warszawa 1980, s. 48.

<sup>41</sup> *Budowa i straty niemieckich okrętów podwodnych w drugiej wojnie światowej*, PM 1962, z. 12, s. 84; S. Mańkowski, *Ocena zanurzenia okrętów podwodnych*, *Tamże*, 1994, z. 5, s.14.

<sup>42</sup> Potapow, *Tamże*, s. 46–47; W. Sitarz, J. Farmas, *Przegląd konwencjonalnych okrętów podwodnych o wyporności powyżej 1000 ton*, PM 1987, z. 7–8, s. 24. Do końca sierpnia 1944 roku podniesiono bandery na 8 tego typu jednostkach, w rok po wstępnym przygotowaniu produkcji. Do końca wojny wcielono do służby 121 OP. Z tego 9 zostało zatopionych podczas przejścia do baz w Norwegii, 2 poderwały się na minach na Bałtyku, 12 zbombardowały samoloty alianckie na stoczniach, 86 uległo samozatopieniu 3–5 maja 1945 roku, a 12 poddało się aliantom. W latach 1946–1952 prawie wszystkie OP typu XXI samo zatopione u wybrzeży niemieckich, duńskich i szwedzkich zostały wydobyte i złomowane. Tylko U 2540 podniesiono dopiero w 1957 roku, odbudowano i wcielono w skład floty NRF w charakterze okrętu eksperymentalnego pod nazwą *Wilhelm Bauer*, zaś U 3503 zatopiony koło Goteborga wydobyli Szwedzi w 1946 roku i stanowił on wzór do projektowania nieco mniejszego OP typu *Hajen* (A. Śmigieński, *Niespełniona nadzieja Dönitza. Podwodna Wunderwaffe*, M. 1988, nr 6, s. 20).

<sup>43</sup> Początkowo chrapami – urządzeniami pozwalającymi na pracę silników Diesla na zanurzeniu peryskopowym, zainteresowanie było niewielkie. Wynikało to stąd, że przy prędkości 6w chrapy zalewała woda. Dopiero duże straty spowodowały wprowadzenie doskonalszych chrapów na U-bootach typu XXI z zastosowaniem automatycznych urządzeń do ich wyłączania po zalaniu wodą.

<sup>44</sup> H. Olezak, *Napęd Waltera*, PM 1957, z. 9, s. 52nn; E. Rössler, *Erprobung des Walter-u-Bootes U 792*, MR 1971, z. 12. Obszerny życiorys Hellmutha Waltera podał E. Kruska (*Prof. Hellmuth Walter*, MR 1981, z. 2, s. 127).

<sup>45</sup> Gorszkow, *Tamże*, s. 423.

<sup>46</sup> *Tamże*, s. 195. Bilans sukcesów U-bootów różni autorzy podają różnie. Np. Dönitz podaje, że niemieckie OP zatopiły 2 779 statków (*Tamże*, s. 507). Zaś S. E. Morison pisze, że niemieckie i włoskie OP zniszczyły 2 828 statków, z tego włoskie – 94 statki (*History of United States Naval Operations in World War II*, Vol. X, Boston 1953, s. 363).

<sup>47</sup> *Budowa i straty...*, s. 86.

<sup>48</sup> PM 1958, z. 12, tab. 8, s. 42. Nieco inne zestawienie strat U-bootów podał Pertek (*Od Reichsmarine...*, s. 236). Straty U-bootów, miejsce ich zatopienia i z jakich przyczyn podał również B. Herzog (*60 Jahre deutsche uboote 1906–1966*, München 1968, s. 213nn).

Wśród załóg U-bootów były również duże straty. Na 40000 ludzi, do baz nie wróciło aż 30000<sup>49</sup>. Celem zakończenia istnienia sił podwodnych III Rzeszy, alianci przeprowadzili dwie operacje. Pierwsza – *REKOJMIA* (*Pledge*), polegała na przejmowaniu poddających się U-bootów. Miały one w położeniu nawodnym, z czarnymi flagami, zawijać do wskazanych baz brytyjskich. Do 6 czerwca 1945 roku poddało się w ten sposób 156 niemieckich OP, a jako pierwszy – poddał się 8 maja *U 249*. Zaś druga operacja – *MARTWE ŚWIATŁO* (*Operation Deadlight*) polegała na topieniu opanowanych U-bootów<sup>50</sup>.

W skład sił morskich Niemiec wchodziło również lotnictwo. Na początku wojny Rzesza miała około 4000 samolotów, z tego 240 maszyn w dyspozycji Kriegsmarine. W ich skład wchodziło 14 eskadry samolotów bojowych bazowania naziemnego, 2 eskadry samolotów pokładowych rozdzielonych na duże ON i 2 eskadry samolotów transportowych. Ponadto do działań bojowych na morzu wydzielono 60 samolotów *He 111* i *Ju 88*. Była to grupa lotnicza rozbudowana do szczybla korpusu – 10 korpus lotnictwa, który nie podlegał dowództwu sił morskich, a dowództwu *2 Floty Powietrznej*<sup>51</sup>.

Warunki bazowania uległy znacznej poprawie po opanowaniu państw zachodnich i przystąpieniu Włoch do wojny. Bazy niemieckiego lotnictwa usytuowane niemal wokół Europy zapewniały dogodne warunki do atakowania wybrzeży Wielkiej Brytanii i jej żegluga.

Zadaniem niemieckiego lotnictwa w operacjach morskich było prowadzenie rozpoznania obszarów morskich na rzecz U-bootów, uderzenia na konwoje i pojedyncze statki samodzielnie i we współdziałaniu z OP, uderzenia na okręty bojowe, bazy i porty oraz stawianie min niekontaktowych na wodach przeciwnika. W czasie bitwy o Anglię w 1940 roku, lotnictwo morskie miało za zadanie we współdziałaniu z siłami nawodnymi i podwodnymi przerwać brytyjską żegluga na kanale La Manche, zniszczyć urządzenia portowe, stawiać miny niekontaktowe na podejściach do portów i w portach, zniszczyć samoloty na przybrzeżnych lotniskach, niszczyć w portach i na redach statki oraz okręty i zwalczać siły brytyjskiego rozpoznania morskiego. Usiłowało zakłócić pracę portów, których zdolność przeładunkowa malała wobec nalotów. Np. w końcu 1940 roku i w początkach następnego roku osiągnęło to nalotami na porty w Londynie, Plymouth, Portsmouth, Hull, porty na rzece Clyde. W ciągu siedmiu majowych nocy w portach Liverpool i Mersey zniszczono 69 przystani z ogólnej liczby 114 i 3/4 stojących tam statków. Naloty były powodem, że zdolność przeładunkowa portu londyńskiego spadała czasami do 1/4 okresu pokojowego. Stało się to powodem przeniesienia centrum żegluga brytyjskiej z portów wybrzeża wschodniego i południowego do portów zachodnich. W 1941 roku udział tych portów w obsłudze żegluga w porównaniu z okresem przedwojennym wzrósł z 38% do 83%. W 1944 roku Niemcy użyli rakiet dalekiego zasięgu, co również miało wpływ

na zakłócenie pracy portów. Jednak podstawowym zadaniem tego lotnictwa było zwalczanie żegluga alianckiej na morzu<sup>52</sup>.

Zadania bojowe na liniach żeglugowych wykonywały samoloty bombowe i torpedowe bez osłony myśliwców. Operowały pojedynczo lub grupowo.

W działaniu pojedynczym stosowano metodę swobodnego polowania, a obiektem ataku były pojedyncze statki i małe konwoje ze słabą ochroną. W grupach bombowych, w składzie 9–12 maszyn, najczęściej nurkujących, w ataku bombami stosowano również broń pokładową. Natomiast w grupach torpedowych brało udział zasadniczo 3–4 samoloty, rzadziej 6 maszyn<sup>53</sup>.

23 sierpnia 1940 roku na wodach północno-wschodniej Szkocji, Niemcy po raz pierwszy użyli dużej ilości samolotów torpedowych w atakach na konwoje. Jednak z dużego konwoju zatopiły tylko dwie jednostki. Ataki samolotów torpedowych uznano więc za mało skuteczne, a brak dostatecznej liczby torped lotniczych zdecydował, że przeciwko konwojom stosowano głównie bomby. Torpedy lotnicze co prawda nadal produkowano, ale ich liczbę ograniczono.

Od 1943 roku działalność lotnictwa niemieckiego na morzu zaczęła maleć. III Rzesza nie nadała z produkcją nowych samolotów i szkoleniem załóg, zwiększał się napór ze strony lotnictwa alianckiego pokładowego i bazowania naziemnego. Jednocześnie niemiecki zwiad lotniczy dalekiego zasięgu nie potrafił zapewnić własnej flocie dostatecznego rozpoznania<sup>54</sup>.

Wojna morska prowadzona z dużym rozmachem wymagała posiadania lotniskowców, co zapewniało współdziałanie lotnictwa z ON i OP. Niemcy zdawali sobie sprawę z tego i do 1948 roku Kriegsmarine miała otrzymać 4 lotniskowce, a prace projektowe nad okrętami tej klasy powstały już w 1934 roku. Pierwszy lotniskowiec otrzymał nazwę *Graf Zeppelin*, a drugiemu proponowano nazwę – *Peter Strasser*. Kadłub pierwszego zwodowano 8 grudnia 1938 roku i w tym samym roku rozpoczęto budowę drugiego lotniskowca. W roku 1940 pierwszy lotniskowiec był ukończony w 90%, ale dalsze prace nad oboma okrętami wstrzymano. Pod koniec 1941 roku prace nad lotniskowcem *Graf Zeppelin* jednak wznowiono. Jednocześnie analizowano możliwość szybkiej przebudowy na lotniskowce statków pasażerskich *Europa* i *Potsdam* oraz krążownika *Seydlitz*. Jednak w 1943 roku, wobec trudności produkcyjnych i ogólnych niepowodzeń w wojnie, dalszą budowę lotniskowców ostatecznie wstrzymano<sup>55</sup>.

<sup>49</sup> M. E. Stiepanow, *Rozwój techniki wojennej a sposoby wykonywania zadań bojowych na morzu*, PM 1964, z. 10, s. 16–17.

<sup>50</sup> Lacki, *Tamże*, s. 40.

<sup>51</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 108.

<sup>52</sup> H. J. Hausen, *Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945*, Ludwigsburg 1973, s. 178; K. Zalewski, *Lotniskowce II wojny światowej*, t. I, Warszawa 1994, s. 61. 24 kwietnia 1945 roku lekko uszkodzonego przez artylerię polową *Grafa Zeppelina* opanowali Rosjanie. Jednak tuż przed przejściem przez nich okrętu, marynarze niemieccy zniszczyli maszyny. Rosjanie odholowali okręt do Swinoujścia, a stał we wrześniu 1947 roku do Leningradu. Na wodach Zatoki Fińskiej okręt wszedł na minę i osiadł na dnie w niewielkiej odległości od portu. W 1948 roku lotniskowiec został wydobyty i pocięty na złom (*Tamże*, s. 67). O projektach niemieckich lotniskowców: W. Gaul, *Marinefliegerverbände und operative Luftwaffe in Einsatz über See 1939–1945*, MR 1951, nr 50; W. Hadelar, *Der Flugzeugträger, sein Wesen und werden von 1911 bis zur Gegenwart*, München 1968; Tenże, *Projektskizzen von Flugzeugschiffen der Kriegsmarine aus dem zweiten Weltkrieg*, MR 1972, z. 1–2; M. Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945, t. I, 1935–1941*, Frankfurt/M 1970, s. 1–83.

<sup>49</sup> L. G. Buchheim, *Okręt*, Warszawa 1987, s. 5.

<sup>50</sup> Niemcy natomiast opracowali plan *TĘCZA II*, mający na celu samo zatopienie własnych sił morskich na wypadek przegranej wojny. Nie był on jednak ściśle przestrzegany przez wszystkich d.o.

<sup>51</sup> M. Lacki, *Działania na oceanicznych i morskich komunikacjach w okresie drugiej wojny światowej*, WSMW, Katedra Taktyki Sił Morskich, Gdynia 1966, s. 37.

Morale w Kriegsmarine były wysokie od początku wojny do jej zakończenia, od admirałów po marynarzy. Jednocześnie flota wojenna w większości niechętnie utożsamiała się z nazistami i dążyła do utrzymania swoich tradycji i zwyczajów. Przeciętny oficer, podoficer i marynarz na OP był zdecydowanym zwolennikiem III Rzeszy i aż do lata 1943 roku przekonany o zwycięstwie. Potem przez pewien czas wobec dużych strat na Atlantyku morale ich pogorszyły się, ale na krótko. Propaganda niemiecka była tu skuteczna i przyniosła pożądane rezultaty. Wiosną 1944 roku według oceny Admiralicji Royal Navy załogi U-bootów nie przejawiały pogorszenia ich ducha bojowego, a dyscyplina załóg była nadal wysoka<sup>56</sup>. Biorąc pod uwagę to, że rosyjski straty doświadczonych podwodniaków, mały rezerwy, a czas przeznaczony na szkolenie skracano, wysiłek dowództw i sztabów wszystkich szczebli należy wysoko ocenić. Dotyczy to głównie U-bootów, które były ciągle narażone na ataki ze strony aliantów nie tylko na morzu, ale i we własnej bazie – z dala od toczących działań bojowych. Te niemieckie OP, które prowadziły operacje bojowe zwano frontowymi, zaś te, które szkoliły załogi na Bałtyku – zwano szkolnymi. Podobnie było na ON. Bardzo dobre było szczególnie wyszkolenie nawigacyjne, artyleryjskie i w zakresie broni podwodnej.

III Rzesza współdziałała z Włochami, Japonią i do połowy 1941 roku również ze Związkiem Radzieckim. Pewną rolę w tej współpracy odegrała Finlandia, Rumunia, Bułgaria i nieco Węgry oraz Chorwacja.

Współpraca floty Niemiec i Włoch polegała głównie na wymianie myśli technicznej, informacji wywiadowczych, organizowaniu wspólnych szkoleń i sympozjów naukowych, wymianie doświadczeń – głównie z operacji U-bootów. Włosi wiele pomogli Niemcom w zakresie organizacji i przeprowadzania działań środkami szturmowymi. Mieli wpływ na powstanie niemieckich formacji dywersji morskiej i szkolili ich płetwonurków. Były również ścisłe kontakty kierownictwa obu flot wojennych. Co kilka miesięcy wymieniano doświadczenia i wytyczano dalsze kierunki współpracy, którą zapoczątkowano już 13–14 lutego 1941 roku na wspólnej konferencji w Meranie<sup>57</sup>. Potem opracowano wspólny, niemiecko-włoski plan opanowania Malty latem 1942 roku. Sojusznicy nie byli jednak w stanie przeprowadzić go, mimo posiadania odpowiednich sił. Następnie Włosi szkolili niemieckich płetwonurków bojowych, udostępni im swoje poligony i własny sprzęt, sami zaś korzystali z niemieckich materiałów wybuchowych. Na prośbę Niemców wysłali przeciw Sowietaom 6 liliucich OP, 14 małych ścigaczy torpedowych, 5 motorówek torpedowych i 5 motorówek wybuchowych. Operowały one głównie na wodach Morza Czarnego i częściowo na jeziorze Ładoga<sup>58</sup>.

Morska współpraca niemiecko-japońska miała charakter polityczno-propagandowy, a w zakresie praktycz-

nym dotyczyła wymiany informacji oraz korzystania przez Kriegsmarine z baz na Dalekim Wschodzie. Współdziałanie wojskowe o charakterze operacyjnym było niemożliwe ze względu na oddalone od siebie teatry działań wojennych. Operatywnie działał na rzecz współpracy attaché morski – admirał Paul Wencker, będąc jednocześnie szefem służby specjalnej morskiej w Azji Wschodniej. Ponadto był szefem urzędu marynarki kierującego akcją niemieckich okrętów prowadzących tam operacje oraz transportową w ramach łamania blokady<sup>59</sup>.

Z tego powodu w kręgach wojskowych w Indiach, zrodziła się nawet pewna psychoza o możliwym wspólnym ataku Niemiec i Włoch w kierunku Indii. Jednak wywiad brytyjski temu zaprzeczał twierdząc, że *celem wszelkiej akcji Niemiec po bitwie stalingradzkiej będzie z pewnością Baku i jego pola naftowe, a nie Abadan, Zatoka Perska i wreszcie Indie w celu połączenia się z Japończykami*. Nie było żadnych dowodów na to, że japońskie i niemieckie plany wojenne były ze sobą skoordynowane. Jednak koncepcja ta była korzystna dla aliantów, ponieważ miała skłonić Indie do wystawienia dwumilionowej armii<sup>60</sup>. Zaś jakakolwiek niemiecko-japońska współpraca na wodach indyjskich była niemożliwa.

Istotną rolę w pierwszym okresie wojny odgrywała współpraca radziecko-niemiecka. Dzięki temu Niemcy mogli skierować swoje siły na zachód, utrzymując na wschodzie jedynie 7 dywizji. Współpraca ta była nieodzownym warunkiem sukcesów wojskowych III Rzeszy, również w zakresie morskim. Dzięki temu obok wymiany informacji, Niemcy korzystali z radzieckich baz morskich i zaopatrzenia w surowce do produkcji stoczniowej. Zaś Rosjanie korzystali z niemieckiej myśli technicznej<sup>61</sup>.

Dostawy surowców i towarów dla III Rzeszy były w mniejszym stopniu uzależnione od transportu morskiego niż Anglii. Niemiecka żegluga miała charakter przybrzeżny, a jej najważniejsze linie komunikacyjne przebiegały przez Bałtyk, wzdłuż wybrzeży – od północnej Norwegii do Hiszpanii oraz na Morzu Czarnym. Z ogólnej sumy 56,5 mln ton importu niemieckiego, tylko 29 mln ton szło transportem morskim, z czego 11 mln ton stanowiła ruda żelaza ze Szwecji<sup>62</sup>. Z dostaw tych najważniejsza była ruda żelaza – podstawa przemysłu zbrojeniowego, którą przewoziły głównie statki niemieckie i szwedzkie. Latem płynęły one szlakami bałtyckimi z północnej Szwecji do Rzeszy, zaś zimą – z północnej Norwegii szlakami przybrzeżnymi do portów niemieckich. Ponieważ flota niemiecka i lotnictwo panowały na Bałtyku i na przybrzeżnych wodach morskich, dostawy rudy żelaza ze Szwecji były stałe i pewne. Próby zniszczenia tych dostaw przez aliantów nie powiodły się, zaś Szwedzi w obawie przed Niemcami dostarczali im tyle surowców, ile potrzebowali.

Ponadto Niemcy przewidywali, że w czasie wojny ich porty morskie nad Morzem Północnym mogą być blokowane przez przeciwnika. Dlatego niemal od początku wojny organizowali produkcję zastępczą, przygotowali odpowiednie zapasy i mieli odpowiednie do-

<sup>56</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 205–206.

<sup>57</sup> W konferencji w Meranie udział wzięli – naczelny dowódca marynarki wojennej III Rzeszy Raeder oraz dowódca floty włoskiej Riccardo. M.in. uzgodniono tam zintensyfikowanie działań floty włoskiej przeciw siłom alianckim, głównie zaś w zwalczaniu żegluga brytyjskiej do Grecji i na Kretę. Było to możliwe dla strony włoskiej pod warunkiem wsparcia jej przez niemieckie lotnictwo i takie wsparcie nastąpiło.

<sup>58</sup> Benedyczak, *Uwagi...*, s. 55nn; M. A. Bragadin, *The Italian in World War II*, Annapolis-Maryland 1957.

<sup>59</sup> J. Pertek, *Tajemnice czarnych statków*, M. 1966, nr 3, s. 14,

<sup>60</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 387.

<sup>61</sup> A. Bregman, *Najlepszy sojusznik Hitlera*, Londyn 1958, s. 95–96.

<sup>62</sup> J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Gdynia 1962, s. 22.

stawy od Rosji. W następnych latach wzmożono dostawy surowców i żywności z podbitych krajów oraz z państw sojuszniczych – Rumunii, Bułgarii i Węgier. Żegluga z Japonii umożliwiały przerywacze blokad, przywożące z Dalekiego Wschodu metale kolorowe, niezbędne do produkcji wielu części do sprzętu wojskowego.

Do uprawiania żeglugi na wodach przybrzeżnych Niemcy mieli wystarczającą liczbę jednostek, które uzupełniały zdobyczne. Wzmocniły one w istotny sposób niemiecki stan posiadania statków, ponieważ na początku wojny Rzesza poniosła duże straty. Wynikało to stąd, że ostrzeżenia dla niemieckiej żeglugi wysłano dopiero 25 sierpnia 1939 roku, gdy tymczasem statki polskie, angielskie i większość francuskich już opuściły porty przeciwnika. To opóźnienie spowodowało, że w chwili wybuchu wojny na morzach i w portach poza granicami Rzeszy znalazło się kilkaset statków niemieckich<sup>63</sup>.

Niemieckie sztaby przygotowywały wiele planów i projektów, których celem było opanowanie innych państw lub ich baz, z użyciem Kriegsmarine, z których nie wszystkie wykonano. Były to plany opracowywane drobniagowo i z dużą dokładnością.

Najważniejszym był *PÓLNOCNY ZACHÓD* – pierwotny plan niemieckiej inwazji na Anglię opracowany w grudniu 1939 roku. Rozwijały go – *JESIENNA PODRÓŻ*, plan pozorowanego desantu niemieckiego na wschodnim wybrzeżu Anglii podczas przygotowywanej latem 1940 roku inwazji, *ZIELEŃ* – plan pozorowanego desantu niemieckiego w Irlandii podczas tej inwazji oraz *IKAR* – plan desantu i okupacji Irlandii przez Niemców w 1940 roku. Również wiosną następnego roku przygotowano plany przeciwko Wielkiej Brytanii – *REKIN*, mający na celu przeprowadzenie pozorowanego desantu na zachodnim wybrzeżu Anglii oraz *HARPUN POŁUDNIE* – pozorowany desant z Norwegii na południowo-zachodnie wybrzeże Anglii i *HARPUN PÓLNOCNY* – pozorowany desant niemiecki z Norwegii na wschodnie wybrzeże Anglii.

Mimo niepowodzenia inwazji na wyspy brytyjskie, kierownictwo III Rzeszy rozważało kilka innych wariantów inwazyjnych. Ich głównym celem było opanowanie takich miejsc na Atlantyku, z których skutecznie można by prowadzić walkę z żeglugą brytyjską. Co prawda w tym czasie przygotowania odpowiednich planów przeciw Sowiecom przybierały na sile, to jednak nadal najgroźniejszym przeciwnikiem III Rzeszy była Wielka Brytania. Dlatego Niemcy szukali różnych sposobów jej osłabienia. Jednym z nich była propozycja Raedera, który uporczywie skłaniał Hitlera do uderzenia poprzez Hiszpanię na Gibraltar, a we współdziałaniu z Włochami na Suez, następnie na Palestynę i Syrię w kierunku Turcji. Admirała popierał Goering i inni wysokiej rangi politycy i wojskowi Niemiec. Dlatego w ostatnich czterech miesiącach 1940 roku Hitler osobście propozycjom tym poświęcał wiele uwagi<sup>64</sup>. Głównie jednak pracowano nad sposobami opanowania Gi-

braltaru. Realizację tego zamiaru – operacja *FELIX*, zgodnie z wytycznymi nr 18 z 12 lipca 1940 roku miała przeprowadzić w lutym następnego roku grupa gen. L. Kublera. Grupę tę specjalnie szkolono w rejonie Besancon<sup>65</sup>. Początkowo również Hiszpanie wyrazili gotowość wsparcia Niemców w uderzeniu na Gibraltar, dlatego operację tę przygotowano szczegółowo, a plany poszczególnych działań bojowych rozpracowano w detalach<sup>66</sup>. Kierownictwo III Rzeszy liczyło na jej powodzenie, ponieważ zrealizowanie operacji *FELIX* zamknęłoby drogę Royal Navy, a brak jej pomocy spowodowałby rychły upadek Malty i innych baz brytyjskich na Morzu Śródziemnym. Ponadto kierownictwo na nalegało na równoczesne opanowanie wysp portugalskich na Atlantyku – Azorów i Cape Verdes oraz hiszpańskich wysp kanaryjskich. Do tych zamiarów doszły również plany inwazji południowej Irlandii, jako pośredniej drogi do Wielkiej Brytanii<sup>67</sup>. Ponieważ na te rozproszone plany Niemcy nie mieli odpowiednich sił i z pewnością zrazili sobie Hiszpanów i Portugalczyków, nie zrealizowano ich. Dlatego już 9 stycznia 1941 roku operację gibraltarską odwołano. Hiszpania ostatecznie nie chciała oficjalnie angażować się w otwartą i ryzykowną wojnę po stronie Niemiec, ponieważ byłaby narażona na odwet Wielkiej Brytanii. Zaś Niemcom w tym momencie zbrakło odpowiednich sił morskich, bez których nie można było opanować ani Gibraltar, ani żadnej z wysp na Atlantyku.

Ponadto sztaby niemieckie opracowały plany okupowania północnych wybrzeży Hiszpanii, aby mieć jeszcze większe możliwości operacyjne do zwalczania żeglugi brytyjskiej. Zaś w połowie 1943 roku Dönitz domagał się od kierownictwa III Rzeszy opanowania nie tylko wybrzeży hiszpańskich, ale i portugalskich. Jego zdaniem miało to w istotny sposób poprawić warunki bazowania U-bootów, ale i tym razem Niemcom zabrakło odpowiednich sił morskich i lotniczych<sup>68</sup>. Stał również projekt przeprowadzenia w Nowym Jorku sabotaży przez dywersantów przetransportowanych OP. Ostatecznie jednak Kriegsmarine nie wykonała zadań, jakie postawiło przed nią kierownictwo polityczno-wojskowe III Rzeszy. Obarczanie tylko Hitlera za forsowanie nieprzemysłanych do końca różnych działań, nie tu nie wnosi. Żadna z koncepcji i planów strategicznych opracowanych nadzwyczaj skrupulatnie nie została wykonana. Powiodły się jedynie zadania związane z opanowaniem baz i portów od Norwegii po Francję, co było wynikiem operacji wojsk lądowych, a flota niemiecka poza działaniami w Norwegii gdzie indziej odegrała mało liczącą się rolę.

Koncepcja wykorzystania pancerników, krążowników ciężkich i pomocniczych do zwalczania żeglugi brytyjskiej również nie powiodła się i była od początku skazana na fiasco w nowoczesnej wojnie morskiej. Nie

<sup>63</sup> 325 statków znalazło schronienie w portach neutralnych, a około 100 przedarło się do Niemiec. Od września 1939 roku do kwietnia następnego roku 71 statków zatrzymały okręty brytyjskie i francuskie, ale tylko 15 jednostek wpadło w ręce aliantów. Pozostałe statki zatopiły własne załogi (Lipiński, *Tamże*, s. 44. Tam również w przypisie podano inne liczby różnych autorów, w tym niemieckich).

<sup>64</sup> Bregman, *Tamże*, s. 111.

<sup>65</sup> Besancon – miasto we wschodniej Francji, z portem nad rzeką Doubs, stanowiąca lewy dopływ Saony. Były tam dobre warunki do szkolenia celem zajęcia Gibraltar: duży port pozwalający na ćwiczenia w zdobywaniu obiektów tego typu, teren górzisty – pozwalający na zajęcia praktyczne w zdobywaniu wzgórz Gibraltar i możliwość zachowania w tajemnicy celu szkolenia. Ponadto odległość do obiektu ataku była taka, że pozwalała na jego przeprowadzenie różnymi środkami transportu z zaskoczenia.

<sup>66</sup> Bregman, *Tamże*, s. 118.

<sup>67</sup> *Tamże*, s. 125–126.

<sup>68</sup> Lacki, *Działania...*, s. 13.

mając osłony sił lekkich i lotnictwa, zostały wyeliminowane ze szlaków żeglugowych. Również OP, rozbudowane na skalę, jaką gdzie indziej nie próbowano osiągnąć, po okresie sukcesów, przestały zagrażać alianckiej żegludze. Zaś uciekanie się do środków szturmowych w obronie własnych wybrzeży, również nie mogło przynieść powodzenia.

Niemcy wprowadzili do wojny nowoczesne środki walki, urządzenia, nowe wzory jednostek pływających – głównie podwodnych i rozwinęli morską sztukę wojenną. Z jej dorobku po wojnie chętnie korzystali głównie Amerykanie, Anglicy, Francuzi oraz Sowieci.

Kriegsmarine mimo nowoczesności musiała ulec wspólnej – rozwijającej się nauce i technice amerykańsko-brytyjskiej i ich rosnącemu potencjałowi ekonomicznemu. Siły morskie rozbudowywane z ogromnym wysiłkiem przez III Rzeszę – w czym wykorzystywała ona bez powodzenia surowce, technikę i niewolniczą pracę podbitych narodów, poniosły klęskę. Wszystkie instytucje marynarki wojennej, dowództwa i sztaby, ośrodki szkoleniowe i zabezpieczenia rozwiązano. Instytucje Kriegsmarine działały jedynie w Norwegii jeszcze do kwietnia 1946 roku, ale podlegały Royal Navy<sup>69</sup>.

Po kapitulacji wszystkie jednostki byłej III Rzeszy niemieckiej będące pod zarządem aliantów miały obowiązek nosić tzw. banderę aliancką – C, z międzynarodowego kodu sygnałowego. Flaga zszyta była z pięciu podłużnych pasów o kolorach: niebieski, biały, czerwony, biały, niebieski. Podnoszono ją nie na flagsztoku, a na linie sygnałowej przy przednim maszcie. Było to prowizorium – w sensie prawnym nie była to bandera, a jako oznaka specjalna jednostki pływającej na okres przejściowy. Ustanawiając ją kierowano się m.in. solidarnością międzyaliantów, a kolory uwzględniały trzy barwy mocarstw zwyciężczych: biały – brytyjski, niebieski – amerykański i czerwony – sowiecki<sup>70</sup>.

Kriegsmarine poniosła dotkliwe straty, a największe – wśród dużych ON. Pancerniki zginęły wszystkie, głównie na skutek oddziaływania na nie alianckiego lotnictwa. Tylko dwa poszły na dno w bitwach morskich. Spośród krążowników ocalały – ciężki *Prinz Eugen* oraz dwa lekkie – *Nürnberg* i *Leipzig*, które zostały zajęte przez aliantów. Zniszczeniu uległo również 8 krążowników pomocniczych, 6 okrętów przeciwlotniczych i 3 okręty artyleryjskie.

Dużych i średnich niszczycieli własnej budowy Niemcy mieli 55, w podbitych krajach opanowali 8 (lub ukończyli niegotowe), podnosząc stan do 63 okrętów. Spośród nich zginęło 44, z tego wskutek działań lotnictwa – 9, OP – 21, min – 9 i z innych przyczyn uległo zniszczeniu – 5. Ocalałych 19 niszczycieli alianci podzielili między siebie.

Torpedowców i małych niszczycieli własnej budowy Niemcy mieli 32, a dalsze 33 zdobyli lub ukończyli w stocznjach podbitych krajów. Spośród 52 straconych okrętów tych klas, lotnictwo zatopiło 25, ON – 11, OP – 3, na minach poderwało się 8 i z innych przyczyn uległo zniszczeniu 6 jednostek. Z ocalałych 4 okręty

<sup>69</sup> Pertek, *Od Reichsmarine...*, s. 294. Szefowi niemieckiego zarządu marynarki w Norwegii podlegał szef służby trałowej i transportu morskiego, dowódcy składnic, obozów itp. Anglicy wykorzystywali ich do prac trałowych, transportowych i innych związanych z likwidacją skutków wojny. Wszystkie oddziały floty o charakterze bojowym – poza trałowcami, zostały rozwiązane.

<sup>70</sup> B. Kuźmiński, *Banera bez ojczyzny*, WodM 1946, nr 4, s. 10.

zwrócono Norwegii, 7 weszło w skład flot alianckich i 2 złomowano<sup>71</sup>.

Zniszczeniu uległo: 146 ścigaczy torpedowych, 119 dużych trałowców i 163 kutrów trałowych, 30 eskortowców, korwet, kanonierek itp., 103 ścigaczy OP, 191 patrolowców, 89 jednostek strażniczych, 276 dozorców przybrzeżnych, 12 statków szpitalnych, 10 okrętów-celów, 69 jednostek do przerywania zapór, 10 holowników, 45 transportowców, 20 statków zaopatrzeniowych, 10 statków meteorologicznych, 2 stawiacze sieci oraz 39 innych jednostek. Ponadto 821 trawlerów, lugrów i kutrów rybackich używanych jako dozorców, trałowce pomocnicze itp., ponad 500 barek desantowych i artyleryjskich, promów artyleryjskich, okrętów lotniczych, doświadczalnych, szkolnych, warsztatów, statków mieszkalnych itp.<sup>72</sup>.

Okręty i statki byłej III Rzeszy przeszły pod kontrolę aliantów, którzy przystąpili do ich podziału. Jednocześnie nastąpiły ostre targi o podział tej floty, ponieważ strona sowiecka dążyła do przechwycenia najwartościowszych okrętów Kriegsmarine, głównie zaś U-bootów<sup>73</sup>. Ostatecznie 1 sierpnia 1945 roku ustalono podział floty niemieckiej – wojennej i handlowej, na trzy równe części, zlikwidowanie większości U-bootów i użycie niemieckiej floty handlowej do dalszej wojny z Japonią. Przekazanie okrętów, włącznie z budowanymi i remontowanymi, miało nastąpić do 15 lutego 1946 roku. Zaś niemiecka flota handlowa miała być rozdzielona równo między te same mocarstwa, po zakończeniu wojny z Japonią<sup>74</sup>.

Do podziału między trzy mocarstwa przeznaczono 1794 okrętów bojowych, specjalnych i pomocniczych byłej floty III Rzeszy, z których Stany Zjednoczone otrzymały 593, Wielka Brytania 545, a Sowieci 656 jednostek<sup>75</sup>. Do najwartościowszych jednostek należały niszczyciele, OP, ścigacze torpedowe, a nade wszystko trałowce. Te ostatnie stanowiły bardzo ważny nabytek dla floty angielskiej i radzieckiej, ze względu na ogromne potrzeby związane z rozminowywaniem Bałtyku, Morza Północnego i przybrzeżnych wód niemal całej Europy.

Operacja przeprowadzania okrętów do określonych portów rozpoczęła się późną jesienią 1945 roku, a 25

<sup>71</sup> T. Wywerka-Prekurat, *Rachunek kłęski*, M. 1975, nr 5, s. 39.

<sup>72</sup> Giese, *Tamże*, s. 126; Pertek, *Tamże*, s. 234-235; Wywerka-Prekurat, *Tamże*. Różni autorzy podają różne dane dotyczące niemieckich strat wśród jednostek nawodnych od małych niszczycieli w dół. Wynika to stąd, że ich klasyfikacja bywała różna, a przeznaczenie jednostek ulegało zmianom zależnie od aktualnych potrzeb Kriegsmarine. Ponadto były one stale w ruchu, zmieniało się dowództwo i operacyjne podporządkowanie oraz rejon operacji, a nawet morza. Zaś zniszczenia i natychmiastowe zatonięcie – głównie z całą mało liczebną załogą, szczególnie nocą, były trudne do ustalenia.

<sup>73</sup> Ostre kontrowersje związane z podziałem byłej floty niemieckiej zawarte są m.in. w publikacjach R. Badowskiego (*Admirała Kuzniecowa wspomnienia z Poczdamu*, „Gazeta Poznańska” 1965, nr 168) i J. Wielowskiego (*Z pamiętników admirała Kuzniecowa*, t. I-II, „Biuletyn Zachodniej Agencji Prasowej” 1965, nr 182 i 183). Głównie Royal Navy była przeciwna umocnieniu floty sowieckiej kosztem Kriegsmarine tym bardziej, że Wielka Brytania zaczynała się obawiać wzrostu potęgi świata komunistycznego.

<sup>74</sup> Stany Zjednoczone i Wielka Brytania ze swego przydziału miały przekazać część statków innym państwom alianckim, które poniosły straty w czasie wojny, a Sowieci mieli przekazać część rządowej warszawskiemu. Nie objęto podziałem niemieckich statków żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej, niezbędnych dla pokojowej gospodarki pokonałego przeciwnika.

<sup>75</sup> Zasadnicze dane dotyczące podziału floty niemieckiej podaje Pertek (*Tamże*, s. 250nn).

listopada przystąpiono do topienia U-bootów<sup>76</sup>. Natomiast niszczenie jednostek nawodnych polegało na ich złomowaniu, co ciągnęło się przez cały rok. Jedynie lekki krążownik *Leipzig* załadowany pociskami artyleryjskimi zawierającymi trujące gazy został zatopiony na Morzu Północnym.

Z otrzymanych okrętów Wielka Brytania przekazała następnie Francji 6 niszczycieli, 2 torpedowce, 2 OP i 15 dużych trałowców, zaś Stany Zjednoczone – 1 niszczyciel, 1 torpedowiec, 8 dużych trałowców i 1 okręt-bazę dla OP. Ponadto Stany Zjednoczone przekazały Danii 2 torpedowce, 14 ścigaczy torpedowych, kilkanaście kutrów trałowych i 1 okręt-bazę. Jednocześnie Stany Zjednoczone przekazały z otrzymanych jednostek część trałowców, kutrów trałowych i trałowców pomocniczych dla powstałej w amerykańskiej strefie okupacyjnej eskadry trałowej.

#### FLOTA WŁOSKA

Włochy zajmowały ważne położenie strategiczne na Morzu Śródziemnym, dzieląc je na część zachodnią i wschodnią. Odległość od południowych brzegów Sycylii do północnych wybrzeży Tunisu wynosi 70 Mm, a Sycylię od Malty oddziela odległość 52 Mm. W Cieśninie Sycylijskiej leży pośrodku wyspa włoska – Pantelleria, a nieopodal wyspa Lampedusa – od strony Malty<sup>77</sup>. Ta druga dawała Pantellerii bardzo dobre wsparcie. Obie wyspy stanowiły naturalne cytadele, utrudniające przejście okrętom przeciwnika między Tunisem i Bizertą, a Sycylią i Malcią. Głównym zadaniem Pantellerii była eliminacja Malty z angielskiego systemu obrony. Zaś samą Cieśninę można było łatwo blokować ZM i lotnictwem. Mając to na uwadze, pod koniec lat 30. Włosi budowali nowe bazy lotnicze na południowych wybrzeżach Sycylii i Trypolitanii. Lotniska tak usytuowano, aby samoloty mogły z nich swobodnie atakować okręty i statki przeciwnika na linii Gibraltaru-Malta-Aleksandria i wybrzeża francuskie. Niektórzy stratedzy wyrażali wówczas pogląd, że w tej sytuacji zmalało znaczenie Gibraltaru i Malty<sup>78</sup>.

Siłami morskimi kierowało Ministerstwo Marynarki Wojennej, na czele którego stał minister, mający do pomocy podsekretarza stanu. Wybrzeże podzielone było na strefy, podległe admirałom – szefom departamentów marynarki z głównymi kwaterami w Spezii, Neapolu, Wenecji i Toronto. W portach ważnych pod względem strategicznym swoją siedzibę miały komendy

morskie: w Poli, w La Maddalena (na Sardynii), w Brindisi i Messynie. W innych, jak w Genui, Leghorn, Gaecie, Cagliari i Zara znajdowały się stacje morskie, pod dowództwem starszych oficerów.

Siły morskie Włoch zajmując trzecie miejsce w Europie, nie były jednak przystosowane do podjęcia działań bojowych jednocześnie przeciwko flocie brytyjskiej i francuskiej. Miały bardzo dobre warunki bazowania w licznych, dobrze wyposażonych portach, ale okręty odczuwały trudności w zakresie paliwowym, których zapasy mogły zostać szybko wyczerpane. Flota włoska napotykała również na trudności w zaopatrzeniu w surowce, niezbędne do uzupełnień i sprzętu okrętowego uszkodzanego w czasie walk. Ponadto zespoły okrętów nie miały wsparcia własnego lotnictwa. Przyjęcie doktryny Douheta o panowaniu w powietrzu, uznające lotnictwo za zdolne do samodzielnego decydowania o wyniku wojny, stanowiło podstawę teoretyczną rozwoju sił powietrznych we Włoszech<sup>79</sup>. Rozwijały się one samodzielnie, ale w połowie 1940 roku były w stanie przezbierania i znaczna część samolotów należało do przestarzałych. Zbytnią wiarą w nieograniczone możliwości lotnictwa spowodowała, że liczna flota włoska miała jedynie 20 samolotów pokładowych i dopiero po usilnych staraniach przydzielono jej 280 przestarzałych maszyn o małym zasięgu, których piloci nie byli przeszkoleni do wykonywania zadań na morzu. Np. piloci lotnictwa rozpoznawczego nie umieli określić przynależności państwowej okrętów, klas okrętów, ich pozycji, namiarów i innych elementów<sup>80</sup>. Bezkrzytyczna wiara w możliwości lotnictwa bazowego była również powodem odstąpienia od budowy lotniskowców, chociaż takie próby czyniono<sup>81</sup>. Wynikało to stąd, że trzonem sił powietrznych miały być samoloty wielozadaniowe, wszechstronnie uzbrojone, zdolne do zapewnienia panowania na morzu.

Niepomyślny wpływ na gotowość floty włoskiej miała postawa części oficerów, niesprzyjających ideologii narzuconej państwu przez Mussoliniego<sup>82</sup>. Od początków przygotowywania planów operacyjnych włoskie kierownictwo sił morskich zakładało unikanie podjęcia walki z użyciem dużych okrętów, które należało zachować jako argument polityczny w przyszłości. Dlatego dyrektywy Mussoliniego z marca 1940 roku zakładające ofensywę włoskich sił morskich na całym Morzu Śródziemnym i poza nim, nie zostały wykonane z pełną świadomością.

Siły morskie Włoch w chwili przystąpienia do wojny 10 czerwca 1940 roku liczyły 4 pancerniki, 7 ciężkich i 15 lekkich krążowników, 59 niszczycieli, 68 torpedowców, 121 OP i 307 jednostek mniejszych – pomocniczych oraz specjalnych. Później włączono dodatkowo: francuskie – 4 niszczyciele, 7 OP, 1 korwetę i 8 trałowców oraz jugosłowiańskie – 3 niszczyciele, 2OP i 6 ścigaczy.

<sup>76</sup> Operacja topienia U-bootów przeprowadzono pod brytyjskim kryptonimem DEADLIGHT. Grupy po 6 OP odholowywano z Loch Ryan, a następnie z Loch Foyle na pełne morze i topiono je na głębokości 150–300 m, kilkadziesiąt Mm na północ od Irlandii. Do 20 stycznia 1946 roku w ten sposób zatopiono 114 U-bootów, a dalszych 13 w różnych portach brytyjskich. W niszczeniu tych OP brały udział polskie niszczyciele – *Błyskawica*, *Piorun* i *Krakowiak*.

<sup>77</sup> Pantelleria stanowiła ważną włoską bazę morską i lotniczą, przygotowaną do współczesnych działań bojowych. Przekształcono ją w silną fortecę, z ciężką artylerią nadbrzeżną, z wykutymi w podziemiach bazami dla OP i samolotów (*II wojna światowa. Wojna w Afryce Północnej 1940–1943*, Warszawa 1982, s. 10). Miała również silną obronę plot. Dla aliantów stanowiła podobne zagrożenie, jak Malta dla Włochów. Silne ataki alianci przeprowadzili na wyspę w maju 1943 roku, co stanowiło przygotowanie do desantu. Wyspa została zdobyta 11 lipca 1943 roku przez siły amerykańskie, a początku operacji desantowej na Sycylii.

<sup>78</sup> J. Hałaciński, *Strategia na Morzu Śródziemnym*, M. 1938, nr 9, s. 8.

<sup>79</sup> G. Douhet, *Panowanie w powietrzu*, Warszawa 1965.

<sup>80</sup> Lacki, *Tamże*, s. 81–82.

<sup>81</sup> Włosi podjęli próby przebudowy dwóch statków pasażerskich na lotniskowce – *Romy* na lotniskowiec o nazwie *Aquila* i *Augustusa* na *Sparviero*. Po rozejmie nieukończono lotniskowce przejęli Niemcy i w 1945 roku wykorzystali je do blokady portu w Genui, topiąc wraz z innymi jednostkami.

<sup>82</sup> P. Monelli, *Mussolini*, Warszawa 1973. Flota wojenna stanowiła specyficzny rodzaj sił zbrojnych Włoch, w których idee faszystowskie nie miały dużego wsparcia jak gdzie indziej. Wielu oficerów wywodziło się z wybitnych rodzin arystokratycznych i czekało chwili, aby pozbyć się narzuconych norm przez Mussoliniego.

Flota włoska chroniąc własne pancerniki i krążowniki w dobrze bronionych bazach, zadania bojowe wykonywała nawodnymi siłami lekkimi, OP oraz środkami szturmowymi. Ich zasadniczym celem obronnym było niedopuszczenie sił przeciwnika na Adriatyk i Morze Tyrreńskie oraz zabezpieczenie żeglugi do włoskich posiadłości w Afryce Północnej i Dodekanezu, a ponadto zabezpieczenie wybrzeży kolonialnych nad Morzem Czerwonym. Do zadań ofensywnych należało zwalczanie żeglugi przeciwnika na szlaku Francja-Afryka-Północna, a potem Gibraltar-Malta, stawianie ZM na podejściach do baz morskich i portów alianckich oraz przeprowadzanie ataków na duże okręty brytyjskie ścigaczami torpedowymi i środkami szturmowymi. W toku wojny główne zadania dla morskich sił włoskich nie ulegały większym zmianom.

Szerszą działalność prowadziły włoskie OP. Jednak ich właściwości taktyczno-techniczne znacznie odbiegały od przeciętnych OP w innych flotach wojennych. Miały długi czas zanurzenia się wynoszący 75 sek., ograniczone możliwości manewrowe w zanurzeniu, duży promień cyrkulacji i niewielkie zanurzenie maksymalne. Były uzbrojone w torpedy pozostawiające na powierzchni wody ślad. Ponadto włoskie OP miały krótkie peryskopy, a więc i małe zanurzenie peryskopowe<sup>83</sup>. Włoskie OP były zorganizowane we flotyllę, podległe sztabowi sił morskich (oddział wojny podwodnej) na Morzu Śródziemnym. Na początku wojny zorganizowano również samodzielną flotyllę OP do walki na Atlantyku. Szły długo w położeniu nawodnym po wyjściu z bazy i po opuszczeniu ich przez jednostki nawodne, które je stamtąd wyprowadzały. Ułatwiało to ich wykrycie przez samoloty i ON wyposażone w radary oraz OP aliantów. Operowały pojedynczo, do ataku podchodziły w położeniu podwodnym, a próby wspólnych operacji niemiecko-włoskich w zasłonie nie powiodły się. Nie umiały działać grupowo i w zasłonie, atakować cele w położeniu nawodnym, zygakować i uporczywie śledzić. Brak było również zasad łączności i wzajemnego powiadamiania w razie wykrycia przeciwnika. Dlatego włoskie OP atakowały określone cele raczej przypadkowo, wchodząc na ich pozycje, bez większego powodzenia zwalczały również konwoje – nawet małe. Po prostu nie były do tego należycie przygotowane.

Włoskie siły podwodne przy zaangażowaniu 152 jednostek zatopiły 105 statków (930 000 BRT), 4 duże ON i 2 OP. Straty własne wyniosły 84 OP<sup>84</sup>.

Od września 1940 roku flotę podwodną Kriegsmarine wsparła flotylla włoska w składzie 28 dużych OP, która bazowała na wybrzeżu francuskim – w Bordeaux. Pierwszym włoskim OP, który sforsował cieśninę gibraltarską w czerwcu tego roku był *Giuseppe Finzi*, a następnym – *Veniero*<sup>85</sup>. Do końca 1941 roku takich przejść w obie strony było 48. Ze względów taktyczno-technicznych, odrębnego systemu łączności oraz taktyki, włoskie OP grupowano razem i rzadko przydzielano do wspólnych operacji wraz z niemieckimi OP. Włoska flotylla OP z Bordeaux operowała do 8 września 1943 roku, do chwili kapitulacji. Zatopiła około 100 000 BRT statków, tracąc własnych 16 OP spośród 28<sup>86</sup>.

Włoskie ścigacze torpedowe mimo ich dużej liczby, nie odegrały większej roli w toczącej się wojnie morskiej. Niewłaściwe planowanie ich użycia, słabe wyszkolenie taktyczne, działania bojowe przeprowadzane samodzielnie bez współdziałania z innymi rodzajami sił floty i lotnictwa, nie mogły przynieść sukcesów. Nie widać w tym aktywności sztabów, które niechętnie i w tym wypadku angażowały się do wojny. Zaś kłopoty z zapasowymi częściami zamiennymi, materiałami technicznymi i innymi trudnościami ograniczały możliwości skutecznego wykorzystania tych jednostek<sup>87</sup>.

Nie powiodły się próby wprowadzenia do działań bojowych krążowników pomocniczych. Jedyne włoski okręt tej klasy *Ramb I*, w tydzień po opuszczeniu portu w Massaua został zatopiony 21 lutego 1941 roku przez nowozelandzki lekki krążownik *Leander*<sup>88</sup>.

Powiodły się natomiast w pewnym stopniu działania łamaczy blokady, a Włochy o wiele mocniej odczuwały odciecie od dostaw strategicznych surowców w porównaniu z Niemcami. Ponieważ trudno stwierdzić większą pomoc w tym zakresie ze strony sojuszniczej III Rzeszy – co przecież winno leżeć w jej interesie, Włochy musiały sprowadzać te surowce z Japonii i Południowej Ameryki. A do tego niezbędne były łamacze blokady – szybkie statki i OP. Ponieważ włoskie OP nie nadawały się do zbyt dalekich rejsów oceanicznych, Niemcy przekazali na ten cel 10 swoich U-bootów typu VII C, ale nie weszły one do służby przed kapitulacją Włoch<sup>89</sup>.

Żegluga włoska w czasie wojny opierała się głównie na własnych i zdobytych statkach. Przystępując do wojny flota handlowa Italii liczyła 1227 statków, tj. 3,4 mln BRT, ale 1/3 tonażu najlepszych i najwartościowszych jednostek znajdowało się poza Morzem Śródziemnym. Statki te częściowo zostały internowane, zajęte przez aliantów lub zostały zatopione przez własne załogi<sup>90</sup>. Włosi podobnie jak Niemcy, w obliczu wojny nie przeprowadzili w odpowiednim czasie mobilizacji swojej floty handlowej, tracąc statki wraz z załogami. Pozostałe służyły do zaopatrywania wojsk w Libii, Albanii, Dodekanezie, a później na Korsyce, w Grecji i Tunisie. Zaś na wodach włoskich odbywała się żegluga przybrzeżna. Ta ostatnia obejmowała szlaki przybrzeżne wzdłuż półwyspu dla małych i wolno płynących statków oraz trasy w odległości 15–20 Mm od brzegu dla statków szybkich i wzdłuż wybrzeży do wysp. Do portów afrykańskich początkowo organizowano małe konwoje liczące 3–4 statki, które skrycie pokonywały niewielkie odległości. Taktyka włoskich małych konwojów polegająca na trzymaniu się wybrzeży i skoków na trasach Sycylia-Pantelleria-Tunis lub Grecja-Libia, mocno utrudniała przeciwdziałaniu alianckich OP. Aby pochwytać statki lub okręty włoskie, alianckie OP musiały podchodzić do wybrzeży, a nawet forsować wejścia do portów i baz<sup>91</sup>. Najniebezpieczniejszy był rejon Malty, gdzie konwoje włoskie narażone były na ataki brytyjskiego lotnictwa, OP i ON.

<sup>87</sup> J. Marczak, *Kutry torpedowe*, Gdynia 1968, s. 15.

<sup>88</sup> Massaua leży w prowincji Erytrea nad Morzem Czerwonym. Dogodny port zabezpieczony wyspami koralowymi, stanowił dobrą bazę morską dla jednostek włoskich, które mogły być na miejscu remontowane i przebrabiane.

<sup>89</sup> Benedyczak, *Tamże*, s. 54.

<sup>90</sup> Lacki, *Tamże*, s. 90.

<sup>91</sup> *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. II, cz. 2, Londyn 1975, s. 446.

<sup>83</sup> Lacki, *Tamże*, s. 77–78.

<sup>84</sup> S. Sutowski, *Okręty podwodne. Fantazja i rzeczywistość*, Warszawa 1989, s. 282–283.

<sup>85</sup> Benedyczak, *Tamże*, s. 94.

<sup>86</sup> *Tamże; II wojna...*, *Bitwa...*, s. 32.



Konwoje włoskie idące do Libii od czerwca 1940 roku do maja 1941 roku, nie ponosiły większych strat. Zaczęły one rosnać, osiągając szczyt po wylądowaniu alianatów w Afryce Północnej – np. w maju 1943 roku wynosiły one już 77%.

Mimo zaangażowania dużych sił brytyjskich, flota włoska zdołała zabezpieczyć przewiezienie do Libii, Tunisu, Grecji i Albanii 1.173.554 ludzi (z tego straty 24.245 ludzi – tj. 5,2%) oraz 4.006.087 ton materiałów wojennych (z tego straty 441.287 ton – tj. 14,6%). Ogólna ilość konwojów wynosiła 6.532 z 11.085 statkami i 5.069 okrętów eskorty. Z tego do Libii i Tunisu przewieziono 261.444 ludzi (149.434 Włochów i 112.010 Niemców), 28.466 pojazdów i czołgów włoskich oraz 32.139 niemieckich. Na Bałkany przewieziono 893.865 ludzi (z tego 516.440 podczas kampanii włosko-greckiej i 377.425 podczas okupacji Bałkanów) i 1.381.313 ton materiałów wojennych<sup>92</sup>. Ogółem w czasie wojny Włosi stracili 1.278 statków, tj. 2.272.707 BRT, z czego 325, tj. 826.378 BRT zatopili OP.

Kierownictwo państwa i floty włoskiej przystępując do wojny z aliantami po stronie Niemiec, popełniło szereg błędów, które pogłębiały się w toku dalszych działań bojowych. U ich podstaw były przyczyny polityczne, rosnąca niechęć społeczeństwa do dyktatury faszystowskiej i sojuszu z III Rzeszą. Niechęć pogłębiały niepowodzenia wojsk włoskich w walkach na lądzie, głównie klęski na froncie wschodnim, niedostatek zapatrzenia dla sił zbrojnych i społeczeństwa oraz coraz większa uległość wobec Niemców. W tej sytuacji rozwijał się ruch oporu, rosły oddziały partyzanckie, co znalazło odbicie również w wojsku. Zbyttna pewność sukcesów wojennych i wygórowane ambicje włoskiego kierownictwa państwa faszystowskiego wpłynęły również na stan sił morskich. Było to powodem m.in. mylnego zbilansowania poszczególnych klas okrętów, polegający na braku lotniskowców oraz ograniczonej liczby jednostek eskortowych. Flota włoska nie nadążała za postępem technicznym, co spowodowało brak radiolokacji i zbyt dużą tolerancję w wyrobie amunicji. Włoskie ON miały słabą artylerię plot, słabe konstrukcyjne zabezpieczenie żywotności i niezatapialność okrętu. Niszczyciele miały przestarzałe środki poszukiwania OP i nie prowadzono szkolenia w zakresie zwalczania OP. Jediną przewagą włoskiej floty nad brytyjską była prędkość – włoskie ON były szybsze od angielskich. Flota włoska odczuwała stały niedobór ropy oraz pogłębiające się trudności w dostawach, głównie w surowce. Niezdecydowanie dowództwa floty wojennej w prowadzeniu operacji zaczepnych na morzu, miało pewien wpływ również na morale załóg tym bardziej, że ich okręty mogły osiągać sukcesy w walce a Royal Navy. Brak było również należytej koordynacji współdziałania floty z lotnictwem i wojskami lądowymi oraz między dowództwami wojsk niemieckich i włoskich<sup>93</sup>. Powyższe przyczyny były powodem niepowodzeń floty i innych rodzajów wojsk włoskich, które ostatecznie w obliczu alianatów na Sycylii doprowadziły do załamania systemu faszystowskiego. Po obaleniu Mussoliniego 25 lip-

ca 1943 roku i utworzeniu rządu marszałka Pietro Badoglio, Włochy przeszły na stronę aliantów i 13 października wypowiedziały Niemcom wojnę. Jednak wartość bojowa wojsk będących pod rozkazami Badoglio była już niewielka<sup>94</sup>.

W początkach września 1943 roku flota włoska liczyła 165 okrętów bojowych – 6 pancerników, 2 krążowniki ciężkie, 12 krążowników lekkich, 79 niszczycieli i torpedowców, 66 OP oraz 499 jednostek mniejszych, specjalnych i pomocniczych. Na stronę aliantów przeszło większość floty z około 1/4 załóg, a część opanowali Niemcy. Ostatecznie na stronę aliantów przeszło 5 pancerników, 8 lekkich krążowników, 33 niszczycieli i torpedowców, 20 korwet, 12 ścigaczy torpedowych 34 OP, 1 transportowiec samolotów i 20 innych jednostek. Wśród tych okrętów były 2 ex francuskie niszczyciele, które Niemcy przekazali Włochom z resztek floty tulońskiej. Ponadto do wyznaczonych portów alianckich zawinęło 101 włoskich statków. Większość tych okrętów, zwłaszcza pancerniki, krążowniki i ponad połowa niszczycieli, stanęło w porcie La Valetta. Jednak z różnych względów pancerniki *Italia* i *Vittorio Veneto*, 4 krążowniki i 4 niszczyciele, pod brytyjską eskortą skierowano w rejon bazy morskiej w Aleksandrii.

Po rozbrojeniu armii włoskiej, obsadzeniu przez Niemców obiektów wojskowych, baz i portów sprawiło, że w ich ręce wpadły okręty, które nie zdołały odejść na Maltę. W ten sposób Niemcy przejęli m.in. 2 pancerniki, 2 ciężkie krążowniki, krążowniki lekkie uszkodzone i osadzone na dnie przez własne załogi, ale nie zdołali uruchomić ani jednego z nich. Ponadto Niemcy zagarnęli 8 niszczycieli, 22 torpedowce, 10 OP, 9 eskortowców oraz 215 mniejszych jednostek różnych klas. Używali ich niebawem na wodach przybrzeżnych Morza Liguryjskiego, Tyrreńskiego, Adriatyckiego, Jońskiego i Egejskiego. Jednak jednostki te nie mogły zagrozić siłom alianckim. Ponadto wiele jednostek włoskich opanowali Japończycy na wodach, na których panowali.

Część floty włoskiej, która poddała się aliantom współdziałała z nimi w zakresie transportu i służby eskortowej. Już 12 i 13 września 1943 roku grupa ścigaczy, okrętów pomocniczych, a następnie 2 niszczyciele zgłosiły się do współpracy z aliantami. Oficjalne zalegalizowanie floty włoskiej po stronie aliantów nastąpiło 23 września, regulując sprawę użycia części okrętów z krążownikami na czele przeciw Niemcom. Ich główne bazy znajdowały się w Tarencie i Brindisi. Okręty włoskie otrzymały za zadanie obronę niektó-

<sup>92</sup> *Druaga wojna światowa. Informator 1939–1945*, Warszawa 1962, s. 461.

<sup>93</sup> Z. Krzywiec, *Brak realizmu w strategii morskiej Niemiec i Włoch na Morzu Śródziemnym*, PM 1948, z. 5, s. 57; J. Pertek, *Włoska flota wojenna w drugiej wojnie światowej*, *Tamże*, 1947, z. 4, s. 29nn; T. Rawski, *Wojna na Bałkanach 1941*, Warszawa 1981, s. 27.

<sup>94</sup> W. Anders, *Bez ostatniego rozdziału*, Bydgoszcz 1989, *passim*; Monelli, *Tamże*, *passim*. Admirał Ingiro Campioni za poniechanie walki z aliantami, został skazany na śmierć przez faszystowski sąd w Weronie i wraz z admirałem Mascherpą rozstrzelany w Parmie w maju 1944 roku (*Tamże*, s. 260). We Włoszech powstał chaos polityczny, a kraj podzielony na zwolenników i przeciwników faszystów, monarchistów (S. Boschiero, *Perspektywy restauracji monarchii we Włoszech*, PFRetL 1991, nr 10) i komunistów. Część wojska opowiedziało się po stronie faszystów, ale większość – po stronie aliantów. Jednocześnie Anglia a potem i Francja, parły w kierunku likwidacji floty włoskiej jako konkurenta na Morzu Śródziemnym, a Amerykanie forsowali operacje desantowe i lotnicze, powodując ogromne zniszczenia kraju. Zaś Sowietci wspierali komunistów, których szeregi rosły spośród niedawnych faszystów i starali się o to, by w kraju włoskim zapanował socjalizm. W takiej sytuacji Włochy zajęli Niemcy. Część włoskich jednostek poddała się bez walki Niemcom, a część stawiała opór. Jedinie flota wojenna atakowana po drodze przez Niemców odeszła na południe, gdzie wojskowe władze aliantów zorganizowały włoską administrację wojskową, traktując Włochów jako kraj pokonany (J. A. Gierowski, *Historia Włoch*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Lódź 1986, s. 613nn).

rych wysp na Morzu Egejskim, a po stronie aliantów zaczęły działać również włoskie żywe torpedy i płetwonurkowie. Wraz z Brytyjczykami zatapiaли własne okręty stojące w remoncie, aby uniemożliwić ich dalsze wykorzystanie przez Niemców. Jednocześnie alianci mogli swobodnie korzystać ze wszystkich dostępnych im portów włoskich.

Faszyści włoscy jednak nie rezygnowali. Mussolini ogłosił likwidację monarchii i powstanie *WŁOSKIEJ REPUBLIKI SOCJALNEJ*, z siedzibą w Salo<sup>95</sup>. Siły Mussoliniego wkrótce wzrosły do około 400.000 ludzi, ale mimo to faszyści nie odzyskali już dawnej sprawności. Ponadto Mussolini nie oponował przeciwko działaniom Niemców, którzy traktowali republikę Salo na zasadzie protektoratu, wywozili surowce i robotników włoskich na przymusowe prace do Rzeszy. Stało się to dodatkowym czynnikiem rozwoju ruchu oporu, a do partyzantki zaczęli wstępować niedawni oficerowie Mussoliniego. Tym bardziej, że Mussoliniego wsparły wojska niemieckie. Obok sił lądowych, w republice Salo powołano załóżki floty wojennej, wyposażone głównie w ścigacze różnych typów. Ta nieliczna flota została wsparta m.in. 1 dywizjonem bombowo-torpedowym, zaczęto również formować eskadrę wyposażoną w samoloty odrzutowe. W praktyce jednak flota republiki Salo nie wzięła udziału w walkach, a jej załogi używano do walki z partyzantami włoskimi. Wszystkie te oddziały przedstawiały znikomą wartość bojową i nadawały się właściwie do działań policyjnych i na wiosnę 1945 roku uległy całkowitemu rozkładowi<sup>96</sup>.

Ostatecznie flota włoska rozczłonkowana, której okręty występowały po obu przeciwnych stronach, według układu między czterema mocarstwami została rozdzielona: Wielka Brytania otrzymała 1 pancernik, 2 OP, 8 łodzi motorowych, 3 łodzie desantowe i 14 jednostek pomocniczych; Stany Zjednoczone – 1 pancernik, 2 OP, 8 łodzi motorowych, 3 łodzie desantowe i 12 jednostek pomocniczych; Sowieci – 1 pancernik, 1 krążownik, 3 niszczyciele, 3 ścigacze, 2 OP, 6 łodzi motorowych, 5 łodzi desantowych i 18 jednostek pomocniczych; Francja – 3 krążowniki, 4 niszczyciele, 2 OP, 6 łodzi motorowych, 5 łodzi desantowych, 3 inne jednostki oraz 18 okrętów pomocniczych; Grecja – 1 krążownik i 1 okręt pomocniczy; Jugosławia – 3 ścigacze, 7 trałowców, 2 łodzie desantowe i 5 jednostek pomocniczych, zaś Albania – 1 kanonierkę. Pancerniki i część mniejszych okrętów przeznaczonych dla Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych miały być złomowane we Włoszech<sup>97</sup>.

Siły morskie III Rzeszy i Włoch w Europie wspierały stosunkowo słabe floty i flotylle rzeczne Bułgarii i Rumunii oraz rzeczna – Węgier. Operowały one głównie na Morzu Czarnym i w dorzeczu Dunaju. Natomiast na Bałtyku, flotę niemiecką wspierały jednostki fińskie, a na Adriatyku – nieliczne jednostki Niezależnego Państwa Chorwacji.

Bułgarskie siły morskie wyposażone były w 4 stare torpedowce, 2 ścigacze torpedowe, 2 okręty szkolne oraz jednostki pomocnicze. Ponadto 10 wodnosamolotów i 2

bazy lotnictwa morskiego. W czasie wojny Niemcy dostarczyli Bułgarii 4 ścigacze. Bułgaria dysponowała również Flotyllą Dunajską. Jednostki morskie nie przedstawiały sobą większej wartości bojowej i pełniły służbę o charakterze zabezpieczającym działania na rzecz Niemców. Zaś po przystąpieniu do wojny przeciwko III Rzeszy, jednostki te nie odegrały większej roli, ponieważ nie miały z kim walczyć. Natomiast Flotylla Dunajska wzięła aktywny udział w walkach z Niemcami na rzekach.

W składzie rumuńskich sił zbrojnych znajdowała się flota pełnomorska i flotylla rzeczna. Flota morska posiadała 4 niszczyciele, 3 torpedowce, 1 OP, 4 kanonierki i szereg jednostek pomocniczych. Zaś Flotylla Dunajska, dobrze rozbudowana, za główną siłę uderzeniową miała 7 zmodernizowanych monitorów. Jednostki morskie były starymi okrętami, jedynie OP wszedł do służby dopiero w 1936 roku. Pozostałe zaś w latach 1919–1920. Z flotą współdziałał pułk lotnictwa obrony wybrzeża. W czasie wojny flota rumuńska zabezpieczała bazowanie dla sił niemieckich i włoskich i uczestniczyła w walkach z flotą sowiecką. Natomiast siły rzeczne zabezpieczały żeglugę na Dunaju i jego dopływach, remonty różnych okrętów niemieckich, transport rzekami zaopatrzenia z Rzeszy. Po przystąpieniu do wojny przeciw Rzeszy, siły morskie i rzeczne Rumunii aktywnie oczyszczały z jednostek niemieckich swoje wody. Opanowały 43 jednostki morskie i rzeczne przeciwnika, a 60 zatopiły. Po wojnie natychmiast przystąpiły do usuwania min ze swoich wód morskich i rzecznych, m.in. wytrałowały 20.310 min na Dunaju.

Węgierska flotylla rzeczna na Dunaju dysponowała 30 jednostkami, w tym 6 monitorami rzecznyimi. Była ona stale modernizowana, dozbrajana, miała należyte zaplecze techniczne i odpowiednie uzupełnienia. Stanowiła również istotny rodzaj sił w armii węgierskiej. Była należycie wyszkolona, a jej gotowość bojową i prestiż w społeczeństwie i armii dbali głównie ci, którzy w czasach monarchii austrowęgierskiej służyli pod banderą habsburską.

Floty te, co prawda niezbyt liczne i raczej przestarzałe – ponieważ okręty tych państw pochodziły z okresu I. wojny światowej lub z początków 20. lat, odegrały liczącą się rolę w działaniach bojowych na Morzu Czarnym i na rozlewiskach Dunaju po stronie III Rzeszy<sup>98</sup>.

Ważne miejsce w działaniach wojennych zajmuje flota fińska. Początkowo współdziałała z własnymi wojskami lądowymi podczas wojny 1939/1940 ze Związkiem Radzieckim, a później, w latach 1941–1944, wspierała flotę niemiecką – również przeciw temu państwu. Natomiast nieliczne siły morskie Niepodległego Państwa Chorwacji, walczące po stronie Niemiec i Włoch, nie odegrały prawie żadnej roli w toczącej się wojnie morskiej na Adriatyku<sup>99</sup>.

<sup>95</sup> Salo – miasto w Lombardii, nad jeziorem Garda, w której znajdowały się władze rządu faszystowskiej republiki od września 1943 roku do kwietnia 1945 roku. Od nazwy tej siedziby, republikę faszystowską potocznie nazywano republiką Salo.

<sup>96</sup> Gierowski, *Tamże*, s. 627, 628, 630, 673; Monelli, *Tamże*, *passim*.

<sup>97</sup> *Miscellanea*, B 1948, z. IV, s. 128.

<sup>98</sup> V. Alexandrescu, *Kämpfe der rumänischen Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg*, MR 1980, z. 7; K. Csonkareti, *Hadihajok a Dunan*, Zrinyi 1980; Csonkareti-Benczur, *Haditengereszek es folyamerok a Dunan 1870–1945*, Zrinyi 1991; (J. K.), *Admiral Horthy*, PM 1937, nr 10, s. 53–55; Cz. Petelenz, *Przed dziesięciu laty*, PM 1930, nr 19, s. 631nn; R. Stankiewicz, *Wizyta jednostek angielskich w Constanca*, *Tamże*, 1930, nr 22, s. 963–964; *Organizacja*, *Tamże*, 1937, z. 98, s. 402; *Wizyta rumuńska*, *Tamże*, 1937, z. 101, s. 685; *Różne*, *Tamże*, z. 105, s. 1020.

<sup>99</sup> Siły morskie Finlandii i Chorwacji omówione zostały w podrozdziałach poświęconych flocie Finlandii i Jugosławii.

## Siły morskie aliantów

### FLOTA WIELKIEJ BRYTANII

Royal Navy – Królewska Marynarka Wojenna, miano to nosiła od 1903 roku. Zaś jej okręty przed właściwą nazwą – HMS (His Majesty's Ship), tj. Okręt Jego (Jej) Królewskiej Mości. Dźwigała ciężar walki morskiej z Kriegsmarine i jej sojusznikami na wodach zachodniej Europy i na Atlantyku. Z baz brytyjskich operowały również przeciwko wspólnym wrogom okręty polskie, norweskie, belgijskie, holenderskie, greckie, jugosłowiańskie, Wolnych Francuzów, a potem francuskie. Na szlakach murmańskich część z nich wchodziło w okresową współpracę z flotą sowiecką. Wraz z natężeniem wojny morskiej do działań przeciwko Kriegsmarine weszła flota amerykańska, a następnie część włoskiej.

Royal Navy przyjęła morską strategię wojny o charakterze zaczepno-obronnym, była w stanie prowadzić walki na morzach i dać wsparcie ogniowe własnym wojskom lądowym. Nie mogła jednak opanować portów i baz morskich przeciwnika – podstawy operacyjnej każdej floty wojennej, ze względu na brak ku temu innych sił. Odpowiednie plany na szczeblu strategicznym Admiralicja opracowała zimą 1938/1939 roku, podając je 30 sierpnia 1939 roku do wiadomości swym głównym dowódcą. Przewidywały one prowadzenie równoczesnej wojny z Niemcami i Włochami, z możliwością przystąpienia do niej Japonii po stronie państw faszystowskich. Głównym celem strategicznym floty było utrzymanie panowania na wodach wokół wysp brytyjskich, zabezpieczenie swobody żegluga zamorskiej oraz blokada morska przeciwnika. Na drugim planie przewidywano utrzymanie kontroli na Morzu Śródziemnym, ze względu na duże siły morskie Włoch. Dlatego rezygnowano ze szlaków żeglugowych prowadzących przez Gibraltar i Suez, zamierzając utrzymać te, które prowadziły wokół Afryki. Co prawda w ten sposób linie żeglugowe wydłużyły się ponad 20.000 Mm, ale według Admiralicji były one bezpieczne. Flotę włoską zamierzano zatrzymać i blokować na Morzu Śródziemnym przy pomocy sił morskich Francji.

Obrona wysp polegała na uniemożliwieniu Kriegsmarine ostrzelania wybrzeży oraz przeprowadzenia desantu morskiego przez przeciwnika.

Zabezpieczenie żegluga miało zapewnić rytmiczne dostawy surowców, paliw, żywności oraz niezbędnych materiałów wojennych do Anglii. Wiązała się z tym również ochrona posiadłości zamorskich, polegająca na niedopuszczeniu do ich zajęcia przez przeciwnika.

Blokada – miała na celu osłabienie przeciwnika i utrudnianie operacji jego siłom morskim.

Przewidywano również szukanie możliwości przeprowadzenia generalnej bitwy morskiej lub kilku mniejszych z siłami głównymi przeciwnika, a obok tego – wykorzystanie lekkich sił nawodnych, lotnictwa oraz OP.

Koncepcje strategiczne Royal Navy zdecydowały o organizacji sił morskich i stały się wspólnymi dla aliantów, w tym również dla Polski. W toku wojny były one rozwijane, utrzymując stale na pierwszym miejscu zapewnienie żegluga, co w przyszłości pozwoliło na utworzenie zachodniego frontu lądowego<sup>100</sup>.

<sup>100</sup> Wielka Brytania popełniła istotny błąd w stosunku do III Rzeszy, udzielając zgodę na odrzucenie ograniczeń traktatu wersalskiego

Od początku wojny działania zbrojne prowadzono głównie na morzu. Doprowadziło to do rozproszenia sił brytyjskich z jednej strony i brak sukcesów niemieckich z drugiej strony. Zaś żegluga angielska mimo trudności nadal działała.

Po klęsce Danii, Norwegii, a następnie Holandii, Belgii i Francji, Niemcy zyskali dogodne bazy morskie, a położenie strategiczne Wielkiej Brytanii znacznie pogorszyło się, czego przeciwnicy nie potrafili wykorzystać. Kanał La Manche ograniczał swobodę działania Kriegsmarine, Gibraltar paraliżował swobodę operacji floty włoskiej i niemieckiej utrudniając im współdziałanie, a Malta ograniczała ruch floty włoskiej.

Royal Navy musiała dźwigać samotnie główny ciężar wojny morskiej, ponieważ nieliczne zespoły okrętów alianckich dopiero się rozwijały. Jej zasadniczymi zadaniami, ściśle ze sobą powiązanymi, było niedopuszczenie do inwazji wojsk niemieckich na wyspy brytyjskie, blokada baz przeciwnika, utrzymanie baz na Morzu Śródziemnym oraz zneutralizowanie floty francuskiej.

Klęska Francji przyspieszyła niemieckie zamiary inwazji na Anglię, do czego generalnym przygotowaniem była wielka ofensywa powietrzna – zwana bitwą powietrzną o Wielką Brytanię. Royal Navy otrzymała wówczas za zadanie przechwycenie floty inwazyjnej przed jej wyruszeniem w bazach i tam zniszczenie, albo zatopienie jej w drodze do wybrzeży angielskich. W ostateczności – w razie niedostatecznego rozpoznania lotniczego i wywiadu, przyjęcie walki z flotą inwazyjną u brzegów brytyjskich.

W lipcu 1940 roku na wodach brytyjskich znajdowało się: 5 pancerników, 1 lotniskowiec, 11 krążowników i 80 niszczycieli. Z tego wszystkie pancerniki, 10 krążowników i 57 niszczycieli miało bazy w portach wschodniego i południowo-wschodniego wybrzeża. Ponadto 25 szybkich i 140 zwykłych trałowców dozorowało trałowane kanały między Sunderland a Portsmouth. Do tego około 400 traulerów i innych małych jednostek od Invergordon w północnej Szkocji do Portsmouth – w sumie około 700 różnych jednostek pełniło służbę patrolową na wodach brytyjskich. W ciągu lata na morzu przebywało bez przerwy 200–300 jednostek, zaś dozory przy wybrzeżach przeciwnika prowadziły OP i samoloty<sup>101</sup>. Skoncentrowanie tak dużych sił na wschodnim wybrzeżu, głównie lekkich, nastąpiło jednak kosztem eskort konwojów. Powodowało to wzrost strat, ale zdecydowana przewaga Royal Navy i brytyjskie panowanie w powietrzu nad wyspami i kanałem La Manche, zapewniły nadal rytmiczną żegluga, a tym samym wzrost produkcji materiałów na potrzeby wojny.

Nie powiodły się natomiast działania mające na celu utrzymanie baz na wybrzeżach Grecji, a następnie na Krecie. Wyspa ta, przecinająca szlaki komunikacji morskiej z południowej części Morza Śródziemnego do jego zachodnich akwenów oraz do mórz – Kreteńskiego, Jońskiego i Egejskiego, stanowiła zamknięcie dostępu do Grecji, jej wysp, zachodniej Turcji i na Morze Czarne. Opanowanie Krety dawało Niemcom możliwość nawet zdobycia Kanału Sueskiego, czego nie potrafili jednak wykonać<sup>102</sup>.

i rozwój Kriegsmarine A najgroźniejszym momentem była odbudowa niemieckiej floty podwodnej, co stanowiło niebawem szczególne zagrożenie dla alianckiej żegluga (Krzywiec, *Polityka...*, s. 37).

<sup>101</sup> *Polskie siły...*, s. 269.

<sup>102</sup> F. Skibiński, *Bitwa o Kretę. Maj 1941*, Warszawa 1983.

Upadek Francji znacznie pogorszył ochronę żeglugi brytyjskiej i co gorsze, groził opanowaniem przynajmniej części jej okrętów przez Kriegsmarine<sup>103</sup>. W tej sytuacji w interesie aliantów było przeciwdziałać temu. Ponieważ rozmowy z Francuzami nie przyniosły zadowalających wyników, Anglicy zmuszeni byli do przeprowadzenia operacji obezwładniającej okręty francuskie, nie dopuszczając w ten sposób do ich przejęcia przez Niemców<sup>104</sup>. Ponadto w miejsce powstałej luki po Francuzach w zachodniej części Morza Śródziemnego, utworzono 25 czerwca 1940 roku eskadrę *FORCE H*, z bazą w Gibraltarze. W jej skład weszły 3 pancerniki, 1 lotniskowiec, 2 krążowniki i 11 niszczycieli. Ostatecznie Royal Navy dzięki przewadze technicznej, współdziałaniu z lotnictwem i dobrej organizacji operacji bojowych, zapewniła komunikację między Gibraltarem, Maltą i Aleksandrią, co w istotny sposób przyczyniło się do późniejszych operacji desantowych aliantów na Włochy. Ponadto śródziemnomorskie działania bojowe brytyjskie stanowiły ważny czynnik w przygotowaniu uderzenia aliantów przez kanał La Manche, co nastąpiło latem 1944 roku<sup>105</sup>.

W latach 1941–1943 zasadniczym zadaniem floty brytyjskiej nadal była ochrona żeglugi, ze zdecydowaną przewagą walki z U-bootami. Było to możliwe dzięki wyeliminowaniu dużych niemieckich ON z operacji przeciwko konwojom. Te niemieckie pancerniki i krążowniki, które jeszcze zdolne były do działań bojowych, Anglicy blokowali tak, że zagrożenie przez nie żeglugi alianckiej zmniejszyło się. Pozwoliło to Wielkiej Brytanii na zwiększenie prac naukowych, technicznych i taktycznych zmierzających do skuteczniejszego przeciwdziałania niemieckiej ofensywie podwodnej. W połowie 1941 roku wprowadzono stałe patrole lotnicze nad Zatoką Biskajską i w rejonie Szetlandów celem wykrywania i śledzenia U-bootów przedzierających się na Atlantyk i powracających do baz na wybrzeżu francuskim. Systematycznie wprowadzano do osłony konwojów lotniskowce eskortowe. We wrześniu 1942 roku zorganizowano pierwszą grupę poszukująco-uderzeniową przeciw OP, operującą na zagrożonych przez nie akwenach. Po bitwie normandzkiej Anglicy rozbudowywali te grupy, doskonaląc ich taktykę i metody walki zwalczania jednostek podwodnych w zanurzeniu.

W latach 1943–1944 zadania Royal Navy nadal modyfikowano, a wojna o panowanie na Atlantyku została ostatecznie wygrana przez aliantów. Jednak osłona żeglugi alianckiej była nadal niezbędna w związku z operacjami desantowymi we Włoszech i Normandii. Spowodowało to wzrost przewozów z Ameryki do Wielkiej Brytanii sprzętu wojskowego i żołnierzy. Jednocześnie obrona żeglugi stawała się coraz skuteczniejsza, na co wpływ miał rozwój techniki okrętowej, wyższość myśli technicznej aliantów nad niemiecką oraz pełne włączenie się floty amerykańskiej do ochrony konwojów. Ponieważ w 1944 roku Anglia obawiała się nowej niemieckiej ofensywy podwodnej z zastosowaniem doskonalszych U-bootów, nie wysłała około 300 okrętów różnych klas do dalszej walki z Japonią. Do zamiaru włączenia się

na szeroką skalę w wojnę na Dalekim Wschodzie, wrócono dopiero wiosną 1945 roku.

Operacje bojowe Royal Navy składały się z czterech etapów – poszukiwanie, śledzenie, uderzenie i likwidacja. Miały one charakter obronny, ponieważ inicjatywa wyjścia na morze leżała po stronie Kriegsmarine, zaś działalność brytyjska skierowana była głównie na zabezpieczenie żeglugi. Specyfika wojny i charakter operacji bojowych powodowały kombinację epizodycznego i ciągłego rozpoznania, rozwijania sił i kolejnych uderzeń różnych grup taktycznych. Ale powodzenie każdej operacji bojowej zależało od rozpoznania i ciągłej obserwacji przeciwnika<sup>106</sup>. Problem ten Anglicy doceniali przez całą wojnę i stale doskonalili jego formy oraz metody.

Brytyjczycy prowadzili również odpowiednie działania wobec państw neutralnych, celem wzmocnienia własnych sił morskich i możliwości ich wykorzystania. W tym wiele uwagi zwracali na Hiszpanię, Portugalię i Północną Afrykę, obawiając się zajęcia tam portów przez Niemców. Dałoby to przecież im jeszcze dogodniejsze podstawy operacyjne<sup>107</sup>. Dlatego Wielka Brytania prowadziła odpowiednie zabezpieczenia polityczno-wojskowe oraz wywiadowcze. Ważną rolę w tym odgrywał m.in. brytyjski attaché morski w Sztokholmie, którego działania ukierunkowane były na Niemcy i Sowieci. W planach tych ważną rolę odgrywała również Turcja. W Londynie miano nadzieję, że Ankara wystąpi przeciw Niemcom i Włochom, co w istotny sposób wzmocniłoby Royal Navy na Morzu Śródziemnym. Dlatego w Ankarze działała kadrowa misja Royal Navy, która miała na celu przygotowanie współdziałania na morzu. Szefem tej misji od 1940 roku do 1944 roku był adm. Howard Kelly, jako osobisty przedstawiciel dowódcy Floty Śródziemnomorskiej. Nie miał on statusu dyplomatycznego, a Turcy traktowali go jako honorowego gościa<sup>108</sup>.

Dochodziło również do sporadycznych incydentów z okrętami neutralnymi, np. ze szwedzkimi. W czerwcu 1940 roku 4 szwedzkie niszczyciele zakupione we Włoszech, płynęły do Szwecji wraz z okrętem pomocniczym kursami wcześniej uzgodnionymi z Brytyjczykami. Na wysokości Wysp Owczych brytyjski zespół niszczycieli zmusił je do poddania się, a załogi do przejścia na okręt pomocniczy. Niszczyciele potem Szwedom zwrócono, ale ten incydent popsuł stosunek Skandynawów do Anglii. Ponadto marynarze angielscy dopuścili się zwykłej kradzieży i rabunku na załogach szwedzkich okrętów, co graniczyło ze zwykłym rozbojem na morzu. W konsekwencji Szwedzi ułatwili Niemcom konwoje z rudą żelaza, dali im zezwolenie na założenie sieci przeciw OP w pobliżu Halsingborga, które uniemożliwiały brytyjskim siłom podwodnym przedostanie się na Bałtyk. Ponadto Szwedzi zgodzili się na niemieckie eskorty statków na własnych wodach terytorialnych i usunięcie brytyjskich min z wód neutralnych<sup>109</sup>.

Royal Navy miała wsparcie dobrze zorganizowanego lotnictwa. W Wielkiej Brytanii funkcjonowały dwa rodzaje sił powietrznych: **BRYTYJSKIE KRÓLEWSKIE**

<sup>103</sup> Okręty francuskie od października 1939 roku do maja 1940 roku eskortowały 56 konwojów obejmujących 2.100 statków. Poza tym stanowiły eskortę około 200 małych konwojów, głównie na trasie Gibraltar-Zatoka Biskajska.

<sup>104</sup> A. Perepeczko, *Od Mers El-Kebir do Tulonu*, Gdańsk 1979; J. Pertek, *Francuska flota wojenna 1939–1947*, PM 1947, nr 3.

<sup>105</sup> D. D. Eisenhower, *Krucjata w Europie*, Warszawa 1959, s. 224nn.

<sup>106</sup> M. Lacki, *Niektóre operacje floty niemieckiej w II wojnie światowej*, WSMW, Katedra Taktyki Floty i Lotnictwa, Gdynia 1959, s. 134.

<sup>107</sup> S. Hoare, *Ambassador on Special Mission*, London 1946, *passim*.

<sup>108</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 217.

<sup>109</sup> *Tamże*, s. 242.

*SILY POWIETRZNE (Royal Air Force – RAF) i SILY POWIETRZNE MARYNARKI WOJENNEJ (Fleet Air Arm).*

RAF powołano 1 kwietnia 1918 roku jako niezależny rodzaj sił zbrojnych Wielkiej Brytanii z połączenia *KRÓLEWSKIEGO KORPUSU LOTNICZEGO* i *LOTNICZEJ SŁUŻBY KRÓLEWSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ*. Zreorganizowano je w 1936 roku, przystępując do nowoczesnej wojny. Organizacyjnie dzieliły się na *SILY OJCZYSTE* i *SILY ZAMORSKIE*, w składzie których znajdowały się: samoloty, artyleria plot., łączność lotnicza, służby specjalne i pomocnicze. Pierwsze składało się z lotnictwa bombowego, myśliwskiego, obrony wybrzeża, współpracy z armią, szkolnego, wojsk balonowych, lotnictwa specjalnego przeznaczenia i lotniczych służb technicznych oraz samodzielnej grupy lotnictwa Północnej Irlandii. Do ich głównych zadań należało ubezpieczenie i obrona terytorium macierzystego oraz obrona wybrzeży i wód terytorialnych. Zaś Lotnictwo Sił Zamorskich RAF dysponowało samolotami rozpoznawczymi, myśliwskimi, bombowymi i torpedowymi wraz z szerokim zapleczem. Składało się z Sił Lotniczych Środkowego Wschodu i Dalekiego Wschodu. Pierwszemu podlegało: lotnictwo zachodniopustynne, lotnictwo Gibraltaru i Malty, lotnictwo stacjonujące w Palestynie, Trans-Jordanii, Iraku i Adenie. Drugiemu – lotnictwo stacjonujące w Indiach, Birmie, Singapurze i Chinach<sup>110</sup>.

*SILY POWIETRZNE MARYNARKI WOJENNEJ* dysponowały lotnictwem lądowym z rozbudowaną siecią baz zaopatrzeniowych i wodowisk oraz lotnictwem pokładowym, bazowanym na 7 lotniskowcach, 2 okrętach-bazach wodnopłatowców, pancernikach i krążownikach. W ich skład wchodziły samoloty myśliwskie, bombowe, torpedowe, rozpoznawcze i dozorowe. Główne siły tego lotnictwa podlegały dowództwu Floty Ojczyściej, a wydzielone jednostki dowództwu eskadr i dywizjonów brytyjskiej floty wojennej w Kanadzie, Afryce Południowej, Indiach Zachodnich, Australii, Nowej Zelandii i w Chinach.

Lotnictwo floty posiadało 232 samoloty pierwszej linii i 191 pomocniczych, w składzie eskadr pokładowych na lotniskowcach i okrętach-bazach, w eskadrach pokładowych (katapultowych) pancerników i krążowników oraz w eskadrach bazowych na lądzie.

Samoloty lotniskowców i okrętów-baz składały się z 19 dywizjonów, w skład których wchodziło: 202 samoloty myśliwsko-bombowe, torpedowe i rozpoznawczo-torpedowe, myśliwskie oraz rozpoznawcze łodzie latające. Początkowo były to siły niezbyt duże, ale przystosowane do współdziałania z flotą wojenną w różnych warunkach i na różnych akwenach, czego nie mieli przeciwnicy. W toku wojny wraz z rozbudową floty, formowano dalsze dywizjony pokładowe, z nowocześniejszymi samolotami.

Na wyspach brytyjskich – w zakresie dozoru wybrzeży i wód terytorialnych, lotnictwo morskie współdziałało z lotnictwem obrony wybrzeża. W 1939 roku wybrzeże Anglii i wody przyległe podzielono na 6 stref, w tym 14 sektorów, kontrolowanych wspólnie przez samoloty obrony wybrzeża i jednostki pływające<sup>111</sup>.

<sup>110</sup> R. Kaczkowski, *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986, s. 49–50; D. Macintyre, *Pogromca u-bootów*, Gdańsk 1977, s. 116, przyp.

<sup>111</sup> *Tamże*, s. 50–51.

Lotnictwo floty na wodach europejskich operowało małymi grupami. Dopiero pod koniec wojny na Dalekim Wschodzie w ramach brytyjskiej Floty Pacyfiku stworzono zgrupowanie lotniskowców z 628 samolotami, operujące w wojnie z Japonią. Pod koniec wojny lotnictwo morskie posiadało 7 ciężkich lotniskowców, 5 lekkich oraz 40 eskortowych z 1.336 samolotami, zorganizowanych w 78 dywizjony<sup>112</sup>.

Siły morskie Wielkiej Brytanii były dobrze zorganizowane i sprawnie kierowane, z zastosowaniem nowoczesnej techniki i nauki. Najwyższym organem kierowniczym była *ADMIRALICJA*<sup>113</sup>. Do jej zadań należało kierowanie planowaniem rozwoju Royal Navy, budownictwem okrętowym, przygotowaniem sił morskich do wojny – remont okrętów, zaopatrzenie, przezbrajanie, uzupełnianie załóg, szkolenie, studia operacyjne i taktyczne, badania naukowe itp. oraz operacjami floty w czasie wojny. Ponadto organizowała współpracę z innymi instytucjami wojskowymi i cywilnymi Wielkiej Brytanii oraz organizowała współdziałanie z siłami morskimi innych państw, w tym z Polską.

Admiralicja składała się ze sztabu, departamentów – uzbrojenia, zaopatrzenia i innych rozwijanych według potrzeb, rad, komitetów itp. również według aktualnych potrzeb. Poszczególne człony zapewniały skuteczność działania odpowiedniej komórki floty, jej części lub były czynnikami wspomagającymi. Zasadnicze elementy działały już w czasie pokoju, a na okres wojny powstawały nowe, włącznie z wywiadem morskim. Na czele Admiralicji stała rada w składzie 5 lordów: pierwszy lord Admiralicji, lordowie morscy – pierwszy jako szef sztabu, drugi zajmujący się kadrami, trzeci techniką i uzbrojeniem, czwarty zaopatrzeniem i transportem, piąty lotnictwem morskim. Ponadto – sekretarz parlamentarny i finansowy, zastępca szefa sztabu, pomocnik szefa sztabu i stały sekretarz. Bezpośrednio Admiralicji podlegały niektóre państwowe stocznie i zakłady remontowe w bazach Royal Navy.

Pierwszy lord Admiralicji był odpowiednikiem cywilnego ministra marynarki wojennej, członkiem rządu brytyjskiego i przewodniczącym Rady Admiralicji. Był nim Winston Churchill, a po przyjęciu urzędu premiera zastąpił go Albert Alexander.

Pierwszy lord morski był doświadczonym admirałem Royal Navy i stanowił odpowiednik dowódcy marynarki wojennej w innych państwach. Sprawował zwierzchność nad flotą wojenną i wytyczał kierunki pracy sztabu morskiego. Pierwszym lordem morskim był admirał floty Dudley Pond. Po jego śmierci 15 października 1943 roku, stanowisko to przejął admirał floty Andrew Cunningham.

Siły morskie Wielkiej Brytanii były zorganizowane tak, aby mogły wykonać zadania wynikające z potrzeb państwa. Poszczególne jednostki podlegały dowódcom obszarów morskich, zamorskich i Flocie Ojczyźnianej. Były 4 dowództwa obszarów morskich, które znajdowały się w Rosyth (Szkocja), Chatham (ujście Tamizy),

<sup>112</sup> *Druga...*, *Informator*, s. 440.

<sup>113</sup> Admiralicja stanowiła naczelną władzę floty wojennej, utworzone w Anglii za czasów panowania Henryka VIII Tudora (1491–1547). W oparciu o nią król zbudował silną flotę wojenną i ufortyfikował wybrzeże. M.in. dla tej floty zakupiono 2 karawele w Gdańsku. Ponadto w Gdańsku zakupiono drewno, deski, liny i smołę do budowy okrętów na angielskich stoczniach. Była wzorem organizacji flot w innych krajach.

Plymouth i w Portsmouth. Poza macierzą dowództwa obszarów znajdowały się w Gibraltarze, Freetown (Afryka Środkowa), na Cejlonie, Bermudach, w Singapurze i Hongkongu. Każdy dowódca odpowiadał za wszystkie działania w jego obszarze, do czego przydzielano mu odpowiednie siły morskie. Zasadniczym jednak była organizacja żeglugi w konwoje, ich ochrona oraz zwalczanie OP przeciwnika na liniach żeglugowych.

Flota Ojczyzniana stanowiła trzon sił Royal Navy – jej główną siłą uderzeniową i bazowała w Scapa Flow, a jej dowódca był stale zaokrętowany na jednym z pancerników. Zasadniczym zadaniem tej floty było szukanie okazji do bitwy morskiej z przeciwnikiem i jej zwycięskie przeprowadzenie. Ponadto pewną liczbę okrętów różnych klas Admiralicja trzymała w swojej dyspozycji<sup>114</sup>.

Zespoły okrętów zorganizowane były: pancerniki i krążowniki w eskadry, siły lekkie – niszczyciele, OP, ścigacze i inne – we flotylle, zaś pozostałe jednostki w różne grupy.

Flotylle niszczycieli miały w swym składzie 8 okrętów i dodatkowo 1 w rezerwie. Każda flotylla dzieliła się na 2 dywizjony po 4 okręty, a dywizjon na półdywizjony po 2 okręty. Służbę w nich pełniły również polskie jednostki.

Eskadry i flotylle różnych klas okrętów na wyspach brytyjskich i w Gibraltarze, były najlepszymi jednostkami, mogącymi wykonywać różnorodne zadania bojowe samodzielnie i w współdziałaniu z innymi siłami Royal Navy. Natomiast eskadry i dywizjony bazujące w Kanadzie, Indii, Afryce Południowej, Australii, Nowej Zelandii, Ameryce Południowej i w Chinach, były słabsze i niezdolne do większych samodzielnych operacji bojowych.

Royal Navy zajmowała czołowe miejsce w brytyjskich siłach zbrojnych i od jej skuteczności w dużym stopniu zależała zdolność prowadzenia wojny oraz istnienie Wielkiej Brytanii<sup>115</sup>. Na początku wojny flota brytyjska liczyła 301 okrętów bojowych, w tym 15 pancerników, 7 lotniskowców, 54 krążowniki, 166 niszczycieli i torpedowców oraz 59 OP. Ponadto 3 monitory, 2 transportowce wodnosamolotów oraz znaczną liczbę małych jednostek. Początkowo istniała pewna dysproporcja sił floty. M.in. ON zostały zagrożone niemieckimi ZM, do zwalczania których nie było odpowiednich sił i środków. Nie było również odpowiednich sił do przeszkodzenia wyjściu z baz U-bootom i skutecznego zwalczania ich na podejściu do rejonu operacji bojowych. Ponadto brak dostatecznych sił zwalczania OP w ochronie konwojów<sup>116</sup>. Dysproporcję w siłach morskich Brytyjczyki uzupełniali odpowiednią organizacją operacji bojowych i dostosowywaniem rozwoju budownictwa okrętowego do aktualnych potrzeb. Dzięki budowie nowych jednostek oraz pomocy ze strony Stanów Zjednoczonych, poważnie wzrosła ogólna liczba okrętów będących w służbie. Do floty wcielono również przystosowane do warunków wojennych statki handlowe i rybackie. Szczególnie powiększono liczbę lotniskowców, okrętów eskortowych, patrolowych i trałowców. W toku wojny stocznie brytyjskie zbudowały 462 dużych jednostek bojowych, w tym 5 pancerników, 14 lotniskowców, 2 mo-

nitory, 32 krążowniki, 242 niszczycieli, 167 OP i dziesiątki mniejszych jednostek.

Pewnym uzupełnieniem brytyjskich sił morskich były okręty z państw opanowanych przez Niemców, które pod własnymi banderami operowały z baz brytyjskich. Ponadto zdobycie niemieckich jednostek w operacji normandzkiej oraz niemieckich i włoskich na Morzu Śródziemnym, pozwoliły również na wzmocnienie sił morskich – głównie o charakterze pomocniczym i przybrzeżnym.

Do wzmocnienia Royal Navy oprócz własnej produkcji i jednostek aliantów, przyczyniły się głównie Stany Zjednoczone i to w okresie szczególnie trudnym dla Wielkiej Brytanii. Pierwszym liczącym się etapem tej pomocy było przekazanie dla Royal Navy jesienią 1940 roku 50 amerykańskich niszczycieli tzw. typu *FLUSH-DECK* (gładko pokładowe). Były to co prawda stare jednostki, ale o dobrych właściwościach morskich. W Wielkiej Brytanii zostały one zmodernizowane i przystosowane do ochrony konwojów oraz innych zadań związanych ze zwalczaniem OP i samolotów<sup>117</sup>. Jednak do zwycięstwa nad U-bootami operującymi na Atlantyku, niezbędny był szybki wzrost sił eskortowych i statków do transportu. W tym celu Stany Zjednoczone przestawiły swój przemysł na produkcję wojenną, który szybko zaczął produkować niezbędne jednostki. Przy tym główną uwagę zwrócono na produkcję okrętów eskortowych, które od połowy 1942 roku zaczęły masowo opuszczać amerykańskie stocznie. Budowano je według uproszczonych wzorów niszczycieli eskortowych typów: *Bostwick*, *Buckley*<sup>118</sup>, *Edsall* i *River*. Stocznie amerykańskie produkowały również taśmowo na kadłubach statków lotniskowce eskortowe. Część z nich wcielono do floty brytyjskiej – największą liczbę lotniskowców eskortowych – 23, należało do typu *Ameer*<sup>119</sup>. Natomiast dla uzupełnienia strat w statkach, również w stoczniach amerykańskich budowano masowo duże i powolne statki typu *Liberty*, wzorowane na angielskich – *Empire*. A w Kanadzie powstały podobne typu *Park*. Potem przystąpiono do budowy seryjnej szybkich statków typu *Victory* oraz zbiornikowców *T 2* i *T 3*. Statki montowano z gotowych elementów sprowadzanych z głębi kraju, co pozwoliło na maksymalne wykorzystanie stoczni. Masowość produkcji statków pozwoliła w lipcu 1943 roku wyrównać ubytki we flocie handlowej od początku wojny i przekroczyć poziom strat. A to z kolei pozwoliło na masową produkcję jednostek desantowych.

Wielka Brytania wykorzystywała również łamacze blokady. Odcięcie od regularnych dostaw ze Szwecji spowodowało brak łożysk tocznych, co hamowało szczególnie produkcję silników lotniczych. Np. 100 ton łożysk wystarczało do wyposażenia 1 200 ciężkich bombowców *Lancaster* i 1 600 lekkich bombowców *Mosquito*. Co prawda importowano je dość regularnie samolotami, ale mogły one przewieźć towary w małych ilościach. Powstał więc projekt użycia do tego celu szybkich, uzbrojonych statków, pływających pod banderą handlową. Do tego celu przystosowano więc 5 spośród 8 ścigaczy artyleryjskich budowanych na zamówienie floty

<sup>117</sup> Przystosowane do zadań eskortowych miały na uzbrojeniu przeważnie 1x102 plot, 1x76 plot i małokalibrowe uzbrojenie plot, 6 wt 533 i silne uzbrojenie przeciw OP.

<sup>118</sup> 46 okrętów tego typu stocznie amerykańskie zbudowały dla Royal Navy, która dla swoich potrzeb sklasyfikowała je jako fregaty.

<sup>119</sup> Zalewski, *Tamże*, cz. II, s. 175nn.

<sup>114</sup> W. Kon, *Atlantyckie patrole*, Warszawa 1958, s. 218–219.

<sup>115</sup> MMW, 251, s. 26–28; Gorskow, *Tamże*, s. 251.

<sup>116</sup> *Tamże*, s. 418.

tureckiej, które mogły zabierać do 50 ton towarów<sup>120</sup>. Udawały się one do Szwecji w czasie długich zimowych nocy, a ich małe rozmiary utrudniały wykrycie przez niemieckie patrole. Morze Północne pokonywały przy prędkości 15 w, a przez wody Skagerraku płynęły z prędkością 20 w, by o świcie wejść na wody terytorialne Szwecji. Powrót następował o zmierzchu, a czas rejsu trwał 36 godzin. Atakowane przez ścigacze i kutry patrolowe przeciwnika miały podejmować walkę, a w razie spotkania dużych okrętów uciec na płyčzny duński, a w ostateczności zatopić swoje jednostki. Pierwszy rejs floty odbył się 24 września 1943 roku, ale wobec przeciwdziałania Niemców operację przerwano. Do Szwecji dopłynął tylko *Gay Viking*, który po kilku dniach przywiózł 40 ton łożysk i 5 uciekinierów z Norwegii. Następne rejsy organizowano zależnie od pogody, ponieważ uniemożliwiał je sztorm. Do 20 marca 1944 roku jednostki te przewiozły do Anglii 347 ton łożysk, drutu wolframowego, obrabiarek, części zamiennych i urządzeń elektronicznych oraz 67 pasażerów. Ponieważ sytuacja dostaw uległa poprawie, jednostki te skierowano do współpracy z ruchem oporu na kontynencie<sup>121</sup>.

Royal Navy w czasie II. wojny światowej poniosła również dotkliwe straty. Zniszczeniu uległo 358 większych okrętów, w tym 248 bojowych – 5 pancerników, 8 lotniskowców, 28 krążowników, 1 monitor, 132 niszczyciele, 74 OP i wiele innych jednostek różnych klas. Mimo tych strat, siły morskie Wielkiej Brytanii odniosły zwycięstwo i pod koniec tej wojny liczyły 784 okrętów: 13 pancerników, 13 lotniskowców, 58 krążowników, 215 niszczycieli, 114 OP i wiele innych nowoczesnych jednostek. Royal Navy wiele swoich okrętów odstąpiła sojusznikom – poza Polską, którzy wspierali ją w wojnie morskiej przeciwko wspólnym wrogom.

#### FLOTA FRANCUSKA

W latach 30. Francja rekonstruowała swoje siły morskie, osiągając wysoki stopień bojowy w 1939 roku. Była to potężna flota, która aktywnie weszła do działań wojennych. Od początku wojny brała udział w ochronie konwojów atlantyckich, zabezpieczała operację norweską, zapewniała ewakuację z Namsos, a następnie pod Dunkierką, gdzie zaangażowała około 300 okrętów z których 60 zostało zniszczonych. Flota wojenna posiadała liczne bazy w kraju i w koloniach, dobrze bronione – głównie od strony lądu, ze stoczniami i wyposażeniem zapewniającym stałą działalność okrętów bojowych.

Porozumienie z Wielką Brytanią zakładało, że głównym rejonem operacji francuskich sił morskich będzie zachodni basen Morza Śródziemnego. W tym celu siły główne Francji bazowały w Tulonie, Algierze i w Oranie. Składały się one z 3 pancerników, 10 krążowników, 28 niszczycieli i 53 OP. Ponadto Francja wydzieliła zespół do operacji bojowych na środkowym i południowym Atlantyku w składzie 2 pancerników, 3 krążowników i 10 niszczycieli, które bazowały w Breście. Dodatko-

wo do obrony żeglugi na kanale La Manche przydzielono 7 niszczycieli, a na wodach Zatoki Biskajskiej 3 niszczyciele. Natomiast na wodach posiadłości zamorskich – Lewantu, Maroka i Indochin, operowały niemałe wyłącznie siły lekkie w niewielkich ilościach.

We flocie francuskiej kosztem pancerników budowano lekkie ON i OP. We wrześniu 1939 roku składała się ona z 7 pancerników, 1 lotniskowca, 1 okrętu-bazy wodnopłatowców, 18 krążowników, 72 niszczycieli i torpedowców, 78 OP, 46 kanonierek, awiz i dużych trałowców oraz okrętów pomocniczych i specjalnych<sup>122</sup>.

Okręty francuskie początkowo operowały na wodach brytyjskich, na kanale La Manche i Zatoce Biskajskiej. Na zasadzie wzajemności korzystały z portów obu stron, z pomocy technicznej i materiałowej, przeprowadzały wspólne z Brytyjczykami patrole i konwoje.

Siły morskie Anglii i Francji operowały wspólnie w kampanii norweskiej, a następnie broniły i ewakuowały porty holenderskie, belgijskie i francuskie. Następnie wspólną akcją była ewakuacja sprzymierzonych z plaż Dunkierki, a potem udział w ewakuacji z atlantyckich portów Francji – z Hawru, Chebourga, Saint-Malo, Brestu, Saint-Nazaire i z La Pallice.

W czasie walk w Norwegii z Brestu przerzucono okręty do nowej bazy w Mers el-Kébir pod Oranem w Algierii. Poza tym do Aleksandrii skierowano zespoły francuskich okrętów w składzie 3 pancerników, kilka krążowników i grupę niszczycieli. Sił morskich angielskich i francuskich nie można było przerzucić gdzie indziej, ponieważ wiązała je na Morzu Śródziemnym silna flota włoska. Istniała nawet możliwość wzmocnienia sił alianckich na tym morzu.

W walkach manewrowych armia francuska została szybko pokonana przez nowoczesną sztukę wojenną Niemiec i wraz z utratą fortyfikacji, Francuzi szybko utracili bazy lotnicze, a następnie morskie. Po zawieszeniu broni Francuzi wiele okrętów zatopili w portach atlantyckich, a największe pancerniki – *Richelieu* i *Jean Bart* zdołały przejść do Afryki. Jednak większość floty wojennej znajdowało się na Morzu Śródziemnym, dokąd ściągnięto ją z chwilą wybuchu wojny z Włochami. Część okrętów – w tym 2 pancerniki – przedostały się do Anglii, stając się niebawem rdzeniem floty Wolnych Francuzów<sup>123</sup>.

Kapitulacja była hańbą nie tylko dla armii francuskiej, ale i dla floty wojennej. Zresztą cała francuska marynarka wojenna została upokorzona nie tylko fizycznie, ale głównie moralnie, z czego trudno było wydzignąć się. Potężna flota wojenna, czołówka sił morskich świata, o ogromnych tradycjach i doświadczeniu bojowym, mająca do dyspozycji nowoczesne okręty, właściwie uległa rozsypce i została unicestwiona bądź co bądź przez o wiele słabszego przeciwnika. Zaprzestając walki sama rozbiła się na 3 zasadnicze grupy, różniące się siłami i ideologią.

Pierwsza grupa – najmniejsza, w składzie 2 starych pancerników *Coubert* i *Paris*, 13 niszczycieli i torpedowców, 9 OP i kilkadziesiąt mniejszych jednostek, początkowo internowane przez Anglików, przeszło pod banderę Wolnych Francuzów.

Druga – o wiele większa, obejmująca eskadrę aleksandryjską w składzie 1 pancernik, 3 ciężkie i 1 lekki

<sup>120</sup> R. Szubański, *W specjalnej służbie*, M. 1977, nr 1, s. 22. Ścigacze te miały następującą charakterystykę: wyporność – 150 t; wymiary – 38x6x1,7; wysokość nadbudówek – 2,7 m; 25 w; zasięg – 120 Mm przy prędkości 17 w; załoga 18–20 ludzi; zabierał 50 ton towarów; uzbrojenie – 4 sprzężone KM na śródokręciu i po 2 KM sprzężone na skrzydłach opancerzonego pomostu; radar i silna radiostacja (*Tamże*).

<sup>121</sup> *Tamże*, s. 23.

<sup>122</sup> MMW, 251, s. 18–19; *Taschenbuch...*, s. 68–86, 286–300.

<sup>123</sup> J. Pertek, *Francuska flota...*, s. 41–43.

krążownik oraz eskadrę zachodnioindyjską w składzie 1 lotniskowiec i 2 krążowniki, została internowana przez Anglików.

Trzecia – największa, obejmowała zasadnicze siły floty francuskiej bazującej w Mers el-Kebir, Tulonie, Madagaskarze, Indochinach, Casablance, Dakarze i Syrii, znalazły się pod władzą Vichy.

Pierwsza grupa walczyła po stronie aliantów, druga stała długo bezczynnie w portach, a trzecia stanowiła wielkie zagrożenie dla brytyjskich sił morskich, ponieważ mogła zostać zajęta przez Niemców, albo co gorsze – stanąć do walki przeciw aliantom.

Załogi francuskich okrętów, podobnie jak żołnierze w oddziałach lądowych, niechętnie walczyły z Niemcami. Wiele w tym działali francuscy komuniści, mający wsparcie u Sowietów. Ci ostatni, sojusznicy III Rzeszy, uczynili wszystko co było możliwe, aby złamać opór armii francuskiej i pozbawić ją ducha walki. Do tych działań niezbędni byli członkowie i zwolennicy komunistycznej partii Francji, którzy wykonali swoje zadanie. Bardzo szybko przeszli z postawy antyniemieckiej na antywojenną i byli przeciwni odrzuceniu ofert politycznych Hitlera po kampanii w Polsce, uzyskując coraz większe poparcie we Francji. Wybitniejsi i znaczący wśród nich dezertowali z wojska i uciekali do Sowietów, zyskując przychylność Niemców. Francuska partia komunistyczna rozpoczęła na szeroką skalę kampanię antywojenną, która z coraz większym nasileniem trwała aż do upadku państwa. Skutecznie demoralizowała armię, wzywała do sabotażu wysiłku wojennego i produkcji uzbrojenia. Dlatego w czasie bitwy o Francję doszło do sabotażu w fabryce silników lotniczych, w fabrykach prochu, pocisków ppanc. itd. Komuniści francuscy mieli również szerokie poparcie ze strony hitlerowców<sup>124</sup>. Potem skutecznie propagowali pacyfizm, uniemożliwiając odpowiednie przeciwdziałanie Niemcom.

W sytuacji rozkładu armii i państwa, Anglicy obawiali się o losy floty francuskiej. Churchill już 4 czerwca 1940 roku zapowiedział, że użyje wszelkich środków i sposobów, aby ona nie dostała się w posiadanie przeciwnika. Niepokoje wzrosły, gdy w rządzie Petaina dowódca floty Darlan, został ministrem marynarki<sup>125</sup>. Rząd ten 17 czerwca zaproponował Niemcom zawieszenie broni, a Darlan tego samego dnia zabronił francuskim okrętom zawijać do brytyjskich portów. Jednocześnie polecił okrętom francuskim znajdującym się w portach angielskich, aby natychmiast udały się do francuskich.

Zgodnie z art. 8 układu francusko-niemieckiego okręty francuskie miały się zebrać i zostać częściowo rozbrojone w tych portach, w których stały przed wojną. Rozbrojenie miało nastąpić pod kontrolą komisji niemiecko-włoskiej przy zapewnieniu, że okręty francuskie

nie zostaną wykorzystane przez Kriegsmarine. Wielka Brytania nie mogła zgodzić się na to i zaplanowała oderwanie floty francuskiej od rządu Petaina – albo opanować ją siłą, albo w ostateczności unieszkodliwić.

Od 17 czerwca Brytyjczycy rozpoczęli obserwację okrętów francuskich, czynili również próby ugodowego zneutralizowania francuskiej floty, co się jednak nie powiodło. Wobec tego Royal Navy przystąpiła do działań bojowych, wykonując operację pod kryptonimem CATAPULT, którą wykonano w lipcu 1940 roku. W trakcie jej realizacji okręty francuskie stojące w portach brytyjskich oraz Aleksandrii zostały rozbrojone, eskadra na Martynice zablokowana, a eskadry w Mers el-Kébir i Dakarze częściowo zniszczone.

Nocą 2/3 lipca tego roku grupy uzbrojonych marynarzy angielskich opanowały 200 okrętów francuskich stojących w portach brytyjskich. Wśród nich były 2 pancerniki, 4 niszczyciele, 6 torpedowców, 7 OP. Marynarze francuscy, którzy nie chcieli walczyć po stronie aliantów w szeregach Wolnych Francuzów, mieli być odesłani do Francji. Po internowaniu okręty francuskie przejęli Brytyjczycy. Kilka z nich zwrócono Wolnym Francuzom, a po kilka przekazano czasowo Holendrom i Polakom. Nazw okrętów nie zmieniono i pływały one pod dwiema banderami<sup>126</sup>.

3 lipca Royal Navy przeprowadziła również operację pod Mers el-Kebir, gdzie bazowała eskadra francuska w składzie: 4 pancerniki, 1 transportowiec lotniczy, 6 niszczycieli, kilkanaście OP i ścigaczy. Eskadra brytyjska w składzie 3 pancerniki, 1 lotniskowiec, 2 krążowniki i 11 niszczycieli stanęła na redzie portu gotowa do walki. Anglicy postawili początkowo ultimatum dające francuskiej eskadrze do wyboru – walkę u boku Royal Navy, odejście do portów angielskich i podporządkowanie się tam Wolnym Francuzom, odejście do Indii Zachodnich lub samo zatopienie się. Ponieważ Francuzi odrzucili ultimatum, samoloty brytyjskie z lotniskowca zaminowały wejście do portu, a okręty Royal Navy otworzyły ogień do okrętów francuskich. W wyniku silnego ostrzału artyleryjskiego z okrętów brytyjskich 1 pancernik francuski został zatopiony, zaś 2 uszkodzone wyrzuciły się na mielizny. Ciężko został uszkodzony transportowiec lotniczy i 1 niszczyciel. Poległo również 1.279 francuskich marynarzy. Pozostałe okręty francuskie – 1 pancernik, 5 niszczycieli oraz OP uniknęły zniszczenia i zdołały ujść do Tulonu. Mimo to, silna do niedawna eskadra francuska przestała istnieć. Dla sprawy alianckiej było to ważne wydarzenie polityczno-wojskowe, ponieważ niemieckie nadzieje na przechwycenie francuskiej floty wojennej i to najnowocześniejszych okrętów, spełzły na niczym. Zaś te jednostki, które pozostały, przebywały albo w portach brytyjskich, albo były odpowiednio szachowane przez Royal Navy.

7 lipca Brytyjczycy przeprowadzili również operację przeciwko eskadrze francuskiej w Dakarze. Co prawda samoloty torpedowe z brytyjskiego lotniskowca uszkodziły francuski pancernik, ale Dakar utrzymali stronnicy Vichy<sup>127</sup>.

Zwolennicy de Gaulle'a z boleścią przyjęli fakt znisz-

<sup>124</sup> Bregman, *Tamże*, s. 91.

<sup>125</sup> Admirał Jean Francois Darlan w ostatnich latach swego życia odegrał negatywną rolę w dziejach Francji. Od 1936 roku był szefem sztabu, a od 1939 roku dowódcą francuskiej marynarki wojennej. 16 czerwca 1940 roku został ministrem marynarki w rządzie Petaina, a w 1941 roku wicepremierem, ministrem marynarki oraz ministrem spraw zagranicznych i wewnętrznych rządu Vichy. Był zwolennikiem współpracy z III Rzeszą. Od 1942 roku został naczelnym dowódcą sił zbrojnych i następcą Petaina. Darlan przebywał w Afryce Północnej, gdzie w czasie lądowania aliantów 8 listopada 1942 roku rozkazał zaprzestać oporu, a w dwa dni później podpisał z nimi zawieszenie broni. 24 grudnia tego roku został zlikwidowany w Algierze.

<sup>126</sup> Perepczko, *Tamże*, s. 60nn, 236nn; *Polskie Sity...*, s. 272.

<sup>127</sup> W dniach 23–25 września 1940 roku siły Wolnych Francuzów przy wsparciu Brytyjczyków próbowały opanować Dakar, którego załoga i miejscowe władze uznały rząd Vichy. Alianci obawiali się, że port może zostać wykorzystany przez niemieckie pancerniki kieszonkowe



czenia wielu francuskich okrętów. Zdawali jednak sprawę, że nie wolno było dopuścić do przejścia ich przez Niemców, co przecież było ich zamiarem. Tej sprawie m.in. przeznaczono było przemówienie de Gaulle'a wygłoszone przez londyńskie radio 8 lipca 1940 roku. Generał podkreślił, że zniszczenie floty francuskiej nie było wynikiem ucziwej walki, ale nie było innego wyjścia. Powiedział wówczas: *wolę wiedzieć, że nawet nasz pancernik „Dunkerque”, nasz piękny, drogi, potężny „Dunkerque”, został zatopiony pod Mers el-Kebir, niż widzieć go, jak pewnego dnia, wyposażony przez Niemców, bombarduje porty angielskie albo Algier, Casablankę lub Dakar*<sup>128</sup>. Zaś zwolennicy Vichy i komuniści francuscy powyższe fakty wykorzystał w ostrej propagandzie przeciwko aliantom, na rzecz III Rzeszy. Wzrosło wówczas znaczenie marszałka Petaina, który podjął kolaborację z Niemcami tuż po klęsce motywując to pragnieniem oszczędzenia Francuzom losu Polski – a więc masakry i eksterminacji ludności cywilnej. Ponadto, że pragnął zachować francuską władzę nad częścią terytorium i wpływy francuskie w obszarach zamorskich. Zgromadzenie Narodowe zdecydowaną większością udzieliło poparcia rządowi Petaina, zaś de Gaulle i jego Wolni Francuzi byli postrzegani jako element polityczny niepożądany – stanowili znaczną mniejszość. Jeszcze w 1943 roku wszędzie, gdzie się pojawił Petain, witany był entuzjastycznie przez Francuzów<sup>129</sup>.

Rząd Vichy teoretycznie neutralny, w istocie był pro-niemiecki, pro-włoski i antybrytyjski. Co prawda nie doszło do wojny między Anglią i Francją Vichy, ale dochodziło wielokrotnie do nieporozumień. Po wyeliminowaniu przez Royal Navy floty francuskiej z możliwości jej korzystania, najsilniejszym i jedynym sprawnym zespołem Vichy zostały okręty stojące w Tulonie. Bazowały tam 3 zespoły: *SILY PEŁNEGO MORZA* (1 pancernik, dywizjon ciężkich krążowników, dywizjon lekkich krążowników, 4 dywizjony niszczycieli i 1 dywizjon małych niszczycieli), *ZESPÓŁ OBSZARU TULONSKIEGO* i dywizjon szkolny. Siły tulońskie obserwowane były przez aliantów i penetrowane przez Wolnych Francuzów, aby nie pozwolić Niemcom niespodziewanym manewrem opanować okrętów. Stało się to nagle możliwe w związku z lądowaniem aliantów w Afryce Północnej. Wojska niemieckie szybko zajęły w listopadzie 1942 roku nie okupowaną strefę Francji i przystąpiły do realizacji planu *LILA* dotyczącego floty francuskiej w Tulonie<sup>130</sup>. Jednak w chwili wkraczania niemieckich oddziałów do Tulonu – 27 listopada, załogi okrętów zatopiły swoje jednostki przez otwarcie zaworów dennych lub ładunkami wybuchowymi. Uległo wówczas zatopieniu 61 okrętów francuskich, w tym 3 pancerniki, 4 ciężkie krążowniki i 3 lekkie krążowniki, 1 transportowiec wodnosamolotów, 15 niszczycieli, 13 torpedowców i 14 OP. Bazę w Tulonie opuściło jedynie 5 OP, z których 1 zatonał na redzie portu, 1 został internowa-

ny w Barcelonie, a 3 dotarły do portów w Algierii. W ten sposób nie chcąc walczyć z Niemcami i Włochami, okręty podległe Vichy nie wpadły w ręce Kriegsmarine

Wielu Francuzów chętnie służyło również Niemcom bezpośrednio. We wszystkich bazach Kriegsmarine na wybrzeżu francuskim, oficerowie francuskiej marynarki wojennej zostali zatrudnieni w administracji cywilnej. Podlegały jej: służba patrolowa (pilotaż, holowniki, ratownictwo, hydrografia itp.), remonty jednostek pływających, biura konstrukcyjne i inne. Na czele poszczególnych pionów tej administracji stali francuscy admirałowie i starsi oficerowie, którzy podlegali niemieckiemu komendantowi określonej bazy morskiej<sup>131</sup>. Było to istotne odciążenie dla Niemców, którzy w ten sposób mogli wykorzystać swoje siły fachowe do bezpośrednich działań wojennych z aliantami.

Mimo niechęci większości Francuzów do wojny z Niemcami, silnej propagandy pacyfistycznej, wokół de Gaulle'a grupowało się coraz więcej jego zwolenników. Już 28 czerwca 1940 roku powstała Flota Wolnych Francuzów. Rozpoczęła ona działalność w obliczu braku kadr, ponieważ większość załóg francuskich okrętów za zgodą Anglików wróciło do Francji. Dlatego wiele okrętów przejściowo obsadzono obcymi załogami, w tym polskimi. W miarę napływu Francuzów, obsadzali oni swoje okręty, a nadmiar załóg po pewnym czasie spowodował przekazanie im wielu okrętów przez Anglików i Amerykanów<sup>132</sup>. W oparciu o bazy brytyjskie brały one udział w walkach o morskie drogi żeglugowe na Atlantyku, kanale La Manche, Morzu Północnym i na szlakach murmańskich. W bazach angielskich okręty francuskie były zaopatrywane w jednolitą, nowoczesną technikę bojową, pływały pod banderą francuską, załogi podlegały regulaminom francuskim, wykonywały rozkazy dowództwa francuskiego i miały narodowy charakter. Sporadycznie wykonywały zadania samodzielnie, ale generalnie brały udział w operacjach organizowanych przez Royal Navy. Operacyjnie podlegały więc brytyjskiej Admiralicji, podobnie jak i inne floty aliantów poza amerykańską.

Jednostki francuskie bazowały w Greenock, Portsmouth, Cowes, Dartmouth, gdzie często odwiedzał je de Gaulle. Ponieważ początkowo był ograniczony stan liczebny marynarki francuskiej, uzbrajano mniejsze jednostki, a w pierwszej kolejności przygotowano okręty przybyłe z Francji, które przystępowały natychmiast do walki. Aktywnie działały francuskie OP, niszczyciele, torpedowce i wiele innych jednostek, a w Portsmouth zorganizowano ośrodek szkoleniowy dla francuskich załóg, na pancerniku *Coubert*. Znajdowała się tam również baza warsztatowa, skład amunicji i żywności. Ponadto pancernik zakotwiczony na redzie portu, wspierał swoją artylerią obronę całej okolicy. Na dalszym rozwoju floty zaciążył jednak brak załóg, który po pewnym czasie został usunięty. Mało było oficerów, ale niebawem przystąpiono do szkolenia nowych kadr, dla Floty Wolnych Francuzów<sup>133</sup>. Dzięki temu w 1942 roku liczy-

i OP. Desant jednak nie powiódł się, garnizon francuski przyjął walkę, a po obu stronach były straty w okrętach i ludziach. W odwet za atak na Dakar, lotnictwo Vichy przeprowadziło bombardowanie Gibraltaru.

<sup>128</sup> Charles de Gaulle, *Pamiętniki wojenne. Apel 1940–1942*, Warszawa 1962, s. 265.

<sup>129</sup> W decydującym momencie, gdy alianci lądowali w Normandii – Petain odmówił jakiegokolwiek współpracy z Niemcami i został internowany.

<sup>130</sup> *LILA* – kryptonim zamiaru opanowania francuskich okrętów w Tulonie przez Niemców.

<sup>131</sup> J. Pertek, *Rajdy niemieckich pancerników*, Poznań 1979, s. 162, przypis.

<sup>132</sup> Tenże, *Francuska...*, s. 44. Każdy nowy sprzęt wprowadzany na okręty angielskie, dostarczano również na francuskie. Zaś nowe klasy okrętów i dotychczasowych: korwety i różnego rodzaju ścigacze, a później fregaty, niszczyciele i OP, przekazywano Francuzom od razu po ich wykończeniu w stoczniach.

<sup>133</sup> de Gaulle, *Tamże*, s. 237–239.

ła ona już 3 600 oficerów i marynarzy i liczba ta stale rosła.

Flota Wolnych Francuzów początkowo dysponowała okrętami francuskimi: 2 niszczycielami, 5 OP, 2 trałowcami, 10 ścigaczami i 1 pancernikiem, ale wiele z tych jednostek stracono w walkach na morzu. Jako uzupełnienie od Royal Navy otrzymano 9 korwet, 16 ścigaczy – w tym 8 torpedowych, 4 fregaty, 1 niszczyciel i 2 OP<sup>134</sup>. Od listopada 1942 roku nastąpiła aktywizacja francuskich sił morskich w oparciu o okręty bazujące w Afryce Północnej i internowane do tej pory przez Royal Navy. Zaś w lipcu 1943 roku nastąpiło połączenie Floty Wolnych Francuzów i północnoafrykańskiej w jedną – *MARINE NATIONALE*<sup>135</sup>. Odnowiona francuska flota wojenna pod względem moralnym i siły bojowej liczyła około 80 okrętów, w tym 3 pancerniki, 1 lotniskowiec, 3 krążowniki, 21 niszczycieli, 22 OP, 20 mniejszych jednostek bojowych oraz 60 pomocniczych. Służbę pełniło już 45 000 ludzi i liczba ta nadal rosła.

W latach 1941–1945 Francuzi otrzymali od Anglików i Amerykanów 1 lotniskowiec eskortowy, 1 niszczyciel, 3 OP, 1 OP ex włoski, 38 eskortowców, 6 fregat, 7 korwet, 50 ścigaczy OP, 15 ścigaczy torpedowych i artyleryjskich, 28 okrętów obrony portów i 52 trałowce<sup>136</sup>.

Po reorganizacji okręty francuskie operowały nadal pojedynczo w ramach sił pod dowództwem niefrancuskim. Zaś tzw. *FLANK FORCE* obejmowała jednostki francuskie, pod dowództwem francuskim. *FLANK FORCE* utworzono 5 listopada 1944 roku, z bazą w Tulonie. Jej zadaniem była ochrona konwojów idących na Korsykę i do południowych Włoch, ponadto wsparcie ogniowe wojsk alianckich, patrole przeciw OP i ścigaczom torpedowym przeciwnika. Była podzielona na 4 grupy: bombardująca – krążowniki, wspierająca – niszczyciele, patrolowa – eskortowce i ścigacze OP oraz szturmowa – ścigacze torpedowe. Jej działania bojowe polegały na zwalczaniu baterii i innych celów nadbrzeżnych przeciwnika oraz jego ścigaczy i liliptuchów OP. Zatonęła 18 jednostek przeciwnika, w tym 2 torpedowce<sup>137</sup>.

Pod koniec II. wojny światowej *MARINE NATIONALE* liczyła około 350 różnych klas okrętów, które operowały na Morzu Śródziemnym, Atlantyku, a następnie na wodach Dalekiego Wschodu. Była to nowoczesna flota wojenna, której stan posiadania stale wzrastał.

Siły morskie Francji w czasie wojny poniosły dotkliwe straty – 5 pancerników, 1 transportowiec wodosamolotów, 4 ciężkie i 5 lekkich krążowników, 1 duży stawiacz min, 60 niszczycieli i torpedowców, 61 OP, 5 trałowców, około 60 patrolowców i 12 ścigaczy torpedowych<sup>138</sup>. Najcięższe jednak były straty moralne, kolaboracja wielu admirałów i oficerów z państwami faszystowskimi, które Francuzi starali się jak najszybciej naprawić. Jednocześnie, mając przykre doświadczenie z rodzimymi faszystami i komunistami, *MARINE NATIONALE* rugowała ze swego otoczenia zwolenników tych ideologii, co w dużym stopniu przyczyniło się do przeszkodzenia komunistom przejścia władzy we Francji.

<sup>134</sup> *Druga...*, *Informator*, s. 317.

<sup>135</sup> J. Ginsbert, *Wojna na morzu*, PW-ŻP O 1943, nr 23, s. 2; *Druga...*, *Informator*, s. 317.

<sup>136</sup> Pertek, *Tamże*, s. 46.

<sup>137</sup> *Tamże*, s. 46–47.

<sup>138</sup> *Druga...*, *Informator*, s. 317.

## FLOTA NORWESKA

Norwegia była państwem, które nie mogło zostać krajem neutralnym w toczącej się wojnie. Wynikało to z możliwości tworzenia baz morskich i kotwiczowisk dla okrętów wszystkich klas oraz baz lotniczych, trudnych do zniszczenia ze względu na doskonałe warunki terenowe. Powodowały to głębokie, wcięte w głąb lądu fiordy, wyspy i góry. Urwiste, wysokie brzegi i duże głębokości wód przybrzeżnych, stwarzały również możliwości rozśrodkowania i manewru flocie wojennej<sup>139</sup>. Dlatego zajęcie Norwegii przez Wielką Brytanię lub Niemcy, nabierało coraz realniejszego kształtu, zaś po II. wojnie światowej, było jednym z istotnych zamierów radzieckiej strategii.

Wielka Brytania przez opanowanie Norwegii zamierzała przerwać dostawy szwedzkiej rudy dla Niemiec oraz opanować bazy morskie i lotnicze, uprzedzając przeciwnika. Pozwoliłoby to na skuteczniejszą blokadę sił niemieckich i stworzenie silnej zagrody przeciw ich wyjściu na ocean. Ponadto zostałyby zabezpieczone dostawy szwedzkiej rudy dla Anglii, a przemysł stoczniowy i zbrojeniowy zostałyby podporządkowany Wielkiej Brytanii. Tego samego chcieli Niemcy, a po wojnie – Związek Radziecki.

Niemieckie i brytyjskie zamiary opanowania Norwegii miały istotny wpływ na ostre podziały polityczne w tym kraju. Otóż Niemcy i Sowieci po pokonaniu Polski, przystąpili do przeprowadzania reform o charakterze socjalistycznym na opanowanych przez siebie terytoriach, o jakości których w Norwegii mało kto wiedział. Do Norwegii docierały tylko te wiadomości, które wygodne były ideom niemiecko-sowieckim, nie inne. Vidkun Quisling, stojący na czele narodowo-socjalistycznego ruchu Nasjonal Samling, był zwolennikiem reform o charakterze socjalnym podobnych do tych, które wprowadzali Rosjanie i Niemcy. Z kolei ruch ten był zaciekle atakowany przez Wielką Brytanię i zwolenników dworu norweskiego, a Quisling stał wiernie przy III Rzeszy i zyskiwał wśród Norwegów coraz większe poparcie. Jego zwolennicy skorzystali więc z poparcia Niemców i zapewnili w ten sposób – według nich, suwerenność przed opanowaniem kraju przez Brytyjczyków<sup>140</sup>. Natomiast dwór norweski, rząd i wierna im część wojska na czele z flotą wojenną, nie podporządkowały się hasłom Quislinga. Legalne władze norweskie z obawy przed hitleryzmem traktowały Wielką Brytanię również z pewną rezerwą, ale w obliczu agresji niemieckiej zwróciły się o pomoc angielską<sup>141</sup>. Ostatecznie, przy wydatnej pomocy zwolenników Nasjonal Samling, Niemcy udaremnili brytyjskie próby opanowania tego kraju. Norwegia, udzielając swych baz dla Kriegsmarine i Luftwaffe, zapewniła sobie pokój i nie była nękana wojną. A jednostki niemieckie przebywały tam nawet jeszcze w 1946 roku.

Niemcy swobodnie korzystali z gospodarki norweskiej, której nie zagrażał zastój. Zaś współpraca niemiecko-norweska, przynajmniej w początkowym okresie, nie napotykała na większe trudności. Walkę z III

<sup>139</sup> Krzywiec, *Polityka...*, s. 40; N. G. Kuzniecowa, *Zwycięskim kursem*, Warszawa 1978, s. 38.

<sup>140</sup> S. Michalkiewicz, *Vidkun Quisling – ideowy realista – szermierz wolności*, NCz 1992, nr 9, s. III–IV.

<sup>141</sup> Churchill, *Tamże*, s. 230.

Rzeszą podjęli wówczas ci Norwegowie, którzy w wyniku działań bojowych w 1940 roku znaleźli się w Wielkiej Brytanii. Zaś Norwegia Quislinga zapewniła sobie stabilność, skutecznie chronioną przez Niemców, którzy starali się o zachowanie jak najpoprawniejszych stosunków z miejscową ludnością, mając w tym interes wojskowo-gospodarczy i polityczny. Przegrana norweska dla aliantów była tym groźniejsza, ponieważ bazy norweskie zabezpieczały flocie niemieckiej możliwość atakowania tych akwenów, przez które przebiegały główne szlaki żeglugowe aliantów<sup>142</sup>.

Niemieckie siły zbrojne opanowały Norwegię przy ścisłej współpracy ze zwolennikami Quislinga, którzy uniemożliwili przygotowania do obrony zwolenników monarchii. Dlatego mobilizację władze zarządziły dopiero 9 kwietnia 1940 roku w dniu inwazji wojsk niemieckich, które wraz z siłami Quislinga – od dawna skrycie zmobilizowanymi, sprawnie opanowały ważniejsze ośrodki w kraju. Walki obronne prowadzono jedynie w południowej i północnej części kraju, które toczono bezładnie. Na południu oddziały norweskie w sile około pułku stawiały opór przez kilkanaście dni, ale wsparte nieudolnie przez aliantów zaprzestały dalszych walk. Dłużej walczyły oddziały norweskie wcześniej zmobilizowane na północy kraju, w rejonie Narwiku, gdzie zostały wsparte przez oddziały polskie i francuskie. Po ich ewakuacji, oddziały te zostały zdemobilizowane<sup>143</sup>.

Siły morskie Norwegii w 1940 roku składały się w większości ze starych okrętów, modernizowanych w latach 30. Należały do nich 4 stare pancerniki obrony wybrzeża, 1 stawiacz min, 2 niszczyciele, 3 większe stare torpedowce, 12 małych starych torpedowców, 9 OP, 2 małe stawiaczy min, 2 trałowce, 7 starych kanonierek pochodzących z lat 1874–1887 oraz znaczna ilość jednostek pomocniczych, również w większości przestarzałych<sup>144</sup>. W czasie kampanii norweskiej większość okrętów zatopili Niemcy lub ich załogi, a część opanował przeciwnik. Niemcy opanowali m.in. 2 pancerniki – *Harald Haarfagre* i *Tordenskjold*, torpedowce – *Troll*, *Tor*, *Gyller*, *Odin* i *Balder*, OP – *A2*, *B2*, *B4*, *B5* i *B6*, stawiacz min *Olaf Tryggvason* oraz wiele mniejszych jednostek i okręty pomocnicze. Do portów brytyjskich przedostało się jedynie 5 torpedowców, a następnie OP *B1*, gdzie utworzyły załazek **Norweskiej Sekcji Royal Navy**.

OP *B1* w chwili niemieckiej agresji wraz ze swym okrętem-bazą znajdował się 15 Mm na zachód od Narwiku. 9 kwietnia w silnej śnieżycy osiadł na dnie fiordu, wynurzając się co dwie godziny w oczekiwaniu na rozkazy. Ponieważ ich nie było, d.o. chciał wyjść na morze, ale polecono mu pozostać na miejscu, ponieważ wyjście z fiordu było zaminowane. Jednak po zapadnięciu zmroku *B1* przeniósł się do Zatoki Bergen. Poprzednia pozycja była trudna do utrzymania, ponieważ okręt

ocierał się o skaliste dno fiordu. W Zatoce Bergen *B1* spędził na dnie 5 dni, wychodząc na powierzchnię jedynie w celu skomunikowania się z okrętem-bazą. Krótkie noce i bliskość przeciwnika uniemożliwiały ładowanie akumulatorów i uzupełnianie zapasów świeżego powietrza. Po 5 dniach postanowiono załogę wyokrętować, a jednostkę tak zakotwiczyć, by wierzchołek kiosku pozostawał na powierzchni. Ponieważ kiosk był zbyt widoczny, okręt położono na dnie, a załoga saniami dotarła do Harstadu. Po miesiącu otrzymała rozkaz powrotu i podniesienia okrętu. Brytyjska jednostka przyholowała go do Tromsø, gdzie w czasie silnego bombardowania dokonano remontu. *B1* wyszedł na morze 18 czerwca 1940 roku i zawinął do porty brytyjskiego<sup>145</sup>.

Na terytorium Wielkiej Brytanii nastąpiła odbudowa norweskiej floty wojennej w oparciu o okręty dostarczone przez Royal Navy. **Norweska Sekcja Royal Navy** otrzymała od Anglików m.in. niszczyciele typu *flush deck*, *Saumarez*, *Hunt II* i *Hunt III*, OP typu *U*, eskortowce i trałowce. Po zakończeniu wojny wiele okrętów dla floty norweskiej przekazały również Stany Zjednoczone.

Siły morskie Norwegii poniosły w czasie wojny duże straty – 4 pancerniki obrony wybrzeża, 37 niszczycieli, torpedowców i innych nawodnych jednostek bojowych, 9 OP oraz wiele innych okrętów.

Okręty **Norweskiej Sekcji Royal Navy** przykładnie wykonywały zadania bojowe we wszystkich nakazanych operacjach. Pływały pod norweską banderą wojenną i były podporządkowane władzom własnej monarchii. Zaś pod względem operacyjnym podlegały Royal Navy<sup>146</sup>.

Znaczną rolę odegrała również norweska flota handlowa, która dysponowała nowoczesnymi statkami. Pozwoliło to władzom Norwegii na posiadanie i wygospodarowywanie własnych środków finansowych, niezbędnych do prowadzenia wojny. W konwojach pływało około 36.000 Norwegów, a więc stosunkowo dużo. Z przeszło 800 statków ponad połowa została zatopionych, a więc też dużo. Ale flota handlowa Norwegii w znacznym stopniu wsparła angielską, a jej udział w wojnie o Atlantyk miał istotne znaczenie dla aliantów<sup>147</sup>.

## FLOTA WOJENNA BELGII

W okresie przedwojennym w Belgii nie było rodzajów sił zbrojnych, a siły morskie nie istniały. Jej armia składała się z wojsk lądowych metropolii – lotnictwo i obrona wybrzeża oraz kolonialnych. Starania o utworzenie własnej floty wojennej w latach 20. nie powiodły się mimo, że państwo to miało dobre warunki bazowania dla floty i silnie rozwinięte zaplecze techniczno-morskie.

Celem przygotowania kadr dla obsadzenia planowanej floty wojennej, Królewska Marynarka Wojenna Belgii kupiła nawet od Francji stary krążownik *d'Entrecasteux*, z przeznaczeniem na ośrodek szkoleniowy dla floty. Po zdjęciu ciężkiego, przestarzałego uzbrojenia, krążownik udał się do Brugii i podniósł banderę belgijską. Wyremontowany, z obszernymi pomieszczeniami

<sup>142</sup> Krzywiec, *Tamże*, s. 39–40.

<sup>143</sup> J. Pertek, *Napaść morską na Danię i Norwegię*, Poznań 1986. Nie godząc się na propozycje kapitulacji, król Norwegii Haakon VII im jego rząd udali się do Wielkiej Brytanii. Ewakuowano tam również niewielkie oddziały wojskowe, ocalałe okręty i niemal całą flotę handlową (L. Dzięgiel, *Norwegia*, Warszawa 1972, s. 44). 9 kwietnia polskie niszczyciele i jeden brytyjski, eskortowały konwój 31 statków, które wyszły z Norwegii wioząc m.in. złoto banku norweskiego (*Polskie Siły...t. II*, cz. 1, s. 166). Król kierował dalszą walką z Wielką Brytanią i wrócił do kraju w 1945 roku.

<sup>144</sup> Taschenbuch, s.140–144,349–350.

<sup>145</sup> *Okręty podwodne w służbie Wielkiej Brytanii*, Londyn 1946, s. 21.

<sup>146</sup> Conway's, *All the world's Fighting Ships 1922–1946*, London 1980, s. 377–381; J. Pertek, *Norweska flota wojenna w czasie wojny i obecnie*, MP 1947, nr 15, s. 9.

<sup>147</sup> Dzięgiel, *Tamże*, s. 44; P. Hansson, *Co dziesiąty musiał umrzeć*, Gdańsk 1975, s. 8.

i salami wykładowymi, halami i warsztatami, został dobrze przygotowany jako jednostka do szkolenia różnych specjalności. Okazało się jednak, że flota belgijska nie mogła znaleźć ochotników do służby i krążownik zwrócono Francuzom<sup>148</sup>. Zaś marynarka wojenna Belgii została ostatecznie rozwiązana w 1927 roku. Morską ochronę państwa powierzono wówczas flocie francuskiej, na co rząd belgijski przeznaczył odpowiednie środki finansowe.

Istniejąca obrona wybrzeża głównie o charakterze lądowym, dysponowała jedynie jedną fregatą oraz dwoma poniemieckimi torpedowcami. Okręty te służyły zasadniczo do ochrony rybołówstwa, do celów szkoleniowych związanych z lądową obroną wybrzeża i nie mogły odegrać większej roli w nowoczesnej wojnie morskiej. Dla poprawienia sytuacji 24 grudnia 1939 roku powołano **Korpus Morski** z zadaniem zorganizowania ochrony i patrolowania wód przybrzeżnych. 9 maja następnego roku, w chwili inwazji niemieckiej, korpus ten był dopiero w trakcie formowania. Jego kadramę stanowiło 200 oficerów i marynarzy, obsługujących okręt ochrony rybołówstwa i 7 jednostek parowych uzbrojonych w broń maszynową. Zasadniczym zadaniem tej nielicznej grupy było zwalczanie ogniem broni maszynowej pływających min morskich, obserwacja morza oraz różne działania pomocnicze, a w budowie znajdował się niszczyciel *Artevelde*. Jednak większość jednostek opanowali Niemcy, a niszczyciel przeholowali do Holandii, gdzie po ukończeniu go wcielili do Kriegsmarine. Po wojnie, w 1946 roku, Belgowie odnaleźli go w Kilonii i z kolei wcielili do swojej floty<sup>149</sup>.

Po kapitulacji grupy Belgów udało się do Wielkiej Brytanii odtwarzając tam własne siły zbrojne<sup>150</sup>. Powołano również **Belgijską Sekcję Royal Navy**, która w oparciu o brytyjską pomoc rozwijała soją działalność – w tym zbrojną. Ze względu na szczupłość kadr, **Sekcja** dysponowała głównie dozorcami i trałowcami, a 2 korwety operowały na Morzu Śródziemnym i na Atlantyku w składzie Royal Navy, tak jak okręty pozostałych aliantów europejskich.

**Belgijska Sekcja Royal Navy** w końcowej fazie wojny zdołała wyszkolić wielu ludzi – mimo braku większej liczby chętnych i liczyła 60 oficerów, 200 podoficerów oraz 350 marynarzy. Było to możliwe wyłącznie dzięki pomocy i wsparciu przez Wielką Brytanię, co z kolei pozwoliło Belgii na utworzenie nowoczesnych sił morskich<sup>151</sup>.

W portach brytyjskich znalazło się również więk-

szość statków handlowych i rybackich. Wiele z nich okresowo użyto jako jednostek wojennych – głównie w obliczu niemieckiej inwazji na wyspy brytyjskie w 1940 roku. Niektóre z tych jednostek obsadziły również załogi polskie.

## FLOTA HOLENDERSKA

Siły Zbrojne Holandii składały się z wojsk lądowych metropolii, Indii Wschodnich i sił morskich, każde z własnym lotnictwem.

Królewska Marynarka Wojenna Holandii, o bogatych tradycjach, składała się z sił morskich metropolii i Indii Wschodnich. Pierwsze stanowiły zasadnicze siły, składające się z najlepszych jednostek i najsilniejszych, natomiast drugie – w Indiach Wschodnich, miały w swym składzie okręty wydzielone z metropolii, siły miejscowe złożone z małych okrętów oraz jednostek celnych i policyjnych.

Flota holenderska miała bardzo dobre warunki bazowania, rozwinięte zaplecze budownictwa okrętowego oraz nowoczesną myśl konstrukcyjną jednostek pływających. W jej skład wchodziły: pancernik obrony wybrzeża<sup>152</sup>, 5 lekkich krążowników – w tym 3 nowoczesne (*De Ruyter*, *Tromp* i *Jacob van Heemskerck*), 8 niszczycieli, 4 duże i 3 małe kanonierki kolonialne, 4 ścigacze torpedowe, 16 stawiaczy min, 16 trałowców, 23 OP oraz jednostki specjalne i pomocnicze o różnym przeznaczeniu. W budowie znajdowało się 4 niszczyciele, 4 kanonierki, 19 ścigaczy torpedowych, 6 trałowców oraz wiele innych jednostek<sup>153</sup>. Lotnictwo morskie liczyło 50 samolotów.

Holandia miała flotę wojenną o starych tradycjach morskich, którą od stuleci wykorzystywała do realizacji swych celów polityczno-gospodarczych. Państwo miało odpowiednio ukształtowane poglądy na problematykę morską we wszystkich zakresach, ale nie przygotowane do warunków nowoczesnej wojny. Dlatego Holandia w wojnie z Niemcami nie miała szans na powodzenie. Siły zbrojne znacznie ustępowały pod względem wyszkolenia przeciwnikowi, sztaby nie były odpowiednio przygotowane do kierowania działaniami bojowymi, a uzbrojenie niewystarczające i w znacznej części nie odpowiadało współczesnym wymogom walki. Brakowało również większych chęci do walki z III Rzeszą, z którą Holandia prowadziła ożywione kontakty handlowe, a idee faszystowskie miały zwolenników wśród wielu jej obywateli. Wojska holenderskie nie pały chęcią do zaciekłych walk i po 4 dniach wojny o słabym napięciu, z przeciwnikiem słabszym ilościowo złożyły broń. Niemcy starali się tak prowadzić operacje bojowe, aby zaoszczędzić jak najwięcej ośrodków produkcji, zaś ludność holenderską podporządkować własnym ideom, by można ją było następnie wykorzystać do pracy dla III Rzeszy – co się udało, przynajmniej w początkowym okresie II-giej wojny światowej.

Siły morskie Holandii również operowały niezdecydowanie i mimo brytyjskiej pomocy nie potrafiły odnieść

<sup>148</sup> J. Pertek, *Okręty szkolne*, Gdynia 1959, s. 31–32.

<sup>149</sup> *Conway's...*, s. 377.

<sup>150</sup> Do Wielkiej Brytanii przedostało się około 25.000 Belgów, z których sformowano z czasem 1 brygadę – w tym bataliony spadochroniarzy i komandosów. Batalion spadochroniarzy był przez pewien czas podporządkowany dowódcy polskiej dywizji pancerniej. W toku wojny nie stwierdza się większej chęci do tworzenia własnych oddziałów wojskowych, co miało miejsce dopiero po wyzwoleniu Belgii spod okupacji niemieckiej przez aliantów, w tym przez wojska polskie.

<sup>151</sup> Okręty belgijskie pływały pod własną banderą i miały charakter narodowy, podlegając własnym władzom. Zaś pod względem operacyjnym podlegały Royal Navy (H. Anrys, *Conge pour mourir – les Belges dans la Royal Navy*, Bruxelles 1975; *Les Ancêtres de notre Force Navale*, odb. Centrum voor historische dokumentatie Belgische Krijgsmacht (w posiadaniu autora). Dla Belgii w obliczu kończącej się wojny na przyległych wodach najistotniejszą sprawą było rozminowywanie. W tym celu w Wielkiej Brytanii zwrócono największą uwagę na szkolenie załóg trałowców. Po wyparciu Niemców trałowaly one wody głównie Antwerpii (W. Noecker, *25 Jahre Belgische Marina*, MR 1971, z. 11, s. 693).

<sup>152</sup> Pancernik obrony wybrzeża *Soerabaja* – ex *De Zeven Provinciën* (5.644 t; 2x280, 2x75, 6x40, 12 KM; 16 w), był okrętem szkolnym dla urodzonych w Indiach Wschodnich. Potem zmodernizowany, walczył z Japończykami, zatopiony 18 lutego 1942 roku w Surabaji na Morzu Jawajskim przez samoloty japońskie.

<sup>153</sup> *Taschenbuch...*, s. 132–140, 343–348; *Conway's...*, s. 377nn.

sukcesów – chociażby prestiżowych. Wojska niemieckie sprawnie opanowały porty i przystanie z pełnym wyposażeniem, uniemożliwiając okrętom holenderskim na korzystanie z własnych baz. 10 maja 1940 roku z Dover do portów holenderskich udały się 4 brytyjskie niszczyciele ze specjalnymi grupami żołnierzy, którzy mieli za zadanie zniszczenie najważniejszych urządzeń portowych, aby nie dostały się w ręce przeciwnika. Ponadto kilka krążowników i niszczycieli brytyjskich udało się do Holandii celem osłony ewakuacji jej floty wojennej i handlowej, najwyższych władz państwowych z królową na czele oraz złota banków holenderskich. 13 maja angielski niszczyciel *Heereward* ewakuował do Wielkiej Brytanii królową Holandii Wilhelminę z jej dworem, a niszczyciel *Windsor* członków rządu. Niemieckie samoloty zatopiły holenderski niszczyciel *Van Galen*, stawiacz min i 3 kanonierki. Ponadto przeciwnik opanował 3 OP, kilkanaście mniejszych jednostek, kadłuby 2 starych wycofanych ze służby pancerników obrony wybrzeża oraz podobnie stary krążownik *Gelderland*<sup>154</sup>. 4 kanonierki i 2 trałowce zatopiły własne załogi. Niewłaściwe kierowanie walką spowodowało więc, że nie potrafiąco na czas unieszkodliwić własne jednostki, dzięki czemu pozwolono Niemcom kosztem Holendrów wzmocnić własne siły, ze szkodą dla aliantów.

Te okręty, które zdołały przedrzeć się do portów brytyjskich – 1 lekki krążownik, 1 niszczyciel i 4 torpedowce, objęte zostały dowodzeniem **Kwatery Głównej Królewskiej Marynarki Wojennej**, przeniesionej do Londynu. Obok tych, które operowały z baz brytyjskich, większość okrętów walczyła na wodach wschodnich przeciwko Japonii<sup>155</sup>. ON działały głównie na wodach Morza Północnego, a OP również na tym morzu i na Morzu Śródziemnym.

Flota holenderska w czasie wojny rozrastała się w oparciu o pomoc brytyjską. Nastąpił wzrost sił lekkich – niszczycieli, jednostek eskortowych oraz OP. W czerwcu 1943 roku sformowano również dywizjon torpedowy lotnictwa morskiego. Jednak zasadnicze siły morskie operowały na wodach Holenderskich Indii Wschodnich. W grudniu 1941 roku w ich skład wchodziły: 3 lekkie krążowniki, 6 niszczycieli i 18 OP. Wzmocnione przez jednostki brytyjskie i amerykańskie, w lutym 1942 roku zostały jednak zniszczone przez Japończyków na Morzu Jawajskim – m.in. 2 krążowniki i 6 OP. Ocalałe okręty holenderskie schroniły się wówczas w bazach Australii, skąd brały udział w dalszych walkach z Japończykami<sup>156</sup>.

Flota holenderska współdziałała z aliantami, ale operacyjnie również podlegała Royal Navy – głównie na wodach europejskich. Tak jak okręty innych aliantów, była unowocześniana, wyposażana w nowoczesny sprzęt i uzbrojenie oraz wtajemniczana w coraz to nowe elementy metod walki morskiej, głównie w zakresie zwalczania OP, ochrony żeglugi i walki z lotnictwem. Stąd właśnie rozwój holenderskich sił lekkich, który stał się

ich stałym elementem również po zakończeniu wojny. Przez cały okres wojny i po jej zakończeniu Holandia była stałym sojusznikiem Wielkiej Brytanii nie tylko w walce z III Rzeszą, ale przede wszystkim z Japonią, a następnie w działaniach na wodach posiadłości kolonialnych.

Ważną rolę w toku wojny odegrała holenderska flota handlowa i rybacka, która była angażowana do żeglugi w konwojach na Atlantyku i Oceanie Indyjskim. Ponadto wiele mniejszych jednostek wykorzystano do działań bojowych po uprzednim ich zaadoptowaniu do tych celów – głównie do prac trałowych, patroli i innych zadań o charakterze pomocniczym.

Siły morskie Holandii w wojnie z Niemcami i Japonią poniosły dotkliwe straty. Samoloty, okręty lub własne załogi zatopiły 3 krążowniki, 9 niszczycieli, 10 torpedowców, 21 OP, 10 stawiaczy min, 10 trałowców, 35 jednostek patrolowych i wiele mniejszych okrętów bojowych, specjalnych i pomocniczych. Większość tych strat powstało w pierwszy okres morskiej wojny Holendrów, którzy dopiero dostosowywali się do wymogów nowych warunków działań bojowych z użyciem sił powietrznych i masowego zastosowania OP. Ponadto w tym okresie wiele strat spowodowanych zostało nagłym opanowaniem baz morskich przez przeciwnika, nie mających dostatecznej obrony przed jego siłami lądowymi.

W toku wojny dochodziło wielokrotnie do wspólnych działań okrętów holenderskich i polskich, a ponadto polskie wojska wyzwalały ten kraj spod okupacji niemieckiej<sup>157</sup>.

## FLOTA JUGOSŁAWII

Jugosławia odgrywała istotną rolę w planach strategicznych mocarstw europejskich na Bałkanach i w rejonie Adriatyku. O wpływy w tym kraju zabiegali alianci zachodni, Niemcy, Włosi i ich bałkańscy sprzymierzeńcy oraz Związek Radziecki.

Królewska Marynarka Wojenna Jugosławii miała duże ambicje i była zainteresowana dużymi ON, silnie uzbrojonymi, stąd zwracano tam na jednostki małe mniejszą uwagę, jak gdzie indziej. Według założonej strategii jugosłowiańskiej te duże jednostki artylerijskie miałyby współdziałać na morzu z głównym sojusznikiem Jugosławii – Francją. Dysponując dużym zasięgiem, większe okręty mogłyby w każdej chwili przejść do francuskich baz morskich na Morzu Śródziemnym i stamtąd przeprowadzać operacje bojowe. W jej skład wchodziły: flota wojenna, lotnictwo morskie, obrona wybrzeża i flotyła rzeczna.

W skład floty wchodził 1 stary krążownik, pełniący rolę okrętu szkolnego, 1 mały transportowiec wodnosamolotów, 4 nowoczesne niszczyciele, 6 małych starych torpedowców, 4 OP, 11 okrętów minowych i 10 ścigaczy torpedowych. Ponadto szereg jednostek pomocniczych i specjalnych<sup>158</sup>. Flota ta wchodziła w skład 3 dywizji torpedowych i 1 dywizji podwodnej.

Lotnictwo morskie składało się z 9 eskadr, liczących 150 wodnosamolotów. W tym 120 było maszynami prze-

<sup>154</sup> Opanowane 2 stare, wycofane ze służby pancerniki obrony wybrzeża i krążownik, Niemcy przebudowali wkrótce na okręty obrony plot, nadając im nazwy: *Niobe*, *Undine* i *Ariadne*. Służyły one do obrony plot baz morskich i portów, kotwicowisk oraz na szlakach żeglugi przybrzeżnej. Zaś 2 opanowane OP zostały wcielone do Kriegsmarine pod nazwami – *UD 1* (ex *O 8*) i *UD 2* (ex *O 12*).

<sup>155</sup> *Seekrieg im Bild 1939–1945*, Stuttgart 1989, s. 75–76.

<sup>156</sup> *Conway's...*, s. 386.

<sup>157</sup> S. Maczek, *Od podwodny do czołga*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1990, s. 185nn.

<sup>158</sup> Z. Freivogel, *Jugosłowiański lider „Dubrownik”*, OW, nr 13, s. 38; *Taschenbuch...*, s. 124–128, 338–341.

starzałymi, ale zdolnymi do walki i 30 wodnosamolotów szkolnych.

Obrona wybrzeża opierała się na artylerii stałej, ruchomej oraz oddziałów lądowych, zabezpieczających bazy morskie i porty.

Flotyła rzeczna składała się z 3 dywizjonów monitorów, 4 dywizjonów minowo-zaporowych oraz 2 oddziałów morskich – skadarskiego i ohridzkiego. Monitory należały do jednostek starych, ale zmodernizowanych i 3 spośród nich miały haubice, przydatne do walki na rzekach i rozlewiskach w rejonach górskich<sup>159</sup>.

Duże rozbieżności narodowościowe, religijne, rosnące wpływy zwolenników faszyzmu, komunizmu i malejące monarchistów, miały negatywny wpływ nie tylko na wojska lądowe i lotnicze, ale również na flotę wojenną. W obliczu wielkiego chaosu politycznego i ideologicznego, siły morskie państwa nie były w stanie przeprowadzić jakichkolwiek planów operacyjnych mimo znacznych możliwości obronnych. Ponieważ korpus oficerski złożony z Serbów, Chorwatów i Słoweńców nie potrafił dojść do porozumienia, co należy czynić – flota wojenna nie przejawiała niemal żadnej aktywności bojowej w obliczu wojsk przeciwnika. Państwo nagle znalazło się w rozpadzie, król uciekł z kraju, a skłócone siły zbrojne uległy rozszepce. 17 kwietnia 1941 roku Jugosławia podpisała kapitulację, a okręty miały zostać przekazane Włochom. Ich załogi opuściły w większości swoje jednostki, a zanim opanowali je Włosi, miejscowa ludność splądrowała i obrabowała okręty z czego tylko się dało. Jedyne niszczyciel *Zagreb* wbrew rozkazom dowództwa załoga zdołała zatopić, a OP *Nebojsa* i 2 ścigacze torpedowe (*Durmitor* i *Kajmakcaian*) przedarły się do Aleksandrii<sup>160</sup>.

W toku dalszej wojny powstały 3 zasadnicze ośrodki sił morskich Jugosławii – zespół okrętów wiernych królowi operujący z baz brytyjskich, flota **Niepodległego Państwa Chorwacji** oraz flota partyzancka.

Król powołał w Londynie rząd emigracyjny, a wiernej jemu zespół okrętów działał w ramach Royal Navy na podobnych zasadach jak siły morskie innych aliantów europejskich. Jugosłowiański zespół wzmocniony kilkoma okrętami alianckimi, wrócił potem do wyzwolonej Jugosławii.

10 kwietnia 1941 roku proklamowano **Niezależne Państwo Chorwacji**, które utworzyło własne siły zbrojne walczące po stronie Niemców i Włochów. Powołało również siły morskie, które rozwinięto na bazie **Chorwackiego Legionu Morskiego**. Nieliczne, małe jednostki chorwackie, operowały na wodach Adriatyku jedynie przez kilkanaście miesięcy – od września 1943 roku do grudnia następnego roku. Wspierali je jedynie Niemcy, ponieważ Włosi nie tolerowali innej bandery wojennej na tym morzu prócz własnej. Flota chorwacka nie miała szans rozwoju, brakowało jej ludzi i sprzętu, ponadto była zawzięcie zwalczana przez partyzantkę jugosłowiańską. Z braku ludzi i możliwości operowania została ostatecznie rozwiązana, a jej jednostki przejęli Niemcy<sup>161</sup>.

Sprawnie i skutecznie działały siły morskie partyzantki jugosłowiańskiej. Partyzanci uchwyciwszy część wybrzeża adriatyckiego, z licznymi wyspami, zatokami i portami, przystąpili do rozbudowy własnej floty. Już w połowie września 1942 roku na Wybrzeżu Makarskim, ciągnącym się od Zatoki Vruļje do ujścia Neretwy, u podnóża gór Biokovo, rozpoczęto formować pierwsze – jeszcze małe zespoły jednostek pływających. Rejon ten pod względem operacyjno-taktycznym był szczególnie dogodny, ponieważ wzdłuż wybrzeża prowadził szlak żeglugowy łączący dwa najważniejsze porty na tych wodach – Split z Dubrownikiem. Partyzancka flota od samego początku działała sprawnie, zatopiała statek parowy i 2 bagry, zaatakowała 6 innych statków i zdobyła 16 motorowych żaglowców. Początkowo brak było odpowiedniego oficera morskiego, który mógłby rozwijać dalej flotę partyzancką. Próbowano więc nawiązać kontakt z różnymi osobami mogącymi temu zaradzić. Już w grudniu 1942 roku partyzanci biokovscy – nazwa pochodzi od gór nadmorskich Biokovo, nawiązali kontakt z morską strażą włoską, w której służbę pełnili marynarze chorwaccy. Dzięki temu udało się zbiec do partyzantów porucznikowi korwety Velimirovi Skorpićkowi i dwóm innym oficerom morskim<sup>162</sup>. Był to ważny nabytek personalny dla walczącej Jugosławii, o czym świadczy fakt przyjęcia ich 17 grudnia 1942 roku w Sztapie Naczelnym przez Josipa Broz Tito. Przybyli oficerowie natychmiast podjęli decyzję o rozwinięciu floty powstańczej i przedstawili odpowiednie propozycje, które zostały przyjęte. Już następnego dnia – 18 grudnia, Sztab Naczelny wydał rozkaz o powołaniu powstańczej marynarki wojennej z własnym sztabem i bazą morską w osadzie nadmorskiej Podgora.

W styczniu 1943 roku Skorpik sformował **Oddział Marynarki Wojennej Południowej Dalmacji**, a w połowie lutego partyzanckie siły morskie zostały zreorganizowane. Skorpik mianowany do stopnia kapitana, został dowódcą Oddziału, rozwijając jego działalność.

Flota partyzancka rozpoczęła działania bojowe na łodziach rybackich. W skład załogi wchodziło 8 ludzi uzbrojonych w broń ręczną i jeden KM oraz granaty. Operacje bojowe przeprowadzano grupami tych łodzi, z zaskoczenia atakując włoskie mniejsze statki. Po opanowaniu jednostki przeciwnika kierowano ją następnie do własnej bazy – Podgory.

Po kilku udanych takich operacjach na morzu, Włosi sprowadzili okręty do ostrzeliwania portu i osiedla Podgora. Próbowali nawet opanować tę bazę nie tylko od strony morza, ale i od strony lądu. Jednak te próby nie powiodły się, a flota partyzancka nadal się rozrastała. Opanowane motorówki żaglowe i różnego rodzaju kutry motorowe, wcielano do partyzanckiej floty włącznie z różnego rodzaju motorówkami. Na morzu flota ta dążyła do zdobywania statków włoskich wiozących zaopatrzenie dla swoich oddziałów, a inne natychmiast topiono. Działania mocno dokuczliwe przeciwnikowi, przynosiły liczące się rezultaty dla partyzantki, ponie-

<sup>159</sup> *Tamże*, s. 128–129.

<sup>160</sup> Freivogel, *Tamże*, s. 41; J. Modrzejewski, *Jugosłowiańska flota wojenna*, MP 1947, nr 13, s. 8; L. Zieliński, *Flota wojenna Jugosławii w latach II wojny światowej*, M. 1964, nr 2, s. 22.

<sup>161</sup> Z. Freivogel, *Powstanie Chorwackiej Marynarki Wojennej (HRM)*, OW nr 13.

<sup>162</sup> Velimir Skorpik żył w latach 1919–1943. Był oficerem Królewskiej Marynarki Wojennej Jugosławii, a następnie Niezależnego Państwa Chorwackiego. Wraz z grupą marynarzy przeszedł na stronę jugosłowiańskiej partyzantki. Został tam pierwszym organizatorem jednostek morskich, dowódcą Sekcji Marynarki Wojennej przy Sztapie IV Strefy Operacyjnej Chorwacji, a następnie szefem Komendy Wybrzeża tej strefy. Później został odkomenderowany do zadań specjalnych. 7 listopada 1943 roku zamordował go ustaszowiec.

waż zdobywano wiele materiałów przydatnych do prowadzenia dalszej walki nie tylko na morzu, ale i na lądzie. Zmusiło to również Włochów do uzbrajania swoich statków nawet w artylerię, a od początku 1943 roku do formowania konwojów. Co prawda utrudniało to operacje bojowe partyzantów, ale o 50% zmniejszyło zdolność transportową włoskich linii żeglugowych na tych wodach. Nie pomogło wprowadzenie do zwalczania sił floty partyzanckiej 108 okrętów, w tym 7 niszczycieli i 39 trałowców. Tym bardziej, że część załóg włoskich jednostek była niechętna walce i sabotowała wykonywanie zadań bojowych, co pogłębiło się latem 1943 roku. Zaś siły morskie partyzantów nadal rosły.

Na dalszy rozwój jugosłowiańskich sił morskich w kraju wpłynęło również i to, że po kapitulacji Włoch ich flotę zasilili marynarze z włoskiej floty wojennej. Byli to głównie Słoweńcy i Chorwaci zamieszkujący Istrię, którzy jako obywatele Włoch pełnili służbę w wojskach włoskich – marynarze, podoficerowie i oficerowie. M.in. włoska **Komenda Portu Wojennego** w Crkvenicy, zaczęła działać jako **Dowództwo Partyzanckiej Marynarki Wojennej**, a od 24 września – **Marynarka Narodowyzwoleńcza Chrowackiego Wybrzeża i Istrii**. Po kapitulacji Włoch opanowano wiele portów, małych jednostek i sporo sprzętu niezbędnego we flocie wojennej, a w październiku 1943 roku utworzono **Marynarkę Wojenną Narodowej Armii Wyzwoleńczej** pod dowództwem komandora Józefa Cerni.

Jednostki pływające nosiły oznaczenia: większe – *NB* (uzbrojony okręt) i mniejsze – *PC* (patrolowiec) oraz numer, wskazujący na przynależność do określonego sektora obrony wybrzeża.

Do końca 1943 roku walki toczono głównie o wyspy – Vis, Hvar, Lastovo, Drugi Otok i Korna, nie dopuszczając do ich zajęcia przez Niemców. Główną bazą zaopatrzeniową i operacyjną morskich sił Tito stała się wyspa Vis – górzysta, z dobrymi warunkami obronnymi i odpowiednimi przystaniami. Niemcy do zwalczania przeciwnika i oczyszczenia z jego sił wód, wystawili znaczną ilość okrętów – 14 niszczycieli, 4 korwety, 22 ścigacze torpedowe, 3 stawiacze min i wiele mniejszych okrętów. Nie osiągnęli jednak większych rezultatów w walkach, narażając jednostki na niepowodzenie. W końcu grudnia 1943 roku marynarze jugosłowiańscy brali udział w obronie wyspy Korcuła przed niemieckim desantem. Zatopili wówczas wiele jednostek przeciwnika, a kilka zdobyli. Dwie z nich – *HZ 8* i *HZ 9* pływały niebawem jako *NB 1* i *NB 2* pod banderą jugosłowiańską.

Ważnym zadaniem floty jugosłowiańskiej stało się niebawem zapewnienie komunikacji między bazami partyzanckimi a alianckimi w południowych Włoszech. Anglicy i Amerykanie udzielali poparcia dla sił zbrojnych kierowanych przez Broz Tito, dając mu pomoc powietrzem i morzem. Od jesieni 1943 roku drogą morską kierowano dla partyzantów uzbrojenie i inne zaopatrzenie, ewakuowano rannych i ludność cywilną. Do maja 1945 roku angielskie i amerykańskie dostawy morzem wyniosły 63.000 ton, z tego część ładunków przewiozły jednostki partyzanckiej floty. W maju 1945 roku flota ta miała 8 większych jednostek, 66 ścigaczy patrolowych, 24 jednostek parowych i 159 łodzi motorowych. We flocie tej służyło 13.719 ludzi, funkcjonowały

sztaby i dowództwa różnych szczebli. Wykonała ona 9 dużych operacji desantowych i 62 mniejszych, przewiozła około 80 000 ludzi, znaczną ilość materiałów wojennych oraz 51 000 rannych i ewakuowanych<sup>163</sup>.

Siły morskie Jugosławii straciły w czasie wojny 1 krążownik, 4 niszczyciele, 7 torpedowców, 30P, 11 jednostek minowych, 8 ścigaczy torpedowych oraz 41 różnych mniejszych jednostek. W toku wojny odegrały istotną rolę na wodach Adriatyku, wiązały siły lekkie Włochów, a potem Niemców. Anglicy i Amerykanie udzielali Jugosławii pomocy materiałowej i technicznej, co pozwoliło na rozwój jej floty wojennej również po wojnie. Kierownictwo sił morskich Jugosławii mając doświadczenia z walk morskich z Włochami i Niemcami przewidywało włączenie do swojej marynarki wojennej wyłącznie takie okręty, które zdolne byłyby do operowania na Adriatyku. Program rozwoju floty wojennej opracowany na rok 1946 przewidywał aż 380 okrętów, w tym 28 OP, 12 niszczycieli, 20 okrętów patrolowych, 120 ścigaczy torpedowych, 130 kutrów patrolowych, 70 trałowców oraz jednostki pomocnicze i specjalne<sup>164</sup>.

#### FLOTA WOJENNA GRECJI

Siły morskie Grecji oddały również duże usługi w wojnie z Włochami i Niemcami, ponosząc przy tym duże straty. W połowie 1940 roku w ich skład wchodziły: 1 ciężki i 1 lekki krążownik, 10 niszczycieli – w tym 6 nowoczesnych, 11 starych torpedowców, 6 OP oraz liczne okręty pomocnicze. Była to flota stosunkowo słaba i przestarzała – większość okrętów weszło do służby w latach 20., a krążowniki pochodziły sprzed I. wojny światowej<sup>165</sup>. Greckie okręty miały na uzbrojeniu słabą artylerię plot i na początku wojny napotykały na duże trudności w walce z samolotami przeciwnika – głównie z niemieckimi. Flota miała jednak bardzo dobre warunki bazowania, liczne porty i bazy morskie oraz ukryte w zatokach kotwicowiska trudne do rozpoznania nawet przez samoloty. W jej składzie znajdowało się również lotnictwo morskie – 30 maszyn, w tym 12 bombowców rozpoznawczych i 12 wodnosamolotów.

Dla greckich sił morskich wojna rozpoczęła się już 15 sierpnia 1940 roku – przed jej wypowiedzeniem, gdy włoski OP *Delfino* zatopił lekki krążownik *Ellis*, zamcumowany w porcie Tinos na Morzu Egejskim. Było to powodem podwyższenia gotowości bojowej floty greckiej oraz przystąpienia do operacji zapewniających bezpieczeństwo własnych wód przybrzeżnych. Ponadto wzmociono konsultacje i wymianę niezbędnych danych z Flotą Śródziemnomorską Royal Navy.

Po zaatakowaniu Grecji przez wojska włoskie 28 października 1940 roku, siły morskie przeciwników prowadziły intensywne działania bojowe na morzu, głównie na liniach żeglugowych wzdłuż greckich i albań-

<sup>163</sup> Freivogel, *Tamże*, s. 74; *Jugosłowiańska partyzantka morska*, MiMP 1948, nr 5, s. 12–13; St. Majewski, *Bohaterowie Adriatyku*, Warszawa 1980, *passim*; Modrzejewski, *Jugosłowiańska...*, s. 8; *Partyzancka flota. II wojna światowa. Ruch oporu na Bałkanach*, Warszawa 1986, s. 42–43; J. Pertek, *Wczoraj, dziś i jutro jugosłowiańskiej marynarki wojennej*, MP 1947, nr 29, s. 8–9; A. Zieliński, *Partyzancka flota*, Ba 1993, nr 7, s. 22.

<sup>164</sup> MMW, 501; M. Vego, *Die jugoslawische Marine 1945–1977*, MR 1978, z. 4, s. 217–236.

<sup>165</sup> T. Rawski, *Kampania włosko-grecka 1940–1941*, WPH 1960, nr 3, s. 123; M. M. Simpas, *Die griechische Marine im Zweiten Weltkrieg: Der Kampf einer kleinen Marine*, MR 1977, z. 11, s. 628.

skich wybrzeży. Okręty greckie ochraniały konwoje, transportowały paliwo, żywność i inne materiały. Wykorzystywano również małe motorówki do transportu amunicji, paliwa i innych środków niezbędnych dla własnych wojsk z Patros do Pireusu. Okręty greckie zwalczały również konwoje włoskie idące z zaopatrzeniem dla wojsk przeciwnika, a niszczyciele przeprowadzały rajdy na jego linie żeglugowe prowadzące z półwyspu apenińskiego. Natomiast greckie OP operowały małymi grupami – po dwie jednostki, wzdłuż wybrzeży albańskich. Flota włoska do zwalczania greckich OP skierowała duże siły, które zdołały zatopić jeden OP – *Proteus*, 29 grudnia 1940 roku. Sami również ponieśli duże straty – w tym statki transportowe, ON i 1 OP. Mimo przeważających sił, Włosi nie byli w stanie przejąć panowania na wodach przeciwnika.

W czasie walk z Włochami nie było należytego współdziałania z Flotą Śródziemnomorską Royal Navy, której dowództwo prowadziło działania bojowe samodzielnie, co z pewnością było ze szkodą dla aliantów. Siły greckie działały więc raczej na wodach w strefie własnej odpowiedzialności operacyjnej<sup>166</sup>. Jednocześnie okręty brytyjskie bez ograniczeń korzystały z portów, baz i kotwicowisk greckich oraz z greckiej obrony nadbrzeżnej. Po niemieckiej inwazji na Grecję 6 kwietnia 1941 roku, współdziałanie to było już ścisłe, ale flota z nowym przeciwnikiem już nie miała szans na powodzenie. Niemieckie lotnictwo bombowe i minowe powodowały duże straty wśród jednostek pływających. M.in. nocą 6/7 kwietnia 111 niemieckich samolotów przeprowadziło atak bombowy i minowy w rejon Zatoki z Pireusem, gdzie brytyjski transportowiec minowy *Clan Fraser* trafiony bombą lotniczą wyleciał w powietrze, powodując liczne wybuchy. Eksplozje w porcie zniszczyły wówczas 13 większych jednostek o łącznym tonażu 420.000BRT, ponadto 60 mniejszych i 25 motorówek. Wraz z silnymi nalotami bombowymi, niemieckie oddziały lądowe atakowały w kierunku morza, celem zdobycia greckich portów i baz morskich – oparcia dla sił morskich aliantów. Następnie niemieckie samoloty rozpoczęły ataki bombowe na poszczególne greckie i brytyjskie okręty, które nasiliły się od 20 kwietnia. Silne ataki powietrzne, słabe uzbrojenie plot okrętów greckich oraz opanowywanie portów przez wojska niemieckie były powodem licznych strat wśród jednostek – wojennych i handlowych. Niektóre okręty, aby nie dostać się w ręce wroga załogi same zatopiły. Część jednostek – krążownik *Georgios Averoff*, 6 niszczycieli, 3 torpedowce, 5 OP, niektóre okręty pomocnicze, frachtowce i statki pasażerskie do końca kwietnia przeszły do brytyjskich baz – głównie do Aleksandrii. Część z tych jednostek remontowano na miejscu, a inne wysłano w tym celu do Bombaju i Kalkuty. Po remontach i modernizacji – głównie przebrojeniu do zwalczania samolotów, wracały do Aleksandrii i Port Saidu, skąd operowały u wschodnich wybrzeży Morza Śródziemnego lub na Oceanie Indyjskim w ochronie konwojów.

Okręty greckie nosiły własne bandery, podlegały narodowym władzom, ale pod względem operacyjnym wykonywały zadania w ramach Royal Navy, przeciwko siłom włoskim, niemieckim i japońskim. Grecka flota wojenna została odnowiona i wzmocniona nowymi jed-

nostkami, a okręty przydzielano do różnorodnych związków taktycznych aliantów<sup>167</sup>. Załogi greckich okrętów były dobrze wyszkolone i doskonaliły metody walki w ramach Royal Navy, uzyskując wysokie wyniki. Miały wiele osiągnięć głównie w ochronie konwojów tym bardziej, że operowały na liniach żeglugowych nie tylko przeciwko Włochom i Niemcom, ale i przeciwko Japończykom. Bywało również, że w czasie niektórych operacji – głównie na Morzu Śródziemnym, okręty greckie wykonywały zadania z udziałem polskich jednostek.

Do końca wojny greckie siły morskie otrzymały wiele jednostek, przystosowanych do prowadzenia działań bojowych w nowoczesnej wojnie morskiej. W 1942 roku otrzymały od Brytyjczyków 4 niszczyciele i 1 korwetę, w następnym roku 2 niszczyciele, 1 korwetę i 1 OP, a ponadto 1 OP włoski. Natomiast Amerykanie przekazali 1 nowoczesny duży ścigacz OP, który szczególnie aktywnie walczył na wodach Morza Śródziemnego. Ponadto w 1943 roku grecka flota wojenna otrzymała również 14 trałowców i 4 jednostki desantowe. Również w roku następnym Anglicy przekazali 2 niszczyciele, 2 korwety, a Amerykanie 6 nowych frachtowców. Natomiast w 1945 roku Royal Navy przekazała Grekom 1 OP<sup>168</sup>. Jednostki te stały się niebawem bardzo pomocne w greckiej wojnie domowej, do walki z siłami komunistycznymi. Ponadto do trałowania min postawionych przez Niemców, Włochów i aliantów.

17 października 1944 roku flota grecka na czele z krążownikiem *Georgios Averoff* wróciła do swoich macierzystych baz – ostatecznie jako zwycięska. Odnowiona, zmodernizowana, pod dowództwem wprawionym teoretycznie i praktycznie do prowadzenia nowoczesnej wojny morskiej, stała się ważnym czynnikiem w tej części Europy do skutecznego przeciwstawienia się ekspansji komunizmu zagrażającego ze strony państw bałkańskich.

W toku działań bojowych grecka flota wojenna straciła 56 jednostek, w tym 5 niszczycieli, 1 okręt eskortowy, 10 torpedowców, 4 OP, 4 trałowce, 4 stawiace min, 5 ścigaczy torpedowych, 3 transportowce wojska i 20 mniejszych jednostek. Ponadto, jeszcze przed wejściem Grecji do wojny, jej flota straciła 1 lekki krążownik<sup>169</sup>. Były to na pewno duże straty, które powstały w początkowym okresie wojny i spowodowane były głównie niedostatecznym uzbrojeniem plot. Po modernizacji i odpowiednim przebrojeniu, sytuacja uległa radykalnej zmianie, podobnie zresztą jak i w innych flotach wojennych aliantów zachodnich.

#### CHARAKTERYSTYKA OKRĘTÓW ODDZIAŁU POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Wobec brytyjskiej odmowy bezpośredniej pomocy na Bałtyku i niechęci do tego również Francji, polska flota wojenna znalazła się w obliczu przeważających sił niemieckich, wspartych od 17 września sowieckimi okrętami do zwalczania OP. Tuż przed wybuchem wojny wysłano 3 polskie niszczyciele do Anglii, które miały ochraniać własne transportowce z uzbrojeniem przeznaczonym dla walczących polskich wojsk w kraju. Miały one iść z portów brytyjskich do rumuńskich.

<sup>166</sup> *Tamże*, s. 627nn. O działaniach lądowych i zagrożeniu wybrzeży przez przeciwnika pisze Rawski (*Tamże* oraz *Wojna na Bałkanach*).

<sup>167</sup> Simpsas, *Tamże*, s. 631nn.

<sup>168</sup> *Conway's...*, s. 404; Simpsas, *Tamże*, s. 633–634.

<sup>169</sup> *Druga wojna...*, *Informator*, s. 321.



Polska flota wojenna stanęła do walki 1 września 1939 roku i nieprzerwanie walczyła do końca II-giej wojny światowej. Jesienią 1939 roku w bazach brytyjskich znalazło się 5 okrętów bojowych – 3 niszczyciele i 2 OP oraz 2 okręty szkolne, na których zaokrętowanych było około 900 ludzi pałających chęcią walki.

Co prawda ilość polskich okrętów nie była znaczna, ale i te stanowiły pewne wzmocnienie Royal Navy, odczuwającej niedostatek sił lekkich do ochrony konwojów i braku odpowiedniej liczby OP. Stąd przybycie 3 niszczycieli, w tym 2 nowoczesnych oraz 2 OP, w tym jednego również nowoczesnego do działań oceanicznych, wzmocniło siły brytyjskie na morzu. W składzie polskich jednostek – **Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej**, nie było jednostek pomocniczych, a wyłącznie okręty bojowe.

Znaczenie polskich sił morskich operujących z baz brytyjskich było ogromne, głównie pod względem politycznym i moralnym. Był tym rodzajem polskich sił zbrojnych, który walcząc podnosił wartość Rzeczypospolitej jako wiarygodnego sojusznika. Polskie władze wychodziły z założenia, że jest to ważne szczególnie w stosunku do Wielkiej Brytanii, która prowadziła zasadnicze działania bojowe na morzu i przewodziła w tym aliantom. Liczono również, że po wojnie będzie możliwość szybkiego przerwania floty oraz własnych wojsk na Bałtyk. Dlatego dążono do zachowania własnej floty wojennej jako czynnika politycznego i prawnopanstwowego, z polskim charakterem. Starano się więc, *żeby nasze okręty zachowały charakter okrętów sojuszniczej polskiej floty wojennej, a nie stały się faktycznie okrętami angielskimi lub francuskimi*<sup>170</sup>. Ponadto, że *Trzeba również pilnować, żeby polska bandera wojenna nie zniknęła z morza, czyli żeby wszystkie okręty nie zostały zatopione*<sup>171</sup>.

Rozwój **Oddziału Polskiej Marynarki Wojennej** nastąpił po błyskawicznych klęskach Norwegii, Belgii, Holandii i Francji, a w trakcie wojny pod polską banderą wojenną z baz brytyjskich operowały następujące okręty: 2 lekkie krążowniki (*Conrad* i *Dragon*); 10 niszczycieli (*Błyskawica*, *Burza*, *Garland*, *Grom*, *Krakowiak*, *Kujawiak*, *Orkan*, *Ouragan*, *Piorun* i *Ślązak*); 5 OP (*Dzik*, *Jastrząb*, *Orzeł*, *Sokół* i *Wilk*); 3 ścigacze artyleryjskie; 7 ścigacze torpedowo-artyleryjskich; 2 ścigacze okrętów podwodnych, 2 dozorce i 12 kutrów dozorowych. Ponadto w Szwecji stały internowane 3 polskie OP (*Sęp*, *Ryś* i *Żbik*), które zamierzano uprowadzić do Wielkiej Brytanii. Niektóre okręty pływały pod polską banderą wojenną przejściowo: *Ouragan*, 2 ścigacze OP i 2 dozorce były jednostkami francuskimi, opuszczone przez własne załogi. Przez kilka miesięcy załogi polskie obsadziły również 12 kutrów dozorowych – belgijskich i holenderskich.

#### KRAŻOWNIKI

W polskiej marynarce wojennej starania o krążowniki czyniono już u zarania jej powstania. Były z tym związane różne plany i programy, a następnie gloryfikacja tej klasy okrętów w publicystyce niemal przez cały międzywojenny okres. Krążownik przysparzał jak gdy-

by chwały dla własnej bandery i stanowił o sile własnej floty, rósł więc mit o takim okręcie. Zaś w toku wojny, to już nie był mit, ale potrzeba polityczna – oto poza granicami kraju rosła polska flota wojenna, mająca w swym składzie upragniony krążownik. Rozumiały to najwyższe czynniki polityczne Rzeczypospolitej oraz władze wojskowe. Własny krążownik, pod polską banderą wojenną wzmocnić mógł w istotny sposób Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie psychologicznie, a tym samym i polskie państwo podziemne. Dlatego niemal od początku rozważano możliwość uzyskania takiego okrętu, oczywiście od Brytyjczyków. W tej sprawie starania czyniono na najwyższym szczeblu – na żądanie Prezesa Rady Ministrów i Naczelnego Wodza – gen. Władysława Sikorskiego, Minister Spraw Zagranicznych Edward Raczyński pismem 13 grudnia 1941 roku zwrócił się do Foreign Office o przekazanie *jednego z nowych obecnie budujących się krążowników pojemności od 5.400 do 8.500 ton, możliwie bardziej zbliżonego do tego wyższego tonażu, na tych samych podstawach, na jakich było to dokonane w stosunku do kilku kontrtorpedowców i jednego okrętu podwodnego*<sup>172</sup>. Brytyjczycy jednak nie byli skorzy przekazać nowoczesnego krążownika i zaferowali lekki krążownik typu *D*. Ponieważ nie było wyboru, propozycję przyjęto. Mimo wielu zalet, okręty tego typu należały już do przestarzałych, wysłużonych z mocno zużyтыми mechanizmami. Przyznany Polsce krążownik Brytyjczycy zamierzali wycofać ze służby, ale ze względu na armaty kalibru 152 mm mógł być jeszcze przydatny do ostrzeliwania celów brzegowych – w tym do wsparcia desantu morskiego. Do walk morskich jednak nie nadawał się.

Od początku przyznania Polsce krążownika nastąpił problem jego nazwy. Sikorski życzył sobie, aby okręt nosił miano *Lwów*, z czym zwrócono się do Anglików. Do czasu uzyskania odpowiedzi w polskiej korespondencji używano nazwy *krążowniki* lub *krążownik E.R.7363*, a w korespondencji angielskiej *The Polish Cruiser* lub *E.R.7363*, w obu przypadkach bez używania ORP. Chodziło o to, że nazwa *Lwów* mogła drażnić aktualnego sojusznika Brytyjczyków i Amerykanów – Stalina. O nazwie tej dyskutowano nawet w Waszyngtonie, przy czym był je przeciwny również Roosevelt. Dlatego Anglicy nie zgodzili się na proponowaną przez stronę polską nazwę. Powstało w związku z tym pewne zamieszanie, a Sikorski chciał nawet zwrócić okręt Brytyjczykom. W następnych rozmowach proponowano takie nazwy jak *Warszawa* lub *Gdynia*, jednak po dłuższych dyskusjach pozostano przy dotychczasowej nazwie okrętu – *Dragon*, podobnie zresztą jak przy *Garlandzie*<sup>173</sup>. Przyczyna tego miała trzy zasadnicze podstawy: postanowiono kurtuazyjnie zachować nazwę *Dragon*, która miała długą historię w Royal Navy; *Dragon* – znaczy *Smok*, a taką nazwę nosił pierwszy okręt regularnej floty wo-

<sup>170</sup> *Polskie siły...*, t. II, s. 150.

<sup>171</sup> *Tamże*.

<sup>172</sup> S. M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 3, Albany N.Y., 1990, s. 47.

<sup>173</sup> *Tamże*, s. 69. Problem nazwy polskiego krążownika stał się nagle ważnym i emocjonował środowiska polskie nie tylko wojskowe, ale i cywilne w Wielkiej Brytanii. Dyskutowano o tym również na łamach prasy, m. in. w redakcji „Polska na Morzach”. Jeden z czytelników sugerował, aby polski krążownik nosił miano *Westerplatte*. Ponadto redakcja ta marzyła o zespole polskich krążowników, które winny nosić nazwy: *Oksywie*, *Gdynia*, *Hel*, *Gdańsk*, *Warszawa*, *Modlin*, *Lwów* itd., dla uczczenia miast bohaterów (W. W., *Nowy okręt Rzeczypospolitej Polskiej*, PnaM 1943, z. 2).

jennej Zygmunta Augusta i trzecia – względy polityczne dotyczące Sowietów<sup>174</sup>.

Lekki krążownik *Dragon* typu *D*, stanowił ulepszoną wersję wcześniej budowanych jednostek serii *C*. Okrętów serii *D* było 8, a ich budowę rozpoczęto w latach 1916–1917, przy czym *Dragon* stanowił okręt-prototyp dla całej serii<sup>175</sup>. Został zbudowany w stoczni Scott's Shipbuilding & Engineering Company Limited w Greenock w Szkocji od początku 1917 roku, a zwodowany został 29 grudnia również tego roku<sup>176</sup>. Krążowniki te zbudowano z myślą użycia ich do zwalczania kontrtorpedowców (niszczyciele niszczycieli), ale okazało się, że mają o około 4–6 w mniejszą prędkość od nich. Dlatego nie mogły wykonać zadania od jakiego je zbudowano<sup>177</sup>. Miały jednak dobrą dzielność morską, odpowiednie walory manewrowe, były wytrzymałe i doskonale nadawały się do działań rozpoznawczych.

*Dragon* w 1942 roku po powrocie z Dalekiego Wschodu, skierowany został do Birkenhead nad rzeką Mersey koło Liverpoolu, gdzie stanął do generalnego remontu. Tam – 15 stycznia 1943 roku, na okręcie podniesiono polską banderę wojenną. W czasie trwania remontu na jednostkę sukcesywnie przybywały grupy polskich marynarzy, którzy przyjmowali SB, zapoznawali się z okrętem i brali udział w wielu pracach<sup>178</sup>. D.o. został kmdr Eugeniusz Pławski, ale na czas remontu obowiązki te sprawował tymczasowo z.d.o. kmdr por. Aleksander Hulewicz. Jednak zły stan techniczny okrętu powodował przedłużanie się remontu, który trwał do końca sierpnia. W międzyczasie na okręt przybył Pławski, a 17 maja rozkazem szefa KMW krążownik otrzymał nazwę ORP *Dragon*, wchodząc oficjalnie w skład polskiej floty wojennej. 8 września 1943 roku przeszedł do Scapa Flow celem przeprowadzenia ćwiczeń w strzelaniu artyleryjskim, alarmowych oraz usuwanie defektów instalacji artyleryjskich. Wiele usterek technicznych zmusiło do postawienia krążownika na ponowny remont, tym razem do Newcastle-upon-Tyne, gdzie w stoczni Swan Hunter usunięto ostatecznie błędy i usterki.

12 stycznia 1944 roku nowym d.o. został kmdr Stanisław Dzienisiewicz, a krążownik ponownie skierowano

<sup>174</sup> Nazwę *Dragon* nosiły kolejno okręty brytyjskie przez wiele wieków. Pierwszy otrzymał ją okręt zbudowany w 1512 roku, który w latach 1512–1513 brał udział w kampanii przeciwko Francji. Jeden z okrętów o tej nazwie, około 1602 roku szedł na czele flotylli angielskiej do Indii. Na *Dragonie* zastosowano wówczas po raz pierwszy w dziejach sok cytrynowy jako lek przeciw szkorbutowi. Siódmy z kolei zbudowany w 1760 roku walczył na wodach amerykańskich, a dziewiąty – walczył pod Trafalgarem. Osiemnasty okręt o tej nazwie wszedł w skład polskiej floty wojennej.

<sup>175</sup> Nadano im nazwy: *Danae*, *Dauntless*, *Delhi*, *Despatch*, *Diomedea*, *Dragon*, *Dunedin* i *Durban*.

<sup>176</sup> *Dragon* wszedł do służby w ostatnim roku wojny, operował na Morzu Północnym, a po zakończeniu wojny stacjonował na Bałtyku. W latach następnych pełnił służbę na różnych morzach, a w latach 1927–1928 skierowano go na kapitalny remont. Potem pełnił służbę w składzie 8 eskadry krążowników, a w chwili wybuchu wojny znajdował się we Flocie Ojczyźnej w składzie 7 eskadry krążowników. Brał udział w śledzeniu niemieckich pancerników kieszonkowych, a następnie wszedł w skład zespołu Południowego Atlantyku z bazą we Freetown do blokady sił podległych Vichy. Potem operował przeciwko pancernikowi: *Admiral Scheer*, a następnie na Dalekim Wschodzie (J. Pertek, *Krążowniki „Dragon” i „Conrad”*, Gdynia 1958, s. 4–5).

<sup>177</sup> Dlatego zbudowano w ich miejsce następne krążowniki, ulepszonej serii E, które rozwijały prędkość 33 w (*Tamże*, s. 4).

<sup>178</sup> W 1942 roku, zgodnie z umową Stalina z Sikorskim, sporo marynarzy przybyło z Flotylli Pińskiej. Zostali oni przewiezieni konwojami arktycznymi lub ewakuowani przez Iran, a stamtąd wokół Afryki do Anglii. Wielu z nich służyło na *Dragonie*.

do Scapa Flow na szkolenie. 8 marca okręt przeszedł do Portland, gdzie wziął udział w specjalnych ćwiczeniach związanych z planowanym desantem w Normandii. Po ponownym krótkim remoncie w Chatham, *Dragon* wszedł w skład 10 eskadry krążowników. Przedtem jednak usprawniono artylerię plot, ustawiając w miejsce podwójnych dział 20 mm dwa czterolufowe pompy. Ponadto w działach 150 mm wymieniono lufy<sup>179</sup>.

*Dragon* został podporządkowany bezpośrednio szefowi KMW, a d.o. miał uprawnienia jak Komendant Morski<sup>180</sup>. Jednak w praktyce przez pewien czas podlegał Komendantowi Morskiemu Północ.

W czasie trwania operacji normandzkiej okręt dwukrotnie wracał do Portsmouth celem pobrania amunicji i przekazania kilku rannych odtłakami pocisków. 8 lipca 1944 roku o godz. 0400 ORP *Dragon* trafiony został torpedą z jednoosobowej torpedy, kierowanej przez pchor. mar. Karla Potthast'a. Torpeda trafiła w śródokręcie, w magazynach pod pokładem nastąpiła eksplozja amunicji i wybuchły pożary. Poległo 25 marynarzy i 1 oficer, było też kilkunastu rannych. Poległym zorganizowano pogrzeb morski, a resztę załogi przewieziono do Anglii<sup>181</sup>. Ponieważ uszkodzenia krążownika były tak duże, że nie opłacało się go remontować, dlatego użyto go do tworzenia falochronu sztucznego portu *Mullberry* w rejonie odcinka inwazyjnego *Sword*.

Po stracie *Dragona*, drugim krążownikiem pod polską banderą był bliźniaczy *Conrad*, ex *Danae*<sup>182</sup>. Okręt ten został zbudowany w angielskiej stoczni Vickers-Armstrong w Newcastle, gdzie wodowano go 28 stycznia 1918 roku. Po kilkuletniej służbie we Flocie Ojczyźnej, krążownik w składzie specjalnego dywizjonu odbył rejs dookoła świata w 1924 roku, po czym służył we Flocie Śródziemnomorskiej. Po remoncie w latach 1929–1930 bazował na Antylach, a następnie skierowany do rezerwy. W 1939 roku ponownie wszedł do służby w składzie eskadry krążowników z bazą w Freetown. Przez około 2 lata operował na Atlantyku, a następnie na Dalekim Wschodzie, przeciwko Japonii. W 1944 roku okręt przydzielono do grupy bombardującej w związku z inwazją w Normandii, gdzie brał udział wraz z innymi krążownikami, po czym przekazany został Polsce. Banderę Rzeczypospolitej podniesiono 4 października 1944 roku w Portsmouth<sup>183</sup>.

W skład załogi weszła większość z poprzedniego krążownika – *Dragona* wraz z jego dowódcą, a okręt skierowano do remontu w Southampton. Stamtąd krążownik udał się do Scapa Flow na szkolenie, sprawdzenie uzbrojenia oraz mechanizmów. Ponieważ w czasie prób stwierdzono wibrację turbiny i kilku innych wad, *Conrada* skierowano na dalszy remont do stoczni w Chatham, gdzie zastał go dzień zakończenia wojny<sup>184</sup>.

W następnych latach polski krążownik pełnił służ-

<sup>179</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 2, s. 118–120.

<sup>180</sup> MMW, 608; Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 87–88.

<sup>181</sup> B. Romanowski, *Szczęściarz*, Ba 1957, nr 8; S. Sikorski, *Ostatnia akcja ORP „Dragon”*, PW-ŻPO 194, nr 1. Ciała zaszyte w workach przekazano na amerykański ścigacz celem przewiezienia na pełne morze, ponieważ *Dragon* stał na płytkim miejscu.

<sup>182</sup> Pierwszy okręt brytyjski nazwą tę otrzymał w 1759 roku, a piąty z kolei o tej nazwie wszedł do służby 18 czerwca 1918 roku.

<sup>183</sup> Dla upamiętnienia polsko-brytyjskiego sojuszu, okręt otrzymał nazwę *Conrad*, na cześć Józefa Konrada Korzeniowskiego, jako najwybitniejszego angielskiego pisarza morskigo – Josepha Conrada

<sup>184</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 118; S. Sikorski, *ORP „Conrad”*, PW-ŻPO 1944, nr 43.

bę patrolową, specjalną, a nawet transportową na rzecz Royal Navy. Do największego wydarzenia w dziejach *Conrada* pod polską banderą wojenną i w tradycji bojowej Polskich Sił Zbrojnych, o charakterze moralnym, było zajęcie bazy Kriegsmarine – Wilhelmshaven przez jednostki bojowe gen. Stanisława Maczka i wejście do portu polskiego krążownika<sup>185</sup>. Silna twierdza i baza morska III Rzeszy poddawała się polskiej armii: dowództwa twierdzy i bazy marynarki wojennej, floty „Ostfrisland”, 10 dywizji piechoty i ośmiu pułków piechoty oraz artylerii, razem – 2 admirałów, 1 generał, 1 900 oficerów i 32 000 szeregowych. Zdobyć objęła: 3 krążowniki (w tym ciężki – *Prinz Eugen*), 18 OP, 205 mniejszych jednostek bojowych i pomocniczych, 94 armat fortecznych, 159 armat polowych, 560 CKM i 370 LKM, 40 000 karabinów, 280 000 pocisków art., 64 miliony sztuk amunicji do broni ręcznej, 23.000 granatów ręcznych, liczne składy min morskich i torped oraz zmagazynowane zapasy żywności dla 500.000 wojska na 3 miesiące<sup>186</sup>. Ze łzami w oczach polscy żołnierze witali wchodzący do portu własny krążownik i odwrotnie. Pamiętano również o polskich elementach morskich w opanowanym porcie nieprzyjaciela, o czym wspomina sam Maczek: *A gdyśmy weszli do Wilhelmshaven, na łuku bramy portowej przywitał nas orzeł polski, zdjęty w 1939 r. z budynku Dowództwa Floty w Gdyni. Został on jako łup zawieszony przez Niemców do Wilhelmshaven, tej kolebki niemieckiej marynarki wojennej. Odzyskanego orła polskiego wręczyliśmy przedstawicielowi polskiej marynarki wojennej wraz ze zdjętym ze szczytu orłem niemieckim – na wieczną rzecz pamiątkę.* ORP *Conrad* przewiózł następnie do Anglii orła polskiego, który obecnie znajduje się w Instytucie Sikorskiego w Londynie<sup>187</sup>.

W następnych miesiącach polski krążownik wykorzystywany był do różnych zadań specjalnych na wodach kanału La Manche i Morza Północnego. Zawijał do portów w Oslo, Kopenhadze i Wilhelmshaven, dokąd zabierał przy okazji odzież, żywność i lekarstwa dla przebywających tam uchodźców oraz dla byłych więźniów i jeńców polskich<sup>188</sup>.

28 września 1946 roku okręt został przekazany dla Royal Navy i wrócił do swojej pierwotnej nazwy – *Danae*. W ciągu najbliższych kilkunastu miesięcy pływał pod brytyjską banderą, a w maju 1948 roku został skreślony z listy Royal Navy i oddany do pocięcia na złom w Barrow-in-Furness<sup>189</sup>.

Oba lekkie krążowniki – *Dragon* i *Conrad*, należące do jednego typu, miały podobne dane taktyczno-techniczne oraz sylwetę, z małymi – raczej trudno widocznymi różnicami<sup>190</sup>.

II-ga wojna światowa dowiodła przydatność krążowników lekkich, które okazały się niezbędnymi jednostkami w różnych operacjach bojowych na morzu i na wodach przybrzeżnych. *Dragon* i *Conrad*, co prawda należały do jednostek już przestarzałych, ale po przebrojeniu w artylerię plot i wyposażeniu w radiolokację, spełniały należycie swoje zadania. Mając dobre właściwości morskie, odporny na fale i o dużych zaletach manewrowych, *Conrad* był przydatny w Polskim Oddziale Marynarki Wojennej – jako okręt artyleryjski, do szkolenia kadr i co ważniejsze – stanowił symbol polskiej bandery w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie.

Były również plany wykorzystania polskich transatlantyków jako krążowników pomocniczych, co wynikało z ogromnych potrzeb brytyjskich w tym zakresie. Zapotrzebowanie to rosło, dlatego Anglicy przebudowywali wiele statków pasażerskich, które po uzbrojeniu pełniły służbę eskortową w konwojach i patrol zagrożonych odcinków – głównie między Sztetlandami a Grenlandią. W 1939 roku Royal Navy przewidywała przeróbkę 50 szybkich statków, a potrzeba wynosiła – 74 krążowniki pomocnicze<sup>191</sup>.

Anglicy czynili pewne starania również o polski statek pasażerski *Piłsudski*, nadający się na krążownik pomocniczy. W czasie jego budowy wmontowano specjalne umocnienia konstrukcyjne do ustawiania armat morskich, były również możliwości zastosowania silnego uzbrojenia przeciwlotniczego oraz zamontowania innych nowoczesnych urządzeń przydatnych do wojny morskiej. Po jego przebudowie Anglicy chcieliby jednak podnieść brytyjską banderę wojenną, na co strona polska nie mogła wyrazić zgody. Kapitan statku – Mamert Stankiewicz zamierzał zostać dowódcą *Piłsudskiego* już jako krążownika pomocniczego, ale wyłącznie pod polską banderą wojenną. Sikorski projektu nie przyjął, chociaż sam myślał o wykorzystaniu polskich transatlantyków jako krążowników pomocniczych, m.in. *Piłsudskiego* i *Sobieskiego*. Ostatecznie jednak zaadaptowano je jako transportowce wojska.

## NISZCZYCIELE

Zasadniczymi siłami Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej były niszczyciele, najbardziej rozwinięte, nowoczesne i biorące udział we wszystkich operacjach bojowych przeprowadzonych przez Royal Navy. Zaczęciem silnego zespołu tych jednostek stanowiły przybyłe z kraju 3 niszczyciele: *Błyskawica*, *Burza* i *Grom*<sup>192</sup>. Po wejściu na wody brytyjskie, zakotwiczyły na redzie Leith i czekały na dalsze rozkazy. Ponieważ Wielka Brytania nie wypowiedziała jeszcze wojny, po 24 godzinach polskie okręty winne być internowane przez Anglików. Jednak zgodnie z konwencją haską z 1907 roku i deklaracją londyńską z 1909 roku, okręty państwa

<sup>185</sup> Tenże, ORP „Conrad” w Wilhelmshaven, *Tamże*, 1945, nr 26.

<sup>186</sup> Maczek, *Tamże*, s. 208.

<sup>187</sup> *Tamże*, s. 209.

<sup>188</sup> Pertek, *Krążowniki...*, s. 22.

<sup>189</sup> *Tamże*.

<sup>190</sup> Dane taktyczno-techniczne: wyp. stand. 4850 t; 143,65x14,10x5,33 m; 4 kotły *Yarrow* opalane ropą, 2 zespoły turbin *Brown-Curtis* pojedynczej redukcji mocy 40.000 KM; 29 w. (nowy); 6700 Mm przy 10 w. i 1400 Mm przy maksymalnej; 1060 t paliwa; 5/I/x152 poj.; 1/II/x102; 5/II/x20; 4/I/x20. W marcu 1944 na miejsce 2 podwójnych 20 ustawiono 2 pom-pomy czterolufowe i wymieniono lufy 152; asdik; radary (291 ostrzegawczy plot i 272 wykrywania obiektów nawodnych; 30 oficerów i 430 podoficerów i marynarzy (Piaskowski, *Album...*, s.119–120; Z. Waśko, R. Witkowski, *Regularne jednostki Wojska Polskiego. Formowanie, działania bojowe, organizacja, uzbrojenie, wyposażenie, metryki okrętów i oddziałów lądowych marynarki wojennej*, nr 10, Warszawa 1976, s. 81–84).

<sup>191</sup> T. Skinder-Suchitz, *Rok 1939. Polsko-Brytyjska polityka morska*, Warszawa-Londyn 1997, s. 232, przypis 76.

<sup>192</sup> Zespół tych okrętów opuścił Zatokę Gdańską 30 sierpnia 1939 roku i obrał kurs na Morze Północne. Okręty szły w pełnej gotowości bojowej, z gotowymi do strzelania armatami i wyrzutniami torpedowymi. W czasie przejścia, mimo tajemniczy zamiaru i maskowania przejścia, jednostki te nie mogły ujść uwadze Kriegsmarine. Wykrył je m.in. *U 31*. Ponadto niemiecka rozgłośnia radiowa w Królewcu podała 31 sierpnia, że polskie okręty kierują się na Morze Północne (A. Bajkowski, *Ostatnie godziny ORP „Wicher”*, DzB 1958, nr 207–208).

prowadzącego wojnę w wyjątkowych okolicznościach mogły przebywać dłużej. Zatem polskie niszczyciele przebywały na wodach brytyjskich legalnie. Kierownictwo nad zespołem sprawował dowódca dywizjonu – kmdr por. Roman Stankiewicz, który nie mając łączności z Dowództwem Floty na Helu, ani z KMW w Warszawie, utrzymywał kontakt wyłącznie z polską ambasadą w Londynie.

Przybycie polskich niszczycieli było ważnym nabytkiem wzmacniającym siły Royal Navy, która odczuwała niedostatek sił lekkich. Anglicy musieli własne niszczyciele przeznaczyć do eskorty pancerników i krążowników przeciwko niemieckim dużym ON i do wzmocnienia sił na miejscu, stąd do eskortowania konwojów pozostało niewiele okrętów. Początkowo do eskorty konwojów kierowano 3–4 jednostki, a to przecież było za mało. Dlatego 3 polskie niszczyciele, w tym 2 nowoczesne, przyjęto z zadowoleniem. Jedynie *Burza* mająca 7 lat należała do starszego typu, ale należy pamiętać o tym, że we flocie brytyjskiej było około stu niszczycieli o wiele starszych od naszego okrętu. W tym aż 72 pochodziły z lat 1917–1920 i z powodzeniem wykonywały swoje zadania<sup>193</sup>. Ponadto polskie okręty przybyły z pełnymi stanami załóg: *Błyskawica* – 210 ludzi, *Burza* – 172 ludzi, *Grom* – 209 ludzi, a więc razem 691 oficerów, podoficerów i marynarzy, dobrze wykształconymi i pałającymi chęcią do walki.

W pierwszej połowie września, kiedy w Polsce trwały zacięte walki, nasze niszczyciele stanowiły jedyną siłę Rzeczypospolitej na Zachodzie walczącą z III Rzeszą niemiecką. Próbowano więc wzmocnić polski zespół przynajmniej o 1 niszczyciel. W tej sprawie 11 września 1939 roku, szef polskiej misji wojskowej – generał Norwid Neugebauer zaproponował Anglikom, aby Royal Navy przydzieliła 1 niszczyciela do 3 polskich już operujących na wodach brytyjskich<sup>194</sup>. Propozycję uzasadniano tym, że w Anglii walczyło 3 nasze niszczyciele, na Bałtyku operowały polskie OP w oparciu o Oksywie i Hel, a na wodach zachodnich znajdowały się 2 polskie okręty szkolne: *Wilia* i *Iskra*, z 15 oficerami 211 podchorążymi i marynarzami na pokładach. Co prawda tej propozycji wówczas nie zrealizowano, ale o utworzeniu silnego polskiego zespołu niszczycieli wciąż myślano<sup>195</sup>.

Ostatecznie, we wrześniu operowały tylko 3 polskie niszczyciele. Jednak pływanie na Atlantyku wykazało zbyt duże przechyły na *Błyskawicy* i *Gromie*, ze względu na małą wysokość metacentryczną. Na drugim niszczycielu dochodziły one nawet do 50'. Okręty przebywały w remoncie od 1 do 22 października 1939 roku, gdzie dla zwiększenia stateczności zdjęto z nich ciężar o wadze 56 ton – m.in. kołpaki z kominów, części nadbudówek, reflektory, łodzie 10-wiosłowe itp<sup>196</sup>. Ponadto

<sup>193</sup> Pertek, „*Burza*” weteran atlantyckich szlaków, Gdańsk 1970, s. 44.

<sup>194</sup> P. Stawecki, *Protokoły rozmów polskiej misji wojskowej w Londynie, we wrześniu 1939 r.*, WPH 1961, nr 2, s. 225.

<sup>195</sup> Zamierzano nawet utworzyć polską Flotyllę Niszczycieli, co zrealizowano częściowo w następnym roku. Powstała ona we wrześniu 1940 roku w składzie 4 okrętów: *Błyskawica*, *Burza*, *Garland* i *Ouragan*. Brytyjczycy początkowo skłaniali się do tego projektu, ale na przeszkodzie stało to, że okręty należały do różnych typów, a ponadto, wymogi operacyjne zmusiły polskie niszczyciele do działań bojowych w różnych grupach (M. Twardowski, *Przynależność organizacyjna ORP „Błyskawica” w czasie II wojny światowej*, BH 1997, nr 15, s. 63).

<sup>196</sup> IPMS, MAR.A.V.15/1;15/2;16/1; P. Budzbon, *ORP „Grom” i ORP „Błyskawica”. Modernizacja – przebrojenie*, M. 1987, nr 6, s. 26–27; *Polskie Siły...*, t. II, cz. 1, s. 162; W. Szczerkowski, *ORP „Błyskawica”*, Gdańsk 1970, s. 43, 49.

wszystkie 3 niszczyciele dostosowano do warunków nowoczesnej wojny na morzu, wzmacniając obronę plot i przeciw OP. Zainstalowano urządzenia radiolokacyjne, hydroakustyczne, nowe wyrzutnie BG i miotacze BG. W pierwszym kwartale następnego roku otrzymano urządzenia demagnetyzacyjne, zabezpieczające przed minami magnetycznymi. Zmodernizowano również uzbrojenie torpedowe: na *Błyskawicy* w miejsce dwóch potrójnych wt kalibru 550 mm zamontowano jedną czterorurową kalibru 533 mm, a na *Burzy* w miejsce dwóch potrójnych kalibru 550 mm, zamontowano jedną potrójną wt. kalibru 533mm. Na *Gromie* zdążono jedynie zainstalować na rufie wyrzutnie BG ręczne z torów szynowych, w miejsce zacinających się tunelowych. Modernizacja uzbrojenia torpedowego znacznie poprawiła obronę plot i przeciw OP polskich niszczycieli.

Spośród wydzierżawionych niszczycieli do starszego typu należał *Garland*, którego uzbrojenie również modernizowano w toku wojny. Pozostałe niszczyciele zbudowano w czasie wojny, z uzbrojeniem i wyposażeniem dostosowanym do potrzeb Royal Navy, dla tej klasy okrętów. Wśród nich 3 – *Krakowiak*, *Kujawiak* i *Ślązak*, były przystosowane głównie jako okręty eskortowe. Jedynie *Ouragan* – przejściowo przejęty po kapitulacji Francji, miał wiele wad technicznych i większość służby pod polską banderą przebywał w remoncie.

*ORP Błyskawica – H 34*, zbudowana przez stocznnię brytyjską *J. Samuel White* w Cowes w latach 1935–1937 wodowany został 1 października 1936 roku, a polską banderę na tym okręcie podniesiono 25 listopada 1937 roku<sup>197</sup>.

*Błyskawicę* starano się uzbrajać w różne nowości techniczne do zwalczania OP. Np. w kwietniu 1942 roku w czasie remontu wyrzutnie torpedową dostosowano do specjalnej BG. Wyglądała ona jak torpeda, ale zamiast mechanizmów i zbiorników powietrza miała zwiększony ładunek materiału wybuchowego, wynoszący 1000 kg i zapalnik hydrostatyczny z zasady ustawiony na 300 m. Wyrzucana była tak jak torpeda, ale przy pewności, że w pobliżu znajduje się OP, a prędkość okrętu w momencie jej wyrzucenia jest mniejsza niż 12 w<sup>198</sup>.

Dośkonalenie uzbrojenia *Błyskawicy*, coraz bardziej dostosowywanego do zwalczania celów powietrznych i OP, wzmacniało wartość bojową tego okrętu. Jednocześnie przeobrażanie powodowało wycofywanie jednostki z walki i stawianie jej do stoczni. Ponadto ciągłe walki z przeciwnikiem na morzu, silne sztormy powodujące uszkodzenia w siłowni i na pokładzie oraz koli-

<sup>197</sup> Dane taktyczno-techniczne: wyp. stand. 2011 t, maksym. 2183 t; 114x11,2x3,3 m; 3 kotły *Yarrow*, 1 kocioł pomocniczy *White Forster*, 2 zespoły turbin *Parsonsa* o mocy 54.000KM; 39,6 w. maks., 15 w. ekono.; 2000 Mm przy 15 w.; 350 t ropy. Uzbrojenie i jego zmiany oraz wyposażenie: 7x120 (3 na dziobie i 4 na rufie); 2 (II/x40); 4 (II/x13,2; 2 (II/ wt.x550 (reduktor dla 533); 60 min; 2 w. BG (w tunelach na rufie), 2 miotacze BG t. *Thornycroft* (po obu burtach) i pary szyn na pokładzie do min. W 1940 zamontowano 2 dodatkowe miotacze BG, zlikwidowano wyrzutnie BG pod pokładem i zdemontowano szyny do min. W następnym roku zdemontowano armaty 120 ustawiając: 8 (4xII/x102 uniwersalne), a po zdjęciu 8x13,2 zainstalowano 4 (I/x20); zmieniono torpedy francuskie na angielskie 533, usunięto urządzenia do obracania wt. W 1942 na miejsce potrójnej wt. zainstalowano 1 poczwórna, usunięto rufową wt. ustawiając na jej miejsce armatę 1x102. W 1940 zainstalowano asdic, a w 1941 radar 285 na dalmierzu. Załoga: 10–12 oficerów i około 200 podoficerów i marynarzy (Piaskowski, *Album*, s. 61–62, 144; Wasiko, Witkowski, *Tamże*, s. 85–86; J. Pertek, *Wielkie dni malej floty*, Poznań 1972, s. 576).

<sup>198</sup> Szczerkowski, *Tamże*, s. 63.

zje, również wymagały postoju na stoczni<sup>199</sup>. Załoga okrętu na postojach w stoczni, na redzie lub w porcie, brała również udział w walkach z samolotami przeciwnika atakującymi porty i jednostki tam stojące, a ponadto czynnie uczestniczyła w ratownictwie na rzecz nie tylko floty, ale i ludności cywilnej. Należała do dobrze wyszkolonych, a wysokie tempo ćwiczeń na okręcie narzucono już od maja 1939 roku<sup>200</sup>. Okręt uczestniczył niemal we wszystkich ważniejszych operacjach bojowych Royal Navy<sup>201</sup>, a jego bilans bojowy był znaczny<sup>202</sup>.

ORP *Grom* – G, H 71, zbudowany został w stoczni brytyjskiej *John Samuel White* w Cowes, w latach 1935–1937, która zbudowała również *Błyskawicę*. Okręt wodowano 20 lipca 1936 roku, a polską banderę wojenną podniósł 11 maja 1937 roku. Przed przebudową w Wielkiej Brytanii, okręt miał takie same dane taktyczno-techniczne oraz sylwetkę jak ORP *Błyskawica*. W 1940 roku zainstalowano ASDIK, 2 dodatkowe miotacze BG, zlikwidowano wyrzutnie BG pod pokładem i zdemonutowano szyny na pokładzie do min.

Okręt z bliźniaczym niszczycielem *Błyskawica* został również poddany remontowi celem poprawienia stateczności. *Grom* w sztormie doznawał silnych przechyłów, dochodzących nawet do 40°<sup>203</sup>. Usunięto więc zbędne ciężary znajdujące się powyżej linii wodnej, przez co okręt zyskał na dzielności morskiej.

9 kwietnia 1940 roku wraz z *Błyskawicą* skierowany został na wody norweskie, gdzie *Grom* otrzymał za zadanie blokowanie przeciwnika od strony morza i ostrzeliwanie niemieckich stanowisk artylerii, gniazd broni maszynowej i umocnień<sup>204</sup>. 3 maja o godz. 0400 okręt ostrzelała niemiecka bateria kalibru 88 mm, z której jeden pocisk przebił ścianę kotła nr 3, powodując drobne uszkodzenia. Po wycofaniu się z walki i prowizorycznej naprawie uszkodzeń, *Grom* wrócił na poprzednią pozycję, wykrył baterię przeciwnika, która go wcześniej ostrzelała i zniszczył ją. W tym dniu okręt wystrzelił 500 pocisków<sup>205</sup>. Jednak następnego dnia – 4 maja, *Grom* trafiony został w fiordzie Rombakken kilkoma bombami lotniczymi, zrzuconych z dużej wysokości. Okręt szybko zatonał wraz z 59 członkami załogi<sup>206</sup>.

Trzecim okrętem przybyłym z kraju był niszczyciel *Burza* – B, H 73. Okręt zbudowała francuska stocznia

*Chantiers Navals Francais* w Blainville koło Caen w latach 1927–1932. Wodowany został 16 kwietnia 1929 roku, a banderę polską podniesiono 10 sierpnia 1932 roku.

*Burza* wśród 100 brytyjskich niszczycieli starszych od niej wymagała częstszych napraw niż one. Było to wynikiem wad i usterek powstałych podczas budowy okrętu i mimo licznych poprawek, dawały one jednak znać o sobie. Pewnych przeróbek dokonano również po to, aby poprawić stateczność okrętu<sup>207</sup>. Dokonywano również przebrojenia, aby okręt mógł wykonywać zadania bojowe w walce z samolotami i OP, a *Burza* była jednym z pierwszych okrętów, który uzbrojono w *hedgehoga*. Ponadto okręt uległ kolizjom na morzu. Pierwsza miała miejsce 16 listopada 1940 roku w ujściu Clyde, gdzie zderzyła się z brytyjskim trałowcem *Arsenal*. Okręt ten zatonał, a *Burza* straciła stengę dziobową i około 25 m stępki. Winę za tę kolizję ponosił kmr ppor. Antoni Doroszkowski – dowódca okrętu<sup>208</sup>. W następnym roku – 8 września, przy wejściu *Burzy* do Milford Haven, w południowej Walii, nastąpiła kolizja z brytyjskim patrolowcem *Rosemary*. Polski okręt ponownie uszkodził dziób, a pod Calais został uszkodzony przez samoloty<sup>209</sup>. Uratował 254 rozbitków ze zombardowanego pasażerskiego statku angielskiego *Empress of Britain*<sup>210</sup>, a potem przyczynił się do zniszczenia U 606<sup>211</sup>. Ponadto brał udział w ratowaniu załogi amerykańskiego eskortowca *Campbell*. Wiosną 1944 roku *Burza* została wycofana ze służby i skierowana do rezerwy i po remoncie, pod koniec tego roku, KMW okręt przeznaczono na jednostkę szkoleniową. Odbywały się tam różne kursy głównie dla marynarzy. Następnie została okrętem bazą dla Grupy OP – *Sokoła i Dzika*, a 28 września 1946 roku nastąpiło opuszczenie polskiej bandery<sup>212</sup>.

*Burza* wniosła istotny wkład w zwycięstwo aliantów na morzach, przy czym poniosła niewielkie straty w ludziach: 2 marynarzy poległo, a kilku zostało rannych<sup>213</sup>. Biorąc pod uwagę to, że jednostka była mocno eksploatowana i uległa kilku uszkodzeniom (raz w wyniku operacji bojowej, 2 razy z powodu kolizji, kilka razy wskutek sztormu), nie są one zbyt duże. Tym bardziej, że w toku wojny przez okręt przewinęło się kilkaset osób. Z drugiej jednak strony, uszkodzenia spowodowały liczne remonty i naprawy, które wyniosły

<sup>199</sup> E. Kosiarz, *Flota Orła Białego*, Warszawa 1982, s. 269–270; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, *passim*; *Polskie Siły...*, t. II, cz. 2, s. 415–416; Szczerkowski, *Tamże*, s. 58, 60–62, 69–70. *Błyskawica* w toku wojny stała w remontach 654 dni: 29 styczeń 1940–7 luty 1940 (10 dni), 12 czerwiec 1940–9 wrzesień 1940 (59 dni), 28 luty 1941–14 marzec 1941 (16 dni), 13 czerwiec 1941–8 listopad 1941 (149 dni remont główny), 13 kwiecień 1942–14 lipiec 1942 (93 dni), 4 czerwiec 1943–18 listopad 1943 (168 dni remont główny), 9 marzec 1944–31 marzec 1944 (23 dni), 9 luty 1945–3 lipiec 1945 (136 remont główny) a więc niemal dwa lata (*Tamże*, s. 116, tablica 2).

<sup>200</sup> IPMS, MAR.A.V.16/31, 16/51.

<sup>201</sup> W. Kon, *Na „Błyskawicy” pod Narwikiem i Dunkierką*, Gdańsk 1970; Kosiarz, *Tamże*, s. 387; Tenże, *Niszczyciele polskie w drugiej wojnie światowej*, PM 1957, z.7–8, s.152; *Morski czyn Polski*, PnaMo 1945, nr 1; R. Nałęcz-Tymiński, „*Błyskawica*” w *Narwiku*, NS 1986, nr 157; Piaskowski, *Kroniki*, *passim*; *Polskie Siły...*, t. II, cz. 1, s. 162–164, 169; Szczerkowski, *Tamże*, s. 70.

<sup>202</sup> MMW, 156, 411, 415. Bilanse sukcesów i strat w walkach okrętów POMW podano w IV rozdziale niniejszej pracy.

<sup>203</sup> IPMS MAR A. V.15/2.

<sup>204</sup> R. Mielczarek, *ORP „Grom”. Zarys dziejów*, Gdańsk 1970, s. 38nn; J. Pertek, *Niszczyciele „Grom” i „Błyskawica”*, Gdynia 1959.

<sup>205</sup> *Polskie Siły...Tamże*, s. 166.

<sup>206</sup> IPMS MAR. A.V.15/3.

<sup>207</sup> Dane taktyczno-techniczne: 1 920t; 106,90x10,50x3,50 (3,80 maks.) m; 3 kotły opłomkowe opalane ropą, 1 kocioł pomocniczy do ogrzewania okrętu, 2 zespoły turbin *Parsonsa* o mocy 35.000KM; 33,8 w. maks., 15 w. ekonom; 3000 Mm przy 15 w.; 330 t paliwa. Uzbrojenie i wyposażenie wraz ze zmianami: 4/I/x130; 2 /I/x40; 2/II/x13,2; 2 /III/wt.x550 (z reduktorami dla torped 533); 2 wt. BG w tunelach pod pokładem, 2 miotacze BG na rufie, 30 min, tory do min. W 1940 na miejsce tylnej wt. 1x76, 2 rampy do BG, 2 miotacze BG, usunięto tory. Po przebrojeniu w 1942 okręt miał: 2x130; 1x76; 1/IV/x40; 4x20; 1wt.x533; 2 rufowe wyrzutnie BG, 4 miotacze BG burtowe, 1 jeź. W 1940 ASDIC, w 1942 radar 285 na dalmierzu, w 1943 radar 272 na miejsce poprzedniego. Załoga: 10–12 oficerów i około 150 podoficerów oraz marynarzy.

<sup>208</sup> *Tamże*, s. 65–66; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 157.

<sup>209</sup> *Burza* walczyła tam również z niemieckimi samolotami. Pertek podaje, że okręt zestrzelił 2 samoloty (*Burza...*, s. 55), zaś Kosiarz (*Flota...*, s. 166) i *Polskie Siły...*, t. II, s. 168 podają, że zestrzeliła 1 samolot, a drugi uszkodziła. O bitwie pod tej również B. Pawłowicz (*Polska Marynarka Wojenna*, PnaM 1942, nr 2).

<sup>210</sup> *Polskie Siły...*, t. II, cz. 1, s. 281.

<sup>211</sup> IPMS MAR.A.V.17/7.

<sup>212</sup> Pertek, *Tamże*, s. 110–111.

<sup>213</sup> MMW, 411, 415; Pertek, *Tamże*, s. 113.

w sumie 23 miesiące. Ale pozostały czas okręt przebywał bez przerwy w służbie – na morzu.

W 1942 roku Admiralicja opracowała plan zniszczenia dużego suchego doku we francuskim porcie Saint-Nazaire, zwanego *Normandie*. Do tej operacji miano użyć jako brandera polskiego niszczyciela *Burzę*, który wyladowany materiałami wybuchowymi z czasowym zapalnikiem, eksplodowałby po wbiciu się w bramę doku. Był to szczególnie ważny obiekt dla przeciwnika, na którym można było przeprowadzać remonty największych okrętów, włącznie z pancernikiem *Tirpitz*. Jednak KMW nie wyraziło zgody na stratę własnego okrętu, a *Burza* została przystosowana do ochrony konwojów<sup>214</sup>.

Spośród pozostałych 7 niszczycieli operujących z baz brytyjskich pod polską banderą, 3 otrzymaliśmy w 1940 roku, 2 w następnym i 2 w 1942 roku. Poza trzema niszczycielami eskortowymi, pozostałe należały do różnych typów i znacznie różniły się między sobą, co utrudniało utworzeniu oddziału bojowego zdolnego samodzielnie wykonywać określone operacje bojowe.

W 1940 roku w skład POMW weszły niszczyciele: *Garland*, *Ouragan* i *Piorun*.

ORP *Garland* (*Wieniec*) – *H 37*, zbudowany został w brytyjskiej stoczni *Fairfield Shipbuilding Engineering Company Limited* w Glasgow w latach 1934–1936. Wodowany został 24 października 1935 roku, a polską banderę wojenną podniesiono 3 maja 1940 roku w porcie La Valetta na Malcie. Był pierwszym okrętem przekazanym POMW przez Royal Navy na podstawie umowy zawartej między rządami Rzeczypospolitej Polskiej i Wielkiej Brytanii i należał do typu *G*<sup>215</sup>. Nazwy okrętu nie zmieniano, pozostawiając ją taką, jak dotychczas. Był to gest ze strony polskiej w stosunku do Anglików tym bardziej, że nazwa okrętu *Garland* miała bogatą tradycję w dziejach ich floty<sup>216</sup>. Okręt był w dobrym stanie, ponieważ przejęto go bezpośrednio po remoncie. Był mniejszy od polskich niszczycieli, ale zwrotniejszy<sup>217</sup>. Cieszył się szczególnym uznaniem w POMW<sup>218</sup>.

<sup>214</sup> Admiralicja wyznaczyła wówczas do przeprowadzenia operacji jako brander niszczyciel *Campbelltown*, pod osłoną dwóch niszczycieli i 18 ścigaczy. Nocą 27 marca 1942 roku zespół ten wykonał zadanie. Poniesiono jednak straty 16 ścigaczy, które zatopili Niemcy lub własne załogi.

<sup>215</sup> Do typu *G* należały również niszczyciele: *Gallant*, *Gipsy*, *Glowworm*, *Grafton*, *Grenade*, *Greyhound* i *Griffin* (J. Pertek, *Niszczyciel „Garland”*, Gdynia 1958, s. 3; *Taschenbuch*, s. 36, 254–255).

<sup>216</sup> *Garland* we flocie angielskiej był najstarszą udokumentowaną nazwą okrętu. Pierwsza jednostka o tej nazwie występuje już w 1242 roku. Trzeci z kolei *Garland*, który zbudowano w 1620 roku z 44 części, został zdobyty 10 grudnia 1652 roku przez Brederode van Tromp. W bitwie pod Ter Heide 10 sierpnia 1653 roku okręt został ponownie opanowany przez Anglików, a następnie spalony. Od 10 grudnia 1652 do 10 sierpnia 1653 roku jednostka ta służyła w admiralicji van de Maze pod nazwą *Roosekrans*. Piętnasty z kolei okręt o tej nazwie, zbudowany w serii w latach 1912–1913 brał udział w bitwie jutlandzkiej w 1916 roku. Zaś 16-ty został przekazany POMW (ZAW 4, s. 2). Natomiast Pertek podaje, że Polsce przekazano 15-tego *Garlanda* o tej nazwie (*Tamże*, s. 6).

<sup>217</sup> Dane taktyczno-techniczne: 1350 t stand., 1854 t maks.; 98,50x10,50x3,30 (3,71 maks.) m; 3 kotły *Yarrow*, 2 turbiny *Parsonsa* 34.000 KM; 34,47 w. maks.; 5530 Mm przy 15 w. i 2950 Mm przy 20 w.; 470 t ropy. Uzbrojenie i wyposażenie bojowe: w 1940 miał 3x119,4; 1x76,3; 2 poczwórne NKM; 1/IV/wt. 533; 2 wyrzutnie BG, 2 miotacze BG i 2 CKM zdejmowane. W 1943 usunięto NKM, ustawiając 2x20. Po przebrojeniu w 1944 miał 2x119,4; 6 /I/x20, 1/IV/ wt. 533; 1 jeź; 4 miotacze BG i 2 wyrzutnie BG; ASDIC; radar 286. W 1942 w jego miejsce zamontowano radar 291, a na dalmierzu 285. W 1943 zamontowano radar 290 w miejsce 291, a w roku następnym 271 w miejsce 285. Załoga: 8–9 oficerów oraz około 150 podoficerów i marynarzy (Piaskowski, *Tamże*, s. 130). U Pertka (*Tamże*, s. 30) i *Regularne...* (s. 91) podano, że w 1944 roku dowódcą okrętu był również kmrdr ppor. Marian Kadulski w 1944 roku. Kapitanów mianowano potem kmrdr. ppor.

Po przejściu okrętu, przystąpiono do zapoznania się z jednostką, jej mechanizmami i uzbrojeniem. Początkowo były trudności z opanowaniem obsługi artylerii, ponieważ dla naszych marynarzy nowością były głównie dalcelwoni i konżugator<sup>219</sup>. Okręt był sprawny i bez zakłóceń operował na Atlantyku<sup>220</sup>, szlakach murmańskich<sup>221</sup> i na Morzu Śródziemnym<sup>222</sup>.

Okręt francuski *Ouragan* – *H 16*, zbudowała stocznia *Chantiers Navals Francais* w Blainville koło Caen w latach 1923–1925. Wodowanie nastąpiło 6 grudnia 1924 roku. Należał do typu *Bourrasque*, na którym wzorowano m.in. polskie niszczyciele – *Wicher* i *Burzę*. Banderę polską podniesiono 18 lipca 1940 roku. Został przejęty przez POMW po kapitulacji Francji na okres przejściowy i pływał pod dwiema banderami – polską i francuską. Nie używano określenia ORP, a Okręt Francuski<sup>223</sup>.

Okręt obsadziła głównie załoga z zatopionego *Groma*, a marynarze nową swoją jednostkę popularnie nazywali – *Huragan*<sup>224</sup>. Okazało się wkrótce, że *Ouragan* przyholowany w ostatniej chwili ze stoczni remontowej w Breście do Anglii, wymagał generalnego remontu. Jednak naprawy nic nie dawały, co chwila psuły się inne mechanizmy i dopiero 18 grudnia 1940 roku okręt przeszedł do Scapa Flow na szkolenie i obowiązkowe ćwiczenia. Wreszcie 1 stycznia następnego roku *Ouragan* wyszedł na morze, jako część osłony 4 stawiaczy min. Jednak sztorm zmusił okręt do powrotu do Scapa Flow, a potem do swojej bazy. Kilka kolejnych wyjazdów było również nieudanych, po każdym pojawiały się inne awarie – głównie w sztormach. Okręt nie nadawał się do działań bojowych, co negatywnie odczuwała załoga. W tej sytuacji KMW prosiło Admiralicję o zmianę *Ouragana* na inny niszczyciel, najchętniej typu *Piorun*. Ostatecznie – 30 kwietnia 1941 roku okręt przekazano flocie Wolnych Francuzów. W ciągu 9 miesięcy i 14 dni (razem 287 dni) w służbie pod dwiema banderami, z polską załogą, *Ouragan* tylko 30 dni spędził na morzu, 63 dni w portach i aż 194 dni w stoczniach na remontach<sup>225</sup>.

Był to okręt, który przysparzał kłopoty nie tylko dla załogi, ale i dla KMW, nie dając żadnych możliwości do właściwego szkolenia ani do operacji bojowych, do których rwali się marynarze. Jednostkę zwracano więc z zadowoleniem, a załoga obsadziła niebawem *Krakowiaka* i *Kujawiaka*. *Ouragan*, mimo swej małej przydatności do walki, dla Francji miał istotne znaczenie, a w dziejach jej floty wojennej występowały 3 okręty o tej nazwie<sup>226</sup>.

<sup>218</sup> J. Bartosik, *Wierny okręt*, Warszawa 1948, s. 34.

<sup>219</sup> Bartosik, *Tamże, passim*; Piaskowski, *Tamże*, s. 144–147, 156.

<sup>220</sup> Bartosik, *Tamże, passim*; M. Borowski, *W konwoju do Murmańska*, [w:] *Najnowsze Dzieje Polski. Materiały i Studia*, t. I, Warszawa 1958, s. 97–102.

<sup>221</sup> MMW, 131, 301, 452; S. Gorazdowski, *Z działań ORP „Garland” na Morzu Egejskim*, GaM 1946, nr 61–62; Tenże, „*U-407” zatonął. Wspomnienia oficera z ORP „Garland”*, MP 1947, nr 16.

<sup>222</sup> *Taschenbuch*, s. 74.

<sup>223</sup> Dane taktyczno-techniczne: 1370 t; 105x9,6x4,3 m; 3 kotły *Yarrow*, 2 zespoły turbin parowych *Parsonsa* 33.000 KM; 30 w.; 1400 Mm przy 20 w. i 900 Mm przy 30 w. Uzbrojenie i wyposażenie: 4x130; 2x37; 2 /III/ wt. 550; 2 rufowe wyrzutnie BG i 2 miotacze rufowe BG. Załoga: 10–12 oficerów oraz około 165 podoficerów i marynarzy.

<sup>224</sup> Z. Wojciechowski, *Szkolenie personelu Marynarki Wojennej w latach 1939–1945*, PM 1992, z. 9, s. 94.

<sup>225</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 171; Tenże, *Album*, s. 123; *Walki formacji...*, s. 276.

<sup>226</sup> ZAW 9.

ORP *Piorun* (ex – *Nerissa*) – *G 65* należał do dużych niszczycieli floty serii *Javelin*, których zbudowano łącznie 24 jednostek. Seria składała się z 3 typów rozpoczynających się na litery *J*, *K* i *N* po 8 okrętów w każdym<sup>227</sup>. *Piorun* należał do typu *N*<sup>228</sup>. Okręt zbudowano na stoczni *John Brown* w Clydebank jako HMS *Nerissa*. Stępkę położono 26 lipca 1939 roku, a wodowano 7 maja 1940 roku. W tym samym roku wszedł do służby. Polską banderę wojenną podniesiono 5 listopada 1940 roku w Greenock<sup>229</sup>. Był to nowoczesny, duży niszczyciel, z najnowszym uzbrojeniem i wyposażeniem stosowanym w Royal Navy<sup>230</sup>.

Po zapoznaniu się z okrętem, przeszkoleniu na SB, okręt udał się do Scapa Flow na ćwiczenia, a 20 grudnia 1940 roku rozpoczął działania bojowe<sup>231</sup>. *Piorun* uczestniczył w różnych operacjach bojowych i bitwach morskich, włącznie ze zwalczaniem niemieckich łamaczy blokady<sup>232</sup>. Operował wzdłuż wybrzeży francuskich, zaopatrując tamtejszych partyzantów w broń.

Do grupy 3 nowoczesnych niszczycieli eskortowych należały: *Krakowiak*, *Kujawiak* i *Ślązak* typu *Hunt II* (*Łowca*). Takich jednostek w Wielkiej Brytanii w latach 1939–1942 zbudowano 86. Pływały one pod brytyjską banderą, a kilkanaście okrętów przekazano dla floty greckiej, norweskiej, francuskiej i polskiej. Budowano je w 4 nieznacznie od siebie różniących się typach, każdy następny ulepszając. Montowano na nich artylerię uniwersalną, rezygnując jednocześnie z uzbrojenia torpedowego na rzecz uzbrojenia przeciw OP. Polskie niszczyciele należały do drugiej serii.

*Krakowiak* (ex *Silverton*) – *L 115*, zbudowany został w latach 1939–1941 w brytyjskiej stoczni *John Samuel White*. Okręt rozpoczęto budować 5 grudnia 1939, a wodowano 4 grudnia następnego roku. Polską banderę podniesiono 20 maja 1941 roku. Był udanym okrętem i niezmiernie przydatnym w POMW<sup>233</sup>.

<sup>227</sup> Niszczyciele te, zbudowane w latach 1938–1939, tworzyły flotyllę niszczycieli osłaniającą wszystkie ważniejsze operacje Royal Navy, głównie desanty, szczególnie ważne konwoje, wypadki na wody przeciwnika, pościgi za dużymi jego ON i inne. Ponieważ w porównaniu z innymi jednostkami tej klasy miały duży zasięg, brały udział w operacjach bojowych na odległych wodach. Ich intensywne angażowanie w wojnie spowodowało duże straty wśród tych wartościowych okrętów.

<sup>228</sup> Do typu *N* należały jednostki o nazwach: *Napier*, *Nerissa*, *Nestor*, *Nizam*, *Noble*, *Nonpareil*, *Norman* i *Norseman* (*Taschenbuch*, s. 34).

<sup>229</sup> *Piorun* miał zastąpić zatopionego *Groma*, stąd zbliżona nazwa i większość marynarzy z tego okrętu (*Walki formacji...*, s. 274), którzy dotąd służyli na *Ouraganie*.

<sup>230</sup> Dane taktyczno-techniczne: 1773/2384 t.; 108,66x10,87x3,50–3,91 m; 2 kotły *Admiralicyj*, 2 zespoły turbin *Parsonsa* 40.000 KM; 33,25 w.; 5500 Mm przy 15 w. i 3700 Mm przy 20 w.; 491 t. ropy. Uzbrojenie i wyposażenie bojowe: 6/3x2/x119,4; 1x102 od 1942, 1 czterolufowy pom-pom, 4/I/x20; 2CKM, 1/IV/ wt; 2 wyrzutnie BG i 4 miotacze BG; ASDIC; radar 285 na dalmierzu, radar 286 (w 1942 zastąpiony 291) oraz 271. Załoga: 10 oficerów oraz 190 podoficerów i marynarzy (W. Kon, *Wspomnienia o „Piorunie”*, M. 1971, nr 3, s. 20–21; J. Pertek, *Niszczyciel „Piorun”*, Gdynia 1958, s. 3–4; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 151–152).

<sup>231</sup> *Tamże*, s. 161.

<sup>232</sup> MMW, 357, s. 56nn, 415, 478; Kosiarski, *Flota...*, s. 276–279; Tenże, *Wojna...*, s. 233; Pertek, *Tamże*, s. 5–22; Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 15, 40, 81; *Polskie Sity...*, s. 435.

<sup>233</sup> Dane taktyczno-techniczne: 1050/1490 t.; 85,34x9,60x2,36 m; 2 zespoły turbin *Parsonsa* 19.000 KM, 2 kotły *Yarrow*; 27 w.; 2000 Mm przy 20 w.; 277 t. paliwa. Uzbrojenie i wyposażenie bojowe: 6/3x2/x102; 1pom-pom; 4x20; 2CKM; 2 rufowe wyrzutnie BG i 4 miotacze BG. Stabilizator *Denny Finn*; ASDIC; radar 285 na dalmierzu, radar 286/290 i radar 272. Załoga: 8 oficerów oraz 160 podoficerów i marynarzy (J. Pertek, „*Krakowiak*”, „*Kujawiak*” i „*Ślązak*”, Gdynia 1959, s. 4nn; Piaskowski, *Album*, s. 94–95; Waśko, Witkowski, *Tamże*, s. 95–97). Banderę polską podniesiono 8 dni przed oddaniem okrętu do służby (*Walki formacji polskich na Zachodzie 1939–1945*, Warszawa 1981, s. 274).

27 marca 1945 roku okręt uczestniczył w ostatniej bitwie na kanale La Manche rozbijając flotyllę niemieckich ścigaczy<sup>234</sup>, a w ciągu wojny uzyskał duże sukcesy bojowe<sup>235</sup>.

ORP *Kujawiak* (ex *HMS Oakley*) – *L 72* został zbudowany w latach 1939–1940 w stoczni brytyjskiej *Vickers-Armstrong Ltd.* w Tyne. Budowę okrętu rozpoczęto 22 listopada 1939 roku, wodowano 30 października 1940 roku, a polską banderę wojenną podniesiono na nim 30 maja 1941 roku. 17 czerwca tego roku ORP *Kujawiak* rozpoczął służbę, pływając pod polską banderą przez rok. Dane taktyczno-techniczne miał takie, jak *Krakowiak*<sup>236</sup>.

Na początku czerwca 1942 roku *Kujawiak* wyszedł w ochronie dużego konwoju WS-192 z ujścia Clyde do Malty. Konwój silnie atakowało lotnictwo i okręty włoskie, a na niedbale oczyszczonym od min torze wodnym na podejściu do Malty nasz okręt, 1 statek, 2 niszczyciele i 1 trałowiec weszły na miny. Nieopodal portu La Valetta, polski okręt chcąc udzielić pomocy uszkodzonemu na minie niszczycielowi brytyjskiemu *Badsforth*, sam wszedł na minę 16 czerwca, o godz. 0053 i po 20 minutach zatonął. Od eksplozji zginęło 14 podoficerów i marynarzy, 12 było rannych, a pozostałych uratowały brytyjskie okręty<sup>237</sup>.

ORP *Ślązak* (ex *HMS Bedale*) – *L 26* zbudowany został w latach 1940–1941 w brytyjskiej stoczni *Hawthorn Leslie* w Hebburn. Budowę rozpoczęto 25 maja 1940 roku, okręt wodowano 23 lipca 1941 roku, a polską banderę podniesiono 17 kwietnia 1942 roku w New Castle nad rzeką Tyne. Dane taktyczno-techniczne okrętu takie, jak poprzednich dwóch<sup>238</sup>.

*Ślązak* odniósł wiele świetnych sukcesów bojowych włącznie z ratownictwem na morzu<sup>239</sup>, które przysporzyły dla POMW popularności wśród innych flot wojennych aliantów.

Ostatnim niszczycielem przekazanym polskiej flocie wojennej przez Brytyjczyków był ORP *Orkan* (ex *HMS Myrmidon*) – *G 90*. Okręt zbudowany w latach 1939–1942 w brytyjskiej stoczni *Fairfield Shipbuilding Engineering Company Limited* w Glasgow, a wodowano 2 marca 1942 roku. Niszczyciel należał do typu *M*, stanowiący ulepszoną wersję typu *L*, w połączeniu z uzbrojeniem typu *Javelin*<sup>240</sup>. Polską banderę podniesiono 18 listopada 1942 roku.

Płynąc w eskorcie konwoju SC-143 z Nowej Fundlandii do Szkocji, *Orkan* atakowany był przez U-booty

<sup>234</sup> Kosiarski, *Tamże*, s. 217; Pertek, *Tamże*, s. 4nn; Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 15, 81; *Polskie Sity...*, *Tamże*, s. 427–430.

<sup>235</sup> Pertek, *Tamże*, s. 14; Waśko, Witkowski, *Tamże*, s. 97. Natomiast Piaskowski podaje, że *Krakowiak* przeprowadził 197 konwojów przybrzeżnych i 9 atlantyckich (*Album*, s. 94).

<sup>236</sup> Miał 1 radar typu 285 na dalmierzu (*Tamże*, s. 100).

<sup>237</sup> MMW, 301; Kosiarski, *Tamże*, s. 369; Pertek, *Tamże*, s. 15–20; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 179; *Polskie Sity...*, s. 426. Stwierdza się pewne różnice dotyczące zabitych członków załogi okrętu. Kosiarski podaje, że poległo ich 13 (*Tamże*), a Piaskowski, że 14 (*Album*, s. 98).

<sup>238</sup> Różni autorzy podają nieco odmienną prędkość maksymalną – 27 w. lub 25,7 w.

<sup>239</sup> K. Klinger, *Salernieńskie wspomnienia ze „Ślązaka”*, PWŻPO 1945, nr 34; Kosiarski, *Tamże*, *passim*; S. Mayak, *Dokąd idziemy*, Londyn 1945; Pertek, *Tamże*, s. 21–30.

<sup>240</sup> Dane taktyczno-techniczne: 2040/2725 t.; 110,50x11,30x3,78 m; 2 kotły *Admiralicyj*, 2 zespoły turbin *Parsonsa* 48.000KM; 33,7 w.; 5500 Mm przy 15 w. i 2250 Mm przy 25 w.; 567 t. ropy. Uzbrojenie i wyposażenie: 6x119,4; 1 pom-pom; 1x102; 4x20; 3 CKM; 1/IV/ wt; 2 wyrzutnie rufowe BG i 2 miotacze BG; ASDIC, radar 285, 290. Załoga: 10–12 oficerów oraz 195 podoficerów i marynarzy (Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 63).

uzbrojone w torpedy akustyczne. Wieczorem 7 października *U 758* wystrzelił taką torpedę do naszego okrętu, ale wybuchła ona za rufą w pozostawionym przez niszczyciel śladzie torowym. Ale następnego dnia rankiem, około 0603–0605 w czasie wykonywania zwrotu w prawo, *U 378* trafił torpedą akustyczną *Orkana* w pobliżu rufowej komory amunicyjnej. Nastąpiła eksplozja amunicji, a dodatkowo zapaliła się ropa z rozerwanych zbiorników paliwa. Okręt zanurzył się rufą pod wodę i zatonał po około 4–5 minutach (56°08' N, 27°05' W). Zginęło 178 ludzi (d.o., 9 oficerów, 2 pchor. mar., 166 podoficerów i marynarzy)<sup>241</sup>. *HMS Musketeer* uratował 1 oficera (kpt. mar. Stanisław Pohorecki) oraz 39 podoficerów i marynarzy i 3 marynarzy brytyjskich. W ostatniej chwili rozkołysany *Musketeer* spowodował zatonięcie ppor. mar. Daaba i kilku marynarzy.

Niszczyciele POMW wniosły istotny wkład do toczącej się wojny morskiej i odegrały ważną rolę w PSZ nie tylko wojskową, ale polityczną i moralną. Podtrzymywały na duchu rodaków w kraju podejmujących walkę z okupantem, a sukcesy tych okrętów wywoływały entuzjazm. Stanowiły również świetną szkołę w zakresie nowoczesnej morskiej sztuki wojennej, a przez pokład tych okrętów przewinęło się wiele setek ludzi – oficerów, podoficerów i marynarzy różnych specjalności. Spośród wydzierżawionych niszczycieli do starszego typu należał *Garland*, którego uzbrojenie i wyposażenie również modernizowano w toku wojny. Pozostałe niszczyciele zbudowano w czasie wojny, z uzbrojeniem i wyposażeniem dostosowanym do potrzeb Royal Navy, dla tych okrętów tej klasy. Wśród nich trzy typu *Hunt-II* były przygotowane głównie jako okręty eskortowe. Jedynie *Ouragan* – przejściowo przejęty po Francuzach, miał wiele wad technicznych i większość służby pod polską banderą przeżył w remontach.

Następną grupę okrętów bojowych POMW stanowiły OP. Spośród 5 tych jednostek, dużą wartość bojową miały: *Orzeł*, *Dzik* i *Sokół* co potwierdziły w toku wojny. *Wilk* był okrętem mocno zużytym i po pewnym czasie przeszedł do rezerwy. Zaś *Jastrząb* – to okręt stary, co prawda modernizowany, ale jego wartości bojowej nie zdołano ocenić. Został zatopiony omyłkowo przez sojuszników na pierwszym patrolu pod polską banderą.

Ponadto w Szwecji stały internowane 3 polskie OP – *Sęp*, *Rys* i *Żbik*, o które KMW dbało i zamierzało przy nadarzającej się sposobności uprowadzić. W tym celu już w połowie kwietnia 1940 roku za zgodą władz brytyjskich, KMW wysłało do Szwecji kmdr. ppor. Bogusława Krawczyka – dowódcę *Wilka*, na stojące w Vaxholmie polskie OP. Miał je przygotować i wraz z innymi jednostkami uprowadzić, gdyby Niemcy zaatakowali Szwecję<sup>242</sup>. Ostatecznie okręty te pozostały w Szwecji do końca wojny.

Początkiem sił podwodnych POMW były *Orzeł* i *Wilk*, które zdołały brawurowo sforsować niemiecką blokadę przeciwpodwodną i dotrzeć do Wielkiej Brytanii. Było

<sup>241</sup> MMW, 357, s. 48–55; 427. Na pokładzie w tym czasie znajdowało się 232 ludzi. Zginęło 199 osób, w tym 178 Polaków (Kosiarz, *Flota...*, s. 409). O tych wydarzeniach patrz: A. Jankowski, *W 50 rocznicę zatonięcia ORP „Orkan”*, PM 1993, z. 11; *Okręt Rzeczypospolitej „Orkan” zginął w walce*, PW–ŻPO 1943, nr 42, s. 1.

<sup>242</sup> B. Karnicki, *Marynarzki worek wspomnień*, Warszawa 1987, s. 102.

to ważne nie tylko dla polskiej sprawy, ale i dla Royal Navy. Ilość OP w angielskiej flocie wojennej była niewystarczająca, więc 2 OP – w tym 1 nowoczesny przystosowany do działań oceanicznych, stanowił ważny nabytek do walki z przeciwnikiem. Polskie OP po przybyciu do Wielkiej Brytanii zostały skierowane do stoczni w Dundee. *Wilk* miał przecieki kadłuba, uszkodzone zbiorniki paliwa i szereg mniejszych niesprawności. Zaś *Orzeł* poza nieszczelnością w balastach i zbiornikach miał uszkodzony kiosk i dziób, ster pozbawiony osłony, a pióra śrub wyszczerbione. Remont *Wilka* zakończono pod koniec listopada, a *Orla* 1 grudnia tak, że w ostatnim miesiącu 1939 roku rozpoczęły obowiązkowe ćwiczenia i były gotowe do dalszej walki<sup>243</sup>. Okręty weszły w skład 2 flotylli OP z bazą w Rosyth, której zadaniem było patrolowanie wód Morza Północnego oraz Skagerraku i Kattegatu. Grupowała ona OP różnych typów, a *Orzeł* był najszybszym i najlepiej uzbrojonym w torpedy OP. Pobyt *Orla* i *Wilka* w Wielkiej Brytanii ujawniono w prasie i radio 8 grudnia 1939 roku.

*Orzeł* – A 85, torpedowy OP, zbudowany został w holenderskiej stoczni *Koninklijke Maatschappij de Schelde* we Vlissingen, za pieniądze uzyskane w ramach zbiórki społeczeństwa polskiego na Fundusz Obrony Morskiej, w czym istotną rolę odegrała Liga Morska i Kolonialna. Wodowanie okrętu nastąpiło 15 stycznia 1938 roku, podniesienie bandery 2 lutego 1939 roku, a do Gdyni okręt przybył w kilka dni później – 7 lutego.

*Orzeł* należał do najsilniejszych OP i najbardziej udanym pod względem konstrukcyjnym i uzbrojenia. Przewyższał inne OP w tym czasie, głównie pod względem prędkości i uzbrojenia torpedowego, czasu niezależności od bazy itp.<sup>244</sup>

Okręt 1 września 1939 roku zajął nakazaną pozycję na wodach Zatoki Gdańskiej, a od 5 do 10 września pełnił dozór w rejonie Gotlandii. 15 września wszedł do Tallina, gdzie został internowany. 18 września uszedł z tego portu i kontynuował patrol, a następnie sforsował blokadę przeciwnika i 14 października dotarł do Anglii.

23 maja 1940 roku o godz. 2300 z Rosyth *Orzeł* wyszedł w swój 7 patrol, z którego miał wrócić 8 czerwca przed południem. Okręt miał za zadanie patrolowanie akwenów między Norwegią i Danią, a po pewnym czasie przenieść się nieco na północ. Ponieważ okręt nie wrócił do bazy i nie było o nim żadnej wiadomości, KMW 11 czerwca uznało go straconego, zaś Admiralicja Brytyjska ogłosiła 17 czerwca, że *Orla* należy uważać za straconego<sup>245</sup>. Poległo 60 osób polskiej załogi i 3 Brytyjczyków, z ekipy łącznikowej.

<sup>243</sup> Cz. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985, s. 144–145.

<sup>244</sup> Dane taktyczno-techniczne: wyporność nawodna – 1100 t, podwodna – 1650 t; długość – 84 m, szerokość – 6,70 m, zanurzenie na powierzchni wody – 4,17 m; głębokość zanurzenia – 100 m; 2 silniki Diesla typu *Sulzer* o mocy 4740 KM, 2 silniki elektryczne *Brown Boveri* o mocy 1100 KM; prędkość nawodna – około 20 w., a podwodna – 9 w.; zasięg nawodny – 7000 Mm przy 10 w., z możliwością 3-miesięcznego przebywania poza bazą, a pod wodą – 100 Mm przy 5 w.; czas zanurzenia – 50 sekund. Uzbrojenie: 1x105 Boforsa; 1/II/x40 chowana w studzience; 2 NKM; 12 wt (4 nz dziobie, 4 na rufie i po 2 obracalne po obu stronach kiosku) 550, z reduktorami 533; 20 torped.

<sup>245</sup> Na temat *Orla* ukazało się wiele publikacji, z których na uwagę zasługują: W. Budzyński, „*Orzeł*”, PnaM 1943/1944, nr 9; K. Morak, „*Orzeł*”, PWŻPO 1940, nr 26; B. Pawłowicz, *ORP „Orzeł” – jego epopeja*,



*Wilka* – W, potem *N 63* był podwodnym okrętem torpedowo-minowym, zbudowany we francuskiej stoczni *Chantiers Augustin Normand* w Le Havre w latach 1927–1932. Wodowanie nastąpiło 12 kwietnia 1929 roku, a podniesienie polskiej bandery 31 października 1931 roku<sup>246</sup>.

*Wilka* w POMW nie odegrał większej roli. Okręt, mimo wielu zalet, należało zbyt często remontować. Już w czasie jego budowy stwierdzano wiele braków i usterek, które potem również występowały. Po operacji na Bałtyku, wobec braku własnej bazy, *Wilka* po sforsowaniu niemieckiej blokady 20 września 1939 roku wszedł na wody brytyjskie. 21 czerwca 1940 roku staranował nierozpoznany cel, a sam doznając ciężkich uszkodzeń wrócił do bazy. Zaś w lipcu przeprowadził nieudany atak torpedowy na niemiecki łamacz blokady. Rejsy stawały się coraz uciążliwsze, a różne awarie były dokuczliwe i niebezpieczne dla załogi. W sierpniu 1941 roku ostatecznie okazało się, że mechanizmy okrętowe wymagają generalnego remontu. Jednak po remoncie okręt został przeniesiony do flotyli okrętów szkolnych, ponieważ jego stan techniczny nie pozwalał na bezpiecz-

B 1941, nr 6; J. Pertek, *Dzieje ORP „Orzeł”*, Gdańsk 1972; Rudzki, *Tamże*. Do najnowszej, krytycznej pracy nt. okrętu należy artykuł W. Patera: *Okręt podwodny „Orzeł” (1939–1940)* umieszczony na łamach *PM* (1997, z. 1). Na temat zatopienia okrętu toczą się nadal dyskusje. Brak jest wystarczających dowodów na ustalenie przyczyn zatonięcia *Orla*, stąd trudno ustalić stan faktyczny. Wiadomo jedynie, że okręt zaginął w czasie wykonywania zadania bojowego, z którego nie wrócił, a takie wydarzenia miały miejsce w różnych flotach wojennych nie tylko u aliantów, ale i u ich przeciwników. Sprawę tę wyjaśni w przyszłości odnalezienie *Orla* w morzu i częściowo – być może, dalsza penetracja w archiwach niemieckich, brytyjskich, przy czym nie należy rezygnować z sowieckich. Przyczyny zatonięcia OP w II-giej wojnie światowej były różne, począwszy od BG, bomb lotniczych, staranowania, wejścia na miny itd. Okręt mógł wejść na miny postawione przez Brytyjczyków, o czym nie powiadomiono polskie d.o., na miny niemieckie, a mogło się wydarzyć coś, co spowodowało jego zatonięcie (Kosiarz, *Flota...*, s. 66; Rudzki, *Tamże*, s. 150; A. Sielski, *ORP „Orzeł” ofiarą pomyłki? Sensacyjne informacje szwedzkiego historyka*, „Głos Koszaliński” 1993, nr 298, s. 9 i inne, które trudno umieścić ze względu na ich wielość). Dyskusje międzynarodowe na ten temat są raczej chęcią szukania sensacji. M.in. 13 sierpnia 1993 roku na zachód od Egersundu, na głębokości 180 m wykryto zatopiony OP. Początkowo sugerowano, że był to *Orzeł*. Wokół tego było wiele emocji, ale po wielu ekspertyzach okazało się, że jest to holenderski OP *O-22*, zatopiony 8 listopada 1940 roku przez 2 okręty niemieckie BG. Wokół tej sprawy rozpisywało się prasa norweska, holenderska i polska (B. Bratbank, *Okręty podwodne na dnie morza*, *PM* 1994, z. 10, s. 27–38). Wszystko to świadczy o dużym zainteresowaniu polskim okrętem od jego zbudowania po dzień dzisiejszy. Do chwili odnalezienia zatopionego *Orla*, trudno jest ustalić właściwe przyczyny jego zatonięcia, które mogły być przecież różne. Okręt mógł zatopić ON lub OP przeciwnika BG, torpedami, pociskami artyleryjskimi lub staranować. Mógł go zatopić również samolot niemiecki bombami lotniczymi lub BG. Przyczynę zatopienia mogło stanowić również niewłaściwe działanie ON, OP lub samolotu alianckiego, co przecież wielokrotnie zdarzało się w stosunku do innych jednostek sojuszniczych. Ponadto *Orzeł* mógł wejść na minę kontaktową niemiecką lub poderwać się na minie niekontaktowej postawionej przez przeciwnika lub Brytyjczyków, mogła też nastąpić awaria w zanurzeniu lub detonacja z niewyjaśnionych przyczyn. Przyczyny jego zatonięcia mogły być więc różne. Zresztą nieznaną przyczynę zatopienia naszego okrętu nie jest czymś wyjątkowym w czasie ostatniej wojny morskiej. Walczące strony utraciły wiele własnych OP w niewyjaśnionych okolicznościach, chociażby np. brytyjski *Unique*.

<sup>246</sup> Dane taktyczno-techniczne: wyporność nawodna – 980 t, podwodna – 1248 t; 77,95x5,45x4,20 m; zanurzenie 80 m; czas zanurzenia 50 sek.; pod wodą przy 5 w. mógł przebywać 20 godzin; 2 silniki spalinowe 1800 KM; 2 silniki elektryczne 1200 KM; 14,5/9,5 w.; 3500 Mm przy 10 w.; dodatkowy zapas paliwa zwiększał do 7000 Mm; w zanurzeniu 100 Mm przy 5 w. Uzbrojenie: 1x100; 1x40 (zamieniona w 1935 na 2 NKM); 6 wt 550 (4 dziobowe i 1 podwójna obracalna na śródkręciu); 10 torped; miny (w aparatach minowych 10 i w przedziale minowym 30). W Anglii zainstalowano ASDIC. Załoga: 5 oficerów oraz 49 podoficerów i marynarzy.

nie pływanie. Zaś 2 kwietnia 1942 roku przeszedł do rezerwy w Plymouth<sup>247</sup>.

W sumie był to dzielny okręt, którego załoga wykazała chęć walki. A po wycofaniu go ze służby, stanowiąc przez pewien czas obiekt szkoleniowy i miejsce, gdzie grupowali się polscy marynarze związani z polską flotą wojenną z kraju. Wiązał niejako emocjonalnie tych ludzi.

Wobec braku OP, KMW czyniło starania o okręt tej klasy w Wielkiej Brytanii. Anglicy proponowali nawet przekazanie 3 OP budowanych dla Turcji i zarekwirowanych z chwilą wybuchu wojny, ale strona polska nie miała odpowiednią liczbę załóg – głównie oficerów. Ostatecznie POMW otrzymał 1 OP typu *U*, któremu nadano miano *Sokół*.

*Sokół* (ex *Urchin*) – *N 97* zbudowany został w latach 1939–1942 w angielskiej stoczni *Vickers-Armstrong* w Barrow in Furness. Budowę rozpoczęto w grudniu 1939 roku, wodowano go 30 września 1940 roku, a polską banderę podniesiono 19 stycznia 1941 roku. Był to nowoczesny średni OP, mający wszystkie napisy instrukcyjne na brązowych tabliczkach już w języku polskim<sup>248</sup>.

Ten nowoczesny OP okazał się przydatnym okrętem, na którym doskonalili swoje umiejętności polscy oficerowie, podoficerowie i marynarze. A to pozwoliło osiągać bardzo dobre rezultaty w walce morskiej<sup>249</sup>.

Jesienią 1941 roku POMW otrzymał następny OP od Wielkiej Brytanii – amerykańskiego typu *Holand* (*S 25*, ex *SS 130*)<sup>250</sup>, któremu w polskiej flocie wojennej nadano nazwę *Jastrząb*. Okręt został zbudowany w latach 1919–1921 przez amerykańską stocznnię *Bethlehem S.B. Co.* w Quincy. Budowę rozpoczęto 26 października 1918 roku, zakończono 17 czerwca 1919 roku, ale wodowano 29 maja 1922 roku. Zaś do służby amerykańskiej wcielono go 9 lipca 1923 roku. Banderę polską podniesiono 4 listopada 1941 roku w New London, w stanie Connecticut w Stanach Zjednoczonych.

Okręt ten był mało wartościową jednostką bojową

<sup>247</sup> Kosiarz, *Flota...*, s. 216; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2 i t. 3, *passim*; Rudzki, *Tamże*, s. 40nn, s. 147nn. Wiele emocji na temat *Wilka* powstało w związku z jego staranowaniem obiektu przeciwnika. Np. Kosiarz sugeruje, że był to *U 102* (*Flota...*, s. 178, p. 91), zaś Wieczorkiewicz, że był to sojuszniczy OP – holenderski *O-13* (*Prawdy i mity wojennej historii*, M. 1982, nr 7, s. 7). Jednak znawca problemów polskich OP – Rudzki stwierdza, że mimo wszystko był to *U-boat* (*Tamże*, s. 151).

<sup>248</sup> Dane taktyczno-techniczne: 540/735 t; 58,62x4,90x4,3 m; 2 silniki Diesla 820 KM i 2 silniki elektryczne 610 KM; 12/9 w.; 4050 Mm przy 10 w. Uzbrojenie: 1x76; 2 CKM; 4 wt 533 na dziobie i 8 torped (Karnicki, *Tamże*, s. 110; *Walki formacji...*, s. 274). W chrzcie okrętu wziął udział generał Sikorski (Horton adm., *Wejście „Sokoła” w miejsce „Orla”*, *PW-ŻPO* 1941, nr 37). Załoga: 3–4 oficerów oraz 32 podoficerów i marynarzy, pochodziła z *Wilka*.

<sup>249</sup> J. Ginsbert, *ORP „Sokół” na Malcie*, *PWŻPO* 1945, nr 31; Karnicki, *Tamże*, s. 128, 158–161, 166; Kosiarz, *Tamże*, s. 231, p. 127; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 182, t. 3, s. 14, 40–41, 45; *Polskie Siły*, t. II, cz. 1, s. 293; Rudzki, *Tamże*, s. 154nn; Wieczorkiewicz, *Tamże*. Był to udany typ OP, który cieszył się uznaniem nie tylko w Royal Navy, ale i we flotach sojuszniczych. Brytyjczycy zbudowali ich 49, z których Polacy wydzierzawili 2 (*Sokół* i *Dzik*), kilka Sowiet, Norwegowie i Holendrzy.

<sup>250</sup> W latach 1941–1942 Stany Zjednoczone przekazały Wielkiej Brytanii 6 OP typu *S 1–P 551* (ex ameryk. *S 25*), *P 552* (ex ameryk. *S 1*), *P 553* (ex ameryk. *S 21*), *P 554* (ex ameryk. *S 22*), *P 555* (ex ameryk. *S 24*) i *P 556* (ex ameryk. *S 29*). Brytyjczycy przejęli je dla celów głównie szkoleniowych. Dane taktyczno-techniczne: 854/1062 t; 66,86x6,28x4,6 m; 2 silniki Diesla po 750 KM i 2 elektryczne po 600 KM; 14/11 w.; zanurzenie 90 m; czas zanurzenia około 2 minut, ale po przeróbkach w Anglii zmniejszono do 45 sekund; 5000 Mm. Uzbrojenie: 1x102; 2 CKM; 4 wt 533 dziobowe, 12 torped. Załoga: 4 oficerów oraz 35 podoficerów i marynarzy.

i wymagał ciągłych napraw, a jego techniczne wady powodowały zmniejszenie wartości bojowych. Co prawda dobrze reagował na stery rufowe i dobrze trzymał zanurzenie, a na powierzchni raczej miał niezłe warunki nawigacyjne, to w ostateczności wady przewyższały jego dodatnie cechy. M.in. wszystkie balasty zgrupowane były w środkowej części kadłuba, dlatego okręt zanurzając się przybierał ujemny trym, co utrudniało doprowadzenie jednostki do pozycji horyzontalnej<sup>251</sup>, a hałaśliwa praca mechanizmów okrętowych nie rokowała mu bezpieczeństwa w warunkach nowoczesnej wojny morskiej. Okręt miał przestarzałe wyposażenie – głównie zaś torpedy, kalkulatory torpedowe i peryskopy. Np. w torpedach woda dostawała się do silnika i przedziału żyroskopowego, co zmuszało do otwierania wyrzutni torpedowych tuż przed wystrzeleniem torped. Czynność tę wykonywano ręcznie, a więc stosunkowo długo, a torpedy brytyjskie nie nadawały się do wyrzutni *Jastrzębia*<sup>252</sup>. KMW popełniło błąd przejmując tę jednostkę, która jako drugi OP po *Wilku* właściwie nie dawała się do operacji bojowych, a co najwyżej do szkolenia. A tę rolę mógł już spełniać *Wilk*.

Nowo przyjęty OP udał się 21 listopada 1941 roku w rejs przez Atlantyk i 1 grudnia wszedł do Holy Loch. Po przebudowie jednostki i przeszkoleniu załogi *Jastrzęb* otrzymał zadanie bojowe i 24 kwietnia następnego roku wyszedł z Lerwick na Wyspach Szetlandzkich do działań bojowych. W czasie dojścia do zajęcia nakazanej pozycji miały jednak miejsce poważne awarie – od 26 kwietnia do 30 kwietnia każdego dnia. 26 kwietnia nocą trzy razy nastąpiła awaria lewego silnika, którą usunięto nad ranem następnego dnia. Okręt szedł nocą z prędkością 5 w. Potem nastąpiło uszkodzenie pompy osuszającej, awaria sterów głębokościowych, która powtarzała się. Nastąpiło również złamanie lewego steru dziobowego oraz kolejne awarie – prawego silnika głównego oraz wentylacji w dziobowej części okrętu.

2 maja 1942 roku około 2000 podśluch wykrył zbliżające się okręty, po czym d.o. przez peryskop rozpoznał alianckie okręty. Tuż po wystrzeleniu żółtej rakiety polski OP został zaatakowany BG i nie pomogło ponowienie sygnału rozpoznawczego. Poważne uszkodzenia zmusiły OP do wyjścia na powierzchnię, a alianckie okręty otworzyły ogień z broni pokładowej z odległości 200–600 m, a potem nawet z odległości 50 m. Ogień przerwano dopiero po nawiązaniu bezpośredniego kontaktu. Polski OP atakowały: niszczyciel *St. Albans* pływający przejściowo z załogą norweską<sup>253</sup> i brytyjski trałowiec oceaniczny *Seagull*<sup>254</sup>, z eskorty konwoju PQ 15 idącego z Islandii do Murmańska. Rannych przewieziono na *St. Albans*, a pozostałych 31 członków załogi wraz z d.o. na trałowiec. Okręt był zalewany, pogięty i mógł tonąć jeszcze przez 2 godziny. Wobec tego ppor. mar. Andrzej Guzowski poprosił d.o. *Seagull* o zatopienie *Jastrzębia* ogniem armatnim, co się udało dopiero

za 12 strzałem z małej odległości. Okręt zatonął 2 maja 1942 roku o godz. 2000 na przybliżonej pozycji 72°14' N i 14°34' E<sup>255</sup>.

Polski OP został zniszczony z winy załóg okrętów alianckich oraz błędów w dowodzeniu odpowiednich służb Royal Navy, które w tym wypadku nie dopełniły obowiązków głównie w zakresie szkolenia i informacji<sup>256</sup>.

Trzecim wydzierzawionym OP był *Dzik* – P 52 (ex P 52), należący do typu U – podobnie jak *Sokół*, przejęty od Brytyjczyków jeszcze w trakcie budowy. Okręt zbudowano w latach 1941–1942 na stoczni *Vickers-Armstrong* w Barrow-in-Furness. Budowę okrętu rozpoczęto 30 grudnia 1941 roku, wodowano go 11 października 1942 roku, a polską banderę podniesiono 12 grudnia tego roku.

*Dzik* po odbyciu prób odbiorczych i programowego szkolenia, operował na wodach Morza Północnego, na trasach arktycznych, na Zatoce Biskajskiej i na Morzu Śródziemnym. Następnie od maja do sierpnia 1944 roku wychodził w rejsy ćwiczebne jako cel podwodny dla ON<sup>257</sup>.

Następną klasę okrętów POMW stanowiły ścigacze artyleryjskie i torpedowe, do których KMW przykładano wiele uwagi, jako istotnego elementu własnych sił lekkich. Nawiązywano w ten sposób do idei organizacji ścigaczy, które zamierzano budować przed wybuchem wojny<sup>258</sup>. W styczniu 1939 roku zamówiono budowę 2 ścigaczy torpedowo-artyleryjskich w stoczni J. Samuel White Cowes, ale ich dalszą budowę wstrzymał wybuch wojny. Dalsze prace nad tymi jednostkami podjęto dopiero pod koniec 1939 roku, ale w trakcie budowy jeden ścigacz zamieniono wyłącznie na artyleryjski – usuwając wyrzutnie torpedowe. Następnie, na podstawie porozumienia z Royal Navy, w skład POMW wcielono jeden z zamówionych przed wojną ścigaczy, a drugi wymienić na dwa brytyjskie ścigacze artyleryjskie typu *Vosper*. Ponieważ była to nieznaną klasą okrętów w polskiej flocie wojennej, oficerów wyznaczonych do obsadzenia ścigaczy natychmiast wysłano na przeszkolenie do Royal Navy. Z otrzymanych jednostek utworzono Grupę Ścigaczy, której dowódcą został dowódca ścigacza Nr I – por. mar. Janusz Sokołowski<sup>259</sup>. Ściga-

<sup>255</sup> Zginęli albo zmarli na skutek odniesionych ran: st. mar. Władysław Niedzielski, st. bosm. Mieczysław Czub, mat Czesław Kędzióra oraz floty brytyjskiej sygnalista Thomas J. Beard i radiotelegrafista Martin Down. Ranni zostali: d.o., 2 oficerów oraz brytyjski oficer łącznikowy i 2 st. mar.

<sup>256</sup> Przyczynom zatopienia OP *Jastrzęb* wiele uwagi poświęcił Pater (*Tamże*) oraz Piaskowski (*Kroniki*, t. 3, *passim*) starając się wyjaśnić wszystkie okoliczności tej sprawy. Jest to ważne tym bardziej, że wokół niej narosło wiele emocji, a autorzy unikają obarczenia winą właśnie odpowiedzialne komórki Royal Navy. Należy również pamiętać i o tym, że zatopienia OP przez własne okręty lub samoloty miały miejsce w toku wojny przez obie walczące strony. Np. brytyjski OP *Unbeaten* 11 listopada 1942 roku zatopiło własne lotnictwo w Zatoce Biskajskiej.

<sup>257</sup> Dane taktyczno-techniczne: 540/730 t; 62x4,9x3,9 m; 2 silniki Diesla o mocy 400 KM każdy, 2 elektryczne o mocy 310 KM każdy; 12/8 w.; 3800 Mm przy 10 w. Uzbrojenie: 1x76; 2 CKM; 4 wt 533 na dziobie, 8 torped (B. Pawłowicz, *ORP „Dzik” – nowy okręt podwodny*, PWN 1942, nr 50; J. Pertek, *Okręty podwodne „Sokół” i „Dzik”*, Gdynia 1958; Piaskowski, *Album*, s. 110–112; B. Romanowski, *Torpeda w celu*, Warszawa 1958). Załoga: 3–4 oficerów oraz 32 podoficerów i marynarzy, w większości z zatopionego *Jastrzębia*.

<sup>258</sup> Idea budowy ścigaczy torpedowych została aprobowana przez polskie społeczeństwo, dzięki aktywnemu wysiłkowi LMiK, która aktywnie działała również w zakresie zbierania odpowiednich funduszy. Dzięki temu każde województwo zamierzało zbudować jeden ścigacz.

<sup>259</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 141. Na podstawie porozumienia z Admiralicją, od 10 lipca 1941 roku S-2 stał się własnością polskiej floty, a S-3 okrętem wypożyczonym nam przez Royal Navy (*Tamże*, s. 182).

<sup>251</sup> Było to powodem zatonięcia kilku amerykańskich OP tego typu.

<sup>252</sup> W. Pater, *Wiceadmirał Jerzy Świrski o stracie ORP „Jastrzęb”*, PM 1994, z. 5, s. 49.

<sup>253</sup> W 1944 przekazany został Sowietom, gdzie pływał pod nazwą *Dostojnyj*.

<sup>254</sup> Świrski trałowiec ten określił jako korwetę, a nie trałowiec. Szedł on w ochronie konwoju, a jako okręt oceaniczny wykonywał zadania korwety – ochronę konwoju przed OP.

cze te otrzymały nazwy: *Nr I – S-1, Nr II – S-2, Nr III – S-3*. Ścigacze te nosiły również nazwy – *Chart, Wilczur i Wyżel*.

*Chart S-1*, zbudowano w brytyjskiej stoczni *John Samuel White* w Cowes jako *MGB*<sup>260</sup>, a wodowanie nastąpiło na przełomie 1939/1940 roku. Banderę polską podniesiono 15 października 1940 roku w Portsmouth.

W czasie prób na morzu wybuchł na okręcie pożar, którego ofiarą padł por. mar. Sokołowski. Po usunięciu szkód 31 stycznia 1941 roku okręt wszedł do służby. 21 lutego 1944 roku został wycofany ze służby w POMW na skutek zużycia.

*Wilczur S-2*, zbudowano w stoczni *John Samuel White* w Cowes jako *MTB*, a wodowanie go na przełomie 1939/1940 roku. Banderę polską podniesiono 19 lipca 1940 roku w Southampton. Dane techniczne, uzbrojenie i stan załogi podobne do poprzedniego ścigacza. 5 lipca 1944 roku S-2 wycofano ze służby w POMW ze względu na zużycie okrętu.

*Wyżel S-3*, zbudowano w brytyjskiej stoczni *John Samuel White* w Cowes, jako *MTB-45*, a wodowanie miało miejsce na przełomie 1939/1940. Banderę polską podniesiono 28 lipca 1940 roku w Southampton. Dane techniczne, uzbrojenie i stan załogi podobne jak na dwóch poprzednich ścigaczach. 20 maja 1943 roku S-3 na skutek zużycia wycofano ze służby w POMW<sup>261</sup>.

W składzie POMW pełniło służbę również 7 ścigaczy torpedowych, przekazane przez Royal Navy. Zbudowano je w toku wojny i w większości podniesiono na nich polską banderę od maja do października 1944 roku, a więc w okresie przewagi aliantów na morzu nad Kriegsmarine. Dlatego polskie ścigacze torpedowe nie miały już okazji do przeprowadzenia ataków torpedowych na jednostki przeciwnika, ograniczając się do patroli, konwojów i służb pomocniczych.

Okręty te nie miały nazw własnych, a jedynie znaki taktyczne od *S-4* do *S-10*, dawne *MTB-425* do *MTB-430* (*S-5* do *S-10*).

*S-4* wcielony został do POMW 5 lipca 1943 roku i wycofany ze służby 18 kwietnia 1944 roku.

*S-5* wcielono do POMW 3 maja 1944 roku, a wycofano ze służby w czerwcu 1945 roku.

*S-6* wcielono do POMW 10 lipca 1944 roku, a wycofano ze służby w kwietniu 1945 roku.

*S-7* wcielono do POMW 30 sierpnia 1944 roku, a wycofano ze służby w czerwcu 1945 roku.

*S-8* wcielono do POMW 19 września 1944 roku, a wycofano ze służby 21 kwietnia 1945 roku.

*S-9* wcielono do służby w POMW 26 października 1944 roku, a wycofano z niej 15 października 1945 roku.

*S-10* wcielono do POMW 31 października 1944 roku, a wycofano ze służby 15 października 1945 roku<sup>262</sup>.

Przejęciowo w POMW pełniły służbę francuskie okręty: 2 ścigacze OP – *Ch 11* i *Ch 15* oraz 2 patrolowce –

*Medoc* i *Pomerol*. Ponadto na Morzu Śródziemnym operował okręt-pułapka *Notre Dame d'Etel* pod dowództwem polskiego oficera.

Kilka francuskich ścigaczy OP (*Chasseurs*) w obliczu klęski swego państwa schroniło się w Wielkiej Brytanii, a 2 z nich obsadziły polskie załogi. *Ch 11* i *Ch 15* podniosły dwie bandery wojenne – francuską i polską, a w zarządzeniach w POMW nazywano je *Okrętami Strażniczymi*. Były mocno zaniedbane i trzeba było poddać je remontowi, a po obowiązkowych ćwiczeniach i zapoznaniu się z nową klasą okrętów, szasery (popularna nazwa wśród polskich marynarzy) rozpoczęły służbę od 1 września 1940 roku. Następnie zostały wcielone do *Grupy Traulerów*. Ponieważ minęło niebezpieczeństwo niemieckiej inwazji na wyspy brytyjskie, *Grupę Traulerów* rozwiązano, a oba ścigacze utworzyły 1 grudnia 1940 roku *Grupę Okrętów Strażniczych*. Zimą następnego roku zostały przekazane flocie Wolnych Francuzów.

Oba okręty były bliźniaczymi jednostkami, miały podobne sylwety i dane taktyczno-techniczne.

*Ch 11* (ex *Boulogne*) zbudowano we francuskiej stoczni *A. C. De France* w Le Havre, wodowano go w styczniu 1940 roku, a polską banderę obok francuskiej podniesiono 19 lipca 1940 roku w Plymouth. Ścigacz ten został przekazany flocie Wolnych Francuzów 5 lutego 1941 roku.

*Ch 15* (ex *Paimpol*) zbudowano we francuskiej stoczni *Fr. Worms* w Rouen, wodowano go w 1939 roku, a polską banderę obok francuskiej podniesiono 19 lipca 1940 roku w Plymouth. Jednostkę przekazano flocie wojennej Wolnych Francuzów 6 lutego 1941 roku<sup>263</sup>.

18 lipca 1940 roku podniesiono bandery obok francuskiej polską na 2 patrolowcach: *Medoc* i *Pomerol* w Devonport. Nie zmieniając ich nazwy, oba patrolowce określono jako *Okręty Francuskie*, a następnie jako *Patrolowce*. Większość załogi obu okrętów stanowili polscy ochotnicy z Francji. W służbie w POMW większość czasu poświęcono na różne naprawy tych jednostek i wyszkoleniu załogi. Ponieważ w tym czasie *Ouragan* kończył remont i był niemal zupełnie bez załogi, która odeszła na nowy niszczyciel *Piorun*, szef KMW postanowił przenieść załogi z patrolowców na *Ouragana*. Dlatego formalnie zlikwidowano *Grupę Patrolową* 21 listopada 1940 roku. Jednak na prośbę Admiralicji na okrętach tych pozostawiono obu dowódców i po kilku specjalistów z polskich załóg, a resztę stanowili Anglicy. Dlatego oba patrolowce podnosiły teraz trzy bandery: francuską, polską i brytyjską.

Jednostki te były statkami, budowanymi specjalnie do transportu wina. W 1939 roku zostały zmobilizowane, uzbrojone i przystosowane do działań wojennych. Miały podobną sylwetkę i dane taktyczno-techniczne.

*OF Medoc – P 25*, zbudowano we francuskiej stoczni *Fr. Worms* w Rouen, wodowano w 1930 roku. 26 listopada 1940 roku okręt został storpedowany przez niemiecki samolot i zatonął. Załoga uratowała się na łodziach i tratwach, ale zaczęły wybuchać BG na tonącym okręcie, których eksplozje zabijały marynarzy. Zginęła wówczas większość załogi wraz z dowódcą okrętu, a *Medoc* trafiony torpedą w część dziobową tonął.

<sup>260</sup> *MGB – Motor Gun Boat* (motorowa łódź artyleryjska). Dane taktyczno-techniczne: 35 t; 22,86x5,08x1,57 m; 2 silniki po 1750 KM; 42 w.; 450 Mm przy 20 w. i 270 Mm przy 38 w. Uzbrojenie: 1x20, 1 /II/ NKM, 2 /II/ CKM, 2 BG. Załoga: 2 oficerów oraz 10 podoficerów i marynarzy.

<sup>261</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, *passim*; Tenże, *Album*, s. 121; *Polskie Siły...*, t. II, cz. 1, s. 275; *Walki formacji...*, s. 274; Waśko, Witkowski, *Tamże*, s. 125–127.

<sup>262</sup> Dane taktyczno-techniczne: 47 t; 22,8x5,5x1,6 m; 3 silniki po 1120 KM; 40 w. Uzbrojenie: 1x57; 2x20; 2 /II/CKM; 2 wt 533, BG (Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, *passim*; Tenże, *Album*, s. 121, 131; *Walki formacji...*, s. 509).

<sup>263</sup> Dane taktyczno-techniczne: 131 t; 37,10x5,70x1,95 m; 1200 KM; 13,5 w.; 1200 Mm przy 8 w., 680 Mm przy 13,5 w. Uzbrojenie: 1x75; 1/II/13,2; 1 rampa dla BG. Załoga: 2 oficerów oraz 20 podoficerów i marynarzy (Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, *passim*; Tenże, *Album*, s. 125).

*OF Pomerol – P 26*, zbudowano w angielskiej stoczni *W. Henderson Limited* w Glasgow, a wodowano go w 1930 roku.

25 września 1940 roku w czasie nalotu na bombowego na Plymouth okręt został uszkodzony bombami, które wybuchły w bezpośredniej bliskości okrętu. Po rozwiązaniu *Grupy Patrolowej* na prośbę dowódcy zachodniego obszaru morskiego na okręcie pozostał polski dowódca wraz z kilkoma specjalistami. W grudniu w czasie osłony przybrzeżnego konwoju na *Pomerolu* nastąpiła awaria kotła i jednostkę skierowano do remontu. W trakcie remontu kpt. mar. Tymiński otrzymał rozkaz przekazania dowództwa brytyjskiemu oficerowi, co wykonano 8 stycznia. Na okręcie pozostali jednak chwilowo pchor. mar. Roman Dulla, pełniący obowiązki oficera nawigacyjnego oraz bsmat Antoni Szytura<sup>264</sup>.

Anglicy zamierzali przekazać dla POMW również francuski pancernik *Paris*. W KMW z tego powodu było na pewno wiele zadowolenia i satysfakcji z propozycji, a Świrski zamierzał przeznaczyć ten okręt na bazę szkoleniową dla polskiej floty. Jednak Brytyjczycy chcieli czego innego. Otóż po remoncie i odpowiednich przeróbkach *Paris* miał służyć jako okręt obrony plot u ujścia rzeki Tyne, w pobliżu Newcastle. Była to jednak już inna koncepcja wykorzystania pancernika, co pochłonęłoby ponad 400 wyszkolonych ludzi, a pożytku dla POMW nie byłoby żadnego. Ponadto okręt w przyszłości i tak należałoby zwrócić Francuzom. Dlatego na pancerniku *Paris* nie podniesiono polskiej bandery wojennej<sup>265</sup>.

Pod dwiema banderami – polską i Wolnych Francuzów, pływał Na Morzu Śródziemnym statek-pułapka przeciw OP *Notre Dame d'Étel*, którym dowodził kmdr por. Władysław Kosianowski od kwietnia 1942 roku do listopada 1943 roku. Takich jednostek, zaadoptowanych z małych statków i żaglowców do przewozu różnych towarów i paliwa, operowało wiele między Bejrutem, Latakiją, Famagustą i Port Saidem. Miały silne uzbrojenie plot i przeciw OP i były odpowiednio zamaskowane<sup>266</sup>. Jednak szczególną operatywnością charakteryzowała się jednostka dowodzona przez polskiego oficera, ale nie znajdowała się ona w składzie POMW.

W składzie POMW przez kilka miesięcy funkcjonowała *Grupa Traulerów* składająca się z 12 belgijskich i holenderskich jednostek rybackich. Jej powstanie i działalność operacyjna były związane z groźbą niemieckiej inwazji na wyspy brytyjskie w 1940 roku, z czym Anglicy poważnie liczyli się. Royal Navy organizowała więc różnorodne siły, włącznie z dużą liczbą

różnorodnych jednostek patrolowych. Wobec braku odpowiedniej liczby jednostek bojowych, Brytyjczycy wykorzystali jednostki cywilne włącznie ze statkami rybackimi, których było wiele w portach brytyjskich. Również rybackie statki belgijskie i holenderskie, które w momencie inwazji niemieckiej na państwa zachodnie w 1940 roku znalazły się w portach angielskich, zostały do tego celu wykorzystane. Ich zadaniem było patrolowanie zajętych przez Niemców brzegów kontynentu i informowanie o ewentualnych ruchach przeciwnika na morzu. Również POMW otrzymał 12 takich jednostek, które tworzyły *Grupę Traulerów* pod dowództwem kmdr. ppor. Aleksandra Hulewicza. Wśród nich były kutry rybackie belgijskie i holenderskie i składały się z 3 sekcji po 4 jednostki. Zostały one obsadzone przez polskie załogi 21 czerwca 1940 roku, a w tydzień potem – 28 czerwca, podniesiono na nich polskie bandery.

Miały one różną charakterystykę, wyporność pełną 40–100 t, a prędkość 6–9 w. Początkowo uzbrojone były w 1 KBK, później wyposażone zostały w 1–2 NKM, 1–2 CKM, 6 min przeciwdesantowych, 12 granatów ręcznych, 8 KBK, 1 rewolwer i 1 radiotelefon, a załoga składała się z 8: dowódcy, 2 sterników, 1 sygnalista, 3 motorzystów i 1 radiotechnik (tylko na jednym z traulerów każdej sekcji). Dowódca sekcji był również dowódcą traulera, a poszczególne jednostki miały odpowiednie numery taktyczne: *P 1* (ex *0.54, Renaissance*); *P 2* (ex *0.173, Oscar August*); *P 3* (ex *0.336, Elizabeth Gilbert*); *P 4* (ex *0.63, St. Pierre*); *P 5* (ex *0.327, Hendrick Conscience*); *P 6* (ex *B.2, Sirius*); *P 7* (ex *0.310, Zee-Meeuw*); *P 8* (ex *B.15, De Drie Gezusters*); *P 9* (ex *Z.15, Blanche Marguerite*); *P 10* (ex *0.335, Charles Jeannine*); *P 11* (ex *0.276, Lucienne Christian*); *P 12* (ex *0.208, Femina*).

Pierwszą sekcję tworzyły: *P 1, P 2, P 3, P 4*, a jej dowódcą był por. mar. Latour; drugą: *P 5, P 6, P 7 i P 8*, a jej dowódcą był por. mar. Pohorecki; trzecią: *P 9, P 10, P 11 i P 12*, której dowódcą był ppor. mar. Dąbrowski.

Wobec minięcia niebezpieczeństwa niemieckiej inwazji na wyspy brytyjskie, Admiralicja zarządziła częściową likwidację patrolowania wód przybrzeżnych, co spowodowało rozwiązanie Grupy Traulerów w POMW w 1940 roku. 16 października spuszczone polskie bandery na traulerach *P 2, P 4 i P 8*; 24 października na *P 3, P 11 i P 12*; 3 listopada na *P 1 i P 10*, a 4 listopada na *P 5, P 6, P 7 i P 9*<sup>267</sup>.

Pobyt w Wielkiej Brytanii polskich okrętów przybyłych z kraju i zgłaszanie się coraz więcej chętnych do walki na morzu, spowodowało konieczność utworzenia odpowiedniej bazy organizacyjno-szkoleniowej. Ponieważ jesienią 1939 roku były ogromne trudności z uzyskaniem do tego odpowiednich pomieszczeń na lądzie, KWM zabiegało o duży polski statek nadający się do tego celu. W wyniku starań KMW otrzymało do swej dyspozycji *s/s Kościuszko*, należący dotychczas do S. A. „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe”. Statek został zakotwiczony na redzie portu Plymouth-Devonport, nadano mu nazwę *ORP Gdynia* i 10 listopada 1939 roku podniesiono banderę wojenną. Na okręt zaczęli przybywać podchorążowie i marynarze z *ORP Wilia i Iskra*, ochotnicy z Państwowej Szkoły Morskiej, rezerwiści i ochot-

<sup>264</sup> Pertek, *Pod obcymi...*, s. 68–69; Piaskowski, *Koniki*, t. 2, s. 141–142, 155, 158; Tenże, *Album*, s. 124; *Polskie Siły...*, s. 273–274; *Walki formacji...*, s. 276; Waśko, Witkowski, *Tamże*, s. 129–131. Dane taktyczno-techniczne: 1166 t; 72,30x10,3x4,9 m; 900 KM; 9 w. Uzbrojenie: 4x102; 2x37; 4x13,2; 2 miotacze BG. Załoga: 5 oficerów oraz 67 podoficerów i marynarzy.

<sup>265</sup> Piaskowski, *Kroniki, Tamże*, s. 139. *Paris* należał do typu *Coubert* (*Coubert, France, Jean Bart, Paris*), które zbudowano w latach 1911–1912. Okręt miał następujące dane taktyczno-techniczne: 23.467 t; 168x27,9x9 m; 21 w.; 12x305, 22x138, 7x75, 2x47, 2KM; 4 wyrzutnie torpedowe, załoga 1085 (*Taschenbuch der Kriegsflootten 1917/18*, s. 71; *Taschenbuch...*, t. XXXV, s. 144–145).

<sup>266</sup> *Notre Dame d'Étel* był dużym jachtem (ok. 150 t), o początkowej nazwie *Aesios II*. Został silnie uzbrojony: 1 dwulufowy „pom-pom” na dziobie, 1 armata 56 mm na śródokręciu, na każdej burcie po 1 armacie hispano-suiza i po 2 CKM, wszystkie świetnie maskowane tak, że jednostka nie zmieniła swego poprzedniego wyglądu (Pertek, *Tamże*, s. 141–147, 246–250nn).

<sup>267</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 137–138, 154; *Polskie Siły...*, *Tamże*, s. 270nn; *Walki formacji...*, s. 275.

nicy z Francji, służący dotąd w piechocie. 25 listopada utworzono tam Szkołę Podchorążych MW, Szkołę Specjalistów Morskich, Kadre Marynarki, Kancelarię Ewidencyjną i Grupę Rezerwową, a potem rozwijano inne niezbędne komórki dla funkcjonowania POMW.

Wiosną 1941 roku niemiecka ofensywa podwodna spowodowała ogromne straty wśród statków alianckich i każda taka jednostka była niezbędna do transportów zaopatrzenia i przewozu ludzi. Dlatego *ORP Gdynia* musiał wrócić do floty handlowej, banderę wojenną spuszczone na nim 30 czerwca 1941 roku, a okręt powrócił do swojej pierwotnej nazwy – *Kościuszko*<sup>268</sup>. Zaś wszystkie komórki organizacyjno-szkoleniowe i administracyjne zostały przeniesione do baraków w Devonport.

Własnością polskiej floty wojennej był również okręt transportowo-szkolny *Wilia*. W 1939 roku z podchorążymi młodszego rocznika i kursu sygnalistów CWSF okręt dotarł pod dowództwem kmdr ppor. Wojciecha Franciego do Casablanki, gdzie zastała go wojna. A następnie przeszedł do Anglii. 30 lipca 1940 roku został przekazany Towarzystwu *Żegluga Polska Sp. Akc.*, gdzie pływał pod nazwą *Modlin*. W służbie w marynarce handlowej przetrwał do 1944 roku i 8 czerwca tego roku użyty został do budowy sztucznego falochronu podczas inwazji normandzkiej<sup>269</sup>.

Własnością polskiej floty wojennej był również szkolny okręt żaglowy *Iskra*. 29 listopada 1940 roku okręt wydzierżawiła Admiralicja i do końca wojny pod nazwą *HMS Pigmy* służył jako okręt-baza dla alianckich ścigaczy torpedowych.

Poza POMW przebywały OP: *Sęp*, *Rys* i *Żbik*, internowane w Szwecji. KMW utrzymywało z nimi kontakt, a nawet zamierzano w sprzyjających okolicznościach uprowadzić je do Anglii<sup>270</sup>. Początkowo KMW starało się o ich zwolnienie wraz z załogami, lub w ostateczności tylko samych załóg. Ponadto rozważano możliwości remonty tych OP<sup>271</sup>. Ponieważ okręty były uszkodzone, a morale załóg niskie w związku z niepewną sytuacją i bezczynnością, KMW starało się o doprowadzenie ich sprawności. W tym celu mianowano w Sztokholmie attache morskiego – kmdr. Tadeusza Podjazd-Morgenterna, który miał za zadanie zaprowadzenie dyscypliny na OP, doprowadzenie ich do gotowości bojowej i przygotować je do opuszczenia Szwecji. Ponadto w dyskretny sposób miał sprawdzić d.o. przyczyn internowania. Anglicy byli jednak przeciwni temu nie chcąc narażać neutralności Szwecji, a co ważniejsze – naciśkali, aby polskie OP zostały w Szwecji na wypadek jej obrony przed Niemcami lub Sowietami. Jednocześnie polskimi OP interesował się marszałek Mannerheim, upatrując w tym możliwość walki wspólnie z flotą fińską od wiosny 1940 roku przeciwko flocie sowieckiej<sup>272</sup>.

<sup>268</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 141–145, 181; Tenże, *Album*, s. 122; *Polskie...*, *Tamże*, s. 393. O *s/s Kościuszko*, jego służbie we flocie handlowej w czasie pokoju i w wojnie oraz losach powojennych patrz: J. Miciński, S. Koliczki, *Pod polską banderą*, Gdynia 1962, s.130. Ponadto jednostka o nazwie *Gdynia* – jako *ORP Gdynia* służyła w charakterze okrętu-bazy dla kutrów w *Grupie Kutrów*, utworzonej w obliczu wojny. Okręt został zatopiony przez niemieckie samoloty 2 września 1939 roku na wodach Zatoki Gdańskiej.

<sup>269</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 30; J. Pertek, *Okręty szkolne*, Gdynia 1959, s. 31–32.

<sup>270</sup> Cz. Ciesielski, *Kontradmiral Tadeusz Podjazd-Morgentern (1895–1973)*, PM 1992, z. 11, s. 75–76; Karnicki, *Tamże*, s. 102.

<sup>271</sup> IPMS, MAR.A.V.1/2.

<sup>272</sup> Skinder-Suchcitz, *Rok...*, s. 184–185.

Podjazd-Morgentern na miejscu opracował 3 zasadnicze rozwiązania sprawy polskich OP: współdziałanie z flotą szwedzką na wypadek wojny na północy, w której Szwecja wystąpi po stronie aliantów; ucieczka okrętów do Anglii; zniszczenie okrętów i ucieczka załóg na wypadek niemożliwości ucieczki w wypadku zagrożenia przez Niemcy lub Sowiety<sup>273</sup>. Wspólny plan obrony z flotą szwedzką przedstawiono Szwedom, a jednocześnie projekt polski przewidywał obronę plot naszych OP, które mogły zostać zniszczone już przy pierwszym nalocie. Zebrano informacje, mapy itd. dotyczące wyjścia z Vaxholmu i przejścia przez pola minowe, zorganizowano łączność z okrętami na wypadek konieczności porozumiewania się w czasie ucieczki. Przygotowano nawet specjalny szyfr itd. Attaché obmyślił ponadto sposoby uspiania czujności Szwedów i Niemców, sposoby dostarczania ropy na morzu oraz zamówił dyskretnie części zabrane przez Szwedów uniemożliwiające ucieczkę. Była ona jednak niemożliwa ze względu na sytuację lodową w szkerach, ponieważ lód ma 1 m grubości<sup>274</sup>. Po jego puszczeniu ucieczka była zawsze możliwa. Jednak attaché morscy Anglii i Francji w Sztokholmie stale podtrzymywali opinię, że polskie OP w Szwecji winny bezwzględnie tam pozostać na wypadek wojny na Bałtyku, ponieważ wymaga tego wspólna sprawa aliantów.

POMW przedstawiał dużą wartość bojową i na początku 1945 roku obejmował 15 okrętów (1 krążownik, 6 niszczycieli, 5 ścigaczy torpedowych i 3 OP) oraz 3 OP internowane w Szwecji. Co prawda tonaż okrętów POMW stanowił 63% tonażu polskiej floty wojennej sprzed września 1939 roku, a łącznie z 3 OP w Szwecji i *Iskrą* 78,1%, to jednak jego struktura była korzystniejsza. Najwartościowszym zespołem były niszczyciele, chociaż należały do 5 różnych typów, a wyeksploatowana *Burza* mogła spełniać rolę jednostki szkoleniowej. Ta różnorodność wówczas nie odgrywała większej roli, ponieważ okręty i tak operowały we flotyllach brytyjskich przeważnie osobno, rzadziej po kilka. Krążownik *Conrad* należał do starych okrętów, ale dysponował silną artylerią pokładową, mógł wykonywać pomocnicze operacje bojowe na morzu, głównie patrole i w osłonie konwojów oraz zwalczać cele brzegowe. Dodawał również wiele splendoru dla Polskich Sił Zbrojnych, podnosząc wartość bojową POMW w oczach Polaków. Z 6 OP (3 w POMW i 3 w Szwecji) w działaniach bojowych uczestniczyły tylko 2 okręty, ponieważ *Wilk* mógł wykonywać w tym czasie jedynie funkcję jednostki szkolnej. 5 ścigaczy torpedowych stanowiło nową klasę okrętów w polskiej flocie wojennej, którą zamierzano rozwinąć przed wybuchem wojny. Ich posiadanie dawało możliwości opracowania zasad wykorzystania ścigaczy torpedowych na przybrzeżnych wodach, wzorując się na zespołach brytyjskich.

Polska flota wojenna nie dysponowała wówczas okrętami innych klas i jednostkami pomocniczymi oraz specjalnymi, korzystając z brytyjskich<sup>275</sup>. Jej okręty prze-

<sup>273</sup> IPMS, MAR.A.V.9/3.

<sup>274</sup> *Tamże*.

<sup>275</sup> Polacy mieli doświadczenie i znaczne osiągnięcia w szkoleniu na trałowcach, ale Royal Navy zadania trałowe wykonywała samodzielnie, nie angażując innych. Liczono jednak, że po zakończeniu wojny KMW otrzyma znaczną liczbę trałowców od aliantów – głównie od Amerykanów, do trałowania zaminowanych wód polskich.

znaczone były do operacji bojowych na morzu i dlatego stale je przezbrajano w coraz to nowocześniejsze środki walki – głównie w obronę plot, przeciw OP, radiolokację i hydrolokację. Usuwano stare armaty morskie wprowadzając uniwersalne, co znacznie podnosiło wartość bojową okrętów. Np. we wrześniu 1939 roku nasze niszczyciele miały na uzbrojeniu 8 armat kalibru 130 mm i 14 armat kalibru 120 mm, wszystkie morskie, nie przystosowane do walki z samolotami. Pod koniec wojny na polskich okrętach było 39 armat kalibru od 100 mm wzwyż, w tym kalibru 152 mm na krążowniku, a 23 armaty przystosowane były do zwalczania celów powietrznych. Znacznie wzmocniono artylerię uniwersalną kalibrów od 20 mm do 76 mm<sup>276</sup>. W 1945 roku na uzbrojeniu było 84 armaty plot i 26 KM plot.

Okręty POMW dysponowały nowoczesną artylerią. Jedynie armaty kalibru 152 mm „Mk XVI” (*Dragon i Conrad*) należały do starszych typów, ale odznaczały się dużą dokładnością i łatwością obsługi. Były to działa morskie o zasięgu do 25.000 m i skutecznego ognia do około 20.000 m. Strzelały nabojami składanymi, pociskami pancernymi, burzącymi, odłamkowymi i odłamkowo-burzącymi. Szybkostrzelność wynosiła 10 strzałów na minutę.

Do starych typów należały również armaty kalibru 130 mm wz. 19/24 typu „Schneider Creusot” znajdujące się na uzbrojeniu *Burzy* (po jej przebrojeniu nadal pozostawiono nadal 2 armaty tego kalibru) oraz na *Ouraganie*. Były to działa morskie o zasięgu 18.100 m. Strzelały nabojami składanymi, pociskami pancernymi, burzącymi, odłamkowymi i odłamkowo-burzącymi. Szybkostrzelność wynosiła 10 strzałów na minutę.

Nieco nowszymi armatami morskimi były działa kalibru 120 mm wz. 34/36 typu „Bofors” znajdujące się na uzbrojeniu *Błyskawicy* (po przebrojeniu zostały zdjęte z okrętu) i *Groma*. Ich zasięg dochodził do 19.400 m, strzelały nabojami zespolonymi, pociskami kruszącymi i oświetlającymi. Szybkostrzelność działa pojedynczego wynosiła 8–9, a podwójnie sprzężonego 16–18 strzałów na minutę.

Polskie OP przybyłe z kraju również miały na uzbrojeniu armaty morskie. *Orzeł* otrzymał armatę morską kalibru 105 mm wz. 25 typu „Bofors”, mającą zasięg 12.000 m i szybkostrzelność 8–10 strzałów na minutę. Natomiast *Wilk* uzbrojony był w armatę morską kalibru 100 mm wz. 17 typu „Schneider”, o zasięgu 9500 m i szybkostrzelności 10 strzałów na minutę.

Okręty POMW uzbrojono w nowoczesne armaty, zdolne do zwalczania lotnictwa i sił lekkich, o dużej prędkości. Początkowo, wobec konieczności zwalczania niemieckich bombowców atakujących konwoje z dużych wysokości, na uzbrojenie niszczycieli zaczęto wprowadzać armaty kalibru 102 mm (*Błyskawica, Piorun i Orkan*) oraz działa kalibru 76 mm (*Burza i Garland*). Te pojedyncze armaty, bez masek ochronnych, ustawiane w miejsce zdjętych wyrzutni torpedowych, strzelały pociskami zespolonymi. Pierwsze używały pocisków smugowych, odłamkowych i odłamkowo-burzących, miały zasięg pionowy – 13600 m, poziomy – 19500 m, a szybkostrzelność wynosiła 15 strzałów na minutę. Drugie używały podobnych pocisków, miały zasięg pionowy –

6300 m, poziomy – 10000 m, a szybkostrzelność dochodziła do 20 strzałów na minutę.

Do nowoczesnych dział należały: uniwersalna armata kalibru 102 mm „Mk XVI” (*Krakowiak, Kuja-wiak, Ślązak, Błyskawica* i oba krążowniki), strzelające do celów morskich, brzegowych i powietrznych; podwójna armata kalibru 119,8 mm „Mk XI”<sup>277</sup> (*Orkan*); szybkostrzelna armata kalibru 119,8 mm „Mk IX” (*Garland*); podwójna armata kalibru 119,8 mm „Mk XII” (*Piorun*); armata kalibru 75 mm wz. 17 dla OP (*Dzik i Sokół*).

Do obrony plot polskie okręty uzbrojono w automatyczne, szybkostrzelne armaty, małych kalibrów.

Udaną armatą plot był 20 mm „Oerlikon”, który do 1944 roku stanowił najpopularniejszą broń do zwalczania samolotów. Amunicja znajdowała się w magazynkach po 58 sztuk, szybkostrzelność wynosiła 465/480 pocisków na minutę, a zasięg ognia do 5720 m. Armaty te wykonywano w wersji dwulufowej i jednolufowej.

Na uzbrojeniu ścigaczy torpedowych od *S 5* do *S 10* znajdowały się szybkostrzelne armaty kalibru 57 mm „Mk II” do zwalczania celów morskich, o zasięgu 5000 m i szybkostrzelności 40 strzałów na minutę.

Najpopularniejszą bronią oplot większości polskich niszczycieli i krążowników były czterolufowe armaty plot „pom-pom”. Amunicja znajdowała się w magazynkach po 100 pocisków na każdą lufę, zasięg ognia dochodził do 3500 m, a szybkostrzelność wynosiła 100 pocisków na minutę na każdą lufę.

Do starszych typów należały armaty plot przybyłe do Anglii z kraju: szybkostrzelna armata kalibru 40 mm „Bofors L-60” wz. 36 sprzężona po dwie lufy (*Błyskawica i Grom*), amunicja zespolona w magazynkach po 4 sztuki, 2x120 strzałów na minutę, zasięg pionowy – 4300 m, a poziomy – 6790 m. Druga taka armata – „Bofors L-43” wz. 37 znajdowała się na uzbrojeniu *Orła*. Od armaty poprzedniej różniła się brakiem stabilizacji poprzecznej. Miała również składaną podstawę, aby umożliwić podczas zanurzania okrętu schowanie armaty w specjalnej wodoszczelnej studziencie.

Na *Burzy i Wilku* znajdowały się pojedyncze armaty plot kalibru 40 mm „Vickers” wz. 28. Ich praktyczna szybkostrzelność wynosiła 120 strzałów na minutę, zasięg pionowy – 5700 m, a pionowy – 3980 m.

Na uzbrojeniu niemal wszystkich okrętów znajdowały się KM. Niektóre z nich przechowywano w magazynkach okrętowych, a niektóre ustawiano na SB – głównie w czasie wyjścia na morze, gotowe do natychmiastowego użycia.

Na *Błyskawicy, Burzy* i *Gromie* używano podwójny najcięższy KM „Hotchkiss” kalibru 13,2 mm. KM ten należał do starszych typów i szybko przegrzewał się w czasie strzelania. Na polskich okrętach wprowadzono więc brytyjskie KM – CKM kalibru 7,7 mm „Lewis” oraz poczwórnie sprzężony CKM kalibru 12,7 mm „Vickers”.

Na rzecz uzbrojenia plot i przeciw OP, na niszczycielach zmniejszono broń torpedową, co wynikało z potrzeb taktycznych – ochrona konwojów i eskorty, w czasie których raczej nie dochodziło do użycia torped

<sup>276</sup> Przed wojną polskie okręty miały na uzbrojeniu 34 armaty małokalibrowe i 64 plot KM o zbyt małym zasięgu, a więc nieskuteczne.

<sup>277</sup> W większości publikacji podawano kaliber nie jako 119,8 mm, a 120 mm. Jest to możliwe do przyjęcia, ponieważ nawet w katalogach przeznaczonych do użytku we flotach wojennych, kalibry armat zaokrąglano w celach praktycznych.

przeciwno ON. Natomiast w działaniach tych rosło znaczenie szybkostrzelnej artylerii plot i uzbrojenia przeciw OP. Zbędne były również miny, ale w razie konieczności mogły zostać szybko dostosowane do ich stawiania.

Niszczyciele przybyły do Anglii z kraju i *Wilk*, miały na uzbrojeniu torpedy 550 mm wz. „24 V” produkcji francuskiej. Szybkość torpedy przy przebiegu 4000 m – 44 w., a przy przebiegu 8000 m – 32 w. Zakres nastawienia głębokości wynosił od 0 do 13 m. Jednak w POMW podstawową była torpeda 533,4 mm, znajdująca się na uzbrojeniu ON i OP. Jej szybkość przy przebiegu 4000 m wynosiła 45 w., a przy przebiegu 8000 – 35 w. Zakres nastawienia głębokości wynosił od 0 do 14 m.

Zasadniczym środkiem zwalczania OP były BG, wyrzucane z wyrzutni rufowych, albo wystrzeliwane na odległość 150–180 m z miotaczy BG burtowych<sup>278</sup>. Od 1942 roku okręty Royal Navy zaczęto uzbrajać w miotacze wielokrotne – „Hedgehog” („Jeź”), które były o wiele bardziej skuteczniejsze w zwalczaniu OP<sup>279</sup>. W miotacze te wyposażano również polskie okręty.

POMW od początku wojny do jej zwycięskiego zakończenia stanowił ważny element sił sojuszniczych, a załogi okrętów w niczym nie ustępowały innym. Pod polską banderą wojenną – poza kilkoma przestarzałymi jednostkami, pływały okręty dobrze przygotowane do nowoczesnej wojny morskiej, co wykazała praktyka bojowa.

<sup>278</sup> Na polskich ON stosowano angielska BG wz. VII–IX. Szybkość jej tonięcia z ciężarem wynosiła 5,5 m/sek, a bez ciężaru – 3 m/sek. Najmniejsza głębokość działania przyrządu zapalającego wynosiła 12–15 m, minimalna prędkość okrętu przy rzucaniu bomby 16 w., a bezpieczna odległość wybuchu sąsiedniej bomby wynosiła powyżej 35 m.

<sup>279</sup> „Jeź” mógł wystrzelić do 24 pocisków głębinowych, które w odległości około 270 m przed dziobem okrętu wpadały do wody, tworząc eliptyczne pole o rozmiarach 45x55m. Opalenie elektryczne odbywało się w ten sposób, że pociski opuszczały wyrzutnię parami w odstępach co 0,1–0,2 sekundy przy stale zmieniającym się kącie podniesienia. Kąty kierunków pocisków były również różne. Dlatego po 8 sekundach wszystkie pociski wpadały do wody jednocześnie. Ze względu na bezpieczeństwo okrętu, zapalniki odbezpieczały się automatycznie w chwili wyrzutu, a pociski opadały w wodzie z prędkością 7 m/sek i wybuchały po zetknięciu się z OP. Pozwalało to stałą pracę hydrolokatora okrętu atakującego bez żadnych zakłóceń, co było niemożliwe przy zwykłych BG.

## Rozdział II

# Organizacja i funkcjonowanie Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej

Polska flota wojenna w obliczu II wojny światowej znalazła się w niekorzystnej sytuacji strategicznej, którą komplikowały rosnące zagrożenie niemieckie i sowieckie oraz trudności w pozyskaniu realnych sojuszy wojskowych na morzu. Problem ten KMW brało pod uwagę niemal od początku swego istnienia. Już wówczas wychodzono z założenia, że z dwóch przeciwników, poważniejszym z punktu widzenia morskiego, były Niemcy. Brytyjska albo francuska flota nie ryzykowałyby odcięcia swych sił od Morza Północnego, żeby przyjść Polsce z pomocą. Natomiast było to możliwe w wypadku wojny z Sowietami. Wówczas jednak potrzebna była odpowiednia baza morska na polskim wybrzeżu, dla sojuszniczej floty wojennej. Wojna ze Związkiem Radzieckim byłaby normalną wojną silniejszego ze słabszym, którego bazy mogłyby być zagrożone wyłącznie przez desant morski. Natomiast wojna morska z Niemcami była beznadziejna z powodu bliskości granicy lądowej<sup>1</sup>.

Niepowodzenie floty w obronie wybrzeża we wrześniu 1939 roku nie spowodowało zniszczenia polskich sił morskich, które nieprzerwanie prowadziły dalsze działania bojowe – tym razem z baz brytyjskich. Zgodnie z odpowiednimi umowami polsko-brytyjskimi, siły morskie Rzeczypospolitej nadal się rozwijały, przyjmując nazwę *Oddział Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii* (*The Polish Naval Detachment in Great Britain*).

### Przyczyny niepowodzeń polskiej floty wojennej we wrześniu 1939 roku

Przeciwko polskim siłom morskim Niemcy skierowali wojska lądowe, lotnictwo i flotę wojenną.

Wojska lądowe otrzymały zadanie izolacji wybrzeża od reszty kraju, wyeliminowanie sił polskich z Pomorza, a następnie opanowanie zasadniczej bazy morskiej – Gdyni i artyleryjskie nękanie resztek oddziałów na Półwyspie Helskim. Następnie, kombinowanymi działaniami opanowanie bazy morskiej na Helu.

Lotnictwo przeciwnika miało wyeliminować nieliczne polskie samoloty przez naloty na lotniska – głównie w Pucku, a następnie niszczyć okręty i stanowiska artylerii brzegowej oraz plot. Ponadto wspierać działania bojowe własnych oddziałów lądowych i okrętów.

Kriegsmarine otrzymała zadanie: zniszczenie lub wyeliminowanie z walk polskiej floty wojennej, spara-

lizowanie polskiej żeglugi, blokadę Gdyni i Helu, zabezpieczenie własnej żeglugi między Rzeszą a Prusami Wschodnimi oraz z innymi portami bałtyckimi. Do ważnych zadań należało przygotowanie sił trałowych oraz wystawienie odpowiednich jednostek do zabezpieczenia cieśnin duńskich i portów łotewskich przed przedostaniem się tam polskich okrętów, a ponadto osłona Nowego Portu przed polskim atakiem lub zablokowaniem<sup>2</sup>.

Flota niemiecka wydzielona przeciwko jednostkom polskim składała się z trzech rodzajów sił: artyleryjskich (do niszczenia stanowisk artylerii nadbrzeżnej i polskich sił trałowych), trałowych (ze względu na możliwość minowe polskiej floty), poszukiwania i zwalczania OP oraz jednostek pomocniczych<sup>3</sup>. Dysponowała ona ogniem z armat: 8x280, około 50x150, ponad 50x120, około 30x105 oraz armatami mniejszych kalibrów. Ponadto flota ta dysponowała ponad 100 wyrzutniami torpedowymi, mogła postawić jednorazowo kilkaset min i przygotowana była do zwalczania OOP. Najgroźniejszymi jednostkami polskiej floty były OP, przeciwko którym Niemcy skierowali znaczne siły lekkie<sup>4</sup>.

Podczas wojny polsko-radzieckiej w 1939 roku, siły morskie obydwu stron nie podejmowały aktywnych działań bojowych na Bałtyku. Flota sowiecka przeprowadzała jednak określone działania o charakterze propagandowo-prowokacyjnym przeciwko polskim OP, których celem było m. in. stworzenie politycznych warunków do opanowania republik nadbałtyckich, w pierwszej zaś kolejności Estonii<sup>5</sup>. Armia czerwona przeprowadziła również odpowiednie przygotowania do opanowania jednostek Floty Pińskiej, która jednak uległa samozatopieniu.

Możliwości operacyjne polskiej floty były ograniczone ze względu na kruchość obrony baz morskich. Decydowały o tym: niekorzystny przebieg granic, z góry skazujący na walkę w izolacji; niedostatek sił morskich

<sup>2</sup> Hubatsch, *Hitlers Weisungen für die Kriegführung*, s. 18, 22; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 28, 37; *Polskie Siły Zbrojne*, t. 1, s. 84.

<sup>3</sup> Okręty skierowane we wrześniu przeciwko Polsce podają: J. Pertek, *Przygotowanie i udział Kriegsmarine w napaści na Polskę w 1939 r.*, PZP 1963, nr 6, s. 45–46; A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża w 1939 r. na tle rozwoju marynarki wojennej Polski i Niemiec*, Warszawa 1970; M. Zgórnjak, *Możliwości wojenne Niemiec i Polski w 1919*, WPH 1989, nr, s. 101.

<sup>4</sup> H. R. Bachmann, *Die polnische U-Boot-Division im September 1939*, MR 1970, z. 1, s. 17nn; Rzepniewski, *Tamże*, s. 207.

<sup>5</sup> Bachmann, *Tamże*, s. 31; J. Pertek, *Eskapada „Orla” i prowokacja Żdanowa*, M. 1989, nr 9, s. 4–5; J. Sammet, *Historia „Orla” – znana czy nie znana?*, PM 1997, z. 1, s. 74. Po ucieczce *Orla* pojawiły się u wybrzeży Estonii sowieckie okręty izolujące ją od morza (S. Myllyniemi, *Die baltische Krise 1938–1941*, Stuttgart 1979, s. 57).

<sup>1</sup> PliMS MAR. A. II. 1/1, s. 5–6.



i środków obrony wybrzeża. TDW został zamknięty między Prusami a Rzeszą, otoczony i blokowany przez Kriegsmarine, a bazy były w zasięgu pobliskich lotnisk niemieckich. Słaba polska flota wojenna nie była więc w stanie narzucić inicjatywy, a tylko zamknąć się w bazach bez żadnej pomocy z zewnątrz i łączności z krajem. Jedynie OP mogły operować na pełnym morzu ze względu na swoje właściwości taktyczno-techniczne<sup>6</sup>. Było to powodem szukania możliwości współdziałania z flotą brytyjską lub francuską i w tym kierunku prowadzono negocjacje. Ponieważ pomoc floty francuskiej okazała się niemożliwa, głównie ze względu na jej zaangażowanie na Morzu Śródziemnym, pozostały zabiegi o wsparcie przez Royal Navy<sup>7</sup>. Jednak Wielka Brytania również odmówiła wysłania swoich okrętów na Bałtyk z pomocą polskiej flocie, głównie ze względu na brak odpowiedniej bazy morskiej na naszym wybrzeżu, trudności technicznych i braku wiary w powodzenie polskiego oręża<sup>8</sup>. Jednak powstały sojusz polsko-brytyjski stanowił najwłaściwszą odpowiedź na pakt niemiecko-sowiecki i rozwiał nadzieje zlokalizowania konfliktu III Rzeszy z Rzeczypospolitą. Ponadto powstała możliwość rozwoju w Wielkiej Brytanii polskich sił morskich na zasadach sojuszniczych i ich dalszej walki.

Jednocześnie polskie zabiegi polityczne w republikach nadbałtyckich i w krajach skandynawskich o jakiegokolwiek wsparcie, również zakończyły się niepowodzeniem, ponieważ nie poparły ich Wielka Brytania i Francja. Ponadto, w interesie Anglii i Francji było wzmocnienie wojskowe Polski w dostawach materiałowych, ale robiono to jednak bez pośpiechu, ze szkodą dla naszych wojsk<sup>9</sup>.

Wobec braku nadziei na bezpośrednią pomoc alianckich sił morskich, zamierzano wzmocnić obronę wybrzeża artylerią nadbrzeżną, środkami szturmowymi oraz przyspieszoną budową kilku okrętów.

Próby wyposażenia obrony baz morskich w ciężką artylerię nadbrzeżną nie powiodły się, o czym zdecydował zbyt krótki czas realizacji zamówień, wysokie koszty, sytuacja polityczna i nie zawsze odpowiedni sprzęt artyleryjski. Z Włoch starano się sprowadzić 2 armaty kalibru 320 mm, ale rozmowy na ten temat przerwano w kwietniu 1939 roku. Holandia oferowała 8 armat kalibru 280 mm, ale miały złe cechy balistyczne. Francuzi obiecali dostarczyć armaty kalibru 305 mm zdjęte z pancerników, ale nie zdążono ich przysłać. Interesowano się kupnem dział kalibru 356 mm w Anglii i Stanach Zjednoczonych, ale zdążono zebrać tylko informacje o nich. Ciężkich dział szukano nawet w Finlandii, Estonii i na Łotwie. Natomiast w Szwecji prowadzono starania o działa kalibrów 254 mm, 280 mm i 305 mm, ale ich dostawa mogła nastąpić dopiero w cią-

gu 3–3,5 roku<sup>10</sup>. W 1939 roku usilne starania o armaty morskie czyniono w Wielkiej Brytanii, głównie zaś o przysłanie jednego monitora z dwiema armatami kalibru 381 mm, ale nie dały one rezultatu. Anglicy jednak oświadczyli, że o działa morskie można u nich czynić starania<sup>11</sup>. Były to jednak działa stare, ponieważ Wielka Brytania była niechętna do odstąpienia nowych armat<sup>12</sup>. Brytyjczycy nie udzielili pomocy finansowej, materiałowej i operacyjnej, ponieważ nie wierzyli w możliwość obrony polskiego wybrzeża. Nie przekazali więc ani monitora, ani ciężkich armat, ani artylerii plot. Polska Marynarka Wojenna musiała więc liczyć wyłącznie na własne siły.

Wobec niedostatku sił i środków polskiej floty wojennej, powstały projekty organizacji sił szturmowych i oddziałów żywych torped.

Wraz z zaawansowaniem prac nad budową polskich OP w Holandii, powstał projekt ich dodatkowego wyposażenia w motorówkę torpedową (8 t; 10x2,8x1,8 m wysokości; 1 torpeda kalibru 450 mm na rufie; 40 w; 80 Mm; 2 ludzi). Projekt przewidywał umieszczenie jej w miejscu przewidzianym dla łodzi pokładowej, w specjalnym wodoszczelnym hangarze, stanowiącym opływowe przedłużenie kiosku. Ustawianie na wodzie i podnoszenie miało odbywać się za pomocą specjalnego dźwigu. Dałoby to możliwość dla OP zwalczać cele poza horyzontem i w miejscach płytkich, niedostępnych dla tego rodzaju okrętów. Tego jednak nie zrealizowano i nie podjęto go również w czasie opracowywania projektów OP zamówionych w 1939 roku we Francji.

Ponadto, na zlecenie KMW, od 1938 roku prowadzono próby z bezzałogową, zdalnie sterowaną łodzią motorową. Prace prowadzono w Państwowym Instytucie Teleradiotechnicznym pod kierunkiem prof. Janusza Groszkowskiego. Doświadczenia ze sterowaniem łodzią prowadzono również z samolotu<sup>13</sup>.

Po przemówieniu ministra spraw zagranicznych Józefa Becka w sejmie 5 maja 1939 roku, stwierdzające m.in., że *Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da*, szereg gazet warszawskich, poznańskich i krakowskich oraz Polskie Radio ogłosiły apel o naborze ochotników do oddziału żywych torped. Już od 7 maja do władz wojskowych zaczęły napływać zgłoszenia – w tym nawet na ręce marszałka Rydza-Śmigłego, których do sierpnia nadeszło około 1100. Były one rejestrowane w Służbie Broni Podwodnej KMW w Warszawie, a zgłaszających się powiadamiano, że w razie potrzeby dana osoba zostanie wykorzystana. Ci, którzy nie ukończyli 18 lat, byli zobowiązani uzyskać zgodę rodziców. Jednak w zawiadomieniu ze strony KMW nie używano sformułowania *żywa torpeda*<sup>14</sup>. Wynikało to m.in. stąd, że MW

<sup>6</sup> IPiMS, *Tamże*, s. 6; J. Malinowski, *Przyczynki do syntezy wojny obronnej Polski w 1939 r.*, WPH 1979, nr 2, s. 401; R. Witkowski, *Uwagi o obronie Wybrzeża w 1939 roku*, PM 1980, z. 10, s. 35. Tak fatalnego położenia strategicznego nie miała żadna flota wojenna na Bałtyku.

<sup>7</sup> *Polskie*, s. 55–57; Piaskowski, *Tamże*, s. 28.

<sup>8</sup> H. Jackiewicz, *Brytyjskie gwarancje dla Polski w 1939 roku*, Olsztyn 1980, s. 173; S. Ordon, *Poglądy na rozwój i zadania Marynarki Wojennej w latach międzywojennych*, PM 1964, z. 5, s. 81; W. Pater, *Problemy polskiej floty w polsko-brytyjskich rozmowach sztabowych w maju 1939 roku*, PM 1982, z. 4, s. 51–53; *Polskie*, s. 102; T. Skinder-Suchcitz, *Tamże*.

<sup>9</sup> IPiMS LOT. A. V. 1/40, 1/41.

<sup>10</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. I, s. 10, 12–13, t. II, s. 21, 28; R. Witkowski, *Projekt rozbudowy artylerii nadbrzeżnej na Helu*, BH 1972, nr 3, s. 49–58.

<sup>11</sup> IPiMS MAR. A. I/13.

<sup>12</sup> B. Wroński, *Wspomnienia płyną jak okręty*, Londyn 1981, s. 10nn. Anglicy zgodzili się sprzedać 4 armaty kalibru 152 mm, ale o kącie podniesienia zaledwie 15°. Starano się więc o przeróbkę tak, aby kąt ten osiągał 40°, ale decyzje zapadły zbyt późno (Skinder, s. 113–119).

<sup>13</sup> L. Komuda, „Orzeł”, *jakiego nie było...*, M. 1975, nr 9, s. 38.

<sup>14</sup> Na temat tych torped: Klatka, *Fenomen polskich żywych torped*, PM 1994, z. 6, s. 73–75. Wśród ochotników do oddziału żywych torped byli chłopcy i dziewczęta w wieku 16–17 lat, a nawet 11-letnia dziewczynka. Do 18 roku życia było 147 ochotników, w wieku 19–28 lat 477 ochotników, w wieku 39–48 lat 129 ochotników, a powyżej 49 roku życia 92 osoby. Jeden ochotnik miał 70 lat, a kilku po 60 lat. Wśród tych ochotników było 10% kobiet (*Tamże*, s. 75–79).

nie dysponowała odpowiednimi do tego środkami wal-ki, brak było odpowiednich aparatów oddechowych i innego niezbędnego sprzętu<sup>15</sup>. Nie było ośrodka szkolenia nurków bojowych, nie pracowano szerzej w KMW nad tym zagadnieniem, a więc i nie było taktyki *żywych torped*. Myśl jednak powstała, ale na jej realizację było już za późno.

Nie zdążono również wzmocnić własnej floty okrętami budowanymi w Anglii (2 ścigacze torpedowe), we Francji (2 OP) i w Warsztatach Portowych MW w Gdyni (2 niszczytiele). Dlatego do walki z Kriegsmarine sta-nęło jedynie 16 polskich okrętów bojowych oraz 3 jed-nostki artyleryjskie o charakterze szkolnym.

Flota wojenna nie mogłaby istnieć bez odpowied-nych baz morskich. W programach rozwoju floty, stu-diach strategicznych i dyskusjach podkreślano ich niezbędność, zwracając uwagę na rozbudowę Gdyni-Oksy-wia i Helu<sup>16</sup>. Tę drugą bazę zaczęto budować od począt-ku lat 30., z zamiarem stworzenia na Helu bazy opera-cyjnej i zaopatrzeniowej na wypadek wojny z Niemcami<sup>17</sup>. Obie bazy miały urządzenia do zaopatrywania okrę-tów w materiały pędne, amunicję, żywność i słodką wodę. Na Oksywiu mieściły się warsztaty portowe MW, mogące wykonywać wszelkie remonty, poza tym znaj-dowały się tam doki pływające. Przed wybuchem woj-ny z Oksywia przeniesiono na Hel część urządzeń warsz-tatowych i jeden dok pływający. Powstała tam więc filia warsztatów portowych mogąca wykonywać mniejsze remonty. Materiały pędne w Gdyni mieściły się na 3 kry-pach ropowych po 500 t każda oraz część zbiorników *Polmin* o pojemności około 1000 t. Na Helu wybudowa-no w schronach podziemnych zbiorniki ropy o pojem-ności około 2000 t, połączone rurociągiem z basenem wojennym. W porcie helmskim wykańczano również dwa małe zbiorniki po 400 t każdy. Zapasy amunicji okrę-towej znajdowały się w schronach na Oksywiu, ale z chwilą zagrożenia przewieziono je do schronów amu-nicyjnych na Helu. Tam też zdeponowano miny i torpe-dy, ale torpedowania i warsztaty broni podwodnej mie-sciły się na Oksywiu<sup>18</sup>.

Gdynia była łatwa do zablokowania, natomiast Hel ze względu na swoje położenie miał dobre warunki obronne nawet przy ówczesnych środkach obrony<sup>19</sup>. Mimo obiektywnych trudności ich obrony, wobec szybkiego rozwoju sił morskich niemieckich i sowieckich, od 1937 roku zaczęto wzmacniać obronę baz morskich – Gdyni i Helu oraz półwyspu.

Powstała również potrzeba zorganizowania baz mor-skich dla polskiej floty wojennej i handlowej poza kra-jem – w republikach nadbałtyckich, a na Morzu Czar-

nym w Rumunii<sup>20</sup>. Na Bałtyku na taką bazę chętnie widziano Rygę tym bardziej, że Polska utrzymywała przyjazne stosunki z Łotwą, granicząc bezpośrednio z tym państwem. Jednak Łotwa nie zamierzała uwi-kląć się w wojnę i własną flotę handlową trzeba było wysłać do Anglii w obliczu wojny. Natomiast na Morzu Czarnym zamierzano wykorzystać rumuński port Ga-lata do przeładunku materiałów wojennych dostarcza-nych z portów zachodnich i stąd, koleją do Polski. M.in. do prac w tym zakresie wysłano do Galaty kmrda Rym-szewicza, gdzie pełnił funkcję sekretarza polskiego kon-sulatu<sup>21</sup>.

Wysoko należy ocenić stan osobowy MW, w której poborowi stanowili mały procent w porównaniu z wojskami lądowymi. Szeregowych wcielano z kontyngentu poborowych, albo jako ochotnicy zobowiązujący się do trzyletniej służby. Po przeszkoleniu rekruckim w Ka-drze Floty, następował przydział do oddziałów lądow-ych MW lub na okręty. Zasadniczo załogi okrętów uzupełniano ochotnikami. Ten, kto odsłużył obowiązkowy czas, mógł pozostać w MW jako nadterminowy. Ochotnicy, których zawsze było dużo i poborowi nadter-minowi, uczęszczali na kursy w SSM. Po 3-letniej służ-bie i uzyskaniu specjalności, mogli być awansowani na podoficerów nadterminowych. Do służby zawodowej byli dopuszczeni podoficerowie specjaliści nadterminowi na podstawie kontraktu. Natomiast personel dla lotnictwa morskiego był szkolony w Morskim Dywizjonie Lotni-czym, podobnie uzupełnienie dla flotylli rzecznej odby-wało się na miejscu<sup>22</sup>.

Korpus oficerów MW obejmował: oficerów morskich, rzeczno-brzegowych, mechaników, technicznych, komi-sarzy i lekarzy. Za wyjątkiem lekarzy, którzy wstępo-wali jako absolwenci szkoły sanitarnej wojska, wszy-scy pozostali kandydaci przechodzili przeszkolenie 3–4 letnie w swojej specjalności. Oficerowie bardzo sobie cenili to, że przynależność do jakiejś grupy politycznej nie odgrywała żadnej roli w kwestiach przydziałów, awansów itp., co było stałą istotą w polskiej MW. Wszy-scy podoficerowie od bosman mata wzwyż musieli być zawodowymi, a stopień chorążego wprowadzono na parę lat przed wprowadzeniem go w wojsku. Przy ubieganiu się o przyjęcie do SPMW żadne protekcje nie odgrywa-ły roli, a egzamin wstępny trwał bardzo długo. Chodzi-ło o to, by móc poznać kandydata z punktu widzenia wychowania i etyki, a nie tylko pod względem znajo-mości przedmiotów ogólnokształcących. KMW stopnio-wo przestało wysyłać oficerów na kursy specjalistyczne do Francji, organizując własne w kraju, a 1 stycznia 1938 roku utworzono Wyższy Kurs Taktyczny Mary-narki – równorzędny z Wyższą Szkołą Wojenną. Admirał Świrski komentuje to w ten sposób, że kurs tak skrom-nie nazwano, *by nie wywołać kompetencyjnych sporów z Szefem Sztabu Generalnego*<sup>23</sup>. Ponadto oficerowie kor-pusu morskiego po kilkuletniej służbie uczęszczali na specjalne kursy: lotnictwa morskiego, artylerii, broni podwodnej, nawigacji oraz sygnalizacji. Awans na ofi-

<sup>15</sup> S. Smolis, *Podwodna broń dywersyjna*, Warszawa 1974, s. 40–41.

<sup>16</sup> CAW, I. 302. 4. 258; *Tamże*, 302. 4. 1942, s. 4; *Tamże*, 304. 2. 1942, s. 21, 25.

<sup>17</sup> IPiMS MAR. A. II. 1/1, s. 14.

<sup>18</sup> *Marynarka Wojenna. Dokumenty i opracowania*, Londyn 1968, s. 68. Nie zdołano jednak wykonać odpowiednie ukrycia dla OP, brak jeszcze było schronów żelbetowych i obrony plot dla nich. Dlatego we wrześniu 1939 roku OP mogły wchodzić na Hel tylko nocą, a niezbędne naprawy trzeba było wykonać do świtu.

<sup>19</sup> Są również opinie negujące wartość floty wojennej, w miejscie której należałoby rozbudować lądową obronę. Za cenę jednego niszczytela typu *Grom* można było np. zmienić Półwysep Helmski w twierdzę zdolną do oporu przez wiele miesięcy (J. Łojek /Leopold Jerzewski/, *Agresja 17 września 1939*, Warszawa 1990, s. 46). Jest to jednak stwierdzenie nie dające obrazu wojny morskiej, ponieważ baza bez okrętów nic nie znaczy, jest niepotrzebna, chyba dla przeciwnika po jej zdobyciu.

<sup>20</sup> O potrzebie i możliwościach wykorzystania portów rumuńskich przez Polskę, pisał memoriały do różnych instytucji wojskowych i cywilnych wiceadmirał Konstanty Biergiel. Tuż przed wojną zamie-rzano wykorzystać do przeładunku materiałów wojennych rumuński port Galatę.

<sup>21</sup> IPiMS, MAR. A. II. 1/1, s. 17; MMW, 45.

<sup>22</sup> IPiMS, MAR. A. I/18, s. 9–10.

<sup>23</sup> *Tamże*, MAR. A. II. 1/1s. 14–15.

cera starszego wymagało ukończenia kursu taktycznego<sup>24</sup>.

Należyte przygotowanie kadr powodowało odpowiednie szkolenie pojedynczych okrętów, zespołów oraz sztabów. Polskie okręty bardzo dużo pływały i były do tego należycie przygotowane, a proces szkolenia obejmował dwa okresy – zimowy i kampanię letnią. W pierwszym przygotowywano okręty pod względem technicznym do pływania i przeprowadzano szkolenie teoretyczne, w drugim zaś – w kampanii letniej, szkolenie prowadzono na morzu. Na początku kampanii letniej – wiosną, prowadzono intensywne szkolenie na okrętach: SB, działy okrętowe, a następnie cały okręt. Postoje w bazach były krótkie, a okręty przebywały na redach na kotwicy, bądź w ruchu. Szkolenia te przeprowadzano według programów opracowywanych przez specjalistów sztabu Dowództwa Floty, przy współudziale dowódców dywizjonów. Programy obejmowały kolejność trudności, które stopniowo zwiększały wymagalność: od ćwiczeń indywidualnych do SB, w działach okrętowych, a następnie całego okrętu. Następnie przeprowadzano kursowe strzelania artyleryjskie, torpedowe, minowe, stawianie min, trałowanie itp. W czasie tych wszystkich ćwiczeń wiele uwagi zwracano na obserwację powierzchni morza, powietrza i na sygnalizację semaforem, światłami oraz flagami. Dlatego osiągnano świetne wyniki w łączności wzrokowej, a służba sygnałowa pełniona była we flocie bez przerwy.

Od oficerów wymagano doskonalenia nawigacji, dobrze manewrowali okrętami i przeprowadzali dowodzenie jednostkami przy zmniejszonej obsadzie oficerskiej w warunkach bojowych i ekstremalnych. Przy surowym przestrzeganiu RSO, osiągnięto wielką sprawność w przeprowadzaniu alarmów, strzelań artyleryjskich i torpedowych oraz w wykonywaniu innych zadań bojowych. Dbano o okręty, które charakteryzowały się sprawnością techniczną, wysokim stanem szkolenia, gotowością do natychmiastowego działania maszyn i mechanizmów okrętowych, regulaminowym tokiem służby, sprawnością manewrów i schludnym wyglądem, stwarzając możliwości do skutecznego wykorzystania w walkach<sup>25</sup>.

Ćwiczenia na morzu zespołami przeprowadzano w dwóch dywizjonach – niszczycieli i minowców, zaś w trzecim dywizjonie (OP), pojedynczymi okrętami. W zespołach jednorodnych i przy współdziałaniu z innymi, zwracano uwagę na wykonywanie nakazanych szyków, utrzymywanie nieprzerwanej łączności i obserwacji.

Okręty nawodne – głównie większe, przebywały na morzu tygodniami, nieraz z dala od własnych baz ćwicząc programowe zadania. Pływały na wodach środkowego Bałtyku i na jego północnych akwenach, w pobliżu Zatoki Ryskiej. Przy okazji ćwiczeń obserwowały ruch flot – niemieckiej i sowieckiej, zbierały o nich wiadomości, które potem odpowiednio opracowywano<sup>26</sup>. Od 1939 roku OP prowadziły intensywne szkolenie w swoich se-

ktorach operacyjnych. Dniem i nocą ćwiczyły zanurzenia zwykłe i bojowe, wszystkie rodzaje alarmów oraz przeprowadzały pozorowane ataki torpedowe<sup>27</sup>.

Wzrost wyszkolenia oficerów – w tym dowódców i sztabów, znajomość języków obcych, głównie francuskiego, niemieckiego, rosyjskiego i angielskiego oraz rozwój floty wojennej wraz z wprowadzaniem nowoczesnych ON i OP powodowały intensyfikację ćwiczeń z uwzględnieniem najnowszych osiągnięć morskiej sztuki wojennej. Znalazło to odzwierciedlenie na łamach fachowych pism – PM i B oraz w specjalistycznych wydawnictwach<sup>28</sup>. Pozwoliło to na zwiększenie ilości ćwiczeń, które podzielono na: obustronne ćwiczenia taktyczne, ćwiczenia grupowe, ćwiczenia pojedynczych okrętów i ćwiczenia różnych grup załóg na okrętach. Poszerzano tematykę użycia niszczycieli i OP oraz sposobów walki z samolotami i współdziałanie z własnym lotnictwem. Pozwoliło to na opracowanie odpowiednich zadań dla polskich sił morskich i określono możliwości ich wykonania<sup>29</sup>.

W drugiej połowie lat 30-tych w trakcie ćwiczeń główną uwagę zwracano na obronę wybrzeża, a zwłaszcza obronę bazy morskiej w Helu. Ćwiczenia i studia operacyjno-taktyczne pozwoliły na ostateczne skonkretyzowanie zadań floty, dla której zasadniczymi działaniami były: ochrona niszczycieli *Peking*, działania OP *Worek* i operacje minowe *Rurka*. Ćwiczone również inne warianty użycia mniejszych jednostek pod przykryciem ognia własnych baterii nadbrzeżnych i walki artyleryjskiej z celami nawodnymi, brzegowymi i samolotami, a nawet przeprowadzenia desantów morskich.

Zadania flocie wojennej postawione przez Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych 26 lipca 1939 roku obejmowały działania na morzu i wybrzeżu. Zadanie na morzu polegało na przeszkadzaniu w komunikacji morskiej między Rzeszą a Prusami Wschodnimi. Natomiast zadania na Wybrzeżu obejmowały obronę Helu jako zasadniczej bazy MW oraz obronę rejonu Gdyni<sup>30</sup>. Okręty miały przeprowadzić operacje: stawianie ZM, działania OP na liniach żeglugowych przeciwnika oraz zabezpieczenie tych zadań poprzez obronę lądową baz, morską obronę baz i obronę plot, a ponadto wykonanie dodatkowych innych zadań na rzecz powyższych operacji bojowych. Ponieważ nie było operacyjnych możliwości wykorzystania niszczycieli na Bałtyku wobec drugą przewagę floty niemieckiej, 3 z nich wysłano do Anglii, celem konwojowania transportowców do portów rumuńskich. Początkowo zamierzano wysłać wszystkie 4 okręty, ale ostatecznie zostawiono *Wichra* do osłony

<sup>24</sup> Ciesielski, *Tamże*, s. 237–238; B. Romanowski, *Polskie okręty podwodne w II wojnie światowej*, PM 1959, z. 6, s. 23–24; Tenże, *Torpeda w celu*, Warszawa 1969, s. 11–17; Rzepniewski, *Tamże, passim*.

<sup>25</sup> Do ważniejszych wydawnictw należały: Hubert, *Historia wojen morskich*; Czeczott, *Wojna morska na Bałtyku*; Tenże, *Obrona wybrzeża*; Tenże, *Taktyka stosowania lekkich jednostek nawodnych i zespołów*; Dzienisiewicz, *Teoria strzelań torpedowych*; Tenże, *Torpedownawstwo*; Frankowski, *Geografia strategiczna Morza Bałtyckiego*; Kłoczkowski, *Taktyka użycia torped na łodziach podwodnych*; *Księgi sygnałowe*; *Instrukcja*; *Taktyka minowa jednostek nawodnych*; Laskowski, *Artyleria morska*, t. I, II; Tenże, *Teoria strzelania*; *Podręcznik dla operacyjnej służby sztabów*; *Rozważania o taktycznym użyciu okrętów podwodnych*; *Służba w sztabach Marynarki Wojennej*; Stankiewicz, *Zarys taktyki łodzi podwodnych*; Wojcieszek, *Artyleria przeciwlotnicza*.

<sup>29</sup> Podstawę tego stanowił *Memoriał o zadaniach marynarki wojennej, jej stanie i potrzebach* opracowany przez Świrskiego (CAW, I. 302. A. 1942).

<sup>30</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 34; *Polskie siły*, t. I, cz. 5, s. 73–74.

<sup>24</sup> *Tamże*, MAR. A. I/18, s. 10.

<sup>25</sup> Cz. Ciesielski, *Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1974, s. 235–236. Ważną rolę odgrywały zawody organizowane na różnych szczeblach w zakresie sygnalizacji, artylerii, broni podwodnej i w innych specjalnościach (*Tamże*, s. 237).

<sup>26</sup> Ciesielski, *Tamże, passim*; S. Ordon, *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918–1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966, s. 265–268; Rzepniewski, *Tamże, passim*; W. Steyer, *Rozjaśniony widnokrąg myśli morskiej*, PM 1947, z. 1, s. 7.

stawiania min i ewentualnego wsparcia artyleryjskiego własnych wojsk w Gdańsku. Żalowano potem mocno, że tego okrętu nie wysłano wraz z innymi trzema niszczycielami do Wielkiej Brytanii<sup>31</sup>.

Głównym organem dowodzenia MW na wybrzeżu było Dowództwo Floty, którego kompetencje wzrosły od 31 grudnia 1938 roku po utworzeniu Obszaru Nadmorskiego (Gdynia, powiaty kartuski i morski). Dowódca Obszaru otrzymał kompetencje dowódcy okręgów korpusów, z wyjątkiem służby uzupełnień. Wraz z powszechną mobilizacją dowódca Floty obejmował dowodzenie siłami Obszaru i miał kompetencje dowódcy armii.

Dowódcy Floty – kontradmirałowi Józefowi Unrugowi podlegały: dywizjon niszczycieli, dywizjon OP, Morska Obrona Wybrzeża, Lądowa Obrona Wybrzeża, Morski Dywizjon Lotniczy, Wojskowa Składnica Tranzytowa na Westerplatte i Komenda Portu Wojennego Gdynia. Szefem sztabu był kmdr Marian Majewski<sup>32</sup>.

Dowódca Floty podlegał bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi, w sztabie którego utworzono stanowisko oficera łącznikowego MW (kmdr ppor. Józef Boreyko). Starania Świrskiego o utworzenie małego sztabu morskiego, którego sam byłby szefem, nie odniosły skutku<sup>33</sup>.

Morska Obrona Wybrzeża sformowana została 10 lipca 1939 roku w wyniku reorganizacji istniejącego od 1933 roku Dowództwa Obrony Wybrzeża Morskiego. Jej dowódcą został kmdr Stefan Frankowski, a szefem sztabu – kmdr ppor. Romuald Dziewałtowski-Gintowt. Podporządkowano mu wszystkie jednostki nawodne pozostawione w kraju oraz Rejon Umocniony Hel (dowódca – kmdr Włodzimierz Steyer).

Łączność w MW była rozbudowana i obejmowała: 4 radiostacje na Oksywiu, 3 radiostacje na Helu, 2 radiostacje w Pucku, 5 Punktów Obserwacyjnych (Redłowo, Oksywie, Rozewie, Jastarnia i Hel) oraz sieć kablową podziemną i naziemną<sup>34</sup>. Radiostacje były dobre, a radiostacja Dowództwa Floty była zabezpieczona w bunkrze na Helu i przez cały czas zapewniała przekazywanie oraz odbiór sygnałów<sup>35</sup>. Jednak brak samolotów rozpoznawczych nie pozwalał na ich właściwe wykorzystanie, a własne rozpoznanie na morzu obejmowało tylko rozpoznanie wzrokowe z brzegu, z małych ON i OP.

Pierwszą operacją bojową polskiej floty było wykonanie zadania opracowanego pod kryptonimem *Peking*, polegającego na bezpiecznym przejściu 3 niszczycieli: *Grom*, *Błyskawica* i *Burza* do baz brytyjskich<sup>36</sup>. Dało to możliwość ciągłości walki z Niemcami oraz udział w konwojowaniu statków z zaopatrzeniem wojennym dla wojsk polskich przez porty rumuńskie<sup>37</sup>.

<sup>31</sup> IPMS, MAR. A. V. 1/8.

<sup>32</sup> Wykaz stanowisk wszystkich organów kierowania i dowodzenia wraz z obsadą personalną od dowództwa Floty po pododdziały lądowe podał T. Kryśka-Karski (*Materiały do historii Wojska Polskiego*, nr 19, Londyn 1986, s. 14–29).

<sup>33</sup> *Marynarka*, s. 73.

<sup>34</sup> *Tamże*, s. 68.

<sup>35</sup> IPiMS MAR. A. II/1, s. 2; *Marynarka*, s. 55.

<sup>36</sup> Szczegóły przejścia tych okrętów omówiono w Warszawie 15 sierpnia tego roku z przedstawicielem Admiralicji brytyjskiej (Piaskowski, *Tamże*, s. 35). O pisowni *Peking* czy *Pekin* nadmieniał Dyskant („*Peking*” czy „*Pekin*”, BH 1989, nr 11, s. 15–17). Dokument podała Skinder-Suchcitz (*Tamże*, s. 133–135). Na opieczętowanej kopercie rozkazu napisane jest *Peking*, podobnie w maszynopisie rozkazu w kronice *Błyskawicy*. Natomiast w kronice *Burzy – Pekin* (*Tamże*, s. 140, przypis 1). O wykonaniu tej operacji pisał W. Kodrębski (*Jak polskie kontrtorpedowce dostały się do Anglii*, B 1941, z. 10, s. 45–51).

<sup>37</sup> Na wiadomość o odejściu polskich okrętów do Anglii, adm.

Do walki na miejscu zostały użyte: 1 niszczyciel (*Wicher*), 5 OP (*Orzeł*, *Sęp*, *Ryś*, *Wilk* i *Żbik*), 1 stawiacz min (*Gryf*), 6 trałowców (*Jaskółka*, *Mewa*, *Rybitwa*, *Czajka*, *Czapla*, *Żuraw* i *Czapla*), 2 kanonierki (*Generał Haller* i *Józef Piłsudski*) i szkolny okręt artyleryjski (*Mazur*), a ich działania zabezpieczały jednostki pomocnicze. Ponadto do działań pomocniczych zmobilizowano Oddział Kutrów.

Niszczyciel *Wicher* przewidziany był do ewentualnej operacji przeciwko Gdańskowi oraz jako osłona stawiacza min *Gryf*<sup>38</sup>. Trałowce (*Jaskółka*, *Czajka*, *Mewa*, *Rybitwa*, *Czapla* i *Żuraw*) miały komplety trałów, mogły stawiać ZM i charakteryzowały się dużymi walorami bojowymi. Kanonierki i szkolny okręt artyleryjski mogły przeprowadzać patrolowanie, obronę plot, i przeciw OP oraz inne zadania bojowe.

Pod koniec sierpnia zmobilizowano *Flotyllę Straży Granicznej* w składzie: kuter patrolowy *Batory* oraz dwie motorówki patrolowe – *Kaszub* i *Mazur*, które wcielono do floty wojennej. 1 września zostały podporządkowane dowódcy Rejonu Umocnionego Hel z zadaniem: włączone do systemu obrony plot bazy, szukanie zestrzelonych niemieckich lotników, ochrona OP na redzie portu pobierających zapasy i ładujących akumulatory oraz przewożenie rannych.

28 sierpnia zorganizowano *Oddział Kutrów*, w którego składzie znalazły się 24 zmobilizowane kutry rybackie i dwa statki – *Gdynia* i *Gdańsk*, jako ich bazy. Oddziałem dowodził kpt. mar. Alfred Yogan. Ponieważ Oddział zagrożony przez samoloty przeciwnika nie miał odpowiednio wyszkolonych załóg, 3 września został rozwiązany<sup>39</sup>.

*Morski Dywizjon Lotniczy* nie miał większych wartości bojowych, stanowił bazę szkoleniową do rozwoju lotnictwa morskiego w najbliższych latach. Jednak tuż przed rozpoczęciem działań bojowych samoloty tego dywizjonu wykonały około 15 lotów rozpoznawczych przy niemieckich wybrzeżach, identyfikując okręty przeciwnika. Ponadto wykonały ćwiczenia z polskimi okrętami. W czasie walk zdołały wykonać kilka lotów rozpoznawczych, ale wyłącznie nocą<sup>40</sup>.

Drugą udaną operacją morską – obok przejścia 3 niszczycieli do Anglii, było zabezpieczenie polskiej floty handlowej i części rybackiej przed zniszczeniem lub dostaniem się w ręce przeciwnika. Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu wspólnie z KMW opracował plan zapobieżenia temu i wykorzystania polskich statków do przewozu dostaw materiałów wojennych dla kraju. Plan dyslokacji *Morskiej Floty Operacyjnej*<sup>41</sup> przewidywał: wprowadzenie statków do portów sojuszniczych lub neutralnych; podporządkowanie floty Polskim Komitetem Transportowym powołanym w Londynie, Paryżu i Sztokholmie; utworzenie systemu tajnej łączności; opracowanie szczegółowej instrukcji dla kapitanów statków na wypadek wojny. Główn-

Raeder wydał 30 sierpnia rozkaz odwołania z Bałtyku krążowników: *Köln*, *Lepzig* i *Nürnberg* (Piaskowski, *Tamże*, s. 45).

<sup>38</sup> *Marynarka*, s. 72.

<sup>39</sup> J. Gietrych, *Oddział Kutrów i kampania kapitana Jougana*, NS 1959, nr 95, s. 12–13; *Marynarka*, s. 76.

<sup>40</sup> *Tamże*, s. 67; M. A. Peszke, *Polska Marynarka Wojenna w II wojnie światowej. Szkic historyczny*, Dodatek do PM 1995, z. 4, s. 59.

<sup>41</sup> *Morska Flota Operacyjna* – nazwa przyjęta przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz KMW dla statków pasażerskich i towarowych w okresie przygotowania i realizacji planu dyslokacji floty handlowej do portów sojuszniczych (J. K. Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa (1939–1945)*, t. I, Gdynia 1991, s. 16, przypis 1).

nym zadaniem było wycofanie na czas statków z Bałtyku. Te wspólne prace nad włączeniem *Morskiej Floty Operacyjnej* w ogólny plan obronny kraju prowadzono od końca 1936 roku. Na podstawie tajnych rozkazów podczas okresowych remontów statków i projektowania nowych, wzmacniano kadłuby i nadbudówki celem szybkiego zainstalowania armat i broni maszynowej<sup>42</sup>. W 1939 roku prace te intensyfikowano. Mając na uwadze przygotowanie do wojny statków żeglugi morskiej, przybrzeżnej, portowej, rybołówstwa morskiego i żeglugi śródlądowej, a także środków transportu lądowego, powietrznego i łączności, Ministerstwo Spraw Wojskowych w porozumieniu z odpowiednimi resortami wystąpiło z odpowiednią inicjatywą ustawodawczą. Na tej podstawie 30 marca 1939 roku Sejm RP przyjął ustawę *O komunikacjach w służbie obrony Państwa*, która ze względu na ważność już 1 kwietnia weszła w życie<sup>43</sup>. Zainteresowani zostali zobowiązani do podporządkowania się interesom obrony państwa, określono również kompetencje różnych resortów. Nie znając terminu wybuchu wojny, statkom nakazano utrzymywać zapasy pozwalające na odejście z Gdyni do Anglii lub Francji.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu nadało 30 sierpnia 1939 roku tajną depezę do wszystkich kapitanów statków, aby wykonywali tylko polecenia szyfrone lub przedstawicieli polskich placówek zagranicznych. W następnej depeży z tego samego dnia poinformowano kapitanów, że ruchami statków kierować będzie Minister Przemysłu i Handlu. W rezultacie tych zarządzeń 31 sierpnia w Gdyni pozostały tylko 2 statki zmobilizowane przez Dowództwo Floty (*s/s Tczew* i *s/s Toruń*), będący w budowie *s/s Olza* oraz statki żeglugi przybrzeżnej: *Gdynia*, *Gdańsk*, *Jadwiga* i *Wanda*<sup>44</sup>. Na 37 statków 12 znajdowało się na morzu, 16 w portach neutralnych i 9 w portach sojusznicznych. Zagrożonych było 11 – na Bałtyku, w cieśninach duńskich i na Morzu Północnym, ale wszystkie uratowano oddając do dyspozycji polskiemu rządowi<sup>45</sup>. Ponadto uratowano dalekomorskie statki rybackie, z których 23 znalazło się w portach holenderskich, a pozostałe kierowano do Anglii. Korzystając z trudnej sytuacji Polski, Holendrzy starali się je zatrzymać u siebie, kilkoma z nich interesowała się również francuska MW<sup>46</sup>.

Wojska polskie we wrześniu 1939 roku stanęły do walki przeciwko dwóm światowym potęgom wojskowym – niemieckiej i sowieckiej<sup>47</sup>. Niemców wsparli Słowacy,

którzy wysłali przeciw Polsce dwie dywizje piechoty, w składzie których był również ukraiński pułk. Natomiast z wojskami sowieckimi współdziałały oddziały litewskie na Wileńszczyźnie. W takiej sytuacji nie znalazła się żadna armia europejska. Dowódcy niższych szczebli umieli przeciwstawić się przeciwnikowi, a w nocnych walkach wręcz polska piechota była o wiele lepsza od wroga. Wojska Polskie położyły kres pokojowym podbojom III Rzeszy niemieckiej, która w Polsce musiała prowadzić ciężkie walki. Niemcy w obliczu zdecydowanego oporu polskich wojsk angażowali coraz większe siły. Dlatego już 3 września żądali, aby wojska sowieckie zaatakowały Rzeczypospolitą, ponawiając je 8 września. Armia Czerwona dokonała napadu, gdy Wojsko Polskie było zaangażowane w walce na całym froncie, a Wehrmachtowi wyczerpywała się amunicja. Niemcy mieli ją na 10–15 dni, a polska obrona twardniała. Społeczeństwo nasze już się nauczyło unikać barbarzyńskich nalotów wroga, a kraj nie wyczerpał swych możliwości operacyjnych. Szczególnie na kresach wschodnich czekały na swą kolej rezerwy, a tysiące zmobilizowanych żołnierzy nie oddało jeszcze strzału, rwąc się do walki. 17 września biło się z Niemcami 25 polskich dywizji, które nie myślały nawet o zaprzestaniu walki, a rozmach ofensywy niemieckiej począł maleć i stawał się *miękki*. Coraz bardziej wydłużały się linie zaopatrzeniowe wojsk niemieckich, zawodziła organizacja tyłów i dowodzenie, zaś drogi stawały się trudne do działań jednostek pancernych i zmotoryzowanych. Atak sowiecki pozwolił na szybsze przegrupowanie sił niemieckich przeciwko Warszawie i wstrzymanie ich ruchu na wschód.

Wojsko Polskie we wrześniu 1939 roku walczyło w niekorzystnych warunkach i nie miało szans na zwycięstwo. W walkach tych można wyodrębnić dwa główne fronty – niemiecki i sowiecki oraz trzeci, odrębny – obrona wybrzeża, charakteryzująca się odizolowaniem od frontów głównych i długotrwałością obrony. Mimo dzielnego oporu, politycznego wsparcia sojuszników i sympatii wielu państw, Rzeczypospolita została opanowana przez wojska przeciwników. Złożyło się na to wiele czynników: zdecydowana sowiecka pomoc wojskowa i polityczna dla Rzeszy, polityczne i propagandowe wsparcie komunistów – głównie w krajach zachodnich dla poczynań niemieckich przeciwko Polsce, masowe zastosowanie przez Niemców broni pancernych i lotnictwa, które stanowiły źródło sukcesów przeciwnika<sup>48</sup>, brak odpowiedniego własnego lotnictwa bojowego<sup>49</sup>, niedostatek broni pancernych<sup>50</sup>, zawiodło dowodzenie w wojskach polskich na szczeblu centralnym, a naczelne władze wojskowe nie panowały nad sytuacją operacyjną<sup>51</sup>; nie potrafiono zorganizować skuteczniejszej obrony przed wkraczaniem Armii Czerwonej, a na kresach zapanał chaos w dowodzeniu; zawiodła łączność w woj-

<sup>42</sup> *Tamże*, s. 16, 18–19.

<sup>43</sup> Dz.U. RP 1939, nr 29, poz. 195.

<sup>44</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 44.

<sup>45</sup> Sawicki, *Tamże*, s. 20–22. Najgroźniejsza sytuacja była na 8 statkach, których wybuch wojny zastał w Szwecji. Silna propaganda sowiecka wspierająca niemiecką w Szwecji, spowodowała zejście załóg z kilku polskich statków. Aby je ściągnąć do Anglii, zaangażowano w ich miejsce wojskowych oraz uczniów z PSM i z *Daru Pomorza* (*Tamże*, s. 21). Wydania tych statków żądali Niemcy, a Szwedzi starli się jak najszybciej ich pozbyć. 5 z nich przeszło z Goeteborgu do Bergen tylko pod balastem, przy jak najmniejszym zanurzeniu, aby pokonać w niektórych miejscach płytkie wody szwedzkie. Z Bergen, wraz z kilkoma statkami brytyjskimi przeszły pod eskortą Royal Navy do Anglii. Zaś trzy pozostałe etapami posuwały się po szwedzkich wodach terytorialnych i w październiku dostały się również do Anglii (Peszke, *Tamże*, s. 60).

<sup>46</sup> A. Ropelewski, *Śladami Korabia II*, Gdańsk 1982, s. 27–77.

<sup>47</sup> Wojna z Polską ze względów operacyjnych dla Niemców była możliwa tylko na początku września. Od połowy tego miesiąca byłyby już trudności w użyciu lotnictwa i wojsk pancernych i techniki wojskowej. Hitler o tym wiedział i obawiał się działań bojowych jesienią tym bardziej, że Polacy mogli według niego *po prostu zająć w październiku Gdańsk* (Bergman, *Najlepszy sojusznik*, s. 27).

<sup>48</sup> *Tamże*, s. 126.

<sup>49</sup> Polskie lotnictwo nie zostało zniszczone na ziemi i wytrwale walczyło. Szczególnie brygada bombowa uderzała na siły niemieckie aż do 16 września. Polskie lotnictwo uległo załamaniu 17 września, kiedy Sowieci opanowali wschodnie lotniska.

<sup>50</sup> Halder fakt ten komentuje następująco: *Gdyby Polska miała obronę przeciwpancerną, zwycięski pochód byłby niemożliwy* (*Tamże*, s. 126).

<sup>51</sup> Dowódcy niższych szczebli umieli przeciwstawić się Niemcom i Sowiecom, a w nocnych walkach wręcz polska piechota była lepsza od przeciwników. Generałowie walczyli w polu i nie zostawiali swoich oddziałów.

skach niemal na wszystkich szczeblach dowodzenia, poza marynarką wojenną.

Flota wojenna, podobnie jak całe polskie siły zbrojne, podjęła walkę z przeważającymi siłami nieprzyjaciela, w całkowitym odosobnieniu od reszty kraju. Jednocześnie z baz brytyjskich rozpoczęły operacje bojowe przeciw Kriegsmarine 3 nasze niszczyciele, wysłane tam wcześniej.

W ostatnich dniach sierpnia dowództwo Floty wraz ze sztabem przeniosło się z Gdyni na Hel, początkowo do budynku szefostwa fortyfikacji wybrzeża, a następnie do opróżnionego schronu amunicyjnego<sup>52</sup>.

Od pierwszych godzin wojny, Niemcy przejęli panowanie w powietrzu i zablokowali polskie wybrzeże (Zatokę Gdańską, między Pilawą i Rozewiem, między Ustką i Ławicą Słupską i przy cieśninach duńskich). Natomiast strona polska w dniach 5–7 września zablokowała port gdyniński, w obawie przed niemieckim desantem. W głównym wejściu zatopiono parowiec greckiej bandery *Caritas*. Zatopiono również polski frachtowiec *Toruń*, który załadowany bunkrem został podpалony ładunkami wybuchowymi. Chodziło o to, aby pożar utrudniał przeciwnikowi orientację. Ponadto w powstałej luce między wrakiem *Caritasu* a falochronem, zatopiono ćwiczebny okręt torpedowy *Oksywie*<sup>53</sup>. Okręty polskie prowadziły obronę plot. zespołów i portów, walki artyleryjskie z siłami nawodnymi przeciwnika, operacje minowe siłami nawodnymi i podwodnymi, operacje bojowe OP i ostrzał artyleryjski niemieckich pozycji lądowych.

Do największej bitwy okrętów z samolotami doszło na Zatoce Gdańskiej 1 września, około 4 Mm od Helu. Polski zespół w składzie: *Wicher*, *Gryf*, 6 trałowców i 2 kanonierki, idący na rechę portu helskiego, zaatakowało 33 niemieckich bombowców nurkujących. Zespół miał na uzbrojeniu 6x40 i 31 KM. Armaty okrętowe większych kalibrów miały za mały kąt podniesienia, a armaty kalibru 75 mm nie miały odpowiednich przyrządów celowniczych. Natomiast samoloty przeciwnika obok bomb, miały na uzbrojeniu około 100 KM. Głównym obiektem ataku przeciwnika był stawiacz min *Gryf* z minami na pokładzie, którego ubezpieczały ogniem trałowce. Taktyka okrętów polegała na uchylaniu się od bomb lotniczych i maksymalnym wykorzystaniu armat oraz KM. Bitwa morska z samolotami trwała kilkanaście minut, trafione został *Gryf* i trałowiec *Mewa* (okręt odholował na Hel trałowiec *Rybitwa*), a okręty uszkodziły kilka samolotów przeciwnika i dwa zestrzeliły. Niemcy jednak odnieśli poważny sukces, ponieważ *Gryf* wyrzucił miny za burtę, co uniemożliwiło postawienie ZM nocą 1/2 września<sup>54</sup>.

Co prawda obsady artylerii KM plot były ostrzelane w czasie wielu ćwiczeń przed wybuchem wojny, ale początkowe bombardowania z lotu nurkowego zaskoczyły marynarzy. Przypuszczano, że rzekomo szybko spadający samolot, chyba trafiony, jest niegroźny. A ten, spadając w locie nurkowym, zrzucił bombę i błyskawicznie szedł w górę. Jednak wkrótce rozpoznano tę taktykę i samoloty nurkujące nie stanowiły już elementu zaskoczenia. Ponadto dla zmylenia obrony plot

okrętów, nurkowce pozorowały atak z dużych wysokości ściągnając na siebie ogień okrętów i artylerii oplot bazy. Zaś kilka bombowców z bardzo małych wysokości zaskoczenia, rzucały bomby<sup>55</sup>. Niemieckie lotnictwo wprowadzało różne sposoby walki, aby uniknąć polskiej obrony plot, która mimo małej liczby była skuteczna. Przeprowadzały więc ataki grupami z kilku kierunków, nękające zrzucanie bomb z dużych wysokości, nocne ataki falami co 15–20 minut, od strony słońca wieczorem i inne, które lotnictwo niemieckie ćwiczyło przed przystąpieniem do wojny i które sprawdzono w hiszpańskiej wojnie domowej. Natomiast zasadą polskiej obrony plot była maksymalna szybkostrzelność i stawianie zapór ogniowych, celem obrony okrętów stojących w porcie helskim, a po ich zniszczeniu – baterii nadbrzeżnych.

Do obrony bazy morskiej przed ON przeciwnika służyła artyleria nadbrzeżna, której trzonem była 31 bateria 4 armat kalibru 152,4 mm<sup>56</sup>. Po wejściu do portu wojennego Hel *Wichra* i *Gryfa*, wsparły one tę baterię armatami okrętowymi – 4x130 i 6x120. Natomiast kanonierki weszły do poru rybackiego na Helu i 3 września zostały rozbrojone, przeznaczając armaty i KM do wzmocnienia obrony lądowej<sup>57</sup>.

Niemcy doceniali siłę nielicznej polskiej artylerii na Helu, dążąc do jej zniszczenia silnymi nalotami i ostrzałem z morza przez własne ON. Dla zlokalizowania na Helu i w porcie wojennym na Helu obiektów artyleryjskich, przeciwnik przeprowadzał rozpoznanie atakami lotniczymi, a nad ranem 3 września artyleryjskie rozpoznanie dwoma niszczycielami. Co prawda polskie okręty zdyszały bardzo szybko nakrycie, ale jednocześnie zdradziły własne punkty artyleryjskie, co pozwoliło opracować odpowiednie silne naloty przez niemieckie bombowce<sup>58</sup>. W rezultacie tego *Wicher* i *Gryf* zostały zatopione, wytwarzając dogodniejsze warunki dla Kriegsmarine do atakowania Helu i Gdyni z morza. W ten sposób do walki na morzu pozostało 5 OP i 5 trałowców.

W planach polskiej floty wojennej przewidziano również operacje minowe przez ON i OP: *Gryf* mógł postawić jednorazowo około 600 min, trałowce 120 min, OP 60 min, a składy floty miały 1060 min. Zamierzano postawić ZM przed wybuchem wojny na własnych wodach terytorialnych, a następnie na wodach przyległych. Zaś z chwilą wybuchu wojny na wodach wykorzystywanych przez flotę przeciwnika oraz ZM zaczepno-obronne pod Pilawą. Ponadto przewidziano wariant zastępczy po wybuchu wojny na własnych wodach.

Postawienie ZM w czasie pokoju napotkało na poważne trudności. Kilkanaście dni przed wojną Świrski

<sup>55</sup> *Tamże, passim*; Rzepniewski, *Tamże*, s. 29, przypis 156. Podobnie zatopiono później *Groma*.

<sup>56</sup> Jej organicznym elementem była tzw. bateria oświetlająca do nocnych strzelań baterii głównej, składająca się z 2x75. Ponadto w skład artylerii nadbrzeżnej wchodziły: 32 bateria (tzw. grecka, kilka Mm na północny zachód od latarni Hel) i 33 bateria (tzw. duńska, nieopodal latarni Hel) mające po 2x105 mm; baterie przeciwdesantowe po 2x75 w obszarze Jastarnia-Jurata i jedna w pobliżu Władysławowa; 2 Morski Dywizjon Artylerii Przeciwlotniczej – 3 bateria po 2x75 każda i jedna bateria półstała 10x40 (R. Witkowski, *Udział artylerii nadbrzeżnej w obronie Helu*, BH 1971, nr 2, s. 83–84).

<sup>57</sup> J. Stankiewicz, *Kanonierki w kampanii wrześniowej 1939 r.*, MP 1947, nr 29, s. 4–5 i nr 30, s. 11.

<sup>58</sup> Później dowódca *Schlesiena* wyraził wobec adm. Unruga podziw za szybkość wstrzelanie się i skuteczność ognia polskiej artylerii (IPMS, *Tamże*, s. 3).

<sup>52</sup> IPMS, MAR. A. II. 2/1, s. 2.

<sup>53</sup> Pertek, *Wielkie dni...*, wyd. VII, s. 97; S. Talaga, *Zakorkowanie portu gdynińskiego*, MP 1946, nr 3, s. 20.

<sup>54</sup> IPMS, *Tamże*, s. 2–3.

zasięgał opinii u ministra spraw zagranicznych co do stawiania min w pasie wód przyległych, ale spotkał się z odmową. Natomiast Generalny Inspektor Sił Zbrojnych wyraził zgodę do ich stawiania wyłącznie na wodach terytorialnych, zastrzegając sobie decyzję odnośnie czasu ich postawienia. Dowódca Floty otrzymał rozkaz stawiania min w pasie 3-milowym, a w pasie 6-milowym miały być postawione z chwilą wybuchu wojny. Natomiast stawianie min poza pasem 6-milowym mogło nastąpić wyłącznie na rozkaz Naczelnego Wodza<sup>59</sup>. Zaważyły w tym wypadku decyzje polityczne, aby nie drażnić Niemców, co było z dużą szkodą dla polskiej floty.

Największą operacją minową pod kryptonimem *Rurka* miał przeprowadzić *Gryf* ubezpieczony przez *Wichra*, trałowce, kanonierki i baterię cypłową. ZM o długości 12 Mm, składająca się z 300 min, miała zostać postawiona 1 września od godziny 2200 na południowy wschód od Helu, na szlaku żegludowym Piława-Gdańsk. Jednak bitwa z samolotami i wyrzucenie nieuzbrojonych min za burtę, nie pozwoliły na ponowienie tej operacji. Kanonierki i trałowce skierowano na Hel i do Jastarni, a *Wichra* będącego na morzu nie powiadomiono o odwołaniu operacji *Rurka*<sup>60</sup>. Fakt odwołania operacji *Rurka* Dowództwo Floty utrzymywało w tajemnicy, ażeby utrzymać w przekonaniu Niemców, że pierwotny plan postawienia ZM został wykonany<sup>61</sup>.

Pod koniec pierwszej dekady września sztab Morskiej Obrony Wybrzeża opracował koncepcję wykorzystania trałowców do postawienia dwóch ZM. W czasie pierwszej operacji minowania nocą 12/13 września, 3 trałowce: *Czajka*, *Jaskółka* i *Rybitwa* postawiły ZM z 60 min 4Mm na południe od cypla Hel, będącej przedłużeniem ZM w kierunku Gdańska, postawionej wcześniej przez OP. Drugiej ZM nie postawiono<sup>62</sup>. Również 3 OP: *Ryś*, *Wilk* i *Żbik* postawiły miny<sup>63</sup>. Zdołały jednak postawić tylko 50 min z 90, jakie posiadały na uzbrojeniu: *Wilk* postawił 10 min 3 września i 10 min 9 września, *Ryś* 10 min 7 września, a *Żbik* – 20 min 9 września<sup>64</sup>.

Polskie OP przygotowane zostały do przeprowadzania ataków torpedowych, stawiania min i rozpoznania. Stanowiły największe zagrożenie dla ON przeciwnika – od niszczycieli wżwyz, co dowództwo Kriegsmarine

i zespołów brało pod uwagę od początku działań wojennych<sup>65</sup>. Dlatego Niemcy do ich zniszczenia skierowali niemal wszystkie posiadane do tego siły nawodne i lotnictwo. Natomiast polskie OP nie dały się zatopić i przystąpiły do wykonania zadania bojowego według kryptonimu *Worek*, ale napotykały na trudności nawigacyjne, ponieważ rejon przybrzeżny Rzeszy i Prus były płytkie, głównie zaś na podejściach do portów i torów wodnych, uniemożliwiając ataki torpedowe. Istniała natomiast możliwość stawiania min, głównie nocą.

Łączność radiowa Dowództwa Floty z OP na różnych falach działała stale, chociaż z trudnościami i przerwami. Dowódcy OOP skarżyli się na brak okrętów niemieckich zdolnych do torpedowania, prosząc o możliwość atakowania ich statków, które spotykali na morzu. W tej sprawie Unrug zwracał się dwukrotnie do szefa KMW drogą radiotelegraficzną o możliwościach zmiany decyzji w sprawie torpedowania statków<sup>66</sup>. OP mogły atakować transportowce uzbrojone lub w konwojach, a takich na morzu nie było.

Plan *Worek* zalecał OP operacje w wyznaczonych sektorach w okolicy Półwyspu Helskiego i w Zatoce Gdańskiej, a więc w miejscu działania ogromnych sił nawodnych i powietrznych przeciwnika, które zmuszały nasze okręty do walki o żywotność jednostki. I niemal wszystkie odniosły mniejsze lub większe uszkodzenia. 5 i 6 września Unrug doszedł do wniosku, że Niemcy nie zamierzają ataku z Gdańska i Piławy. Przesunął więc OP do nowych sektorów między Bornholmem i Zatoką Gdańską<sup>67</sup>.

Próby storpedowania przez *Sępa* niszczyciela, a przez *Wilka* ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* nie powiodły się. Rozważano również plan ataku torpedowego przez nasze OOP na niemieckie pancerniki *Sschleswig-Holstein* i *Schlesien*. Ostatecznie jednak Unrug odrzucił go, ponieważ pancerniki trzymały się blisko brzegu na głębokościach uniemożliwiających manewrowanie podwodne i ponadto były stale otoczone przez ścigacze<sup>68</sup>.

Polskie OOP ciągle tropione przez siły lekkie i samoloty niemieckie, nie miały możliwości uzupełnić zapasów na morzu oraz dokonać coraz liczniejszych szkód<sup>69</sup>.

<sup>59</sup> J. Borejko, S. Lasocki, *Obrona polskiego wybrzeża morskiego. Wrzesień 1939*, B 1942, nr 9; *Marynarka*, s. 72.

<sup>60</sup> *Polskie Siły*, s. 412; W. Sikorski, *Działania ORP „Wicher” w dniach 1–3. IX. 1939 r.*, PM 1960, z. 7–8, s. 118nn.

<sup>61</sup> Rzepniewski, *Tamże*, s. 28, przypis 149.

<sup>62</sup> R. Witkowski, *Z historii polskich trałowców do 1939 roku*, PM 1986, z. 7–8, s. 150–152.

<sup>63</sup> PIMS, *Tamże*, s. 4. Te trzy OP zabierały za jednym razem po 40 kotwicznych min produkcji francuskiej typu SM-5. Okręty te miały oddzielne pomieszczenia minowe z windami i urządzeniami transmisyjnymi do automatycznego podawania min oraz wyposażone były w specjalne hermetyczne komory. Po załadunku kilku min do jednej w dwóch komór i zamknięciu tylnej (wewnętrznej) oraz otwarcia przedniej (zewnątrznej) pokrywy, miny kolejno, w określonych odstępach czasu wyrzucane były do morza. Potem zamykano przednią pokrywę, osuszano komorę odprowadzając wodę do zbiornika kompensacyjnego i po otwarciu tylnej pokrywy ładowano drugą porcję min. Operacje te powtarzano cyklicznie w jednej i w drugiej komorze z odpowiednim przesunięciem fazowym w czasie. A więc, jeśli do lewej komory ładowano miny, to z prawej stawiano i odwrotnie (J. Cieśla, J. Maltowski, *Morska broń minowa*, Warszawa 1969, s. 219–220).

<sup>64</sup> Rudzki, *Polskie*, s. 119–140. 1 października poderwał się na minie postawionej przez *Żbika* niemiecki trałowiec M-85 wraz z 23 osobową załogą (*Tamże*, s. 122).

<sup>65</sup> H. R. Bachmann, *Die polnische U-Boot-Division im September 1939*, MR 1970, z. 1, s. 17–35; F. Ruge, *Die Minensuchwaffe im Kampf gegen Polen 1939*, Berlin 1941, s. 21; Tenże, *Der Seekrieg*, s. 20. Ruge od pierwszych dni wojny zauważył, że polskie OP nastawione były na torpedowanie dużych okrętów niemieckich, a np. trałowce ich nie interesowały. O polskich OP w kampanii wrześniowej: E. Kosiarski, *Działalność bojowa OORP „Wilk” i „Żbik”*, PM 1958, z. 11; Tenże, *ORP „Orzeł” w kampanii wrześniowej 1939 r.*, *Tamże*, z. 12; Tenże, *ORP „Ryś” w kampanii wrześniowej*, *Tamże*, z. 10; Tenże, *ORP „Sęp” w akcji bojowej*, *Tamże*, z. 9; J. Pertek, *Okręty podwodne „Ryś”, „Żbik” i „Wilk”*, Gdynia 1958; R. Witkowski, *Uwagi o obronie*, 37).

<sup>66</sup> PIMS, *Tamże*, s. 4. Zasady prowadzenia wojny podwodnej ogłoszone 6 lutego 1922 roku zostały wprowadzone do tzw. *protokołu londyńskiego* z 6 listopada 1936 roku. Zasady te Polska przyjęła w grudniu 1938 roku, a przewidywały one: nie można topic statku handlowego nieprzyjacielskiego czy neutralnego bez uprzedniego zbadania jego papierów i ładunku. W wypadku zatopienia takiego statku załoga i pasażerowie muszą mieć zapewnione bezpieczne osiągnięcie portu; istnieje tylko jedno prawo i zasady postępowania w wojnie morskiej, jednakowe dla okrętów nawodnych i podwodnych. Niezależnie od *protokołu londyńskiego* państwa skandynawskie i bałtyckie zawarły w grudniu 1938 roku dodatkową umowę regulującą postępowanie na własnych wodach terytorialnych (Piaskowski, *Tamże*, s. 17).

<sup>67</sup> IPMS, *Tamże; Marynarka*, s. 74.

<sup>68</sup> IPMS, *Tamże*, s. 5.

<sup>69</sup> Na poszczególne polskie OP rzucono następujące liczby BG: na *Sępa* w dniach 2–4 września 35 BG, na *Rysia* w tych samych dniach 53 BG, na *Wilka* w dniach 2–7 września 42 BG i na *Orla* w dniach 2–5 września 10 BG (*Marynarka*, s. 79, przypis 7).

W myśl instrukcji otrzymanych od Szefa KMW, miały po wyczerpaniu zapasów torped i min na Bałtyku udać się do Anglii. Rozkaz ten został parokrotnie powtórzony z dodaniem szczegółów nawigacyjnych otrzymanych radiem od Szefa KMW<sup>70</sup>. W rezultacie tylko *Orzeł* i *Wilk* zdecydowały się przejść do Anglii, a pozostałe 3 – do Szwecji, gdzie zostały internowane<sup>71</sup>. Nie wolno było wchodzić do porów sowieckich<sup>72</sup>.

Pozostałe sprawne do walki 3 trałowce – *Jaskółka*, *Czajka* i *Rybitwa*, dwukrotnie przeprowadziły udaną operację bojową ostrzeliwania celów brzegowych przeciwnika. 12 września okręty te wyszły z Jastarni i po zajęciu pozycji ogniowej w odległości 3550–4000 m, rozpoczęły ostrzał do kolumny samochodów pancernych przeciwnika, posuwającego się z Mrzezina do Rewy. Ogień z armat kalibru 75 mm trwający około pół godziny zaskoczył Niemców i powstrzymał ich marsz w kierunku Kępy Oksywskiej, a udana operacja zachęciła do ponowienia jej. Przed świtem 14 września te same okręty otworzyły skuteczny ogień do niemieckich oddziałów uwikłanych w walkach pod Mostami i Mechelinkami, a każdy trałowiec wystrzelił po 25 pocisków<sup>73</sup>.

Polska flota wojenna od 1 września nieprzerwanie walczyła z przeciwnikiem, aż do zwycięskiego zakończenia II wojny światowej. Jako jedyny rodzaj sił zbrojnych nie uległa rozwiązaniu, była dowodzona przez jednego i tego samego szefa KMW, a życie okrętowe opierało się na przepisach i regulaminach opracowanych przed wybuchem wojny.

KMW i dowódcy różnych szczebli pozostali w kraju do obrony wybrzeża, zdawali sobie sprawę z trudności operacyjnych i konieczności walki w zupełnej izolacji od reszty własnych wojsk. Początkowa nikła nadzieja na pomoc sojuszników przekonała ostatecznie o jej niemożliwości po sowieckim ataku 17 września i konieczności dalszej walki, która utwierdzała polskie społeczeństwo i sojuszników o wysokich walorach MW.

Nieliczna flota wojenna prowadziła walki w niekorzystnych dla siebie warunkach taktycznych. ON – *Wicher* i *Gryf* nie mając możliwości operowania na morzu, wzmocniły obronę artyleryjską bazy morskiej na Helu oraz pododdziały obrony lądowej. Doskonale wykonały swoje zadania trałowce: minowanie, patrolowanie, obronę plot na morzu i obronę plotu portu oraz ostrzał przeciwnika na wybrzeżu. Polskie ON wszystkich klas, były dobrze przygotowane do walki artyleryjskiej i uzyskiwały o wiele lepsze wyniki w strzelaniu aniżeli przeciwnik. Te nasze ON, które nieprzyjaciel zdołał zatopić, nie były dziełem artylerii niemieckich okrętów, a tylko samolotów.

Bez przerwy operowały OP, przeciwko którym Niemcy skierowali: 9 niszczycieli, flotyllę ścigaczy, okręty eskortowe, flotyllę trałowców, flotyllę pomocnicze (uzbrojone parowce, statki strażnicze i kutry rybackie, pełniące zadania pomocnicze trałowców). W sumie ponad 50 różnych jednostek nawodnych oraz lotnictwo, które panowało nad Zatoką Gdańską i nie było zagrożone przez polskie samoloty<sup>74</sup>. Polskie OP były więc o wiele

lepiej wyszkolone aniżeli siły zwalczania OP przeciwnika. Co prawda nie przeprowadziły udanego torpedowania na duże ON, ale nie było ku temu możliwości. Nie torpedowały również transportowców niemieckich, ponieważ strona polska przestrzegała w tym zakresie prawa międzynarodowego. I dobrze się stało, że szef KMW nie zezwolił na jego łamanie, co mogłoby w przyszłości ujemnie zaważyć na opinii polskiej armii, a ponadto – w razie przechwycenia przez przeciwnika załóg, polski marynarz mógłby stać się ofiarą w oczach opinii publicznej manipulowanej przez prasę i radio niemieckie oraz państw nadbałtyckich, sympatyzujących z faszyzmem i komunizmem. Do tego we wrześniu nie wolno było dopuścić<sup>75</sup>.

Skuteczniejsza obrona bazy na Helu nie była możliwa z kilku względów. Zabrakło odpowiedniej ilości armat, w tym dużych kalibrów do zwalczania pancerników niemieckich i innych dużych ON, było zbyt mało małokalibrowych armat plot. Również armaty kalibru 75 mm, zbyt ciężkie, były już przestarzałe do zwalczania nowoczesnych samolotów. Skrupulatne przestrzeganie prawa międzynarodowego przez stronę polską sprawiło opóźnienie w stawianiu ZM, do czego były dobrze przygotowane ON i OP. Ponadto stanęło na przeszkodzie torpedowania statków nieprzyjacielskich, a brak własnego lotnictwa pozwoliło na panowanie niemieckich samolotów w polskiej strefie operacyjnej już od pierwszych godzin wojny. Szczególnie dokuczliwy stał się brak samolotów rozpoznawczych, co poważnie utrudniało dowodzenie.

Odpowiedzialność za obronę wybrzeża i operacyjne wykorzystanie floty we wrześniu 1939 roku, ponosi dowódca Floty Unrug wraz ze swoim sztabem. Należy z mocą podkreślić, że był to świetny dowódca, który nawet po wejściu do wojny Sowieci nie zamierzał rezygnować z walki. Wiedział o niemożliwości zwycięstwa i o tym, że mógł liczyć wyłącznie na własne skromne siły. Wiedział również i o tym, że baza helska stanowiła ośrodek geograficzno-obronny trudny do opanowania przez nieprzyjaciela i zdalny do dłuższej obrony w izolacji ze strony morza, lądu i powietrza. I to wykorzystał. Dopiero w obliczu możliwych dużych strat w ludziach i całkowicie beznadziejnego położenia pod

żenie dla Niemców, a od 17 września również i przez Sowieci. O polskim zagrożeniu podwodnym we wrześniu 1939 roku donosiła niemiecka prasa i radio, a powtarzające się komunikaty podawały wiadomości o zatopieniu kolejnego naszego OP. Były to wiadomości fałszywe, stanowiły przejaw nerwowości i nieporadności niemieckiej floty oraz lotnictwa w stosunku do polskich OP, które nadal operowały i zagrażały stale dużym jednostkom Rzeszy. Nieliczne próby ataku naszych OP natychmiast elektryzowały całe zespoły i dowództwa, powodując ogromne straty finansowe w zakresie zaopatrzenia i osłabiały morale załóg niemieckich okrętów i samolotów. Również prasa sowiecka wyolbrzymiała zagrożenie ze strony polskich OP i wspierała prowokacyjne poczynania swoich władz w stosunku do polskiej floty.

<sup>75</sup> Wielu historyków polskich negatywnie ocenia działalność polskich OP we wrześniu 1939 roku, co wynika z socjalistycznego charakteru tej dziedziny wiedzy w Polsce Ludowej. Szczególnie wojskowi, patrzący przez pryzmat marksistowskiej i sowieckiej sztuki wojennej, nie mogą inaczej oceniać polskiego oręża, szukając wyłącznie zła. Bo wszystko, co stworzyła II Rzeczypospolita było niedobre, a właściwe może być tylko to, co stworzyła Polska Ludowa. Gorzej jeszcze, wrzesień ocenia się na podstawie doświadczeń wojennych i powojennych, a przecież sztuka wojenna na morzu była inna w 1939 roku, aniżeli potem. Na ten temat w ostatnim 50-leciu ukazało się wiele różnych publikacji, których tu nie sposób wymienić. Jedną z ostatnich stanowi artykuł Pietraszkiewicza, o niewłaściwym wykorzystaniu polskich OP (*Na marginesie artykułu kmdr. J. W. Dyskanta o wnioskach i doświadczeniach PMW w II wojnie światowej*, PM 1997, z. 2).

<sup>70</sup> IPMS, *Tamże*, s. 6.

<sup>71</sup> Z. Waśko, *Internowanie polskich okrętów podwodnych w Szwecji w latach 1939–1945*, BH 1972, nr 3, s. 69nn.

<sup>72</sup> *Marynarka*, s. 72.

<sup>73</sup> Witkowski, *Z historii*, s. 151–152.

<sup>74</sup> Dywizjon OP był jednym z najwartościowszych zespołów polskiej floty, a załogi były świetnie wyszkolone. Stanowił ogromne zagro-



względem wojskowym złożył broń wraz ze swoimi oddziałami.

## Organizacja Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej

Celem KMW było stworzenie warunków do jak największej możliwości udziału w wojnie morskiej i rozbudowy polskiej floty wojennej w sojuszu z Anglią i Francją, jako czynnika politycznego i państwowo twórczego. Usilnie starano się, aby wkład Rzeczypospolitej w tej wojnie pod polską banderą był widoczny. Walki toczone przez polskie okręty w izolacji od kraju, nie miały znaczenia operacyjnego na przebieg działań wojennych w Polsce, miały jednak wpływ moralny, konsolidując wojsko i społeczeństwo w oporze przeciw najeźdźcom. Polska flota wojenna operowała poza krajem, na obcych wodach w interesie aliantów. Polskie okręty niosły pomoc zbrojną i inną flocie angielskiej, amerykańskiej, holenderskiej, belgijskiej, francuskiej, norweskiej, jugosłowiańskiej, greckiej oraz sowieckiej. Działała na rzecz tych państw bezpośrednio. Wymienione floty wojenne operowały również w interesie aliantów, ale i bezpośrednio własnym krajem. Początkowo większość z nich operowała z dala od własnych wód, ale potem walki prowadziły przy własnych wybrzeżach. Jedynie polska flota od początku do końca wojny operowała na obcych wodach i nigdy do kraju nie wróciła. Jednocześnie polskie okręty przejęły najnowocześniejsze rozwiązania taktyki morskiej i techniki okrętowej, były szkolone według wzorów najlepszej floty wojennej świata. Nasze sztaby, dowództwa, dowódcy okrętów i oficerowie, mieli nowoczesne wzory, przenoszone do naszej floty wojennej, zachowując jednocześnie jej narodowy charakter. Ponadto Wielka Brytania dała możliwości rozwoju POMW.

Początkiem współdziałania polsko-brytyjskiego było przybycie z kraju na wody brytyjskie 3 niszczycieli oraz 2 OP, które zostały przyjęte przez Brytyjczyków jako mile widzianego sojusznika. Anglicy chętnie przyjęli u siebie te okręty i byłiby niezadowoleni, gdyby Francja brała udział w utrzymaniu i rozwoju polskiej floty wojennej<sup>76</sup>. Słuszna koncepcja KMW i sprawne przeprowadzenie operacji wysłania do Anglii polskich okrętów w odpowiednim czasie, podkreśliło od początku wojny jej koalicyjny charakter. Polska flota wojenna znalazła się w innym położeniu, aniżeli wojska lądowe i lotnictwo. Nie trzeba było po prostu jej odtwarzać, a zadbać jedynie o warunki bytu i dalszego rozwoju w warunkach wojny<sup>77</sup>. Ponadto Polacy mieli oficerów

i marynarzy, szkolili załogi, które rwały się do walki, dlatego Anglicy chętnie wydzierżawiali dla rządu Rzeczypospolitej okręty.

## ZASADY TWORZENIA FLOTY I WSPÓLDZIAŁANIA Z ROYAL NAVY

Już 3 września 1939 roku – po przystąpieniu Wielkiej Brytanii do wojny, Świrski zaproponował podpisanie umowy dotyczącej polskich niszczycieli w Anglii. Uwzględniała ona zasadnicze zagadnienia związane z dowodzeniem, działalnością operacyjną, remontami na miejscu, przeróbkami i dodatkowym wyposażaniem okrętów za zgodą rządu polskiego; ponadto, w miarę możliwości utworzenie z tych okrętów jednostki operacyjnej. Admiralicja do tej propozycji wprowadziła pewne poprawki, ale nie można było jej podpisać, ponieważ została przerwana łączność między Londynem a Warszawą. Dlatego Admiralicja musiała omawiać sprawę współdziałania na morzu z przewodniczącym Polskiej Misji Wojskowej w Londynie – gen. dyw. Mieczysław Norwid-Neugebauerem<sup>78</sup>. Generał do czasu sformowania władz polskiej MW w Anglii lub Francji, zajął się sprawami floty osobiście przy pomocy kmrdr. por. Tadeusza Stoklasy – attache morskiego przy ambasadzie polskiej w Londynie. Na podstawie wcześniejszych rozmów i aktualnej praktyki, uzgodniono sprawy zaopatrywania i remontów oraz ustalono potrzebę utworzenia na terenie Anglii polskiej bazy morskiej, a ponadto – że okręty Rzeczypospolitej są częścią Floty sojuszniczej. System rozliczeń finansowych ustalił dowódca *Western Approaches* – adm. Martin Dunbar-Nasmith, pod którego dowództwem od 9 września znajdowały się polskie niszczyciele. System ten wprowadzono niebawem na inne polskie okręty, a od 1940 roku również we flotach – Norwegii, Holandii i Wolnych Francuzów. Jednocześnie Admiralicja wprowadziła harmonijną współpracę między Royal Navy a flotą polską, a następnie z pozostałymi flotami alianckimi. Ponieważ Brytyjczycy nie znali polskich okrętów i ich załóg zdecydowano, że niszczyciele zostaną przydzielone do Home Fleet na okres szkolenia i przystosowania do brytyjskiej sygnalizacji i przepisów manewrowych stosowanych w Royal Navy. Dlatego m. in. na polskie okręty wprowadzono ekipy łączności brytyjskiej, które kierowano potem również na inne okręty alianckie<sup>79</sup>. Ponadto wprowadzono, że dowódcą mieszanego zespołu polsko-brytyjskiego był Anglik, którą stosowano na początku wojny. W latach późniejszych takimi dowódcami byli również Polacy.

Na tych zasadach opierała się działalność polskiej floty wojennej aż do podpisania formalnej umowy 18 listopada 1939 roku, dającej podstawy do funkcjonowania POMW aż do końca wojny<sup>80</sup>. Umowa i związany

<sup>76</sup> IPMS, MAR. A. V. 1/2. Przybyłe polskie niszczyciele, Anglicy początkowo traktowali jako odbywające kurtuazyjną wizytę i dopiero 3 września, po przystąpieniu Wielkiej Brytanii do wojny, zespół stał się sojuszniczym. O przejściu polskich niszczycieli do Anglii: W. Kodrebski, *Jak polskie kontrtorpedowce dostały się do Anglii*, B 1941, nr 10; A. Liebich, *Na obcej ziemi. Polskie Siły Zbrojne 1939–1945*, Londyn 1947, s. 38; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 35; *Polskie Siły*, t. I, s. 61–62, t. II, s. 149; *Protokoły polsko-brytyjskich rozmów sztabowych w Warszawie w maju 1939*, B 1957, z. 3–4; Szczerkowski, *ORP*, s. 36–40

<sup>77</sup> Anglia miała trudności w ochronie konwojów, potrzebowała do tego dużo okrętów, których wszędzie szukano. Dlatego 3 polskie niszczyciele, w tym 2 nowoczesne, 2 OP i polskie statki, stanowiły liczące się wsparcie dla Wielkiej Brytanii. Polska wsparła Anglię również w zakresie armat plot *Bofors*, które produkowano u nas w kraju (Karnicki, *Marynarzki*, s. 129).

<sup>78</sup> Skinder-Suchcitz, *Tamże*, s. 146–147. Misja miała zabiegać o realizację obiecaną przez rząd brytyjski pomocy wojskowej, w myśl zobowiązań sojuszniczych (Stawecki, *Protokoły*, s. 218–219).

<sup>79</sup> Skinder-Suchcitz, *Tamże*, s. 148–152. Neugebauer czynił również starania, aby Brytyjczycy przydzielili 1 niszczyciel, który można było obsadzić załogami z okrętów szkolnych – *Wilja* i *Iskra*, a ponadto zorganizowanie punktu zbornego dla marynarzy rezerwy na polskich statkach. Starał się również o wciągnięcie Anglii do aktywnej walki na morzu oraz wsparcie lotnicze dla wojsk polskich walczących w kraju.

<sup>80</sup> Świrski 16 listopada 1939 roku zgłosił poprawki do umowy: możliwość rozwiązania umowy; zgoda polskiego rządu na sposób użycia okrętów; wymagana zgoda polskiego rządu na ewentualne przeróbki polskich okrętów; ustalenie zasad opłacania polskiego personelu MW

z nią protokół określały zasady współdziałania polskich okrętów z brytyjskimi, gwarantowała zachowanie polskiego charakteru jednostek pływających przekazanych pod operacyjne kierownictwo dowództwu Royal Navy. Rząd polski przez KMW zachowywał zwierzchnictwo nad okrętami, które miały polskie załogi, znaki i własne regulaminy. Umowa przewidywała również rozbudowę polskiej floty wojennej w oparciu o potencjał militarny Wielkiej Brytanii.

Brytyjczycy nie wykorzystali w zadawalającym stopniu doświadczenia z polskiej kampanii wrześniowej 1939 roku, chociaż jej ocenę przekazał już w lutym 1940 roku gen. Sikorski. Złożył on wówczas naczelnym władzom alianckim opracowany materiał pt. *Najważniejsze doświadczenia i wnioski z kampanii 1939 r.*<sup>81</sup>

Sukcesy wojskowe III Rzeszy niemieckiej w 1940 roku i brak szans na szybkie zakończenie wojny, skłaniały Wielką Brytanię do szukania realnych sił do dalszej walki. Było to również powodem przekazywania nowych okrętów dla Polski. Nastąpiła więc konieczność uściślenia współpracy brytyjsko-polskiej. Jednak umowa wojskowa z 5 sierpnia 1940 roku zawierała szereg punktów dotyczących MW w sensie ogólnym, nic nowego nie wnosząc do umowy morskiej<sup>82</sup>. Dlatego 3 grudnia 1940 roku został podpisany dodatkowy, tajny protokół do umowy z 18 listopada 1939 roku. Dotyczył on okrętów przekazywanych pod polską banderę przez Brytyjczyków, ich uzbrojenia, wyposażenia, modernizacji, eksploatacji oraz ponoszenia kosztów<sup>83</sup>.

Sposoby współdziałania polsko-brytyjskiego opierały się na umowie z 18 listopada. Operacje i działania polskich okrętów oraz zespołów podlegały rozkazom brytyjskim. Dowódcy okrętów i zespołów postępowali jednak zgodnie z RSO, co nie było sprzeczne z rozkazami władz brytyjskich. Dowódcy byli odpowiedzialni wyłącznie przed władzami polskimi. Taktyczne szkolenie okrętów i zespołów odbywało się według wzorów brytyjskich. Ćwiczenia zespołów taktycznych z udziałem okrętów brytyjskich odbywały się pod dowództwem angielskim, które mogło to zlecić dowódcom polskim. Zaś tylko polskich pod dowództwem polskim według kompetencji nie wychodzących poza ich granice. Ćwiczenia związane były z koniecznością skoordynowania ich z zarządzeniami brytyjskimi. W szczególnych przypadkach ćwiczenia przeprowadzali Brytyjczycy, ale wów-

czas odpowiadali przed władzami polskimi, czyli odpowiedzialni byli za wynik ćwiczenia. Wszkolenie wewnętrzne, poza tym, przy którym okręt działał na zewnątrz jako całość, odbywało się według przepisów polskich. Zaś przepis brytyjski w poszczególnych przypadkach szef KMW mógł wprowadzić jako przepis polski. Za szkolenie załogi wewnątrz, organizację kursów i wysyłanie na kursy, odpowiedzialni byli dowódcy okrętów i dowódcy zespołów przed władzami polskimi. Sprawozdania operacyjne opracowywano według wzorów brytyjskich dla nich, a odpisy dla władz polskich. Nie ujmowano w nich spraw personalnych i innych wewnętrznych polskich<sup>84</sup>.

Umowy o współpracy polsko-brytyjskiej w zakresie floty wojennej stanowiły ważny czynnik dla rozwoju możliwości bojowych polskich okrętów w II wojnie światowej. Jednak mocno uzależniały POMW od Royal Navy, co później pozwoliło Brytyjczykom na polityczne manipulacje skierowane przeciwko polskiej flocie wojennej. Dlatego przejęcie władzy w Polsce przez komunistów, pozwoliło Wielkiej Brytanii na sprawne wycofanie się ze wszystkich zobowiązań wobec wiernych i oddanych wspólnej sprawie okrętów POMW.

W codziennej działalności okrętowej w zakresie współpracy, ważną rolę odgrywały brytyjskie grupy łącznikowe. *Oddział Łącznościowy Marynarki Brytyjskiej* funkcjonował pod względem liczebności w zależności od klasy okrętu: na krążowniku – oficer +15 podoficerów i marynarzy, na niszczycielu – oficer + 10–12 podoficerów i marynarzy, na OP – oficer + 2–3 podoficerów i marynarzy. Byli to sygnaliści, radiotelegrafici oraz operatorzy radaru i azdyku. W końcowym etapie wojny POMW miał już własnych specjalistów azdyku i radaru, wyszkolonych w ośrodkach brytyjskich.

Brytyjscy oficerowie łącznikowi byli niezbędni dla polskich dowódców okrętów w załatwianiu spraw związanych z codzienną i bojową działalnością z władzami brytyjskimi różnych szczebli. M.in. przy wystawianiu zapotrzebowań pieniężnych, żywnościowych, materiałów niezbędnych do eksploatacji okrętu, sprzęt i na remonty. Dowódcy okrętów zapotrzebowania składali w różnych instytucjach na specjalnych drukach, które każdorazowo kontrasygnował oficer łącznikowy. Obok spraw codziennej i bojowej działalności byli oni informatorami Admiralicji, ponieważ ich zadaniem było informowanie o sytuacji na polskich okrętach.

W działaniach w zespole przydatni byli brytyjcy sygnaliści, ponieważ stosowano brytyjski system sygnalizacji. Byli oni szczególnie niezbędni przy eksploatacji samoczynnej okrętowej aparatury identyfikacyjnej „swój-obcy”.

Pierwsze grupy łącznikowe skierowano już we wrześniu 1939 roku na 3 polskie niszczyciele. Byli to zawodowi oficerowie brytyjskiej floty w stopniu kapitana, którzy występowali również w charakterze doradców polskich dowódców okrętów. Jednak polscy oficerowie doskonale dawali sobie radę w obcym środowisku i brytyjscy łącznicy spełniali już rolę właściwą, do której byli przeznaczeni. Gwarantowali dobrą łączność, sprawowali opiekę nad dokumentami, kodami i szyframi.

Podobne grupy Admiralicja wprowadziła w 1940 roku również na alianckie okręty innych bander operu-

i zaopatrzenia okrętów; ustalenie, za zgodą rządu Wielkiej Brytanii, siedziby KMW w Londynie; przyznanie osobnego kredytu na wydatki POMW (Anglicy chcieli, aby były one pokrywane z ogólnego kredytu udzielonego rządowi polskiemu 7 listopada 1939 roku). Jednak Sikorski nie przyjął poprawek – pierwszej i ostatniej. Zaś pozostałe polecił tak zredagować, aby nie stanowiły przeszkody w podpisaniu umowy (Piaskowski, *Tamże*, s. 101). Umowę podpisali w Londynie: w imieniu Rzeczypospolitej – ambasador Edward Raczynski, w imieniu rządu angielskiego podsekretarz stanu Ministerstwa Spraw Zagranicznych Alexander Cado-gan. Tekst umowy sporządzono w dwóch egzemplarzach w języku angielskim. (Tekst angielski i przekład polski w: *Polskie Siły*, t. II, s. 153–154). Przekład ten podano również w zbiorze dokumentów (*Sprawa polska w czasie drugiej wojny światowej w pamiętnikach, wybór i komentarz M. Tomala*, Warszawa 1990, s. 121–122). Ponadto przedruk umowy: Skinder-Suchnitz (*Tamże*, s. 244–245); Piaskowski (*Tamże*, s. 102–103). Polską flotę wojenną w umowie określono jako *Oddział Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii*.

<sup>81</sup> M. Kukiel, *Strategiczne koncepcje gen. Sikorskiego w drugiej wojnie światowej*, B 1955, nr 3, s. 17

<sup>82</sup> B. Wroński, *Naczelné władze Polskich Sił Zbrojnych na Obczyźnie w latach 1939–1945, cz. III: Marynarka Wojenna*, B 1958, z. II.

<sup>83</sup> *Polskie*, s. 276–278; Piaskowski, *Tamże*, s. 158–159; Skinder-Suchnitz, *Tamże*, s. 245–247; Wroński, *Tamże*.

<sup>84</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 122–123.

jące z baz brytyjskich i do ich zadań do końca wojny należało: zapewnienie zrozumienia otrzymanych sygnałów, meldunków itp.; szczegółowe wyjaśnianie manewrów nakazanych przez dowódcę zespołu, aby aliancki okręt działał tak samo jak brytyjskie; zintegrowanie polskich i brytyjskich łącznościowców w jeden sprawnie działający zespół; w razie zagrożenia – zniszczenie dokumentów niejawnych; nadzorowanie wraz z oficerem łączności okrętu treningów działu okrętowego; dbanie o dyscyplinę grupy łącznikowej, jej porządku itp.<sup>85</sup>

W 1941 roku na prośbę Admiralicji zaokrętowanemu na OORP angielskiemu oficerowi łącznikowemu nie wolno było zasadniczo powierzać pełnienia wachty lub jakiegokolwiek funkcji okrętowej. Oficerom tym w zasadzie nie przysługiwało prawo rozkazodawstwa w stosunku do członków załóg OORP, a poza tym nie posiadali oni przeważnie przygotowania i doświadczenia w służbie morskiej. Dowódca okrętu mógł powierzyć wachtę lub jakąkolwiek funkcję okrętową angielskiemu oficerowi łącznikowemu tylko w wyjątkowych okolicznościach, gdy tego wymagało bezpieczeństwo okrętu, lub gdy w akcji mogło mieć wpływ na zwiększenie siły bojowej okrętu<sup>86</sup>.

Najlicniejsza brytyjska grupa łącznikowa znajdowała się na *Conradzie*, w skład której wchodziło 15 podoficerów i marynarzy: 2 podoficerów zaopatrzeniowych, 5 sygnalistów, 5 telegrafistów i 3 szyfrantów<sup>87</sup>. 1 czerwca 1945 roku w POMW – na 8 okrętach i w dwóch jednostkach brzegowych pełniło służbę 72 podoficerów i marynarzy brytyjskich z *Oddziałów Łącznościowych: Błyskawica – 6; Conrad – 15; Dzik – 2; Garland – 8; Krakowiak – 9; Piorun – 8; Sokół – 2; Ślązak – 10; CWSF – 6; Obóz lądowy Bałtyk – 6*<sup>88</sup>.

Brytyjskie grupy łącznikowe odegrały pozytywną rolę w POMW, przyczyniając się do unowocześnienia łączności na naszych okrętach i jej sprawnego działania. Stanowiły również autentyczną więź polskich okrętów z Royal Navy na co dzień, co odczuwali nie tylko oficerowie, ale i marynarze. Zaś Anglicy zaokrętowani na polskich okrętach dzielili los z ich załogami, biorąc aktywny udział w walkach. Początkowe nieporozumienia w kilku przypadkach zostały szybko zażegnane przez Admiralicję i w dalszym toku wojny brytyjscy oficerowie, podoficerowie oraz marynarze, byli chętni do służby na polskich okrętach.

#### ZASADY ORGANIZACYJNE POMW

Polską Marynarką Wojenną w Wielkiej Brytanii zarządzało Kierownictwo Marynarki Wojennej, na czele którego 11 października 1939 roku stanął ponownie kontradmirał Jerzy Świrski. Admirał po przybyciu z kraju 6 października do Paryża, następnego dnia przedstawił gen. Władysławowi Sikorskiemu meldunek<sup>89</sup>. Dokonał

w nim oceny dotychczasowej działalności MW i przedstawił jej aktualny stan oraz prawnopństwowe znaczenie polskiej floty wojennej. Podkreślił, że Rzeczypospolita egzystuje nadal dzięki istnieniu polskich okrętów wojennych, które nie podlegają jurysdykcji żadnego innego państwa i stanowią terytorium Polski. Ponadto, że była to aktualnie jedyna siła zbrojna, którą rząd polski mógł rozporządzać i jedyna ostoja polskiej suwerenności. W meldunku tym ujęto również przyszłość polskiej MW oraz wytyczne postępowania w aktualnej sytuacji: zachowanie polskich okrętów, udział w organizowaniu transportów naszego wojska do Francji, zbieranie rozproszonej kadry MW, obsadzanie okrętów bojowych i pomocniczych odstąpionych Polsce przez Anglię lub Francję, obsadzanie polskich statków nadających się dla celów wojennych i wcielonych jako statki pomocnicze w MW. Ponadto dążenie do tego, aby nasze okręty zachowały charakter sojuszniczej Polskiej Floty Wojennej, a nie stały się faktycznie jednostkami brytyjskimi lub francuskimi. Pilnować, żeby polska bandera wojenna nie zniknęła z morza, czyli żeby wszystkie okręty nie zostały zatopione. Świrski postulował również, żeby MW stanowiła jeden z rodzajów polskich sił zbrojnych. Program ten uzyskał aprobatę polskiego rządu, a Świrski przystąpił do organizowania struktur MW na obczyźnie.

Nowe KMW sformowano w Paryżu 27 października, jeszcze w ramach Ministerstwa Spraw Wojskowych, ale już 1 grudnia KMW wyłączono z MSW, a Świrski został bezpośrednio podporządkowany Naczelnemu Wodzowi i ministrowi spraw wojskowych. Głównym zadaniem KMW było wówczas utworzenie w Wielkiej Brytanii bazy dla okrętów, jako ośrodka szkoleniowego i zapasowego. Pod koniec października Świrski będąc w Londynie nawiązał osobiste stosunki z Admiralicją brytyjską i przejął od gen. Neugebauera kierownictwo sprawami morskimi na terenie Wielkiej Brytanii. Następnym odtworzenia i możliwości rozbudowy floty wojennej, było przeniesienie KMW z Paryża do Londynu 29 grudnia 1939 roku<sup>90</sup>. Tam uległo ono reorganizacji, odpowiednio je rozbudowano i dostosowano do nowych warunków, wynikających z umowy polsko-brytyjskiej. Utworzono również stanowisko oficera łącznikowego, który przy KMW miał swoje biuro. Ponadto Świrskiemu podlegali attache morscy przy ambasadach Rzeczypospolitej w Paryżu i Londynie (później również i w Waszyngtonie) oraz przy poselstwie polskim w Sztokholmie<sup>91</sup>. To ostatnie otrzymało szczególne zadanie: stała opieką nad internowanymi polskimi OP i ich załogami oraz śledzenie rozwoju sytuacji polityczno-wojskowej w rejonie Bałtyku.

Dla POMW istotnym był status prawny Polskich Sił Zbrojnych w posiadłościach brytyjskich. 22 sierpnia 1940 roku brytyjski parlament uchwalił ustawę zezwalającą tworzenie na ziemiach Wielkiej Brytanii obcych sił zbrojnych. Ustawa – tzw. „Allied Forces Act” dawała siłom zbrojnym aliantów prawa równe państwu dominium brytyjskiego, co było pożyteczne dla odtwarzanych rodzajów polskich wojsk<sup>92</sup>.

<sup>85</sup> D. Thornhill, *Wspomnienia ze służby w polskiej marynarce wojennej (październik 1944–luty 1946)*, PM 1996, z. 4, s. 64–69. O brytyjskich grupach łącznikowych na polskich okrętach: *Polskie Siły*, t. II, cz. 1, s. 161; Pertek, *Dzieje*, s. 75). W początkowym okresie zdarzały się pewne nieporozumienia między oficerem łącznikowym a polskim dowódcą okrętu, jak to np. miało miejsce na *Orle*. Brytyjski oficer łącznikowy Fraser próbował ingerować w dowodzenie okrętem, co było jednak powodem jego przeniesienia (*Tamże*, s. 193–195).

<sup>86</sup> Piaskowski, *Tamże*.

<sup>87</sup> Thornhill, *Tamże*, s. 63.

<sup>88</sup> *Tamże*, s. 64, przypis 4.

<sup>89</sup> IPMS, MAR. A. IV. 1/1, s. 1–5.

<sup>90</sup> Już 5 grudnia Świrski zwrócił się do Sikorskiego z wnioskiem przeniesienia KMW do Londynu, pozostawiając we Francji Ekspozyturę KMW z kmdr Karolem Korytowskim na czele. Wniosek ten został aprobowany (Piaskowski, *Tamże*, s. 109; *Polskie Siły*, s. 149).

<sup>91</sup> *Walki formacji*, s. 66–67.

<sup>92</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 147; *Polskie Siły*, s. 226.

Po załamaniu się Francji, wiele flot wojennych znalazło się na wodach brytyjskich szukając tu wsparcia, gdzie znajdował się już POMW. Wówczas w Admiralicji brytyjskiej utworzono biuro *Principal Naval Liaison Officer*, którego szef w stopniu admirała utrzymywał stały osobisty kontakt w szefami marynarek wojennych (flot wojennych) państw sprzymierzonych. Kontakt ten umożliwiał również bezpośrednie załatwianie spraw dotyczących współdziałania i rozwoju POMW. Inne sprawy szef KMW przekazywał do załatwienia attache morskiemu lub oficerowi łącznikowemu<sup>93</sup>.

Świrski ponownie zorganizował KMW, które sprawnie funkcjonowało aż do końca. Jego wewnętrzna struktura była zmienna i zależała od potrzeb organizacyjnych floty, wyszkolenia załóg, okrętów i służb funkcjonujących na lądzie, planów rozwoju floty wojennej w przyszłości, ponadto od potrzeb administracyjno-technicznych i zadań przewidywanych w związku z powrotem POMW do kraju. Unowocześniał je i dostosowywał do nowych wymogów polityczno-wojskowych, a sam cieszył się ogromnym autorytetem wśród dowódców flot alianckich. Szczególnie Anglicy cenili go wysoko. Był zapraszany przez Admiralicję na ważne tajne narady, w których nie brali udziału dowódcy flot walczący pod operacyjnym kierownictwem Royal Navy. Jednocześnie liczone się z jego opiniami oraz ocenami.

Rozwój floty powodował dalszą rozbudowę KMW i podległych mu struktur, które udoskonalały swoją pracę, a ranga i znaczenie Marynarki Wojennej w Polskich Siłach Zbrojnych rosły. Mimo wzrostu liczby okrętów i służb, pod koniec wojny stan osobowy KMW liczył łącznie z pracownikami cywilnymi około 40 osób – było to trzykrotnie mniej niż przed 1 września 1939 roku. Jednak jego sprawność działania była wyższa, na co główny wpływ wywierała świetna organizacja i niezawodne dowodzenie w Royal Navy, w składzie której operowała polska flota wojenna.

16 marca 1942 roku ogłoszono Organizację Naczelnych Władz Sił Zbrojnych i Centralnych Instytucji Wojskowych, której rozdział V dotyczył KMW. Świrski aktywnie uczestniczył w końcowym opracowaniu tego dokumentu, dbając o sprawy MW – głównie zaś, aby MW stanowiła jeden z rodzajów sił zbrojnych<sup>94</sup>. Z pewnością starania te były przydatne i ostatecznie szef KMW był: dowódcą MW, koncentrującym w swym ręku wszystkie sprawy MW za wyjątkiem czynności zastrzeżonych umowami dla władz morskich brytyjskich; doradcą Naczelnego Wodza i Ministra Spraw Wojskowych oraz jego organem pracy we wszystkich sprawach dotyczących MW; reprezentantem polskiej MW w stosunku do Marynarki Wojennej Brytyjskiej oraz rzecznikiem spraw marynarki handlowej. W związku z tym szef KMW podlegał bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi i Ministrowi Spraw Wojskowych. Zagadnienia zasadnicze, wspólne dla MW i Wojska oraz dotyczące całości Sił Zbrojnych opracowywali w zakresie swoich resortów w porozumieniu z szefem KMW, zasadniczo: szef Sztabu Naczelnego Wodza – z ramienia Naczelnego Wodza; wiceminister Spraw Wojskowych – z ramienia Ministra Spraw Wojskowych; względnie, o ile sprawa dotyczyła głównie MW – szef KMW w porozumieniu z wiceministrem Spraw Wojskowych, lub szefem Sztabu

Naczelnego Wodza. W razie rozbieżności zdań decydował Naczelny Wódz i Minister Spraw Wojskowych zasadniczo na podstawie referatu strony, która zagadnienia opracowywała, ewentualnie na podstawie wspólnego referatu obu stron. Wszelkie rozkazy dotyczące całości Sił Zbrojnych, a opracowane przez organa Sztabu Naczelnego Wodza i Ministra Spraw Wojskowych, musiały być podpisywane przez Naczelnego Wodza i Ministra Spraw Wojskowych, o ile miały w całej rozciągłości obowiązywać w MW<sup>95</sup>.

Przy KMW w lipcu 1942 roku utworzono biuro studiów, celem badania przepisów i instrukcji bojowych oraz regulaminów taktycznych i technicznych marynarki brytyjskiej; prac sztabu, organizacji, dowodzenia, wyszkolenia i zaopatrzenia oraz wydawanie własnych przepisów, instrukcji, opracowywanie szyfrów i kodów sygnałowych. W maju 1943 roku utworzono referat planowania, którego zadaniem było: współpraca ze sztabem Naczelnego Wodza i Ministerstwem Prac Kongresowych w dziedzinie politycznej, wojskowej i morskiej; planowanie odnośnie MW na okres zakończenia wojny i bezpośrednio po jej zakończeniu; opracowywanie elementów do organizacji MW po powrocie do kraju. W kilka miesięcy później, w grudniu tego roku, utworzono referat portowy, a następnie w czerwcu 1944 roku całokształt planowania rozwiązano przez utworzenie czterech referatów planowania: referat nr 1 – organizacja MW; referat nr 2 – przygotowania okupacyjne; referat nr 3 – zagadnienia portów i nr 4 – planowanie techniczne. Jednocześnie w referacie nr 1 mieściła się komórka lotnicza<sup>96</sup>. W grudniu 1943 roku utworzono stanowisko oficera łącznikowego KMW przy sztabie Naczelnego Wodza.

Po odejściu gen. Sosnkowskiego ze stanowiska Wodza Naczelnego i mianowaniem na to miejsce gen. Bora-Komorowskiego, prezydent 30 września 1944 roku wydał zarządzenie o sprawowaniu funkcji Naczelnego Wodza w razie niemożliwości sprawowania przez niego osobiście. Ustalało ono również podległość i zakres działania szefa KMW. Zgodnie z tym szef KMW podlegał bezpośrednio prezydentowi Rzeczypospolitej, przed którym był odpowiedzialny za dowodzenie ogólne i operacyjne MW oraz za sprawy organizacji i wyszkolenia MW. Był zależny od zarządzeń Ministra Spraw Wojskowych w zakresie sądownictwa wojennego oraz w zakresie administracyjnym i mobilizacyjnym. Współdziałał z szefem Sztabu Naczelnego Wodza w sprawach wspólnych dla całości Sił Zbrojnych w zakresie dowodzenia ogólnego, operacyjnego, organizacji i wyszkolenia<sup>97</sup>.

W połowie 1945 roku utworzono stanowisko I zastępcy szefa KMW, który przejął obowiązki szefa sztabu KMW. Obowiązki dotyczące zastępcy szefa KMW (planowanie) objął II zastępca szefa KMW. Skasowano stanowisko szefa sztabu, a utworzono inspektorat wyszkolenia. Inspektorat wyszkolenia podlegał bezpośrednio szefowi KMW.

Obok starań o okręty, próbowano utworzyć lotnic-

<sup>95</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 20.

<sup>96</sup> Wroński, *Tamże*, s. 116–117. W październiku 1945 roku referaty planowania zreorganizowano i dostosowywano do prac związanych z demobilizacją i przeszkoleniem zawodowym. Stworzono biuro planowania w składzie wydziału planowania ogólnego i demobilizacji oraz wydziału przeszkolenia zawodowego.

<sup>97</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 186; Wroński, *Tamże*, s. 119.

<sup>93</sup> Wroński, *Naczelne*, s. 118.

<sup>94</sup> IPMS, MAR. A. V. 1/5; *Tamże*, MAR. A. V. 1/3.

two morskie, a ponadto wprowadzono załączki wywiadu morskiego.

Wkrótce po kampanii wrześniowej czyniono próby zainteresowania Royal Navy utworzeniem w Wielkiej Brytanii polskiej eskadry lotnictwa morskiego. Początkowo starano się o 5 dużych wodnosamolotów typu CANT zamówionych wcześniej we Włoszech. W Trieście znajdowała się polska komisja nadzorcza i część personelu latającego, oczekując na odbiór tych samolotów. Starano się o wypuszczenie ich przez Włochów i przejścia tych wodnosamolotów przez polską marynarkę oraz dołączenia ich do marynarki francuskiej. Wydawało się, że sprawa będzie załatwiona pomyślnie, ale narastały różne kłopoty finansowe, techniczne i inne<sup>98</sup>. Ostatecznie jednak, mimo usilnych prób atache wojskowego we Włoszech – Romeyki, samolotów tych nie odzyskano. Z zamiaru utworzenia własnego lotnictwa morskiego jednak nie zrezygnowano i nadal czyniono o nie starania.

Świrski pismem do Inspektora Lotnictwa z 20 kwietnia 1943 roku zainicjował wymianę poglądów na temat lotnictwa morskiego, a plany współpracy z lotnictwem w tym zakresie powierzył Korytowskiemu. Admirał widział konieczność posiadania takiego lotnictwa, sugerował nawet, aby za takie uznać 304 dywizjon bombowy „Ziemi Śląskiej”, który od maja 1942 roku walczył w składzie brytyjskiego lotnictwa obrony wybrzeża (Coastal Command). Aktywnie uczestniczył w bitwie o Atlantyk, zwalczając głównie U-booty na wodach Zatoki Biskajskiej. Część załóg tego dywizjonu przeszło nawet szkolenie torpedowe, ale ostatecznie najważniejszym jego zadaniem stało się zwalczanie OP.

5 października 1943 roku Naczelny Wódz otrzymał od Świrskiego meldunek na temat utworzenia lotnictwa morskiego. Admirał sugerował, że nasze lotnictwo morskie winno obejmować samoloty torpedowe, myśliwskie (pokładowe i lądowe), rozpoznawcze (samoloty i wodnosamoloty), środki szkoleniowe i zapasowe. Lotnictwo to stanowiłoby część sił morskich, zdolnych do przeprowadzania uderzeń na morzu oraz do zabezpieczania działalności własnych okrętów na morzu i w bazach. Admirał starał się również w Inspektoracie Lotnictwa o personel celem morskiego przeszkolenia, do rozwinięcia w przyszłości lotnictwa morskiego i przejście po Niemczech baz na polskim wybrzeżu. Planował przeszkolenie 10 załóg samolotów torpedowych, utworzenie plutonu 3 wodnosamolotów typu *Catalina*, wydzielanie 5 pilotów na przeszkolenie na potrzeby operacyjne z lotniskowców, 5 pilotów na samolotach katapultowych, 3 oficerów i 10 podoficerów na kurs specjalistów torpedowych. 5 października tego roku Wódz Naczelny zatwierdził projekt utworzenia lotnictwa morskiego, jako część Marynarki Wojennej, a postulaty Świrskiego uzyskały aprobatę Inspektora Lotnictwa. Przewidując powrót do kraju, planowano w 3-letnim okresie rozwoju następującą organizację lotnictwa morskiego: dywizjon 304, 2 dywizjony myśliwskie i 1 dywizjon torpedowy. Trwały odtąd dyskusje, wymiana poglądów i krążyły pisma między różnymi instytucjami wojskowymi na ten temat<sup>99</sup>. Jednocześnie Świrski 9 listopada

da 1943 roku utworzył Sekcję Planowania Lotniczego przy Oddziale Planowania, która prowadziła prace nad powołaniem polskiego lotnictwa morskiego.

Lotnictwo morskie według prognoz KMW w przyszłości miało składać się z 26 dywizjonów, obsługiwanych przez 519 oficerów i 6768 podoficerów i marynarzy<sup>100</sup>.

KMW zwracało również wiele uwagi na sprawy związane z wywiadem morskim i współpracę w tym zakresie z wywiadami alianckimi, powołując w tym celu Wydział Wywiadowczy KMW, którego szefem był kmdr ppor. Bronisław Jabłoński. Pod względem merytorycznym podlegał on również szefowi Oddziału II. Już 2 listopada 1939 roku na propozycję II Oddziału Francuskiego Sztabu Głównego, szef KMW powołał przy Oddziale II Admiralicji Francuskiej komórkę polskiego wywiadu morskiego<sup>101</sup>. We wrześniu 1940 roku, na rozkaz Jabłońskiego, por. mar. inż. Tadeusz Jakiel skierowany został do zorganizowania i prowadzenia sieci wywiadu morskiego na rzecz aliantów, początkowo na terenie Francji, a następnie w Algierii<sup>102</sup>. Rozpoczął on pracę jako urzędnik konsulatu polskiego w Marsylii. Zainstalował się w Nicei, skąd rozwinął komórki wywiadowcze na wybrzeżu prowansalskim, a przede wszystkim objął tym port w Marsylii i bazę morską w Tulonie. Jednym z osiągnięć sieci było uzyskanie dokładnych danych o stanie uszkodzeń pancernika *Strassburg*, który uszedł z Mers-el Kebir i terminie odzyskania przez niego gotowości bojowej<sup>103</sup>.

Wydział Wywiadowczy KMW składał się z 4 Referatów: *Niemcy, Kraje Okupowane nad Atlantykiem i Bałtykiem, Basenu Morza Śródziemnego, Pozostałe Kraje*. Wydział ściśle współpracował z brytyjskim wywiadem morskim oraz z podobnymi służbami pozostałych aliantów. Szef Wydziału zlecał wykonanie zadań i organizował wywiad morski za pośrednictwem ekspozytur i placówek terenowych podlegających referatom – centralnemu i zamorskiemu Wydziału Wywiadowczemu. W skład personelu wchodziło 11 osób (4 oficerów sztabowych, 3 oficerów młodszych, 2 szeregowych i 2 urzędników cywilnych)<sup>104</sup>.

Z działalnością wywiadowczą związana była Polska Misja Morska, którą utworzono wiosną 1941 roku w Gibraltarze. Jej szefem został kpt. mar. Marian Kadulski, który stworzył *flotyllę piracką* z kutrów udających pracę rybaków hiszpańskich. Misja działała na rzecz wydostawania personelu wojskowego z obozów internowania w Afryce, we Francji itp. Ponadto, pod osłoną nocy, kutry Misji dobijały w oznaczonym miejscu do brzegów okupowanych przez Niemców, wysadzając tam lub zabierając ludzi. W ten sposób odbywały się również przerzuty agentów wywiadu i ich sprzętu<sup>105</sup>. Pod koniec 1942 roku kierownictwo tej Misji przejął kmdr por. pil. obs. Karol Trzasko-Durski, a 27 kwietnia na-

<sup>100</sup> IPMS, MAR. A. II. 4/7, zał. nr 2.

<sup>101</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 2, s. 100.

<sup>102</sup> *Tamże*, s. 147.

<sup>103</sup> A. Peptoński, *Wywiad Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939–1945*, Warszawa 1995, s. 100.

<sup>104</sup> *Tamże*, s. 65. Ponadto „Listy Leona Śliwińskiego i Tadeusza Jekiela dot.: działalności wywiadu MW w II wojnie światowej (MMW 619).

<sup>105</sup> *Polska Marynarka Wojenna od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej. Album pamiątkowy*, opracował Władysław Kosianowski, Rzym 1947, ryc. 256–260.

<sup>98</sup> PIMS, MAR. A. V. 1/2, s. 1; *Tamże*, MAR. A. IV. 1/1, s. 2.

<sup>99</sup> M. A. Peszke, *Próby utworzenia polskiego lotnictwa morskiego w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej*, PM 1995, z. 6, s. 56–60.

stępnego roku Polską Misję Morską Przeniesiono z Gibraltaru do Algieru<sup>106</sup>.

KMW skupiło uwagę na staraniu o okręty, wyszkolenie załóg i skierowywanie do poszczególnych brytyjskich flotyll, w składzie których operowały na morzu. Stąd zaistniała potrzeba odpowiedniego zorganizowania tej działalności, którą udoskonalano w toku wojny. KMW podlegały: Baza POMW, lokalne dowództwa (Komendy Morskie Północ i Południe) oraz inne struktury niezbędne do funkcjonowania floty i jej zaplecza (Komenda Stacji Zbornej, Pomocnicza Służba Kobiet, Biuro Historyczne MW, Ośrodek Rehabilitacyjny MW). Zaś stałą współpracę utrzymywano z attache morskimi w Londynie, Paryżu, Sztokholmie i Waszyngtonie.

Baza polskiej MW, mieszcząca się początkowo na ORP *Gdynia* w Plymouth, w 1941 roku została przeniesiona na ląd do koszar w Plymouth, a następnie umieszczona w Bickleigh (Devonshire), jako obóz lądowy ORP *Baltyk*<sup>107</sup>. Znajdowały się tam: Kadra Floty, Centrum Wyszkolenia Socjalistów Floty, Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej, Komenda Uzupełnień Floty, Oddział Pomocniczej Służby Kobiet oraz mniejsze komórki organizacyjne i kancelarie, niezbędne do sprawnego funkcjonowania POMW.

Okręty nie tworzyły stałych związków taktycznych, a ich użycie zależało od zamiarów operacyjnych Royal Navy. Pod względem administracyjnym, personalnym, dyscyplinarnym i kontaktów z władzami brytyjskimi, w polskiej organizacji okręty łączono w zespoły: niszczyciele – tworzyły dywizjon niszczycieli, OP – grupę OP, a ścigacze – grupę ścigaczy. Dowódcą dywizjonu niszczycieli był osobny dowódca, a na pozostałych dowódca jednego z okrętów. Dowódcy ci podlegali bezpośrednio szefowi KMW<sup>108</sup>.

W marcu 1940 roku szef KMW wydał Instrukcję dla dowódcy Dywizjonu Niszczycieli na czas pobytu w Anglii. Powinien on przebywać zasadniczo na lądzie lub na okręcie pomocniczym wraz ze swoim sztabem. W razie użycia co najmniej 2 niszczycieli do działań bojowych na morzu, dowódca dywizjonu musiał być ulokowany wraz ze sztabem w pobliżu brytyjskiego dowództwa operacyjnego, które kierowało operacją i pozostawać z nim w kontakcie. Miał całkowite uprawnienia do swego zespołu wynikające z RSO i musiał dobrze orientować się w zamiarach operacyjnych zespołu taktycznego brytyjskiego, w ramach którego miały być użyte polskie niszczyciele. Gdy dwa lub więcej polskich niszczycieli miało być użytych do operacji bez okrętów brytyjskich, dowódcą takiego zespołu zostawał jego dowódca. Mógł on również zaokrętować się na jeden z okrętów dywizjonu wówczas, gdy zespołem kierował Anglik, ale nie miał wówczas prawa rozkazodawstwa<sup>109</sup>.

We wrześniu 1941 roku celem dostosowania się do przydziału operacyjnego polskich okrętów we flocie brytyjskiej, dotychczasowy dywizjon niszczycieli podzielono na dwa dywizjony – I oraz II. I Dywizjon na północy

w Greenock, obejmował OORP: *Błyskawica*, *Burza*, *Garland*, *Piorun*, Oddział Zapasowy niszczycieli oraz pluton obrony plot dla statków. II Dywizjon na południu w Plymouth, obejmował OORP: *Krakowiak* i *Kujawiak*. Jednocześnie dowódcy tego dywizjonu podporządkowano dowódcę Grupy Ścigaczy<sup>110</sup>. Organizację tę zamieniono ostatecznie na Komendy Morskie – Północ i Południe.

Ponadto organizowano bazy zaopatrzenia dla polskich okrętów, oddziały gospodarczo-administracyjne dla przyjętych do POMW okrętów francuskich i inne<sup>111</sup>. Ulegały one różnym modyfikacjom i zmianom.

3 marca 1942 roku KMW utworzyło Komendy Morskie: „Południe” w Plymouth i „Północ” w Greenock. Były to ośrodki sztabowo-administracyjne, koordynujące sprawy administracyjno-porządkowe na obszarach podległych komendantom, a komendanci byli również rzecznikami polskiej MW w stosunku do lokalnych władz brytyjskich. Ponadto komendy te rozwijano z myślą o przyszłych Komendach Portów Wojennych lub baz morskich w Polsce, w oparciu o doświadczenia brytyjskie. 16 listopada 1944 roku ustalono granicę między Komendami „Północ” i „Południe”, którą był równoleżnik 54°. W skład sztabu komendy wchodził: oficer flagowy, pierwszy oficer sztabu (wyszkolenie, taktyka), drugi oficer sztabu (wychowanie, oświata, opieka i sport), trzeci oficer sztabu (wywiad obronny), referent prawny i kapelan. Podległość okrętów Komendom była zmienna i zależała od przydziałów operacyjnych do poszczególnych flotyll Royal Navy<sup>112</sup>. Później powstało trzecie dowództwo okresowe obejmujące Morze Śródziemne, na którym operowały polskie niszczyciele i OP. Początkowo miało ono bazę w Gibraltarze, a następnie w Bari<sup>113</sup>.

Polskie okręty podporządkowane były brytyjskim dowódcom obszarów morskich, przejściowo Flocie Ojczyźnianej lub bezpośrednio Admiralicji, w zależności od potrzeb operacyjnych. Wchodziły w skład eskadr, flotylli, dywizjonów, półdywizjonów, grup i innych oddziałów, zgodnie z organizacją Royal Navy.

Krażowniki wchodziły w skład eskadr, m. in. *Dragon* walczył w składzie 10 eskadry krażowników.

Niszczyciele walczyły w składach brytyjskich flotylli niszczycieli. Zależnie od potrzeb operacyjno-taktycznych, znajdowały się w składzie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22 i 24 flotylli niszczycieli, przebywając w nich w różnych okresach i biorąc udział w walkach na różnych akwenach morskich. Bazowały głównie w Plymouth, Harwich, Rosyth, Greenock, Scherness, ponadto w Gibraltarze, La Valetta, Aleksandrii, Bari i Freetown<sup>114</sup>. Przydział do poszczególnych flotylli zależał w zasadzie od zadań bojowych i możli-

<sup>110</sup> *Tamże*, s. 192; *Polskie*, s. 393–394.

<sup>111</sup> Zasadniczym ośrodkiem zaopatrzenia była Baza Zaopatrzenia w Devonport – organ szefa KMW w zakresie zaopatrywania okrętów pod polską banderą.

<sup>112</sup> MMW, 103, s. 25; T. Górski, *Operacyjna działalność Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej a baz brytyjskich. Obrona Polskiego Morza. 75 lat Polskiej Marynarki Wojennej, pod redakcją Cz. Ciesielskiego*, Gdańsk-Gdynia 1993, s. 141; Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 18–19, 79, 137, 140–143; *Polskie Siły*, s. 394.

<sup>113</sup> Peszke, *Tamże*, s. 32.

<sup>114</sup> Górski, *Tamże*, s. 148–149. Np. 10 flotylla niszczycieli 24 maja 1944 roku składała się z 8 okrętów (dwa dywizjony, a w dywizjonach 2 półdywizjony): 4 brytyjskich, 2 kanadyjskich i 2 polskich (*Błyskawica* – 39 półdywizjon i *Piorun* – 40 półdywizjon).

<sup>106</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 82. Misja używała dwóch kutrów rybackich, charakterystycznych na wodach hiszpańskich (*Seawolf* – dowódca kpt. mar. Marian Kadulski i *Dogfish* – dowódca por. mar. Jan Bachowski. Od końca 1942 roku dowództwo *Seawolfa* objął por. mar. Maciej Michalkiewicz).

<sup>107</sup> Nazwę dla obozu przejęto na wzór angielski. W ten sposób nawiązano do przedwojennego hulka *Baltyk*.

<sup>108</sup> *Polskie Siły*, t. II, s. 278.

<sup>109</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 2, s. 115.

wości poszczególnych polskich niszczycieli. Dlatego m. in. *Błyskawica*, *Piorun*, *Orkan* i *Garland* kierowane były głównie do flotylli wchodzących w skład zespołów ochraniających główne siły Royal Navy, a pozostałe – w skład sił ochraniających konwoje lub duże ON.

OP operowały w składach flotylli OP: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 i 10. Bazowały one głównie w Plymouth, Rosyth, Portsmouth, Dundee, Holy Loch, La Valetta, Bejrucie i w Gibraltarze.

Ścigacze artyleryjskie operowały w składzie 3 flotylli brytyjskich ścigaczy, bazując w Portlandzie, Felixtone, Portsmouth, Ramsgate i Fowey. Zaś ścigacze torpedowo-artyleryjskie w składzie 2 i 8 flotylli brytyjskich ścigaczy, bazując w Plymouth i Portland

Jednostki patrolowe operowały w brytyjskiej grupie patrolowców bazując w Plymouth, a pozostałe polskie okręty otrzymały przydział do brytyjskiej grupy Kutrów Dozorowych w Dartmouth

Polskie niszczyciele wchodziły również w skład specjalnych sił morskich Royal Navy, wykonujących zadania bojowe, głównie przeciw ON i OP przeciwnika na wodach okalających wyspy brytyjskie i na Morzu Śródziemnym. Wykonywały zadania w składzie grup taktycznych i eskortowych, według operacyjnych potrzeb Royal Navy. Bywało, że polski okręt należał do określonej flotylli, ale zadania na morzu wykonywał w określonej grupie, ponieważ była taka potrzeba. Wówczas nowoczesne niszczyciele przeznaczano do walki z OP, samolotami i do przeprowadzania ataków torpedowych oraz ostrzeliwania wybrzeży przeciwnika, a starsze – do eskorty konwojów. Niemal wszystkie polskie niszczyciele brały udział w Grupach Eskortowych, a służba w nich narastała wraz z nasileniem się wojny podwodnej<sup>115</sup>. Polskie niszczyciele wchodziły również w skład specjalnych zespołów uderzeniowo – osłonowych Royal Navy – *Force 23*, *Force A*, *Force H*, *Force J*, *Force K*, *Force O*, *Force Q*, *Force V*, *Force W*, *Force X*. Zasadniczo siły te powoływano po upadku Francji, dla zneutralizowania jej floty wojennej oraz zajęcia po niej miejsca na wodach europejskich i afrykańskich. W zespołach tych zachodziły różne zmiany organizacyjne, ilościowe i jakościowe, nawet już w czasie operowania na morzu. Dzielono je na grupy i podgrupy, ale zasadniczym rodzajem sił były niszczyciele, w tym również polskie.

#### SŁUŻBA NA OKRĘCIE I ZAŁOGI

Okręty POMW podnosiły takie same bandery i proporce, jakie obowiązywały w kraju. Wprowadzono jedynie różne kolory wyciętego pola w proporczyku dla różnych dowódców zespołów i dowódców morskich. Ponadto na OP *Sokół* i *Dzik* – wzorem angielskim – podnoszono flagę piracką (*Jolly Roger*) podczas powrotu ze zwycięskiego rejsu bojowego. Miało to miejsce w czasie operowania tych okrętów z bazy na Malcie.

Każdy okręt nosił godło – orzeł biały na czerwonym polu. Umieszczano je na małych okrętach na przedniej ścianie pomostu bojowego, a na krążownikach i niszczycielach na rufie, bezpośrednio pod drzewcem.

Wszystkie okręty miały własne nazwy oraz znaki

<sup>115</sup> Organizowano Grupy Eskortowe do osłony konwojów, Specjalne Grupy Eskortowe, Grupy Eskortowe do osłony pancerników i lotniskowców, Sił Eskortujących Morze Irlandzkie i inne, w zależności od potrzeb.

rozpoznawcze stosowane w Royal Navy. Na dużych okrętach nawodnych znaki rozpoznawcze umieszczano na burtach w ich środkowej części oraz na rufie, na małych okrętach malowano je na dziobie po obu burtach, a OP miały znaki rozpoznawcze wymalowane na kiosku.

Zasadniczym kolorem polskich okrętów był stalowy i w takich barwach występowały one w pierwszych miesiącach wojny. Zmianą było tylko to, że w części dziobowej okrętów nawodnych, a na OP na kioskach, malowano znaki taktyczne – kolorem czarnym, a później, po namalowaniu nieco ciemniejszymi farbami angielskimi – białym<sup>116</sup>. Na początku 1940 roku w brytyjskiej flocie wojennej zaczęto w malowaniu używać schematów opracowanych przez malarza-marynistę Petera Scotta. Na początku wojny w Anglii stosowano dwa podstawowe odcienie szarości: ciemny używany na akwenach północnych i jasny na południowych. Od 1942 roku opracowano instrukcję malowania maskującego na szlakach północnych: jasny – biały z plamami błękitu i seledynu. Stosowano go głównie na eskortowcach na północnym Atlantyku i w konwojach murmańskich. Malowanie takie miało ukrywać sylwetę okrętu przed obserwacją przeciwnika. Ponieważ w latach 1942–1943 brak było zielonego pigmentu, zastosowano kamuflaż dwukolorowy. Wprowadzono również „Specjalny Wzór Niszczycieli Floty Ojczyźnianej”. Od drugiej połowy 1943 roku, w związku z rozwojem technicznych środków obserwacji, zamiast ukrywania sylwetki przed obserwacją wizualną, starano się fałszować kamuflażem kurs i sylwetę okrętu. Poprzednie wzory tworzone osobno dla poszczególnych rodzajów okrętów i akwenów, a obecnie były identyczne dla wszystkich klas i mórz. Zmieniano jedynie kolory, a wzory standardowe te same. Okręty malowano na jasne odcienie – szary, niebieski lub zielony. Od linii wodnej do pokładu głównego malowano ciemniejszy czworobok, zasadniczo od dziobowego falochronu do końca luf rufowej armaty. Stosowano ponadto tzw. schematy zastępcze – jasny, pośredni i ciemny, kolory – szary, niebieski, zielony. Kadłub malowano ciemniejszym kolorem, a nadbudówki jaśniejszym<sup>117</sup>.

W POMW obowiązywały przepisy mundurowe sprzed 1939 roku. Co prawda pojawiły się pewne zmiany, ale wygląd polskiego marynarza nie uległ zmianie. Początkowo były jednak duże trudności mundurowe. Okręty przybyły do Anglii bez zapasów, a załogom brakowało pieniędzy. Np. d.o. *Wilka* i jego zastępca nosili na zmianę ten sam mundur wyjściowy<sup>118</sup>. Później, w oparciu o pomoc brytyjską nie było większych kłopotów z mundurami, ale Polacy nie dostali pozwolenia na użycie lepszego materiału niż załogi okrętów brytyjskich. Część mundurów była kroju angielskiego, a na wstążkach napis *MARYNARKA WOJENNA*, podobnie jak u Anglików napis *ROYAL NAVY*<sup>119</sup>. Na okrętach używano hełmu brytyjskiego wz. MK. 2, malowanego lakierem gładkim

<sup>116</sup> *Wojsko Polskie 1939–1945. Barwa i broń*, wyd. II, Warszawa 1990, s. 274. Pierwsze nasze okręty przybyłe do Anglii malowane były według zasad obowiązujących w polskiej MW, a następnie – tak jak w Royal Navy. Wymagało tego: jednolitość zespołów, farby tylko produkcji angielskiej i kamuflaż.

<sup>117</sup> M. Twardowski, *Sposoby malowania niszczycieli Polskiej Marynarki Wojennej w okresie II wojny światowej*, BH 1992, nr 12, s. 47–49.

<sup>118</sup> Romanowski, *Torpeda...*, s. 83.

<sup>119</sup> Skinder-Suchcitz, *Tamże*, s. 168.

koloru szaroniebieskiego. Były też w użyciu koloru khaki. Był to hełm jednoczęściowy, o bardzo płytkim czerepie, otoczony dookoła lekko pochylonym rondem. Czasami białą farbą malowano litery – skróty funkcji i specjalności na okręcie, np. *ART-1*, *OF. ART*, *ZDO*<sup>120</sup>.

Na naszych okrętach obowiązywał RSO z 1932 roku, podobnie jak we flotach sojuszniczych – regulaminy morskie poszczególnych bander.

Służba na okręcie wymagała sprawności, dobrej organizacji i porządku. Składało się na nie: sprawna organizacja szkolenia, odpowiedni system służb dyżurnych i wacht, regulaminowe stosunki między przełożonymi i podwładnymi, starszymi i młodszymi, przestrzeganie norm życia okrętowego, troska o mechanizmy okrętowe, uzbrojenie i sprzęt okrętowy, ściśle przestrzeganie obowiązków wynikających z porządku dnia na okręcie. Samo życie załogi było trudne, marynarze przeżywali stres ze względu na brak kontaktu z rodziną i najbliższymi, z którymi kontakt był niewskazany. Ujawnienie w kraju groziło sankcjami ze strony okupantów – niemieckiego i sowieckiego, i tylko nieliczni marynarze otrzymywali listy z kraju. Czytano je wiele razy, nawet głośno dla kolegów, chcących się dowiedzieć co w kraju słychać. Po wyjściu na morze załogi znajdowały się w stałej gotowości bojowej, a między wachtami przebywały w pobliżu swoich *SB*. Znano straty w okrętach własnych i sojuszniczych, które zastępowano nowymi jednostkami, a poległych i rannych zamieniali następni marynarze. Starano się wyławiać tonących, a poległych chować z godnością bez względu na rodzaj bandery<sup>121</sup>.

POMW tworzyło KMW i oficerowie marynarki. Włączenie naszych okrętów w skład zespołów brytyjskich pod względem operacyjnym, dało polskiemu oficerom możliwość praktycznego przyswojenia nowoczesnej sztuki wojenno-morskiej Royal Navy. Nasi oficerowie wykazali dużą wiedzę, którą pogłębiali i wolę jej przyswajania, wykorzystując ją w walce na morzu. Wielu z nich przejawiało talent dowódczy, co było m. in. przyczyną dużego autorytetu POMW wśród aliantów i własnych wojsk. Nadal do korpusu oficerskiego przyjmowano tych, którzy mieli wrodzone cechy waleczności, męstwo, odwagę, odporność psychiczną, umiejętność utrzymania dyscypliny wojskowej i taktycznej na morzu, które umacniano w toku trwającej wojny<sup>122</sup>. Ważne w tym było również umiejętne podejmowanie decyzji i sprawne kierownictwo. Począwszy od Świrskiego aż po dowódców działów okrętowych, były one sprawne, przy czym szef KMW miał inny zakres odpowiedzialności, a pozostali inny. W sumie jednak uzupełniali się, co zapewniało sprawne działanie POMW. Oficerowie nasi posiadali bogatą wiedzę ogólną i przyswajali specjalistyczną, w czym nie ustępowali oficerom flot sojuszniczych. Pozwalało to na stawianie ich na wyższe stanowiska służbowe, do czego byli przygotowani tym bardziej, że stale pogłębiali praktykę morską i dowodzenie. Każ-

dy z nich postępował wedle moralności polsko-katolickiej, zakorzenionej w korpusie oficerskim II Rzeczypospolitej. Do głównych wartości tej moralności należał patriotyzm, honor, prawość, odwaga żołnierska i własnych przekonania, oddanie służbie na okręcie i państwu oraz przekonanie o słuszności walki z przeciwnikiem i jej zwycięskie zakończenie. W zdecydowanej większości oficerowie – od KMW po najniższy szczebel, potrafili te cechy przenosić na podwładnych, co w istotny sposób podnosiło walory bojowe okrętów.

Oficerowie byli więc organizatorami szkolenia i kierowania zadaniami bojowymi przez okręty. Musieli więc być autorytetami, a od dowódcy okrętu często zależało życie na morzu. Dowódca musiał mieć więc zdolność przygotowania i zorganizowania załogi poprzez proces szkolenia, aby okręt mógł wykonać zadania bojowe w swojej klasie. Istotnym był osobisty przykład dowódcy, który korzystał z pomocy swoich najbliższych podwładnych i słuchał opinii załogi tym bardziej, że okręty były daleko poza okupowanym krajem. Stąd ważne było rozpoznawanie nastrojów wśród kadry i marynarzy, znajomość ich cech osobistych, wzajemnych stosunków między nimi i dobierać odpowiednie formy oddziaływania na marynarzy. Ponadto należało dobrze znać możliwości postępowania w czasie walki, ponieważ na okręcie większość załogi nie miała możliwości śledzenia bitwy morskiej. Załoga wiedziała, że dowódca okrętu i jego oficerowie znają sytuację bojową, a ich zachowanie się miało istotne znaczenie na postawy marynarzy.

Podstawowe zasady dowodzenia okrętem zawarte były w określonych dokumentach. A sama sztuka dowodzenia wymagała wpływania na sytuację, zmieniania jej przez załogę i środki walki na swoją korzyść. Dowodzenie okrętem sprawowano z GSD, znajdującego się na pomoście bojowym, gdzie były najlepsze warunki do tego: możliwość obserwacji wzrokowej okrężnej, dopływ informacji z całego okrętu, szybkość przekazywania sygnałów i rozkazów. Tam przeprowadzano analizę otrzymywanych sygnałów zewnętrznych i wewnętrznych, dlatego GSD miało odpowiednie wyposażenie w sprzęt i przyrządy (obok przyrządów nawigacyjnych były tam: telegraf, wskaźnik położenia steru, pulpity i mikrofony łączności wewnętrznej, urządzenia podstawowych danych do prowadzenia ognia, wykonania ataku torpedowego i śledzenia atakowanego OP). Z GSD szły rozkazy do działów okrętowych lub *SB*. Jednocześnie GSD były otwarte i narażone na działanie warunków atmosferycznych, broni pokładowej z samolotów i odłamków. W razie uszkodzenia lub zniszczenia GSD jego funkcję przejmowało ZSD, znajdujące się bliżej rufy. Co prawda w czasie II wojny światowej starano się udoskonalać GSD i ZSD, ale modyfikacje szły raczej w kierunku ich lepszego wyposażenia w technikę, a w mniejszym stopniu dotyczyły bezpieczeństwa.

Dowódcy działów okrętowych mieli swoje Stanowiska Dowodzenia, a im z kolei podlegały *SB*. Na większych okrętach podział w działach okrętowych i służbach obejmował: baterie, grupy, drużyny, *SB* i pojedynczych marynarzy. Natomiast na mniejszych – działły okrętowe pokrywały się z *SB*.

Stany gotowości bojowej na niszczycielach obejmowały „burty” i „wachtę” bojowe, pozwalające na odpoczęcie części załogi i zmiany. Natomiast na okrętach

<sup>120</sup> J. Kijak, *Hełmy Wojska Polskiego*, Warszawa 1993, s. 98–102.

<sup>121</sup> A. Domiczek, *Opowiadania marynarskie*, Londyn 1945, s. 45–46.

<sup>122</sup> Oficerów POMW cechowało: patriotyzm, osobista odwaga, zdolność pobudzania innych do działania, wpajanie wiary w powodzenie okrętu i polskiej bandery, umiejętność przewodzenia, szczególnie w krytycznych momentach, stawianie wymagań, prostota sposobu bycia, przystępność i szczerść, bezpośredniość i umiejętność obcowania z ludźmi, spokój ducha, opanowanie, bystrość, mocne nerwy i sprawne myślenie w trudnych sytuacjach.



mniejszych brak było takiego podziału ze względu na szczupłość załogi i stosunkowo krótki okres pobytu na morzu.

Przystosowanie do służby na okrętach POMW nie odbiegało w niczym od tego, jaki stosowano w polskiej flocie wojennej II Rzeczypospolitej. Było jej przedłużeniem. Wychowanie obejmowało poczucie honoru, godności, odwagę, karność, lojalność, koleżeństwo i odporność na trudy życia okrętowego. Wiele uwagi zwracano na szacunek do symboli i ceremonii państwowych oraz wojskowych i umiejętność zachowania się w towarzystwie. Wychowywano na tradycjach rycerskich, a wzorem byli: Kościuszko, żołnierze Legionów Dąbrowskiego, Księstwa Warszawskiego i Legiony Piłsudskiego.

Zasadniczym przygotowaniem załóg do służby na okrętach było opanowanie określonej specjalności, oparte na duchu patriotycznego szacunku do sojuszników – głównie zaś do Royal Navy. Wiele uwagi zwracano na wychowanie fizyczne. Wyrabiano poczucie współodpowiedzialności za wykonanie zadań, wzajemną życzliwość i zrozumienie. D.o. odpowiadał za wychowanie całej załogi, za dyscyplinę i postawę moralną w walce. Z.d.o. odpowiadał za dowodzenie i dyscyplinę. Wychowaniem obarczano również i innych – dowódców dz.b., bosmana okrętowego, podoficerów i kapelana. Oficerowie specjalności obowiązywani byli znać swoich podwładnych i egzekwować od nich wykonywanie wszystkich poleceń. Podoficerowie mieli dawać przykład dyscypliny, przykładnego zachowania się w różnych okolicznościach i sumiennie wykonywać obowiązki, znać zadania służbowe i mieć poczucie odpowiedzialności wynikające ze stanowiska lub funkcji<sup>123</sup>.

Morale stanowiły istotny element POMW, a proces wyrabiania odpowiednich cech miał na celu zapewnienie dobrego znoszenia trudów na morzu przez wiele lat z dala od Ojczyzny i wykonywanie jak najlepiej zadań bojowych<sup>124</sup>. Określały je patriotyzm i religijność oraz dążenie do pokonania przeciwnika. Podstawą istoty moralnego przygotowania była walka z wrogiem i posiadanie dobrych okrętów, wyposażanych w coraz nowocześniejszy sprzęt i uzbrojenie. Zaś załogi wychowywano w patriotyzmie i przekonaniu w słuszność sprawy o jaką walczyły i w nieuchronne zwycięstwo całej koalicji. A w ostateczności – wiara w zwycięski powrót okrętów POMW do Gdyni i Gdańska.

Morale załóg kształtowano różnorodnymi środkami, formami i metodami, w których ważną rolę odgrywały motywy religijne. Rozwijano je w toku szkolenia w warunkach wojennych, w ścisłym związku z życiem kraju będącym pod okupacją niemiecką i targanym eksterminacją ze strony części Ukraińców i Litwinów na kresach wschodnich. Umacniano poczucie wspólnoty, rozumienie polityki władz na wychodźstwie i państwa podziemnego, istoty celów wojny morskiej. Załogi te cele traktowały jako własne, co pobudzało do działania.

Dbano o przygotowanie psychologiczne do służby

w POMW. Wojna i stała gotowość bojowa oraz służba na okręcie z dala od Ojczyzny, na obcych wodach, wymagały odpowiedniego przygotowania psychologicznego. Wyrabiano je i kształtowano w toku krótkich szkoleń przed zaokrętowaniem, a potem wyłącznie na okręcie w ciągłym zagrożeniu – w porcie, na redzie i na morzu. Marynarz musiał być przygotowany do znoszenia dużych napięć i przeciążeń, co podnosiło jego wartości na SB. W tym celu dbano o przygotowanie załóg do działań w nowoczesnej wojnie. Ważne w tym przygotowaniu było wzajemne zrozumienie, zaufanie, szacunek i wiara w obsługiwane urządzenia oraz okręt. Marynarz musiał mieć niezbędne cechy na okręcie: wytrwałość, odwagę i zdecydowanie, odporność na trudy życia i służby na okręcie, znoszenie kołysania na fali, czyli znać praktykę morską. Okręty operowały w każdych warunkach pogodowych, na Atlantyku i różnych morzach, były poddane sztormom, przechyłom i wibracjom jednostki, a zalewanie pokładu wodą stanowiło codzienność. Zaś zimą i na szlakach arktycznych dodatkowo poddani byli mrozom, zamieciom śnieżnym i mroźnym wiatrom. I w tych warunkach musieli skutecznie obsługiwać swoje SB – było to z ich strony męstwo.

Istota męstwa polegała na aktywnym trwaniu na SB i skuteczna jego obsługa przeciwko temu, z kim walczył okręt. Każdy – na SD i na SB, działał rozważnie, dokładnie wypełniając obowiązki, precyzyjnie obsługując urządzenia i sprzęt i każdy w danym momencie walki był ważny. Nie opuszczał SB bez względu na niebezpieczeństwo, odniesione rany – zastępował poległego kolegę i niezdolnego już do obsługi sprzętu na SB. Pomocna w tym była wpojona dyscyplina, zaufanie do przełożonego i sprzętu, który na polskich okrętach należał do nowoczesnych. Ważnym była idea, o którą prowadzono wojnę, chęć wykazania wobec innych bander, że się jest bardzo dobrym. Na okrętach niemal wszystkie SB były samodzielne i każdy marynarz czuł się odpowiedzialny za okręt. Tchórzostwo lub niedbałe wykonanie rozkazów niosło ryzyko, którego unikano.

Załoga okrętu – oficerowie i marynarze, tworzyli jedną wielką rodzinę, która sobie nawzajem pomagała. Wszyscy szanowali się wzajemnie. *Oficer czy podoficer wie, że na marynarzu może polegać i w każdej chwili może na niego liczyć*<sup>125</sup>. Pomagano sobie nawzajem w czasie tonięcia okrętu – na *Gromie*, *Kujawiaku* i na innych jednostkach. W przepelnionych tratwach zdrowi zsuwali się do wody, aby dać miejsce rannym i niezdolnym do dalszego utrzymania się na wodzie. Na okręcie niezbędne były koleżeństwo i solidarność. Utrwały się one w ciągłym współżyciu z dala od Ojczyzny i w obliczu stałego niebezpieczeństwa ze strony przeciwnika i żywiołu morskiego. Los jednego zależał więc od drugiego, a najmniejsze uchybienie w służbie mogło zakończyć się tragicznie dla pozostałych. Dyscyplinę kształtowały wymogi solidarności i wspólnoty, a przełożeni i regulaminy modelowały ją. Dlatego niedopełnienie obowiązków było surowo oceniane przez kolegów, co było o wiele dokuczliwsze od kar dyscyplinarnych. W obliczu niebezpieczeństwa, walki z okrętem, samolotem lub ostrzeliwanie wybrzeża, powodowało zaniechanie wszelkich waśni, kłótni, zacieśniało się natychmiast koleżeństwo i poczucie braterstwa broni<sup>126</sup>. Ważnym wydarzeniem

<sup>123</sup> R. M. Słomiński, *Moralność w czasie wojny na morzu*, Gdynia – Pelplin 1995, s. 103–104.

<sup>124</sup> Moralne przygotowanie załóg okrętów obejmowało: ideową motywację opartą na patriotyzmie i związanym z nim wewnętrznym życiu religijnym; poczucie obowiązku żołnierskiego, odpowiedzialności i zespolonego działania; wiarę we własne siły, okrętu i polskiej bandery wojennej; zaufanie do przełożonych i kolegów; jak najlepsze wykonanie zadań na SB; panowanie i kierowanie swoimi uczuciami, emocjami i myślami wynikające ze służby w POMW.

<sup>125</sup> E. Skrzypek, *List marynarza*, PW–ŻPO 1941, nr 33, s. 7.

<sup>126</sup> Słomiński, *Tamże*, s. 137–139.

na okrętach było spotkanie z polskim wojskiem i polskimi statkami. Podnosiło to mocno na duchu obie strony, wybuchała wówczas spontaniczna radość, co z kolei cementowało współzależność w walce. Ponadto takie spotkania podnosiły polskich marynarzy na duchu.

W POMW prowadzono również określone działania propagandowe, które obejmowały: działalność duszpasterską – nabożeństwa, spotkania itd.; druki – książki, broszury, czasopisma, ulotki, polską prasę i gazetki okrętowe; pracę oficerów – pogadanki, konsultacje, spotkania, praca indywidualna; spotkania z przedstawicielami KMW, jego szefem, dowództwem PSZ i rządu polskiego, z przedstawicielami Royal Navy, członkami dworu brytyjskiego i przedstawicielami władz sojuszników oraz film.

Na polskich okrętach istotną rolę odgrywały postawy religijne. Były one kształtowane od urodzenia przed wojną w rodzinie, szkole, wojsku itd. Duszpasterstwo polskie wychowywało młodzież w duchu oddania Bogu i Ojczyźnie, a polscy biskupi i księża uczestniczyli we wszystkich imprezach o charakterze morskim. Podkreślali znaczenie morza i angażowali młodzież, w tym marynarzy, w wierze katolickiej. Szczególnie Świętu Morza nadawano oprawę religijną. Przeprowadzano uroczystości poświęcenia bandery wojennej na okrętach, co stało się powszechnością w polskiej flocie wojennej.

Zasadniczą rolę duszpasterską we flocie spełniali księża kapelani, którzy nie ograniczali się jedynie do funkcji religijno-kościelnych, ale swoim przykładem wpływali na wychowanie marynarzy w zakresie dyscypliny, sumienności i oddania Ojczyźnie.

Służba na morzu pogłębiała refleksję nad życiem, a możliwość zatopienia lub innej śmierci wywoływały potrzebę obcowania z osobą duchowną. Dlatego gromadnie uczestniczono we mszach świętych, nabożeństwach chodzenia do kościołów w obcych portach. Szczególnie ważne były nabożeństwa z okazji świąt państwowych i wojskowych z udziałem władz wojskowych i cywilnych. Obchodzono je uroczysto, a wszystkie, m. in. imieniny Marszałka Piłsudskiego, rozpoczynały się uroczystym nabożeństwem w kościele garnizonowym<sup>127</sup>.

Istotną rolę w życiu załóg odegrali kapelani, którzy odpowiadali za wychowanie i moralne przygotowanie do walki. Realizowali swą służbę duszpasterską głównie przez kazania, rekolekcje i spotkania okolicznościowe. Jednocześnie praktyki religijne na okrętach odbywały się w obliczu tolerancji. Nie wolno było nikogo zmuszać do brania udziału w nabożeństwach, a niekatolicy także mogli wykonywać swoje praktyki religijne<sup>128</sup>. O ile pogoda pozwalała, wyłącznie w portach lub w bazach, przeprowadzano modlitwę poranną i wieczorną. Rano na zbiórce śpiewano *Kiedy ranne wstają zorze*, a wieczorem *Wszystkie nasze dzienne sprawy*<sup>129</sup>. Gdy okręt przebywał na morzu lub w porcie, gdzie nie było kościoła, dowódca okrętu lub wyznaczony przez niego oficer odczytywał fragmenty z Ewangelii oraz modlitwy, po czym śpiewano *Boże coś Polskę*. Na morzu zbiorowych modlitw na pokładach nie prowadzono. Kapelani w czasie wojny przystępowali do prac duszpasterskich po wejściu okrętu do portu, a załogi miały odpowiednie przybory do przygotowywania ołtarza<sup>130</sup>. Podczas na-

bożeństwa na okręcie podnoszono flagę 5 na szczycie masztu<sup>131</sup>.

Niemal wszyscy nosili na szyi krzyżyki, wyniesione jeszcze z domów rodzinnych. Natomiast w mesach zasadniczo nie wieszano krzyży, a obrazy Matki Bożej.

Dla załogi ważnym momentem był pogrzeb. Opuszczenie zwłok marynarza do morza w większości wypadków przeprowadzano bez obecności kapelana. Na morzu funkcję tę spełniał wyznaczony przez dowódcę okrętu oficer. Zwłoki zaszywano lub okręcano w hamak i obciążone przy stopach ciężarem, przykryte banderą układano przy burcie. Dowódca okrętu lub jego zastępca wygłaszał krótkie przemówienie i odmawiał modlitwę, cicho, a banderę opuszczano do połowy. Trapowi zdejmowali banderę z poległego i przechylając deskę opuszczali go do morza. Bosman okrętowy oddawał świst trapowy, a bieg okrętu zwalniano<sup>132</sup>. Po ceremonii pogrzebu morskiego załoga wracała natychmiast do pracy. A po powrocie do bazy odprawiano mszę za duże poległych marynarzy na morzu.

Zachowana była wolność religijna, odbywały się nabożeństwa dla kadry i marynarzy różnych wyznań. Ponieważ specyfika służby okrętowej nie pozwalała na wspólne modlitwy i nabożeństwa, praktyki religijne stosowano głównie w portach. Marynarze praktykujący byli bardziej koleżeńscy, pewni siebie i zdecydowani. Byli lepiej zdyscyplinowani<sup>133</sup>.

Na okrętach prowadzono również działalność kulturalno-oświatową, która napotykała jednak na trudności ze względu na specyfikę okrętową i częste wyjścia na morze<sup>134</sup>. Również pobyt okrętów na stocznich w czasie remontów, nie w pełni jej sprzyjał, ale mimo trudności dbano o tę formę wychowawczo-wypoczynkową. Było to tym ważniejsze, ponieważ marynarze w większości byli mocno przywiązani do swoich okrętów i niechętnie je opuszczali.

Starano się prowadzić pogadanki przez dowódców lub oficerów, względnie jeżeli było to możliwe, przez prelegentów zapraszanych lub wyznaczanych przez KMW. Do pogadań informacyjnych wykorzystywano komunikaty informacyjno-oświatowe Ministerstwa Obrony Narodowej oraz biuletyny i komunikaty KMW. Bardzo skutecznym środkiem informacyjno-rozrywkowym było radio, które wykorzystywano w szerokim zakresie.

Pożytecznym środkiem wychowawczym była książka. Załogi lubiły czytać, głównie literaturę polityczną, historyczno-wojenną, o flotach wojennych oraz czasopiśmie i gazety polskie. Wydawano również gazetki okrętowe. Dlatego marynarze czytali dużo i chętnie. Aby umożliwić czytelnictwo na okrętach, Biblioteka Centralna MW zorganizowała ruchome biblioteczki, zawierające około 30 egzemplarzy, które były wymieniane między okrętami. Niezależnie od tego, okręty posiadały biblioteki stałe<sup>135</sup>. Biblioteka była najpożyteczniejszą instytucją oświatową na okręcie. Prowadził ją podoficer, pod opieką oficera oświatowego<sup>136</sup>.

<sup>130</sup> *Tamże*, s. 165–166. 20 lutego 1940 roku ks. Bolesław Klementowski został kapelanem POMW z przydziałem na ORP *Gdynia* (Piaśkowski, *Tamże*, t. 2, s. 115).

<sup>131</sup> *Regulamin*, art. 683.

<sup>132</sup> *Tamże*, art. 129.

<sup>133</sup> Słomiński, *Tamże*, s. 167–168, 169, 181.

<sup>134</sup> MMW, 69.

<sup>135</sup> IPMS, MAR. A. V. 1/9, s. 9.

<sup>136</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 8/9, s. 2. Np. na *Piorunie* poza broszurami i pismami propagandowymi, stała biblioteka okrętowa posiadała w 1945

<sup>127</sup> *Tamże*, s. 162–164.

<sup>128</sup> *Regulamin służby na okrętach*, 1932, art. 682.

<sup>129</sup> *Tamże*, art. 680.

W miarę możliwości organizowano występy zespołów artystycznych, które były bardzo pożytecznym środkiem rozrywkowym i cieszyły się wśród marynarzy wielkim powodzeniem. Dla niektórych okrętów z inicjatywy dowódców organizowano dancingi, które traktowano jako element wychowawczy. Marynarze będąc ich organizatorami wychowywali się i wyrabiali, a ponadto stawiali sobie za punkt honoru reprezentowanie się wobec gości w jak najlepszym świetle.

Na okrętach wydawano własne gazetki<sup>137</sup>. Były one nieraz bardzo udane, a na każdy następny numer niecierpliwie oczekiwano. Ujmowano w nich najciekawsze opisy wydarzeń, w których brali udział marynarze. Ponadto zawarto w nich dzieje okrętów. Np. na *Ślązaku* wydawano gazetkę pt. „Pomyślnych Wiatrów”, Na *Piorunie* – „Tu mówi Piorun” i inne<sup>138</sup>. Chętnie czytano polską prasę, głównie gazety piszące o trudzie polskich marynarzy: „Polska Walcząca”, „Żołnierz Polski na Obczyźnie” i „Polska na Morzach”<sup>139</sup>.

Załogom wyświetlano również filmy, na wielu okrętach działały zespoły muzyczne i inne. Popularny był śpiew, stanowiący starą tradycję w marynarce i w wojskach polskich. Zaś polska pieśń religijna, a szczególnie kolędy, wiązały uczuciowo załogi.

W zakresie pracy oświatowej było jednocześnie wiele uwag tym bardziej, że do jej prowadzenia nie było oficerów z odpowiednim przygotowaniem<sup>140</sup>. Należy tu nadmienić, że w czasie nasilonej walki morskiej do operacji normandzkiej, polskie okręty były mocno zaangażowane do działań bojowych na morzu i do różnych szkoleń. Było więc mało czasu na tego rodzaju prace, ponieważ najważniejsza była walka. Jednak wraz ze zmniejszeniem nasilenia działań bojowych, załogi odczuwały potrzebę rozwiniętej pracy oświatowej.

Praca oświatowa na okrętach stawała się coraz potrzebniejsza wraz ze zbliżaniem się zakończenia wojny. Załogi miały coraz więcej czasu na tego rodzaju działalność ze względu na zmniejszanie się zadań bojowych na morzu, a niejasna sytuacja w kraju wymagała odpowiedniej pracy wśród marynarzy. Ponadto nadal ważnym elementem było uzupełnianie wiedzy wśród marynarzy i co ważniejsze – wyrabianie takiego poziomu moralnego, aby wspólny wysiłek służby przyjmowano jako niezbędny i aby załogi wykonywały zadania z poświęceniem. Poprzez pracę oświatowo-wychowawczą starano się więc kształtować obywatela, świadomego swych praw i obowiązków wobec państwa.

Realizacja zadań oświatowo-wychowawczych na okrętach napotykała jednak na szereg trudności, ze względu na brak odpowiednio przygotowanych oficerów. Na okręcie rolę oficera oświatowego spełniał wyznaczony do tego oficer, mający inne zadania funkcyjne. Utało się nawet przekonanie, że do takiej działalno-

ści najlepiej nadaje się oficer-lekarz tym bardziej, że na okręcie ma najwięcej czasu. W ostateczności cierpiała na tym i praca oświatowo-wychowawcza i fachowo lekarzy, którzy nie mieli czasu na właściwą pracę. Ponadto brakowało dobrze opracowywanych materiałów – informatorów i biuletynów oświatowych, których właściwie nie było komu przygotowywać. Oficerowie wyznaczeni do działalności oświatowo-wychowawczej na okręcie, swoje dodatkowe obowiązki na pewno chcieli wykonywać jak najlepiej, ale nie mieli do tego odpowiedniego przygotowania, a organizowane dla nich odpowiednie kursy, stanowiły raczej improwizację w czasie wojny. Celem poprawienia tej sytuacji, m. in. por. mar. lek. Ziętak, oficer oświatowy na *Piorunie*, w swoim sprawozdaniu wychowawczo-oświatowym za I-szy i II-gi kwartał 1945 roku z 28 sierpnia tego roku wnioskował: przydzielenie do każdej jednostki oficera o przygotowaniu pedagogicznym i wychowawczym z wysokimi moralami, albo przeszkolić odpowiednich oficerów na specjalnych kursach oświatowo-wychowawczych<sup>141</sup>. Mimo trudności kadrowych, pracę oświatowo-wychowawczą na okrętach starano się organizować jak najlepiej, w miarę posiadanych umiejętności, materiałów pomocniczych i czasu.

Zawody piłki nożnej stanowiły jedyny z obszernej dziedziny wychowania fizycznego organizowanymi dla załóg okrętów na lądzie<sup>142</sup>. Dbano jednak o szkolenie na łodziach, organizując przy każdej sposobności wiosłowanie lub żeglowanie.

KMW zwracało uwagę również na pracę oświatową POMW na zewnątrz. Np. w styczniu 1945 roku w sprawozdaniu dla ministerstwa obrony narodowej powiadomiono, że MW podaje wiadomości dla publiczności w granicach zgodnych z tajemnicą wojskową o działalności naszych okrętów. Pragnie w ten sposób wyrabiać wśród Polaków rzeczowego stosunku do zagadnień morskich, a szczególnie odnośnie obrony Bałtyku. Referat Informacji Zewnętrznej KMW informował społeczeństwo polskie w kraju i na emigracji o działalności polskich okrętów i o ich wkładzie do wojny, dostarczając materiałów w prasie i rozgłoszonym radiowym. Tą samą drogą informowano opinię publiczną angielską i amerykańską. Audycje radiowe nadawane były przez rozgłośnię londyńską w 8, a nawet w 22 językach. W ostatnim kwartale 1944 roku BBC nadało 18 pogadank, 22 wzmianki, 13 komunikatów i 3 audycje specjalne. Oprócz tego referat w tym czasie cenzurował prace korespondentów prasowych i publicystów. Ocenzurowano i poprawiono 56 prac nadesłanych, w tym 5 książek. Dział fotograficzno-filmowy współpracował z odpowiednimi działami wojska, sił powietrznych i ministerstwa informacji<sup>143</sup>.

Okręty POMW były inspekcjonowane osobiście przez szefa KMW i jego oficerów. Były również odwiedzane przez najwyższe władze wojskowe i cywilne Rzeczypospolitej i państw sojusznicznych. Już 16–17 listopada 1939 roku inspekcję niszczycieli, *Orla* i *Wilka*, przeprowadził gen. Sikorski, któremu towarzyszył Świrski<sup>144</sup>. Ważnym wydarzeniem dla POMW była wizyta złożona przez Churchill'a 15 lutego 1940 roku na pokładzie ORP

roku w pierwszym kwartale 180, a drugim 228 wartościowych polskich książek (w tym 112 podręczników do gimnazjum), 99 angielskich i 9 francuskich. Biblioteka ruchoma liczyła w pierwszym kwartale 30 książek, a w drugim – po zamianie w Centralnej Bibliotece MW 35 książek. Wypożyczano je 2–3 razy w tygodniu, zależnie od miejsca postoju okrętu i rozkładu zajęć. Czas wydawania książek ogłaszano załodze przez rozgłośnię okrętową. Średni ruch książek wynosił około 56 tomów miesięcznie (*Tamże*).

<sup>137</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 1/9, s. 9.

<sup>138</sup> *Tamże*; S. Strumph-Wojtkiewicz, *Tu mówi Piorun*, Wod M 1946, nr 2, s. 13.

<sup>139</sup> B. Pawłowicz, *Wojna na morzu*, PW-ŻPO 1942, nr 6.

<sup>140</sup> IPMS, MAR. A. V. 8/9, s. 4.

<sup>141</sup> *Tamże*.

<sup>142</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 1/9.

<sup>143</sup> *Tamże*, s. 13–14; A. 21. 2/16, S. 10.

<sup>144</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 16/16.

Gdynia, gdzie wygłosił przemówienie do zebranych oficerów. Potwierdził brytyjską pomoc dla polskiej floty i apelował o jak najlepsze jej wykorzystanie dla wspólnego zwycięstwa<sup>145</sup>. Szef KMW przebywał na pokładach wszystkich polskich okrętów, a na większości po wiele razy. Był również zapraszany do wizytowania okrętów Royal Navy oraz innych flot sojuszniczych. Jedną z pierwszych było zaproszenie Admiralicji w drugiej połowie lutego 1940 roku na uroczystości dekorowania przez króla załóg okrętów *Exeter* oraz *Ajax*, a następnie udział w pływaniu na krążowniku liniowym *Repulse*<sup>146</sup>. Spotkania z wysokimi osobistościami na okrętach w czasie wojny miały więc często miejsce<sup>147</sup>.

#### ZABEZPIECZENIE OPERACYJNEJ DZIAŁALNOŚCI OKRĘTÓW

POMW korzystał z doskonałych brytyjskich baz morskich, obejmujących redy i przystanie z falochronami i uzbrojonymi nabrzeżami, zapewniającymi bezpieczny postój okrętów, gdzie mogły pobierać i uzupełniać zapasy amunicji, paliwa, żywności, wody słodkiej i innych rodzajów zaopatrzenia. Wszędzie tam, gdzie przebywały nasze okręty, znajdowały się punkty poboru energii elektrycznej, pary i sprężonego powietrza, centrale łączności radiowej i przewodowej, magazyny, składy itd. W stocznicach północnych portów przeprowadzano remonty okrętów, tam też znajdowały się warsztaty i zakłady remontowe uzbrojenia i techniki okrętowej. Bazy te dysponowały dużą liczbą jednostek pomocniczych i bazowych środków pływających, niezbędnych do zaopatrywania okrętów na redzie i poza portem. Korzystano również z brytyjskich poligonów morskich i środków do praktycznego szkolenia na morzu – tarce do strzelań artyleryjskich i holowników do ich holowania, szkolne jednostki do ćwiczeń w poszukiwaniu OP, samoloty z holowanymi rękawami i inne. Jednak zasadniczym ośrodkiem szkolenia okrętowego była baza w Scapa Flow, dokąd każdy okręt musiał udać się po podniesieniu bandery, remoncie, przebrojeniu, po zamontowaniu nowego urządzenia, po usunięciu awarii uzbrojenia i urządzeń technicznych i przed każdą ważną operacją bojową przygotowywaną przez Royal Navy. Dla ułatwienia wszechstronnego zaopatrywania polskich okrętów w brytyjskich bazach, KMW czyniło starania o odpowiednią organizację tych trudnych przedsięwzięć. Dlatego już we wrześniu 1940 utworzono specjalny organ – Bazę zaopatrzenia MW, której głównym zadaniem było pośredniczenie między określonymi władzami brytyjskimi a własnymi oddziałami gospodarczymi w zakresie finansowym, zestawień rachunkowo-kasowych, administrowanie kuponami mundurowymi, delegowanie swoich przedstawicieli do różnych komisji, ewidencja sprzętu stanowiącego własność Rzeczypospolitej zdawanego przez nasze okręty do depozytu w składnicach brytyjskich itp. Zorganizowano również Składnicę Intendencką, której zadaniem było składanie zamówień i sprowadzanie materiałów ze składnic brytyjskich do swoich magazynów, wydawanie materiałów dla swoich okrętów i pododdziałom

ładowym, przyjmowanie prywatnych depozytów, prowadzenie warsztatu krawieckiego itp. W toku wojny funkcjonowały oddziały gospodarcze, których organizacja była różna. Zasadniczo każdy niszczyciel stanowił osobny taki oddział, ścigacze miały swoją bazę, OP osobno lub jeden z nich był oddziałem gospodarczym. Jeżeli na stoczni znajdowały się dwa polskie okręty, to jeden z nich był takim oddziałem. Pod koniec wojny bazą była *Burza* i *Wilk*.

Załogi na polskie okręty, obok przybyłych w 1939 roku na pokładach okrętów do baz brytyjskich, tworzono z ochotniczego zaciągu wśród Polonii, z żołnierzy wojsk lądowych oraz spośród Polaków przybyłych różnymi drogami z kraju, z obozów sowieckich<sup>148</sup> oraz nielicznych grup z innych z innych źródeł<sup>149</sup>. Wcielono również grupę rezerwistów z polskiej floty handlowej.

Największy nabór miał miejsce w 1940 roku: z Francji – 1148, z Ameryki Północnej i Południowej – 50, z poboru w Wielkiej Brytanii – 100 i kilkudziesięciu napłynęło innymi drogami. Wcielono również kilkuset marynarzy i oficerów z floty handlowej. W następnych latach liczba ta była mniejsza, ale ubytki w czasie służby bojowej okrętów wymagała stałego napływu dodatkowych podoficerów i marynarzy. Stan osobowy polskiej floty wojennej po wrześniu 1939 roku wynosił w Wielkiej Brytanii 813 ludzi, a 1 lipca 1943 roku – 2655 ludzi<sup>150</sup>. Po zakończeniu wojny POMW liczył 387 oficerów, 35 chorążych, 909 podoficerów i 3856 marynarzy<sup>151</sup>.

Brano również pod uwagę wcielenie do POMW Polaków – jeńców niemieckich, którzy chętnie zaczęli poddawać się aliantom na froncie zachodnim, głównie w Afryce, a następnie we Włoszech. Pochodzili zasadniczo ze Śląska, Pomorza i Wielkopolski, i byli dobrze wyszkoleni pod względem wojskowym. Jednak wymagalni odpowiedniej pracy wychowawczej mającej na celu wykorzenie w nich elementów ideologii faszystowskiej. W tym celu zorganizowano w czerwcu 1944 roku specjalny obóz szkoleniowy dla marynarzy jeńców niemieckich polskiego pochodzenia. Do floty jednak ich nie wcielano, ale mogli zostać wykorzystani po wojnie.

Załogi przybyłe na okrętach z Polski, posiadały wykształcenia przeważnie 7-klasowej szkoły powszechnej. Był to element bardzo dobry, inteligentny, o dużym wyrobieniu patriotycznym i społecznym i przeważnie wszyscy z nich zostali podoficerami<sup>152</sup>. Nowy sprzęt bojowy i nowe okręty wymagały wyszkolenia ludzi do ich obsługi i taktycznego wykorzystania w warunkach wojny, według wzorów brytyjskich. Zaś proces szkolenia obejmował oficerów, podchorążych, podoficerów, marynarzy, okręty (indywidualne, SB, SD) oraz szkolenie w zespołach. Organizowano je w oparciu o własne ośrodki szkoleniowe i Royal Navy<sup>153</sup>.

Od początku istnienia POMW główną uwagę zwrócono na szkolenie oficerów na krótkotrwałych kursach:

<sup>148</sup> AMW, 2/49/12, s. 87. Polscy marynarze przebywający w niewoli sowieckiej, na podstawie umowy wojskowej z 14 sierpnia 1941 roku między rządami Rzeczypospolitej i sowieckim, zostali odesłani w 1942 roku do Anglii i wcieleni do POMW.

<sup>149</sup> Były przypadki przedostania się grupy oficerów marynarki z Polski do Anglii przez Szwecję i Norwegię w 1939 roku (MMW, 83).

<sup>150</sup> IPMS, A. 21. 2/16, s. 6.

<sup>151</sup> W 1945 roku 945 osób z polskiej MW, przebywających od września 1939 roku w niemieckich obozach jenieckich, wyzwolonych zostało przez aliantów.

<sup>152</sup> IPMS, *Tamże*.

<sup>153</sup> *Tamże*, s. 7.

<sup>145</sup> *Tamże*, MAR. A. 1/12.

<sup>146</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 1/3.

<sup>147</sup> MMW, 645.

4-, 5-miesięczne kursy dla oficerów sygnałowych, 3-tygodniowe broni podwodnej, 2-tygodniowe radiotechniki, hydrolokacji i radiolokacji, 5-tygodniowe artylerii morskiej oraz 7-tygodniowe informacyjne i doskonalące dla oficerów przybyłych z niewoli oraz dla podporuczników czasów wojny. Część oficerów szkolono w dotychczasowych specjalnościach, a część w nowych – radiolokacja i hydroakustyka, głównie na kursach brytyjskich. Dla młodszych oficerów organizowano szkolenie w zakresie artylerii morskiej, broni podwodnej i sygnalizacji na kursach polskich i angielskich. Wszyscy dowódcy niszczycieli ukończyli kurs taktyki tej klasy okrętów, a dowódcy OP kurs taktyki OP. Stale doskonalono dowódców niszczycieli i oficerów w podsłuchu podwodnym w taktyce zwalczania OP. Ponadto wszyscy dowódcy okrętów, ich zastępcy i oficerowie mechanicy ukończyli kursy obrony przeciwwarjacyjnej okrętu<sup>154</sup>. Szczególną uwagę zwracano na szkolenie hydroakustyczne. W Royal Navy surowo przestrzegano zasady, że zanim oficer obejmie dowództwo okrętu zdolnego do walki z OP, musi obowiązkowo przejść taki kurs. Zasadę tę w większości przyjęto również w POMW. Tego samego uczyli się dowódcy okrętów, młodzi oficerowie i marynarze, którzy na okręcie tworzyli zespół do walki z OP<sup>155</sup>. Niektórych oficerów skierowano na studia w brytyjskich uczelniach. Ponadto oficerowie odbywali staże we flocie brytyjskiej<sup>156</sup>. Dalsze doskonalenie oficerów odbywało się w trakcie narad, odpraw i szkoleń przed kolejną operacją bojową na morzu oraz indywidualnym studiowaniem instrukcji, podręczników i innych materiałów otrzymywanych od Brytyjczyków, a także opracowywanych przez KMW.

Działała również Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej, którą otworzono 23 listopada 1939 roku. Podchorążych szkolono dodatkowo na angielskich kursach specjalistycznych, a praktykę małymi grupami (2–4) osoby odbywali na brytyjskich okrętach różnych klas<sup>157</sup>. Programy szkoły udoskonalano, dostosowując je do nowoczesnej wojny morskiej<sup>158</sup>. Tempa szkolenia podchorążych nie zmniejszono również po zakończeniu wojny, nadal starając się, aby kierować ich na praktyki do brytyjskiej floty<sup>159</sup>. SPMW przy POMW ukończyło: Wydział Morski – 94, Wydział Techniczny – 20 i Wydział Administracyjny – 30 (21 w grupie oficerów komisarzy i 9 w grupie oficerów administracji). Obok SPMW jesienią 1943 roku utworzono również Szkołę Podchorążych Rezerwy MW, w której nauka trwała 10–12 miesięcy, 3 miesiące praktyki na OORP oraz 2–4 tygodnie w oddziałach lądowych MW celem nabycia praktycznych umiejętności młodszych oficerów oddziałowych. Po

czym następowało mianowanie na stopień podporucznika marynarki rezerwy<sup>160</sup>.

W listopadzie 1939 roku utworzono Centrum Wyszkozenia Specjalistów, początkowo pod nazwą Szkoła Specjalistów Morskich. Marynarzy po przeszkoleniu rekrucim trwającym 6–8 tygodni, po selekcji, kierowano do Centrum Wyszkozenia Specjalistów, gdzie odbywali programowe szkolenie w 28 specjalnościach. Szkolenie teoretyczne trwało od kilku tygodni do kilku miesięcy. Po zdaniu egzaminów i odbyciu praktyki na okrętach, marynarzy zasadniczo awansowano do stopnia starszy marynarz. Po kilku miesiącach służby na okrętach, najlepszych kierowano ponownie do Centrum na kursy podoficerskie organizowane w zależności od potrzeb. Niektórych wysyłano również do szkół brytyjskich. Ponadto prowadzono tam kursy – podoficerski, starszy kurs specjalistyczny, kurs bosmański i chorążych<sup>161</sup>.

Szkolenie załóg odbywało się w bazach, portach i na poligonach. Prowadzono je na SB, w działach bojowych, zgrywano cały okręt, przeprowadzano również ćwiczenia w zespołach. Ponadto po remontach, przebrojeniu lub po wyposażeniu w nowe urządzenia, okręty kierowano do Scapa Flow, gdzie odbywały typowe szkolenia i ćwiczenia bojowe, zgrywające poszczególne SB oraz okręty. Prowadzono tam szkolenie w zakresie poszukiwania i zwalczania OP, strzelanie do celów powietrznych, morskich i brzegowych, udzielanie pomocy na morzu oraz inne. Takie szkolenie trwało do trzech tygodni, uzyskując dobre wyniki. Dzięki należytemu szkoleniu, już po kilku miesiącach wspólnych operacji bojowych, polskie okręty dostosowały się do Royal Navy i opinia o POMW stawała się coraz lepsza<sup>162</sup>. Szkolenie pogłębiano w czasie operacji bojowych na morzu, ponieważ każde SB i dział okrętowy doskonaliły praktycznie swe umiejętności.

Polskie okręty wykonywały zadania bojowe przeciwko III Rzeszy niemieckiej, a od 12 czerwca 1941 roku – po przystąpieniu Rzeczypospolitej do wojny z faszystowskimi Włochami – działały przeciwko temu państwu<sup>163</sup>. Była również propozycja szefa KMW w 1944 roku, wysłania polskiego niszczyciela na wody Dalekiego Wschodu do walki z Japonią<sup>164</sup>. Nie prowadzono działań bojowych przeciwko flocie sowieckiej, chociaż KMW miało takie zamiary – m.in. w zakresie pomocy Finlandii.

<sup>154</sup> *Polskie Sily*, t. II, cz. 2, s. 394. Szkolenie oficerów prowadzono we wszystkich flotach operujących z baz brytyjskich, ale w najtrudniejszej sytuacji kadrowej był POMW. Nasi oficerowie morscy w latach 1939–1945 znajdowali się w rozproszeniu – część w Anglii, wielu zaginęło, w obozach jenieckich niemieckich i sowieckich, w Szwecji, a część pozostała w kraju. Nie ulegli zasadniczo zniszczeniu: pracownicy KMW, przeniesieni w stan spoczynku i emeryci. Inne floty miały większe trudności, np. Jugosłowianie chcą utworzyć powstańczą marynarkę wojenną, musieli sprowadzić do niej oficerów zawodowych z zewnątrz.

<sup>155</sup> W. Kon, *O zwalczaniu okrętów podwodnych*, PM 1957, z. 2, s. 12–16.

<sup>156</sup> IPMS, *Tamże*.

<sup>157</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 193; *Polskie Sily*, cz. 1, s. 151, cz. 2, s. 399–400; Wroński, *Marynarka*, s. 102.

<sup>158</sup> IPMS, MAR. A. V. 8/1, s. 1–5.

<sup>159</sup> *Tamże*, s. 1–2.

<sup>160</sup> *Tamże*, *Organizacja SPRMW*, s. 1–8, program ramowy 3-tygodniowego kursu instruktorskiego dla kandydatów do SPRMW, s. 1–2.

<sup>161</sup> 15 grudnia 1946 roku Centrum Wyszkozenia Specjalistów przekształcono w Centrum Przeszkolenia Zawodowego w ramach ośrodka Polskiego Korpusu Przesposobienia i Rozmieszczenia. Szkolono tam wówczas w takich zawodach, jak: stolarz, cieśla, ślusarz, tokarz, elektromechanik, mechanik kierowca i radiotechnik.

<sup>162</sup> PIMS, MAR. A. IV. 1.

<sup>163</sup> Do wojny z Niemcami po stronie Polski 3 września 1939 roku wyszły: Wielka Brytania o godzinie 1100, a godzinie 1700 Francja.

<sup>164</sup> PIMS, MAR. V. 4/6, s. 1–2.

## Rozdział 3

# Operacje bojowe polskich okrętów z baz brytyjskich

POMW miał na celu prowadzenie działań bojowych na morzu przeciwko Niemcom i ich sojusznikom, w oparciu o pomoc brytyjską i pod operacyjnym kierownictwem Royal Navy. Było to zgodne ze strategią polskiego rządu zakładającego odtworzenie na Zachodzie Polskich Sił Zbrojnych – wojsk lądowych, lotnictwa i floty wojennej. Dlatego czyniono starania o jak największą liczbę nowoczesnych okrętów, dbano o wzrost wyszkolonych kadr, a po zwycięskiej wojnie POMW miał przejąć bazy i porty ponemieckie od Piławy po Szczecin<sup>1</sup>.

Bezpieczeństwo na Bałtyku obok własnej floty, miała wspierać również Royal Navy. Polska flota wojenna w istotny sposób miała się więc przyczynić do celów morskiej polityki rządu Rzeczypospolitej w czasie wojny. Dało to również podstawy do zawarcia w grudniu 1943 roku porozumienia między MPHiŻ a KMW, o nawiązaniu współpracy oraz podjęcia wspólnych przygotowań do zajęcia wybrzeża<sup>2</sup>. Problem ten doceniano również w Naczelnym Dowództwie WP<sup>3</sup>. Dlatego cele wojny morskiej dla państwa były jednoznaczne w pierwszym okresie z działalnością POMW, a po zwycięskiej wojnie – z zajęciem wybrzeża przez nasze okręty zabezpieczające rozwój gospodarki morskiej. Jednocześnie KMW podkreślało, że warunkiem swobodnego rozwoju gospodarki morskiej i swobody na Bałtyku może być polska flota wojenna w ścisłej współpracy z Royal Navy na Bałtyku<sup>4</sup>.

Okręty walcząc podnosiły wartość Rzeczypospolitej Polskiej jako wiarygodnego sojusznika, dlatego czyniono usilne starania by mogły stale aktywnie uczestniczyć w operacjach Royal Navy. Stanowiło to czynnik realizujący w praktyce bojowej cele wojny morskiej państwa. Zaś Anglicy traktowali je jako sojusznice, z chwilą wypowiedzenia wojny Niemcom.

OORP brały udział w operacjach na liniach żeglugowych i desantowych, przeprowadzały bitwy morskie – artyleryjskie, torpedowe, z samolotami i ostrzeliwały wybrzeże przeciwnika, pełniły służbę patrolową i dozory, zabezpieczały stawianie min oraz szereg zadań dodatkowych – eskortę dużych ON, pomoc francuskiemu ruchowi oporu i inne.

<sup>1</sup> PIMS, A. 21. 2/15

<sup>2</sup> O celach morskiej polityki Polski w czasie wojny i problemach morskich granic po jej zakończeniu pisał K. Sawicki (*Polskie cele wojny w dziedzinie morskiej w koncepcjach Rządu RP w Londynie (1940–1944)*). Sesja na temat: Polityka morska państwa w 40-lecie PRL, Urząd Gospodarki Morskiej, Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Gdańsku, Gdańsk 1986).

<sup>3</sup> PIMS, A. 21. 2/16

<sup>4</sup> *Tamże*, MAR. V. 4/6; A. 21. 2/15; MAR. A. V. 1/8; MAR. A. V. 1/4; MAR. A. V. 1/5

### Operacje na liniach żeglugowych

W czasie II wojny światowej wzrosło znaczenie komunikacji morskich, a działania na liniach żeglugowych przybierały ogromne rozmiary<sup>5</sup>. Były one szczególnie ważne dla Wielkiej Brytanii, a następnie dla pozostałych aliantów w związku z ich inwazją we Włoszech i Francji. Zaś dla Niemiec i ich sojuszników mniejsze. Jedynie dla Włoch komunikacje morskie odgrywały znaczną rolę. Utrzymanie sprawnej żeglugi – a więc rytmicznych dostaw, dla aliantów stanowiło podstawę zwycięstwa, a dla Niemiec i ich sojuszników, zwycięstwo to mogło zapewnić załamanie żeglugi alianckiej.

Statki były narażone na niebezpieczeństwo wynikające z działań wojennych. Mogły wejść na miny kontaktowe lub poderwać się na niekontaktowych, zostać trafione torpedą, bombą lotniczą albo pociskiem artyleryjskim. W konwoju, w ciągłych zmianach kursów – szczególnie w złych warunkach widoczności, istniało niebezpieczeństwo kolizji. Statki były z zasady przeładowane, co zwiększało ich niebezpieczeństwo w czasie sztormu, zaś porty angielskie znajdowały się w zasięgu lotnictwa niemieckiego.

Walki przeciwko żegludzie alianckiej nasiliły się już od pierwszych tygodni wojny, a na Atlantyku wkrótce przybrały nawet miano bitwy o Atlantyk. Przeciwnicy organizowali operacje konwojowe i przeciwkonwojowe, w ramach których dochodziło do bitew morskich i morsko-powietrznych. Kriegsmarine początkowo w operacjach przeciwko żegludzie alianckiej zastosowała pancerniki, ciężkie krążowniki oraz krążowniki pomocnicze. Ponieważ ich działania były mało skuteczne, Niemcy na masową skalę zastosowali OP. Natomiast alianci wprowadzili różnorodne formy działań ograniczających straty własnej żeglugi. Najważniejszą stanowiło organizację konwojów eskortowanych przez okręty bojowe. Omijano również w miarę możliwości rejony podejrzane o obecność U-bootów oraz stosowano ZM zabezpieczające trasy żeglugowe na wodach wokół wysp brytyjskich. Jednocześnie Brytyjczycy od początku wojny zastosowali blokadę baz i portów przeciwnika, organizowali zespoły poszukujące niemieckich dużych ON, uzbrajali statki, organizowali zespoły złożone z pancerników, lotniskowców i krążowników do osłony kon-

<sup>5</sup> Komunikacje morskie obejmowały trzy zasadnicze elementy: porty, rejony i punkty załadowania oraz wyładowania, morskie środki transportowe oraz linie komunikacyjne. Natomiast morskie linie komunikacyjne obejmowały: linie komunikacyjne wewnętrzne – łączące porty położone w obrębie przybrzeżnych wód oraz linie komunikacyjne zewnętrzne – łączące porty poza nimi.

wojów, przeprowadzali lotnicze bombardowania na duże ON w jego bazach.

#### ORGANIZACJA KONWOJÓW

Zasadniczym sposobem zabezpieczenia żeglugi były konwoje morskie, organizowane przez Brytyjczyków na własnych wodach przybrzeżnych, na Morzu Północnym, Atlantyku, Morzu Śródziemnym i na wodach arktycznych.

Konwój – był to zespół statków transportowych idących w szyku, ochraniających i osłanianych przez okręty i samoloty. Konwojem nazywano nawet jeden statek broniący przez okręty, natomiast grupa statków bez eskorty jednostek bojowych nie była konwojem<sup>6</sup>.

Plany organizacji konwojów opracowano już przed wybuchem wojny, ale ich natychmiastowe zastopowanie napotykało na trudności. Statki były rozproszone, a szczupłe siły eskorty jeszcze nie zorganizowane. Brytyjskie dowództwo operacyjne, odpowiedzialne za obronę żeglugi atlantyckiej początkowo znajdowało się w Portsmouth, ale jesienią 1940 roku przeniesiono je do Liverpoolu i nadano nazwę – *Dowództwo Operacyjne Obszaru Zachodniego*. Po przystąpieniu do wojny Stanów Zjednoczonych stało się ono wschodnim obszarem atlantyckim. Zachodni natomiast znajdował się pod kontrolą amerykańską<sup>7</sup>. Do koordynacji działań dowództwa sił morskich Stanów Zjednoczonych i Royal Navy w zakresie wojny podwodnej, Amerykanie powołali organ pod nazwą – *Dziesiąta Flota*. Natomiast przy Admiralicji brytyjskiej działała Misja Amerykańska. *Dziesiąta Flota* oficjalnie powołano dopiero 20 maja 1943 roku, ale działała ona o wiele wcześniej. Zadaniem tego organu było organizowanie obrony żeglugi alianckiej na Atlantyku, niszczenie U-bootów oraz pomoc innym siłom sprzymierzonym lub własnym w operacyjnych działaniach przeciw OP. Ponadto kierował żeglugą i konwojami, których podjęli się Amerykanie oraz organizował szkolenie i rozwijał technikę obrony przeciw OP.

Alianci organizowali konwoje przybrzeżne i dalekobieżne (oceaniczne), które w zależności od prędkości statków dzielono na wolne (prędkość konwoju do 7 w.), średnie (prędkość konwoju do 12 w.) i szybkie (prędkość konwoju do 16 w.). W skład określonego konwoju zasadniczo wchodziły statki o jednakowej lub, co najmniej, zbliżonej prędkości. Jedynie statki o prędkości powyżej 20 w. pływały indywidualnie.

Konwój oceaniczny składał się zazwyczaj z 40–70 statków, uformowanych w 9–14 kolumn, ochraniających przez okręty różnych klas. Szerokość konwoju bez eskorty dochodziła do 4–5 Mm, a głębokość 1,5–2 Mm. Odległość między kolumnami wynosiła około 5 kab., a odstępy między statkami w kolumnach 2–3 kab. Każdy statek otrzymywał kolejny numer w szyku i przestrzegał go. Za porządek w konwoju odpowiadał komodor – dowódca konwoju, znajdujący się na jednym ze statków na czele konwoju. Przy nim stałe przebywała grupa sygnalistów i radiotelegrafistów do łączności z eskortą i dowództwem operacyjnym na lądzie<sup>8</sup>. Zaś ogólne

dowództwo nad eskortą i statkami sprawował dowódca sił ochrony, którym był z zasady dowódca zespołu niszczycieli. Jego okręt znajdował się na przodzie w takiej odległości od dowódcy konwoju, aby między nimi zachowana była łączność wzrokowa<sup>9</sup>. Ponieważ większość statków miała napęd węglowy, wytwarzały one gęste obłoki dymu, co zwiększało zasięg ich wykrycia tym bardziej, że obłoki te wznosiły się wysoko nad morzem. Mimo to na Atlantyku konwój było trudno wykryć ze względu na ogrom obszaru wód. Realna możliwość wykrycia konwoju była bliżej wybrzeży, gdzie operowało lotnictwo rozpoznawcze. Dlatego głównym źródłem niemieckiej informacji było radiorozpoznanie i agentura.

Plan przejścia konwoju i jego trasy stanowiły ścisłą tajemnicę, dlatego w ich opracowaniu brała udział ograniczona liczba osób. Załadowanie i ześrodkowanie statków odbywało się w kilku portach, gdzie kontrwywiad prowadził dezinformację. Statki wychodziły na morze zasadniczo nocą, a rejon formowania konwoju znajdował się poza widocznością z brzegu, dokąd statki przychodziły z różnych stron<sup>10</sup>.

Do zasadniczych cech konwoju należało: ruchliwość, możliwość rozproszenia i stosunkowo małe rozmiary. Istotna była ruchliwość, zmuszająca przeciwnika do przeprowadzania przed każdym atakiem rozpoznania i określenia danych do torpedowania lub ostrzelania, co zazwyczaj wykonywały samoloty rozpoznawcze<sup>11</sup>.

W dowództwie operacyjnym, znajdującym się w porcie wyjściowym, odbywały się odprawy wszystkich kapitanów statków, którzy otrzymywali tam trasę, sytuację operacyjną na przejściu i inne zagadnienia związane z konwojem. Zachowanie się statków w konwoju, łączność wewnętrzna, postępowanie w wypadku ataku przez przeciwnika i inne sprawy, ujęte były w odpowiedniej instrukcji. Np. odnośnie konwojów atlantyckich w „Instrukcji Konwojów Atlantyckich”. Głównym zadaniem kapitanów statków było utrzymanie wyznaczonych miejsc w kolumnie i sygnalizowanie o pojawieniu się U-bootów lub trafieniu torpedą. W konwoju nie wolno było zygzakować i opuszczać miejsca nawet wówczas, gdy statek był atakowany<sup>12</sup>.

Konwoje oznaczano kryptonimami, w których litery wskazywały trasę, zaś liczba – kolejny numer konwoju<sup>13</sup>. Językiem obowiązującym w konwoju był angielski.

komandora, pełniącym służbę dowódców zespołów, dla których etatowo przewidziane były stopnie admirałskie. Komodorami konwojów byli z zasady emerytowani oficerowie Royal Navy, powołani ponownie do służby, ale mający duże doświadczenie wojnomorskie.

<sup>9</sup> J. Klejnow, S. Pawlus, *Maskowanie działań na morskich liniach komunikacyjnych*, PM 1977, z. 1, s. 32; W. Supiński, M. Lechowski, *Torpedowce i niszczyciele*, Gdańsk 1971, s. 88.

<sup>10</sup> Konwoje odbywały podróże w regularnych odstępach czasu i między pewnymi ustalonymi portami wyjścia i przeznaczenia. Odstęp czasu między dwoma kolejnymi konwojami opuszczającymi ten sam port, nazywano okresem konwojowym (Kon, *Tamże*, nr 3, s. 76).

<sup>11</sup> D. Silvestri, *Obrona przeciwlotnicza konwoju na przejściu morzem*, MP 1957, z. 9, s. 59.

<sup>12</sup> Kon, *Tamże*, s. 76. O służbie konwojowej: J. Mrozowski, *Konwoj w nieznanie*, Gdańsk 1969; J. Papuga, *Oceany, oceany*, Poznań 1976; J. K. Sawicki, *Bezbronne konwoje*, Gdynia 1993; Tenże, S. A. Sobis, *Na alianckich szlakach*, Gdańsk 1985; E. Skrzypek, *Tamże*.

<sup>13</sup> Brytyjskie konwoje przybrzeżne: EN (Methil – Clyde), WN (Clyde – Methil – Oban – Methil), EC (Southend – Loch Ewe, Oban, Clyde), FN (Southend – Methil), FS (Methil – Southend), CW (Southend – Falmouth), CE (Falmouth – Southend) i PW (Plymouth – Kanał Brytolski). Konwoje na Morzu Północnym: HN (Bergen – Methil), ON (Methil – Bergen). Konwoje atlantyckie: OG (Anglia – Gibraltar),

<sup>6</sup> W. Kon, *Bitwa o Atlantyk*, WPH 1957, nr 3, s. 74.

<sup>7</sup> Tenże, *Tamże*, nr 4, s. 126.

<sup>8</sup> Komodor w Royal Navy stanowił stopień wojskowy pośredni – między komandorem a kontradmirałem. W innych flotach wojennych, w tym i w polskiej, był to tytuł przysługujący oficerom w stopniu

Niemcy starali się o to, aby jak najwięcej uzyskać informacji o konwojach, natomiast Anglicy – o pozycjach U-bootów. W tym celu przeciwnicy prowadzili różne działania, począwszy od wywiadowczych, aż po rutynowe rozpoznanie lotnicze. Dlatego trasy konwojów ustalano tak, by prawdopodobieństwo ich wykrycia zminimalizować. Czas i trasę konwoju ustalano z uwzględnieniem pogody, traktując to jako dodatkowy element maskowania: zachmurzenie, mgłę, śnieg, deszcz i inne. Uwzględniano również warunki hydrologiczne oraz ich wpływ na pracę hydroakustycznych środków wykrywania OP. Np. konwoje murmańskie przeprowadzano w okresie nocy polarnych, przy występujących tam mgłach, zamieciach śnieżnych i całkowitym zachmurzeniu. W czasie przejścia konwoju obowiązywała cisza radiowa, pracowano jedynie na odbiór.

Alianci wprowadzali również dezinformację o konwoju, co odwracało uwagę przeciwnika od komunikacji faktycznej. Np. Anglicy przygotowali pozorny konwój PQ 19 jesienią 1942 roku, który miał jakoby przejść do portów sowieckich. Zamiarem zaś było stworzenie pozorów przygotowania konwoju i ściągnięcie sił niemieckiego lotnictwa i floty w rejon północnej Norwegii. Tymczasem alianci przygotowywali się do inwazji na Afrykę. Zamiar się powiódł, a niemieckie okręty stały beczynnie w fiordach norweskich.

Organizowano również konwoje pułapki, mające na celu odciąganie wilczych stad U-bootów. Takie pułapki składały się z okrętów zwalczania OP, upodobnianych do transportowców, mających stacje hydroakustyczne, radary i środki zwalczania OP. Szły one w rejon operowania niemieckich OP i ścięły je na siebie, a następnie przystępowały do ataku<sup>14</sup>.

Specyficznej organizacji wymagały duże, szybkie statki – głównie pasażerskie, które na trasach zagrożonych odłączały się od konwojów idących do Wielkiej Brytanii albo dopędzały płynące z Ameryki. Chroniły je niszczyciele. Ponadto w obronie przed OP, szły na maksymalnych prędkościach i stosowały zygzak.

Marsz konwoju utrudniał sztorm. Statki zostawały z tyłu, nie mogły zachować bezpiecznych odległości w nakazanych szkach i konwój rozpraszał się, a zbiornikowce nie były w stanie zaopatrywać okręty eskorty w paliwo. Wszystkie jednostki sztormowały, ale to z kolei chroniły je przed OP. Jednak po uspokojeniu się morza statki stawały się bezradne wobec U-bootów. Po każdym sztormie eskorta zbierała rozproszone statki formując ponownie konwój. Bywało jednak, że niektóre tonęły, a mocno uszkodzone trzeba było zatopić.

W zależności od stopnia zagrożenia, pogody i wielkości konwoju, eskorta przyjmowała odpowiedni szyk w odległości 1000–6000 m przed czołem konwoju, albo dookoła konwoju, aby maksymalnie osłonić statki przed OP. Okręty eskorty zajmowały pozycje również między konwojem a atakującymi samolotami bombowymi i tor-

pedowymi oraz ON. W razie stwierdzenia obecności OP, dowódca eskorty powiadamiał o sytuacji i kierował akcją dwóch lub większej liczby okrętów przeciw U-bootowi. Zasadą było, aby przy konwoju pozostawiać jak najwięcej okrętów. Dlatego w pośgu za OP eskortowiec nie mógł przebywać dłużej jak jedną godzinę. Eskorta w czasie marszu zygzakowała, idąc generalnym kursem konwoju, zaś statki nie zygzakowały.

Łączność między okrętami eskorty w dzień utrzymywano flagami sygnałowymi lub światłem, a nocą używano przytłumionych kierunkowych lamp sygnałowych. Zaś łączność radiofonem prowadzono w czasie kontaktu z przeciwnikiem, kiedy cisza radiowa była zbędna. Statki o storpedowaniu meldowały radiofonem i rakietami świetlnymi tak dobranymi, aby wskazywały trafioną burtę.

Anglicy początkowo do ochrony konwojów używali wszystkich nadających się do eskorty okrętów – niszczycieli, korwety, kanonierki eskortowe, trawlerzy rybaccy i inne, a wraz z dopływem nowych okrętów rosła liczba jednolitych eskort. Nowoczesne niszczyciele przechodziły do osłony pancerników i lotniskowców, a stare przezbrajano na eskortowe, montując na miejsce wyrzutni torpedowych środki do zwalczania OP. Zorganizowano grupy eskortowe, które zaczęto formować już od lata 1940 roku. Starano się, aby tych grup nie rozrywać i aby działały w całości. Szkolenie prowadzono w grupach, a zgranie się jednostek następowało już po kilku wspólnych operacjach konwojowych. Zwracano uwagę nawet na potrzebę osobistych znajomości oficerów w takich grupach. Wszystko to razem znacznie poprawiło sprawność grup okrętów występujących jako eskorta<sup>15</sup>.

Konwoje idące z Ameryki na północ od Irlandii, dzieliły się na dwie części. Jedna kierowała się do zachodnich portów brytyjskich, głównie do Glasgow i Liverpool. Druga zaś, opływała północną Szkocję, a potem łączyła się z jakimś konwojem przybrzeżnym idąc wzdłuż wschodnich wybrzeży na południe. Po drodze dzieliły się na grupki idące do różnych portów wschodnich – najczęściej do Londynu<sup>16</sup>.

Eskortę konwojów wspomagało lotnictwo<sup>17</sup>. W 1941 roku niemieckie bombowce dalekiego zasięgu były na tyle groźne dla konwojów, że statki musiały zabierać ze sobą samoloty myśliwskie do walki z nimi. Już w kwietniu tego roku 4 jednostki wyposażono w katapulty dla takich myśliwców<sup>18</sup>. Ponieważ eksperyment powiódł się, zaczęto ustawiać po jednej katapulcie na wielu statkach w konwoju – w drugiej połowie tego roku było już 50 takich jednostek i liczba ich stale rosła. W razie zagrożenia wystrzelivano z katapulty myśliwiec, który przystępował do walki z bombowcem przeciwnika. Następnie pilot osiadał na wodzie albo opadał na spadochronie. Samolot taki zawsze tracono, ale było to opłacalne dla konwoju.

Następnym etapem wzmocnienia lotniczego konwoju było wprowadzenie lotniskowców eskortowych, które

HG (Gibraltar – Anglia), HX (Halifax – Anglia), KJ (Kingston na Jamajce – Anglia), OA (Tamiza – kanał La Manche i dalej na zachód), OB (Liverpool – na zachód), ON (Anglia – USA), OS (Anglia – Sierra Leone), SC (Sydney – Anglia), SL (Sierra Leone – Anglia), UC (Wielka Brytania – Morze Karaibskie), CU (Morze Karaibskie – Anglia – trasa dla tankowców), CF (Kapsztad – Anglia); Morze Śródziemne: GTX (Gibraltar – Aleksandria), XTG (Aleksandria – Gibraltar); Morze Arktyczne: PQ (JW) (Anglia – Sowiety), QP (RA) (Sowiety – Anglia). Oznaczenia JW i RA obowiązywały od końca 1942 roku.

<sup>14</sup> Kon, *Tamże*, s. 85.

<sup>15</sup> Kon, *Tamże*, nr 4, s. 92–83, 125.

<sup>16</sup> *Tamże*, s. 131.

<sup>17</sup> Do obrony przed OP przeciwnika 2200 oceanicznych i 7700 przybrzeżnych konwojów, Anglicy skoncentrowali 1500 samolotów lotnictwa brzegowego, 20 lotniskowców z 400 samolotami oraz 3500 okrętów różnych klas (Ratajczak, *Możliwości...*, s. 34).

<sup>18</sup> Dwa takie statki przydzielono do konwoju gibraltarskiego, a dwa do oceanicznego.



podejmowały walkę z bombowcami i OP przeciwnika<sup>19</sup>. Ze względu na rosnącą liczbę konwojów i niedostatek lotniskowców eskortowych, w 1943 roku zaczęto organizować grupy wsparcia: 1 lotniskowiec, niszczyciele lub fregaty do jego osłony i jako siła uderzeniowa przeciw OP. Na rzecz konwojów rozwijano operacje lotnictwa brzegowego, a na początku 1943 roku utworzono specjalne formacje lotnictwa amerykańskiego do walki z U-bootami, które obszarem operacyjnym był cały Atlantyk<sup>20</sup>. Do obrony przed samolotami w konwoju stosowano również silne reflektory oraz balony zaporowe.

Na wszystkich szlakach konwojowych brytyjskich udział brały okręty POMW oraz statki polskiej marynarki handlowej. OORP brały udział jako eskorta dużych okrętów w dalekiej osłonie konwoju, dużych okrętów w bliskiej osłonie konwojów oraz jako bezpośrednia eskorta konwoju. Pierwszy konwój osłaniany przez polski okręt miał udać się z Anglii do Rumunii. Już 14 września 1939 roku *Błyskawica* eskortowała z Liverpoolu do Gałacza m/s *Clan Menzies* z materiałami wojennymi dla Polski<sup>21</sup>. Konwój doszedł do Gibraltaru, ale 18 września rząd Rumunii cofnął pozwolenie użycia swoich portów dla sprawy polskiej i 22 tego miesiąca konwój odwołano. Do transportu materiałów wojennych tą drogą przygotowywano również polskie statki – *Lwów*, *Oksywie* i *Robur VIII* z portów brytyjskich oraz – *Warszawa* i *Katowice* z portów francuskich.

#### KONWOJE PRZYBRZEŻNE

Dla brytyjskiej gospodarki od początku wojny ważną rolę odgrywały konwoje przybrzeżne, które organizowano z różnym nasileniem do jej zakończenia. Duża ilość odpowiednich portów ułatwiała transport morski, dlatego na przybrzeżnych wodach angielskich panował stale duży ruch. Na wodach angielskich U-booty operowały intensywnie na początku i w końcowym okresie wojny, w czasie, gdy nie mogły swobodnie wychodzić na ocean. Niemal przez cały czas na wodach południowych narażone były na ataki niemieckich sił lekkich – głównie ścigaczy torpedowych, a na południu i wschodzie – lotnictwa przeciwnika. Ponadto Niemcy stawiali na wodach przybrzeżnych Wielkiej Brytanii aktywne ZM samolotami, OP i ON.

Angielskie środki ochrony przybrzeżnej żeglugi obejmowały głównie lotnictwo nadbrzeżne oraz mniejsze ON. Te drugie eskortowały małe konwoje lub pojedyncze statki, patrolowały przeciw ścigaczom torpedowym i zagrożeniu minowemu, prowadziły trałowanie min, blokowały podejścia do szlaków przybrzeżnych i ochraniały pola minowe. Ponadto na rzecz tej żeglugi prowadzono obserwację brzegową i ostrzał artylerii nadbrzeżnej.

W ochronie brytyjskiej żeglugi przybrzeżnej brały udział również polskie okręty – niszczyciele i ścigacze. Pierwsze – w działaniach tych uczestniczyły m.in. w trakcie dłuższego szkolenia, po przebrojeniu i podczas przejść do różnych portów, zgodnie z wymogami opera-

cyjnymi. Najczęściej w osłonie przybrzeżnych konwojów brały udział: *Krakowiak*, *Kujawiak* i *Ślązak*, a sporadycznie: *Błyskawica*, *Burza*, *Piorun* i *Garland*. Po wcieleniu do POMW *Krakowiak* i *Kujawiak* wraz z 4 trałowcami stanowiły małą, niezależną grupę eskortową, konwojującą mniejsze statki między Milford Haven a Devonport<sup>22</sup>. Najwięcej konwojów przybrzeżnych przeprowadziły *Krakowiak* i *Kujawiak* w 1941 roku, osłaniając statki głównie przed atakami samolotów. W walkach tych najskuteczniejszą metodą w zwalczaniu celów powietrznych okazał się ogień zaporowy, który z zasady zawczasu przygotowywano, ponieważ okręty otrzymywały ostrzeżenie radiem o zbliżających się niemieckich samolotach<sup>23</sup>. Natomiast ścigacze przeznaczone do operacji na wodach kanału La Manche, przeznaczone były głównie do ochrony statków na wodach przybrzeżnych przed niemieckimi ścigaczami torpedowymi, których ataki były bardzo niebezpieczne dla małego konwoju<sup>24</sup>. W ochronie tej żeglugi operowały głównie między portami Dartmouth – Falmouth – Portland i Portsmouth<sup>25</sup>.

Okręty te co prawda znajdowały się pod przykryciem własnej artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa brzegowego, ale stale były narażone na miny niekontaktowe, ataki ścigaczy i samolotów przeciwnika, z którymi polskie niszczyciele i ścigacze prowadziły stale walki.

#### KONWOJE ATLANTYCKIE

Na atlantyckich liniach żeglugowych nieprzerwanie trwały walki między morskimi siłami aliantów z niemieckimi, głównie z U-bootami, o panowanie na oceanie – zwanych powszechnie bitwą o Atlantyk. Udział w niej brała flota wojenna i handlowa, lotnictwo – morskie i brzegowe, artyleria nadbrzeżna, ZM oraz wywiady stron walczących. Zastosowano tam najnowocześniejszą technikę, środki rozpoznania i walki. Walka trwała od września 1939 roku do maja 1945 roku, a jej nieodłącznym elementem były również walki na szlakach murmańskich i śródziemnomorskich. W osłonie atlantyckich konwojów aliantów brały udział polskie niszczyciele – głównie *Błyskawica*, *Burza*, *Garland*, *Piorun* i *Orkan*.

Od początku wojny na Atlantyku operowało 18, a na Morzu Północnym – głównie w pobliżu wysp brytyjskich – 21 U-bootów. W dzień atakowały w zanurzeniu peryskopowym, a nocą wychodziły na powierzchnię celem wietrzenia okrętu i ładowania akumulatorów. Operacje U-booty przeprowadzały jeszcze na ograniczonych akwenach ze względu na ich niedostatek, zaś Anglicy nie zdołali ująć większość statków w konwoje. Samoloty angielskie wykrywały już OP, ale ich ataki bombowe były jeszcze mało skuteczne i nie miały wówczas na uzbrojeniu BG<sup>26</sup>.

W marcu 1940 roku Niemcy rozstawili 28 OP między Narwikiem a Szetlandami oraz między Skagerrakiem a kanałem La Manche. Ich zadaniem były działania przeciw flocie alianckiej w związku ze spodziewaną

<sup>19</sup> Pierwszym lotniskowcem eskortowym był brytyjski *Audacity*, przebudowany z niemieckiego statku zaopatrzeniowego *Hannover*, zdobytego nieopodal San Domingo. Po przebudowie, wcielono go do służby jesienią 1941 roku w eskorcie konwojów gibraltarskich.

<sup>20</sup> Kon, *Tamże*, s. 83–84; Krzywiec, *Przemiany*, s. 46.

<sup>21</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 61; Skinder-Suchcitz, *Tamże*, s. 205–206.

<sup>22</sup> Peszke, *Polsha*, s. 32.

<sup>23</sup> *Polskie Siły*, t. 2, s. 419–420, 426.

<sup>24</sup> C. Adamowicz, *Morze sprzyja odważnym*, Gdańsk 1974, s. 113–114.

<sup>25</sup> MMW, 301, s. 18nn; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 146.

<sup>26</sup> Kon, *Tamże*, s. 114–116. Od stycznia 1940 roku niemieckie OP na Morzu Północnym przeszły do ataków torpedowych nocą i w tym kierunku zaczęto szkolić ich dowódców.

inwazją w Norwegii. Jednak mapę z dyslokacją U-bootów na Morzu Północnym przechwycili Anglicy, a nowoprowadzone niemieckie torpedy magnetyczne działały wadliwie. Było to powodem, że U-booty swego zadania nie wykonały.

Na początku wojny do zwalczania brytyjskiej żeglugi na dalekich szlakach oceanicznych, Niemcy zastosowali pancerniki i krążowniki wierząc, że one zniszczą przewozy morskie przeciwnika. W tym celu już przed rozpoczęciem działań wojennych przygotowali bazy zaopatrzeniowe, pozostawiając w portach sowieckich, neutralnych i na mało uczęszczanych szlakach swoje zbiornikowce. Przygotowano również inne jednostki zaopatrzeniowe, dostarczające amunicję, żywność i zabierające jeńców<sup>27</sup>.

Od lata 1940 roku bitwa na Atlantyku przybierała na sile, a Niemcy uzyskali nowe bazy morskie i lotnicze od Norwegii po Zatokę Biskajską. 10 czerwca do wojny przystąpiły Włochy. Zmusiło to Anglików do dodatkowej osłony własnych baz na Morzu Śródziemnym i dalszego rozpraszania sił morskich. U-booty mogły przebywać dłużej na morzu i dalej wychodzić, aniżeli eskorty konwojów.

Okres od lata 1940 roku do marca następnego, stanowił czas doświadczeń i przygotowań do wielkich operacji na liniach żeglugowych. Doświadczenia brytyjskie wykazały, że żeglugę należy ująć w konwoje, rozwijać siły eskorty, rozbudować lotnictwo morskie, a okręty wraz z samolotami wyposażać w radary. Natomiast doświadczenia niemieckie wykazały potrzebę dużej ilości OP, a za najskuteczniejsze metody walki uznali ataki nocne i grupami U-bootów<sup>28</sup>. Ponieważ bitwa o Atlantyk przybierała na sile, 6 marca 1941 roku Churchill wydał odpowiednie wytyczne, które miały na celu uniemożliwienie Niemcom prób zniszczenia brytyjskiej żeglugi i połączeń ze Stanami Zjednoczonymi<sup>29</sup>. Angażowały one wszystkie instytucje państwowe i prywatne Wielkiej Brytanii do wyłożenia wysiłków w bitwie atlantyckiej, w czym brały również udział polskie okręty i innych flot koalicji. Było to na czasie tym bardziej, że nasilała się aktywność U-bootów i nie malało zagrożenie ze strony niemieckich krążowników pomocniczych, ciężkich i pancerników. Najgroźniejsze jednak były wzmagające się operacje bojowe niemieckich OP, przeciwko którym angażowano różnorodne siły. Już w kwietniu 1941 roku operowały 4 grupy eskortowe we wschodniej części Atlantyku. Prócz tego *Dowództwu Obszaru Zachodniego* przydzielono 11 trałowców wyposażonych w stacje hydroakustyczne i 4 niszczyciele z Floty Ojczyźnianej. Na początku czerwca z baz brytyjskich operowało już 5 takich grup eskortujących konwoje do Ameryki i 3 grupy do Gibraltaru i Sierra Leone. Dla ułat-

wienia organizacji eskort na morzu, na 18' długości zachodniej ustalono miejsce spotkania grup, zmieniających się przy konwojach – Eastern Ocean Meeting Point (EOMP). Drugie takie miejsce ustalono na 35' długości zachodniej, zwane miejscem środka oceanu – Mid Ocean Meeting Point (MOMP). Coraz lepiej organizowano współdziałanie brytyjskiego lotnictwa z flotą, co było korzystne dla konwojów.

Jednocześnie rosła liczba U-bootów na morzu. W czerwcu było ich 30, a w lipcu już 65. Dlatego każdy konwój zaatakowany przez grupę niemieckich OP tracił nawet do kilkunastu statków<sup>30</sup>. Jednak Niemcy większych sukcesów nie odnieśli, ponieważ brakowało im odpowiedniego współdziałania własnego lotnictwa z U-bootami.

Od 16 września 1941 roku konwoje wychodzące z portów Stanów Zjednoczonych zaczęły eskortować okręty tego państwa. Ponieważ kraj ten nie był w stanie wojny z Niemcami, okręty amerykańskie nie tworzyły wspólnych zespołów z aliantami. Jednak ich przystąpienie do obrony własnych konwojów stanowiło znaczącą pomoc dla Royal Navy. Okręty amerykańskie eskortowały konwoje na południe od Islandii, gdzie przejmowały je jednostki alianckie. Po uzupełnieniu zapasów paliwa w bazach Islandii, wracały z nowymi konwojami do swoich portów<sup>31</sup>. Następnie rejon spotkania okrętów amerykańskich i alianckich przesunięto bliżej Wielkiej Brytanii, w związku z czym jednostki Royal Navy nie musiały wchodzić do baz na Islandii po uzupełnienie paliwa. Jednocześnie od połowy 1941 roku wprowadzono eskortowanie cenniejszych konwojów na całej trasie, od portów brytyjskich i amerykańskich i z powrotem<sup>32</sup>. Dzięki amerykańskiej pomocy eskortowej, ilość zatopionych statków w konwojach w październiku spadła. Korzystne dla konwojów atlantyckich było i to, że Niemcy musieli wysłać część swoich OP na Morze Śródziemne celem udzielenia pomocy Włochom<sup>33</sup>.

Ważną rolę w bitwie atlantyckiej odgrywało rozpoznanie radiowe. Od maja 1941 roku Anglicy mając szyfry i urządzenia odczytujące szyfry przeciwnika ustalali liczbę U-bootów na morzu, ich pozycje i przekazywane rozkazy niemieckiego dowództwa. Dlatego efektywność niemieckich OP w drugiej połowie zmalała. Ponadto Anglicy rozszyfrowali pozycje niemieckich jednostek zaopatrzeniowych rozwiniętych na Atlantyku<sup>34</sup>.

Od kwietnia do grudnia 1941 roku alianci stracili 331 statków, w tym 122 w konwojach, a 209 płynących samotnie. Natomiast Niemcy stracili 30 OP, w tym 20 zatopiły siły eskorty<sup>35</sup>.

W działaniach tych uczestniczyły również polskie

<sup>30</sup> Kon, *Tamże*, s. 130–132.

<sup>31</sup> Zorganizowanie baz zaopatrzeniowych w Islandii w paliwo dało możliwość okrętom eskort osłonę konwojów do ponad połowy Atlantyku (*Polskie Siły*, s. 404).

<sup>32</sup> Środkową, najbardziej niebezpieczną strefę Atlantyku ze względu na „wilcze stada” U-bootów, będącą poza zasięgiem lotnictwa alianckiego, nazywano *czarną otchłanią*. Natomiast Niemcy nazywali ją *dziurą śmierci*.

<sup>33</sup> W grudniu 1941 roku na tym morzu było 18 U-bootów, a dalszych 10 przygotowywano do wysłania na Morze Śródziemne (Kon, *Tamże*, s. 135).

<sup>34</sup> W. Grządkowski, *Bitwa o Atlantyk w II wojnie światowej (wpływ rozpoznania na przebieg i rezultaty bitwy)*, PM 1994, z. 9, s. 65. W czerwcu 1941 roku dzięki nasłuchowi radiowemu Anglicy przechwycili 9 jednostek zaopatrzeniowych, spośród których 6 miało zaopatrywać *Bismarck* (*II wojna..., Bitwa...*, s. 38).

<sup>35</sup> Kon, *Tamże*, s. 138.

<sup>27</sup> A. Perepeczko, *Zbiornikowce zaopatrzeniowe floty*, PM 1959, z. 4, s. 67. Do zadań zaopatrzeniowych Niemcy wykorzystali m.in. statki wielorybnicze, wysyłając na ocean 39 takich jednostek. Jednak do końca czerwca 1941 roku alianci przechwycili lub zatopili 25 spośród nich. Niektórych potem Niemcy użyli jako łamacze blokady. Jednocześnie Brytyjczycy przyjęli zasadę, że statki zobowiązane były nadawać sygnały po spotkaniu przeciwnika na morzu: RRR – jestem atakowany przez nieprzyjacielski ON oraz QQQ – jestem atakowany przez nieprzyjacielski uzbrojony statek handlowy.

<sup>28</sup> Kon, *Tamże*, s. 118–124.

<sup>29</sup> *Polskie Siły*, t. II, cz. 2, s. 413–414. Premier brytyjski wytyczne określił w 13 postulatach, stwierdzając we wstępie *W świetle różnych niemieckich oświadczeń musimy przyjąć, że zaczęła się Bitwa o Atlantyk* (*Tamże*, s. 413).

niszczyciele. *Burza* 15 lipca rozpoczęła służbę konwojową w grupie eskortowej *Irish Sea Escort Force*. Kilkakrotnie eskortowała konwoje do Islandii i do Plymouth, a we wrześniu – samodzielnie transportowiec z wojskiem na wyspy Faroe. Na początku września *Garland* i *Piorun* pełniły służbę w eskorcie konwoju WS 11 składającego się z 17 transatlantyków, wiozących sprzęt wojskowy do Afryki. Ze względu na ważność ładunku eskorta była szczególnie silna: pancernik *Repulse*, lotniskowiec *Furious*, krążowniki *Sheffield* i *Cairo*, 9 niszczycieli – w tym dwa nasze oraz 3 mniejsze okręty eskortowe<sup>36</sup>. Natomiast w końcu grudnia *Błyskawica* eskortowała szybkie statki.

Siedem miesięcy następnego roku – od stycznia do lipca, charakteryzowało się silną ofensywą podwodną U-bootów na wodach amerykańskich, szlaku murmańskim i na Morzu Śródziemnym. Ponadto 3 niemieckie OP operowały w rejonie Freetown na wodach zachodniej Afryki, celem odciążenia od ważniejszych stref operacyjnych części atlantyckich sił eskortowych. Zaś sam Atlantyk stał się bezpieczniejszy, ponieważ operowało na nim niewiele U-bootów.

Działania OP przy amerykańskich wybrzeżach wspomagałi agenci niemieccy w Stanach Zjednoczonych, ponadto przeciwnik dysponował szyframi zmienionymi dopiero w połowie 1942 roku. U-booty na morzu zaopatrywały tankowce, tzw. *mleczne krowy*, co pozwalało na operacje OP na wodach amerykańskich do dwóch tygodni. Dla oszczędzania torped i braku dostatecznej ochrony amerykańskiej żeglugi, U-booty zatapiały mniejsze statki ogniem artyleryjskim, a w topieniu statków pomagało im oświetlenie brzegowe. Otóż statki pływały blisko brzegu i były doskonale widoczne na tle poświaty, co Amerykanie zmienili dopiero po trzech miesiącach. Niemieckie OP operowały tam od stycznia do kwietnia, a w maju przesunęły się do Zatoki Meksykańskiej, operując wzdłuż brzegów Florydy, w pobliżu ujścia Missisipi i dookoła Kuby. Następnie przeszły w rejon Kanału Panamskiego oraz do wybrzeży Wenezueli i Gujany.

Amerykanie nie byli przygotowani do niemieckiej ofensywy podwodnej na zachodnich obszarach Atlantyku, stąd zaskoczenie przez przeciwnika było niemal zupełne. Odczuwali brak konwojów, sił eskortowych i lotnictwa oraz braku doświadczenia do zwalczania OP. Dopiero na przełomie czerwca i lipca zaczęli organizować konwoje oraz patrolować zagrożone akweny. Do akcji weszła również artyleria nadbrzeżna i lotnictwo nadbrzeżne. To i rejs na dojsście do wybrzeży amerykańskich wynoszący 3000 Mm tam i z powrotem spowodowało, że w lipcu 1942 roku niemieckie OP odwołano z tych obszarów<sup>37</sup>.

Od sierpnia 1942 roku do maja następnego bitwa o konwoje osiągnęła szczyt i zakończyła się zwycięstwem aliantów. Przebiegała na Atlantyku, na Morzu Śródziemnym i na wodach Oceanu Indyjskiego. Wzrosła liczba zatopionych statków i OP, ale i szybko rozwijały się środki zwalczania U-bootów. Dostawy do Anglii pozwalały na coraz skuteczniejsze bombardowanie niemieckiego przemysłu i przeprowadzenie inwazji w Afryce.

<sup>36</sup> *Polskie Siły*, *Tamże*, s. 417. Były to tzw. konwoje afrykańskie, albo Sierra Leone. Eskortowały je okręty bazujące w Londonderry, Gibraltarze, a potem we Freetown (Kon, *Tamże*, s. 130).

<sup>37</sup> *Tamże*, s. 146–148.

Na Atlantyku w czerwcu operowało około 70 U-bootów, a w lipcu już 80. Na Bałtyku zaś do działań bojowych Niemcy przygotowywali około 120 OP. Przy końcu 1942 roku na Atlantyku operowało około 100 U-bootów, a tyle samo znajdowało się w gotowości. Jednocześnie rosła produkcja statków alianckich, głównie na stoczniach amerykańskich i kanadyjskich, zmniejszała się również liczba wyszkolonych załóg U-bootów<sup>38</sup>.

Ostatnie 5 miesięcy 1942 roku U-booty operowały na wodach arktycznych oraz w pobliżu Anglii, ponadto w rejonie Trynidadu, między Brazylią a Freetown oraz przy Przylądku Dobrej Nadziei. Zaopatrywały je jednostki zaopatrzeniowe bazujące na Wyspach Kanaryjskich, a samo zaopatrzenie następowało na środkowym Atlantyku.

Jednocześnie nadal rosły efekty brytyjskiego rozpoznania radiowego<sup>39</sup>. Ponadto obok dostatecznej liczby eskortowców, coraz efektywniej wykorzystywano je m. in. przez pobieranie paliwa na morzu, optymalne ustalenie stref współdziałania między siłami alianckimi i wzmocnienie lotnictwa. Coraz sprawniej operowały grupy poszukująco-uderzeniowe do zwalczania OP<sup>40</sup>. Zabiegi te pozwoliły aliantom we wrześniu 1942 roku przystąpić do ofensywy przeciw niemieckim OP. Częściowe zahamowanie ofensywy przeciw U-bootom miało miejsce w związku z lądowaniem aliantów w Afryce, ale wkrótce potem eskorty sprzymierzonych ponownie wróciły na Atlantyk. Ponadto alianci rozszerzyli działalność swego lotnictwa na cały ocean, wprowadzając również lotniskowce eskortowe.

W operacjach konwojowych na Atlantyku uczestniczyły polskie niszczyciele niemal przez cały rok 1942. W styczniu i lutym konwoje przeprowadzała *Garland*, zaś *Błyskawica* przeprowadzała konwoje w lutym, kwietniu, a w sierpniu i we wrześniu okręt osłaniał konwoje aż 17 razy<sup>41</sup>. W drugiej połowie listopada *Burza* ponownie weszła do służby konwojowej i po raz pierwszy przeszła Atlantyk, a w grudniu i styczniu 1943 roku, ocean ten przeszła dwa razy. Również *Krakowiak* i *Piorun* prowadziły walki w obronie konwojów.

W lutym 1943 roku U-booty przeprowadziły najzacieklejsze ataki na konwoje w czasie tej wojny, ale bez większego powodzenia. Około 20 marca ofensywa niemieckiej floty podwodnej na Atlantyku załamała się<sup>42</sup>. W dwa miesiące później, na początku czerwca, U-booty wycofały się z północnego Atlantyku, a 80 niemieckich OP operowało w rejonie Rio de Janeiro, Freetown i w cieśninie między Madagaskarem a Afryką. Wiele operowało również przy Wyspach Azorskich. Natomiast lotnictwo alianckie z nowymi radarami wzmogło akcje nad Zatoką Biskajską, któredy wychodziły do działań bojo-

<sup>38</sup> Na przygotowanie załogi U-boota do walki trzeba było 5–6 miesięcy szkolenia.

<sup>39</sup> W. J. Sołowiew, *Radiorozpoznanie na morzu*, PM 1963, z. 12, s. 29. Pozycje wykrytych U-bootów podawano dla konwojów, które omijały zagrożone rejony. Od maja 1942 roku do maja następnego, w wyniku rozpoznania radiowego sojuszników na północnej części Atlantyku spod ataków U-bootów wyprowadzono 105 konwojów z ogólnej liczby 167 konwojów. Z 69 wykrytych i zaatakowanych przez niemieckie OP, 23 konwoje poniosły niewielkie straty. W maju 1943 roku alianci zmienili system utajonej łączności i do końca wojny pozbawili Niemców możliwości rozkodowywania szyfru kodowego (Grządkowski, *Tamże*, s. 68).

<sup>40</sup> We wrześniu 1942 roku alianci sformowali pierwszą taką grupę w składzie 6 fregat, korwet i starych niszczycieli, które wspólnie z samolotami poszukiwały U-bootów.

<sup>41</sup> *Polskie Siły*, s. 422; *Walki formacji*, s. 428–429.

<sup>42</sup> Kon, *Tamże*, s. 151–158.

wych i wracały do baz U-booty. Płynęły one na powierzchni i mając wzmocnioną artylerię plot przyjmowały z samolotami walkę. Przychodziły im z pomocą również własne samoloty – *Junkersy JU 88*. Ponadto niemieckie OP przez tę zatokę zaczęły chodzić grupami, co ułatwiało walkę z pojedynczymi samolotami alianckimi. Ale w odpowiedzi samoloty te zaczęły latać grupami. Ponadto w połowie czerwca 1943 roku na Zatokę Biskajską wyszła druga grupa eskortująca, tropiąca U-booty. W tej sytuacji niemieckie OP zatokę zaczęły przechodzić w zanurzeniu, wychodząc na powierzchnię nocą na ładowanie akumulatorów.

Pod koniec sierpnia i na początku września z portów francuskich przez wody Zatoki Biskajskiej wyszła na ocean 21 OP, spośród których tylko *U 669* został zatopiony. Wkrótce dołączyło do nich następnych 6 OP z baz norweskich i niemieckich. 20 z nich utworzyło *wilcze stado* zajmując pozycje na trasie dwóch konwojów idących z portów brytyjskich do amerykańskich: konwój powolny *ONS 18* (27 statków pod eskortą 8 okrętów) i konwój szybki „ONS 202” (42 statki pod eskortą 6 okrętów). Na wiadomość o U-bootach, do obrony wysłano dodatkowo 9 grupę poszukująco-uderzeniową w składzie 5 nowoczesnych niszczycieli – w tym polski *Orkan*, celem wzmocnienia konwoju powolnego. W ciągu 5 dniowej bitwy morskiej, konwoje liczące łącznie 769 statków, atakowało silne *wilcze stado* U-bootów. Alianci stracili 6 statków i 3 okręty eskorty, a czwarty został uszkodzony. Natomiast Niemcy stracili 3 OP i 3 OP zostały uszkodzone. Przeciwnik chcąc mimo wszystko uzyskać powodzenie, we wrześniu tego roku zastoso-  
wał torpedy akustyczne. Jeden U-boot miał na uzbrojeniu 3–4 takie torpedy, którymi atakował okręty eskorty, a statki torpedami o prostym przebiegu. Ataki torpedami akustycznymi Niemcy ponowili w październiku. Taką torpedą akustyczną wystrzeloną przez *U 378* został zatopiony 8 października 1943 roku *Orkan* w pobliżu Grenlandii<sup>43</sup>. W tym samym roku intensywnie do ochrony konwojów wykorzystywana była *Burza* i inne polskie niszczyciele.

Jesienią 1943 roku Anglicy założyli bazy lotnicze na Azorach, rozwijali siły lotniskowców eskortowych. Alianci budowali również więcej statków niż tracili, a Niemcy nie nadążali z produkcją U-bootów. Ponadto dysponowali coraz lepszymi radarami i silnym lotnictwem do zwalczania niemieckich OP, które miały już nie wystarczającą prędkość podwodną i zbyt mały – jak na wymogi taktyki, zasięg w zanurzeniu. Kriegsmarine wprowadzała co prawda do służby nowe wzory OP, ale już np. w operacji normandzkiej nie były w stanie osiągnąć większych sukcesów. Do grudnia 1944 roku operowało ich 70, ale straty wciąż rosły. Mimo to w drugiej połowie grudnia tego roku U-booty operowały na wodach brytyjskich, wchodząc nawet w ujścia rzek.

Ostatnim wysiłkiem wojny podwodnej były miesiące – od stycznia do początków maja 1945 roku. 60 niemieckich OP działało na Atlantyku i na Oceanie Indyjskim, a na wodach przybrzeżnych między Anglią a kontynentem operowały miniaturowe OP. Miały one topic

głównie statki idące z portów brytyjskich na kontynent z zaopatrzeniem dla wojsk alianckich.

Próby użycia nowych OP już nie nastąpiły. Stocznie produkujące lub remontujące U-booty były systematycznie niszczone przez naloty bombowe alianckich samolotów, które zatapiały OP na pochylniach, w czasie ćwiczeń na morzu i w czasie rejsów<sup>44</sup>.

Bitwę o Atlantyk wygrali alianci dzięki ujęciu żegluga w system konwojów bronionych przez okręty i lotnictwo, wspierane przez samodzielne grupy poszukujące i pancerniki przed dużymi ON przeciwnika bazującymi w fiordach norweskich. W 1944 roku w siłach ochrony żegluga alianci mieli ponad 300 niszczycieli, 700 różnych eskortowców i 2000 jednostek patrolowych. Na Atlantyku Niemcom zabrakło współdziałania lotnictwa z U-bootami, a lądowanie w Afryce, we Włoszech i we Francji, zmusiło podwodną flotę przeciwnika do koncentracji w rejonach szczególnie zagrożonych inwazją. Ponieważ ponawiane próby ofensywy podwodnej nie powiodły się, dowództwo Kriegsmarine 4 maja 1945 roku wydało rozkaz zaprzestania działań wojennych na morzu.

W bitwie o Atlantyk użyte zostały wszystkie polskie niszczyciele, które operowały w grupach eskortujących – głównie *Błyskawica*, *Burza*, *Garland* oraz w grupach poszukująco-uderzeniowych – *Błyskawica*, *Piorun* i *Orkan*.

#### KONWOJE ŚRÓDZIEMNOMORSKIE

Anglicy od początku wojny z Włochami zrezygnowali z przewozów surowców przez Morze Śródziemne, a ładunki z zaopatrzeniem dla własnych baz na tym morze szły w silnie strzeżonych konwojach, niemal stale atakowanych przez ON, OP i lotnictwo przeciwnika.

Na początku wojny włoska flota podwodna liczyła 115 okrętów, ale do działań na Morzu Śródziemnym wystawiono tylko 63 OP. Część OP Włosi przeznaczili do szkolenia, niektóre wycofali z linii, na Morzu Czerwonym operowało 8 OP, a 25 – najnowocześniejszych, przekazali do dyspozycji niemieckich sił podwodnych. Taktyka włoskich OP polegała na pojedynczym działaniu okrętów, których załogi przeszkolono wyłącznie do dziennych strzelań torpedowych. Dlatego były bezradne wobec silnie chronionych konwojów brytyjskich. Nawet lotnictwo angielskie odnosiło sukcesy w walce z tymi OP, ponieważ wody Morza Śródziemnego są mocno przejrzyste.

Wobec tego, że siły włoskie nie potrafiły zapewnić odpowiedniej osłony wojskom Rommla walczącym w Afryce, Niemcy zaczęli przerzucać swoje OP na Morze Śródziemne<sup>45</sup>. We wrześniu 1941 roku na morze to weszło pierwszych 6 OP. Druga grupa, w składzie 39 jednostek przy wejściu poniosła straty – 5 U-bootów, a 6 uszkodzonych wróciło do niemieckich baz<sup>46</sup>. U-booty od razu przystąpiły do działań bojowych grupowych przeciwko brytyjskim konwojom, współdziałając z włoskimi. Atakowały konwoje na wodach oddalonych od Cieśniny

<sup>43</sup> PIMS, MAR. A. V. 18.

<sup>44</sup> Kon, *Tamże*, s. 158–168. Dla ochrony swoich OP Niemcy zamierzali ściągnąć je z Bałtyku do fiordów norweskich, aby w ten sposób ukryć je przed nalotami bombowców alianckich. Zadania tego jednak nie zdążyli wykonać ze względu na rychłe zakończenie wojny.

<sup>45</sup> M. Lacki, *Działania na oceanicznych i morskich*, s. 77–79. W ciągu wojny Niemcy na Morze Śródziemne skierowali 95 U-bootów, z których przez Gibraltar przeszło 62 okręty.

<sup>46</sup> Niemieckie siły podwodne na tym morzu podzielone zostały na dwie flotyle: jedna bazowała w Salaminie i operowała we wschodniej części morza, a druga bazowała w Spezji, Palermo i w Madalenii, operując na wodach zachodnich Morza Śródziemnego.

Sycylijskiej, a w miarę zbliżania się do niej konwoju, do działań wchodziło lotnictwo włosko-niemieckie, a nawet niszczyciele i ścigacze torpedowe. Mimo, że Anglicy do ochrony konwojów wyznaczyli bardzo duże siły, ponosili poważne straty. Jednak zdołali zabezpieczyć swoje bazy morskie na Morzu Śródziemnym, co znacznie ułatwiło inwazję aliantów w Afryce Północnej, a potem we Włoszech.

Działania wojenne w Afryce Północnej spowodowały nasilenie przewozów morzem, co zaktywizowało OP przeciwników. Od listopada 1942 roku do września następnego, operacje OP niemieckich i włoskich były najefektywniejsze, mimo silnie strzeżonych konwojów. Po kapitulacji Włoch na Morzu Śródziemnym po stronie Niemiec pozostały 23 niemieckie i 8 włoskich OP, ale Kriegsmarine starała się powiększyć swoje siły podwodne na tym morzu kierując od września 1943 do maja następnego 27 U-bootów<sup>47</sup>. U-booty operowały na Morzu Śródziemnym do jesieni 1944 roku, jednak nie odniosły już żadnego sukcesu.

Również próby operacji włoskich sił nawodnych przeciwko żegludze brytyjskiej nie powiodły się. Zespoły dużych ON wychodziły do działań bojowych 11 razy, ale do spotkania przeciwników doszło tylko 2 razy, w których Włosi ponieśli znaczne straty. Skuteczniejsze były włoskie siły lekkie, ale nie odegrały one większej roli z powodu słabego wyposażenia technicznego i nieprzygotowania do walk nocnych. W sumie udział włoskich sił nawodnych w zwalczaniu konwojów brytyjskich był niewielki<sup>48</sup>.

Zasadniczą formą obrony żeglugi brytyjskiej na Morzu Śródziemnym było konwojowanie statków z silną ochroną ON, angażowanie do tego lotnictwa i OP. Dlatego przejście nawet małego konwoju przerażało się w operację bojową angażującą większość brytyjskich sił w tym rejonie, a organizacja konwoju z Gibraltaru do Malty lub Aleksandrii była wszechstronna. Do tego zadania wydzielano krążowniki lekkie i niszczyciele z zespołu gibraltarskiego, a około 30–40 Mm na północny wschód od konwoju szedł zespół dalekiej osłony. W jego skład wchodziły pancerniki, lotniskowiec i siły lekkie, do obrony konwoju przed dużymi ON i lotnictwem przeciwnika. Zespół ten szedł z konwojem do południka Bizerty, a potem zawracał. Natomiast ochrona bliska była następnie wzmacniana ochroną daleką siłami lekkimi, które wychodziły z Malty albo z Aleksandrii. Jeżeli zespół wychodził z Aleksandrii to opuszczał ją po dwóch dobach od wyjścia konwoju z Gibraltaru. Jednak w pierwszej kolejności przeprowadzał działania demonstracyjne, a następnie zbliżał się do Malty. Konwój brytyjski będąc w Cieśninie Sycylijskiej wchodził więc w zasięg dwóch silnych zespołów operacyjnych – gibraltarskiego i aleksandryjskiego, zdolnych podjąć walkę z flotą włoską. Ponadto zespół gibraltarski opuszczał konwój przed zmierzchem, aby statki mogły przebyć drogę nocą, będąc poza zasięgiem lotnictwa z Malty. Jeżeli konwój szedł do Aleksandrii, to wówczas zespół aleksandryjski posuwał się między konwojem a bazami włoskimi.

<sup>47</sup> Tamże, s. 79. U-booty przedostawały się na Morze Śródziemne następująco: idąc blisko wybrzeży Tangeru, do cieśniny podchodziły wówczas, kiedy był silny prąd z Atlantyku. Zanurzały się na duże głębokości i zatrzymywały silniki, a OP niósł prąd na Morze Śródziemne (Kon, Tamże, s. 160).

<sup>48</sup> Lacki, Tamże, s. 81.

Pod koniec 1940 roku Royal Navy zmieniła organizację konwojów z powodu sprowadzenia na Sycylię lotnictwa niemieckiego i odtąd zespoły dalekiej ochrony szły tuż przy konwojach. W ten sposób wzmacniano obronę konwoju przed samolotami i OP przeciwnika.

Od początku stosowano maskowanie konwojów, które przed wieczorem wychodziły z Gibraltaru na Atlantyk, a po zapadnięciu ciemności wracały i wchodziły na Morze Śródziemne. Zmieniano przejścia konwojów i nie trzymano się tych samych kursów. Ponadto, celem ograniczenia gotowości floty włoskiej, Royal Navy 11 listopada 1940 roku dokonała wypadu na bazę Tarent, uszkadzając tam 3 pancerniki przeciwnika.

W 1941 roku i w pierwszej połowie następnego, z większą częstotliwością szły konwoje z Aleksandrii na Malte. Idąc wzdłuż wybrzeży były osłaniane przez samoloty alianckie z lotnisk egipskich i Tobruku. Zaś obszary wodne poza zasięgiem tego lotnictwa pokonywały nocą, a po zbliżeniu się do Malty były już osłaniane przez lotnictwo maltańskie. Przeciwnik zdawał sobie sprawę ze znaczenia Malty dla Anglii, starając się zniszczyć jej lotniska i port. Doprowadziło to do dużych zniszczeń i krytycznej sytuacji bazy na początku lata 1942 roku. Do uzupełniania zapasów na Malte wykorzystano wówczas OP i samoloty<sup>49</sup>.

Po alianckim desancie w Afryce, do obrony konwojów wykorzystano lotnictwo bazowe, zwalniając z tych zadań lotniskowce. A do zwalczania włoskich i niemieckich OP skierowano wszystkie rodzaje sił sprzymierzonych, w rejonach ich działań, w bazach i na przejściach do operacji bojowych. W drugiej połowie 1943 roku alianci wzmocnili obronę przeciw OP w zachodniej części Morza Śródziemnego, co związane było z przewozami do Włoch<sup>50</sup>.

Oprócz działań na liniach żeglugowych, Włosi i Niemcy przeprowadzali działania dywersyjne, polegające na niszczeniu statków i urządzeń podwodnych w portach alianckich. M.in. Niemcy starali się uniemożliwić żeglugę przez Kanał Sueski, a Włosi – atakowali przy pomocy pletwonurków statki w Gibraltarze. Dawalo to pewne wyniki – głównie psychologiczne, ale nie miało wpływu na żeglugę aliancką na Morzu Śródziemnym, która z krótkimi przerwami odbywała się zgodnie z potrzebami.

W ochronie konwojów alianckich na Morzu Śródziemnym udział brały również polskie niszczyciele. Już w sierpniu 1940 roku *Garland* osłaniał konwoje na tym morzu, a w dniach 18–19 sierpnia konwojował polski statek *Warszawa* transportujący naszych żołnierzy do Karpackiej Brygady. Od połowy 1941 roku do połowy 1943 roku w konwojach pełniły służbę *Piorun*, *Garland*, *Kujawiak*, *Błyskawica* i *Ślązak*. Występowały pojedynczo w grupach eskortowych, albo po dwa okręty, głównie na trasie maltańskiej – należącej do najtrudniejszej, chociaż była stosunkowo krótka. Brały udział w dwóch największych operacjach konwojowych na trasie maltańskiej – *Halbard* i *Harpoon*.

W operacji *Halbard* – konwój zaopatrzeniowy z Gibraltaru na Malte we wrześniu 1941 roku, brały udział *Garland* i *Piorun*. Ponadto w dalekiej osłonie tego konwoju uczestniczył również *Sokół*<sup>51</sup>. Konwój składał się

<sup>49</sup> C. S. Forester, *Bitwa o Malte*, Warszawa 1964.

<sup>50</sup> Tamże, s. 87–90.

<sup>51</sup> Karnicki, Tamże, s. 158.

z 9 dużych statków, które wiozły na Maltę ludzi i sprzęt wojskowy do wzmocnienia obrony bazy i osłaniany był przez 3 pancerniki, 1 lotniskowiec, 5 krążowników i 13 niszczycieli. Siły te składały się z dwóch zespołów – A (2 krążowniki i 6 niszczycieli) i X (pozostałe okręty). Zadaniem pierwszego była bezpośrednia obrona konwoju aż do portu La Valetta, a drugi zespół miał towarzyszyć konwojowi do Pantellarii. Potem, po odłączeniu od konwoju, idąc na północny wschód, miał ściągnąć na siebie siły włoskie dając tym samym pośrednią osłonę statkom. 27 września konwój zaatakowały włoskie samoloty torpedowe i bombowe, jedna torpeda trafiła pancernik *Nelson* w dziób, zniszczonych zostało również 3 samoloty z lotniskowca. Włosi stracili 13 samolotów, a jeden z nich wspólnie zestrzelił *Garland* z brytyjskim niszczycielem *Lively*. Samoloty z lotniskowca wykryły również dwa silne zespoły włoskich ON, ale do spotkania z nimi nie doszło, ponieważ mimo przewagi przeciwnik uszedł. Wieczorem zespół X w składzie 3 pancerniki, 1 lotniskowiec i 9 niszczycieli – w tym oba polskie, szukał spotkania z przeciwnikiem. Ponieważ *Nelson* ze względu na trafienie torpedą miał zmniejszoną prędkość kłębując ruchy zespołu X, odszedł do Gibraltaru w osłonie 3 niszczycieli, w tym obu polskich<sup>52</sup>.

W czerwcu 1942 roku Royal Navy przeprowadziła dwie jednoczesne operacje konwojowe do Malty z Gibraltaru – pod kryptonimem *Harpoon* i z Aleksandrii – pod kryptonimem *Vigorous*, co miało rozdzielić włoskie siły. Najważniejszy był konwój z Gibraltaru, idący z Wielkiej Brytanii, w składzie 6 dużych statków, zaś ten drugi – liczył 11 statków.

Po wejściu na Morze Śródziemne, rankiem 12 czerwca, do przeprowadzenia dalszej części operacji *Harpoon*, zorganizowano dwa zespoły: konwój 6 statków osłaniany przez krążownik przeciwlotniczy, szybki stawiacz min, 9 niszczycieli (w tym polski *Kujawiak*), 4 trałowce i 6 kutrów trałowych; zespół dalekiej osłony w składzie: pancernik, 2 lotniskowce, 3 lekkie krążowniki, 8 niszczycieli oraz zespół OP operujący przy bazach włoskiej floty celem jej dezorganizacji<sup>53</sup>.

Po dwóch dniach – 14 czerwca, konwój wszedł w strefę działalności nieprzyjacielskiego lotnictwa operującego z baz na Sardynii, skąd atakowały samoloty bombowe i torpedowe. Od bomb zatonął jeden statek i trałowiec, a uszkodzony krążownik *Liverpool* odholował do Gibraltaru niszczyciel. W bitwie z lotnictwem *Kujawiak* razem z niszczycielem *Blankney* zestrzelił jeden samolot przeciwnika. Następnie zespół wszedł w zasięg lotnictwa nieprzyjacielskiego operującego z Sycylii, skąd atakowały samoloty włoskie i niemieckie – bombowce nurkujące i torpedowe. Przeciwnik nie uzyskał trafień, a w bitwie powietrznej myśliwce z lotniskowców zestrzeliły 11 samolotów nieprzyjaciela, tracąc własnych 7 maszyn. Późnym wieczorem zespół dalekiej osłony zawrócił do Gibraltaru, a eskorta konwoju liczyła: krążownik przeciwlotniczy, 8 niszczycieli oraz trałowce<sup>54</sup>. Następnego dnia rankiem, 15 Mm od konwoju pojawił się zespół włoski w składzie 2 krążowników i 4 niszczycieli. Do walki z nimi ruszyło 5 niszczycieli z eskor-

ty, próbując przeprowadzić atak torpedowy. Natomiast krążownik przeciwlotniczy i pozostałe 3 niszczyciele – w tym *Kujawiak*, postawiły podwójną ZD i rzuciły po jednej pławie dymnej, który przykrył statki konwoju idące po zwróceniu kursu. Rozpoczęła się ponowna bitwa, do której wszedł krążownik i pozostałe niszczyciele, w tym *Kujawiak*. Jednocześnie atakowały samoloty niemieckie, rzucając bomby w środek konwoju. Jeden z nich zestrzelony, paląc się, spadł na tankowiec i zapalił go. Drugi statek, uszkodzony wybuchami bomb z bliskiej odległości został uszkodzony, a później zatopiony przez własną załogę.

Pierwsza grupa niszczycieli w walce doznała uszkodzeń – dwa z nich zostały uszkodzone, a ogień z włoskich krążowników zagrażał i drugiej. Przeciwnik próbował nawet obramować ogniem swych dział *Kujawiaka*. Jednak włoskie niszczyciele po wystrzeleniu torped oddaliły się, a niszczyciele eskorty – w tym *Kujawiak*, otworzyły ogień do włoskich krążowników. Polski okręt otworzył ogień do lewego krążownika włoskiego z odległości 14.219 m, a następne salwy oddał z odległości 12.800 m. W ogniu okrętów eskorty włoskie krążowniki oddaliły się, a w tej walce *Kujawiak* oddał 6 salw artyleryjskich i wykonał jedno uchylenie przed torpedą wystrzeloną przez niszczyciel przeciwnika<sup>55</sup>. Około południa konwój ponownie atakowały samoloty oraz zespół włoskich okrętów – 2 krążowniki i 2 niszczyciele. Od bomb lotniczych został uszkodzony statek z amunicją, który później własna załoga zatopiła. Rozpoczęła się ponownie walka powietrzna angielskich myśliwców nadlatujących z Malty z niemieckimi bombowcami, których kilka zestrzelono, a krążownik i niszczyciele prowadziły walkę z włoskim zespołem. Wieczorem konwój doszedł do Malty<sup>56</sup>. Jednak 16 czerwca o godz. 0053 z *Kujawiaka* nadano radiosygnal, że okręt poderwany na minie tonie<sup>57</sup>. Do Malty dotarły tylko 2 statki z zaopatrzeniem. Od torpedy zatonął 1 niszczyciel, a na minach poderwały się następne dwa.

#### KONWOJE MURMAŃSKIE

Wojska sowieckie potrzebowały stale dostaw – głównie nowoczesnej techniki bojowej, którą dostarczali alianci morzem<sup>58</sup>. W tym celu organizowano konwoje, które wodami mórz arktycznych szły z portów alianckich do Murmańska i do Archangielska w latach 1941–1945<sup>59</sup>. Morzem wysłano około 4.027.659 t. ładunków wojennych, co stanowiło 22,7% dostaw alianckich dla wojsk sowieckich. Zimowe szlaki konwojów wiodły z północ-

<sup>55</sup> *Tamże*, s. 118–119.

<sup>56</sup> *Tamże*, s. 121–122.

<sup>57</sup> *Tamże*, s. 123. Przebieg akcji ratunkowej, wykaz poległych i dalsze losy załogi (*Tamże*, s. 123–129).

<sup>58</sup> O konwojach murmańskich: Borowski, *W konwoju*; Tenże, *Od Tobruku do Murmańska*, Warszawa 1966; W. F. Worobiew, *Poslednij rejs „Stalingrada”*, „Gangut” 1992, nr 3. Konwoje idące na wschód nosiły, poza pierwszym, oznaczenia „PQ” i „JW”, a powracające – „QP” i „RA”.

<sup>59</sup> Murmańsk miał port niezamarzający, leżący 50 km od otwartego morza. W czasie wojny znajdował się w bliskim zasięgu niemieckiego lotnictwa, bazującego nieopodal w Norwegii. Samoloty przeciwnika docierały tu w kilka minut po starcie z lotnisk. Otaczające port wzgórza uniemożliwiały wczesne ostrzeżenie, a początkowo słaba obrona plot nie zapewniała dostatecznie bezpieczeństwa bazującym tam statkom i okrętom. Dlatego jednostki alianckich konwojów zmuszone były zabezpieczać obronę plot we własnym zakresie. Natomiast Archangielsk był portem morsko-rzeczny i zamarażał na 5–6 miesięcy w roku.

<sup>52</sup> *Polskie Siły*, s. 418–419. Konwój ze stratą jednego statku, z którego uratowano załogę i żołnierzy, dotarł do La Valetty.

<sup>53</sup> PIMS, MAR. A. V. 21/2, s. 114nn.

<sup>54</sup> *Tamże*, s. 110.

nej Szkocji przez morza – Norweskie, Barentsa i Białe do Archangielska, pokonując tę trasę w ciągu 10 dni. Natomiast trasa letnia wiodła z rejonu na zachód od Islandii przez morza – Grenlandzkie i Barentsa, na północ od Wyspy Niedźwiedziej. Trasę tę konwoje pokonywały w ciągu 15 dni.

Konwoje murmańskie formowano zwykle w portach Loch Eve i Scapa Flow oraz w Reykjavíku. Początkowo składały się one z 6–10 statków, a od marca 1942 roku ich liczba wzrosła do 30–40 statków. Szły one pod ochroną lekkich sił eskortowych – niszczycieli, fregat, korwet, trałowców, ścigaczy i OP. Czasami eskortę wzmocniano siłami wsparcia, w skład których wchodziły pancerniki, lotniskowce i krążowniki.

Brytyjska Morska Misja Wojskowa działająca na terenie sowieckim, miała swoje agendy w Polarnym i Archangielsku oraz radiostacje do łączności z Admiralicją i bazą na Islandii. Przed wyruszeniem konwoju dowództwo sowieckiej Floty Północnej powiadamiano o jego składzie, czasie wyjścia i marszrucie. Okręty sowieckie włączały się do eskorty dopiero na przejściach do Murmańska i Archangielska.

Szlaki arktyczne w dużym stopniu zależały od pogody. W czasie dnia polarnego, kiedy słońce świeciło całą dobę, rosły straty wśród statków. Zaś noc polarna była sprzymierzeńcem konwojów i ułatwiała ich skrytość rejsów<sup>60</sup>.

Do zwalczania konwojów murmańskich Niemcy użyli dużych ON oraz lotnictwo. W tym celu od lutego 1942 roku przebazowali część lotnictwa bombowego i torpedowego z lotnisk południowej Norwegii, Danii, Holandii, Belgii i Francji na lotniska północnej Norwegii. Stamtąd miały one dobre warunki operowania przeciwko konwojom podążającym do portów sowieckich<sup>61</sup>. Jednak w 1943 roku Niemcy mocno osłabili ataki na te konwoje, wykorzystując głównie ON. Zaś siły lotnicze, ze względu na znaczne pogorszenie się sytuacji na froncie wschodnim, musieli częściowo przenieść z Norwegii przeciwko siłom sowieckim. Dlatego w styczniu i lutym 3 konwoje dotarły do celu bez strat.

Wobec dużego zagrożenia, Anglicy zamierzali nawet wzmocnić konwoje murmańskie poprzez wykonanie trzech działań: wysłać eskadrę krążowników do Murmańska (ale tam była za słaba obrona plot); zamierzano zorganizować bazę na Spitsbergenie (ale bez powodzenia); w kwietniu 1942 roku badano możliwość inwazji w Norwegii (ale zamiar zajęcia północnej Afryki przez aliantów to przekreślił)<sup>62</sup>.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa, konwoje zaczęto dzielić na dwie grupy, po 13–19 statków w każdej. Wychodziły one w odstępach 4–8 dni. Obie części konwoju były ochraniane przez zespoły osłony, w skład których wchodziły 2–3 krążowniki i kilka niszczycieli. Ponadto u wybrzeży Norwegii zajmowało pozycje 5–6 angielskich i sowieckich OP. Wprowadzono również daleką osłonę złożoną z pancerników, krążowników i niszczycieli<sup>63</sup>.

Ze względu na niewielki zasięg lotnictwa bazującego na Szetlandach i Islandii, konwoje murmańskie były

objęte ich osłoną tylko przez 4 dni. Jednocześnie z konwojami wychodzącymi na wschód, wyruszały konwoje powrotne na zachód. Najniebezpieczniejszym dla konwojów był odcinek między wyspą Jan Mayen a Wyspą Niedźwiedzią, gdzie zwykle mijały się konwoje.

We fiordach północnej Norwegii Niemcy skoncentrowali obok lotnictwa i OP swoje nieliczne pancerniki i krążowniki<sup>64</sup>. Dlatego przeprowadzanie konwojów przez pobliskie wody wymagało od aliantów odpowiednich sił. Obok eskorty konwoju do dodatkowych osłon, konwoje murmańskie ubezpieczały niemal stale okręty patrolujące – w rejonie Lofotów i północnej Norwegii operowało 7 OP, w rejonie Spitsbergenu 2 krążowniki, 5 niszczycieli i 2 zbiornikowce.

Do konwojów murmańskich, które poniosły największe straty, należały dwa – *PQ-17* i *PQ-18*<sup>65</sup>. I mimo ogromnego zagrożenia ze strony przeciwnika, zdały egzamin. Przeprowadzenie każdego konwoju stanowiło operację morską, w trakcie której dochodziło do walk głównie z lotnictwem i OP przeciwnika, a jego pancerniki stanowiły stałe zagrożenie żeglugi. M.in. podczas operacji w obronie konwoju *JW-55B* został zatopiony niemiecki pancerni *Scharnhorst*.

Konwoje murmańskie podporządkowane były dowództwu brytyjskiemu, a w eskortach brały udział okręty angielskie, kanadyjskie, polskie, francuskie i norweskie. Flota amerykańska pomagała w najcięższym okresie dla tych konwojów – między kwietniem a lipcem 1942 roku. W obronie tych konwojów siły alianckie poniosły znaczne straty – 2 krążowniki, 6 niszczycieli, 5 fregat, 3 korwety, 3 trałowce i 1 OP. Na pokładach tych okrętów poległo 1840 oficerów i marynarzy, a setki odniosło rany. Natomiast Niemcy stracili 1 pancernik, 32 OP i ponad 100 samolotów<sup>66</sup>.

W ochronie żeglugi murmańskiej uczestniczyły polskie niszczyciele – *Garland*, *Piorun* i *Orkan*, krążownik *Dragon* oraz OP *Jastrząb*.

Trudną służbę na trasie murmańskiej odbył *Garland* 26–27 maja 1942 roku, w eskorcie konwoju *PQ-16*<sup>67</sup>. W ciężkich walkach z niemieckim lotnictwem okręt doznał uszkodzeń i poważnych strat w załodze<sup>68</sup>. Pod koniec grudnia tego roku w dalekiej osłonie konwoju *RA-51* brały udział – *Piorun* i *Orkan*<sup>69</sup>. W styczniu i lutym ponownie operowały w dalekiej osłonie konwoje, dążących do spotkania z niemieckimi dużymi ON na wodach norweskich. W dalekiej osłonie pełnił służbę ponownie *Piorun* w marcu tego roku<sup>70</sup>. W lutym 1944 roku

<sup>64</sup> W 1942 roku udały się do baz norweskich: w styczniu – *Tirpitz*, w lutym – *Admiral Scheer*, w marcu – *Admiral Hipper*.

<sup>65</sup> A. Perepeczko, *Wojna za kręgiem polarnym*, Gdańsk 1973, s. 259. Konwój *PQ-18* składający się z 40 statków, 3 trałowców, 2 zbiornikowców i okrętu ratowniczego, był eskortowany przez 1 lotniskowiec eskortowy, 1 krążownik, 20 niszczycieli, 4 korwety, 2 OP, 3 trałowce i 4 trawlerzy. Ponadto ubezpieczały go dwa zespoły w składzie 2 pancerników, 4 krążowników i 5 niszczycieli.

<sup>66</sup> *Tamże*.

<sup>67</sup> B. Pawłowicz, „Cholernie piękne widowisko”. *ORP „Garland” w obronie konwoju PQ-16*, M. 1967, nr 6; *Polskie Siły*, s. 422–426.

<sup>68</sup> Niemieckie siły powietrzne koło Przylądka Północnego w północnej Norwegii, w czasie osłony przez *Garlanda* konwoju wynosiły 264 samoloty (133 bombowe *Junkers Ju-88*, 30 bombowe *Junkers Ju-87*, 42 torpedowe *Heinkel He-111*, 15 wodnosamolotów torpedowych *Heinkel He-115* i 44 samoloty rozpoznawcze różnych typów). O bitwie tego okrętu z niemieckim lotnictwem ukazało się dużo opisów tak, że nie sposób ich tu wymienić.

<sup>69</sup> W skład tego zespołu wchodziły: 2 pancerniki, lekki krążownik oraz 6 niszczycieli, w tym dwa polskie.

<sup>70</sup> *Polskie*, s. 430–435.

<sup>60</sup> Kuzniecowa, *Tamże*, s. 330–331. Ponadto w miarę posuwania się na północ coraz częściej pojawiał się lód. To ograniczało i tak niewielką prędkość konwoju, utrudniało manewrowanie i unikanie bomb lotniczych, zaś pilotom niemieckim ułatwiała celne bombardowanie.

<sup>61</sup> Gołowski, *Wojna*; Stiepanow, *Tamże*, s. 17.

<sup>62</sup> *Polskie Siły*, s. 410.

<sup>63</sup> Kuzniecowa, *Tamże*.

*Dragon* był w dalekiej osłonie konwoju *JW-57*. Po wejściu konwoju w strefę sowiecką, zespół ten osłaniał przed niemieckimi dużymi ON statki wracające do Anglii.

Obok strat w załodze i uszkodzeń na *Garlandzie*, na trasie murmańskiej został omyłkowo zatopiony przez aliantów OP *Jastrząb*.

#### ZWALCZANIE ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ I WŁOSKIEJ

Zaopatrzenie III Rzeszy niemieckiej w surowce odbywało się głównie drogami lądowymi. Szlaki żeglugowe przebiegały nieopodal wybrzeży i ograniczały się do Bałtyku oraz na wodach od Norwegii po Zatokę Biskajską, na wodach włoskich Morza Śródziemnego i na Morzu Czarnym. Niemiecka żegluga odbywała się statkami pojedynczymi lub w małych konwojach, w zasięgu własnej artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa oraz torami wodnymi wśród ZM.

Najważniejszą rolę dla Niemiec odgrywały szlaki żeglugowe na Bałtyku ze względu na import rudy żelaza ze Szwecji. Dlatego III Rzesza włożyła wiele wysiłków, aby przejąć panowanie na tym morzu, czemu próbowała przeciwstawić się Wielka Brytania. Powtarzające się w 1939 roku manewry Royal Navy na Bałtyku, częste wizyty składane przez jej okręty w portach skandynawskich podkreślały rosnące zainteresowanie cieśninami duńskimi oraz szlakami żeglugowymi z portów niemieckich do skandynawskich<sup>71</sup>. We wrześniu 1939 roku Anglicy przygotowywali nawet plan wysłania na Bałtyk zespołu okrętów, o kryptonimie *Katarzyna*, który miał przerwać linie żeglugowe do Szwecji<sup>72</sup>. Brytyjczycy wychodzili z założenia, że Royal Navy może uzyskać panowanie na Bałtyku przy 30% przewadze nad Kriegsmarine, ale w oparciu o szwedzkie bazy<sup>73</sup>. Trzonym brytyjskiego zespołu miały być 2–3 pancerniki typu *Royal Sovereign*, które należało odpowiednio przygotować do działań bojowych na Bałtyku<sup>74</sup>. Do zabezpieczenia tych pancerników zamierzano przygotować 12 tzw. ochraniaczy przeciwmynowych zaadaptowanych do tego celu ze statków oraz siły lekkie w składzie 5 krążowników, 2 flotylli niszczycieli oraz grupę OP. Zespół miał zabezpieczać jednostki pomocnicze włącznie ze statkami magazynami i remontowymi oraz tankowce. Te ostatnie, odpowiednio zmodernizowane – dodatkowo opancerzone pokład i komory przeciwwybuchowe, miały zabezpieczyć zespół w paliwo na 3 miesiące<sup>75</sup>. Obronę plot miała zabezpieczać własna artyleria okrętowa, a ponadto w pobliżu cieśnin duńskich można było skierować lotniskowiec<sup>76</sup>.

<sup>71</sup> Cz. Ciesielski, *Polska flota*, s. 31–32.

<sup>72</sup> Churchill, *Tamże*, s. 72, 74, 1168, 234, 306–307; Ciesielski, *Tamże*, s. 367; *Polskie Siły*, t. I, cz. 5, s. 223–224.

<sup>73</sup> Churchill, *Tamże*, s. 72–74. W tym kierunku prowadzono studia, a dyskusje toczyły się wokół rodzajów okrętów do zespołu, obrony plot, przeciwmynowej i przeciw OP (*Tamże*, s. 168, 234).

<sup>74</sup> Należało zmniejszyć ich zanurzenie, aby mogły przejść przez cieśniny duńskie. W tym celu warstwę pancerza trzeba było podnieść do poziomu wody przez umocowanie dwóch warstw kesonów na obu burtach pancerników. Przez ich napełnianie lub opróżnianie można było zmniejszyć lub zwiększać wyporność okrętu. Po przejściu cieśnin duńskich zwiększyć, aby warstwa opancerzenia znajdowała się odpowiednio głęboko pod powierzchnią wody. Ponadto kesony stanowiłyby dodatkową osłonę przed torpedami. Należało również dodatkowo umocnić pancerz pokładowy przed skutkami ataków lotniczych. Na Bałtyku przeciwnikiem dla tych okrętów mogły być niemieckie pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau* (*Tamże*, s. 305).

<sup>75</sup> *Tamże*, s. 306.

<sup>76</sup> *Tamże*, s. 307.

Realizacja planu *Katarzyna* miała wiele celów wojskowo-politycznych: przeniesienie działań bojowych na Bałtyk, odciągając w ten sposób część sił niemieckich z Morza Północnego; przerwanie dostaw z portów szwedzkich rudy żelaza i innych dostaw dla Niemiec; całkowita blokada wybrzeży opanowanych przez Rzeszę nad Bałtykiem; skłanianie sił politycznych w Danii, Norwegii i Szwecji do współpracy z Wielką Brytanią; przeszkoda w ewentualnym opanowaniu przez Niemcy, Rosję lub razem obu – Szwecji; próba skłonięcia Szwecji do współdziałania z Anglią; obserwacja poczynąń floty sowieckiej na Bałtyku; polityczno-moralne i techniczne wspieranie rosnącego ruchu oporu w Polsce; stałe zagrożenie ośrodków przemysłu stocznioowego oraz ograniczenie pracy portów niemieckich; zminimalizowanie rybołówstwa przeciwnika i polityczno-moralne wsparcie tych sił, które zwalczały faszystowskie ugrupowania w państwach skandynawskich.

Plan ten byłby z dużą korzyścią dla Polski. Churchill zażądał opracowania go już 7 września 1939 roku, kiedy wojska polskie prowadziły zacięte walki z wrogiem. Gotowy był w końcu tego miesiąca, ale okazało się, że przygotowanie zespołu do wysłania na Bałtyk trwałyby do wiosny 1940 roku. Ostatecznie zimą 1940 roku Royal Navy zrezygnowała z planu *Katarzyna*, ponieważ sytuacja polityczno-wojskowa zmusiła Wielką Brytanię do działań obronnych na dużą skalę, a bałtyckie linie żeglugowe działały na rzecz Niemiec niemal bez przeszkód do końca wojny. Dostawami dla Niemiec zainteresowana była zresztą sama Szwecja, a początkowo istotnej pomocy morzem udzielili również Sowieci. Żegluga niemiecka na Bałtyku została zagrożona została dopiero w czasie ofensywy aliantów przez silne naloty bombowe – głównie na porty i redy. W końcowej fazie wojny uaktywniła się również flota sowiecka, która zatopiła na tym morzu 382 statki niemieckie. Jednak mimo silnych nalotów i operacji floty sowieckiej, organizacja niemieckich przewozów wodami Bałtyku była nadal sprawna. Statki zabezpieczała własna artyleria plot, doskonale rozwinięta artyleria nadbrzeżna, siły lekkie nieustannie patrolujące szlaki żeglugowe i ZM. Szlaki żeglugowe wiodące wzdłuż wybrzeży od fiordów norweskich po Zatokę Biskajską, były również sprawnie wykorzystywane przez Niemców. Do najniebezpieczniejszych należały wzdłuż wybrzeży Norwegii, Danii i własnych. Bezpieczne były na wodach wewnętrznych i wśród wysp.

Dla Włoch utrzymanie linii żeglugowych miało o wiele większe znaczenie aniżeli dla Niemiec. Włoskie konwoje morskie zaopatrywały swe wojska w Libii, Albanii, Dodekanezie, a później na Korsyce, w Grecji i Tunisie. Działały również na przybrzeżnych wodach Italii.

Najbezpieczniejsza była żegluga na Morzu Adriatyckim, gdzie całkowicie panowała flota włoska, a szlaki morskie do Albanii wynosiły około 80 Mm. Natomiast bardzo niebezpieczne były szlaki afrykańskie, które przecinała Malta wspierana przez brytyjskie zespoły Royal Navy gibraltarski i Aleksandryjski.

Włosi organizowali małe konwoje składające się z 3–4 statków. Wynikało to stąd, że libijskie porty były źle wyposażone w urządzenia przeładunkowe i przybycie większej liczby statków powodowałoby długie przeestoje. Do ochrony tych konwojów wydzielano 2–3 niszczyciele, a często nawet jeden. Szły one głównie z Neapolu



na zachód od Sycylii, a potem wzdłuż brzegów Afryki do Trypolisu. Zaś szybkie ładunki kierowano z Neapolu lub Tarentu do Ben Ghazi. Otrzymywały one obok bliskiej ochrony również daleką, składającą się z krążowników, a czasami nawet i pancerników. Zostały one jednak wykorzystane tylko 7 razy.

Włoskie konwoje ponosiły największe straty wówczas, gdy siły brytyjskie operowały w oparciu o Malte. Mając radary i odpowiednie przygotowanie do nocnych walk, były skuteczne nawet w stosunku do silnej włoskiej ochrony konwoju.

W drugiej połowie 1941 roku alianckie OP nasiliły operacje bojowe na wodach libijskich, a od października tego roku zaczęły się nocne ataki angielskich samolotów torpedowych wyposażonych w radary. Wówczas Włosi nocą rozformowywali konwoje na duże odległości, co utrudniało rozpoznanie lotnicze. Ale z zasady rozproszone statki konwoju o świcie nie mogły się zejść, co stanowiło dla nich ogromne zagrożenie. Następnie konwoje szły przez najmniejbezpieczne odcinki dniem, a do obrony przed brytyjskimi okrętami wykorzystywano bombowce. Jednak w praktyce nad konwojem mogło znajdować się jednorazowo 2–3 bombowce – a więc za mało do obrony przed atakiem zespołu brytyjskich ON.

Niedostatek zapasów dostarczanych konwojami był powodem dużych braków w wojskach włoskich i niemieckich w Afryce. Było to również powodem, że Włosi okresowo próbowali wysyłać jednocześnie szereg konwojów z założeniem, że część z nich nie dojdzie do celu. A do przewozu amunicji i paliwa wykorzystywali nawet okręty bojowe

Trudności włoskiej komunikacji morskiej wynikały z silnego przeciwdziałania sił morskich i lotniczych alianców oraz niedobory paliwa i brak odpowiedniej liczby statków. Ich straty były duże, a włoska produkcja stoczniowa została zahamowana z braku surowców.

Zasadnicze przedsięwzięcia włosko-niemieckie w ochronie własnej żeglugi polegały na bombardowaniu lotnisk na Malcie. Razem wykonali 3215 nalotów, zrzucając około 14.000 bomb. Zaś na lotniskach i w walkach powietrznych zniszczyli 568 samolotów brytyjskich.

Do obrony przed OP Włosi stosowali ochronę konwoju, dozory w pobliżu baz, a nieopodal portów formowania konwojów i portów docelowych stawiali ZM i sieciowe. Do głównych słabości włoskiego systemu zwalczania alianckich OP należało to, że wykorzystywali wyłącznie ON. Innych sił do tego nie używali, chociaż nimi dysponowali.

Włosi i Niemcy w obronie własnej żeglugi na Morzu Śródziemnym zatopili 1 pancernik, 2 lotniskowce, 6 lekkich krążowników, 15 niszczycieli i 47 OP. Sami zaś stracili 4 ciężkie krążowniki, 3 lekkie krążowniki, 20 niszczycieli i torpedowców oraz 1500 samolotów<sup>77</sup>. Ogółem w czasie wojny Niemcy stracili 2340 statków zatopionych, a Włosi – 1278 statków zatopionych.

W zwalczaniu żeglugi niemieckiej i włoskiej brały udział polskie niszczyciele, ścigacze i OP. Na wodach w strefie operacyjnej niemieckiej zwalczanie pojedynczych statków i małych konwojów były wynikiem przypadkowego spotkania z przeciwnikiem, głównie w czasie służby patrolowej. Niszczyciele operowały grupami, podchodziły pod wybrzeże przeciwnika, głównie w rejo-

nie kanału La Manche i Zatoki Biskajskiej i otwierały ogień do napotkanych statków oraz ich eskorty. Ponieważ statki niemieckie przechodziły szlakami zamianowanymi i w zasięgu własnej artylerii nadbrzeżnej, nie zawsze była możliwość ich zatopienia. Polskie ON nie uczestniczyły w specjalnie przygotowywanych operacjach przeciwko konwojom niemieckim, bo takie pływały wyłącznie szlakami przybrzeżnymi i ich nie organizowano. Przyczyniały się jednak do dezorganizowania systemu niemieckiej żeglugi na tych wodach, biorąc udział w wypadach aliantów. Uczestniczyły w nich niszczyciele – głównie *Błyskawica*, *Garland*, *Krakowiak*, *Piorun* i *Ślązak* oraz ścigacze. Nasilenie wypadów na szlaki żeglugowe niemieckie nastąpiło od 1942 roku. M.in. nocą 15 maja tego roku *Krakowiak* wraz z trzema niszczycielami brytyjskimi dokonał napadu na mały konwój niemiecki składający się z 2 statków idących w eskorcie 2 dużych trałowców. Do walki włączył się niemiecka artyleria nadbrzeżna, a niszczyciele podchodziły do przeciwnika na odległość 2000 m i po 35 minutowej bitwie artyleryjskiej cały konwój został zatopiony.

Większe możliwości w zwalczaniu żeglugi przeciwnika miały OP, co wiązało się również z ich zadaniami – głównie na patrolach na wodach przeciwników<sup>78</sup>. Na Morzu Północnym i Norweskim działały samodzielnie, a na Morzu Śródziemnym operowały grupowo oraz samodzielnie. *Orzeł* operował na prawdopodobnych szlakach niemieckich jednostek bojowych i handlowych, topiąc transportowiec przeciwnika z oddziałami wojska na pokładzie. Również *Wilk* operował na podobnych, głównie zaś wzdłuż wybrzeży Norwegii. 19 października 1940 roku odpalił 3 torpedy do statku niemieckiego, ale chybiły celu<sup>79</sup>. Najaktywniejsze były nowe OP – *Sokół* i *Dzik*, które zasadniczo operacje przeciwko żegludze przeciwnika przeprowadziły na Morzu Śródziemnym<sup>80</sup>. Zwalczały włoskie konwoje w grupach OP alianckich i prowadziły samotne polowanie na statki przeciwnika.

9 października 1941 roku *Sokół* wraz z brytyjskimi OP – *Unique* i *Upholder*, wyszły na morze celem atakowania konwoju włoskiego idącego z Neapolu do Trypolisu. Jednak konwój nie wszedł w sektor naszego okrętu, ale nocą 1/2 listopada na Morzu Tyrreńskim, wobec wadliwości torped, z niewielkiej odległości wystrzelił 34 pociski topiąc statek<sup>81</sup>. *Sokół* nabierając doświadczenia uzyskiwał dobre rezultaty w walce z żeglugą włoską, a do operacji bojowych był wysyłany niemal na wszystkie szlaki konwojowe przeciwnika<sup>82</sup>. Okręt ten operował nawet na Morzu Adriatyckim, a na Morzu Egejskim zwalczal głównie szkunery. Po zakończeniu kampanii afrykańskiej, OP alianckie – w tym polskie, otrzymały zadanie zwalczania przybrzeżnej żeglugi włoskiej<sup>83</sup>.

W toku walk rodziły się różne inicjatywy taktyczne, w tym również i na polskich OP. 21 września 1943 roku *Dzik* spotkał zespół 11 dużych barek desantowych

<sup>77</sup> Lacki, *Tamże*, s. 90–92.

<sup>78</sup> Karnicki, *Tamże*; B. Romanowski, *Działania okrętów podwodnych podczas drugiej wojny światowej w oparciu o bazy brytyjskie*, PM 1957, z. 6; Tenże, *Polskie okręty*; Tenże, *Lanie pod Bastią*, M. 1968, nr 9; Tenże, *Szczęście*; Rudzki, *Polskie okręty*, s. 143–164.

<sup>79</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 153.

<sup>80</sup> IPMS, MAR. A. V. 28, 29.

<sup>81</sup> Karnicki, *Tamże*, s. 159–160.

<sup>82</sup> Tenże, s. 161–163; Piaskowski, *Tamże*, s. 7–14.

<sup>83</sup> *Polskie Siły*, s. 456.

z wojskiem przeciwnika. Okręt zbliżył się na odległość 300 m i spróbował wystrzelić torpedę nastawioną na przebieg na powierzchni wody. Ponieważ atak okazał się skuteczny, *Dzik* przepłynął pod szykiem przeciwnika na jego drugą stronę i odpalił pozostałe 3 torpedy, z których dwie trafiły. Zastosowany przez dowódcę *Dzika* – kpt. mar. Bolesława Romanowskiego sposób strzelania torped do celów o płytkim zanurzeniu został przyjęty w całe Royal Navy jako obowiązujący i później stosowany również przez inne okręty alianckie<sup>84</sup>. *Sokół* i *Dzik* za szczególną dzielność i operatywność otrzymały bandery *Jolly Roger*.

## Operacje blokadowe

Blokada morska stanowiła rodzaj działań bojowych na morzu, skierowanych na izolację całego albo części wybrzeża przeciwnika lub przestrzeni wodnej, w celu odcięcia go od wszelkich kontaktów drogą morską z innymi państwami, izolacji jego sił morskich lub ich części oraz sparaliżowania jego komunikacji morskich. Zadaniem sił blokujących było niewypuszczenie blokowanej floty przeciwnika z baz lub określonego akwenu morskiego oraz niedopuszczenie do jego brzegów i portów statków handlowych. W blokadzie morskiej uczestniczyły różnorodne siły morskie, powszechnie zastosowano również aktywne ZM i w zależności od potrzeby i sposobu jej wykonania wyróżniano blokadę daleką i bliską<sup>85</sup>.

W czasie II wojny światowej z każdym rokiem formy blokady doskonalono, stopniowo zacierają się różnice między blokadą bliską i daleką, ale operacje te były mało skuteczne dla walczących stron. Narzędziem blokady były te środki, które utrudniały lub uniemożliwiały żeglugę morską: lotnictwo, OP, ON – głównie krążowniki, dezorganizujące żeglugę i rozpraszające siły bojowe przeciwnika, ścigacze torpedowe i miny. Stosować blokadę morską i chronić się przed nią mógł ten, kto panował na morzu. Ważną rolę odgrywało również położenie geograficzne. Idealne było położenie Wielkiej Brytanii, zaś Niemiec – pozwalało na operacje krążownicze dużych ON i OP<sup>86</sup>.

Na rozwój działań blokadowych wpływ miało lotnictwo oraz wprowadzanie udoskonalonych stacji radiolokacyjnych i hydroakustycznych. Pozwalało to na skuteczniejszą obserwację za usiłującymi przerwać blokadę jednostkami przeciwnika.

Początkowo blokowano poszczególne bazy, np. Kriegsmarine Gdynię i Hel we wrześniu 1939 roku, a Royal Navy Brest w latach 1941–1942. Mimo to strona blokująca musiała rozwijać działania blokadowe również na dużym obszarze. Np. w pierwszym przypadku na całym południowym Bałtyku aż do cieśnin duńskich, a w drugim – na wodach całego kanału La Manche.

Stopniowo coraz częściej tworzono blokadę obejmującą coraz większe obszary przeciwnika, aby pozbawić go dostaw morzem, a ponadto zablokować mu wyjście okrętów na własne linie żeglugowe. Była to blokada o znaczeniu strategicznym.

Blokady morskie koncentrowały się w cieśninach, kanałach, przy wejściach do zatok i w innych ograniczonych pod względem operacyjnym i geograficznym akwenów<sup>87</sup>.

Działania blokadowe stanowiły istotną formę operacji morskich aliantów – głównie Royal Navy, wobec przeciwników, a blokada morska wybrzeża niemieckiego była jednym z głównych zadań brytyjskich pierwszych dni wojny. Już 3 września 1939 roku Anglia ogłosiła blokadę Niemiec, a przystąpienie Włoch do wojny spowodowało rozciągnięcie jej również na Morze Śródziemne. W ten sposób starano się zdeorganizować gospodarkę państw faszystowskich, odcinając je od dostaw zamorskich, głównie surowców strategicznych dla wojsk.

Transport morski II Rzeszy niemieckiej miał zakłócenia już z chwilą rozpoczęcia wojny. Istotną rolę w przechwytywaniu niemieckich statków odegrał powołany 7 września tego roku Brytyjski Patrol Północny, w składzie kilkunastu krążowników, operujących na wodach na północ od Wysp Brytyjskich. Blokadzie służył również tzw. system *Navicert* – zezwolenie wydawane przez angielskich konsulów statkom państw neutralnych na rejsy do portów europejskich<sup>88</sup>. Spowodowało to przerwanie dostaw towarów do Niemiec pod banderami neutralnymi.

W początkowym okresie wojny aliancka blokada portów niemieckich była mało skuteczna, ponieważ Rzesza otrzymywała wszechstronne wsparcie od Sowietów. Pomoc ta polegała na dostawach surowców i żywności oraz ułatwianiu tranzytu surowców z krajów trzecich, a nawet zakupie ich dla Niemiec oraz na udostępnieniu baz dla okrętów Kriegsmarine zwalczających brytyjską blokadę i jej żeglugę. Znaczenie sowieckiej pomocy gospodarczej było więc dla Rzeszy ogromne, dzięki czemu blokada gospodarcza musiała zawieść. Władze sowieckie ułatwiały tranzyt niemiecki z Rumunii i do niej linią kolejową Górny Śląsk – Lwów – Kołomyja, ponadto tranzyt między Niemcami a Persją, Afganistanem i krajami Dalekiego Wschodu. Niemcy uzyskali również równowartość rocznej produkcji polskiego zagłębia naftowego. Wszystkie te działania prowadzono w ogromnej tajemnicy, aby Sowietom zachować przynajmniej pozory neutralności. Z kolei Niemcy dostarczali Sowietom nowoczesny sprzęt bojowy. Dostawy niemieckie objęły m. in. krążownik *Lützow*, maszyn do dużego niszcyciela, sprzęt do budowy okrętów, artylerię morską, urządzenia precyzyjne, kilka modeli różnych samolotów do skopiowania, ciężkie haubice i baterię armat plot – również do skopiowania, laboratorium balistyczne, sprzęt radiowy, telefoniczny i telegraficzny, bojowy sprzęt chemiczny, saperski, próbki

<sup>84</sup> Romanowski, *Torpeda...*, s. 398; Rudzki, *Tamże*, s. 161. Sposób ten Anglicy uznali za ceną inicjatywę taktyczną.

<sup>85</sup> *Morski słownik*, s. 5.

<sup>86</sup> Lasocki, *Blokada morska*, B 1941, z. 5, s. 34–35. Blokada Niemiec i Włoch stanowiła jedyny element ofensywy Royal Navy w stosunku do przeciwników. Blokadę miały sprawować głównie krążowniki, które broniąc dróg morskich mogły przechwytywać statki neutralne idące do portów przeciwnika. Zatrzymane statki miano odsyłać do baz kontroli i propagandy na Orkadach, w ujściu Tamizy, na Malcie, w Adenie, Haifie i w Gibraltarze (Kon, *Tamże*, s. 219).

<sup>87</sup> E. Kosiarz, *Zarys rozwoju działań blokadowych*, s. 10–11; Laci, *Tamże*, s. 65nn.

<sup>88</sup> *Navicert* – zaświadczenie wydawane w czasie wojny przez walczącą stronę stwierdzało, że statek i jego ładunek sprawdzono i że może on płynąć do poru neutralnego. Miał zapobiegać kontrabandzie wojennej, towarom i przedmiotom przewożonym morzem, mogące służyć do wzmocnienia potencjału wojennego przeciwnika.

różnych materiałów wybuchowych, jeden czołg do skopiowania, następnie różnego rodzaju maszyny i urządzenia, plany i urządzenia fabryk, statki itd. Brytyjskie próby skłonienia Sowietów, aby nie odsprzedawały Niemcom towarów dostarczanych przez Anglię, spełżyły na niczym. A wraz ze zbliżaniem się wojny niemiecko-sowieckiej, rosły dostawy ze wschodu dla Rzeszy. W marcu 1941 roku Niemcy zaczęli otrzymywać gwałtowne zwiększenie dostaw sowieckiego zboża, nafty, rudy manganowej i metali. Jeżeli chodzi o tranzyt z Dalekiego Wschodu, Sowietci postawili do dyspozycji Niemców specjalny pociąg towarowy na granicy z Mandżurią<sup>89</sup>.

Po zajęciu Danii i Norwegii, a potem Holandii, Belgii i Francji oraz zablokowaniu Zatoki Fińskiej, utrzymanie blokady przez aliantów stało się mocno utrudnione. Bałtyk był dla nich niedostępny, a Kriegsmarine uzyskała dogodne obszary wyjściowe na Atlantyk. Szwecja została odizolowana od wpływów brytyjskich, a jej ruda i produkty przemysłowe bez przeszkód zasilają potrzeby niemieckie. Przerwana została tradycyjna blokada brytyjska na linii Scapa Flow – Bergen wynosząca około 250 Mm, co zmusiło Royal Navy do jej przeniesienia na linię Wyspy Owcze – Islandia – Grenlandia, wynoszącej około 750 Mm<sup>90</sup>. Natomiast druga linia brytyjskiej blokady zamykała Zatokę Biskajską na linii łączącej Irlandię z przylądkiem Finisterre na Półwyspie Pirenejskim.

Zorganizowanie blokady przeciw U-bootom przez Royal Navy w początkowym okresie wojny było utrudnione ze względu na brak odpowiednich sił. Natomiast blokada nawodna przerwała niemiecką żeglugę, przechodziły tędy jedynie przerywacze blokady<sup>91</sup>. Do maja 1941 roku na ocean przerywały się również duże niemieckie ON do walki z żegluga aliancką.

III Rzesza niemiecka, opanowując większość państw europejskich, podporządkowała własnym interesom ich ośrodki gospodarcze i surowce. Jednocześnie Niemcy nie byli w stanie skutecznie blokować Wielkiej Brytanii, a wojna podwodna przeciw alianckiej żegludze okazała się nieskuteczna. Nawet kombinowane blokady uzupełniane siłami lotniczymi, a nawet raketowymi, nie dały zamierzonych rezultatów. Blokada stawała się coraz bardziej skomplikowana, pochłaniała coraz większe siły przeciwników i najnowszą technikę wojсковą.

W działaniach blokadowych użyto różnorodnych sił morskich – pancerników, lotniskowców, krążowników, mniejszych ON i OP. Na liniach blokadowych operowały lekkie siły nawodne, a główne stały w bazach w podwyższonej gotowości bojowej. Część z nich okresowo, szczególnie w czasach działania niemieckich krążow-

ników i pancerników na oceanach, włączano do konwojów. Jednak w razie wykrycia przeciwnika w rejonie blokowanym, siły te miały iść na wyznaczone wcześniej miejsca. Okazało się również, że w działaniach blokadowych najsukuteczniejszym stało się lotnictwo. Dzięki dużej prędkości, szybkości koncentracji i siły uderzeniowej, lotnictwo stało się bardzo groźne dla strony blokującej i blokowanej, a blokujący atakował samolotami siły blokowanego w bazach. Korzystał przy tym z możliwości stosowania udoskonalonych min niekontaktowych, co stwarzało zagrożenie na wewnętrznych wodach przeciwnika.

Mimo silnej blokady niemieckie OP forsowały ją, zwłaszcza wiosną i jesienią, kiedy są mgły, deszcze, wysoka fala oraz długie i ciemne noce. Alianci zdołali wykryć tylko jeden duży okręt niemiecki – *Bismarcka*, który zatopili. Po tym fakcie Niemcy nie wysyłali swoich dużych okrętów, chcąc je zachować do operacji na północnych szlakach żeglugowych aliantów, aby odciąć dostawy wojskowe dla Armii Czerwonej. Po częściowym opanowaniu niebezpieczeństwa nawodnego, alianci skoncentrowali się na walce z U-bootami.

Licząc się wpływ na blokadę miały środki obserwacji, zwłaszcza stacje radiolokacyjne i hydroakustyczne. Ułatwiały one obserwację jednostek usiłujących przerwać blokadę oraz zwiększały zasięg obserwacji, co wpływało na zmniejszenie liczby jednostek przeznaczonych do pełnienia dozorów blokadowych. Z drugiej zaś strony podobne środki techniczne, lotnictwo i lekkie siły torpedowe ułatwiały blokowanemu wykrywanie i atakowanie sił blokujących. Było to powodem, że linie blokady trzeba było oddalać od baz i portów przeciwnika, przez co zacierała się różnica między blokadą bliską a daleką.

Wszystkie polskie okręty brały udział w różnych elementach blokady przeprowadzanej przez Royal Navy. Już pod koniec października 1939 roku *Grom* i *Błyskawica* patrolowały zachodnie wybrzeża Irlandii<sup>92</sup>. Do zasadniczych należały patrole przeprowadzane przez niszczyciele w różnych grupach na kanale La Manche, na przyległych akwenach do wód brytyjskich, na wodach przybrzeżnych francuskich i na Zatoce Biskajskiej. W silnych zespołach Royal Navy prowadziły patrole przeciw dużym ON przeciwnika, aby nie pozwolić im wyjść na ocean. Najsukuteczniejsze stanowiły grupy patrolowe niszczycieli po dwa lub więcej i często były to tylko polskie okręty. W blokadzie strefy niemieckiej brały udział również polskie OP – *Orzeł*, *Wilk* i *Sokół*. Pierwsze dwa głównie na wodach norweskich, holenderskich i niemieckich, a *Sokół* – na wodach francuskich. Do ważnych patroli blokadowych tego okrętu wraz z 11 brytyjskimi OP, była blokada od 22 marca 1941 roku podejść do bazy Brest, gdzie znajdowały się niemieckie pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau*<sup>93</sup>.

W czasie tych patroli prowadzono ścisłą kontrolę, zwalczającą kontrabandę. Jej nasilenie miało miejsce w 1940 roku, a później malało, chociaż nasze okręty prowadziły ją niemal do zakończenia operacji normandzkiej. 16 stycznia 1940 roku *Błyskawica* pod brzegami holenderskimi aresztowała statek łotewski *Rasma* wiozący kontrabandę i doprowadziła go do Dover<sup>94</sup>. Rewizje

<sup>89</sup> A. Bregman, *Najlepszy*, s. 100–107.

<sup>90</sup> W. Gliński, *Morskie operacje desantowe*, Gdańsk 1969, s. 40.

<sup>91</sup> E. Kosiarski, *Tamże*, s. 12. Przerywacze blokady, zwane również łamaczami blokady – były to duże szybkie statki, mające szansę przejścia przez angielskie patrole. Początkowo kamuflowały się pod banderą amerykańską, a następnie pod banderami państw neutralnych. Szczególnie ważną była komunikacja z Japonią, skąd łamacze blokady dostarczały do Niemiec m. in. cynę, wolfram i kauczuk. Pierwsze rejsy miały miejsce już w styczniu 1941 roku, a obok niemieckich działały również włoskie. Ich działalność zasadniczo zakończyła się na przełomie 1943/1944 roku, kiedy dzięki silnym patrolom alianckim zaczęto eliminować te statki z morza. Wobec tego 18 stycznia 1944 roku podjęto decyzję o przerwaniu rejsów łamaczy blokady i zastąpienie ich dużymi OP. Co prawda U-booty robiły to dobrze, ale ich wielkość przewozów była mała (*II wojna..., Bitwa..., s. 50; J. Pertek, Morze w ogniu 1942–1945, Poznań 1971, s. 241–244; Tenże, Tajemnice, s. 15*).

<sup>92</sup> *Polskie Siły*, t. II, cz. 1, s. 162.

<sup>93</sup> Karnicki, *Tamże*, s. 157.

<sup>94</sup> *Polskie Siły*, s. 164.

statków zimą tego roku były częste, a obok *Błyskawicy* uczestniczyła w nich *Burza*. Okręty wysadzały oddziały przyczołowe na statki neutralne, udające się z Niemiec do portów holenderskich i belgijskich, przeprowadzając na nich kontrole. Przeprowadzano rewizje ładunków, sprawdzano papiery. W razie niejasności odprowadzano je do Ramsgate, gdzie znajdowała się kontrola kontrabandy. Kontrolowano również kutry rybackie. Np. w lutym *Burza* w czasie patrolu kontrolowała niezarejestrowany rybacki kuter holenderski. Kontrolę dokonano przewożąc łodzią oficera i marynarzy, jednak kontrabandy nie stwierdzono i kuter puszczono wolno<sup>95</sup>. Również *Orzeł* przeprowadzał takie działania. W marcu 1940 roku w czasie patrolu zatrzymał statek duński dokonując rewizji dokumentów okrętowych. Nie stwierdziwszy kontrabandy, statek zwolniono<sup>96</sup>.

W blokadzie Włoch uczestniczyły również nasze okręty – głównie OP. Ich zadaniem była bezpośrednia blokada baz morskich i portów włoskich, które prowadziły niemal do czasu ich opanowania przez aliantów. Patrole blokadowe rozpoczął *Sokół* już w 1941 roku, w oparciu o Malte. Operował na podejściach do głównych baz przeciwnika – Tarent, Mesyna, Palermo i Neapol<sup>97</sup>. Blokada portów i baz włoskich nasiliła się szczególnie po zakończeniu kampanii afrykańskiej, do czego nasze OP zostały w pełni wykorzystane<sup>98</sup>.

## Operacje minowe

Stanowiły jeden z istotnych elementów blokady szeroko stosowanym przez przeciwników<sup>99</sup>. Miny morskie stawiano na morzu otwartym, wodach przybrzeżnych, wewnętrznych, portach i redach, tyłowych – zatoki, kanały, rzeki i jeziora. W zależności od rozmieszczenia min stosowano kilka rodzajów zagród. Wśród nich były miny pojedyncze, linie min od jednego do trzech rzędów, łańcuchy minowe i zasłony pionowe. Używano je w celach obronnych i zaczepnych, dlatego ZM były obronne i zaczepno-aktywne. Obronne ZM stawiano na wodach własnych, na podejściach do portów, baz i kotwicowisk. W połączeniu z artylerią nadbrzeżną tworzyły pozycje minowo-artyleryjskie, wspierane przez własne lotnictwo. Natomiast w połączeniu z sieciami przeciw OP tworzyły pozycyjne zagrody minowo-sieciowe. ZM o charakterze obronnym wymagały dużych ilości min, dlatego do ich stawiania używano stawiaczy min. Natomiast aktywne ZM stawiano na wodach przeciwnika celem blokowania jego baz i portów, ograniczania możliwości manewrowych i dezorganizowania żeglugi.

Za pomocą ZM Niemcy zamierzali zablokować bazy i porty brytyjskie, podobnie alianci postępowali wobec Rzeszy i Włoch. W tym celu obie strony utrzymywały i rozbudowywały odpowiednio siły minowe, a do zwalczania min – siły trałowe. Do stawiania aktywnych ZM wykorzystywano szybkie ON – niszczycieli i ścigaczy, OP i samoloty, ale w końcowej fazie wojny lotnictwo

przejęło główny wysiłek operacji zaczepnej minowo-zagrodowej. Ogółem samoloty postawiły ponad 50% wszystkich min na zalewach, kanałach, rzekach i na wodach przybrzeżnych. ZM obronnych nie stawiały ze względu na małą pojemność ładunkową oraz niską dokładność nawigacyjną<sup>100</sup>.

Ponieważ Anglia i Niemcy najbardziej odczuły skutki wojny minowej w I wojnie światowej, były do niej odpowiednio przygotowane. Już przed wybuchem II wojny światowej obie strony zaczęły stawiać ZM obronne na swoich wodach, zwiększając je w toku działań wojennych. Jednocześnie Niemcy szybko ujawnili zamiar zaczepnego wykorzystania min. Wcześniej również wykorzystali miny magnetyczne stawiane z ON, OP i samolotów. Te ostatnie stawiały je w portach angielskich. Pierwsi zastosowali również miny akustyczne<sup>101</sup>.

12 grudnia 1939 roku niemiecki zespół w składzie 5 niszczycieli z 300 minami na pokładach, pod osłoną lekkich krążowników *Lepzig*, *Köln* i *Nürnberg*, nocą, udał się do ujścia rzeki Tyne w pobliżu Newcastle i bez przeszkód postawił ZM. W okresie późniejszym Niemcy stawiali różnego rodzaju miny na wodach afrykańskich, amerykańskich, australijskich, nowozelandzkich oraz indyjskich. Wykorzystywali do tego OP i krążowniki pomocnicze<sup>102</sup>.

Wobec silnych różnorodnych obron na wodach brytyjskich, do stawiania min niekontaktowych przystąpiły U-booty. Przebywały krótko w strefie obrony przeciwpodwodnej, wyrzucając miny z aparatów torpedowych. Anglicy byli zmuszeni demagnetyzować jednostki, zwiększać wysiłek trałowania torów wodnych i stawiać ZM przeciw OP<sup>103</sup>.

Kilka aktywnych ZM Niemcy położyli w 1941 roku, a do charakterystycznych należały operacje minowe wykonane pod kryptonimami *Renata*, *Tkacz*, *Pomorze* i *Rugia*. W pierwszej operacji przeprowadzonej nocą 7/8 stycznia udział wzięły torpedowce *Condor* i *Wolf*, które postawiły ZM przed portem Dover. Drugą przeprowadził nocą 23/24 stycznia zespół w składzie: niszczyciel *Richard Beitzen* i 2 torpedowce, które postawiły ZM na wodach południowo-wschodnich wybrzeży Anglii. Trzecia operacja minowa została przeprowadzona na Morzu Północnym w dniach 26–30 stycznia przez bazującą w Stavanger grupę minową *Nord*. W jej skład wchodziły 4 stawiacze min, eskortowanych przez 3 torpedowce. Natomiast czwarta operacja minowa przeprowadzona została u brzegów norweskich nocą 3/4 lutego przez niemiecką grupę minową eskortowaną okrętami drugiej flotyli torpedowców.

Na początku sierpnia 1942 roku niemieckie torpedowce postawiły defensywną ZM w kanale La Manche. Zaś 20–22 sierpnia trzecia flotyli niemieckich torpedowców postawiła drugą defensywną ZM, również na kanale La Manche. Natomiast akcja minowania wód u północno-zachodnich wybrzeży Nowej Ziemi w końcu sierpnia nie powiodła się. W czasie operacji minowa-

<sup>95</sup> Pertek, *Burza*, s. 46.

<sup>96</sup> *Polskie Siły*, s. 162.; Pertek, *Dzieje*, s. 81.

<sup>97</sup> Karnicki, *Tamże*, s. 158; Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 7–14.

<sup>98</sup> *Polskie Siły*, s. 456; Piaskowski, *Tamże*, s. 86.

<sup>99</sup> Broń minowa osłabiała flotę wojenną i handlową przeciwnika przez niszczenie i wycofywanie jednostek z linii, paraliżowała żeglugę i operacje bojowe, a jednocześnie – stwarzała warunki sprzyjające wykonaniu zadań własnym siłom.

<sup>100</sup> J. Cieśla, J. Maltowski, *Tamże*, s. 221.

<sup>101</sup> W. Grządkowski, *Rola zaczepnych zagród minowych w walce na morzu*, PM 1979, z. 9, s. 31–32. Niemcy w 1939 roku mieli tylko 2000 magnetycznych, które stawiali głównie przy podejściach do portów, na redach, w kanałach portowych i w ujściach rzek przeciwnika. Poderwało się na nich w tym roku 78 statków.

<sup>102</sup> *Miny morskie*, B 1955, z. I.

<sup>103</sup> S. Tobiasz, *Podwodne stawiacze min w dwóch wojnach światowych*, PM 1958, z. 8, s. 42.

nia stawiacz min *Ulm* został zatopiony przez 3 brytyjskie niszczyciele. Niemcy jednak powtórnie przeprowadzili w końcu września tę operację, stawiając ZM na północ od Nowej Ziemi. Aktywne ZM Niemcy stawiali również na wodach dalekiej północy. M. in. U-booty wykonując operację o kryptonimie *Pies Morski*, nocą 18 sierpnia 1943 roku zaminowały wewnętrzne ujście rzeki Ob.

Dla Kriegsmarine szczególnie ważne było stawianie aktywnych ZM po operacji normandzkiej. Chodziło wówczas o jak największe ograniczanie dostaw dla wojsk alianckich zbliżających się do granic III Rzeszy. W tym celu przeprowadzono operację minową na wodach kanału La Manche przez 5 flotyllę torpedowców, którą wykonano w dniach 3–5 września 1944 roku.

Niemieckie ZM wprowadzały znaczne przerwy w brytyjskiej żegludzie i angażowały znaczne siły i środki Royal Navy, przeznaczone do likwidacji zagrożenia minowego. Dlatego m.in. zamykano większe porty dla żeglugi, stawiano obronne ZM i sieci przeciw U-bootom. Ponadto stale przeprowadzano trałowanie portów i przybrzeżnych linii komunikacyjnych. Po sztormach miny kotwiczne zrywały się i dryfowały, stając się groźnym dla wszystkich jednostek pływających. Dlatego każdy okręt lub statek po zaobserwowaniu dryfującej miny strzelał do niej, aby ją zniszczyć<sup>104</sup>.

W początkowym okresie wojny Wielka Brytania dysponowała minami kontaktowymi kotwicznymi, niewiele różniącymi się od tych, jakich używano w I wojnie światowej. Ich rozwój, zwłaszcza min niekontaktowych, nastąpił w toku wojny. Do stawiania ZM Royal Navy przystosowała 1 krążownik, 8 szybkich stawiaczy min specjalnej konstrukcji, 48 niszczycieli, 10 stawiaczy min przebudowanych ze statków handlowych, 7 OP, 10 ścigaczy i dużą liczbę samolotów. W czasie działań bojowych przeciwnik zatopił spośród nich 7 jednostek nawodnych, 4 OP i około 500 samolotów. ON stawiały głównie obronne ZM, a na wodach przeciwnika – niszczyciele i ścigacze. Operacje minowania przeprowadzano nocami, co nie napotykało większych trudności, ponieważ Niemcy i Włosi nie mieli odpowiednich urządzeń technicznych do wykrywania celów nawodnych. OP stawiały miny głównie na podejściach do baz i portów. Trudności stawiania przez nie min – podobnie jak i przez U-booty polegały na tym, że jeden OP mógł zabrać około 20 min i nie mógł stawiać ich jednocześnie<sup>105</sup>.

Royal Navy ZM zaczęła stawiać na dużą skalę 3 i 4 września 1939 roku. W tydzień potem, celem uniemożliwienia U-bootom przedzierania się na Atlantyk kanałem La Manche i zabezpieczenia własnej żeglugi, Royal Navy postawiła na wodach kanału rozległą obronną ZM w trzech fazach. Pierwszą wykonano 11–17 września 1939 roku. Postawiono wówczas 3000 min w pięciu liniach – trzy linie o małym zanurzeniu i dwie linie o dużym zanurzeniu. Drugą przeprowadzono w dniach 23 września–23 października, stawiając 3700 min. Natomiast trzecia faza polegała na rozbudowaniu istniejącej ZM i obejmowała stawianie min detonowanych z brzegu. Miny te miały czujniki rejestrujące moment przechodzenia nad nimi jednostki. Zagroda ta była

skuteczna, ponieważ tylko jednemu U-bootowi udało się przejść przez kanał La Manche, a niemieckie OP musiały wychodzić na ocean dookoła wysp brytyjskich.

We wrześniu 1939 roku Anglicy zaczęli również stawiać obronne ZM wzdłuż swoich wschodnich wybrzeży, między rzekami Hunaber i Tyne. A po zajęciu Norwegii przez Niemców zagrodę tę rozbudowano wzdłuż całego wschodniego wybrzeża wysp brytyjskich. Miała ona chronić żeglugę przybrzeżną przed niemieckimi OP i szybkimi ON oraz utrudnić wyjście U-bootom na Atlantyk. W latach 1940–1943 Royal Navy postawiła zagrodę z około 60.000 min kotwicznych między Hebrydami, Wyspami Owczymi, Islandią i Grenlandią. Jednak silne lokalne prądy i duże głębokości wynoszące 900–1800 m wykruszały tę zagrodę<sup>106</sup>.

Aktywne ZM Anglicy zaczęli stawiać od 1940 roku, począwszy od Zatoki Helgolandzkiej. 13 kwietnia tego roku samoloty brytyjskie przystąpiły do minowania podejść do portów niemieckich, głównie Wilhelmshaven, Cuxhaven, Kilonii i Lubeki, stawiając miny magnetyczne. Od tego dnia do 25 kwietnia zrzuciły na niemieckich wodach 160 min, a do końca roku dalszych 100 min. Poderwało się na nich 24 jednostek, głównie transportowców. Następnie angielskie samoloty minowały ujścia rzek – Łaby, Wezery i Ems, podejścia do portów w Hamburgu, Emden i reń Oslo<sup>107</sup>. Potem minowały inne miejsca, włącznie z Kanałem Kilońskim i cieśninami duńskimi. Zaś po upadku Holandii, Belgii i Francji, ujścia ich rzek oraz porty.

W 1941 roku Anglicy postawili ZM na Bałtyku, Morzu Północnym i Kanale Kilońskim. Stawiali je również w włoskich liniach żeglugowych i w ich bazach.

Od 17 kwietnia do 6 czerwca 1944 roku Anglicy przeprowadzili operację minową pod kryptonimem *Marlin*. Jej celem była obrona alianckiej żeglugi, głównie na kanale La Manche, a rejon operacji rozciągał się od Bałtyku do Zatoki Biskajskiej. Do jej przeprowadzenia użyto 6 grup lotnictwa bombowego, 2 niszczycieli, 5 flotyllę ścigaczy torpedowych i 4 flotyllę kutrów desantowych. Siły te postawiły około 7000 min, na których zatono około 100 okrętów i statków przeciwnika.

Na minach postawionych przez ON zatono i zostało uszkodzonych 174 jednostki, na postawionych przez OP – 67 jednostek, a postawionych przez samoloty – 1347 jednostek. Do walki z minami Anglicy użyli ponad 1500 trałowców, a Niemcy ponad 1600 trałowców<sup>108</sup>.

Spśród ponad 260000 min postawionych przez aliantów, ponad 76000 postawiono w zagrodach zaczepnych na wodach kontrolowanych przez Niemców i ich sojuszników – w Zatoce Helgolandzkiej, Kanale Kilońskim, na Bałtyku, wodach norweskich, włoskich oraz na Dunaju. Jedna poderwana jednostka przypadała na 40 min postawionych przez samoloty, jedna na 45 min postawionych przez OP i jedna na 100 min postawionych przez ON<sup>109</sup>.

Walczące strony z powodzeniem użyły broni minowej, ale alianci zapewnili sobie jej większą skuteczność. Kriegsmarine nie miała dostatecznej liczby okrę-

<sup>104</sup> Np. już we wrześniu 1939 roku *Błyskawica* na wodach brytyjskich w jednym tylko dniu na morzu rozstrzelała 21 min morskich.

<sup>105</sup> *Wykorzystanie min przez siły morskie Anglii w drugiej wojnie światowej*, PM 1961, z. 7–8, s. 137.

<sup>106</sup> Kon, *Bitwa*, nr 3, s. 73–74; W. Grządkowski, *Obronne zagrody minowe*, PM 1980, z. 11, s. 7; Tenże, *Rola zaczepnych...*, s. 32.

<sup>107</sup> *Wykorzystanie min...*, s. 138.

<sup>108</sup> *Tamże*, s. 140–142.

<sup>109</sup> W. Grządkowski, *Rola zaczepnych...*, s. 32.

tów minowych i samolotów do stawiania min, zaś alianci systematycznie zwiększali swoje siły minowe oraz zapasy różnorodnych, coraz doskonalszych min morskich.

W operacjach minowych Royal Navy brały udział również okręty polskie – niszczyciele osłaniały brytyjskie stawiacze min, a ścigacze oprócz tego brały również na swój pokład miny. Samodzielnie takich działań nie przeprowadzały, a nasilenie tych operacji miało miejsce w początkowym okresie wojny. 15 grudnia 1939 roku *Błyskawica* uczestniczyła w osłonie zespołu minowego, stawiającego obronę ZM wzdłuż wschodnich wybrzeży Anglii. Następnie nocą 18/19 grudnia tego roku, okręt ten wraz z trzema innymi brytyjskimi niszczycielami, stanowił bezpośrednią osłonę szybkich stawiaczy min, które postawiły aktywną ZM na torze wodnym między wyspą Sylt a portem Emden, głównie w rejonie wyspy Borkum<sup>110</sup>. W kilka miesięcy później – 7 marca 1940 roku, *Błyskawica* i *Burza*, wraz z dwoma brytyjskimi niszczycielami osłaniały stawiacz min, który położył obronę ZM wzdłuż wschodnich wybrzeży Anglii<sup>111</sup>. W styczniu 1941 roku do osłony stawiania ZM wraz z lekkim krążownikiem *Edinburgh* i trzema innymi brytyjskimi niszczycielami, wyszedł również polski niszczyciel *Ouragan*, ale 3 stycznia sztorm zmusił naszą jednostkę do opuszczenia zespołu<sup>112</sup>. W następnych latach polskie niszczyciele zasadniczo nie uczestniczyły w operacjach minowania, ale wraz z przygotowywaniem operacji normandzkiej były do tego wykorzystywane. M.in. 22–23 maja 1944 roku *Krakowiak* osłaniał operację stawiania aktywnych ZM koło Cherbourga. Takie ZM miały dezorganizować przybrzeżną żeglugę przeciwnika i stanowiły jeden z elementów przygotowawczych desantu morskiego. Natomiast ścigacze wykorzystywane były głównie do osłony stawiania aktywnych ZM i do stawiania takich ZM w składzie zespołów ścigaczy brytyjskich na wodach przybrzeżnych przeciwnika. M. in. nocą 14/15 czerwca 1942 roku grupa czterech ścigaczy, w tym polski *S 3*, miała postawić miny na kursie niemieckiego małego konwoju w okolicy Calais. Jednak konwój szedł blisko portu, w zasięgu własnej artylerii nadbrzeżnej, a wykryte ścigacze silnie ostrzeliwane musiały się wycofać. Potem nocą 5/6 października tego roku dwa polskie i trzy brytyjskie ścigacze wyszły stawiać miny na kursie niemieckiego konwoju idącego z Boulogne do Dunkierki przybrzeżnym torem wodnym. Postawiły miny mimo silnego ostrzeliwania z artylerii nadbrzeżnej, ale w drodze powrotnej usłyszano 8 silnych wybuchów – prawdopodobnie konwój natknął się na miny<sup>113</sup>.

Polские niszczyciele do operacji minowych angażowano raczej sporadycznie, ponieważ niezbędne były do działań w osłonie konwojów. Do zabezpieczenia minowania wykorzystywano je jedynie wówczas, gdy przechodziły szkolenie na nowym sprzęcie i przebywały w pobliskiej bazie, skąd wychodziły stawiacze min. Ponadto niechętnie angażowano polskie niszczyciele do

takich zadań, ponieważ były to jednostki nowoczesne, za wyjątkiem *Ouragana* i *Burzy* i mogły zostać narażone na straty.

## Operacje desantowe

W czasie II wojny światowej na szeroką skalę stosowano desanty morskie, jak nigdy w dotychczasowych dziejach wojen morskich. Przeprowadzono morskie operacje desantowe strategiczne, operacyjne, taktyczne i dywersyjne, były również kombinowane – desanty morskie wspomagane powietrznymi oraz desanty rzeczne – przerzucane wzdłuż lub przez rzeki.

Desant morski polegał na przerzuceniu własnych wojsk na terytorium przeciwnika lub na obszar obsadzony przez jego siły. Istotą takiego desantu był manewr wojskami lądowymi drogą morską i wysadzenie ich na teren przeciwnika w celu wykonania określonego zadania bojowego i stanowił najtrudniejsze z działań bojowych na morzu<sup>114</sup>.

Celem desantu strategicznego było utworzenie nowego frontu bądź zajęcie dużych obszarów, z udziałem licznych wojsk i różnorodnej techniki. Liczba wojsk w takim desancie zwiększyła się z 80.000 w I wojnie światowej, do 250.000 w II wojnie światowej. Desanty taktyczne wysadzano w ramach taktycznego współdziałania z wojskami lądowymi i liczba biorących w nich wojsk również wzrosła. Natomiast desant dywersyjny był zazwyczaj niewielki. Przerzucano go na tyły przeciwnika celem paraliżowania transportu, uszkadzania linii łączności, likwidowania sztabów i niszczenia składów amunicji oraz paliw, węzłów łączności i kolejowych, stanowisk dowodzenia, mostów, tuneli itp.

W morskich operacjach desantowych udział brały różnorodne siły, w których główną rolę odgrywały wojska lądowe. Zaś zdaniem floty wojennej była osłona desantu w miejscu koncentracji i załadownia na okręty oraz transportowce, a następnie ochrona przejścia desantu morzem do miejsca lądowania. Potem okręty wspierały lądowanie wojsk, głównie artylerią pokładową. Jeżeli w składzie sił floty znajdowały się lotniskowce, wówczas dodatkowo walczące wojska desantu wspierało lotnictwo pokładowe.

Operacje desantowe przygotowywano nadzwyczaj dokładnie, a prace te trwały zasadniczo od kilku miesięcy wwyż. Np. desant na Sycylię przygotowano w ciągu 6 miesięcy, a operację desantową we Francji 2,5 roku – od grudnia 1941 roku do czerwca 1944 roku. W tym czasie gromadzono odpowiednie środki przeprawowe i sprzęt, przygotowywano wojsko oraz flotę. Okręty na poligonach morskich w pobliżu baz odbywały ćwiczenia według specjalnego programu, z zasady do dwóch tygodni. Główną uwagę zwracano na prowadzenie ognia do celów brzegowych – widocznych i zakrytych oraz kierowanie ogniem z samolotu. Każdorazowo program ćwiczeń dostosowany był do konkretnej sytuacji i zadań, co było otaczane ścisłą tajemnicą i załogi nic o nich nie wiedziały. Jednocześnie wiele uwagi poświęcano na obserwację powietrza, morza, obronę plot i przeciwpodwodną. Zaś sztaby opracowywały plany działań do

<sup>110</sup> *Polskie Siły*, t. II, cz. 1, s. 163. Jako stawiaczy min użyto wówczas dwa niszczyciele, z których uprzednio zdjęto aparaty torpedowe, stawiając na ich pokładach miny.

<sup>111</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 116; *Polskie Siły*, s. 164. Stawiacz min, był to uprzednio prom kolejowy, przystosowany do stawiania min. Na rufie miał duży otwarty pokład zastawiony minami.

<sup>112</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 163.

<sup>113</sup> *Tamże*, s. 45; *Polskie Siły*, s. 462–463.

<sup>114</sup> R. W., *Marynarka wojenna w operacjach desantowych*, PM 1957, z. 2, s. 23.

wykonania określonego celu polityczno-strategicznego lub taktycznego.

Do przygotowania desantu morskiego na większą skalę powoływano specjalny organ planowania, w skład którego wchodziła specjaliści wszystkich rodzajów wojsk. Plany te zawierały kilka wariantów działań rozpracowanych w szczegółach dla wszystkich oddziałów i grup przeznaczonych do operacji desantowej, od załadowania do wysadzenia i walki o przyczółki<sup>115</sup>.

Siły floty dzielono na zespoły i oddziały. Głównym był zespół desantowy – ładowania, obejmujący transportowce, okręty bezpośredniej osłony i wsparcia ogniowego. W dużych operacjach desantowych takich zespołów było kilka, przy czym każdy miał do ładowania określony odcinek wybrzeża. Poszczególne zespoły desantowe dzielono na oddziały, które również miały ustalone odcinki wybrzeża do ładowania i obejmowały transportowce wraz z okrętami desantowymi.

W zespole desantowym znajdował się specjalny zespół wsparcia ogniowego – pancerniki, krążowniki, niszczyciele, okręty z wyrzutniami raketowymi i inne jednostki ogniowe. Okręty te miały za zadanie zniszczenie obrony przeciwdesantowej przeciwnika w rejonie ładowania oraz wsparcie ogniowe oddziałom desantowym podczas ładowania. Zespół wsparcia ogniowego współdziałał z lotnictwem, a samoloty myśliwskie dawały przykrycie przed skutkami działań sił powietrznych przeciwnika. W skład zespołu desantowego wchodziły również: okręty eskortowe, przeznaczone do bezpośredniej osłony transportowców i okrętów desantowych; oddziały trałowców do trałowania min podczas przejścia morzem w rejon ładowania desantu; oddziały ratownicze przeznaczone do udzielania pomocy okrętom uszkodzonym i ratowania ludzi z zatopionych jednostek; oddziały pływających do usuwania przeszkód przeciwdesantowych; oddziały hydrograficzne oraz inne jednostki do wykonywania zadań specjalnych.

Formowanie się zespołów desantowych, ich przejście morzem i ładowanie, ochraniały zespoły dalekiej osłony, których zadaniem było uniemożliwienie okrętom przeciwnika przedostanie się w rejon przebywania desantu. Skład i liczba zespołu dalekiej osłony zależała od sytuacji w rejonie operacji desantowej, a głównie od sił własnych i przeciwnika oraz możliwości przeciwdziałania i obejmował pancerniki, krążowniki, niszczyciele, OP oraz ścigacze torpedowe. Wspierało je lotnictwo bombowe i torpedowe, ale zadania dalekiej osłony spełniało nieraz wyłącznie lotnictwo.

Rejony ładowania desantów morskich dobierano tak, aby skutecznie można było użyć sił powietrznych, zwracając uwagę na trzy elementy: lotnictwo miało jeszcze przed samym desantem wywalczyć panowanie w powietrzu i utrzymać je w czasie ładowania wojsk; poszczególne odcinki ładowania winny znajdować się

w zasięgu lotnictwa myśliwskiego z lotnisk lub z lotniskowców; w pobliżu rejonu ładowania winny znajdować się lotniska przeciwnika, na które przenoszono potem własne samoloty<sup>116</sup>. Lotnictwo na rzecz desantu morskiego przeprowadzało rozpoznanie operacyjne i taktyczne, wstępne osłabienie sił morskich i powietrznych przeciwnika w strefie desantu, wysadzenie desantu powietrznego i doraźne zaopatrywanie oddziałów desantowych, bezpośrednie zwalczanie obrony przeciwdesantowej, wspieranie ładowania oraz natarcia desantu. Desanty powietrzne na tyłach obrony przeciwdesantowej miały za zadanie opanowanie lotnisk i węzłów komunikacyjnych, mostów, zabezpieczenie skrzydeł desantu, przeprowadzenie uderzeń na tyły nieprzyjaciela itd. Zasadniczo desanty lotnicze wyprzedzały morskie o 2–3 godziny<sup>117</sup>.

Morskie operacje desantowe należały do najtrudniejszych i najkosztowniejszych działań bojowych. Przygotowywano je więc szczególnie starannie, aby uzyskać m. in. moment zaskoczenia. W tym celu przeprowadzano szereg czynności maskujących: skryte planowanie i przygotowanie sił do operacji desantowej, osłabienie obrony przeciwnika na szerokim froncie z pominięciem obrony przeciwdesantowej w rejonie przyszłego ładowania, dezinformowanie przeciwnika o miejscu, czasie i celach walki, przeprowadzenie desantów demonstracyjnych, załadowanie desantu na szerokim froncie, podejście do ładowania nocą, a ładowanie przed świtem lub parę godzin po świcie<sup>118</sup>. Ponadto prowadzono intensywne rozpoznanie sił przeciwnika w rejonie ładowania desantu.

Morskie operacje desantowe przebiegały przeważnie podobnie. Rozpoczynały się wstępnym, długotrwałym przygotowaniem lotniczym na szerokim froncie, aby wprowadzić przeciwnika w błąd co do kierunku głównego uderzenia. Naloty z różnym nasileniem trwały od kilku tygodni do kilku miesięcy, a ich natężenie rosło przed desantem. Bezpośrednie przygotowanie ładowania przeprowadzała artyleria okrętowa i samoloty.

Artyleria okrętowa niszczyła baterie nadbrzeżne stałe i ruchome, punkty oporu, umocnienia, węzły drogowe, mosty, maszerujące oddziały wojskowe itp. Pozyccie te musiały jednak znajdować się w zasięgu ognia skutecznego, aby strzelanie mogło odnieść pożądany skutek. Ogień do celów niewidocznych prowadzono za pośrednictwem samolotów lub grup korygowania ogniem wysadzanych na ląd. Artyleria okrętowa obezwładniała przeciwnika w czasie podejścia do brzegu i ładowania własnych oddziałów, a następnie wspierała je na brzegu według wskazań wojsk desantowych. Jednocześnie artyleria dużych ON odpierała ataki sił morskich i powietrznych nieprzyjaciela i osłaniała zespoły własnych trałowców. Zaś siły lekkie – głównie niszczyciele, ubezpieczały pozycje manewrowania okrętów artyleryjskich i pozycje wysadzania desantu<sup>119</sup>.

Ładowanie wojsk na jednostki desantowe odbywało się w kilku portach lub przystaniach, co było podyktowane bezpieczeństwem i uniemożliwiało zniszczenie

<sup>115</sup> Błędy organizacyjno-rozpoznawcze desantów morskich powodowały duże straty. Np. w operacji pod Dieppe słabe rozpoznanie spowodowało spotkanie jednostek desantowych z małym zespołem niemieckim, co wprowadziło częściową dezorganizację i zaalarmowało baterie nadbrzeżne przeciwnika. W początkowej fazie brak było wsparcia niszczycieli, a więc zawiodło współdziałanie. Brak było również dużych okrętów artyleryjskich do niszczenia baterii nadbrzeżnych i od początku przykrycia lotniczego. Natomiast w operacji desantowej *Torch*, w rejonie Casablanki na 347 jednostek desantowych stracono 160 ze względu na błędy organizacyjne. Zaś w rejonie Algieru na 104 jednostki desantowe stracono 98 ze względu na niepowodzenie z silnym przybojem.

<sup>116</sup> W. Grządkowski, *Morskie operacje desantowe z okresu II wojny światowej przeprowadzone na europejskim i śródziemnomorskim TDW*, PM 1991, z. 1, s. 21.

<sup>117</sup> Gliński, *Tamże*, s. 298.

<sup>118</sup> *Tamże*, s. 297.

<sup>119</sup> Grządkowski, *Tamże*.

całego desantu. W zależności od odległości desantu, lądowano na większe transportowce lub mniejsze okręty desantowe. Następnie, według obliczonych czasów zajmowały wyznaczone pozycje do desantu nocą. Zasadniczo każda dywizja desantowa wraz z przydzielonymi jednostkami – włącznie z okrętami ochrony, stanowiła jedno ugrupowanie desantowe.

Desant morski lądował na kilku odcinkach wybrzeża, w 2–3 rzutach. Pierwszy rzut wzmocniony batalionami czołgów i artylerią polową miał za zadanie zdobycie i umocnienie przyczółka na wybrzeżu przeciwnika, w drugim rzucie lądowały główne siły desantu, a w trzecim – jednostki zabezpieczające działania wojsk desantowych wraz ze sprzętem i uzbrojeniem.

Wysadzenie desantu z transportowców trwało dla dywizji piechoty 8–10 godzin, a dla korpusu około jednej doby.

Do najtrudniejszych działań desantowych należała walka pierwszego rzutu, którą przeprowadzały oddziały szturmowe. Pod koniec wojny wysadzano je na pływających czołgach i opancerzonych amfibiach, przy silnym wsparciu ogniowym z okrętów i samolotów.

Za oddziałami szturmowymi do brzegu podchodziły okręty desantowe ugrupowane w tzw. fale, po 6–12 jednostek. Następne 2–3 fale stanowiły pływające czołgi amfibie i małe okręty desantowe. W kolejnych 3–4 falach do brzegu podchodziły średnie i duże okręty desantowe, przewożące główne siły pierwszego rzutu desantu z czołgami i artylerią.

Transportowce, głównie duże, nie podchodziły do brzegu, zatrzymując się w odległości 10–15 Mm. Tam z nich żołnierzy i sprzęt przeładowywano na okręty desantowe o małym zanurzeniu<sup>120</sup>.

Po umocnieniu się i urzędzeniu baz przeładunkowych w zdobytych portach lub zbudowaniu sztucznych, lądowały wojska pancerne. Celem wzmocnienia desantów morskich wspierano je powietrznymi, aby nie dopuścić odwodów przeciwnika do rejonów lądowania desantu morskiego.

Flota wojenna wykonywała szereg zadań, do których należało trałowanie torów wodnych, osłona transportowców, wsparcie ogniowe lądowania desantu, budowa sztucznych portów, doprowadzenie do używalności zdobytych portów oraz dowóz zaopatrzenia dla wysadzonego desantu morskiego<sup>121</sup>.

Obronę przeciwdesantową prowadzono zasadniczo w ramach ogólnej obrony wybrzeża. Jednak na odcinkach szczególnie zagrożonych organizowano dodatkowe pozycje minowo-artyleryjskie, ponadto ustawiano różnego rodzaju przeszkody przeciwdesantowe w wodzie i na brzegu. Np. w obliczu inwazji niemieckiej na Anglię, alianci zaangażowali do obrony cały swój potencjał militarny i gospodarczy.

Po wykryciu desantu nieprzyjaciela organizowano operacje przeciwdesantowe, aby zmusić go do zrezygnowania z wysadzenia desantu. W razie wylądowania – operowanie na liniach żeglugowych celem niedopuszczenia do wzmocnienia sił desantu.

Rozmach działań wojennych spowodował duży rozwój współdziałania sił morskich z wojskami lądowymi

niemal we wszystkich dziedzinach wojskowości. Obejmowało ono przeprowadzenie wspólnych operacji desantowych i przeciwdesantowych, osłonę wojsk lądowych przed ostrzałem okrętów przeciwnika, wsparcie ogniowe własnych wojsk na wybrzeżu, transport zaopatrzenia i posiłków. Współdziałanie organizowano na różnych szczeblach: strategicznym, przez naczelne dowództwa wojsk lądowych i sztaby sił morskich; operacyjnym, przez dowództwa frontów lub armii i sztaby flot lub dowództwa zespołów sił morskich; taktycznym przez dowództwa związków taktycznych wojsk lądowych i zespołów sił morskich.

Dla zapewnienia sprawności operacji współdziałających ze sobą sił, na czas jej trwania z zasady wprowadzano jedno dowództwo. Wówczas dowódcą operacji zostawał dowódca sił lądowych lub morskich zależnie od tego, które siły wykonywały główne zadanie.

Desanty morskie rozwinęły i udoskonalili alianci. Pozwoliły one na przeprowadzenie operacji bojowych zapewniających zwycięstwo na frontach i zakończenie II wojny światowej. Alianci mieli do tego odpowiednie siły i środki, nowoczesną technikę oraz stałe i szybkie uzupełnianie strat. Natomiast niemieckie desanty były nieliczne i nietypowe. Kriegsmarine nie miała do tego odpowiednich środków ani sił i ich nie rozwijała, nie przewidując większych desantów morskich. Niemcy po rezygnacji z inwazji na wyspy brytyjskie nie prowadzili działań bojowych, w których niezbędne byłyby desanty morskie. Ale niemieckie desanty powietrzne były z zasady zawsze skuteczne, co miało wpływ na rozwój wojsk powietrzno-desantowych we wszystkich większych armiach. Ponadto wiele z niemieckich doświadczeń w zakresie desantów powietrznych wykorzystano już po wojnie w siłach zbrojnych zachodnich i wschodnich państw.

Podobnie jak Niemcy, Włosi również nie dysponowali odpowiednimi środkami i siłami desantowymi.

Niemal we wszystkich ważniejszych alianckich operacjach desantowych i przeciwdesantowych, uczestniczyły również okręty POMW, a do pierwszej należały działania pod Narwikiem.

Aliancki desant w Narwiku stanowił nieudaną próbę przeszkodzenia III Rzeszy niemieckiej w ostatecznym opanowaniu Norwegii, co w istotny sposób wzmocniło jej sytuację polityczno-strategiczną w Skandynawii i na Bałtyku. Dzięki temu Niemcy zabezpieczyli sobie dostawy szwedzkiej rudy żelaza, rozszerzyli system baz morskich i lotniczych, zwiększyli możliwość wyjścia swoim ON i OP na Atlantyk, przerwali dostawy szwedzkiej rudy żelaza do Anglii, ustanowili kontrolę w cieśninach duńskich zapewniając swobodny rozwój swoich stoczni nad Bałtykiem, zapewnili tam niezakłócony tok szkolenia załóg okrętów i samolotów oraz badania nad nowymi środkami walki oraz opanowali przemysł Danii i Norwegii. To i stałe dostawy sowieckie dla Rzeszy w istotny sposób pozwalały na osiągnięcie zwycięstw w pierwszych latach II wojny<sup>122</sup>.

<sup>120</sup> *Tamże*, s. 22.  
<sup>121</sup> *Tamże*. Duże sztuczne porty wykorzystywano w inwazji normandzkiej w 1944 roku (A. Montgomery, *Inwazja na Europę*, Warszawa 1948, s. 9).  
<sup>122</sup> Po rozpoczęciu wojny niemiecko-sowieckiej Hitler przewidywał: opanowanie Murmańska i Głównej Bazy Floty Północnej – Polarnego; przecięcie Kirowskiej Linii Kolejowej, co spowodowałoby izolację Półwyspu Kolskiego od centrum kraju; zajęcie Karelii oraz opanowanie całego basenu Morza Białego z Archangielskiem włącznie. Uderzenie miały przeprowadzić głównie siły lądowe i lotnicze. Bombowce masowo miały uderzyć na Polarny i Murmańsk oraz zniszczyć śluzę na Kanale Białomorsko-Bałtyckim. A to odciąłoby północny teatr morski od bałtyckiego (Kuzniecowa, *Tamże*, s. 38).



Wielka Brytania starała się uprzedzić Niemców, do czego miała posłużyć operacja *Katarzyna*, a następnie wojskowa pomoc sił angielskich, francuskich i polskich dla Finlandii przeciwko Sowietom w 1939 roku. Wiosną następnego roku Anglicy otrzymywali coraz dokładniejsze dane o planowanej inwazji niemieckiej na Norwegię i Danię, a od 4 kwietnia 1940 roku wiadomości te nadchodziły z Kopenhagi, donosił o tym wywiad, rozpoznanie lotnicze i okrętowe. Royal Navy zwróciła wówczas główną uwagę na uniemożliwienie niemieckim dużym ON atakowanie alianckiej żeglugi, a jednocześnie sojusznicze okręty nie były w stanie przerwać działania niemieckich okrętów na przybrzeżnych wodach norweskich. Wielka Brytania i Francja nie miały również politycznych możliwości opanowania portów norweskich, ponieważ byłiby agresorami. Faszyci norwescy mieli wówczas ogromne wsparcie wśród Norwegów, którzy Niemców potraktować mogli jako sojuszników w razie alianckiego ataku. Dlatego aliancka interwencja mogła nastąpić dopiero po niemieckiej inwazji.

W działaniach Royal Navy na morzu w operacji norweskiej operowały polskie okręty – 7 kwietnia 3 nasze niszczyciele poszukiwały tam niemieckich okrętów, a *Orzeł* znajdował się na patrolu. Mimo poważnych sił na morzu, Niemcy przeprowadzili udaną operację desantową. Zorganizowali komunikację powietrzną – nowy fakt w sztuce wojennej, dający duże perspektywy w operacjach desantowych. Osiągnęli zaskoczenie operacyjne, a w wielu punktach lądowania – taktyczne. Po raz pierwszy zastosowali metodę jednoczesnego uderzenia desantów morskich i powietrznych celem opanowania głównych portów norweskich. Również po raz pierwszy wojska powietrzno-desantowe opanowały lotniska i przeprowadziły działania dywersyjne. Ponadto po raz pierwszy lotnictwo wykonywało samodzielnie zadania operacyjne na morzu: rozpoznanie, wysadzenie desantów powietrznych, uderzenia na okręty na morzu i w bazach, uderzenia na bazy lądowania alianców, zwalczanie OP. Niemiecka inwazja miała ułatwienia i dlatego, że alianckie zespoły na morzu miały jeszcze słabą obronę plot, brytyjskie lotnictwo pokładowe było słabsze pod względem taktyczno-technicznym od niemieckiego bazowego, lotniskowce nie były jeszcze w stanie zapewnić swym zespołom dostatecznej osłony z powietrza, a alianckie OP napotykały na trudności w torpedowaniu jednostek przeciwnika na przybrzeżnych wodach norweskich. Jednocześnie przestarzała artyleria nadbrzeżna norweska wykazała wysoką zdolność bojową i żywotność w walce z dużymi ON niemieckimi. Pokonał ją brak dostatecznej obrony plot i obrony przeciwdesantowej<sup>123</sup>.

Niemieckie desanty w Norwegii przyspieszyły aliancką operację desantową w rejonie narwickim<sup>124</sup>. 9 kwietnia 1940 roku na 10 niszczycielach wylądował w Narwiku i Bjerkviku (na północnym-wschodzie od Narwiku)

niemiecki desant, zajmując miasto bez walki. Jednak następnego dnia 5 niszczycieli brytyjskich zatopiło 2 niszczyciele i 7 transportowców niemieckich, przy stracie 2 własnych. Zaś 13 kwietnia eskadra brytyjska z pancernikiem *Warspite* zaatakowała ponownie fiordy w rejonie narwickim topiąc następnie 8 niszczycieli przeciwnika, pozbawiając oddziały Wehrmachtu osłony morskiej. Od 15 kwietnia zaczęły przybywać w rejon walk alianckie oddziały lądowe, a nocą na 8 maja w porcie Harstad na wyspie Hinnoy wylądowała się polska Samodzielna Brygada Strzelców Podhalańskich<sup>125</sup>. Walki w rejonie narwickim trwały aż do 8 czerwca, a następnego dnia – 9 czerwca, Niemcy weszli do Narwiku.

W operacji norweskiej działały 3 polskie niszczyciele – *Błyskawica*, *Grom* i *Burza*, OP *Orzeł*, a jako transportowce – *Chrobry*, *Batory* i *Sobieski*. *Orzeł* zatopił niemiecki transportowiec *Rio de Janeiro*, a następnie zaatakował 3 patrolowce strzelając do jednego z nich dwie torpedy. Rezultatu ataku nie ustalono, ponieważ okręt musiał zejść na dużą głębokość przed atakującymi samolotami przeciwnika. Niszczyciele pełniły dozory, eskortowały transportowce i osłaniały duże okręty brytyjskie, niemal nieprzerwanie walczyły z niemieckimi samolotami, zwalczając również U-booty. 21 kwietnia *U 9* wystrzelił torpedę z zapalnikiem magnetycznym, która wybuchła przedwcześnie około 100 m od burty *Błyskawicy*<sup>126</sup>.

Do ważnych zadań należało zwalczanie niemieckich celów nadbrzeżnych pod Narwikiem. *Grom* ostrzeliwał baterie i gniazda broni maszynowej, zgrupowania oddziałów przeciwnika, mosty, tor kolejowy, tunel itp.<sup>127</sup> 3 maja okręt został trafiony pociskiem kalibru 88 mm, który przebił prawa burtę i spowodował drobne uszkodzenia w kotłowni. Po ich naprawie przystąpił ponownie do ostrzału, niszcząc 3 niemieckie działa, następnie 2 działa polowe kalibru 75 mm i punkt obserwacyjny. Tego dnia okręt wystrzelił około 500 pocisków kalibru 120 mm. Następnego dnia – 4 maja, na wysokości około 5000 m pojawił się samolot niemiecki, ale okręt nie otworzył ognia uważając atak z tej wysokości za mało prawdopodobny. Ten jednak zrzucił 6 bomb, z których dwie trafiły w pokład śródokręcia. Okręt zatonął w ciągu 2 minut<sup>128</sup>.

2 maja *Błyskawica* zniszczyła kilka niemieckich stanowisk ogniowych, ale okręt z odległości około 1500 m został trafiony pociskami kalibru 88 mm oraz z broni maszynowej. Jeden pocisk trafił w rufową nadbudówkę i eksplodował w kuchni marynarskiej, a trzy pociski uderzyły w prawą burtę – jeden zranił 3 członków załogi i uszkodził przewód parowy w prawej maszynowni. 5 maja okręt ponownie ostrzeliwał cele nadbrzeżne, został trafiony 11 pociskami – ale nie uzyskał szkód zaś sam zestrzelił 1 samolot i 2 uszkodził<sup>129</sup>. Natomiast *Burza* odpierała ataki lotnictwa, pełniła służbę patrolową fiordów, osłaniała transporty wojska i holowała jednostki desantowe, osłaniała wylądunek pol-

<sup>123</sup> Gliński, *Tamże*, s. 41–42; Grządkowski, *Tamże*, s. 12–13; E. Kosiarz, *Operacja norweska w 1940 r.*, PMW 1955, nr 11; Tenże, *Na wodach Norwegii*, Warszawa 1982; St. Tobiasz, *Kampania norweska w 1940 r.*, PM 1958, z. 7, s. 79.

<sup>124</sup> Był to rejon najlepiej nadający się do opanowania przez Brytyjczyków pod względem operacyjnym i co ważniejsze, pod względem gospodarczym. Właśnie z tego rejonu istniała możliwość przejęcia kontroli nad eksportem szwedzkiej rudy żelaza. Narwik stanowił główny port wywozu tej rudy, połączony z ośrodkiem jej wydobycia (Lulea) linią kolejową.

<sup>125</sup> W. Biegański, *Polacy w bitwie o Narwik*, Warszawa 1969; W. Dec, *Narwik i Falaise*, Warszawa 1972, s. 53nn; K. Pruszyński, *Droga wiodła przez Narwik*, Warszawa 1956; J. Zakrzewski, *Narwik*, Warszawa 1972.

<sup>126</sup> Kosiarz, *Flota Białego Orła*, s. 147.

<sup>127</sup> MMW, 636; K. W. Marek, *Wir hieltten Narwik*, Berlin 1941.

<sup>128</sup> *Walki formacji*, s. 96.

<sup>129</sup> W. Kon, *Atlantyckie*, s. 155–157, 158–159.

skich oddziałów, ratowała tonących z zatopionych alianckich jednostek<sup>130</sup>.

W operacji norweskiej Niemcy ponieśli znaczne straty: 1 ciężki krążownik, 2 lekkie krążowniki, 1 okręt artyleryjski, 10 niszczycieli, 5 OP, 11 transportowców i zbiornikowców, 10 jednostek pomocniczych. Pozostałe okręty odniosły uszkodzenia, w tym 2 pancerniki. Główne straty niemieckiej floty zadały alianckie ON i OP. Po zakończeniu kampanii norweskiej Kriegsmarine z dużych okrętów miała tylko 1 ciężki krążownik i 2 lekkie krążowniki. Dlatego aż do listopada 1940 roku nastąpiła przerwa w działaniach floty niemieckiej na atlantyckich liniach komunikacyjnych. Te poważne straty były jednak mało znaczące w porównaniu z uzyskaniem przez III Rzeszę panowania nad Skandynawią, jej przemysłem i szwedzką rudą żelaza. Znaczne straty ponieśli również alianci: 1 lotniskowiec, 2 lekkie krążowniki, 10 niszczycieli, 1 torpedowiec, 6 OP, 15 transportowców oraz jednostek pomocniczych i niemal całą flotę norweską. 16 okrętów zostało uszkodzonych<sup>131</sup>. Wśród nich Polacy stracili: 1 niszczyciel *Grom*, 1 OP *Orzel* i transportowiec *Chrobry*. Ponadto w bitwie pod Narwikiem poległo 97 polskich żołnierzy, 189 zostało rannych i 28 zaginionych i jeńców.

W dniach 26–30 grudnia 1941 roku alianci przeprowadzili desant dywersyjny na Lofoty, w którym udział brały również dwa polskie niszczyciele – *Kujawiak* i *Krakowiak*<sup>132</sup>. Zaś cała wyprawa pod kryptonimem *Anklet* trwała od 22 grudnia do 1 stycznia 1942 roku, którą przeprowadziły siły wydzielonego zespołu *Force J*: krążownik *Aretheusa*, 4 niszczyciele typu *Tribal*, 4 niszczyciele typu *Hunt* (w tym *Krakowiak* i *Kujawiak*), 2 korwety norweskie, 3 trałowce, 2 OP, 1 okręt specjalny do oznaczania farwatrów, 1 holownik oceaniczny, 2 tankowce, 1 okręt desantowy, 1 statek amunicyjno-żywnościowy i środki do lądowania komandosów<sup>133</sup>.

Desant miał na celu zdobycie i okresowe obsadzenie małego portu rybackiego Reine na wyspie Moskenesøy w grupie Lofotów. Zadanie polegało na zniszczeniu, możliwie jak największej ilości, posterunków obserwacyjnych przeciwnika oraz patrolowanie, celem przecięcia drogi konwojów niemieckich idących do Narwiku i Finlandii<sup>134</sup>.

Desant ten przygotowano starannie w dniach 18–21 grudnia, okręty uzupełniały zapasy i prowadziły alar-

my ćwiczebne. 22 grudnia *Kujawiak* po uzupełnieniu paliwa wyszedł ze Scapa Flow i o godz. 1430 zajął pozycję w osłonie zespołu, który mimo sztormowej pogody, ale dobrej widoczności, posuwał się w kierunku Lofotów. W następnym dniu do zespołu dołączyły 3 spóźnione jednostki, a po drodze – przed południem, formowano osłonę dzienną, zaś pod wieczór – osłonę nocną. Po drodze napotymano zerwane miny, które rozstrzelowano oraz prowadzono nadal ćwiczebne alarmy i strzelania plot. 25 grudnia na *Kujawiaku* przeprowadzono strzelanie sprawdzające z broni maszynowej, w czasie którego nastąpiła awaria jednego z „Oerlikonów”, ale ją usunięto<sup>135</sup>.

26 grudnia o godz. 0610 zespół podszedł do West Fiordu i w dziesięć minut później *Force J* została podzielona na dwie grupy. Pierwsza – składająca się z *Krakowiaka*, *Kujawiaka*, 2 korwet, tankowców, statku amunicyjno-żywnościowego i holownika, podążała za trałowcami do Skjölfiord'u. Natomiast druga, składająca się z pozostałych jednostek rozpoczęła lądowanie i niszczenie punktów obserwacyjnych w porcie Reine. W międzyczasie *Kujawiak* poszukiwał tankowca, który przy podejściu do West Fiordu zagubił się na skutek awarii kompasu i gęstej śnieżyicy, ale został odnaleziony przez nasz okręt<sup>136</sup>. Zaskoczenie było całkowite, a niemiecki samolot rozpoznawczy *Heinkel 115* pokazał się dopiero około godz. 1230. Krążył potem nisko nad wodą, ale poza zasięgiem artylerii okrętowej; natomiast polskie okręty pełniły służbę patrolową. 28 grudnia dowódca *Force J* podał do wiadomości, że Niemcy poinformowani przez samoloty rozpoznawcze ściągają na lotniska do Bodö (lotnisko w tej miejscowości leżało zaledwie około 50 Mm od rejonu operacji alianckiego zespołu) bombowce nurkujące. Zarządził więc powrót do Scapa Flow, aby nie narażać zespołu na możliwe straty i nie dać tym samym możliwości niemieckiej propagandzie odpowiedniego wyolbrzymienia ewentualnych strat i ogłoszenia wiadomości o niepowodzeniu alianckiego desantu na Lofotach. Tego samego dnia w godzinach popołudniowych rozpoczęto przygotowania opuszczenia Lofotów, wykonując działania kończące operację *Anklet*, po czym zespół wyruszył w drogę powrotną, przybywając do Scapa Flow 1 stycznia 1942 roku<sup>137</sup>.

W czasie tej operacji alianci zniszczyli 1 kanonierkę niemiecką i 1 samolot torpedowo-bombowy, wzięli do niewoli 8 jeńców niemieckich i kilku quislingowców, przecięli na kilka dni ruch konwojów niemieckich i zmusili przeciwnika do przerzucenia większej ilości samolotów z Danii i Holandii w ciężkich warunkach zimowych. Na lądzie zniszczono szereg posterunków obserwacyjnych i małych zakładów przemysłowych, przewieziono również znaczną liczbę młodych Norwegów ochotników do armii. Ponadto zawieziono około 50 ton podarunków dla ludności norweskiej (kawa, mąka, czekolada, dżem i papierosy)<sup>138</sup>. Załogi *Krakowiaka* i *Kujawiaka* po powrocie do Scapa Flow otrzymały podziękowanie od dowódcy *Force J* za sprawne działanie w czasie wspólnej operacji, a szef KMW wyraził im swoje zadowolenie i uznanie<sup>139</sup>.

<sup>130</sup> *Polskie Siły*, s. 167–168.

<sup>131</sup> F. O. Busch, *Zehn Zerstörer. Die Besetzung Narviks*, Hannover 1959; Gliński, *Tamże*, s. 40–41. Alianckie OP nie odegrały większej roli mimo, że zwracano na nie wiele uwagi. Główną przyczyną tego były torpedy niedostatecznie sprawdzone w czasie pokoju w określonych warunkach geograficznych.

<sup>132</sup> Lofoty stanowią grupę wysp na Morzu Norweskim, u północnych wybrzeży Norwegii, oddzieloną od lądu cieśniną Vest Fjorden. Powierzchnia wysp górzysta, a ich linia brzegowa silnie rozwinięta. Niemcy utworzyli tam przystanie dla mniejszych jednostek, głównie rozpoznawczych, zainstalowali stacje obserwacyjne – w tym meteorologiczne i inne obiekty utrudniające operacje floty brytyjskiej na pobliskich wodach. Nabrały one strategicznego znaczenia wraz z rozpoczęciem się wojny niemiecko-sowieckiej i konieczności udzielania materialnej pomocy Armii Czerwonej, a wyspy te leżały nieopodal tras konwojowych z Anglii do Murmańska.

<sup>133</sup> PIMS, MAR. A. V. 21/2, s. 52–53. Desant składał się z „Commando Nr 12” oraz „Special Service Brigade” – razem 3 oficerów i 62 marynarzy, 6 oficerów i 72 żołnierzy norweskich oraz 1 oficer i 2 żołnierzy brytyjskich (*Tamże*, s. 53). OP wyszły wcześniej na tę operację i służyły jako znaki nawigacyjne dla zespołu (*Polskie Siły*, t. II, cz. 2, s. 420).

<sup>134</sup> MAR. A. V. 21/2, s. 53.

<sup>135</sup> *Tamże*, s. 54.

<sup>136</sup> *Tamże*, s. 55.

<sup>137</sup> *Tamże*, s. 56–59.

<sup>138</sup> *Tamże*, s. 60.

<sup>139</sup> *Tamże*, s. 61.

W tym samym czasie inny zespół Royal Navy przeprowadził podobną operację na wyspę Vaagsö, na północ od ważnego portu norweskiego Bergen. Alianci zadali tam Niemcom poważne straty topiąc 5 statków, 2 trawlerzy rybackie i holownik, zaś komandosi zniszczyli urządzenia portowe, baterie nadbrzeżne i inne obiekty wojskowe.

Jednocześnie przeprowadzone operacje desantowe na wodach norweskich przez aliantów odniosły poważne skutki. Miały znaczenie moralne, głównie dla Norwegów walczących po stronie aliantów i potwierdzały skuteczność działań dywersyjnych. Zahamowano na kilka dni ruch niemieckich konwojów idących do północnej części Norwegii i Finlandii, zniszczeniu uległy urządzenia rozpoznawcze na Lofotach. Ponadto Niemcy byli przekonani, że Wielka Brytania prowadzi przygotowania do zajęcia Norwegii. Wysłali więc tam znaczne siły wojsk lądowych, lotnictwa i floty wojennej. W oczekiwaniu na brytyjski atak stały tam bezczynnie przez większą część wojny<sup>140</sup>.

19 sierpnia 1942 roku w rejonie Dieppe nad kanałem La Manche, alianci przeprowadzili rozpoznawczą operację desantową pod kryptonimem *Jubilee*<sup>141</sup>. Jego celem było rozpoznanie niemieckiej obrony Wału Atlantyckiego i przeprowadzenie doświadczenia w zakresie desantu morskiego na wybrzeżu francuskim, sprawdzenie różnych koncepcji wsparcia ogniowego lądującym oddziałom desantowym przez artylerię okrętową i lotnictwo, zdobycie doświadczenia w dowodzeniu i łączności w warunkach desantu morskiego, sprawdzenie współdziałania lądującej piechoty, okrętów i samolotów, zbadanie systemu niemieckiej obrony i gotowości wojsk przeciwnika w obronie przeciwdesantowej, sprawdzenie skrytości operacji i możliwość zaskoczenia z morza oraz wzmocnienie morale Francuzów i zatrudnienie bezczynnych wojsk kanadyjskich znajdujących się w Anglii<sup>142</sup>. Plan zakładał zniszczenie przez komandosów niemieckich 2 baterii ciężkiej artylerii nadbrzeżnej, w pół godziny potem wysadzenie desantów po obu stronach Dieppe i uderzenie ze skrzydeł na miasto. Natomiast na plaży miały wylądować główne siły i uderzyć na Dieppe od czoła. Następnie zniszczenie portu, doków i pobliskiego lotniska niemieckiego. W skład desantu wchodziły: oddziały komandosów – 1057 ludzi, 2 brygady piechoty – 4961 ludzi wraz z pułkiem czołgów. Do ich przetrzutu użyto 9 dużych okrętów desantowych, 10 okrętów do przewozu czołgów i 179 barek, osłanianych przez 8 niszczycieli (w tym polski *Ślązak*), dwie flotylle trałowców, 41 jednostek pomocniczych, ścigaczy itp., razem 237 jednostek. Siły te wspierało 7 dywizjonów lotnictwa bombowego oraz 60 dywizjonów lotnictwa myśliwskiego – w tym polskie dywizjony 302, 303, 306, 308 i 317<sup>143</sup>.

Nocą 18/19 sierpnia flota podzielona na 14 grup wy-

szła z Porstmouth, a nad ranem 10 Mm od brzegu wojско przeładowano z transportowców na barki desantowe, które ruszyły do brzegu. Jednak na godzinę przed lądowaniem jedna z grup desantowych natknęła się na mały konwój niemiecki idący w eskorcie 3 patrolowców i 5 ścigaczy artyleryjskich. Walka artyleryjska zdezorganizowała szyk ugrupowania desantowego, co zaalarmowało Niemców na lądzie i zaskoczenie już się nie udało. Wkrótce artyleria przeciwnika strzelała na całej szerokości frontu niszcząc wiele jednostek desantowych, a działa niszczycieli aliantów były bezsilne wobec większych kalibrów niemieckich. W silnym ogniu wysadzono desanty w 6 punktach na szerokości 20 km, Niemcy odparli skrzydłowe ataki i powstrzymali natarcie czołowe. Straty były coraz większe, a z 28 wysadzonych na brzeg czołgów wszystkie przeciwnik zniszczył. Do walki weszły przybyłe oddziały niemieckiej 10 dywizji pancerniej, której czołgi prowadziły ogień do desantu na wprost. Wobec niemożliwości dalszej walki, o godz. 1100 alianci rozpoczęli odwrót<sup>144</sup>.

*Ślązak* przez cały czas operacji desantowej prowadził walki z artylerią nadbrzeżną przeciwnika i jego samolotami. 10 razy walczył z bateriami nadbrzeżnymi, 30 razy otwierał ogień do samolotów niszcząc 2 *Dornieri 217*, 1 *Junkersa 88*, 1 *Messerschmitta 109* i 2 samoloty uszkodzając. Okręt był atakowany 3 razy przez samoloty bombami i bronią pokładową. Poległo 3 członków załogi i 12 zostało rannych. Polskie samoloty, stanowiące 10% całości sił powietrznych aliantów w tej operacji, na 87 zniszczonych niemieckich samolotów, zestrzeliły 15,5 samolotów co stanowi 18%. Przeprowadziły 224 samolotoloty, przebywając niemal bez przerwy w rejonie operacji<sup>145</sup>.

Alianci ponieśli duże straty: 3372 zostało zabitych, rannych lub zaginęło, 106 samolotów, 30 czołgów, 1 niszczyciel, 33 jednostki desantowe, uszkodzone zostały również 3 niszczyciele – w tym *Ślązak*. Operacja pod Dieppe obok poprzednich działań desantowych, dała podstawy do głębokich studiów nad przyszłymi tego rodzaju walkami o brzeg<sup>146</sup>. Z jej doświadczeń korzystano w działaniach desantowych przeciwko Włochom, a następnie w operacji normandzkiej.

Celem przygotowania inwazji w zachodniej Europie, należało przeprowadzić szereg operacji strategicznych: opanować północną Afrykę znajdującą się pod rządami Vichy i zniszczyć tam wojska niemiecko-włoskie; opanować włoskie wyspy na Morzu Śródziemnym – głównie Sycylię, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo żeglugi alianckiej na trasie Gibraltar-Aleksandria; przejęcie panowania na większości akwenach Morza Śródziemnego przez aliantów; wyeliminowanie z wojny floty wojennej Włoch i przygotowanie operacji desantowych na wybrzeża włoskie i francuskie. Było to niezbędne do otwarcia drugiego frontu lądowego, ponieważ morski istniał od początku II wojny światowej.

<sup>140</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 203.

<sup>141</sup> Niemiecki rejon obrony nadbrzeżnej pod Dieppe był dobrze przygotowany pod względem inżynieryjnym, zabezpieczającym stanowiska ogniowe. Ponadto po wschodniej stronie Dieppe znajdowała się bateria nadbrzeżna w składzie 3x170 i 4x105, a po stronie zachodniej 6x150. Ponadto w rejonie tym znajdowała się artyleria polowa i plot, mogąca walczyć z okrętami. Niemcy spodziewali się ataku i byli do niego przygotowani, chociaż sam moment desantu był mimo wszystko zaskoczeniem.

<sup>142</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 50.

<sup>143</sup> *Walki formacji*, s. 407, 430.

<sup>144</sup> A. Perepeczko, *Komandosi w akcji*, Gdańsk 1982; S. T., *Operacja skazana na klęskę*, PM 1958, z. 11.

<sup>145</sup> *Polskie Siły*, s. 425, 431; *Walki*, s. 407; J. Wójcicki, *Bojowy chrzest ORP „Ślązak” pod Dieppe*, MP 1947, nr 14., s. 12–14.

<sup>146</sup> Pod Dieppe nie użyto dużych ON do zniszczenia artylerii nadbrzeżnej przeciwnika, wprowadzono zbyt mało bombowców do zniszczenia linii komunikacyjnych, co pozwoliło na swobodny manewr dla niemieckich posiłków. Ponadto różny czas lądowania wykluczył zaskoczenie, niedomagало współdziałanie i łączność między okrętami a wysadzonymi na ląd oddziałami.

Od jesieni 1942 roku była ku temu odpowiednia sytuacja strategiczna, niekorzystna dla III Rzeszy. Okres ten stanowił przesilenie na froncie wschodnim i wielkich zmaganiach pod Stalingradem, wymagającym od Niemców zmóżdżonego wysiłku. Był to dla nich najważniejszy kierunek działań strategicznych, a afrykański stał się peryferyjnym, co natychmiast wykorzystali alianci<sup>147</sup>.

W operacji morsko-desantowej przeprowadzonej od 8 listopada 1942 roku pod kryptonimem *Torch* (*Pochodnia*) uczestniczyły wojska amerykańskie, angielskie oraz oddziały i okręty państw podporządkowanych operacyjnie Brytyjczykom – Wolnych Francuzów, polskie, norweskie, kanadyjskie i greckie.

Łądowanie desantu nastąpiło w trzech oddalonych od siebie rejonach jednocześnie: koło Casablanki, w rejonie Oranu i Algieru, a następnie do zdobytych portów wchodziły transportowce z dostawami wojska i sprzętu. Przygotowanie operacji przeprowadzono w ciągu 3 miesięcy, a załadowanie desantu nastąpiło w Ameryce i Anglii. Odległości między portami załadowania desantu a punktami lądowania były znaczne i wynosiły od 2500 km do 5500 km. Ich wyjście tak obliczono, aby u brzegów Afryki spotkały się w wyznaczonym czasie. Zachowano tajemnicę operacji, a w czasie przejścia desantu morzem przeciwnik nie przeciwdziałał. W operacji uczestniczyło około 650 okrętów i transportowców oraz duże siły lotnicze. Przed lądowaniem desantu morskiego zrzucono niewielkie desanty powietrzne w rejonie Rabatu, Oranu, Algieru, Bone i w innych punktach, a właściwy desant rozpoczął się nocą 8 listopada 1942 roku na froncie o długości około 1300 km<sup>148</sup>. Łądowanie nastąpiło głównie w portach, przy pełni księżyca i było całkowitym zaskoczeniem.

W operacji *Torch* uczestniczyła *Błyskawica*. Okręt na początku października został wycofany ze służby konwojowej i skierowany na dwutygodniowe szkolenie w strzelaniu do celów lądowych i 19 tego miesiąca skierowany do Gibraltaru. Nasz okręt brał udział w walkach desantowych w rejonie Algieru, gdzie lądowały wojska angielskie i amerykańskie przy wsparciu 93 okrętów różnych klas (m. in. 2 lotniskowce, 4 krążowniki i 13 niszczycieli), w tym *Błyskawica*. Polski okręt dowodził zespołem 5 niszczycieli i do 10 listopada osłaniał okręty oraz statki w Zatoce Sidi Ferruch. W tym czasie odpierał ataki samolotów włoskich i niemieckich oraz 2 razy OP. 11 listopada samotnie eskortował transportowiec z wojskiem do Bougie. Następnego dnia na redzie *Błyskawicę* atakowały grupy lotnicze z różnych wysokości i kierunków, atakowały ją również OP.

Potem okręt jednocześnie atakowało aż 40 samolotów przeciwnika. Ataki lotnicze trwały przez wiele godzin, ale artyleria plot nie dopuściła samolotów do okrętu. Po walce z nimi naliczono 200 przebić kadłuba i nadbudówek, poległo 3 marynarzy, ciężko rannych zostało 17 marynarzy i 6 podoficerów, a 10 doznało lekkich obrażeń. Po ataku okręt wszedł do portu, gdzie odparł jeszcze nalot 15 samolotów, a po nalocie do szpitala zabrano 33 ciężko rannych. Lekko ranni pozostali na okręcie<sup>149</sup>.

W połowie kwietnia tego roku przeprowadzono pozorowany desant koło Sidi Mishrik na wybrzeżu tunezyjskim. Celem tego desantu było dalsze załamanie woli walki przeciwnika i zwiększenie alianckiego zagrożenia możliwością dalszych desantów morskich. Udział w tej operacji wzięła *Błyskawica* i brytyjski niszczyciel *Laforey* oraz zespół ścigaczy. Co prawda nie była to zbyt duża operacja, ale miała pewien wpływ na dalsze walki w Tunisie<sup>150</sup>.

Od 10 lipca do 17 sierpnia 1943 roku alianci przeprowadzili morską operację desantową pod kryptonimem *Husky*, celem opanowania Sycylii i przygotowania warunków do inwazji na Włochy<sup>151</sup>.

Przygotowanie tej operacji trwały 6 miesięcy, a do jej przeprowadzenia wydzielono 13 dywizji, 3 samodzielne brygady, 3 oddziały komandosów i 2 bataliony rangersów (amerykański odpowiednik komandosów). Siły lotnicze liczyły 4000 samolotów bojowych i 1500 samolotów transportowych, a siły morskie – 1645 jednostek różnych klas, ponadto 945 jednostek amerykańskich różnego przeznaczenia. Łącznie w tej operacji uczestniczyło 2590 okrętów i transportowców, w tym 282 okręty bojowe i specjalne oraz 2308 okrętów desantowych i transportowych<sup>152</sup>. Wojska desantowe lądowały w jednym rzucie, przy niedużych odwodach, a do operacyjnego zabezpieczenia desantów przed siłami morskimi przeciwnika wydzielono 4 okrętowe grupy obrony.

Oddziały desantowe lądowano w portach Afryki Północnej, Stanach Zjednoczonych i w Anglii, a konwoje idące od kilku godzin do 12 dób składały się z 20–40 transportowców i odpowiedniej liczby okrętów eskortowych. Czas przejścia był tak obliczony, by znalazły się w odpowiednim momencie w miejscu rozładowania. Desant poprzedziło długotrwałe przygotowanie lotnicze już od 6 tygodni przed lądowaniem, osiągając największą intensywność w ostatnim tygodniu – głównie zaś przed inwazją. Ponadto lotnictwo alianckie atakowało również cele w południowej części Włoch, Kretę

<sup>147</sup> Ponadto prognozy skutecznej alianckiej operacji w północnej Afryce wynikały z innych czynników: alianci mieli przewagę techniczną, lotniczą i w wystawionych siłach lądowych; przewaga w powietrzu pozwalała na zajęcie lotnisk nieprzyjaciela, co wydłużyłoby zasięg operacji lotnictwa amerykańskiego i brytyjskiego; zdecydowana przewaga floty alianckiej, transportowej i desantowej; upadek moralności wojsk Vichy, które nie dbały o zorganizowanie właściwej obrony przed aliantami; silne działania propagandowe, dywersji politycznej przysparzały zwolenników dla aliantów w oddziałach wojskowych Vichy; wojska niemiecko-włoskie w Afryce napotykały na coraz większe trudności zaopatrzeniowe; niemieckie okręty na Morzu Śródziemnym ustępowały angielskim, zaś flota włoska nie miała paliwa, a załogi włoskie nie przejawiały chęci walki z aliantami.

<sup>148</sup> G. Patton, *Wojna jak ją poznałem*, Warszawa 1989, s. 27nn; Grządkowski, *Morskie operacje*, s. 14. Ponieważ alianci byli pewni, że oddziały wojskowe Vichy będą stawiały co najwyżej słaby opór, nie przeprowadzono wstępnego uderzenia lotniczego.

<sup>149</sup> S. Bujniewicz, *ORP „Błyskawica” w operacji „Torch”*, NS 1986, nr 157; T. Lesisz, *Operacja „Torch” i akcja pod Bougie*, Tamże, 1991, nr 168; Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 69; *Polskie Siły*, s. 433; Szczerkowski, *ORP „Błyskawica”*, s. 66–67; *Walki formacji*, s. 425.

<sup>150</sup> W drugiej połowie kwietnia w rejonie Tunisu było jeszcze 250 tysięcy żołnierzy niemieckich i włoskich, pozostawionych samym sobie, którzy rozpoczęli odwrót. Flota aliancka otrzymała rozkaz uniemożliwienia ich ewakuacji, w czym brała również udział *Błyskawica*. Niemożliwość pomocy od strony morza, braku dostaw dobiły przeciwnika. 9 maja kapitulowała 5 armia niemiecka, a 13 maja 1 armia włoska.

<sup>151</sup> Patton, *Tamże*, s. 74nn.

<sup>152</sup> Flota aliancka do opanowania Sycylii obejmowała: 6 pancerników, 2 lotniskowce, 14 krążowników, 3 monitory, 80 niszczycieli (w tym 3 polskie i 6 greckich), 36 eskortowców, 34 trałowców, 26 OP (w tym 2 polskie i 1 holenderski), 5 kanonierek (w tym 2 holenderskie), 1 stawiacz min, 7 okrętów sztabowych, 58 okrętów pomocniczych, 319 dużych i 715 małych okrętów desantowych, 179 transportowców (w tym 4 polskie) i 160 małych okrętów (Kosiarz, *Flota*, s. 439).

i inne rejonny wprowadzając przeciwnika w błąd co do miejsca desantu.

Dobrze przygotowane oraz maskowane i skryte punkty załadowania i przejścia morzem konwojów z desantem nie spowodowały większego przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela. Lądowanie desantów powietrznych rozpoczęło nocą 9/10 lipca przy świetle księżyca, a desantu morskiego 10 lipca przed świtem. W ciągu 3 dni utworzono przyczółek operacyjny o szerokości 160 km i głębokości 30–50 km przy słabym przeciwdziałaniu wojsk włoskich. Cała operacja trwała 39 dni w tempie 4,5–5,5 km na dobę i zakończyła się wzięciem do niewoli 6 Armii włoskiej oraz opanowaniem całej wyspy. Siły niemieckie zdołały się ewakuować przez Cieśninę Messyńską do Włoch<sup>153</sup>. Alianci uzyskali duży sukces strategiczny, a nade wszystko polityczny – w wyniku operacji sycylijskiej 25 lipca obalono rząd faszystowski, a Mussoliniego aresztowano. Władzę objął marszałek Pietro Badoglio, którego rząd podpisał 3 września 1943 roku zawieszenie broni z aliantami, a następnie – 13 października tego roku wypowiedział wojnę III Rzeszy niemieckiej.

W operacji sycylijskiej wzięły udział 3 polskie niszczyciele – *Piorun*, *Ślązak* i *Krakowiak* oraz 2 OP – *Dzik* i *Sokół*. Ponadto 4 statki służące jako transportowce wojska – *Batory*, *Sobieski*, *Tobruk* i *Narwik*.

*Krakowiak* został przydzielony do grupy S, która doprowadzała część konwoju inwazyjnego z Algieru na Sycylię. Konwój obejmował 24 statki z wojskiem, 8 jednostek desantowych i 1 monitor, eskortowany przez 7 niszczycieli – w tym *Krakowiak*. Ponieważ konwój był silnie atakowany przez OP, na pomoc skierowano grupę eskortową z Bizerty, którą dowodził *Ślązak*. W czasie lądowania desantu 10 lipca od rana *Krakowiak* ostrzeliwał baterie nadbrzeżne przeciwnika. Po wykonaniu zadania grupa, w której był *Krakowiak* prowadziła patrol przeciw OP, po czym objęła osłonę wracających do Algieru jednostek inwazyjnych. Służba konwojowa połączona z osłoną inwazji na Sycylii trwała do 20 lipca, a następnie okręt wszedł do bazy morskiej na Malcie.

*Ślązak* w inwazji na Sycylię dowodził grupą T w składzie 4 niszczycieli, a jej głównym zadaniem było eskortowanie szybkich konwojów z wojskiem na Maltę i do Sycylii. Ponadto grupa ostrzeliwała artylerię nadbrzeżną przeciwnika.

*Piorun* skierowany został w skład 24 flotyli niszczycieli do Algierii, która osłaniała I dywizjon pancerników – *Nelson*, *Rodney*, *Warspite*, *Valiant* oraz lotniskowce – *Indomitable* oraz *Formidable*. Razem tworzyły zespół „H”. Jego zadaniem było zabezpieczenie operacji desantowej na Sycylii przed ewentualnym atakiem floty włoskiej, ponadto *Piorun* prowadził patrole na Morzu Jońskim dokonując wypadów z Malty, prowadził walki z samolotami i przeciw OP, ostrzeliwał również wybrzeże przeciwnika.

W operacji *Husky*, *Dzik* i *Sokół* operowały głównie w blokadzie zatoki Tarent, na rzecz operacji desantowej.

We wrześniu powyższe 3 polskie niszczyciele brały udział w operacji desantowej pod kryptonimem *Avulanche* (*Lawina*) – lądowanie 5 armii anglo-amerykań-

skiej na wybrzeżu Zatoki Salerno. W operacji tej, która rozpoczęła się 9 września, brało udział około 700 okrętów bojowych, desantowych i transportowych, a do przewozu wojsk sformowano aż 16 konwojów. Najsilniejszy zespół osłony stanowiły: 4 pancerniki, 2 lotniskowce oraz 3 flotyli niszczyciele, w tym polski – *Piorun*. Miał on za zadanie osłaniać pozostałe okręty i konwoje przed uderzeniami przeciwnika na morzu oraz wspierać ogniem desant. Ponadto sformowano specjalny zespół osłony lotniczej w składzie 5 lotniskowców, osłanianych przez 2 lekkie krążowniki i 10 niszczycieli, w tym 2 polskie – *Krakowiak* i *Ślązak*. 16 września został uszkodzony pancernik *Warspite*, który odprowadzono na Maltę, a potem do Gibraltaru. Do jego zabezpieczenia wydzielono 10 niszczycieli, w tym *Krakowiak* i *Ślązaka*, przy czym zespołem dowodził *Ślązak*<sup>154</sup>. W dniach 12–14 września oddziały aliantów zostały zepchnięte w niektórych miejscach nawet do 1000 m. od morza. Jedynie dzięki wsparciu lotnictwa oraz artylerii okrętowej – w tym polskich niszczycieli, oddziały te nie zostały zepchnięte do morza<sup>155</sup>. *Krakowiak* w listopadzie brał udział również w wypadzie w głąb Dodekanezu. Był wówczas skierowany do zespołu operującego na Morzu Egejskim, gdzie brał udział w desantach i akcjach ewakuacyjnych, w bitwach morskich oraz powietrzno-morskich.

Nietypowym działaniem desantowym była operacja pod kryptonimem *Alacrity* (świeżość, żwawość), która miała na celu wzmocnienie obrony alianckiej żeglugi przed U-bootami na środkowym i północnym Atlantyku przez założenie baz na Azorach<sup>156</sup>. Wyspy należały do neutralnej Portugalii, która początkowo nie wyrażała zgody na założenie tam baz alianckich. Jednak wobec nasilenia na tych wodach liczby konwojów i U-boatów, zaistniała groźba zajęcia Azorów przez aliantów mimo odmowy, wobec czego Portugalia ustąpiła<sup>157</sup>.

Do przeprowadzenia operacji *Alacrity* sformowano grupę lotniczą do bazowania na Azorach oraz zespół okrętów i transportowców celem dostarczenia na wyspy sprzętu, zaopatrzenia i ludzi do założenia bazy. W zespole okrętów eskortowych znajdowały się: lotniskowiec eskortowy *Fencer* oraz 6 niszczycieli, w tym polskie – *Burza* i *Garland*. Zespół ten przez 3 tygodnie prowadził wspólne ćwiczenia, mające zgrać operację z lotniskowcem eskortowym i przeprowadzenie operacji desantowej.

Operacja rozpoczęła się 30 września wyjściem z baz brytyjskich dwóch zespołów powolniejszych transpor-

<sup>154</sup> E. Kosiarz, *Wojna na morzach*, s. 197–198.

<sup>155</sup> Pertek, *Eskortowce*, s. 9–10. Oddziały alianckie po umocnieniu się i otrzymaniu posiłków przystąpiły do natarcia w kierunku Neapolu, który zdobyły 1 października.

<sup>156</sup> Azory – archipelag składający się z 9 wysp portugalskich leżących w północnej części Atlantyku, są rozciągnięte na przestrzeni około 600 km, brzegi skaliste i trudno dostępne, górzyste. Azory odległe od Portugalii 1400 km i od Nowego Jorku 4700 km, leżały na szlakach morskich alianckiej żeglugi między Stanami Zjednoczonymi a Gibraltarem. Założenie tam baz lotniczych umożliwiłoby pokrycie patrolami lotniczymi tych obszarów Atlantyku, do których nie mogły dotrzeć samoloty startujące z baz w Irlandii Północnej, Wielkiej Brytanii, Islandii, Grenlandii i Nowej Funlandii.

<sup>157</sup> Na mocy układu portugalsko-brytyjskiego, Anglia mogła od 8 października 1943 roku założyć bazy lotnicze, a w zamian Wielka Brytania zobowiązała się dostarczyć Portugalii materiały wojenne i gwarantowała obronę przed agresją niemiecką. Stany Zjednoczone mogły korzystać z usług lotnictwa brytyjskiego, a zezwolenie od Portugalii uzyskały w 1944 roku.

<sup>153</sup> Grządkowski, *Tamże*, s. 16.

towców i okrętów desantowych, mających dotrzeć do Azorów 8 października. Natomiast polskie okręty 3 października wyszły z bazy Merville w Irlandii Północnej w zespole eskorty, do którego dołączył szybki transportowiec wojska *Franconia*. Na miejscu *Burza* z dwoma eskortowcami została na redzie portu Angara, zabezpieczając wyładunek transportowca, a pozostałe okręty patrolowały akwen. Tego samego dnia przybyły pozostałe zespoły. Eskortą wraz z naszymi okrętami przebywała tam przez 2 tygodnie pełniąc patrole, osłonę konwojów między wyspami i inne zadania. Alianci natychmiast przystąpili do założenia 2 baz lotniczych, a potem morskich i dalszych lotniczych. Operacja *Alacrity* odniosła pełny sukces, ponieważ była doskonale przygotowana, zespoły starannie zostały przeszkolone i całą operację przeprowadzono w głębokiej tajemnicy<sup>158</sup>.

Doświadczenia z operacji desantowych w Afryce Północnej, na Sycylii i we Włoszech oraz pod Dieppe, stanowiły podstawę studiów nad przygotowaniem operacji desantowej morskiej i powietrznej, mającej na celu utworzenie drugiego frontu w Europie. Główną uwagę zwrócono na jej kulminacyjny moment – podejście do brzegu jednostek desantowych, we współdziałaniu z lotnictwem i artylerią okrętową. Alianci rozpatrywali 6 rejonów lądowania, wybierając najkorzystniejszy odcinek Caen-półwysep Cotentin. Był on również korzystny pod względem osłony lądowania przez myśliwce i możliwość zaopatrzenia na plażach. Natomiast Niemcy spodziewali się lądowania aliantów w rejonie Pas-de-Calais, najbliższy Dvru. Tam też rozbudowali Wał Atlantycki i w pobliżu kierowali swe wojska. Dlatego rejon lądowania aliantów w Normandii był słabiej umocniony, nawet tuż przed samą inwazją<sup>159</sup>.

W pierwszej fazie inwazji normandzkiej pod kryptonimem *Overlod* zasadniczą rolę odegrała flota aliancka, której organizację i przebieg nazwano operacją *Neptun*. Wzięły w niej udział również polskie okręty – *Dragon*, *Ślązak* i *Krakowiak*. Zaś *Błyskawica* i *Piorun* wchodziły w skład 10 flotylli niszczycieli, która nie była formalnie częścią składową morskich sił inwazyjnych, ale osłaniała zachodnie granice rejonu operacyjnego *Neptun*. W operacji tej uczestniczyły również polskie statki jako transportowce – *Kmicic*, *Kordecki*, *Chorzów*, *Narocz*, *Wilno*, *Katowice*, *Kraków* i *Poznań*. Zaś parowiec *Modlin* (ex *Wilja*) wykorzystano jako element sztucznego portu inwazyjnego<sup>160</sup>.

Plan inwazji przewidywał wysadzenie desantu morskiego w składzie 5 dywizji piechoty oraz desantu powietrznego w składzie 3 dywizji powietrzno-desantowych. Siły te miały opanować odcinek wybrzeża liczący około 80 km, leżący między Quinéville a ujściem rzeki Orne<sup>161</sup>.

<sup>158</sup> Kosiarsz, *Flota*, s. 418–419; Pertek, „*Burza*” weteran..., s. 105.

<sup>159</sup> O. N. Bradley, *Zołnierska epopeja*, Warszawa 1989, s. 241nn; F. Skibiński, *Dowodzenie wojskami koalicji na tle bitwy w Normandii*, Warszawa 1963; Tenże, *O sztuce wojennej na północno-zachodnim teatrze działań wojennych*, Warszawa 1977.

<sup>160</sup> Doświadczenia z poprzednich operacji desantowych pozwoliły na użycie statków transportowych na ogromną skalę w inwazji normandzkiej. Dlatego prawie wszystkie floty handlowe aliantów przeznaczyły na ten cel większą lub mniejszą liczbę swoich statków. Duża liczba transportowców pozwoliła na wysokie tempo lądowania.

<sup>161</sup> W pierwszym dniu operacji desantowej zamierzano uchwycić 5 przyczółków, a w czwartym dniu walk połączyć je w jeden o szerokości 100 km i głębokości do 25 km. Stąd zamierzano przeprowadzić uderzenie mające na celu opanowanie Cherbourga, następnie całej Bretanii, i dalsze działania na Paryż.

Do inwazji przeznaczono 37 dywizji, 10 samodzielnych brygad pancernych, 10 oddziałów komandosów i rangersów, około 11.000 samolotów bojowych, 2300 samolotów transportowych i około 2600 szybowców. Razem około 2,5 miliona żołnierzy. Liczbę dywizji w toku działań wojennych miano odpowiednio zwiększać. Do bezpośredniej osłony desantu alianckiego użyto: 6 pancerników, 2 monitory, 22 krążowników, 93 niszczycieli, 25 flotylli trałowców i około 4000 jednostek desantowych różnych typów oraz około 4000 transportowców.

Siły przeciwnika we Francji obejmowały około 60 dywizji, w tym 9 pancernych, 350 samolotów bojowych, około 200 OP i kilkadziesiąt mniejszych ON.

Operację *Overlod* poprzedziło wielomiesięczne bombardowanie lotnicze linii kolejowych, mostów i lotnisk, celem izolowania przedniej strefy obszaru operacji między Sekwaną a Loarą. Przed świtem 6 czerwca 1944 roku zrzucono dywizję powietrzno-desantową mającą osłonić skrzydła rejonu lądowania desantu morskiego. A po silnym przygotowaniu lotniczym i artyleryjskim, o godz. 0630 zaczęło się lądowanie oddziałów pod osłoną silnego lotnictwa myśliwskiego oraz huraganowego ognia okrętowego. Amerykanie zdobyli 2 przyczółki, a Brytyjczycy 3<sup>162</sup>.

W powietrzu panowało lotnictwo alianckie, podobnie jak i na morzu. Kriegsmarine mogła przeciwstawić im jedynie OP, lekkie ON i małe środki bojowe<sup>163</sup>. Głównym zadaniem floty niemieckiej było przecięcie zaopatrzenia z Anglii na zdobyte, ale dopiero umacniane przyczółki alianckie siłami OP (z baz francuskich) oraz lilipuciami OP i ON – torpedowce, ścigacze i trałowce, bez względu na własne straty. Dowództwo niemieckie było przekonane, że z łatwością tymi siłami Kriegsmarine będzie topić okręty desantowe i transportowce rozładujące się lub czekające na rozładunek na morzu, przy brzegu oraz okręty na pozycjach ogniowych ostrzeliwujące brzeg<sup>164</sup>. Operacje niemieckiej floty przybrały na sile po kilku dniach po wylądowaniu aliantów w Normandii. Przeciwnik zastosował wówczas masowe wypady ścigaczy torpedowych i żywych torped, ataki lotnicze oraz współdziałanie ścigaczy i samolotów<sup>165</sup>. Nie był jednak w stanie zahamować działania floty transportowej aliantów, ponieważ mieli drugoczą przewagę na morzu.

Niemieckie siły morskie w operacji normandzkiej wynosiły: 5 dużych niszczycieli, 10 małych niszczycieli i torpedowców, 30 ścigaczy, ponadto trałowce, ścigacze OP, patrolowce itp. Do działań ofensywnych nadawały się tylko niszczyciele, torpedowce i ścigacze. Jednak flotylla niszczycieli niemieckich została rozbита przez aliancki zespół nocą 9/10 czerwca, z udziałem *Błyskawicy* i *Pioruna*. Zaś torpedowce odniosły sukces w ataku na jednostki inwazyjne w pierwszą noc operacji desantowej, ale lotnictwo alianckie zbombardowało je na postoju w ujściu Sekwany. Pozostały jedynie ścigacze, które nie odniosły już żadnych sukcesów.

<sup>162</sup> Do 10 czerwca przyczółki zostały połączone w jeden o szerokości około 80 km i głębokości 13–18 km. Do 12 czerwca wysadzono na ląd 16 dywizji, w tym 2 pancerne, łącznie 326.500 żołnierzy i 54.185 pojazdów. Na prawym skrzydle operowały wojska amerykańskie, a na lewym – brytyjskie. Na początku lipca alianci poszerzyli przyczółek do 100 km i głębokości 20–40 km, a średnie tempo działań na dobę wynosiło 1 km. Operacja *Overlod* dała podstawy do kolejnych uderzeń.

<sup>163</sup> H. Speidel, *Invasion 1944*, Tübingen 1949.

<sup>164</sup> *Walki formacji*, s. 689–690.

<sup>165</sup> M. Kurkowski, *Jak to było pod le Havre...*, WodM 1946, nr 6–7.

Również U-booty nie miały większych szans wobec ogromnej przewagi sił eskortowych alianców i lotnictwa. Poza tym rejon operacji desantowych był zbyt płytki do działalności dla OP<sup>166</sup>. Od początku inwazji do 30 sierpnia 1944 roku Niemcy użyli 30 OP, tracąc 20 OP. Było to mało opłacalne, ponieważ alianci ponieśli niewielkie straty: 5 eskortowców, 12 statków, 4 barki desantowe i 1 statek zatonał na minach przez nie postawionych.

Polskie okręty w operacji normandzkiej zetknęły się z OP i ON przeciwnika, ale mniej z jego lotnictwem, ponieważ alianci panowali bez przerwy w powietrzu. *Krakowiak* i *Ślązak* od świtu 6 czerwca osłaniały od wschodu zespół, w którym walczył *Dragon*. *Krakowiak* z angielskimi okrętami zatopił dwie mniejsze jednostki pomocnicze przeciwnika, zaś drugi polski niszczyciel podszedł bliżej brzegu i ostrzeliwał cele naziemne.

W siłach bombardujących znajdował się *Dragon* ze względu na swoją artylerię. Okręt do operacji desantowej został odpowiednio przygotowany, odbył szereg strzelań do celów lądowych i ćwiczenia z udziałem piechoty, po czym wszedł w skład sił mających ostrzeliwać wybrzeże. Obejmowały one pancerniki *Waspite* i *Ramillies*, monitor *Roberts* i 5 krążowników w składzie 10 eskadry – w tym *Dragon*. Zespół ten dysponował silną artylerią, łącznie 18 armatami kalibru 381 mm, 61 armatami kalibru 152 mm i dużą ilością armat mniejszych kalibrów. Artyleria ta była w stanie zniszczyć każdy cel niemiecki na wybrzeżu francuskim. Polski krążownik na pozycję ogniową przybył 6 czerwca o godz. 0200, a o godz. 0702 otworzył ogień na baterie niemieckie koło Calleville sur Orne. Strzelały wówczas setki dział alianckich okrętów, ale każdy do wcześniej wyznaczonego celu. *Dragon* nie otworzył jednak ognia razem z innymi krążownikami, ponieważ jego obserwator wysłany w pierwszej fazie lądowania został ranny, ale okręt wkrótce otrzymał obserwatora lotnika i rozpoczął strzelanie. W ciągu 49 minut zniszczył niemiecką baterię nadbrzeżną, następnie prowadził ogień do baterii przeciwnika w rejonie Trouville, później umocnione stanowiska i moździerz koło Caen, a na koniec koncentrację 25 czołgów nieopodal Varaville. Dane do strzelania przekazywano drogą radiową przez obserwatorów znajdujących się na lądzie. Artyleria okrętowa szybko wstrzelała się w kolumnę czołgów, przechodząc na ogień ciągły. Kolumna rozpieczęła się, ale ścigały ją pociski. W ciągu 15 minut 6 pocisków trafiło w czołgi, a pozostałe szybko wycofały się z pola walki. Armaty 152 mm były więc bardzo skuteczne. Odparcie tych czołgów powstrzymało natarcie niemieckie na oddziały alianckie w tym rejonie, a było to jedyne przeciwnatarcie czołgów przeciwnika w czasie desantu. Po uzupełnieniu zapasów w Portsmouth, *Dragon* ponownie walczył w rejonie Caen. 12–18 czerwca 44 razy otwierał ogień do celów lądowych i 2 razy do samolotów. Armaty kalibru 152 mm wystrzeliły 1297 pocisków. 18 czerwca ponownie skierowany do Portsmouth celem uzupełnienia zapasów i na mały remont ze względu na wstrząsy od strzelania. 7 lipca ponownie wrócił do walki.

*Dragon* prowadził ciężką bitwę artyleryjską z niemiecką baterią armat 155 mm w rejonie Trouville. Ba-

teria przeciwnika była dobrze ukryta i zamaskowana, łatwiej jej było prowadzić ogień do okrętu. Niemieckie pociski wybuchały niemal przy burcie, raniąc odłamkami 3 marynarzy. W tej sytuacji okręt przekazał współpracujące na monitor *Roberts*, a ten na pancernik *Ramillies*, ponieważ miały na uzbrojeniu armaty kalibru 381 mm. Wywiązała się ponownie bitwa artyleryjska, ale Niemcom przybyła z pomocą bateria mająca działa kalibru 406 mm. Wówczas okręty wycofały się, a 16 alianckich bombowców zmusiły przeciwnika do milczenia. Niemniej armaty niemieckie dobrze chronione były nadal groźne dla okrętów.

8 lipca po godz. 0400 *Dragon* storpedowany przez niemiecką żywą torpedę został wykorzystany do wzmocnienia sztucznego portu Mullberry w rejonie odcinka inwazyjnego brytyjskiego<sup>167</sup>.

Zasadniczym zadaniem alianckiej floty wojennej po zwycięskiej operacji *Overlod*, było zaopatrywanie ogromnych wojsk i techniki bojowej, których drogi lądowe bardzo się wydłużały. Dlatego, aby skrócić zaopatrzenie, należało opanować porty Belgii i Holandii, a tym samym wyeliminować ścigacze niemieckie i środki szturmowe Kriegsmarine działające w oparciu o bazy tych krajów. W walkach tych uczestniczyły również okręty, samoloty oraz oddziały lądowe Polskich Sił Zbrojnych.

Z operacją alianców w Normandii była związana południowofrancuska operacja desantowa, którą opracowano pod kryptonimem *Anvil*, jako działanie pomocnicze operacji *Overlod*. W lipcu 1944 roku kryptonim *Anvil* zmieniono na *Dragoon*, a operację rozpoczęto 15 sierpnia tego roku. Poprzedziły ją systematyczne bombardowania lotnicze od 18 kwietnia w południowej Francji, głównie na rejon koncentracji wojsk niemieckich, linie komunikacyjne i mosty na Rodanie. W desancie wzięło udział około 850 okrętów, w tym polski – *Garland* oraz wiele transportowców, w tym polskie – *Batory* i *Sobieski*. Wojska desantowe zaokrętowano w Neapolu, Tarencie, Oranie, Ajaccio i na Malcie. Desant wspierał francuski ruch oporu, a wojska niemieckie zasadniczo stawiały mało skutecznego opór.

Polacy mocno liczyli na desant aliancki na Bałkanach. Już w kwietniu 1944 roku Niemcy spodziewali się lądowania alianców w tym rejonie, o czym na pozór świadczyły: ogromna koncentracja wojska, floty wojennej i handlowej w portach śródziemnomorskich oraz koncentracja lotnictwa na Środkowym Wschodzie, które wzrosło tam aż trzykrotnie<sup>168</sup>. Jednak wojska polskie nie doczekały się takiej operacji, ale jesienią tego roku przeprowadzono tam inną – pod kryptonimem *Manna*. Wielka Brytania udzieliła pomocy królowi Grecji siłami floty: jeden zespół wyszedł z Malty i Południowych Włoch, zaś drugi – z Aleksandrii. W operacji tej obok okrętów angielskich udział wzięły również jednostki kanadyjskie, greckie i polski – *Garland*. Nasz okręt pełnił służbę w osłonie lotniskowców, które manewrowały na wodach Morza Egejskiego. Z ich pokła-

<sup>166</sup> Z 16 U-bootów skierowanych w rejon inwazji 12 zostało wykrytych i nie dotarły na miejsce, 7 zatonało, a pozostałe wycofały się z walki. Na wody Normandii dotarły 4 OP, ale 1 został zatopiony.

<sup>167</sup> W. Cygan, *Granatowa załoga*, Londyn 1955; J. Pertek, *Krążowniki*; S. Sikorski, *Ostatnia akcja*; Piaskowski, *Kroniki*, 2, s. 118. W operacji *Overlod* uczestniczyło również polskie lotnictwo. Samoloty myśliwskie mocne patrolowały i osłaniały flotę, dywizjon bombowy 304 patrolował wody kanału La Manche i Zatoki Biskajskiej w poszukiwaniu U-bootów, a dywizjon bombowy 300 mający ciężkie samoloty typu *Lancaster*, nocą i dniem bombardował niemiecką flotę w Hawrze (W. Król, *Polskie skrzydła w inwazji na Francję*, Warszawa 1983).

<sup>168</sup> *Dziennik Obozowy 1944*, nr 76.

dów startowały samoloty osłaniające brytyjski desant. Początek operacji nastąpił 15 października 1944 roku, a w trzy dni później z Aleksandrii przybył król Grecji Jerzy II. Zaś *Garland* przewiózł z Aleksandrii do Grecji starszych oficerów sztabu brytyjskiego, eskortował grecki statek i prowadził patrolowanie<sup>169</sup>.

Okręty POMW wzięły również udział w działaniach przeciw inwazji niemieckiej na wyspy brytyjskie w 1940 roku. 19 czerwca tego roku Hitler zaproponował Anglii za pośrednictwem Stanów Zjednoczonych, Watykanu i Szwecji pokój, co Wielka Brytania odrzuciła już 22 czerwca. Mając szerokie wyjście na morza i ocean od Norwegii po Zatokę Biskajską i wsparcie ekonomiczne Sowietów, wyeliminowanie z wojny silnej floty francuskiej, III Rzesza rozpoczęła na szeroką skalę działania wojenne przeciwko Anglii. Rozpoczęły się masowe naloty bombowców na angielskie ośrodki przemysłowe, portowe i operacje na liniach żeglugowych, a ponadto rozpoczęto przygotowania do desantu na wyspy brytyjskie. Planowana niemiecka operacja desantowa pod kryptonimem *Seelöwe (Lew Morski)*, miała zostać przeprowadzona latem 1940 roku.

Niemcy przystąpili do przygotowań desantowych na szeroką skalę, które były znane powszechnie i nie ukrywane przez III Rzeszę. Planowano również przeprowadzenie pozorowanego desantu w Irlandii podczas właściwych przygotowań lądowania na wyspach brytyjskich, szukając tam zwolenników przeciwko Anglii. 16 lipca 1940 Hitler podpisał dyrektywę o przygotowaniu desantu dla 25 dywizji, a termin zakończenia przygotowań operacji desantowej ustalono na sierpień tego roku. Termin lądowania wyznaczono na 15 września. Poprzedziły go jednak chaotyczne i gorączkowe przygotowania, którym brakowało skoordynowania i właściwej oceny sytuacji. Niemcy zdołali zebrać do inwazji 160 transportowców parowych, około 400–500 holowników i statków rybackich, około 1500 łodzi motorowych i około 2000 barek bez własnego napędu, w sumie ponad 4000 różnych jednostek. Siły te zorganizowano w 4 floty transportowe. Miała ona wysadzić desant na poszczególnych odcinkach południowo-wschodniego wybrzeża Wielkiej Brytanii, między Folkestone i Portsmouth. Do ich zabezpieczenia zamierzano wykorzystać 2 flotylle niszczycieli, 5 flotylli torpedowców, 9 flotylli poszukiwaczy min, 6 flotylli trałowców, 10 flotylli dozorowców, 3 flotylle ścigaczy, 3 flotylle poszukiwaczy-łamaczy, razem około 320 okrętów<sup>170</sup>. Flotę desantową od zachodu miało osłaniać 10 niszczycieli i 20 torpedowców, a od wschodu 30 ścigaczy. Ponadto inwazję miało ubezpieczać 27 U-bootów: 15 miało patrolować u południowo-wschodnich wybrzeży Anglii, 6 na Morzu Północnym na wschód od Cieśniny Kaletniańskiej, a 6 – na przypuszczalnych szlakach głównych sił angielskich do zwalczania inwazji. Brak jednak było dużych ON, a w dyspozycji znajdował się jedynie *Admiral Scheer*, który miał wyjść na

ocean do zwalczania alianckiej żeglugi. Ciężki krążownik *Admiral Hipper* miał operować w rejonie Islandii, a lekkie krążowniki – *Nürnberg*, *Lepzig* i *Köln* oraz okręt artyleryjski *Bremse*, miały osłaniać pozorowany desant na wschodnim wybrzeżu Anglii, w składzie 4 dużych statków pasażerskich i 10 mniejszych jednostek.

Inwazja miała rozpocząć się 21 września. Flota niemiecka postawiła ZM zabezpieczające desanty, a trałowce rozpoczęły oczyszczanie tras przepraw, a 8 sierpnia Niemcy przystąpili do wielkiej ofensywy lotniczej. Samoloty Luftwaffe bombardowały Wielką Brytanię, jej żeglugę i dążyły do przejścia panowania w powietrzu. Zaangażowano do tego 3 floty powietrzne (900 samolotów myśliwskich i 1300 bombowców): 2 flota powietrzna operowała z lotnisk północnej Francji, 3 flota powietrzna z lotnisk w Belgii i Holandii, a 5 flota powietrzna składająca się głównie z bombowców operowała z lotnisk w Norwegii. Wielka bitwa powietrzna o Anglię miała zadecydować o operacji desantowej na wyspy brytyjskie, w której lotnictwo alianckie odpięrało naloty Luftwaffe.

Jednocześnie Royal Navy zorganizowała na ogromną skalę przygotowania obronne na lądzie i na morzu, a w portach południowej Anglii zgromadzono znaczne siły morskie do obrony przed inwazją. W razie jej rozpoczęcia okręty miały za zadanie walczyć – szukać kontaktu z przeprowadzającym się przez kanał przeciwnikiem, wchodzić między statki desantu, taranować je, rzucać pod nie BG, strzelać ze wszelkiego rodzaju broni, czynić inne szkody i zamierzenia jak się tylko da. W tym operowała *Błyskawica* w składzie 2–3 niszczycieli, wychodziła przez dwa tygodnie nocami na patrole pod wybrzeża Francji, a dniem stała na redzie Plymouth gotowa w każdej chwili do odtotwienienia. Do obrony Brytyjczycy skoncentrowali 5 pancerników, 11 krążowników, 1 lotniskowiec, 80 niszczycieli, około 700 mniejszych okrętów, 19 dywizjonów lotnictwa morskiego z 300 samolotami, a do blokowania wybrzeży przeciwnika 35 OP. W obliczu zagrożenia desantem niemieckim, nawet obrona żeglugi stała się mniej ważną, wszystkie siły kierowano do obrony Anglii.

Wielka Brytania prowadziła jednocześnie odpowiednie działania propagandowe. Względy polityczne wymagały, aby opinia publiczna i zainteresowani w dalszym ciągu wierzyli w groźbę niemieckiej inwazji – był to bowiem bodziec do wysiłku Brytyjczyków i wzrostu obawy Stanów Zjednoczonych, aby Royal Navy nie dostała się w ręce III Rzeszy niemieckiej<sup>171</sup>.

W operacji przeciwdesantowej brały udział polskie okręty: 3 niszczyciele, 1 OP, 5 ścigaczy i 12 patrolowców. Pierwsze – *Błyskawica*, *Burza* i *Garland* w składzie 5 flotylli niszczycieli prowadziły stałe patrole rozpoznawcze na wodach kanału La Manche i zwalczały żeglugę u wybrzeży Francji, nawet małe niepozorne jednostki. Dysponując dużą prędkością, nocą kontrolowały wody na przestrzeni około 200–250 Mm, mogły więc wcześniej wykryć jednostki inwazyjne przeciwnika. Uniwersalne uzbrojenie pozwalało podjąć walkę z różnorodnymi siłami niemieckimi, a niszczyciele w tej operacji działały w zespole 2–3 okrętów. Polskie niszczyciele operowały z bazy w Plymouth, a po nocnej służbie stały w 10-minutowej gotowości na redzie tego portu. Po

<sup>169</sup> W miejsce okupacji niemieckiej, Grecję zaczęły zajmować oddziały prokomunistyczne, dążące do utworzenia państwa socjalistycznego. Od wschodu zbliżała się Armia Czerwona, w Jugosławii zwycięstwo odnieśli komuniści, zaistniały więc warunki do wprowadzenia władzy greckich komunistów. Zadania, polecenia i instrukcje dla nich szły z Moskwy, a Grecy komuniści przystąpili do fizycznej likwidacji legalnej władzy i zwolenników króla. W tej sytuacji Wielka Brytania interweniowała na rzecz Jerzego II i demokracji.

<sup>170</sup> P. Zieb, *Logistik-probleme der marine*, Neckargemünd 1961, s. 107–108.

<sup>171</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 386.



wykryciu jednostek inwazyjnych miały natychmiast przystąpić do walki zgodnie ze wcześniejszymi nakazami Admiralicji, do czego były przygotowane technicznie i moralnie. Szczególne natężenie nocnych patroli nasze okręty miały we wrześniu i październiku, a na każdym patrolu bez względu na pogodę kontrolowały obszar wodny wynoszący 200–250 Mm.

Grupa patrolowców pod polską banderą początkowo pełniła służbę bez uzbrojenia, ale kiedy w obliczu inwazji niemieckie ścigacze coraz częściej pojawiały się na wodach brytyjskich, uzbrojono je w 2 armaty małokalibrowe i CKM, 6 min przeciwdesantowych, 12 granatów ręcznych, 8 kb i 1 rewolwer<sup>172</sup>. Ponadto każdy patrolowiec otrzymał radiotelefon. Na patrole nocne wychodziło jednorazowo 5–6 jednostek, w odległości 5–7 Mm, mniej więcej w rejonie Dartmouth. Po zauważeniu nieprzyjaciela okręt miał natychmiast meldować o tym do dowództwa, a następnie w miarę możliwości uniemożliwiać wysadzenie desantu. Łączność z lądem odbywała się za pośrednictwem radiostacji znajdującej się w brytyjskiej szkole oficerskiej w Dartmouth<sup>173</sup>. Patrolowanie nakazanych sektorów rozpoczynano zasadniczo po zachodzie słońca i kończyło dwie godziny po wschodzie słońca. W zależności od sytuacji operacyjnej służbę patrolową pełniło jednocześnie 4–6 patrolowców<sup>174</sup>.

1 września do grupy patrolowców dołączyły 2 okręty strażnicze (ścigacze) – *Ch 11* i *Ch 15*. Natomiast dwa patrolowce *Medoc* i *Pomerol* nie zdążyły pod polską banderą przystąpić do służby przeciwinwazyjnej.

Wszystkie polskie patrolowce od lipca do początku listopada 1940 roku pełniły służbę przeciwdesantową, odbyły 531 patroli, a *Ch 11* i *Ch 15* w grupie patrolowców, odbyły 84 patroli. Razem przeprowadziły 615 patroli, zapewniając bezpieczeństwo odcinków wybrzeża angielskiego w rejonie Dartmouth w obronie przed spodziewanym niemieckim desantem morskim.

W okresie nasilonych patroli przeciwdesantowych, Luftwaffe prowadziła silną ofensywę bombową na Anglię. Jednak na skutek ogromnych strat zadanych lotnictwu niemieckiemu przez aliantów, III Rzesza nie osiągnęła zamierzonych celów i została zmuszona do przerwania ofensywy powietrznej, a tym samym zrezygnowała z planu desantu morskiego na Wyspy Brytyjskie. Na jednostki desantowe znajdujące się w portach niemieckich, alianci przeprowadzili silne naloty bombowe, które zniszczyły 21 transportowców, 214 innych

środków przeprawowych, a wiele rodzajów jednostek przeznaczonych do inwazji zostało uszkodzonych<sup>175</sup>.

Zasadniczą przyczyną niepowodzenia niemieckiej operacji desantowej na Wyspy Brytyjskie była słabość Kriegsmarine i nie osiągnięcie panowania w powietrzu, przy ogromnych stratach własnych samolotów. *To, że planiści niemieccy nie przewidzieli tak szybkiej konieczności forsowania kanału, niemieckie naczelne dowództwo uznało za największy błąd, jaki popełniło podczas wojny. Niemcy licząc, że po upadku Francji Anglia zostanie wyeliminowana z wojny, nie przygotowali środków do inwazji przez kanał. Ten błąd, bardziej może niż wszystkie inne, przyczynił się do ostatecznej klęski Niemców*<sup>176</sup>. Odłożono więc termin operacji desantowej do wiosny 1941 roku, ale już do niej nie doszło. Zaś dodatkowo opracowywane plany w tym zakresie były niemożliwe do zrealizowania, ze względu na wzrost mocy obronnej aliantów<sup>177</sup>.

## Dodatkowe operacje bojowe POMW

Polskie okręty brały udział również w kilku nietypowych operacjach bojowych przeprowadzonych przez Royal Navy: *Dynamo*, w wyprawie na Spitzbergen, pomoc francuskim partyzantom oraz udział w eskorcie dużych ON.

Niemieckie uderzenia sprawnie i szybko przeprowadzone przeciwko aliantom, pozwoliły Wehrmachtowi wyjść nad kanał La Manche już na początku drugiej dekady maja 1940 roku. W niekorzystnej sytuacji operacyjnej dowództwo brytyjskie zrezygnowało z przeprowadzenia zaplanowanych przeciwdesantów i podjęło ewakuację wojsk brytyjsko-francuskich zepchniętych przez 19 korpus pancerny przeciwnika na wąski pas nadbrzeżny w rejonie Dunkierki. Niemieckie wojska pancerne 24 maja wstrzymały dalsze natarcie, zatrzymując się kilkanaście kilometrów od Dunkierki, a okrążone wojska alianckie miały zniszczyć samoloty i piechota Wehrmachtu. Jednostki brytyjskie i francuskie ciągle bombardowane i atakowane przez piechotę niemiecką, mimo dużych trudności, przystąpiły do ewakuacji na wyspy angielskie.

Operacja ewakuacji wojsk brytyjsko-francuskich pod kryptonimem *Dynamo*, trwała od 24 maja do 4 czerwca 1940 roku. Przeprowadzono ją pod osłoną alianckiej artylerii okrętowej i lotnictwa, a do transportu użyto 848 różnych jednostek<sup>178</sup>. Zdołano ewakuować 338.500 żołnierzy, w tym 1/3 Francuzów, ale aliancka flota poniosła przy tym ogromne straty<sup>179</sup>. Z 848 jednostek do baz brytyjskich nie wróciło aż 235, a spośród 56 alianckich niszczycieli zatopionych zostało 9 (6 brytyjskich i 3 francuskie), zaś 19 zostało uszkodzonych.

<sup>172</sup> Niemieckie ścigacze operowały w grupach 2–4 okręty, rzadziej flotyllami liczącymi 6–9 jednostek. Podchodziły nawet pod porty angielskie, jednak większych sukcesów nie osiągnęły. Stwarzały natomiast stałe zagrożenie żegludze alianckiej i zmuszały Brytyjczyków do organizowania przeciwdziałania.

<sup>173</sup> Ponieważ jeszcze zbyt mało oficerów i podoficerów – dowódców patrolowców, znało dobrze język angielski, w lipcu, na radiostacji służbę pełniło 4 polskich podchorążych. Pełnili oni służbę po dwóch przez całą noc na zmianę. Pełniąc służbę w bezpośredniej styczności z oficerem operacyjnym, otrzymane rozkazy przekazywali w języku polskim na patrolowce i odwrotnie, otrzymany meldunek z patrolowca po polsku, przekazywali po angielsku oficerowi dyżurnemu dowództwa odcinka. Potem służbę na radiostacji przejął bosman Niklewski (*Polskie Siły*, t. II, s. 271).

<sup>174</sup> Służba na tych jednostkach była uciążliwa głównie w pierwszym okresie, ponieważ załogi składające się przeważnie z marynarzy przybyłych z Francji, nie były jeszcze przystosowane do służby morskiej. Jednak systematyczne wychodzenie na morze w różnych warunkach pogodowych hartowało ich i powodowało coraz lepsze wykonywanie zadań bojowych i codziennych na okręcie.

<sup>175</sup> J. Pertek, *Od Reichsmarine...*, s. 171.

<sup>176</sup> Bradley, *Tamże*, s. 208–209.

<sup>177</sup> Wiosną 1941 roku pracowano plan pozorowanego desantu na zachodnie wybrzeża Anglii pod kryptonimem *Haifish (Rekin)*, plan desantu z Norwegii na wschodnie wybrzeża Anglii pod kryptonimem *Harpune Nord (Harpun Północy)* oraz plan pozorowanego desantu z Norwegii na południowo-zachodnie wybrzeża Anglii pod kryptonimem *Harpune Süd (Harpun Południe)*.

<sup>178</sup> Były to różne statki morskie, przybrzeżne, portowe, rzeczne, a nawet jachty i łodzie rybackie.

<sup>179</sup> W ręce niemieckie dostał się ogromny sprzęt bojowy aliantów: 2460 armat różnych kalibrów, 11.000 sztuk broni maszynowej, 700 czołgów, 45.000 samochodów i 20.000 motocykli. Natomiast Niemcy w tej operacji stracili 302 samoloty.

W operacji *Dynamo* udział brały 2 polskie niszczyciele – *Błyskawica* i *Burza*, ale ten drugi niszczyciel został poważnie uszkodzony 24 maja. *Burza* została skierowana pod Calais w momencie odcięcia sił alianckich, a przybyłe okręty miały wspierać ogniem swych dział przypierane do wybrzeża wycofujące się oddziały. Na redzie portu Calais rozpoczęła się walka z samolotami niemieckimi, w czasie której dwie bomby trafiły *Burzę* w dziób: jedna trafiła w pokład blisko prawej burty, przebiła ją i nie wybuchając wpadła do wody, druga zaś wybuchła<sup>180</sup>. Było to powodem wycofania okrętu do natychmiastowego remontu.

Natomiast *Błyskawica* operowała w rejonie Dunkierki do 31 maja. Weszła m. in. do portu w Dunkierce – ostrzeliwanego i bombardowanego przez Niemców. Oslaniała dwa brytyjskie niszczyciele, które miały zabrać sztab wojsk lądowych, jednostki ewakuujące wojska alianckie przed niemieckimi bombowcami. Oslaniała również lekki krążownik *Galata*, a 28 i 29 maja wraz z niszczycielem *Vega* patrolowała wschodnią trasę ewakuacyjną – jeden z trzech szlaków łączących Dunkierkę i Dover, prowadząc walkę z samolotami i U-bootami. Następnie prowadziła samodzielny patrol, ratowała przed zatonięciem uszkodzony niszczyciel *Greyhound*, prowadząc go na holu do redy w Dover. Zaś nocą 30/31 maja oslaniała storpedowany francuski niszczyciel *Cyclone* i uratowała 15 rozbitków ze storpedowanego francuskiego niszczyciela *Sirocco*. Jednak 31 maja *Błyskawica* wraz z kilkoma innymi większymi nowoczesnymi okrętami brytyjskimi została odwołana z operacji *Dynamo*. Powodem była potrzeba zachowania nowoczesnych okrętów tym bardziej, że straty wśród niszczycieli były poważne<sup>181</sup>.

Po opanowaniu Dunkierki wojska niemieckie zagroziły aliantom na południe od ujścia Sommy, a armia francuska stawiała coraz mniejszy opór i niechętnie walczyła. Dlatego flota brytyjska przystąpiła do drugiej operacji ewakuacyjnej pod kryptonimem *Aerial*. Wzięły w niej udział również statki polskie, natomiast okręty nie były bezpośrednio zaangażowane. Nasze statki w obliczu niepowodzeń wojsk alianckich, przejawiały wiele samodzielności i opuszczały Francję udając się z uchodźczy do Anglii. Jako pierwsze opuściły atlantyckie porty francuskie *Poznań*, potem *Batory*, *Sobieski*, *Lechistan* i *Lewant*. Te dwa ostatnie zabrały kilkuset polskich żołnierzy. Następnie kolejno wychodziły pozostałe jednostki. Również z francuskich portów śródziemnomorskich – *Wilno*, *Warszawa* i *Kraków*. Natomiast z francuskich portów zamorskich musiały czym prędzej uciekać. Pierwsze uciekły – *Rozewie* i *Stalowa Wola*, a potem następne. Spośród 25 polskich statków przekazanych w czarter francuski, w chwili klęski Francji kilkanaście było w portach kolonialnych, ale uratowano prawie wszystkie<sup>182</sup>. Polskie statki handlowe i rybackie ewakuowały z Francji i kolonii francuskich do Anglii około 12.500 osób, w tym 7500 Polaków<sup>183</sup>.

W pierwszym okresie ewakuacji aliantów małą uwa-

gę zwrócono na wycofanie wojsk polskich z Francji do Anglii, które często osłaniały przed nacierającymi Niemcami uciekające oddziały francuskie. Zmiana nastąpiła dopiero wówczas, gdy rząd polski przeniósł się z Francji do Wielkiej Brytanii 19 czerwca. I wówczas Sikorski uzyskał zgodę od Churchilla na ewakuację wojsk polskich z Francji. W ten sposób do 15 lipca 1940 roku uratowano 19.451 polskich oficerów i żołnierzy, co pozwoliło odtworzyć w Wielkiej Brytanii polskie oddziały. A w parę tygodni później – 5 sierpnia, podpisano polsko-brytyjską konwencję o formowaniu Polskich Sił Zbrojnych na terytorium imperium brytyjskiego<sup>184</sup>. W ten sposób zostały wzmocnione również siły przeciwnawijne Wielkiej Brytanii, ponieważ Anglicy odczuwali poważne braki w wojskach lądowych.

Latem następnego roku polski niszczyciel *Garland* wziął udział w wyprawie na Spitsbergen<sup>185</sup>. Celem tej wyprawy było zbadanie możliwości założenia tam bazy morskiej, ułatwiającej ochronę konwojów do Murmańska<sup>186</sup>. Ponadto rozpoznanie możliwości obronnych Kriegsmarine na wodach od wysp do północnej Norwegii, w warunkach natężającej się wojny niemiecko-sowieckiej<sup>187</sup>. Zespół składał się z 2 lekkich krążowników – *Nigeria* i *Aurora*, 2 niszczycieli, 2 trałowców i tankowca. Polski okręt wraz z dwoma trałowcami jako ochrona tankowca *Oligarch*, miał przejść ze Scapa Flow do Islandii, a stamtąd na Spitsbergen. *Garland* opuścił wody Scapa Flow 24 lipca i wszedł 30 lipca do Isfiordu na Spitsbergenie, przebywając tam 4 dni. Na miejscu przeprowadzał krótkie patrole, rozpoznanie okolicznych wód, oslaniając krążowniki. 4 sierpnia zabierając tankowiec i 1 trałowiec, wyszedł do Islandii, a stamtąd 9 sierpnia jako eskorta 5 statków wyruszył do Greenock<sup>188</sup>. W tym samym czasie drugi zespół w składzie 2 lotniskowców – *Victorious* i *Furious*, 2 ciężkich krążowników – *Devonshire* i *Suffolk* oraz 6 niszczycieli, przeprowadził wypad celem rozpoznania możliwości obronnych przeciwnika na wybrzeżu norweskim. Samoloty z lotniskowców 30 lipca bombardowały bazy w Kirkenesie i Petsamo, tracąc 16 maszyn<sup>189</sup>. W tej drugiej operacji polskie okręty nie brały udziału.

Jednoczesne wypadki – na Spitsbergen i na niemieckie bazy w Norwegii, wykazały trudności w założeniu bazy alianckiej na Spitsbergenie i potwierdziły fakt panowania na morzu Royal Navy, wykazały także duże możliwości obronne Niemców, silną obronę plot portów norweskich, zabezpieczających bazowanie dla niemieckiego lotnictwa i okrętów, mogących swobodnie operować na alianckich szlakach żeglugowych do Murmańska<sup>190</sup>.

<sup>184</sup> W dyspozycji Sikorskiego znalazły się: *Batory*, *Sobieski*, *Lewant*, *Morska Wola*, *Chorzów*, *Kmiecic*, *Katowice*, *Poznań*, *Wilno*, *Oksywie*, *Rozewie* oraz trawlerzy – *Korab I*, *Korab II* i *Delfin III*.

<sup>185</sup> Archipelag wysp norweskich na Morzu Arktycznym. Powierzchnia wysp wyżynno-górska, wybrzeża strome z licznymi zatokami o charakterze fiordów. Na zachodnich wybrzeżach wysp klimat łagodni Prąd Zatokowy, dzięki czemu wybrzeża Spitsbergenu są na ogół wolne od lodów. W 1925 roku Norwegia proklamowała włączenie Spitsbergenu do jej terytorium, jako prowincję o nazwie Svalbard.

<sup>186</sup> *Polskie Sity*, s. 416–417.

<sup>187</sup> Kriegsmarine utraciła wówczas możliwości korzystania z sowieckich baz morskich na wodach arktycznych, korzystając już z dogodniejszych w Norwegii.

<sup>188</sup> *Polskie Sity*, s. 417.

<sup>189</sup> Ruge, *Der Seekrieg*, s. 266.

<sup>190</sup> Wobec niemożliwości założenia bazy na Spitsbergenie, aliancki zespół ponownie udał się na wody tego archipelagu niszcząc ogniem dział okrętowych wszystkie urządzenia mogące służyć Niemcom. Potem przeprowadzano rozpoznania morskie i lotnicze wysp.

<sup>180</sup> B. Pawłowicz, *Polska Marynarka*; Pertek, „*Burza*” *weteran...*, s. 54–57; R. Wanta, *Pod Calais było gorąco*, 7GT 1958, nr 19.

<sup>181</sup> J. Kowalski, „*Błyskawica*”. *Opowieść marynarska według relacji bosmanmata Z. Dutkiewicza*, Poznań 1949, s. 38, 39; *Polskie Sity*, s. 181; W. Szczerkowski, *ORP „Błyskawica”*, s. 54–55; *Walki formacji*, s. 181.

<sup>182</sup> J. K. Sawicki, A. Sobis, *Na alianckich szlakach*, Gdańsk 1985, s. 29; *Walki formacji*, s. 178, 183.

<sup>183</sup> Sawicki, *Polska Marynarka*, s. 33, przypis 23.

Do specjalnych operacji polskich okrętów można zaliczyć eskortowanie pancerników i krążowników oraz pomoc francuskim partyzantom.

Eskorta dużych ON przez niszczyciele i ścigacze była niezbędna do obrony przed OP, lotnictwem i ścigaczami torpedowymi przeciwnika. Siły lekkie osłaniały je w czasie ćwiczeń na morzu, na przejściach z bazy do bazy i w operacjach bojowych na morzu, na postojach, w czasie ostrzeliwania obiektów brzegowych przeciwnika oraz po uszkodzeniu w walkach. Polskie okręty działania te wykonywały niemal przez całą wojnę, a wiele z nich traktowano jako ważne operacje morskie.

22 marca 1940 roku dla wzmocnienia wybrzeży brytyjskich, flota francuska wysłała 3 OP typu *Diana* wraz z okrętem bazą *Jules Verne* do Harwich – jako ich nowej bazy operacyjnej. Jednostki te eskortowały 3 alianckie niszczyciele, w tym polskie – *Błyskawica* i *Burza*<sup>191</sup>. W kilka tygodni później – 18 kwietnia tego roku, *Błyskawica*, *Grom* oraz 2 niszczyciele brytyjskie – *Javelin* i *Tartar*, eskortowały uszkodzony pod Stavanger ciężki krążownik *Suffolk* do Scapa Flow. Rankiem przekazały go holownikom już na bezpiecznych wodach<sup>192</sup>.

Niespodziewane wyjście na Atlantyk 2 niemieckich pancerników – *Gneisenau* i *Scharnhorst*, zaalarmowało Royal Navy. 25 stycznia 1941 roku wyszły na morze okręty z Floty Ojczyźnianej w składzie 3 pancerników – *Nelson*, *Repulse* i *Rodney*, w osłonie 7 niszczycieli, w tym polskiego – *Pioruna*. W dwa dni potem – 27 stycznia, wydzielona została osobna grupa w składzie pancernika *Rodney* i ciężkiego krążownika *Edinburgh*, do której wraz z kilkoma brytyjskimi niszczycielami skierowano również *Pioruna*. Jednak podczas silnego sztormu polski okręt doznał tak poważnych uszkodzeń, że musiał zostać zwolniony z eskorty i skierowany do remontu<sup>193</sup>.

9 lipca 1941 roku *Kujawiak* przydzielony został do osłony lotniskowca *Victorious*, który odbywał strzelanie plot oraz ćwiczenia startu i lądowania samolotów. Było to pierwsze znaczące zadanie dla polskiego okrętu, którego załoga starała się wykonać je jak najlepiej. *Kujawiak* zajął miejsce na prawym skrzydle osłony idąc w szyku torowym za brytyjskimi niszczycielami *Echo* i *Antelope*. Pozostawał w nim przez cały dzień, aż do rozwiązania szyku o godz. 1827, po czym wrócił do portu w Scapa Flow<sup>194</sup>. Po raz drugi *Kujawiak* brał udział w eskorcie dużego ON – pancernika *Nelson*, w kilka dni później – 11 lipca. Pancernik szedł wówczas ze Scapa Flow do Greenock. *Kujawiak* zajął miejsce na prawym skrzydle osłony, w której prócz tego udział wzięły niszczyciele – polski *Krakowiak* i brytyjski *Lightning*. Zespół wyszedł ze Scapa Flow o godz. 0820, a do Greenock wszedł następnego dnia o godz. 1015. Przy wejściu do Zatoki Clyde utworzony został o godz. 0945 szlak torowy, przy czym pancernik prowadził *Krakowiak*, za nim szedł *Kujawiak*, a za *Nelsonem* – *Lightning*<sup>195</sup>.

W tym samym roku, 24–27 listopada, *Kujawiak* ponownie eskortował brytyjski pancernik – *Resolution*,

z Plymouth do Scapa Flow, wraz z brytyjskim niszczycielem *Berkeley*. Była to szczególnie trudna operacja, ponieważ pancernik wykazywał trudności w nawigacji, co było niebezpieczne przy mglistej pogodzie i silnym wietrze dochodzącym do 9'B. 26 listopada o godz. 1810 *Kujawiak* ostrzegł pancernik, że jego kurs prowadzi wprost na skały. Podobna sytuacja powtórzyła się następnego dnia rano – o godz. 0642. *Kujawiak* idąc w szyku torowym za pancernikiem zasygnalizował, że okręt ten ma *Wprost na kursie ląd. Odległość jedna mila. Stopuj maszyny*. Zaś pancernik skręcił jeszcze bardziej w kierunku lądu. Wówczas dowódca *Kujawiaka* dał 3 sygnały syreną i rozkaz do maszyn *obie całą wstecz*. Nadany sygnał osiągnął wreszcie rezultat, pancernik gwałtownie skręcił o 90° w prawo, wychodząc na kurs równoległy do lądu, ale *Kujawiak* nie został uprzedzony o zmianie kursu. O godz. 0700 polski okręt ponownie wrócił na swoje miejsce w osłonie<sup>196</sup>.

W styczniu 1942 roku *Garland* wyszedł w eskorcie pancernika *Resolution* na kilkudniowy patrol oceanu, a 18 marca tego roku *Orkan* był w eskorcie brytyjskiego niszczyciela *Milne*, na pokładzie którego przybył do Scapa Flow król Jerzy VI<sup>197</sup>.

Od 22 kwietnia 1943 roku, przez 3 dni, *Piorun* brał udział w osłonie pancernika *Malaya*, a 5 maja tego roku wraz z *Orkanem* i brytyjskim niszczycielem *Wensleydale* osłaniał pancernik *Valiant* z Plymouth do Zatoki Clyde. Następnie *Piorun* wyszedł na ocean, aby dołączyć do osłony pancernika *Rodney* idącego z Gibraltaru do Wielkiej Brytanii. 17 czerwca *Piorun* był w eskorcie pancerników *Nelson* i *Rodney* oraz lotniskowca *Indomitable* do Gibraltaru<sup>198</sup>. Zaś 28 września wraz z niszczycielem *Quail* eskortował włoski krążownik *Scipione Africano* z włoskim królem Wiktoorem Emanuelem i marszałkiem Badoglio na Malte.

W dniach 15–21 marca 1944 roku *Piorun* wraz z 2 okrętami brytyjskimi osłaniał francuski pancernik *Richelieu*, 29 kwietnia następnego roku *Garland* jako dowódca eskorty osłaniał pancernik *Nelson*. W ostatnich dniach wojny, 6 maja 1945 roku, *Piorun* wyszedł ze Scapa Flow do osłony grupy lotniskowców patrolujących u wybrzeży Norwegii.

W skład eskort dużych ON wchodziły czasami również polskie ścigacze. M.in. 23 września 1940 roku, patrolując na kanale La Manche, S 2 i S 3, wzięły udział w osłonie pancernika *Revenge*, który ostrzeliwał port w Cherbourgu<sup>199</sup>.

Do specyficznych operacji alianckich należała pomoc partyzantce francuskiej, która nasiliła się po inwazji normandzkiej. Francuski ruch oporu stawał się wówczas coraz bardziej aktywny i w okolicach wybrzeży morskich alianckie okręty starały się udzielać pomocy partyzantom w różnej formie. Głównie tym oddziałom partyzanckim, które samodzielnie wyzwały małe miejscowości nadbrzeżne i małe wysepki, dostarczając im broni ręcznej, małe działa oraz amunicję. Np. we wrześniu 1944 roku *Błyskawica* i *Piorun* wspierały ogniem swej artylerii takie nadbrzeżne francuskie oddziały, dostarczały im broni oraz amunicję<sup>200</sup>.

<sup>191</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 118; *Polskie Sily*, s. 164.

<sup>192</sup> *Tamże*, s. 166.

<sup>193</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 165.

<sup>194</sup> IPMS, MAR. A. V. 21/2, s. 9.

<sup>195</sup> *Tamże*. Po przybyciu do Greenock, *Kujawiak* uzupełnił zapasy ropy przy burcie tankowca stojącego na redzie i natychmiast po ukończeniu pobierania paliwa, o godz. 1405 wyszedł do Scapa Flow (*Tamże*, s. 10). Natomiast *Krakowiak* przeszedł do Plymouth i 17 lipca został tam wcielony do 15 flotylli niszczycieli.

<sup>196</sup> *Tamże*, s. 48–49.

<sup>197</sup> *Polskie Sily*, s. 422, 436.

<sup>198</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 81–82.

<sup>199</sup> *Tamże*, t. 2, s. 148.

<sup>200</sup> Już w czasie akcji 14 sierpnia 1944 roku na wodach Zatoki Biskajskiej, w czasie rozpoznawania możliwości obronnych 3 baterii

## Sposoby działań bojowych

Okręty nawodne – głównie pancerniki, lotniskowce, krążowniki, niszczyciele i ścigacze torpedowe oraz inne, zasadnicze zadania taktyczne wykonywały w bezpośredniej walce morskiej samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił. Ich sposoby walki opracowane do 1939 roku, ulegały rozwojowi w toku wojny, osiągając wysoki stopień skuteczności<sup>201</sup>.

Zadania bojowe na morzu okręty wykonywały w odpowiednich szykach, które zależały od specyfiki zadania bojowego, akwenu oraz składu jednostek w zespole. Szyki dobierano tak, aby okręty mogły jak najefektywniej wykorzystywać uzbrojenie – artylerię, torpedy, miny oraz uzbrojenie przeciw OP. Ponadto dobór szyku musiał zapewnić sprawne dowodzenie.

Szyki określano na przejście morzem w rejon operacji bojowej, a w czasie walki były zmieniane w zależności od sytuacji taktycznej. Dlatego we flotach przeciwników do pływania w zespołach i ćwiczenia w szykach przykładano dużo uwagi, a szczególnie w czasie wojny. Mistrzostwo pływania w różnych szykach osiągnęła Royal Navy, ponieważ jej okręty bardzo dużo pływały w zespołach przed i w czasie wojny. Z tego skorzystały również i polskie okręty, osiągając bardzo dobre wyniki w różnych szykach marszowych i bojowych<sup>202</sup>.

Ze względu na rodzaj wykonywanych zadań przez okręty, stosowano szyki marszowe oraz bojowe. Zaś w zależności od sposobu rozmieszczenia okrętów – szyki proste i złożone.

Na przejściu morzem tworzone szyki marszowe, którego celem było zapewnienie bezpieczeństwa całego zespołu. Ze względu na rozmieszczenie okrętów w szykach marszowych stosowano głównie szyki złożone, bardzo rzadko przeprowadzane w walce. Szyki marszowe stosowano głównie dla przejścia dużych ON, transportowców lub jednostek desantowych. Organizacja szyku zależała od ilości i charakterystyki jednostek, rodzaju niebezpieczeństwa ze strony przeciwnika – lotnictwo, ON i OP, min, artylerii nadbrzeżnej, warunków nawigacyjnych oraz widzialności.

Szczególnie charakterystycznymi szykami były konwojowe i desantowe. Pierwsze – masowo stosowane, osiągnęły wysoki stopień organizacji i do perfekcji doprowadzone zostały przez aliantów. Duże ON, transportowce lub jednostki desantowe, szły w szykach prostych lub złożonych, a okręty ochrony posuwały się w zasłonach lub wokół jednostek ochraniających. Szyki marszowe tak organizowano, aby zapewnić zespołowi obserwację okrężną, szybkie powiadomienie o przeciwniku, możliwość skutecznego wykorzystania uzbrojenia oraz swobodę manewru okrętów. Jednostki ochraniające

kalibru 305 mm, polski okręt nawiązał łączność z oddziałami francuskiego ruchu oporu operujących w okolicy (Supiński, Lechowski, *Torpedowce*, s. 129).

<sup>201</sup> KMW również dbało o dobre wyszkolenie w zakresie działań bojowych okrętów. Dlatego m. in. program egzaminu sprawdzającego na oficera sztabowego korpusu MW obejmował takie zagadnienia jak: Historia Wojen Morskich; Taktyka Zespołów (podstawowe wiadomości z taktyki współczesnych operacji morskich, taktyka okrętów nawodnych, taktyka okrętów podwodnych, taktyka lotnictwa morskiego, taktyka obrony wybrzeża morskiego); Taktyczne dane poszczególnych rodzajów uzbrojenia i środków pomocniczych na okrętach (artyleria, broń podwodna, łączność, lotnictwo, mechanizmy okrętowe); Sygnalizacja, nawigacja taktyczna i manewrowanie; Służba sztabów.

<sup>202</sup> IPMS, MAR. A. V. 21/2, *passim*.

znajdowały się zasadniczo w środku szyku, a wokół nich okręty ochrony. Te ostatnie tworzyły nawet do dwóch pierścieni ochrony – pierwszy stanowił ochronę bliską, a drugi – daleką. Zasadniczym zadaniem ochrony było odpiernanie ataków lotnictwa, OP, nawodnych sił torpedowych oraz ich niszczenie. Ponadto, jeżeli pozwalała na to sytuacja, mogły udzielać pomocy jednostkom tonącym i uszkodzonym. Zespół aliancki, szczególnie w toku dalszej wojny morskiej, mógł mieć również ochronę samolotów lotnictwa pokładowego lub brzegowego oraz ochronę przeciwminową. Na wszystkich okrętach stale prowadzono obserwację wzrokową powietrza i powierzchni morza, wykorzystywano również środki radiotechniczne i hydroakustyczne.

Szyki marszowe złożony z różnych elementów wymagał dużej dyscypliny taktycznej, a zmiany kierunku ruchu jednostek stosowano rzadko. Natomiast szyki bojowe, formowany był do wykonania określonego zadania przez grupę taktyczną – przeprowadzenia uderzenia artyleryjskiego, torpedowego, ataku na OP itp. W zależności od sytuacji, zespół wykonywał częste zmiany szyku – kursu, kąta szyku, jednoczesnej zmiany kursu i kąta szyku, zmiany odległości między okrętami itd. Zaś na wodach zagrożonych przez OP stosowano zygzak<sup>203</sup>.

Szyki proste polegał na rozmieszczeniu okrętów wzdłuż jednej linii prostej i obejmował cztery rodzaje – torowy, czołowy, schodami i namiaru. Stosowano je i doskonalono od lat, były stale analizowane, opisywane i oceniane niemal po każdej bitwie morskiej i są one nadal stosowane przez okręty różnych flot wojennych do wykonywania określonych zadań bojowych na morzu.

W szyku torowym okręty szły jeden za drugim, czyli każdy szedł śladem poprzedniego. Jeżeli okręt flagowy szedł na czele szyku, zwano go prostym, a gdy szedł na końcu – szykiem odwrotnym. Długość szyku torowego zależała od ilości okrętów, ich długości oraz odległości między nimi. Szyki torowy był dogodny na przejściach przez cieśniny, tory wodne – w tym przez pola minowe itp. W czasie bitwy korzystny dla okrętów artyleryjskich, ponieważ mogły użyć całą swoją artylerię główną.

W szyku czołowym okręty szły jeden obok drugiego, a kąt szyku wynosił 90°. Jeżeli okręt flagowy znajdował się na prawym skrzydle, to szyki był lewy, a jeżeli na lewym – to szyki był prawy. Szerokość szyku zależała od szerokości okrętów oraz od odstępów między nimi.

W szyku schodami okręty szły w odstępach 2/3 szerokości okrętu w prawo lub w lewo od śladu torowego poprzedniej jednostki. Natomiast w szyku namiaru linia szyku pokrywała się z nakazanym zamiarem od okrętu flagowego.

Szyki złożony polegał na rozmieszczeniu okrętów wzdłuż kilku linii prostych lub w jednej linii łamanej i zasadniczo składał się z kilku szyków prostych. Do szyków złożonych należał szyki klina, torowy kolumnami, podwójny czołowy, podwójny szyki schodami. Stosowano również inne kombinacje, a w poszczególnych flotach wojennych ujęte były w odpowiednich przepisach.

Lotniskowce działały w składach zespołów operu-

<sup>203</sup> Zygzakowanie – to manewrowanie kursami zmiennymi. Stosowano zygzak artyleryjski, przeciw OP i krótkotrwały (*Nawigacja taktyczna*, MON 1950, s. 57–65).

jących przeciwko siłom morskim lub brzegowym przeciwnika, ponadto w zabezpieczeniu konwojów. W składzie związków występowały pancerniki, krążowniki oraz zawsze siły lekkie – jako ochrona. Zadaniem tych ostatnich była obrona lotniskowców przed OP, siłami torpedowymi i lotnictwem przeciwnika. Zasadą było, aby lotniskowce w zespołach bojowych znajdowały się około 150–200 Mm od przeciwnika. Duża odległość zapewniała dogodny starty i lądowania samolotów oraz pozwalała na rozmach w zwalczaniu celów podwodnych i przeprowadzanie uderzeń bombowo-torpedowych na jednostki przeciwnika. Chodziło o to, aby lotniskowce znajdowały się w głębi ugrupowania bojowego i były poza zasięgiem widoczności i ognia artyleryjskiego przeciwnika.

Royal Navy do osłony lotniskowców przykładała wiele uwagi już od pierwszego roku wojny, po stracie dwóch okrętów tej klasy. Pierwszy lotniskowiec – *Courageous*, storpedowany został przez niemiecki OP *U 29* 17 września 1939 roku na południowy zachód od Irlandii, a drugi – *Glorious*, ogniem artyleryjskim zatopiły niemieckie pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau* 8 czerwca 1940 roku u wybrzeży Norwegii<sup>204</sup>. Lotniskowce te nie miały odpowiedniej osłony, a w wypadku drugiego – znalazł się on w zasięgu ognia artylerii pancernika. Odtąd starannie organizowano zespoły, zwracając wiele uwagi na odpowiednie szyki i ochronę lotniskowców stanowiących coraz skuteczniejszą siłę uderzeniową na morzu.

Działania pancerników i krążowników w walce morskiej polegały na zajęciu odpowiedniej pozycji ogniowej, korzystnym manewrze i stosowaniu zygżaku przeciwartyleryjskiego. Istotne było oddanie pierwszej salwy, szybkie wstrzelanie się i przejście na ogień skuteczny. Bitwa artyleryjska odbywała się na dużych prędkościach, przy zmiennym manewrowaniu i staraniach, aby strzelało jak najwięcej armat odpowiednich kalibrów. Po pierwszym ataku okręty przeciwników rozchodziły się, a następnie zbliżały ponownie celem osiągnięcia dogodnej pozycji ogniowej. W wielu wypadkach pancerniki i krążowniki przerywały ogień i uchylały się od dalszej bitwy<sup>205</sup>.

Pancerniki i krążowniki przeciwnicy wykorzystywali w różnych operacjach bojowych. Głównie zaś do niszczenia zgrupowania sił na morzu, zabezpieczenia operacji desantowych i w działaniach na liniach żeglugowych. Ponadto broniły ogniem artyleryjskim bazy i porty oraz wspierały własną artylerię nadbrzeżną.

Zasady użycia pancerników i krążowników przez walczące strony były nieco odmienne. Wiadomo było już w 1939 roku, że niemożliwa będzie bitwa morska sił głównych Royal Navy i Kriegsmarine. Po prostu Niemcy nie zamierzali wystawić swojej eskadry pancerników i krążowników do bitwy z podobnymi, przeważającymi liczebnie brytyjskimi. Niemcy od początku wojny skierowali swoje duże ON do zwalczania żeglugi przeciwnika, a jednostki brytyjskie starały się je przechwycić. Dochodziło więc kolejno do bitew morskich z pojedynczymi okrętami niemieckimi zwalczającymi aliancką żeglugę.

<sup>204</sup> K. Zalewski, *Lotniskowce*, cz. 2, s. 93.

<sup>205</sup> Np. niemiecki pancernik *Admiral Graf von Spee* po uszkodzeniu przez okręty brytyjskie jednej z dwóch wież artylerii głównej, uchylał się od dalszej walki i wszedł do Montevideo. Zaś *Scharnhorst* usiłował oderwać się od silniejszego brytyjskiego zespołu u przylądka Nord Kap.

Założenia operacji bojowych niemieckich pancerników i krążowników polegały głównie na skrytym wyjściu i skrytości działania na morzu, przy jednoczesnym unikaniu bitwy morskiej z podobnymi siłami przeciwnika. W praktyce okazały się one jednak zawodne. III Rzesza niemiecka dysponując środkami strategicznego i operacyjnego rozpoznania, nie potrafiła przeciwstawić się niespodziewanemu wykryciu swoich okrętów przez siły alianckie. Kriegsmarine nie uczyniła właściwie nic, aby to zmienić. Dowódcy niemieckich pancerników i krążowników nie wiedzieli nic o siłach brytyjskich – ich składzie, gdzie się znajdują i jakie mogą mieć zamiary. Owszem, Niemcy przeprowadzali rozpoznanie przed operacją bojową, ale już rozpoznanie ciągle miało wiele do życzenia. A przy działaniu dużego okrętu na morzu, ciągle rozpoznanie było nieodzowne. Jego nieefektywność i niski poziom, stanowiły jedną z ważniejszych przyczyn zatopienia niemieckich pancerników. Okręty te co prawda dążyły do skrytego wyjścia i maskowanego prowadzenia operacji bojowej, ale nie miały w tym powodzenia. Wyjścia niemieckich pancerników były wykrywane i śledzone przez brytyjskie lotnictwo, flotę oraz przez aliancki wywiad. Ale zasadniczym warunkiem utrudniającym zachowanie skrytości przez Niemców, było wyposażenie sił alianckich w radiolokację, ulepszone radiostacje i coraz sprawniej działający wywiad.

Okręty niemieckie bazujące w Breście i w innych dogodnych dla nich bazach, nie odciągały sił brytyjskich od operacji przeciwko swoim pancernikom i krążownikom. M. in. w rejonie poruszania się *Bismarcka* znajdowały się tylko 2 U-booty i to bez odpowiednich zapasów paliwa i torped. Nie wykorzystywano więc do zabezpieczenia dużych ON innych jednostek – głównie OP, a lotnictwo zawodziło. W rezultacie wysyłane pancerniki do pojedynczych działań bojowych były osamotnione w chwili ich topienia przez Royal Navy. Ponadto niemieckie okręty unikały decydującej bitwy, chociaż były możliwości zniszczenia oddzielnych jednostek brytyjskich, a ich bierność ułatwiała operowanie siłom Royal Navy<sup>206</sup>. Było to powodem, że pancerniki i krążowniki niemieckie intensywnie operowały od września 1939 roku do lata 1941 roku, a następnie – do końca wojny były bierne, mimo świetnego wyszkolenia załóg i bardzo wysokiej wśród nich dyscypliny.

Operacyjne możliwości dużych ON Royal Navy w stosunku do podobnych Kriegsmarine były duże. Anglicy do działań przeciwko nim kierowali zawsze większą liczbę i różnorodnie siły – pancerniki i krążownik, lotniskowce, lotnictwo brzegowe i siły lekkie, czego Niemcy nie używali. A to z kolei ułatwiało operacje dla Royal Navy. Ponadto alianci mieli głębokie urzutowanie sił na Atlantyku, coraz liczniejsze bazy morskie i lotnicze oraz lotniskowce. Mogli więc wykorzystywać duże i różnorodne siły znajdujące się w bazach i na morzu.

Po wyjściu na morze niemieckich pancerników lub krążowników, Anglicy wprowadzali natychmiastowe ograniczenie żeglugi. Następnie przydzielali do eskorty konwojów pancerniki i krążowniki i wysyłali na morze silne zespoły uderzeniowe. Brytyjczycy prowadzili również stałe rozpoznanie dużych ON przeciwni-

<sup>206</sup> M. Lacki, *Niektóre operacje*, s. 123–128.

ka za pomocą lotnictwa i zdjęć, OP i wywiadu<sup>207</sup>. Ponadto Royal Navy prowadziła operacje bojowe przeciwko niemieckim pancernikom i krążownikom, które miały na celu blokowanie ich w strefie Zatoki Biskajskiej i w północno-zachodniej Norwegii, niszczenie ich na morzu oraz atakowanie bombowcami tych okrętów, które stały w bazach i na stocznjach. Bitwy artyleryjskie pancerników i krążowników trwały krótko, od kilkunastu do dwudziestu paru minut.

Alianckie pancerniki i krążowniki na dużą skalę wykorzystywano do bombardowania baz i portów przeciwnika, w czasie desantu oraz w zwalczaniu różnych celów na wybrzeżu. Zawsze miały odpowiednią ochronę przeciwlotniczą, przeciwtorpedową, przeciw OP i przeciw minom.

Do ostrzału celów brzegowych został również zaangażowany polski lekki krążownik *Dragon*, w czasie inwazji na Normandię. Jego armaty kalibru 152 mm już od wczesnych godzin rannych 6 czerwca 1944 roku prowadziły ogień do wyznaczonych celów nadbrzeżnych osiągając dużą skuteczność ognia.

Działania bojowe dużych ON wspierały niszczyciele, które prowadziły walki również samodzielnie lub z innymi siłami morskimi. Walczyły z użyciem artylerii, torped lub środkami przeciw OP. Operując w grupach, mogły atakować z różnych kierunków nawet pojedynczy pancernik lub krążownik.

### Walki artyleryjskie na morzu

W walce morskiej między zespołami pierwszym zadaniem było osłabienie przeciwnika przez zniszczenie lub uszkodzenie pojedynczych okrętów, z zasady na dużych odległościach. Drugim – zniszczenie zespołu. W walce pojedynczych jednostek – zatopienie lub uszkodzenie okrętu przeciwnika. Ponadto artyleria okrętowa odpierała ataki ścigaczy torpedowych i niszczycieli przeciwnika oraz zabezpieczała ataki własnych ścigaczy torpedowych i niszczycieli<sup>208</sup>.

Polskie niszczyciele wielokrotnie używały artylerii okrętowej do zwalczania okrętów i statków przeciwnika na morzu, uzyskując dobre wyniki w strzelaniu. Co prawda przeciwnik unikał bitew morskich na morzu, ale mimo wszystko dochodziło do nich wielokrotnie. Już 12 grudnia 1939 roku zespół alianckich niszczycieli – w tym *Błyskawica* i *Grom*, wyszedł na morze celem przechwycenia zespołu niemieckich niszczycieli i zatopienia ich. Jednak z powodu gęstej mgły i ciemnej nocy do bitwy morskiej wówczas nie doszło, a oba zespoły rozminęły w bliskiej odległości<sup>209</sup>. Ale już od następnego

roku niszczyciele nasze uczestniczyły w wielu bitwach morskich, w których z powodzeniem używały artylerii pokładowej.

Pod koniec czerwca 1940 roku *Garland* wraz z okrętami brytyjskimi brał udział w zatopieniu na Morzu Jońskim włoskiego niszczyciela *Espero*. Następnie uczestniczył w bitwie morskiej koło przylądka Stilo (zwanej też bitwą koło Kalabrii), stoczonej 8–9 lipca 1940 roku między flotą brytyjską a włoską. Siły brytyjskie stanowiła eskadra aleksandryjska w składzie 3 pancerników, 1 lotniskowca, 5 lekkich krążowników i 17 niszczycieli, które szły w kierunku Malty celem osłony dwóch konwojów liczących razem 7 statków. Eskadra aleksandryjska poruszała się w 3 zespołach, a w zespole sił głównych znajdował się *Garland*. Natomiast siły włoskie w składzie 2 pancerników, 7 ciężkich krążowników, 12 lekkich krążowników i 24 niszczycieli, osłaniały konwój 5 statków z wojskiem idących z Neapolu do Benghazi. Samoloty przeciwników dokonały rozpoznania i w południe 8 lipca włoskie bombowce przeprowadziły atak, uszkadzając brytyjski lekki krążownik. W następnym dniu brytyjskie samoloty torpedowe atakowały okręty włoskie, ale bez powodzenia. Wzajemne ataki samolotów bombowych i torpedowych spowodowały jednak zbliżenie zespołów przeciwników na odległość 14 Mm, co spowodowało walkę artyleryjską. W bitwie tej trafione zostały pancernik i ciężki krążownik, co było powodem wycofania się głównych sił włoskich z walki, ale do ataku torpedowego weszły ich niszczyciele. Co prawda nie uzyskały trafień, ale zmuszając Brytyjczyków do manewrowania pozwoliły swoim siłom głównym ująć na bezpieczną odległość. W walce z niszczycielami włoskimi brał udział również *Garland*, utrudniając im skuteczny atak torpedowy. Nasz okręt walczył również z samolotami przeciwnika<sup>210</sup>. W kilka dni później – 19 lipca, *Garland* uczestniczył w następnej bitwie morskiej koło przylądka Spatha (północno-zachodnie wybrzeże Krety), w składzie zespołu – lekki krążownik *Sydney* i grupa niszczycieli z 14 flotyli aleksandryjskiej. Alianckie niszczyciele natknęły się na 2 włoskie krążowniki – *Bartolomeo Colleoni* i *Giovanni delle Bande Nere*, naprowadzając na własny krążownik idący w asyście *Garlanda*. W błyskawicznej bitwie artyleryjsko-torpedowej pierwszy krążownik włoski trafiony dwiema torpedami w masywnie zatonął, a drugi – uszkodzony uciekł.

Obie bitwy morskie wykazały rosnące znaczenie w walce morskiej lotnictwa oraz sił lekkich – głównie niszczycieli, charakteryzujących się różnorodnym uzbrojeniem i znacznymi właściwościami manewrowymi. Rosło więc znaczenie tej klasy okrętów, jako jednostek uniwersalnych, mogących podjąć walkę w różnych warunkach operacyjnych. Stąd m. in. na początku 1941 roku powstał plan wykorzystania polskiego niszczyciela – *Błyskawicy*, do ataku na francuskie krążowniki przewożące dla Niemców surowy kauczuk i chininę z Indochin. Polski okręt miał w tej operacji współdziałać z szybkim stawiaczem min<sup>211</sup>.

<sup>207</sup> M.in. *Bismarck* i *Prinz Eugen* przechodząc Kattgat i Skagerrak 20 maja 1941 roku w godz. 0600–0800 w osłonie niszczycieli i trałowców, były obserwowane przez szwedzki krążownik *Gotland*, idący za nimi blisko własnego brzegu. Stąd niebawem poszła informacja do Brytyjczyków. Następnego dnia Niemcy przejęli rozkaz radiowy do angielskich samolotów, aby te śledziły 2 duże okręty i 3 niszczyciele idące na północ (Mc Lachlan, *Tamże*, s. 172).

<sup>208</sup> Tuż przed II wojną światową zadania artylerii okrętowej określano w 5 zasadniczych punktach: możliwie najkrótsze wstrzelanie się, by jak najszybciej przejść na ogień skuteczny; szybkie zniszczenie przeciwnika; prowadzenie ognia na możliwie dużych odległościach; osiągnięcie jak największej skuteczności w walce nocą; swobodne odpieranie ataków lotniczych, torpedowych i OP (J. Wiśniewski, *Uzbrojenie nowoczesnego okrętu*, M. 1938, z. 7).

<sup>209</sup> *Polskie Siły*, s. 163.

<sup>210</sup> W bitwie tej powstał pewien chaos, ponieważ włoscy piloci byli zdezorientowani i nie rozróżniali swoich okrętów od alianckich. Brak znajomości sylwetek okrętów przez pilotów włoskich samolotów stanowił m. in. o słabości tego lotnictwa.

<sup>211</sup> W. Francki, *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*, NS 1973, nr 130.

W tym samym roku doszło do bitwy morskiej Royal Navy z *Bismarckiem*, w której uczestniczył polski niszczyciel *Piorun*<sup>212</sup>. Niemiecki zespół w składzie *Bismarck* i *Prinz Eugen* wykonujący operację *Rheinübung* (*Cwiczenia nad Renem*) stale śledzony, po wyjściu na morze zaalarmował Royal Navy, a po bitwie z *Hoodem* *Bismarck* zaniepokoił władze nie tylko brytyjskie, ale i amerykańskie<sup>213</sup>. W pościgu za niemieckim pancernikiem aktywnie uczestniczył polski niszczyciel, który po rozpoznaniu przeciwnika rozpoczął strzelanie, ponieważ wykonanie ataku torpedowego było utrudnione. W walce polski okręt przekazywał Brytyjczykom ruchy nieprzyjaciela, jego kursy i pozycję oraz prędkość<sup>214</sup>. Było to jego najważniejsze zadanie, pozwalające na podejście głównych sił brytyjskich, które zatopiły niemiecki pancernik<sup>215</sup>. Bitwa ta silnie wpłynęła na wzmocnienie morale załóg POMW i jego popularności nie tylko w polskich władzach wojskowych, ale i w cywilnych.

W październiku 1942 roku *Krakowiak* wraz z brytyjskim niszczycielem na patrolu u wybrzeży francuskich stoczyły walkę z dwoma niemieckimi patrolowcami. Uszkodzone jednostki przeciwnika zdołały uciec w zasięg własnej artylerii nadbrzeżnej. Później, nocą 3/4 marca 1943 roku, ten sam okręt, w czasie patrolu w osłonie brytyjskiego wybrzeża, rozpoznał 2 niemieckie ścigacze, do których otworzył ogień. Uszkodzone jednostki przeciwnika uszły.

Bitwy morskie przeprowadzały niemal wyłącznie siły lekkie, a od lata 1944 roku – głównie niszczyciele i ścigacze, ponieważ takimi rozporządzali Niemcy, dążący do przeszkodzenia w inwazji alianckiej. Brały w nich udział również trałowce przeciwnika, mający za zadanie ochronę przybrzeżnych konwojów, trałowanie i ochronę własnych ZM, albo wykonywały inne zadania bojowe na przybrzeżnych wodach w zasięgu niemieckiej artylerii nadbrzeżnej. W wielu takich bitwach brały udział również polskie niszczyciele. M.in. nocą 8/9 czerwca 1944 roku stoczona została bitwa morska przy wysepce Quessant (Ushant) w pobliżu Bretanii, między 10 flotyllą brytyjskich niszczycieli, a 4 niszczycielami niemieckimi<sup>216</sup>. Była to bitwa torpedowo-artyleryjska, przepro-

wadzona między niszczycielami, rzadko spotykana na wodach europejskich. W pierwszej jej fazie okręty niemieckie wystrzeliły torpedy całym zespołem jednocześnie, od których alianckie niszczyciele szybkimi manewrami uchyliły się atakując przeciwnika z obydwu stron. W ten sposób rozdzielono ogień z niemieckich armat kalibru 150 mm, a jednocześnie kilka niszczycieli z 10 flotylli zatopiły niszczyciel przeciwnika *Z 1*<sup>217</sup>. W drugiej fazie bitwy przeciwnik starał się uchylić od dalszej walki i 2 jego okręty przechodząc przez ZM uszły. Natomiast czwarty niemiecki niszczyciel, uszkodzony, wysadził się na brzeg. Bitwa ta, w której uczestniczyły dwa polskie okręty, sparaliżowała działania niemieckich ON na wodach zachodniego wybrzeża Francji i Kriegsmarine już więcej ich tam nie używała<sup>218</sup>. Natomiast 11 czerwca *Krakowiak* wraz z kanadyjskim niszczycielem *Sioux*, stoczył bitwę morską z zespołem niemieckich ścigaczy, usiłujących atakować aliancką żeglugę na kanale La Manche. W kilka dni później – nocą 13/14 czerwca 1944 roku *Piorun* i brytyjski niszczyciel *Ashanti* wykryły zespół 7 niemieckich trałowców w pobliżu wyspy Jersey na kanale La Manche, zajętej jeszcze przez Niemców. Z odległości 3500 m oświetlono go pociskami świetlnymi i okręty alianckie rozpoczęły strzelanie, uzyskując szybko nakrycie, w wyniku czego 2 okręty przeciwnika zatonały. Następnie *Piorun* stoperdował trzeci trałowiec, a *Ashanti* niszczył następny, który również zatonął. Pozostałe 3 okręty uciekały w zasięg własnej artylerii nadbrzeżnej, ale 2 z nich zostały po drodze trafione i splonęły, jedynie jeden trałowiec zdołał uciec, ale został uszkodzony. W walce artyleryjskiej *Piorun* został również trafiony w skrzynię z amunicją, co wywołało pożar, ale to nie wyeliminowało okrętu z walki<sup>219</sup>. Zaś 12 sierpnia *Piorun* zatopił przerywacz zagród minowych *Sauerland* (nr taktyczny „7”). Ponieważ mimo dużej ilości trafień pociskami artyleryjskimi okręt ten trzymał się na powierzchni morza, polski niszczyciel wstrzymał ogień dając załodze możliwość opuszczenia pokładu przerywacza zagród, a następnie z odległości kilkuset metrów odpalił torpedę z prawej burty, topiąc okręt niemiecki<sup>220</sup>. W następnym roku, nocą 25/26 marca, *Krakowiak* brał udział w bitwie z niemieckimi ścigaczami torpedowymi<sup>221</sup>. Okręt polski idąc z norweskim niszczycielem *Arendal*, brytyjską fregatą oraz flotyllą ścigaczy szedł w eskorcie konwoju, który

<sup>212</sup> Wiosną 1941 roku do zwalczania alianckich konwojów Niemcy przygotowywali 3 pancerniki – *Bismarck*, *Scharnhorst* i *Gneisenau*. Pierwszy miał zwalzczać osłonę konwojów, a pozostałe dwa statki konwoju. Ponieważ te dwa drugie były zablokowane w Breście i niesprawne technicznie do wyjścia na morze, do operacji wyszedł *Bismarck* i ciężki krążownik *Prinz Eugen*. Niemieckim zespołem dowodził wiceadmirał Günter Lütjens, a dowódcą *Bismarcka* był komandor Ernest Lindemann.

<sup>213</sup> W otoczeniu prezydenta Stanów Zjednoczonych powstała nawet obawa, że *Bismarck* może ostrzelać Nowy Jork, albo może też wejść do Rio de Janeiro jako propagator III Rzeszy wśród ludności Ameryki Południowej, a nawet wokół przylądka Horn może operować na Pacyfiku w oparciu o bazy japońskie i sowieckie. Prezydent rozważał nawet możliwość przeprowadzenia ataków torpedowych przez amerykańskie OP na *Bismarcka* (Kosiarsz, *Flota*, przypisy 56).

<sup>214</sup> Ogień niszczyciela z armat kalibru 120 mm do pancernika nie mógł odnieść skutków, miał jednak wpływ na morale własnej załogi i prowokował nieprzyjaciela. Błyski z jego działa pomagały w obserwacji i ustalaniu na bieżąco elementów ruchu *Bismarcka*, który musiał prowadzić ogień w obawie przed podejściem polskiego okrętu do salwy torpedowej.

<sup>215</sup> S. Biskupski, *Na kursie „Bismarck”*, Warszawa 1963; R. Witkowski, *Operacja przeciw „Bismarckowi” i udział w niej niszczyciela „Piorun”*, PM 1961, z. 7–8. Anglicy niechętnie wymieniają w tej walce *Pioruna*. M.in. Churchill opisując bitwę z *Bismarckiem* nie przytacza polskiego okrętu w swoich wspomnieniach (*Tamże*, t. III, s. 303nn). Wspomina jednak o tym Brennecke (*Schlachtschiff „Bismarck”*, s. 149, 175, 178).

<sup>216</sup> W czasie inwazji alianckiej w Breście znalazło się 5–6 niemieckich niszczycieli, w tym typu *Narwik* z armatami kalibru 150 mm. 8 czerwca lotnictwo wykryło 4 z nich, idących z Brestu kursem południowo-

zachodnim. Aby nie dopuścić ich do strefy operacyjnej desantu, 10 flotylla brytyjskich niszczycieli w składzie: 2 polskie – *Błyskawica* i *Piorun*, 4 angielskie – *Tartar*, *Ashanti*, *Eskimo* i *Javelin* oraz 2 kanadyjskie – *Haida* i *Huron*, rozpoczęła patrol celem ich przechwycenia.

<sup>217</sup> Walkę artyleryjską prowadzono z odległości 8000–9000 m, na której 10 flotylla aliancka mogła użyć około 50 armat kalibru 120 i 102 mm, natomiast Niemcy do 18 armat kalibru 150 i mniejszych. Artyleria przeciwnika była mało skuteczna, armaty kalibru 150 mm źle wpływały na stateczność niszczycieli, a ich ręczne ładowanie ograniczało szybkostrzelność.

<sup>218</sup> Szczerkowski, *ORP „Błyskawica”*, s. 72–73.

<sup>219</sup> E. Kosiarsz, *Niszczyciele polskie*, s. 95.

<sup>220</sup> Niemieckie przerywacze zagród minowych miały specjalne wzmocnione kadłuby, odporne na wybuchy min i inne zabezpieczenia wzmacniające okręt (E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe*, t. II, s. 490, 833).

<sup>221</sup> Od stycznia do marca 1945 roku toczyły się walki na trasie porty brytyjskie – Antwerpia – głównej bazy zaopatrzeniowej dla alian-tów. Dlatego Kriegsmarine skoncentrował w tym rejonie około 40 ścigaczy torpedowych do atakowania alianckich konwojów. Ścigacze te podchodziły aż pod wybrzeże angielskie małymi grupami, stąd na tych wodach miały miejsce częste walki artyleryjskie.

napotkała ścigacze przeciwnika. Początkowo ścigacze niemieckie wykryły radary okrętów ochrony, które wystrzeliwszy pociski oświetlające postawiły zaporę ogniową. Przeciwnik atakował w 3 grupach po 4 ścigacze, jednak wobec skuteczności zapory przeciwnik uchylił się od walki. Za uchodzącymi ścigaczami okręty eskorty prowadziły ogień do 4 Mm, a dalej ruszyły za nimi w pogoń ścigacze brytyjskie. *Krakowiak* trafił dwa niemieckie ścigacze: na jednym wybuchł pożar, a następnie eksplodował, a drugi – zatonął prawdopodobnie w czasie ucieczki.

## Ataki torpedowe

Niszczyciele przeprowadzały nocne i dzienne ataki torpedowe, często we współdziałaniu z dużymi ON na morzu i u wybrzeży. Wyjście do ataku torpedowego niszczycieli z zasady odbywało się grupami z kilku kierunków pod osłoną pancerników lub krążowników, we współdziałaniu z lotnictwem torpedowym i bombowym. Aby zbliżyć się skrycie, stosowano ZD, złą widoczność i maskujące właściwości rejonu działań bojowych – cieśniny, wyspy itp. Do chwili otwarcia przez okręty przeciwnika ognia artyleryjskiego, niszczyciele manewrowały na kursach prostych dążąc do zajęcia pozycji wyjściowej. Po jej zajęciu, zbliżały się do obiektu ataku zygzakami, starając się zająć pozycję salwy torpedowej w granicach sektora dziobowych kątów biegu. Po odpaleniu torped wychodziły z ataku torpedowego za ZD<sup>222</sup>.

Na silne okręty przeciwnika ataki torpedowe niszczyciele przeprowadzały z większych odległości o od 50 do 100 kab., w obawie przed ich ogniem artyleryjskim. Dlatego nie zawsze były one skuteczne. Na początku wojny częstotliwość ataków torpedowych była większa, ale wraz z rozwojem działań wojennych ilość ich malała. Było coraz mniej możliwości do przeprowadzenia bitew torpedowych, ponieważ brakowało odpowiednich celów. Niemieckie duże ON były nieliczne i stały raczej w bazach, a Włosi niechętnie wychodzili na morze.

Polskie ON wielokrotnie atakowały torpedami niszczyciele i ścigacze przeciwnika i same również czasami używały tej broni. Jednak wobec braku odpowiednich celów na morzu, nasze okręty nie miały wiele możliwości użycia torped. Na polskich okrętach zwracano wiele uwagi na obronę przed torpedami wystrzeliwanymi z ON, głównie ze ścigaczy torpedowych przeciwnika. Surowo przestrzegano więc takich zasad, jak: stała obserwacja morza bez względu na pogodę, powiadamianie o okrętach przeciwnika uzbrojonego w torpedy i stosowanie uników przed torpedami.

## Zwalczanie celów nadbrzeżnych

Ważną rolę niszczyciele odgrywały w walce z celami brzegowymi przeciwnika, w czym brały udział również okręty polskie tej klasy, niemal od początku wojny. Brały udział w uderzeniach na bazy przeciwnika – głównie na wybrzeżu norweskim, francuskim i włoskim. Ponadto

ostrzeliwały baterie nadbrzeżne nieprzyjaciela, głównie na Wale Atlantyckim przed inwazją normandzką, sprawdzając ich gotowość bojową i stanowiska<sup>223</sup>.

Royal Navy wypracowała 2 rodzaje artyleryjskiego bombardowania celów brzegowych: strategiczne i bezpośrednie wsparcie działań lądowych. Każda z tych operacji zawsze musiała być zabezpieczona przez niszczyciel, ścigacze oraz inne jednostki floty wojennej

Bombardowanie strategiczne miało na celu niszczenie portów i baz przeciwnika oraz prowokowanie jego floty do wyjścia na morze, co w II wojnie światowej było już niemożliwe. Przeprowadzono je zaskakującym uderzeniem, zanim przeciwnik zdołał zorganizować obronę – głównie nocą lub o brzasku. Natomiast bezpośrednie wsparcie działań lądowych miało na celu wsparcie ogniowe skrzydła lub walczących skrzydeł opartych o morze i wsparcie oddziałów lądujących.

Organizowano współpracę artylerii okrętowej z oddziałami lądowymi. Powołano specjalne grupy – tzw. *Jednostki Bombardowania*. Składały się głównie z oficerów artylerii lądowej, wyszkolonych w bombardowaniu z morza. Byli to oficerowie łącznikowi bombardowania, przeznaczeni do współpracy z artylerią okrętową i przydzieleni na poszczególne okręty, albo wysunięci obserwatorzy bombardowania, którzy wraz z odpowiednią obsługą radiowo-łącznikową z floty znajdowali się w dyspozycji dowództw floty, korpusu lub dywizji. W czasie walki artyleryjskiej z brzegiem byli oni przydzielani przez te dowództwa do batalionów lub dowództw artylerii lądowej, skąd radiem kierowali ogniem artylerii okrętowej<sup>224</sup>. Ponadto organizowano współpracę okrętu strzelającego z samolotem. Przed wykonaniem zadania piloci omawiali je z artylerzystami danego okrętu, ale początkowo strzelanie takie przeprowadzano nocą. Dopiero po opanowaniu powietrza przez lotnictwo alianckie, zaczęto również przeprowadzać artyleryjskie bombardowanie dzienne. Celem zwiększenia skuteczności ognia wprowadzono nowoczesne samoloty, które współpracowały parami – jeden jako obserwator, a drugi – jako jego ochrona. Środkiem łączności był radiotelefon<sup>225</sup>.

*Błyskawica* i *Grom* zwalczały niemiecką artylerię pod Narwikiem<sup>226</sup>. *Zaś Burza* pod Calais od 16 maja 1940 roku ostrzeliwała przeciwnika w nadmorskiej trasie od Boulogne. Będąc w zespole 3 alianckich niszczycieli, tylko polski okręt miał armaty kalibru 130 mm – pozostałe zaś, kalibru 120 mm. Jesienią tego samego roku – nocą 10/11 października, Royal Navy przeprowadziła wypad artyleryjski na port w Cherbourgu. W operacji tej wzięły udział okręty alianckie, w składzie sił głównych – pancernik *Revenge* i 8 niszczycieli,

<sup>223</sup> Do niszczenia celów brzegowych artyleria niszczycieli używała pocisków: odłamkowo-burzących przy strzelaniu do celów odkrytych i zakrytych oraz do burzenia lekkich umocnień typu polowego; burzących – do niszczenia schronów i stanowisk betonowych, umocnień polowych i punktów ogniowych; przeciwpancernych – do zwalczania celów opancerzonych; szrapneli i granatów odłamkowych do ostrzeliwania siły żywej, do wstrzeliwania się wówczas, gdy obserwacja wybuchów pocisków burzących była utrudniona; zapalających – do zapalania umocnień i obiektów; oświetlających; dymnych – do stawiania ZD.

<sup>224</sup> *Bombardowanie z morza*, B 1946, z. 2, s. 53–54.

<sup>225</sup> *Tamże*, s. 54.

<sup>226</sup> O dużej skuteczności ognia polskich okrętów w strzelaniu do niemieckich celów pod Narwikiem niemal na gorąco pisał H. Laugs (*Kampf um die Erzbahn. Als Seeoffizier vir Narvik*, Lepzig 1941, s. 117 nn) i Marek (*Tamże*, s. 134).

<sup>222</sup> E. Szpitun, *Ogólne zasady sztuki wojenno-morskiej*, ONSiWMW 1960, s. 28; Supiński, Lechowski, *Tamże*, s. 98.



ubezpieczanych przez dwa zespoły – od zachodu przez 2 krążowniki oraz 4 niszczyciele, w tym polskie – *Burza* i *Garland* i od wschodu – przez flotyllę ścigaczy, w tym polskie *S 2* i *S 3*. W rejonie bombardowania znajdowało się około 50.000 niemieckich żołnierzy przygotowanych do desantu na wyspy brytyjskie oraz okręty przeciwnika. Strzelanie niemal całej artylerii alianckich jednostek trwało około 15 minut bez przeciwdziałania nieprzyjaciela, po czym zespół wrócił do własnych baz<sup>227</sup>. W listopadzie 1942 roku *Krakowiak* i *Ślązak* ostrzeliwały niemieckie baterie nadbrzeżne we Francji. W lipcu 1943 roku *Piorun* w silnym zespole dwukrotnie ostrzeliwał pozycje lądowe przeciwnika i jego baterie w Cieśninie Messyńskiej. *Krakowiak* w dniach 7–11 listopada tego roku ostrzeliwał cele śladowe Dodekanezu, a następnie wyspy Kos i Levitha. Natomiast 9 listopada 1943 roku *Piorun* w zespole brytyjskich niszczycieli dniem i nocą ostrzeliwał wybrzeże na północ od Neapolu. Nocą okręt wystrzelił 178 pocisków, a w dzień – 173 pociski<sup>228</sup>.

Zasadniczą rolę odegrała artyleria okrętowa w operacji normandzkiej, a okręty alianckie przeprowadziły na dużą skalę bitwę z lądem. Okręty bombardujące zajęły pozycje bojowe o godz. 0500–0515 szóstego czerwca. Wschodnie skrzydło przysłonięto ZD postawioną przez samoloty, którą następnie podtrzymywały specjalnie do tego celu wyznaczone jednostki. Ataki niemieckich ścigaczy torpedowych nie powiodły się, a ogień baterii nadbrzeżnych przeciwnika był nieskuteczny. Żaden z okrętów alianckich nie został trafiony. W ciągu dnia pancerniki i krążowniki wykonały 101 strzelań, oddając 4000 strzałów, zaś niszczyciele 13.000 strzałów. Wysunięci obserwatorzy bombardowania działali już od chwili wylądowania. Operowały również powietrzne punkty obserwacji, przeznaczone głównie do zwalczania artylerii nieprzyjaciela<sup>229</sup>. Główny udział w bombardowaniu miały krążowniki, ponieważ bardzo szybko cele lądowe znalazły się poza zasięgiem armat niszczycieli.

W tym samym roku – 14 sierpnia, *Piorun* w zespole alianckim walką artyleryjską rozpoznawał możliwości obronne 3 baterie nadbrzeżne kalibru 305 mm przeciwnika w rejonie portu Saint-Jean-de-Luz nad Zatoką Biskajską.

Polskie niszczyciele w strzelaniu do celów brzegowych osiągały dobre wyniki, ponieważ KMW zwracało wiele uwagi na wykorzystanie artylerii okrętowej. W ten sposób nawiązywano do dobrych tradycji sprzed 1939 roku, kiedy to niemal wszystkie nasze okręty potrafiły szybko wstrzelać się i przechodzić na ogień skuteczny. Niszczyciele operowały w składzie szyków marszowych dużych ON, konwojów i oddziałów desantowych.

## Działania bojowe ścigaczy

Na wodach kanału La Manche i w pobliżu wybrzeży, po-

wszechnie używano ścigaczy torpedowych<sup>230</sup>. Ich działania były dokuczliwe dla obu walczących stron, a w różnych latach ataki ścigaczy przybierały na sile. Ponieważ niemieckie siły nawodne złożone z większych ON i lotnictwa na tym akwenie malały, od 1943 roku na kanale La Manche do zwalczania żeglugi alianckiej Kriegsmarine coraz powszechniej używała ścigaczy torpedowych. Operowały grupami, a brytyjskie – dodatkowo w osłonie ścigaczy artyleryjskich. Zadaniem pierwszej grupy było przeprowadzenie ataku torpedowego z małych odległości – nawet poniżej kilkuset metrów, a drugiej – ogniem artylerii szybkostrzelnej zabezpieczały atak pierwszych. Dodatkowo do osłony ataku torpedowego stosowano ZD.

Powodzenie uderzeń torpedowych наносzonych przez ścigacze polegało na ich zespołowym operowaniu w odpowiednich szykach i na dużych prędkościach. Zwiększało je współdziałanie w ataku z samolotami i większymi ON, głównie z niszczycielami. Ale najskuteczniejsze były te, które przeprowadzano w warunkach złej widoczności i z zaskoczenia.

Atak torpedowy ścigaczy polegał na bezpośrednim, brawurowym podejściu na maksymalnych prędkościach, na jak najmniejszą odległość do celu i wystrzelenie weń torped. Ścigacze unikały skutków ognia pokładowego przeciwnika jedynie prędkością i zygakiem, a po wystrzeleniu torped, na maksymalnych prędkościach uchodziły różnymi kursami, aby zminimalizować ten ogień. Ponieważ ścigacze torpedowe nosiły zazwyczaj 2 torpedy (rzadziej do 4), grupa tych okrętów przeprowadzała zasadniczo jeden atak, rzadziej dwa. Po walce ścigacze wracały do bazy, celem uzupełnienia zapasów. Dlatego bazy brytyjskich ścigaczy znajdowały się w portach południowych, a niemieckich na wysokości angielskich. Wynikało to z ograniczonego akwenu, na którym mogły operować ścigacze torpedowe obu walczących stron.

W składzie Royal Navy aktywnie operowały polskie ścigacze, występujące zasadniczo jako artyleryjskie. Współdziałały one z brytyjskimi ścigaczami torpedowymi grupami, zapuszczając się na przybrzeżne wody przeciwnika nocą lub w złej widoczności. Po wykryciu konwoju lub pojedynczego statku przeciwnika, nawiązywały walkę z eskortą, zaś ścigacze torpedowe przystępowały do ataku torpedowego. Po wystrzeleniu torped uchodziły na maksymalnych prędkościach, a nasze nadal prowadziły ogień artyleryjski i również uchodziły. Dochodziło również do częstych spotkań ścigaczy przeciwników. Niemieckie ścigacze były większe i nieco wolniejsze, a początkowo również miały słabsze uzbrojenie artyleryjskie. Jednak w miarę rozwoju działań

<sup>230</sup> Obszar kanału La Manche stanowił stały teatr działań wojennych dla ścigaczy torpedowych i artyleryjskich obu walczących stron. W rejonie tego kanału przeciwnicy zorganizowali również bazy dla tych okrętów. Granicę wschodnią kanału stanowiła linia Dover-Calais, a zachodnią – wyspy Scilly i Quessnat. Szerokość kanału w najwęższym miejscu (Cieśnina Kaletańska) wynosi około 18 Mm, a długość kanału 300 Mm. W części południowej znajduje się wiele wysp, skał i płycizn, a na północ od Zatoki Sekwany są podłużne płycizny, zajmujące Cieśninę Kaletańską. Głębokość na nich maleje do 1,8 m, a największa głębokość kanału wynosi 174 m. Wybrzeże brytyjskie jest strome, urwiste. Archipelag Scilly składa się z 48 wysepek i około 1000 skał wystających z wody. Wybrzeże francuskie jest również urozmaicone, na zachód od Calais brzeg ma wysoki i klifowy. Za portem Boulogne brzeg jest niski i pocięty małymi rzeczkami. Dalej, z wyjątkiem okolic Dieppe, brzeg znowu jest wysoki. Największe i najdalej wysunięte na morze wyspy – Jersey, Guernesej, Sark i Borhou (M. Lacki, *Geografia wojennomorska. Morze Bałtyckie i Północne*, WSMW, Gdynia 1979, s. 112–113).

<sup>227</sup> Piaskowski, *Tamże*, t. 2, s. 153; *Polskie Siły*, s. 281.

<sup>228</sup> *Tamże*, s. 436.

<sup>229</sup> *Tamże*, s. 55–57. W ciągu całego okresu operacji normandzkiej aliancka artyleria okrętowa oddała około 59.000 strzałów. Przeprowadzono wówczas 209 strzelań przeciwko artylerii, 56 strzelań przeciwko czołgom i samochodom pancernym, 119 strzelań przeciwko piechocie i innym rodzajom wojsk, 46 strzelań przeciwko punktom oporu i podobnym celom oraz 108 strzelań przeciwko miejscowościom, stacjom kolejowym itp. (*Tamże*, s. 57).

bojowych, uzbrojenie to wzmacniano. W miejsce KM Niemcy wprowadzili armaty kalibru 20 mm, a później nawet kalibru 37mm. Ponadto przeciwnik początkowo miał przewagę w ścigaczach torpedowych nad Brytyjczykami. Polskie ścigacze uczestniczyły również jako osłona dużych ON ostrzeliwujących cele nadbrzeżne przeciwnika, prowadziły patrole i inne zadania wynikające z potrzeb Royal Navy w rejonie kanału La Manche.

W 1940 roku ścigacze S 2 i S 3 kilkakrotnie brały udział w wypadach na wody przybrzeżne przeciwnika, a we wrześniu – w osłonie pancernika *Revenge* ostrzeliwującego port w Cherbourgu. Nocą 21/22 marca 1941 roku S 2 wraz ze ścigaczem brytyjskim, patrolujący na przybrzeżnych wodach Francji, natknęły się na 2 trałowce i 4 ścigacze niemieckie. Po wymianie ognia z KM przeciwnicy stracili ze sobą kontakt w ciemnościach i rozeszli się.

Polskie ścigacze brały udział w kilku udanych operacjach bojowych w 1942 roku. Zimą i wiosną operowały na wodach kanału La Manche wychodząc na częste patrole, w eskorcie konwojów, prowadziły walki z samolotami, a latem zapuszczały się pod francuskie wybrzeża. Nocą 16/17 stycznia S 3 wraz ze ścigaczem brytyjskim zaatakowały na redzie Boulogne niemiecki statek, a w lutym S 2 i S 3 operowały przeciwko pancernikom przeciwnika. 11 lutego pancerniki *Gneisenau*, *Scharnhorst*, ciężki krążownik *Prinz Eugen*, pod osłoną 5 niszczycieli, 11 torpedowców, trałowców i ścigaczy, wyszły z Brestu do portów niemieckich wodami kanału La Manche. Niemiecki zespół operację *Cerberus* – wyrwania się z Brestu, wykonał z zaskoczenia, szedł jak najbliżej brzegu, aby być w zasięgu własnej artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa<sup>231</sup>. Następnego dnia – 12 lutego, Brytyjczycy na niemiecki zespół przeprowadzili ataki lotnicze, ale wobec silnej obrony plot ataki te były ostrożne. Natomiast po południu atak torpedowy przeprowadziło 5 brytyjskich ścigaczy osłanianych przez polskie – S 2 i S 3. Jednak w dobrej widoczności nie atakowały z zaskoczenia i zostały wcześniej wykryte, a wystrzelone torpedy przy huraganowym ogniu okrętów niemieckich nie pozwoliły na ich skuteczność, wobec czego chybiły celu. Mimo silnego ognia przeciwnika atakująca grupa alianckich ścigaczy również nie poniosła żadnych strat. Nocą 8/9 czerwca S 3 razem z dwoma innymi ścigaczami alianckimi – angielskim i holenderskim, zaatakowały 3 trałowce niemieckie w rejonie Dunkierki. Bitwa artyleryjska prowadzona z małych odległości – około 200 m, trwała 3 minuty. Polski okręt został trafiony, ale nie odniósł poważniejszych strat, ale na angielskim ścigaczu powstały uszkodzenia i byli ranni. W kilkanaście dni później – 23 czerwca, S 2 i S 3 operowały razem na morzu, ale drugi ścigacz ze względu na defekt silnika musiał wrócić do bazy. Natomiast S 2 po otrzymaniu sygnału o przeciwniku i po rozpoznaniu 6 ścigaczy niemieckich, zaatakował je z odle-

głości około 200 m strzelając z armaty 20 mm i KM. W powstałym zamieszaniu Niemcy zaczęli ostrzeliwać się wzajemnie, a polski okręt wycofał się z walki. Atak ten przeszkodził przeciwnikowi w działaniu przeciwko alianckiemu konwojowi przybrzeżnemu. W kilka tygodni później – nocą 6/7 sierpnia dwie grupy ścigaczy – 2 polskie i jeden brytyjski oraz 3 brytyjskie, miały atakować konwój przeciwnika idący z Boulogne do Calais w eskorcie 2 niszczycieli, 6 eskortowców i 15 ścigaczy. Polska grupa miała atakować od północy, a angielska od strony Calais. Polskie ścigacze rozpoczęły walkę z 4 niemieckimi ścigaczami, a niszczyciele oświetlając pole walki otworzyły ogień. Ścigacze zatopiły transportowiec i eskortowiec, a S 2 zatopił trzecią jednostkę przeciwnika – prawdopodobnie ścigacz. 1 eskortowiec niemiecki został uszkodzony, zaś w zespole alianckim zatopiony został 1 ścigacz, kilka miało uszkodzone kadłuby, a S 2 został trafiony przez co stanął jeden silnik, ale osłaniał go drugi polski ścigacz – S 3. Zadanie alianckie ścigacze wykonały. 23/24 sierpnia, S 2 i ścigacz brytyjski otrzymały sygnał o 15 ścigaczach niemieckich idących w trzech grupach. Oba alianckie ścigacze wyszły na spotkanie i brawurowo zaatakowały 5 ścigaczy przeciwnika. Po 5-minutowej walce przeciwnik wycofał się i uszedł ze strefy operacyjnej aliantów. W 1943 roku zadania ścigaczy alianckich rosły, a do najważniejszych należała blokada portów niemieckich, obrona własnej żeglugi przybrzeżnej oraz patrole. Niemieckie ścigacze próbowały atakować alianckie statki grupami po 2–4 okręty i unikały potyczek z przeciwnikiem, aby zminimalizować własne straty. Dlatego ścigacze alianckie szukały z nimi kontaktu celem niszczenia sił torpedowych przeciwnika. Nocą 4/5 lipca S 1 wraz ze ścigaczem brytyjskim miały wesprzeć ogniem artylerii atak torpedowy angielskich ścigaczy z 2 niemieckie niszczyciele idące z Dunkierki do Boulogne. W razie sprzyjającej sytuacji miały zaatakować przeciwnika nawet BG. Jednak grupa artyleryjska z polskim okrętem zadania nie wykonała, ze względu na dużą prędkość przeciwnika i bardzo złą widoczność. Ostrzeliwała je artyleria nadbrzeżna i wycofały się do bazy. Do największej potyczki z niemieckimi ścigaczami doszło 25 października – na trasie między Londynem a Hullem. Konwój aliancki zaatakowało jednocześnie aż 28 ścigaczy niemieckich. Atak ten jednak nie powiódł się ze względu na skuteczny ogień artylerii małokalibrowej eskorty. 2 ścigacze przeciwnika zatopiono, 1 uszkodzono, a tylko część z atakujących odpaliło torpedy z dużej odległości, które zatopiły 1 trałowiec brytyjski. Jednocześnie blokada portów niemieckich na wybrzeżu francuskim nasilała się z użyciem alianckich samolotów i ścigaczy – w tym polskich, ale zwalczanie niemieckich konwojów było trudne ze względu na liczne porty i silną obronę brzegową. Po stwierdzeniu sił brytyjskich statki niemieckie szły albo do najbliższego portu, a w ostateczności w zasięgu własnej artylerii nadbrzeżnej. Wypadki i walki polskich ścigaczy miały miejsce do chwili opanowania przez aliantów portów holenderskich i belgijskich, a grupa tych okrętów znajdująca się od połowy kwietnia 1945 roku w Portsmouth przeszła 4 maja do bazy w Portland i do końca wojny nie operowała już na morzu<sup>232</sup>.

<sup>231</sup> Niemieckie pancerniki i ciężki krążownik stojące w Breście były blokowane przez Royal Navy, bombardowane przez samoloty i nie miały możliwości wyjścia na Atlantyk. Niemcy podjęli więc odpowiednie przygotowania do ich przetrzucenia do portów Rzeszy. Plan przedarcia się z Brestu przez kanał La Manche na Morze Północne pod kryptonimem *Canvat*, zadanie to przewidywał na 11–12 lutego 1942 roku. Niemcy mieli doświadczenie w podobnych operacjach przeprowadzanych na własnych wodach, w zasięgu własnej artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa i niemal wszystkie powiodły się jeżeli chodzi o pancerniki i inne duże okręty.

<sup>232</sup> Domiczek, *Tamże*, s. 31–32; J. Marczak, *Kutry torpedowe*, s. 16; J. Pertek, *Torpedowce i ścigacze*, Gdynia 1959, s. 31–37; Piaskowski, *Tamże*, t. 3, s. 8, 210; *Polskie Siły*, cz. 1, s. 275, cz. 2, s. 461, 463; *Walki*

## Obrona przeciwlotnicza okrętów

Wszystkie polskie okręty przystosowane były do zwalczania celów powietrznych oraz do współdziałania z samolotami. Już walki we wrześniu 1939 roku wykazały, że flota wojenna może skutecznie operować wówczas, gdy ma odpowiednie wsparcie i zabezpieczenie ze strony lotnictwa. Natomiast obrona przed samolotami w dużym stopniu zależała od jakości artylerii plot i wyszkolenia jej obsługi. Dlatego pełniąc służbę operacyjną w składzie Royal Navy współdziałanie z lotnictwem i walka z samolotami przeciwnika stanowiły – obok zwalczania OP, najważniejsze zadanie każdego pojedynczego okrętu.

Lotnictwo morskie Royal Navy zapewniało wsparcie flocie w czasie działań na morzu i przy wybrzeżu oraz wykonywało samodzielnie zadania na korzyść okrętów – rozpoznanie, niszczenie ON i OP, ratownictwo itp.<sup>233</sup> Siły morskie mogły swobodnie wykonywać swoje zadania wówczas, gdy własne lotnictwo panowało w powietrzu. Jednocześnie wywalczenie i utrzymanie panowania w powietrzu nie wykluczało możliwości niespodziewanego zesrodkowania przeważających sił powietrznych w określonym rejonie i na krótki czas.

Masowe wprowadzenie do walki morskiej coraz nowocześniejszych samolotów powodowało rozwój artylerii do ich zwalczania oraz szukania innych środków obrony plot. Ukształtowały się wówczas dwa zasadnicze środki tej obrony – aktywny i bierny. Do aktywnych należało intensywne strzelanie, głównie zaś stawianie ognia zaporowego. Istotne w tym była duża szybkostrzelność, zasięg ognia oraz zapas amunicji. Natomiast do biernych należało stawianie ZD, stosowanie siatek maskujących, odpowiednie malowanie okrętu i inne.

Samoloty atakowały pojedynczo, grupowo i falami z jednego lub z kilku kierunków. Zmuszało to do rozdzielania ognia, co z kolei zmniejszało jego skuteczność. Doświadczenia wymuszały przy okazji zasady strzelania – prowadzić ogień do tych samolotów, które jeszcze nie zrzuciły bomb lub torped. Okręty stosowały również manewr uchylający od bomb i torped. Na dużych prędkościach ustawiano dziób okrętu w kierunku torpedy, co zmniejszało pole rażenia. Zaś do walki z samolotami bombowymi okręt ustawiano burtą, aby w ten sposób dać możliwość strzelania dla całej artylerii okrętowej, a elipsa upadku bomb układała się w poprzek jednostki. Zasada stosowania ognia i manewru przynosiła pożądane skutki w walce z samolotami. Zasadę tę ciągle doskonalono wraz ze wzrostem możliwości manewrowych okrętów i rozwojem automatyzacji artylerii uniwersalnej.

Zadanie obrony plot okrętu polegało na zniszczeniu lub uszkodzeniu samolotu, a nie środków napadu –

*formacji*, s. 424; E. Weislicki, *Ścigacze*, PW–ŻPO 1943, nr 39. Ścigacze torpedowe stanowiły groźną broń w II wojnie światowej. Około 65% torped z ogólnej ilości wyrzucanych ze ścigaczy trafiło w cel, a więc ich ataki były skuteczne. Wynikało to stąd, że nie wszystkie okręty i statki transportowe posiadały środki obserwacji radiotechnicznej, szczególnie w początkowej fazie wojny. Pozwalało to ścigaczom torpedowym na przeprowadzanie ataków torpedowych niespodziewanych z małych odległości nie przekraczających kilkuset metrów (Szpitun, *Ogólne zasady*, s. 33).

<sup>233</sup> Większość flot wojennych dysponowała lotnictwem morskim bazującym na lądzie, a tylko część – w tym Royal Navy miało lotnictwo pokładowe. Ponadto przeciwnicy na dużych ON mieli również po kilka samolotów.

bomb i torped, za wyjątkiem przypadków. Po przykrych doświadczeniach ściśle przestrzegano zasady, że każdy samolot, o którym nie było wcześniej powiadomienia, należało uważać za nieprzyjacielski i otworzyć do niego ogień<sup>234</sup>.

W czasie II wojny światowej nastąpił gwałtowny rozwój artylerii średnich i małych kalibrów, zdolnych do zwalczania samolotów. Niszczyciele otrzymywały jako artylerię główną 4–6 armat kalibru 102–127 mm, a na mniejszych jednostkach 1 armatę kalibru 76–102 mm. KM zastępowano armatami kalibru 20 mm, przyjęła się armata kalibru 40 mm, która wypierała inne. Broń maszynową, unowocześnioną, na podstawach poczwórnych, podwójnych i pojedynczych, ustawiano na wszystkich wolnych miejscach, gdzie nie można było montować armat. Tak były uzbrojone wszystkie polskie niszczyciele otrzymane w toku wojny, a starsze zostały zmodernizowane i dostosowane do standardów Royal Navy. Obrona plot zyskała na wartości szczególnie wówczas, kiedy wprowadzono radar, w tym i na nasze okręty. Pozwalało to na wykrycie samolotu z odległości powyżej 100 km, co umożliwiało wczesne zaalarmowanie załogi i wczesne przygotowanie artylerii plot do strzelania<sup>235</sup>. W strzelaniu do samolotów ważne było to, że intensywny ogień oplot nie dopuszczał do wykonania zadania przez pilotów.

Sposoby strzelania artylerii plot na okrętach stale doskonalono, opracowywano różnego rodzaju tabele strzelnicze dla różnych warunków prowadzenia ognia, doskonalono dalmierze i przeliczniki, doprowadzając ten proces do automatyzacji. Duża szybkość samolotu i ograniczony sektor ostrzału artylerii oplot powodował bardzo krótki czas pozostawiania celu w zasięgu ognia, co uniemożliwiało wstrzelywanie. Dlatego przeważnie prowadzono od razu ogień skuteczny. Dla osiągnięcia trafień, starano się osiągnąć jak największą szybkostrzelność. Ograniczone rozmiary wraz z dużymi szybkościami samolotów, szczególnie na dużych wysokościach lotu, powodowały trudności we wskazywaniu celu, w celowaniu, obserwacji ognia itp. Trudności te zwiększały się w czasie strzelania nocą i w złej widoczności – zachmurzenie i mgła. Dlatego celowanie, obserwacja ognia i ocena uchyień rozprysków w kierunku i donośności, wymagały dużej wprawy, którą osiągnano wyłącznie przez dobre szkolenie obsługi dział plot<sup>236</sup>.

<sup>234</sup> Szukając sposobów skutecznej walki z lotnictwem przeciwnika, Admiralicja brytyjska prowadziła różne prace w tym kierunku. M. in. pod koniec czerwca 1941 roku przygotowując komunikaty o skuteczności walki z lotnictwem, żądała odpowiednich danych, w tym od polskich okrętów, które zawierały: położenie, godzinę i datę walki; pogodę i widoczność; rodzaj nieprzyjacielskiego samolotu i inne dane udowadniające wniosek oraz dane o ewentualnych jeńcach; czy okręt został uszkodzony lub ktoś z załogi ranny; w wypadku gdy samolot przeciwnika został zestrzelony przez okręt eskortujący konwój, należało również podać, czy któryś ze statków nie został zatopiony lub uszkodzony przez nieprzyjacielski samolot; krótki opis atakowania przez samolot i w jaki sposób został zestrzelony (atak z lotu nurkowego, bezpośrednie trafienie pociskiem, wybuch samolotu w powietrzu itp. (w wypadku, gdy walczył mały okręt, należało podać również nazwisko dowódcy okrętu oraz czy samoloty brytyjskie brały udział w zestrzeleniu (Piaskowski, *Tamże*, t. 2, s. 181).

<sup>235</sup> *Obrona przeciwlotnicza okrętów wojennych*, MP 1947, nr 26; W. Supiński, *Rozwój okrętowej artylerii przeciwlotniczej*, PM 1947, nr 4.

<sup>236</sup> Od obsługi armat, a głównie od działonowych wymagano, aby umieli odróżniać samoloty własne od przeciwnika. Do tego służyły różnego rodzaju tablice, plansze i katalogi z sylwetkami samolotów, na podstawie których uczono obsługi armat w rozpoznawaniu samolotów.

W czasie strzelania do samolotów kilku okrętów stojących w bazie, organizowano bocznych obserwatorów, mających bezpośrednią łączność telefoniczną z oficerem KO okrętu.

Możliwość nalotu z zaskoczenia wymagała stałej obserwacji powietrza, której zadaniem było natychmiastowe powiadomienie o samolotach. Zaś od obrony plot okrętu wymagano, aby artyleria była gotowa do natychmiastowego otwarcia ognia.

Strzelanie do samolotów prowadzono: z KM na odległość do 2000 m, z armat kalibru 20 mm do 2500 m, a z armat 37 mm i 40 mm do 3000 m. Używano naboju przeciwpancerno-zapalająco-smugowych albo odłamkowo-smugowych. W razie strzelania nabojami smugowymi i niesmugowymi, taśmy i magazynki ładowano w ten sposób, aby co trzeci nabój był smugowy. Przy tym trzy pierwsze naboje w taśmie lub w magazynku były zawsze smugowe.

Zasadniczą metodą strzelania był ogień towarzyszący seriami, ale w warunkach słabej widoczności, przy dużych kątowych szybkościach celu itp., strzelanie prowadzono ogniem zaporowym. Ogień otwierano z chwilą dojścia celu na odległość strzelania, a na odległościach większych od 1500 m ogień prowadzono krótkimi seriami: 5–6 strzałów dla KM i 3–5 strzałów dla armat kalibru 37–40 mm. Zaś na odległościach mniejszych od 1500 m ogień prowadzono długimi seriami: 8–10 strzałów dla KM i 6–10 strzałów dla armat kalibru 37–40 mm. Do samolotów szturmowych i nurkujących prowadzono ogień ciągły<sup>237</sup>.

Polskie okręty prowadziły walki z lotnictwem przeciwnika od pierwszych dni II wojny światowej, prowadząc ją w składzie POMW niemal do jej samego końca. Odpierały ataki samolotów bombowych, torpedowych i szturmowych w obronie własnej i innych okrętów, w obronie statków w konwojach i na redach. Brały również udział w obronie plot baz morskich i portów oraz w czasie remontów na stocznich.

Pierwszą walkę z samolotami przeciwnika na wodach brytyjskich przeprowadziły *Błyskawica* i *Grom* 7 listopada 1939 roku, podczas poszukiwania rozbitków w pobliżu Dogger Bank. W czasie burzliwej pogody, przy niskim pułapie chmur, z polskich okrętów zauważono 2 samoloty torpedowe, które początkowo przyjęto za swoje<sup>238</sup>. Po stwierdzeniu, że są to niemieckie samoloty typu *Heinkel 115*, *Błyskawica* otworzyła ogień z armat kalibru 40 mm. Jeden z samolotów zdołał jednak wykonać atak torpedowy z odległości 700–900 m, a torpeda z szybkością 45 w. przeszła zaledwie 20 m za rufą okrętu dzięki sprawnemu manewrowaniu niszczyciela. Był to pierwszy atak tego rodzaju w tej wojnie i pociągnął za sobą odpowiednie przeciwdziałania organizacyjne aliantów. Admiralicja udoskonaliła system rozpoznania samolotów i wydano rozkaz strzelania do każdego samolotu zbliżającego się do okrętów bez podania własnych znaków rozpoznawczych. Samolotom alianckim zakazano zbliżania się do okrętu na odległość mniejszą niż 6 Mm bez taktycznego powodu i dopiero po wymianie sygnałów rozpoznawczych. Wzmożo-

no również intensywne szkolenie na okrętach w strzelaniu do samolotów na okrętach<sup>239</sup>.

## Zwalczanie okrętów podwodnych

Obrona przeciw OP obejmowała przedsięwzięcia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa pływania i postoju okrętów oraz statków przed ich atakiem.

W okresie międzywojennym rozwojowi sił i środków oraz taktyki zwalczania OP nie poświęcano należytej uwagi. Niemniej w różnych flotach wojennych opracowywano pewne sposoby zwalczania OP, które oparto na doświadczeniach z poprzedniej wojny. Doskonalamo środki wykrywania i walki z OP, wyposażano w nie okręty i zaczęto budować nowe – specjalistyczne jednostki. Jednocześnie nie przewidywano masowego użycia OP, a analiza doświadczeń z poprzedniej wojny była mimo wszystko powierzchowna. Dlatego taktyka zwalczania OP została w tyle za rozwojem taktyki sił podwodnych.

Sposoby zwalczania OP do chwili wybuchu II wojny światowej obejmowały stawianie sieci stacjonarnych i holowanych, min antenowych, rzucanie granatów ręcznych i BG oraz holowanie min przez ON. Do wykrywania OP służyły balony, sterowce oraz samoloty, które mogły wykryć OP na niewielkiej głębokości<sup>240</sup>. Zaś stosowanie szumonamierników pozwalało już wykryć i atakować zanurzone OP.

Na początku wojny ON przeciwników nie były przygotowane do zwalczania grup OP, a jedynie pojedyncze okręty. Pierwszy atak przeprowadziły niemieckie ON na polskie OP we wrześniu 1939 roku na Bałtyku, zaś pierwszy atak alianckich okrętów na U-boot miał miejsce 7 września tego roku przeprowadzony przez polskie niszczyciele.

W Royal Navy nie doceniano początkowo technicznych możliwości w budowie U-bootów i przyjęto ich zbyt małe zanurzenie. Dopiero ujęcie 27 sierpnia 1941 roku *U 570* potwierdziło, że dzięki świetnej konstrukcji niemieckie OP zanurzały się ponad 180 m. Ponieważ tego wcześniej nie znano, brytyjskie BG dostosowano do wybuchu na głębokości 165 m, którą uznano za maksymalną w I wojnie światowej<sup>241</sup>. Brytyjczycy jednak szybko przystąpili do wprowadzania zmian technicznych, organizacyjnych i operacyjno-taktycznych celem skutecznego zwalczania OP przeciwnika. Obok wszechstronnych studiów i analiz przeprowadzonych przez specjalistów i sztaby, położono nacisk na sposoby zwalczania OP. Zasadniczą rolę w tym odegrała Brytyjska Szkoła Zwalczania Okrętów Podwodnych. Latem 1940 roku

<sup>239</sup> *Polskie Sity*, s. 163; Skinder-Suchcitz, *Rok*, s. 219–222; *Walki formacji*, s. 78.

<sup>240</sup> Widzialność zanurzonego OP zależała od głębokości zanurzenia, przejrzystości wody i powietrza, stanu morza, pogody, barwy wody i prędkości OP oraz od koloru dna morskiego. Opady, mętna woda w rejonie rzek lub po sztormie, znacznie pogarszały lub uniemożliwiały poszukiwanie wzrokiem. Im mniejsze nasłonecznienie, tym woda była mniej przejrzysta. Nad dnem piaszczystym była bardziej przejrzysta, niż nad dnem błotnistym, porośniętym, żwirowym czy kamienistym. Najkorzystniejsze warunki do poszukiwania OP były przy stanie morza 0'–2' B i przy dużym nasłonecznieniu. Wiatr o sile 4' B powodował powstawanie grzebieni na falach, które uniemożliwiały wzrokowe wykrywanie zanurzonego OP (Cz. Michałowski, *Działania lotnictwa rozpoznawczego w obronie przeciw okrętom podwodnym*, PM 1958, z. 10, s. 34).

<sup>241</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 199–200.

<sup>237</sup> Samolot lot nurkowy wykonywał pod kątem 70–80°, a ogień do niego można było prowadzić tylko w ciągu 20–25 sekund.

<sup>238</sup> Okręty odebrały sygnał, że przylecą 2 samoloty brytyjskie w celu ułatwienia poszukiwań rozbitków.

przeniesiono ją z Portland do dwóch nowych ośrodków<sup>242</sup>. Ośrodki te – w Dunr on w pobliżu Glasgow i Campbeltown koło ujścia rzeki Clyde, rozbudowały się i stale wzbogacały bazę szkoleniową, stając się nowoczesną szkołą walki z OP. Szkolono tam specjalistów wszystkich szczebli w zwalczaniu OP, a ponadto personel flot alianckich operujących z baz brytyjskich. Szkolono tam również Polaków<sup>243</sup>. Pozwoliło to na lepsze opracowywanie sposobów zwalczania rosnącej w siłę niemieckiej floty podwodnej, polegające na działaniach blokadowych, obronie konwojów, zwalczaniu U-bootów w działaniach zaczepnych, w czym nowe metody walki były niezbędne<sup>244</sup>. Ponadto rozwijały się działania dywersyjne w ośrodkach produkcji i bazowania U-bootów.

Istota działań blokadowych polegała na atakowaniu U-bootów wychodzących z własnych baz siłami nawodnymi, OP, lotnictwem i stawianiem aktywnych ZM. Wymagało to coraz większego wysiłku ze strony Royal Navy, ponieważ Niemcy wchodzili w posiadanie baz morskich norweskich, a następnie francuskich. Ponieważ dla Kriegsmarine korzystniejsze były bazy na wybrzeżu francuskim – w Zatoce Biskajskiej, tam przerzucono większość U-bootów. Tam również od jesieni 1940 roku angielskie siły wzmocniły działania blokadowe. U-booty stosowały różne sposoby, aby unikać wykrycia ich przez alianckie lotnictwo, zaś to ostatnie wprowadzało coraz nowsze elementy taktyki wykrywania i zwalczania niemieckich OP na wodach tej zatoki. Po wprowadzeniu na alianckich samolotach amerykańskich radarów pracujących na falach centymetrowych i zastosowaniu w BG silniejszego materiału wybuchowego – minolu oraz PR, spowodowało duże zakłócenia w wyjściu U-bootów z Zatoki Biskajskiej na Atlantyk. Niemieckie OP właśnie wówczas otrzymały wzmocnioną artylerię plot i rozkaz wzmoczenia obserwacji powietrza oraz forsowania zatoki w dzień. Nasilenie sił powietrznych w blokadzie zatoki spowodowało tylko w lipcu 1943 roku wykrycie 80 U-bootów, spośród których zatopiono 11 okrętów. Niemcy wrócili ponownie do forsowania blokady w położeniu nawodnym pojedynczymi lub dwoma U-bootami, a następnie w położeniu podwodnym<sup>245</sup>.

W obronie konwojów i w siłach zaczepnych przeciw OP obok lotnictwa, istotną rolę odgrywały ON. Wykrywały one U-booty za pomocą hydrolokacji, radiolokacji, krótkofalowych radionamierników, przyrządami optycznymi i na oko. Ponadto okręty te naprowadzano na OP przez radio z brzegu, z innej jednostki lub z samolotu. Atak ON na OP polegał na nawiązaniu i utrzymaniu kontaktu hydrolokacyjnego, zarządzania odpowiedniej gotowości bojowej oraz przygotowanie BG do rzucenia. Ponadto określenie momentu zrzucenia BG oraz wprowadzenie okrętu atakującego na kurs bojowy.

W zwalczaniu OP istotną była wytrzymałość w poszukiwaniu i nie rezygnowaniu w razie braku kontaktu. Wykorzystywano w tym słabe strony OP, m. in. ograniczony zapas tlenu oraz niezbędność wynurzenia się na

powierzchnię celem naładowania akumulatorów. Na powierzchni przy prędkości 18–20 w. na silnikach spalinowych OP mógł ująć ładując jednocześnie akumulatory, a następnie zejść w wodę. Jednak w tym czasie narażony był na ogień artylerii przeciwnika i określenie miejsca zanurzenia. Wytrzymałość w poszukiwaniu OP była tym bardziej niezbędna, ponieważ środki zwalczania znajdowały się w ciągłym rozwoju, a prawdopodobieństwo trafienia BG było jednak małe<sup>246</sup>.

Skuteczność ataków usiłowano zwiększyć przez modernizację rufowych wyrzutni BG oraz ustawienie przy burtach miotaczy, mogących wyrzucać BG zależnie od ładunku na odległość 50–150 m. Dawało to możliwość jednoczesnego pokrycia większej powierzchni morza, rzucając co najmniej trzy bomby. Przy szybkiej powtarzalności serii można było w zależności od wydajności wyrzutni układać pola z 9 lub nawet 18 BG. Jednocześnie przy stosowaniu zapalników ciśnieniowych musiano uważać, aby wybuchające BG nie powodowały wybuchów następnych bomb. Do niedogodności ataku polegającego na przejściu nad celem i rzucaniu bomb z rufy oraz miotaczy burtowych należało i to, że pole detonacji przez dłuższy czas zakłócało pracę stacji hydrolokacyjnej<sup>247</sup>.

Problem zwalczania OP stanowił zasadniczy element obrony konwojów alianckich na morzu i dlatego niebezpieczeństwo podwodne miało tak duże znaczenie na formowanie odpowiednich szyków. Założenie przy ustalaniu szyku statków polegało na tym, aby boczna rozpiętość szyku konwoju była jak najmniejsza, a czołowa rozpiętość jak największa. W tym celu statki ustawiano w kilku szykach torowych i kolumnach, przy czym liczba statków w jednej kolumnie nie przekraczała pięciu. Odległość między statkami tej samej kolumny wynosiła 500–600 m, a między kolumnami 900–1000 m. Podstawą określenia ilości okrętów eskortowych była ilość statków w zewnętrznych kolumnach, ponieważ głównie one były bronione. Statki kolumn zewnętrznych zasłaniały sobą idące w wewnętrznych kolumnach. Z chwilą wykrycia OP, eskortowiec wykonywał atak BG, a do wynurzonego otwierał ogień z dział. Na małych odległościach mógł wykonać również manewr na staronawianie OP<sup>248</sup>.

Ochrona przeciwpodwodna konwojów stała się szczególnie trudna w 1941 roku, kiedy U-booty zaczęły stosować taktykę grupową. Ataki wykonywały nocą w położeniu nawodnym z odległości 20–25 kab., zaś eskortowce znajdowały się w odległości 5–7 kab. od konwoju i nie

<sup>246</sup> Działanie BG np. o wadze ładunku 150 kg wynosiło 8 m, zaś przy ładunku 300 kg do 10 m. Na uszkodzenie OP można było liczyć przy użyciu BG w obrębie 25 m, przy czym okręt atakujący musiał zachować znacznie większy odstęp bezpieczeństwa. Ponieważ atakujący okręt był sam narażony na działanie własnych BG, musiał stosować dużą prędkość, aby w krótkim czasie powiększyć odległość od miejsca detonacji. Dlatego adaptowane do tego celu statki – np. rybackie, o małej prędkości, używały BG o mniejszym ładunku wybuchowym lub o zwolnionej szybkości zanurzania się, co jednak utrudniało zwalczanie OP.

<sup>247</sup> *Zwalczanie*, s. 48–49. Do zlikwidowania tego niekorzystnego zjawiska zaczęto stosować jeże. Ponadto wprowadzono system dwóch okrętów – jeden utrzymywał kontakt hydroakustyczny z OP, a drugi na odpowiedni sygnał rzucał BG.

<sup>248</sup> Eskortowce nie prowadziły długotrwałego nekrania OP, ponieważ w ochronie konwoju powstałaby luka, co wykorzystywały U-booty. W tym celu m. in. z grupy OP wydzielano jednostki, które miały za zadanie odciągnąć okręty eskortowe od konwoju. Początkowo niektórzy dowódcy eskortowców dawali się wciągnąć w tę taktyczną pułapkę, którą jednak szybko rozpoznano.

<sup>242</sup> Kon, *Tamże*, nr 4, s. 124–125.

<sup>243</sup> M.in. absolwent tej szkoły – Włodzisław Kon, szkolił tam następnie specjalistów na polskie okręty.

<sup>244</sup> *Tamże*, nr 2, s. 16–18; *Obrona przeciw okrętom podwodnym*, PM 1959, z. 5, s. 71; W. Supiński, *Nowe typy okrętów i nowe rodzaje broni w II wojnie światowej*, PM 1948, z. 5, s. 62; *Zwalczanie okrętów podwodnych*, PM 1957, z. 1, s. 46.

<sup>245</sup> Lacki, *Tamże*, s. 46–63.

mogły wykryć OP ze względu na mały zasięg hydrolokatorów<sup>249</sup>. Od 1942 roku alianci zaczęli wydzielać do ochrony konwojów coraz większe siły, wyposażane w doskonalsze środki wykrywania OP. W bliskiej ochronie konwojów znajdowało się już 8–12 okrętów, a ponadto 2–3 eskortowce szły w odległości 10–15 Mm na trawersowych lub rufowych KK i zmuszały do zanurzenia się U-booty usiłujące podejść do konwoju. Jednocześnie ilość statków w kolumnach zmniejszono do trzech. Zwiększyła się przez to szerokość konwoju, a to z kolei wymagało wzmocnienia ochrony z dziobowych i rufowych KK. Ponadto w składzie konwojów coraz częściej zaczęły występować lotniskowce eskortowe. Pozwoliło to na ciągłe przeszukiwanie rejonów w pobliżu konwoju na całej trasie jego przejścia. Początkowo samoloty pokładowe poszukiwały OP w promieniu 25–30 Mm wokół konwoju, a potem w promieniu 100 Mm. Jeżeli grupa U-bootów została wykryta na kursie konwoju, wówczas zmieniał on kurs i OP mogły dojść do niego w położeniu nawodnym. Do zaatakowania konwoju U-booty musiały pokonać więc dwie rubieże – lotniczą w promieniu 100 Mm, wyposażoną już w nowoczesne środki elektronicznego wykrywania, co w istotny sposób utrudniało OP przedarcie się do konwoju<sup>250</sup>.

Zwalczanie OP w działaniach zaczepnych polegało na wykorzystaniu różnych środków w rejonach przybrzeżnych, lotnictwa, wprowadzanie grup poszukująco-uderzeniowych i tworzeniu rubieży przeciw OP.

Pierwszy sposób polegał na wykorzystaniu ZM i sieciowych, wprowadzaniu do służby dozorów, patrolowanie za pomocą samolotów i zwalczaniu OP przez kutry patrolowe i zmobilizowane statki rybackie.

Drugi – polegał na coraz szerszym i skuteczniejszym wykorzystaniu lotnictwa, którego możliwości rosły wraz z rozwojem techniki lotniczej oraz w rozszerzonym systemie bazowania. Lotnictwo zwalczania OP pokrywało już znaczną część północnego Atlantyku: z lotnisk w Nowej Funlandii działało w promieniu 400 Mm, z Islandii – 500 Mm, a z Wielkiej Brytanii – 700 Mm. Lotnictwo alianckie zwalczało samoloty dalekiego rozpoznania przeciwnika i utrudniało poruszanie się U-bootów na powierzchni, a lotnicze radary wykrywały potem nawet „chrapy” z odległości 10 Mm. Samoloty zazwyczaj stosowały dwa radary: jeden do wykrywania OP z dużych odległości, a drugi – o małym zasięgu, przy bezpośrednim ataku. W razie, gdy OP nie został zatopiony, samoloty zmuszały go do pływania pod powierzchnią wody<sup>251</sup>.

Próbowano również wykorzystać do atakowania U-bootów jednocześnie radaru i reflektora<sup>252</sup>. Jednak wkrótce Niemcy zastosowali odbiorniki ostrzegawcze, umiesz-

czone na OP, zdradzające obecność samolotu w chwili, gdy impulsy jego radaru zaczęły padać na antenę odbiorczą. Już na początku zimy 1942/1943 roku wszystkie U-booty miały taki odbiornik i zaskoczenie nie działo jak poprzednio<sup>253</sup>.

W działaniach zaczepnych przeciw OP istotną rolę odgrywały grupy poszukująco-uderzeniowe. Pierwsza została sformowana w sierpniu 1942 roku w składzie 10 okrętów, a w kwietniu następnego roku powstała druga. Ilość tych grup rosła, a ich okręty miały bardzo dobre wyposażenie do walki z OP. Współdziałały z lotnictwem brzegowym, a niektóre w swym składzie miały lotniskowce. Operowały na rzecz konwojów w rejonach szczególnie zagrożonych przez U-booty.

W ostatnich dwóch miesiącach wojny zastosowano ruchome bariery przeciw U-bootom. Pierwsza działała w środkowej części północnego Atlantyku w okresie 11–21 kwietnia 1945 roku, a druga około 50 Mm na południowy wschód od Nowej Funlandii w dniach 20 kwietnia–2 maja tego samego roku. Okręty eskortowe tworzyły barierę szukając OP, a samoloty z lotniskowca zwiększały możliwości wykrywania U-bootów<sup>254</sup>.

Moc bojowa alianckich różnorodnych sił zwalczania OP, począwszy od 1942 roku stale rosła. U-booty, mimo udoskonalień technicznych, masowości ich użycia i wysiłku dowództwa Kriegsmarine w szukaniu coraz to nowych sposobów ich wykorzystania, ponosiły klęski. Pod koniec wojny alianci mieli na jeden niemiecki OP aż 25 okrętów i 100 samolotów zwalczania U-bootów<sup>255</sup>.

W początkowym okresie wojny niemieckie OP operowały na wodach przybrzeżnych przeciwnika. Jednak wzmocnienie obrony, stosowanie brzegowych radarów i lotnictwa spowodowało, że U-booty przeszły na ocean. Tam operowało ich najwięcej i tam poniosły największe straty. Pod koniec wojny znów pojawiły się u wybrzeży brytyjskich. Były to jednostki ulepszonej konstrukcji i bardziej przystosowane do walki z ówczesnymi środkami zwalczania OP. Nie były już jednak w stanie osiągnąć celu, jakie stawiało przed nimi kierownictwo III Rzeszy – alianci uzyskali zdecydowaną przewagę techniczną i w zakresie morskiej sztuki wojennej.

<sup>253</sup> Kon, *Tamże*, nr 3, s. 89.

<sup>254</sup> Lacki, *Tamże*, s. 63–64. Były również próby wykorzystania OP w ochronie żeglugi przeciw U-bootom, w tym we współdziałaniu z ON. Próby te jednak nie powiodły się ze względu na małą prędkość OP (T. Siwiec, *Współdziałanie okrętów podwodnych z innymi rodzajami sił*, PM 1958, z. 7, s. 49).

<sup>255</sup> Grządkowski, *Tamże*, s. 28. Obok rosnących sił zwalczania OP, rozwijała się również działalność ruchu oporu wspomagana przez aliancki wywiad, który hamował skuteczność produkcji U-bootów. Natężenie wojny i coraz większe potrzeby frontu na kierunku wschodnim, wymagały coraz większego wysiłku ze strony III Rzeszy. Była ona zmuszona zatrudniać w stoczniach personel spośród podbitych narodów na zasadach niewolniczej pracy, co wywoływało różne formy oporu, o różnym natężeniu. W ten sposób nowo budowane U-booty miały coraz więcej wad i usterek technicznych, trudnych do wykrycia w czasie prób odbiorczych. Dawały one o sobie znać dopiero w trakcie działań bojowych na morzu. Pozory dobrej roboty ze strony robotników, wydłużanie czasu pracy, a nawet bierny opór, znacznie wydłużały czas budowy OP. Zastąpić tych robotników Niemcami było coraz trudniej, ponieważ kierowano ich na front – głównie wschodni. W stoczniach niemieckich produkujących OP dobre oparcie miał wywiad aliancki. Anglicy i Amerykanie uzyskiwali dane, które stanowiły podstawę do nanoszenia nalotów bombowych na konkretne cele – pochylnie, warsztaty, miejsca wyposażenia OP itd. Ponadto wywiad otrzymywał wiadomości od ruchu oporu w podbitych krajach przez Niemców, gdzie produkowano różne podzespoły i części dla U-bootów. Wiadomości te również pozwalały na bombardowanie wskazanych celów.

Działania bojowe OP i ich straty zależały od stanu technicznego okrętu, wyszkolenia załóg oraz rejonu operacji. Największe niebezpieczeństwo na wodach przybrzeżnych stanowiło lotnictwo, a następnie ON. Z tych ostatnich najgroźniejszymi dla U-bootów okazały się niszczyciele, a największe efekty w zwalczaniu OP dawało współdziałanie samolotów z ON. Rola ON rosła na morzu, a OP jako środka obrony przeciw U-bootom była duża w tych rejonach, gdzie szlaki żeglugowe były znacznie ograniczone, a miejsca ataków konwojów określały warunki geograficzne. Znaczenie ON – niszczycieli fregat, znacznie wzrosło na oceanie, ponieważ stanowiły one główną siłę obrony konwojów przed OP. Zaś lotnictwo było groźne dla U-bootów na wodach przybrzeżnych i na otwartym morzu. Natomiast miny zagrażały OP na wodach przybrzeżnych i płytkich – nie były groźne na oceanie. Jednak decydującą rolę w zwalczaniu OP odegrały samoloty, które w I wojnie światowej zatopiły 9 OP, tj. 3% ogólnych strat. Natomiast w II wojnie światowej lotnictwo i przy jego udziale, zatopiło 420 OP, tj. 37% ogólnych strat. Głównym środkiem samolotu w walce z OP obok bomb lotniczych były BG, stosowano również KM, armaty lotnicze oraz PR, a wyposażenie lotnictwa w radary ułatwiło walkę z tymi okrętami.

Przed zakończeniem wojny samoloty zaczęto wyposażać w środki wykrywania OP w zanurzeniu – zrzucające pławy hydroakustyczne. Dalsze prace w kierunku rozwoju podobnych urządzeń miało miejsce w latach 50.

Lotnictwo stawiało również miny, stanowiące groźny środek zwalczania U-bootów. Np. spośród 33 niemieckich OP poderwanych na minach, 16 zatonęło od wybuchu min postawionych przez samoloty

Samoloty pokładowe angażowano głównie do obronnej walki na morzu z OP, zaś brzegowe – były stroną zaczepną. Te drugie zatopiło na morzu 245 U-bootów, a samoloty pokładowe z lotniskowców eskortowych 44 niemieckie OP. Lotnictwo atakowało również bazy, topiąc tam 68 OP. Ponadto uderzenia lotnicze dezorganizowały budowę U-bootów, których produkcja mimo wszystko jednak rosła. Rosła również moc niszcząca ON. W I wojnie światowej zatopiły one 99 OP, tj. 37,4% ogólnej ilości strat. Zaś w II wojnie światowej zatopiły one 389 OP, tj. 34,2% strat. ON wspólnie z lotnictwem zatopiły 420 OP, czyli 37%, a więc tyle ile samoloty<sup>256</sup>.

Alianci do zwalczania sił podwodnych przeciwnika zastosowali również swoje OP. Spowodowały one 6,2% ogólnych strat w zatopionych OP, a np. w I wojnie światowej wynosiły one 11%. Wynikało to stąd, że OP wyposażono w urządzenia akustyczne niemal wykluczające niespodziewany atak na okręt w ruchu w zanurzeniu. Wyniki walki zależały więc nie od niespodziewanego ataku, a raczej od przypadkowości, a czasem i od wyszkolenia załogi. W czasie II wojny światowej OP w systemie obrony przeciw OP prowadziły takie działania, jak: patrolowanie u wybrzeży przeciwnika na bliskich podejściach do baz jego sił podwodnych, patrolowanie na jego drogach przejścia, osłona konwojów i zespołów okrętów oraz działania krążownicze. Najbardziej skuteczne były działania u wybrzeży przeciwnika w pobliżu jego baz OP, na przybrzeżnych drogach przejścia do

niemieckich baz w Norwegii i na Zatoce Biskajskiej, na dalekich podejściach do baz na linii Islandia-Szkocja i Szkocja-południowo zachodnia Norwegia. OP używano ponadto w osłonie konwojów przed U-bootami, ale bez większego powodzenia<sup>257</sup>.

W zwalczaniu OP stosowano miny i inne środki pozycyjne. W czasie I wojny światowej miny stanowiły dla OP duże zagrożenie i poderwało się wówczas na nich 54 OP, tj. 20% całości strat. Dlatego Royal Navy od początku II wojny światowej rozpoczęła stawianie min wzdłuż swoich wysp, aby utrudnić U-bootom wejście na przybrzeżne szlaki żeglugowe. Ponadto miny stawiano na podejściach do portów nad Zatoką Biskajską oraz w poprzek kanału La Manche. Jednak ogólna ilość zatopionych OP na minach w II wojnie światowej wynosiła 45 jednostek, czyli 4% całości strat<sup>258</sup>.

### Działania bojowe okrętów podwodnych

Przystępując do wojny przeciwnicy nie przewidywali dla OP decydującej roli, licząc nadal na dominację pancerników i krążowników

Niemcy zakładali atakowanie U-bootami zespołów ON i statków przeciwnika przy ześrodkowaniu dużej liczby OP, organizując współdziałanie między nimi. Zaś Anglicy kładli nacisk na atak OP według namarów hydroakustycznych z głębokości większej niż peryskopowa. Wychodzono bowiem z założenia, że OP idący do ataku na głębokości peryskopowej będzie wcześniej wykryty i szybciej zniszczony przez eskortę zanim sam zaatakuje. Mało uwagi zwracano nocnym atakom z obawy kolizji OP z ON, niewiele wykonywano strzelań torpedowych, a jeżeli to w warunkach dobrej widoczności. Nie przygotowano również OP do zwalczania OP przeciwnika, chociaż doświadczenia z I wojny światowej w tym zakresie były pozytywne. Royal Navy nie była właściwie przygotowana do czekającej ją wojny podwodnej. Przygotowano obronę własnej żeglugi głównie przed dużymi ON, zwracając mniejszą uwagę na obronę przed OP. Dlatego nie przygotowano dostatecznej liczby okrętów eskortowych oraz samolotów do patrolowania oceanu i wspierania konwojów. Nie opracowano również zasad zwalczania OP przez samoloty i nie wyposażono je w BG<sup>259</sup>.

Również w polskiej flocie wojennej przewidywano pojedyncze ataki na duże ON i statki przeciwnika, z użyciem torped, artylerii oraz stawianie min. Nie przewidziano dla nich operacji bojowych ofensywnych i nie mając odpowiedniego oparcia w bazie, działały w defensywie na ograniczonych akwenach aż do wyczerpania zapasów lub po doznaniu takich uszkodzeń, które uniemożliwiły dalsze pływanie, wycofały się z walki. 3 OP (*Sęp*, *Ryś* i *Żbik*) przeszły do Szwecji, gdzie będąc internowane, w początkowym okresie wojny, przygotowywano je do trzech zasadniczych zadań: współdziałanie z flotą szwedzką na wypadek wojny, w której Szwecja wystąpi po stronie aliantów; ucieczka okrętów do Wielkiej Brytanii; zniszczenie okrętów i ucieczka załóg

<sup>257</sup> Z historii rozwoju taktyki przeciwpodwodnych okrętów podwodnych, PM 1961, z. 7–9, s. 27–33.

<sup>258</sup> Analiza przyczyn..., s. 21–22.

<sup>259</sup> W. Kon, O zwalczaniu okrętów podwodnych, PM 1957, z. 2, s. 7.

<sup>256</sup> Analiza przyczyn zatopień okrętów podwodnych w drugiej wojnie światowej, PM 1961, z. 5, s. 17–18, 20–21, 23, 26.

na wypadek niemożliwości ucieczki w wypadku zagrożenia przez Niemcy lub Związek Radziecki<sup>260</sup>. Natomiast *Wilk* po 20 dniach operowania i *Orzeł* po 43 dniach (w tym 3 dni internowania w Tallinie) – przeszły do Anglii.

W toku wojny weryfikowano sposoby użycia sił podwodnych, opracowując i doskonaląc nowe sposoby walki podwodnej. Wojna morska wykazała, że OP stanowią najbardziej skuteczny rodzaj sił, mogący wykonywać różnorodne zadania, ale ich zasadniczym przeznaczeniem była mimo wszystko walka na szlakach żeglugowych<sup>261</sup>. Załogi OP niemieckich i angielskich były dobrze przygotowane do walki, natomiast włoskich – słabo. Również załogi alianckie wykazywały się operatywnością, ale czołowe miejsce wśród nich zajmowały polskie.

W taktyce sił podwodnych ważnym elementem był czas przebywania OP pod wodą i głębokość zanurzenia. Duże OP zabierały do 23–25 torped, a średnie 10–12 torped, z czego część znajdowało się w wyrzutniach torpedowych. Zanurzenie zwiększono z 80 m w czasie I wojny światowej do ponad 100 m, a pod koniec II wojny światowej do 300 m. Mogły więc łatwo unikać BG.

W początkowym okresie wojny morskiej, alianckie OP – w tym polskie, miały za zadanie zwalczanie dużych ON i żeglugi przeciwnika, głównie na szlakach norweskich, wykonywały ponadto patrole w pobliżu baz niemieckich, przejęte później przez lotnictwo. Prowadziły również operacje przeciwko U-bootom poprzez: zwalczanie ich na podejściach do własnych baz; patrole na liniach przecinających trasy przejść, np. Islandia – Szkocja – porty zachodniej Norwegii; patrole w pobliżu baz U-bootów; stworzenie rubieży na akwenach rozwijania do operacji, np. Zatoka Biskajska. Rozwój wojny morskiej spowodował także potrzebę działań OP w zakresie osłony konwojów. W tym celu alianckie OP manewrowały w rejonach o wymiarach: długość – 60/120 Mm i szerokość – 45 Mm, na przypuszczalnych kursach U-bootów<sup>262</sup>.

Alianckie OP działały pojedynczo, rzadziej grupowo i wykorzystywano je do rozpoznania, na podejściach do baz, portów i kotwicowisk, przy wejściach i wyjściach z cieśnin, do stawiania małych aktywnych ZM i w dozorach. Ponadto do działań dywersyjnych, transportowych i innych, wymagających skrytego pływania. Były również przypadki ataku i zatopienia OP przez własne ON, chociaż wydzielano rejony, w których zabraniano atakować OP. Takim przypadkiem był polski OP *Jastrzęb*<sup>263</sup>.

Taktyka OP przeciwników była różna, na co wpływ miały: zadania bojowe, warunki akwenu, jakość wyposażenia i uzbrojenia OP, poziom wyszkolenia załóg, obiekty ataku, siły zwalczania OP oraz operatywność i wyszkolenie kierownictwa walki podwodnej. Do cech wspólnych należało: operowanie w położeniu nawodnym dniem i nocą w czasie wyjścia i powrotu do bazy, przejścia do rejonu operacji bojowej, poszukiwanie przeciwnika, ata-

ków na konwoje i pojedyncze statki. Oraz operowanie w położeniu podwodnym w czasie ataku na jednostki nawodne, silnie chronionych konwojów oraz uchylanie się od sił zwalczania OP. Konwoje zasadniczo atakowano nocą, a dniem OP podążały za nimi ale tak, by być poza zasięgiem wykrycia przez okręty ochrony.

Patrole OP prowadziły pojedynczo, manewrując w dzień na głębokości peryskopowej, a nocą manewrowały na powierzchni wody.

OP obok torped, w początkowym okresie wojny używały również artylerii z położenia nawodnego lub pozycyjnego głównie przeciwko statkom, a nawet przeciwko małym ON i samolotom. Ponadto ostrzeliwały obiekty brzegowe – latarnie, małe porty itp. Jednak pod koniec wojny stosowanie armat przez OP było coraz rzadsze. Okazało się, że jednak zasadniczą bronią tej klasy okrętów pozostają torpedy, a strzelanie nimi ciągle doskonalono. Torpedy raziły wszystkie cele nawodne, a od 1943 roku również płytko zanurzone, sposób wprowadzony przez polski OP – *Dzik*<sup>264</sup>.

Rodzaje OP, ich sposoby wykorzystania oraz masowość użycia jako elementu strategii państwa, maksymalnie wykorzystwała III Rzesza<sup>265</sup>. Natomiast alianci do perfekcji doprowadzili środki i sposoby walki z nimi.

OP: *Wilk*, *Orzeł*, *Jastrzęb*, *Sokół* i *Dzik* prowadziły działania bojowe zgodnie z planami brytyjskimi. Pierwsze trzy operowały przez krótki czas, a dwa z nich zostały zatopione, natomiast pozostałe dwa – działaniami swymi przysporzyły wiele strat dla sił niemieckich i włoskich.

*Wilk* po przybyciu do Anglii 20 września 1939 roku przeszedł niezbędny remont i zasilił niezbyt liczną wówczas flotę podwodną Royal Navy. W 1940 roku odbył 8 patroli, ale okręt napotykał na coraz poważniejsze trudności techniczne. 21 czerwca staranował OP przeciwnika, który prawdopodobnie mocno uszkodził<sup>266</sup>. Sam również doznał poważnych uszkodzeń w czasie taranowania<sup>267</sup>. W styczniu następnego roku odbył swój ostatni patrol bojowy i ze względu na stan mechanizmów uznano go za niezdolny do operacji bojowych na morzu i przeszedł do grupy okrętów ćwiczebnych<sup>268</sup>.

*Orzeł* z baz brytyjskich wykonał 7 patroli u południowych wybrzeży Norwegii w Skagerraku i Kattegacie. W czasie piątego patrolu 8 kwietnia zatopił transportowiec wojska *Rio de Janeiro*, wiozący oddziały niemieckie na inwazję Norwegii. Była to pierwsza strata, jaką Niemcy ponieśli w czasie tej inwazji. Ale z 7 patroli *Orzeł* nie wrócił i został uznany za stracony 8 czerwca 1940 roku – dzień planowanego powrotu okrętu do bazy<sup>269</sup>.

Polska załoga po przejściu *Jastrzębia*, przy pomocy Amerykanów, mimo krótkiego czasu, intensywnie szkoliła się. Dowódca okrętu podlegał dowódcy 7 Flotylli OP, dowódcy Bazy Okrętów Podwodnych w New Lon-

<sup>264</sup> A. Komorowski, *Kierunki rozwoju broni torpedowej w polskiej marynarce wojennej w latach 1921–1990*, PM 1992, z. 4, s. 30.

<sup>265</sup> K. Assmann, *Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen*, Heidelberg 1957; J. Brennecke, *Jäger-Gejagte. Deutsche U-Boote 1939 bis 1945*, Birebach a. d. Riss 1957; Dönitz, *Tamże*; Giese, *Tamże*; L. R. i E. K., *Taktyka „wildej stad” niemieckich okrętów podwodnych*, PM 1958, z. 10.

<sup>266</sup> IPMS, MAR. V. 18/9.

<sup>267</sup> Rudzki, *Polskie okręty*, s. 151–152.

<sup>268</sup> IPMS, MAR. A. V. 18/9.

<sup>269</sup> Dzieje *Orla* doczekały się dużej ilości opracowań, artykułów, przyczynków tak, że nie sposób ich tu wymienić.

<sup>260</sup> IPMS, MAR. A. V. 9/3

<sup>261</sup> L. Ratajczak, R. Wanta, *Działania okrętów podwodnych w dwóch wojnach światowych i w przyszłości*, *Tamże*, z. 3.

<sup>262</sup> Na Morzu Północnym i Norweskim było 7 takich rejonów w różnych odległościach od brzegu, a na Zatoce Biskajskiej 8 o wymiarach 9x45 Mm.

<sup>263</sup> IPMS, MAR. A. V. 30/2.



don i dowódcy OP Floty Atlantyckiej<sup>270</sup>. Po przybyciu 1 grudnia 1941 roku na widy angielskie, po krótkim dalszym szkoleniu i po dokonaniu pewnych przeróbek, *Jastrząb* został skierowany 22 kwietnia 1942 roku do działań bojowych. Wraz z trzema innymi alianckimi OP miał zabezpieczyć konwój *PQ 15*, ale 2 maja został zatopiony omyłkowo przez okręty alianckiej<sup>271</sup>.

*Sokół* operował przez 3 lata, począwszy od stycznia 1941 roku, na wodach Zatoki Biskajskiej, Morza Arktycznego, na wodach Libii, Zatoki Neapolitańskiej, Morzu Adriatyckim i Egejskim. Działania bojowe tego okrętu należały do szczególnie udanych, a Unrug po wojnie stwierdził, że *Sokołowi* towarzyszyło stale powodzenie<sup>272</sup>. Okręt trzykrotnie brał udział w blokadzie Brestu, gdzie znajdowały się niemieckie pancerniki *Gneisenau* i *Scharnhorst*, trzykrotnie operował na Zatoce Biskajskiej przeciwko U-bootom i niemieckiej żegludze, operował również przeciwko żegludze przeciwnika na Morzu Śródziemnym, ochraniał aliancką żeglugę i zwalczał siły nawodne nieprzyjaciela. Brał udział w licznych patrolach i blokadzie morskich baz włoskich. Brał również udział w organizacji wycofania okrętów włoskich po jej poddaniu się w Brindisi. Eskortował statmąd 2 włoskie OP i 6 statków na Maltę. 4 listopada 1941 roku okręt otrzymał flagę korsarską – *Jolly Roger*, doręczoną przez Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych<sup>273</sup>.

W czasie operacji bojowych *Sokół* sprawnie unikał przeciwdziałania nieprzyjaciela. M.in. w czasie forsowania w zanurzeniu przejścia do włoskiego portu Navarino zaplątał się w sieci przeciw OP, z których zdołał wyplatać się i wystrzelić torpedy do okrętu przeciwnika. Natomiast pościg za polskim OP przeprowadzony przez włoskie ścigacze, które rzuciły w jego rejonie około 50 BG, nie przyniósł sukcesu przeciwnikowi. Okręt do ataku używał głównie torped, ale zdarzało się, że do powolnych statków przeciwnika wykorzystywano armatę. Ponadto na niektóre jednostki włoskie przed ich zatopieniem, z okrętu wysyłano grupę abordażową celem zdobycia dokumentów, map i innych materiałów przydatnych dla aliantów.

Do najtrudniejszych zadań *Sokoła* należała ochrona szlaku żeglugowego z Gibraltaru na Maltę w pierwszym kwartale 1942 roku. Malta była wówczas szczególnie silnie atakowana przez lotnictwo przeciwnika, który zamierzał ją opanować a obrona tej bazy stała się najważniejszym zadaniem aliantów na Morzu Śródziemnym<sup>274</sup>. W czasie postojów w bazie na Malcie, So-

*kół* zmuszony był do zanurzenia się celem uniknięcia bomb lotniczych, ale mimo to został silnie uszkodzony bombami lotniczymi dużego kalibru, które wybuchły 10-15 m od okrętu. Uszkodzenia usuwano przez 14 dni przez miejscową stocznnię, co było bardzo trudne ze względu na stałe bombardowanie<sup>275</sup>. Po naprawach, kończąc demagnetyzację, *Sokół* gotowy do dalszych działań bojowych, został zaatakowany bombami 1000 kg zrzuconymi z małej wysokości przez *Ju 88*<sup>276</sup>. Mimo silnych nalotów, skierowanych głównie przeciwko polskiej jednostce, prace na *Sokoł* prowadzono nadal, aby mógł o własnych siłach dojść do Gibraltaru. Tam po doraźnym remoncie, przeszedł do Anglii na dalszy<sup>277</sup>.

Drugi OP – *Dzik*, operację bojową rozpoczął patrolem na wodach norweskich w dniach 30 stycznia–13 lutego 1943 roku, potem na szlakach arktycznych, a następnie skierowany został na Morze Śródziemne. Tam wraz z *Sokołem* znalazł się w składzie 10 flotylli OP z bazą na Malcie. Polskie OP przystąpiły do działań bojowych na Morzu Śródziemnym w czasie, gdy kampania północnoafrykańska była już zakończona, a żegluga przeciwnika na otwartych wodach znikła. Alianckie OP, w tym polskie, otrzymały zadanie zwalczania przybrzeżnej żeglugi nieprzyjaciela, blokad i dozoru w pobliżu jego portów i wybrzeży, zadania specjalne – wysadzanie agentów itd. Początkowo kontrolowały i zwalczały żeglugę przeciwnika w dwóch rejonach: z Katanii na Sycylii wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży Kalabrii poprzez Zatokę Taranto do Cieśniny Otranto oraz wzdłuż północnych wybrzeży Sycylii przez Cieśninę Messyńską do portów leżących na wschodnio-południowych wybrzeżach wyspy<sup>278</sup>. Obie jednostki operowały również na wodach Adriatyku i na Morzu Egejskim. *Dzik* w 1943 roku odbył 6 patroli bojowych, a do najważniejszych zadań operacyjnych należała blokada Tarentu, działania podczas desantu aliantów na Półwyspie Apenińskim oraz atak na zespół barek desantowych załadowanych wojskiem. Polskie OP już w czasie swojej służby znane były z licznych audycji radiowych i notatek prasowych, co w istotny sposób sprzyjało autorytetowi POMW<sup>279</sup>.

W 1944 roku oba polskie OP zostały wycofane z Morza Śródziemnego, po czym skierowano je na remonty. Później brały udział w pracach na rzecz Royal Navy, szkoleniach eksperymentalnych i innych.

możliwość desantu morskiego nad Morzem Śródziemnym, opanowanie go, wyeliminowanie Włoch z wojny, co dawało podstawy do alianckiej inwazji na Europę.

<sup>275</sup> W czasie tych nalotów większość urządzeń stoczninowych i portowych zostało zniszczonych lub uszkodzonych. Przeciwnik zatopił stojące w bazie 3 niszczyciele, kilka trałowców i eskortowców, wszystkie krypy ropowe, kramy pływające i holowniki, z wyjątkiem jednego. W ciężkiej sytuacji znalazła się flotylla aliancka OP: 4 OP zostały zatopione z częścią załogi, jeden wyszedł z portu, ale wkrótce wyleciał w powietrze. Pozostałe OP w ciągu dnia zanurzały się wielokrotnie poza portem lub w porcie, gdy pogoda była burzliwa. W porcie pozostały 2 OP – *Sokół* i *Penelope* uszkodzone bombami (PIMS, MAR. V. 28, s. 2).

<sup>276</sup> Od gwałtownego wstrząsu kilku ludzi zostało kontuzjowanych, wszystkie urządzenia wewnętrzne zniszczone, obydwie załadowane baterie rozbite, woda wdarła się do pomieszczeń baterii, prąd z łądu został przerwany, wewnątrz baterii tworzył się wodór, chlor i mieszanina pary gotującego się kwasu siarkowego oraz sionej wody. Okręt poogrążył się w ciemnościach, pełen pary i dymu, a temperatura rosła do 100°C. Zaistniała groźba wybuchu. Załoga natychmiast przystąpiła do walki o żywotność okrętu i po dwugodzinnej pracy w maskach jednostkę uratowano i *Sokół* przeszedł do stoczni o własnych siłach (*Tamże*).

<sup>277</sup> *Tamże*, s. 3–4.

<sup>278</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 86.

<sup>279</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 29.

<sup>270</sup> IPMS, MAR. A. V. 30/1, s. 1–2. Sprawami okrętu nie interesowała się jednak polska ambasada w Waszyngtonie mimo, że dowódca *Jastrzębia* – Romanowski, prosił o wsparcie jego poczynań. Były również pewne zatargi w sprawie podniesienia bandery. Dowódca 7 flotylli OP powiadomił dowódcę polskiego okrętu w przeddzień podniesienia bandery, że należy podnieść banderę angielską. Romanowski odmówił sugerując, że nie jest reprezentantem floty angielskiej. Anglicy mimo to upierali się proponując, że można obok bandery angielskiej podnieść również polską. Ostatecznie jednak, przy poparciu oficerów amerykańskich, dowódcy 7 flotylli OP i dowódcy OP Floty Atlantyckiej, na dwie godziny przed uroczystościami zdecydowali o podniesieniu znaków polskich – bandery, proporca i znaku dowódcy. Jednak na pokładzie okrętu nie było reprezentanta Anglii (*Tamże*, s. 3).

<sup>271</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 30/2.

<sup>272</sup> Rozkaz dzienny nr 42 z dnia 27 lipca 1946 roku (PIMS, MAR. A. V. 28).

<sup>273</sup> *Tamże*, s. 1.

<sup>274</sup> Walka o utrzymanie Malty i baz na wybrzeżu egipskim była nie mniej ważna w 1942 roku, jak kilkanaście miesięcy wcześniej obrona wysp brytyjskich przed niemiecką inwazją. Ich utrzymanie dawało

## Zamiar skierowania polskiego niszczyciela do walk z Japonią

Jesienią 1944 roku Kriegsmarine nie odgrywała większej roli na morzu, a amerykańska obecność na wodach europejskich i wzrost sił pozostałych aliantów – były przytłaczające. Ponieważ POMW napotykał już na trudności polityczne w zakresie rozwoju swoich sił, zrodził się w KMW zamiar udziału polskiej bandery w wojnie na Dalekim Wschodzie przeciwko Japonii.

Ewentualny udział Polskich Sił Zbrojnych w wojnie z Japonią mógł sprowadzić się jedynie do jakiegoś symbolicznego udziału dotyczącego faktycznie POMW i szef KMW sugerował wykorzystanie do tego jednego niszczyciela. Zdawano sprawę z tego, że Stany Zjednoczone i Wielka Brytania nie osiągną z tego żadnych korzyści wojskowych i nawet o taką pomoc nie zabiegały. Ale zdaniem szefa KMW Polska zyskałaby korzyści polityczne: udział polskiej bandery wojennej przedłużyłby aktywne współdziałanie u boku sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii; Polska uzyskałaby większe szanse wzięcia udziału w konferencji pokojowej po wojnie z Japonią, co dla naszego rządu byłoby pożądane; nastąpiłoby ściślejsze powiązanie polskiej Marynarki Wojennej z Royal Navy i przez to zwiększyłby się zobowiązania marynarki brytyjskiej w stosunku do polskiej, co mogłoby bardzo przydać się w przyszłości. Nie przewidywano też większych skutków ujemnych w działaniach wojennych przeciwko Japonii. Udział jednego niszczyciela były de facto mało znaczący pod względem wojskowym i przez Japończyków chyba nawet nie zauważony. Tym bardziej, że np. z Włochami Polacy walczyli nawet nie będąc z nimi w stanie wojny, a to stosunków naszych z Włochami nie popsuło. Jedynie Sowieci mogli wykorzystać fakt udziału polskiego okrętu w wojnie z Japonią w swojej propagandzie przeciwko Polsce, ale oni i tak wszelkimi sposobami zwalczali legalne władze polskie.

Widząc duże korzyści polityczne z udziału polskiego niszczyciela w wojnie z Japonią, szef KMW usilnie nalegał o upoważnienie ze strony władz polskich o podjęcie rozmów w tej sprawie z Admiralicją już w październiku 1944 roku. Pismo od KMW w tej sprawie otrzymali: Minister Obrony Narodowej i Szef Sztabu Naczelnego Wodza. Jednak prezydent Rzeczypospolitej uważał, że sprawy tej nie należy aktualnie poruszać, być może w przyszłości<sup>280</sup>.

Rozważania o udziale polskiego niszczyciela w wojnie z Japonią zostały w praktyce przerwane i nie doszło do wysłania polskiego okrętu na wody Dalekiego Wschodu. Wynikało to stąd, że Wielka Brytania była już mocno uwikłana we współdziałanie z Sowiecami i czyniła przygotowania do pozbycia się już dla niej uciążliwego POMW i jej szefa.

## Bilanse

1 września 1939 roku polska flota wojenna posiadała zdolnych do walki poza rejonami swoich baz 5 ON: 4 niszczyciele (nowe – *Błyskawica* i *Grom* oraz starsze – *Burza* i *Wicher*) i 1 nowy stawiacz min – *Gryf* oraz

5 OP (nowe – *Orzeł* i *Sęp* oraz starsze – *Ryś*, *Wilk* i *Żbik*). W rejonie własnych baz morskich do działania bojowych zdolnych było 6 nowych trałowców – *Czajka*, *Czapla*, *Jaskółka*, *Mewa*, *Rybitwa* i *Żuraw*. W budowie znajdowały się: na stoczni MW w Gdyni 2 niszczyciele, 2 OP we Francji i 2 ścigacze w Anglii. Ponadto w jej składzie znajdowało się kilka jednostek pomocniczych i szkolnych<sup>281</sup>. 29 sierpnia zmobilizowano również kury rybackie do organizowanego *Oddziału Kutrów*, którego zadaniem miało być przeprowadzanie patroli na pobliskich wodach, wykonywanie prac w zakresie łączności i transportu wodnego. Jednak na 70 zgłoszonych jednostek tylko kilka otrzymało obsady wojskowe. Te same zadania spełniały jednostki Straży Granicznej (kuter pościgowy – *Batory* oraz motorówki patrolowe – *Mazur* i *Kaszub*). Poza krajem 1 września tego roku znajdowały się 3 niszczyciele i 2 okręty szkolne.

W 1939 roku na terenie Wielkiej Brytanii i na 5 polskich okrętach było 70 oficerów, 69 podchorążych i 804 podoficerów i marynarzy<sup>282</sup>. Jednostki te razem z okrętami szkolnymi miały łączną wyporność 11.740 t., co stanowiło 49,4% tonażu polskiej floty wojennej z sierpnia 1939 roku. Do walki nadawały się tylko niszczyciele i *Orzeł*, ponieważ jednostki szkolne wyłączono z polskiej floty wojennej, a *Wilk* został skierowany na dłuższy remont<sup>283</sup>.

W lipcu 1940 stan okrętów POMW wynosił 19 okrętów, w tym 3 niszczyciele (*Błyskawica*, *Burza* i *Garland*), 1 OP – *Wilk*, 12 patrolowców oraz 3 jednostki pomocnicze – *Wilia*, *Iskra* i *Gdynia*. Natomiast pod koniec grudnia było 5 niszczycieli (*Błyskawica*, *Burza*, *Garland*, *Piorun* i *Ouragan*), 5 ścigaczy (*S 1*, *S 2*, *S 3*, *Ch 11* i *Ch 15*), 1 OP *Wilk* i 1 okręt pomocniczy *Gdynia*. Jednocześnie zwrócono 12 patrolowców Brytyjczykom, *Wilię* przekazano polskiej marynarce handlowej, a *Iskrę* wydzierżawiono Anglikom. W roku tym zatopiony został niszczyciel *Grom* i OP *Orzeł*.

Od 1941 roku strukturę POMW bardziej dostosowywano do potrzeb operacyjnych Royal Navy, dzięki czemu nasze okręty mogły uczestniczyć aktywnie w działaniach bojowych na morzu. Polska flota wojenna otrzymała kilka nowych jednostek i w 1941 roku liczyła 11 okrętów (6 niszczycieli, 2 OP i 3 ścigacze) o tonażu 10.477 t. W styczniu 1942 roku stan floty zwiększył się o 1 OP – *Jastrząb* i jej tonaż wzrósł do 11.277 t., a w roku następnym, zasadniczą siłą POMW były niszczyciele.

1 lipca 1943 roku polska flota wojenna składała się z następujących okrętów: 1 lekki krążownik *Dragon*, 7 niszczycieli (*Błyskawica*, *Burza*, *Garland*, *Krakowiak*, *Orkan*, *Piorun*, *Ślązak*), 3 OP (*Dzik*, *Sokół*, *Wilk*), 3 ścigacze (*S 1*, *S 2*, *S 3*). Tonaż naszych okrętów bojowych w końcu sierpnia 1939 roku wynosił 15.000 t., 1 stycznia 1940 roku – 8135 t., 1 lipca 1943 roku – 18.568 t., nie licząc 3 OP internowanych w Szwecji – 3135 t. Straty

<sup>281</sup> *Tamże*, A. 21. 2/16, s. 1–2. Wśród nich – 2 kanonierki i szkolny okręt artyleryjski były uzbrojone w armaty, ale w sumie nie nadawały się do walki z samolotami i zostały wyeliminowane z działań bojowych. Pozostałe jednostki pełniły zadania wyłącznie pomocnicze – jako holowniki, motorówki zaopatrzeniowe i komunikacyjne, okręty bazy, okręty cele, torpedowa stacja pływająca, okręt hydrograficzny, dźwig pływający, dok pływający, 15 kryp (3 z nich jako magazyny minowe i 2 jako paliwowe) oraz inne jednostki.

<sup>282</sup> Wroński, *Naczelne*, s. 119.

<sup>283</sup> IPMS, MAR. A. V. 1/2.

<sup>280</sup> *Tamże*, MAR. V. 4/6.

pod operacyjnym kierownictwem Royal Navy wyniosły w tym czasie 5198 t. i objęły 2 niszczyciele (*Grom*, *Kujawiak*) i 2 OP (*Orzeł* i *Jastrząb*)<sup>284</sup>.

1 listopada 1944 roku w skład POMW wchodziły następujące okręty: lekki krążownik *Conrad*, 6 niszczycieli (*Błyskawica*, *Burza*, *Garland*, *Krakowiak*, *Piorun*, *Ślązak*), 3 OP (*Dzik*, *Sokół*, *Wilk* – w drugiej rezerwie), 8 ścigaczy (*S 1* i *S 2* – oba w drugiej rezerwie, *S 5*, *S 6*, *S 7*, *S 8*, *S 9*, *S 10*). Tonaż naszych okrętów 1 lipca 1944 roku wynosił 18.568 t., a 1 listopada tego roku 17.000 t., nie licząc 3 OP internowanych w Szwecji. W roku tym został ciężko uszkodzony krążownik *Dragon*<sup>285</sup>. W roku następnym stan floty zasadniczo nie uległ zmianie, z wyjątkiem ścigaczy i utrzymywał się niemal do rozwiązania POMW.

W składzie POMW operującego z baz brytyjskich pływały 43 okręty, spośród których 6 stracono w toku walk – tj. 13,95%. Anglicy polskich okrętów nie oszczędzali tym bardziej, że nasze załogi stałe rwały się do walki, widząc w tym jedyny sposób na powrót do Ojczyzny. Od początku wojny do 1 lipca 1943 roku okręty te wykonały: 600 eskort konwojów, 400 patroli bojowych, 25 spotkań z ON przeciwnika, 130 walk z OP przeciwnika, 200 walk z lotnictwem i 24 walki z bateriami nadbrzeżnymi nieprzyjaciela. W tym czasie przebyły 700.000 Mm<sup>286</sup>. Natężenie walk rosło i nasze okręty wykonywały coraz więcej zadań bojowych, dlatego w następnym roku liczby te odpowiednio wzrosły<sup>287</sup>.

POMW kończył wojnę znacznymi sukcesami: okręty przebyły 1.213.000 Mm (to jak gdyby opłynęły 56 razy kulę ziemską wzdłuż równika), eskortowały 787 konwojów, przeprowadziły 1162 patroli i różnych podobnych zadań, przeprowadziły 73 walk z ON i 211 z OP, walczyły ponad 100 razy z celami brzegowymi i ponad 261 z samolotami<sup>288</sup>.

Zatopiły 6 ON, uszkodziły 9 ON, zatopiły prawdopodobnie 3 OP, uszkodziły 8 OP, zatopiły 41 statków o ogólnym tonażu 70.000 t. i uszkodziły o tonażu 25.000 t., zestrzeliły 17 samolotów i prawdopodobnie zestrzeliły 7 samolotów, zniszczyły 9 baterii nadbrzeżnych i uszkodziły 8, zniszczyły również 3 czołgi<sup>289</sup>.

<sup>284</sup> *Tamże*, MAR, A. 21. 2/16, s. 4. Ze służby wycofano ścigacz *S 3*, który ze względu na dwukrotne uszkodzenia nie nadawał się do dalszej służby.

<sup>285</sup> *Tamże*, MAR, A. V. 1/9, s. 3.

<sup>286</sup> *Tamże*, A. 21. 2/16, s. 4.

<sup>287</sup> *Tamże*, MAR, A. V. 1/9, s. 2.

<sup>288</sup> Wroński, *Działalność*, s. 63.

<sup>289</sup> *Tamże*. Bilans POMW nieznacznie się różni wśród kilku historyków badających dzieje polskiej floty operującej z baz brytyjskich. Większość badaczy opiera się mimo wszystko na badaniach Jerzego Pertka, który podaje następujące liczby: okręty nasze przebyły 1.213.000 Mm, eskortowały 787 konwojów, przeprowadziły 1162 patroli i podobnych operacji bojowych, 40 razy walczyły z ON i 175 razy z U-bootami i żywymi torpedami, walczyły ponad 50 razy z bateriami nadbrzeżnymi i ponad 400 razy z samolotami. W toku walk zatopiły 7 ON i prawdopodobnie dalszych 2, uszkodziły 11 ON i prawdopodobnie dalszych 10, zatopiły 2 OP i prawdopodobnie dalszych 3 OP, prawdopodobnie uszkodziły 8 OP, zatopiły 39 statków i prawdopodobnie dalsze 2, zestrzeliły 20 samolotów i prawdopodobnie dalszych 10 (*Wielkie dni...*, s. 496–497). Dorobek Pertka starał się poddać weryfikacji P. P. Wieczorkiewicz [*Polska Marynarka Wojenna i Handlowa w drugiej wojnie światowej. Próba podsumowania*], BH 1985, nr 2, s. 89–90). Zaś próby oceny Pertka i Wieczorkiewicza dokonał W. Pater (*Polska Marynarka Wojenna 1918–1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992, s. 113–116). Jednak wielu autorów szukających raczej jakichś sensacji, opiera swoje hipotezy najczęściej na opracowaniach dawnych przeciwników POMW, w tym na włoskich materiałach. Rodzi się tu pytanie, a czy one są najbardziej właściwe? Mogą też być błędne. Na pewno najrzetelniejsze dokumenty

Poszczególne jednostki wykonały następujące działania bojowe na morzu, na redach, w portach, a nawet w czasie remontów samodzielnie i we współdziałaniu z aliantami według klas okrętów.

Lekki krążownik *Dragon* – po remoncie i przebrojeniu, jesienią 1943 roku został skierowany do Scapa Flow, skąd operował na wodach Morza Norweskiego. Od wiosny następnego roku okręt brał udział w ćwiczeniach przygotowawczych do inwazji, bazując w Cowes i Portland 2 czerwca 1944 roku, przydzielony został do 10 eskadry krążowników, przeznaczonej do bombardowania celów nadbrzeżnych w czasie inwazji. Od 6 czerwca do 8 lipca operował na wschodnim skrzydle operacji, w sektorze brytyjskim, ostrzeliwując niemieckie baterie nadbrzeżne stałe i ruchome, umocnienia, kolumny pancerne i oddziałów wojskowych w rejonie Caen. Po storpedowaniu przez „żywą torpedę” *Dragon* wykorzystany został do wzmocnienia falochronu sztucznego portu inwazyjnego.

Lekki krążownik *Conrad* – pełnił służbę patrolową na wodach brytyjskich przeciwko niemieckim ON bazującym w portach norweskich. Ponadto wykonywał inne zadania zgodnie z potrzebami Royal Navy.

Niszczyciel *Błyskawica* – wykonując plan *Peking* zamocowała 1 września 1939 roku w porcie Leith (Edynburg). 7 września wraz z pozostałymi naszymi niszczycielami atakowała niemiecki OP, a po poprawieniu stateczności okręt niemal do końca kwietnia 1940 roku eskortowała przybrzeżne konwoje, przeprowadzał patrole na wodach Morza Północnego i rewizję statków neutralnych celem zwalczania kontrabandy, a następnie operował w kampanii norweskiej na wodach Narwiku<sup>290</sup>. Osłaniał ewakuację z Dunkierki, wziął tam na pokład załogę zatopionego niszczyciela francuskiego *Sirocco* i uratował uszkodzony niszczyciel angielski *Greyhound*. Przez następne dwa lata okręt pełnił służbę eskortową w konwojach atlantyckich<sup>291</sup>, brał udział w operacji desantowej aliantów w Afryce Północnej, ostrzeliwał Tunis. W maju 1944 roku *Błyskawica* została włączona do zespołu niszczycieli angielsko-kanadyjsko-polskiego, którego celem było operowanie na wodach kanału La Manche i na Zatoce Biskajskiej<sup>292</sup>. Później wraz z *Piorunem* przewoziła broń dla francuskiego podziemia i wysadzała desanty na wyspach kanału La Manche<sup>293</sup>. Okręt ten przebył 146.000 Mm, eskorto-

pochodzą ze sztabów różnych szczebli Kriegsmarine, ale już dowódcy U-bootów, głównie po klęsce atlantyckiej na pewno nie zawsze składali wiarygodne dane i należy je mocno weryfikować. I na pewno najdokładniejsze dane zbierał wywiad brytyjski, do którego dostępu do dokumentów trudno uzyskać. Zdaniem autora wiarygodne są również dokumenty opracowywane przez KMW i tych autorów, którzy pracowali w tej instytucji. Ponadto lekkie ON z zasady operowały grupami, dywizjonami lub nawet flotyllami albo i w większych zespołach i grupami prowadziły określone działania – głównie poszukiwanie i atakowanie OP oraz strzelanie do samolotów. Dlatego w czasie walki, która mimo pozornego chaosu miała swoje prawidłowości, kilka okrętów mogło prowadzić strzelanie do tego samego celu, a okręt, który np. zestrzelił samolot mógł tego nawet nie zauważyć.

<sup>290</sup> IPMS, MAR, A. V. 16, s. 1nn.

<sup>291</sup> Do ważniejszych wówczas operacji *Błyskawicy* należała eskorta statku pasażerskiego *Queen Elizabeth* w lutym 1942 roku oraz obrona konwoju *SC-94* z Kanady do Anglii w sierpniu tego roku.

<sup>292</sup> Zespół ten nocą 8/9 czerwca tego roku stoczył zwycięską bitwę z 4 niszczycielami niemieckimi, a 15 lipca wraz z angielskim niszczycielem *Tartar* i kanadyjskim *Haida Błyskawica* zniszczyła niemiecki mały konwój.

<sup>293</sup> IPMS, MAR, A. V. 16.

wał 83 konwoje, przeprowadził 108 patroli, uczestniczył w zatopieniu 2 ON, uszkodził prawdopodobnie 3 OP, zestrzelił 4 samoloty i dalsze 3 prawdopodobnie. W czasie walk *Błyskawica* została trzykrotnie uszkodzona, poległo 2 marynarzy, 1 podoficer zmarł z powodu odniesionych ran w walce, 2 podoficerów utonęło na Atlantyku, a 48 podoficerów i marynarzy zostało rannych<sup>294</sup>.

*Burza* wraz z *Błyskawicą* i *Gromem* prowadziła działania bojowe w pierwszych tygodniach wojny na wodach brytyjskiej strefy operacyjnej. Następnie wychodziła na patrolowanie wód Morza Północnego i eskortowała alianckie konwoje przybrzeżne, a 21 listopada 1939 roku uratowała załogę brytyjskiego niszczyciela *Gipsy*, który zatonął na minie magnetycznej nieopodal Harwich. Wiosną następnego roku eskortowała flotyllę francuskich OP do portu brytyjskiego i osłaniała okręt angielski stawiający obronną ZM, operowała w kampanii narwickiej osłaniając wyładowywanie wojsk i sprzętu wojkowego, a następnie wspierała ogniem artyleryjskim alianckie oddziały pod Calais. W październiku tego roku będąc w zespole bombardującym, ostrzeliwała bazę Kriegsmarine w Cherbourgu, a 26 tego miesiąca uratowała 254 rozbitków ze zniszczonego statku *Empress of Britain*. Od lata 1941 roku *Burza* pełniła patrole na kanale La Manche i Morzu Irlandzkim, a po przebrojeniu, od 11 listopada 1942 roku, eskortowała konwoje atlantyckie. 9 grudnia tego roku w ochronie konwoju *HX 217* okręt atakował U-boot, prawdopodobnie zatapiając go. Okręt pływał na długich trasach od Anglii do portów amerykańskich – tam i z powrotem. Nocą 22/23 lutego 1943 roku w osłonie konwoju *ON 166* *Burza* przyczyniła się do zatopienia *U 606* oraz uratowała załogę uszkodzonego amerykańskiego okrętu eskortowego *Campbell*. W rok później, wraz z *Garlandem*, stoczyła bitwę z U-bootami w ochronie dużego konwoju *HX 228*, a następnie wycofano ją z eskortowania konwojów atlantyckich *Burzę* skierowano na wody Afryki Równikowej, stamtąd zaś na wody arktyczne do osłony konwojów i patroli przeciw U-bootom. Po stwierdzeniu złego stanu technicznego okrętu, wiosną 1944 roku *Burza* została wycofana ze służby i skierowana do rezerwy, pełniąc zadania szkoleniowe oraz jako baza polskich OP<sup>295</sup>. W czasie działań bojowych w składzie POMW *Burza* przebyła 98.750 Mm, eskortowała 14 oceanicznych i 25 przybrzeżnych konwojów, przeprowadziła 45 patroli i podobnych operacji na morzu, brała udział w 17 bitwach z OP, 19 razy walczyła z samolotami, 3 razy z bateriami nadbrzeżnymi i 1 raz ostrzeliwała zmotoryzowaną piechotę przeciwnika. Okręt zatopił 1 U-boot, 1 zatopił prawdopodobnie, a 2 uszkodził. Ponadto załoga tego okrętu uratowała ponad 500 ludzi z tonących statków, okrętów oraz pilotów z zestrzelonych samolotów<sup>296</sup>.

*Garland* – po przystąpieniu Włoch do wojny, okręt eskortował konwoje na przybrzeżnych wodach Aleksandrii, Port Saidu, Hajfy, a następnie Cypru i Dardaneli. Brał udział w osłonie sił brytyjskich w bitwie koło Kalabrii i przylądka Spatha. W październiku 1940 roku

uczestniczył w zespole bombardującym Brest i Cherbourg, w desancie na Spitsbergen, potem znów w konwojach śródziemnomorskich. Przeszedł ciężki konwój na Maltę, a następnie służył w eskorcie konwojów atlantyckich. W maju 1942 roku, w czasie eskorty konwoju do Murmańska, stoczył całodzienną bitwę z lotnictwem niemieckim, odnosząc uszkodzenia i straty w załodze. Potem znów służył w eskorcie konwojów atlantyckich, uczestniczył w założeniu bazy lotniczej na Azorach. W 1944 roku brał udział w walkach na Morzu Śródziemnym, a 18 września zatopił *U 407*. W czasie służby pod polską banderą *Garland* przebył 217.000 Mm, zatopił 1 OP, 2 ON i zestrzelił 2 samoloty. Uszkodził 3 ON, prawdopodobnie 1 OP zatopił i 1 uszkodził<sup>297</sup>.

*Grom* wraz z *Błyskawicą* i *Burzą*, wykonywał wspólnie zadania bojowe początkowo na wodach brytyjskich. Okręt brał udział w walkach pod Narwikiem, gdzie zwalczał niemiecką artylerię, gniazda broni maszynowej i umocnienia przeciwnika. 4 maja 1940 roku został trafiony w fiordzie Rombakken kilkoma bombami lotniczymi. Wraz z okrętem utonęło 59 członków załogi.

*Krakowiak* – po wejściu w skład POMW, początkowo eskortował przybrzeżne konwoje na wodach kanału La Manche, brał udział w wyprawie na Wyspy Lofockie, a w maju 1942 roku wraz z brytyjskim niszczycielem zatopił na kanale La Manche 1 statek niemiecki i 2 eskortowce. W październiku tego roku uszkodził 2 patrolowce niemieckie, w listopadzie ostrzeliwał baterie nadbrzeżne na wybrzeżu francuskim, a 4 marca 1943 roku stoczył bitwę z dwoma ścigaczami przeciwnika na morzu. W lipcu uczestniczył w operacji inwazyjnej na Sycylii, zaś w listopadzie w działaniach alianckich u wybrzeży wysp Dodekanazu. W czasie tych walk udzielił pomocy uszkodzonemu brytyjskiemu niszczycielowi *Birmingham*. W 1944 roku *Krakowiak* uczestniczył w inwazji normandzkiej. Od września tego do końca wojny pełnił patrole i służbę konwojową z portów angielskich do Ostendy i Antwerpii. 27 marca 1945 roku wraz z norweskim niszczycielem *Arendal* i brytyjską fregatą *Riou*, zniszczył zespół niemieckich ścigaczy. Pod polską banderą *Krakowiak* przebył 146.000 Mm, eskortował 243 konwoje, przeprowadził 148 patroli i podobnych operacji bojowych, zatopił 1 i uszkodził 7 ON, zatopił 1 statek i zestrzelił 3 samoloty<sup>298</sup>.

*Kujawiak* – od początku służby w POMW pełnił patrole, brał udział w wyprawie na Lofoty. Na początku lutego 1942 roku razem z dwoma innymi alianckimi niszczycielami zatopił niemiecki ON, a następnie wspólnie z brytyjskim niszczycielem zatopił 2 statki i 1 eskortowiec przeciwnika. 14 marca tego roku w obronie konwoju zestrzelił niemiecki bombowiec, dwa inne uszkodził, a następnie eskortował konwój *WS 19Z* idący na Maltę. 16 czerwca 1942 roku, pragnąc udzielić pomocy poderwanemu na minie niszczycielowi brytyjskiemu *Badsworth*, *Kujawiak* sam wszedł na minę i zatonął. Poległo 12 marynarzy, a pozostałą załogę uratowały angielskie jednostki. Okręt w POMW służył rok i w tym czasie przebył 32.000 Mm, eskortował 73 konwoje, brał udział w 5 operacjach bojowych, 2 razy atakował OP, 2

<sup>294</sup> Kon, *Na „Błyskawicy”*; Szczerkowski, *ORP „Błyskawica”*; Waśko, Witkowski, *Regularne*, s. 88.

<sup>295</sup> IPMS, *MAR. A. V. 18/9*, s. 2.

<sup>296</sup> J. Marczak, *Konrtorpedowiec „Burza”*, Warszawa 1970; Pertek, *„Burza”*; Waśko, Witkowski, *Tamże*, s. 91.

<sup>297</sup> IPMS, *MAR. A. V. 18/9*, s. 1; J. Bartosik, *Wierny okręt...*; Pertek, *Niszczyciel „Garland”*; Waśko, Witkowski, *Tamże*, s. 93.

<sup>298</sup> IPMS, *Tamże*.

razy ostrzeliwał baterie nadbrzeżne, zatopił 2 statki, zniszczył 16 min, zestrzelił 4 samoloty i 3 prawdopodobnie<sup>299</sup>.

*Orkan* – po wcieleniu w skład POMW przeprowadzał patrole ze Scapa Flow, a następnie w styczniu 1943 roku eskortował konwój z Islandii do Murmańska. Po powrocie do Anglii ponownie pełnił służbę patrolową, eskortował konwoje atlantyckie, w połowie maja tego roku odholował storpedowany brytyjski niszczyciel *Tuscan*, a ponadto wielokrotnie eskortował króla brytyjskiego w jego morskich podróżach<sup>300</sup>. W lipcu 1943 roku *Orkan* przewoził zwłoki gen. Władysława Sikorskiego z Gibraltaru do Plymouth<sup>301</sup>. W sierpniu tego roku wraz z dwoma niszczycielami kanadyjskimi – *Iroquois* i *Athabaskan* operował przeciwko U-bootom na wodach Zatoki Biskajskiej. Okręt operował na wodach arktycznych i na oceanie, brał udział w tropieniu niemieckich przerywaczy blokady, ratował alianckich lotników zestrzelonych nad morzem, brał udział w obronie plot. portów brytyjskich, wyłowił z wody i dostarczył do Anglii 46 Niemców z załogi zatopionego okrętu. 8 października 1943 roku w eskorcie konwoju atlantyckiego *SC 143* idącego z Nowej Funlandii do Szkocji, *Orkan* został storpedowany przez *U 378* i zatonał<sup>302</sup>. W czasie rocznej służby w POMW *Orkan* stoczył 17 walk z U-bootami i 12 z niemieckimi samolotami, uczestniczył w licznych patrolach, głównie w siłach zwalczania OP.

*Ouragan* – w POMW służył 9 miesięcy i 14 dni. Ze względu na awarie, które niemal ciągle powtarzały się, okręt mało wychodził na morze i głównie wówczas, gdy morze było spokojne. Każda burza powodowała natychmiast awarie i powrót jednostki do portu. Dlatego *Ouragan* mógł przeprowadzać niezbyt odległe patrole. Pierwszą operację bojową okręt przeprowadził 1 stycznia 1941 roku, jako część osłony 4 stawiaczy min, ale silny sztorm zmusił do odesłania go do bazy w Scapa Flow. Po kilku następnych wyjściach na morze stwierdzono nieprzydatność tego niszczyciela do działań bojowych.

*Piorun* – służbę rozpoczął w eskorcie konwojów do Islandii i patrolami na Atlantyku, a w styczniu 1941 roku brał udział w operacji Royal Navy poszukiwania niemieckich pancerników – *Scharnhorst* i *Gneisenau*. W marcu brał udział w ratowaniu zbombardowanego w porcie Glasgow pancernika angielskiego *Duke of York*, a w kwietniu uratował około 300 rozbitków z angielskiego statku *Rajputana* storpedowanego między Islandią a Grenlandią. Pod koniec tego miesiąca eskortował szczególnie ważny konwój na Bliski Wschód – 15 szybkich transportowców wojska, w tym polskiego statku pasażerskiego *Sobieski*. Zaś w maju brał udział w operacji przeciwko *Bismarckowi*. Jesienią osłaniał

konwoje do Gibraltaru i na Maltę, 6 razy pływał przez Atlantyk, operował przy brzegach Norwegii i trzykrotnie eskortował konwoje do Murmańska. Potem skierowany został na Morze Śródziemne, gdzie operował przy brzegach Sycylii, Kalabrii i Salerno, na Morzu Jońskim i na Adriatyku – głównie u wybrzeży Dalmacji, Albanii i Grecji oraz na wodach Zatoki Gaeta. Uczestniczył w operacji normandzkiej, 9 czerwca 1944 roku brał udział w bitwie koło wyspy Quessant, a następnie wraz z brytyjskim niszczycielem *Ashanti* zniszczył koło wyspy 5 trałowców niemieckich. 12 sierpnia pod La Rochelle zatopił niemiecki łamacz blokady *Sauerland*. *Piorun* przebył 218.000 Mm, eskortował 81 konwojów, zatopił 4 ON, uszkodził 2 ON (prawdopodobnie 3), uszkodził 1 OP i zestrzelił 1 samolot nieprzyjaciela<sup>303</sup>.

*Ślązak* – początkowo eskortował konwoje przybrzeżne i patrolował wody brytyjskie, następnie brał udział w operacji desantowej pod Dieppe w dniach 17–18 sierpnia 1942 roku, w czasie której 30 razy odpierał ataki lotnictwa niemieckiego zestrzeliwując 4 samoloty przeciwnika. W 9 tygodni później – 1 listopada, załoga uratowała 15 angielskich lotników, zaś 19 listopada wraz z *Krakowiakiem* i jednostką brytyjską operował na wodach francuskich ostrzeliwując baterie nadbrzeżne przeciwnika. W następnym roku wiosną *Ślązak* skierowany został na Morze Śródziemne, gdzie pełnił służbę konwojową na trasie Gibraltar – Malta, a 10 lipca 1943 roku uczestniczył w osłonie konwoju wojsk inwazyjnych na Sycylię i zabezpieczał ich lądowanie. 8–12 sierpnia brał udział w operacji desantowej w Zatoce Salernieńskiej, walcząc z samolotami przeciwnika i ostrzeliwując jego baterie nadbrzeżne. W następnych dniach – od 12 do 16 sierpnia, przewodząc eskortie 10 niszczycieli alianckich, osłaniał angielski pancernik *Warspite* bombardujący niemieckie pozycje w rejonie Salerno. W kilka tygodni później, od 1 do 15 października, *Ślązak* eskortował konwoje i patrolował wody wybrzeży Sycylii i pod Salerno. Zaś w dniach 26–29 listopada jako dowódca eskorty, ochraniał konwój 40 statków, silnie atakowany przez samoloty przeciwnika. W ciężkiej walce z lotnictwem, okręt nasz wspólnie z innymi jednostkami alianckimi zestrzelił 8 samolotów niemieckich. Do ważnych operacji *Ślązaka* – głównie ze względów moralnych, należała eskorta polskich oddziałów wojskowych do Włoch, które później walczyły pod Monte Cassino i w innych miejscach Półwyspu Apenińskiego. Następnie okręt skierowano do baz angielskich, gdzie przygotowywano i ćwiczone flotę do operacji normandzkiej. W czasie jej trwania ostrzeliwał cele brzegowe i wspierał ogniem artylerii lądujące oddziały piechoty kanadyjskiej. 6 lipca 1944 roku *Ślązak* jako pierwsza aliancka jednostka, wziął do niewoli operatora niemieckiej tajnej broni – żywej torpedy. Od jesieni tego roku do końca wojny, okręt eskortował konwoje z portów brytyjskich do Ostendy i Antwerpii oraz przeprowadzał patrole. *Ślązak* pełniąc służbę pod polską banderą przez 3 lata, przebył 104.000 Mm, eskortował 104 konwoje, przeprowadził 111 patroli i podobnych operacji bojowych na morzu, uszkodził prawdopodobnie 1 ON, zestrzelił 4 samoloty i prawdopodobnie dalsze 3 samoloty, uratował i wyłowił z morza 29 ludzi<sup>304</sup>.

<sup>299</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 21/2. W związku z zatonięciem *Kujawiaka* 16 czerwca 1942 roku, 3 polskie i 15 czasopism angielskich umieściło pochlebne wzmianki i opisy jego działań bojowych, przypominając za służby tego okrętu w obronie przeciwlotniczej konwojów oraz sukces osiągnięty w ataku na konwój nieprzyjacielski (*Tamże*, s. 129).

<sup>300</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 18. Powierzenie *Orkanowi* (nowocześniejszemu wówczas niszczycielowi) eskortę najważniejszych jednostek Royal Navy – patrolowanie na drodze przelotu króla do Afryki, zaś w czasie inspekcji królewskiej we flocie brytyjskiej okręt nasz był jednym z dwóch jednostek eskortujących króla Jerzego VI, świadczy o dużym zaufaniu Admiralicji do POMW (*Tamże*).

<sup>301</sup> T. Górski, *General i jego marynarze*, GW 1981, nr 121. Artykuł ten przedrukowano w „Banderze” (1981, nr 26).

<sup>302</sup> PIMS, *Tamże*.

<sup>303</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 18/9.

<sup>304</sup> *Tamże*; Mayak, *Tamże*.

Ścigacze artyleryjskie – *S 1*, *S 2* i *S 3* – brały udział w patrolach, osłonie konwojów na wodach kanału La Manche i w poszukiwaniu rozbitków na morzu. Początkowo ich bazą był port w Kornwalii, a następnie Dover i Ramstage. *S 3* swoją pierwszą operację bojową przeprowadził na zajęty przez Niemców port w Calais i ostrzeliwał trałowiec przeciwnika. *S 2* 27 sierpnia 1940 roku w porcie Portsmouth zestrzelił niemiecki bombowiec, a 23 września wraz z *S 3* osłaniał brytyjski pancernik *Revenge* ostrzeliwujący Cherbourg. Nocą 22/23 marca 1941 roku *S 2* razem z brytyjskim ścigaczem, będąc na patrolu na wodach francuskich, ostrzelał 2 trałowce i 4 ścigacze niemieckie, a 12 lutego 1942 roku wraz z *S 3* i 3 brytyjskimi ścigaczami przeprowadził atak na zespół niemieckich okrętów idących z Brestu do Wilhelmshaven. Natomiast 22 czerwca tego roku samotnie zaatakował 6 niemieckich ścigaczy, uniemożliwiając im zaatakowanie alianckiego konwoju. W kilka tygodni później, w sierpniu, *S 2* wraz z *S 3* i angielskim ścigaczem *MGB 41*, zaatakowały zespół niemieckich okrętów pod Boulogne. Polskie ścigacze zatopiły 1 niemiecki ścigacz, a drugi uszkodziły. Ponadto *S 1* i *S 2* w grudniu 1943 roku uczestniczyły w wysadzeniu na francuskie wybrzeże grupy dywersyjnej.

Ścigacze torpedowe (artyleryjsko-torpedowe) – *S 4*, *S 5*, *S 6*, *S 7*, *S 8*, *S 9* i *S 10*, mający silną artylerię szybkostrzelną małokalibrową wykonywały zasadniczo zadania artyleryjskie. Pierwszy wszedł w skład 2 flotylli ścigaczy, a pozostałe do 8 flotylli ścigaczy. Początkowo operowały z bazy w Portland, a później z bazy w Plymouth. Były kierowane na grupowe i pojedyncze patrole w rejonie bazy oraz do służby patrolowej i rozpoznawczej na przybrzeżnych południowych wodach angielskich. Poza tym innych działań bojowych nie przeprowadziły, ze względu na brak przeciwnika dla takich jednostek od jesieni 1944 roku.

Duże ścigacze OP – *CH 11* i *CH 15* rozpoczęły służbę 1 września 1940 roku<sup>305</sup>. W czasie ponad półrocznej służby w POMW operowały na wodach kanału La Manche, eskortowały tam małe konwoje i prowadziły patrole przeciw OP. Wyszły 84 razy na morze, w tym pierwszy ścigacz 46 razy, a drugi – 38.

Patrolowce *Medoc* i *Pomerol* w składzie POMW również służyły krótko – od 18 lipca 1940 roku do 22 października tego roku, kiedy to został zwrócony Anglikom ze względu na bardzo zły stan techniczny. Zostały wykorzystane do służby patrolowej w obliczu niemieckiej inwazji na wyspy brytyjskie i dalsza ich eksploatacja pod polską banderą była zbyteczna. Jednak na prośbę Brytyjczyków dowódcami pozostali jeszcze nadal Polacy z kilkoma specjalistami, ponieważ francuskim aliantom brakowało odpowiednich oficerów. Jednak *Medoc* 26 listopada 1940 roku został storpedowany przez niemiecki samolot i zatonął. Woda pochłonęła 48 członków załogi wraz z dowódcą Romanem Stankiewiczem. *Pomerol* zaś nadal pełnił służbę patrolową, a 13 grudnia 1940 roku włączony został do eskorty małego konwoju, idącego z Dartmouth do Falmouth. Jednak wobec awarii kotła, okręt zawrócił do Plymouth na remont<sup>306</sup>.

<sup>305</sup> W zarządzeniach polskich nazywano je *Okrętami strażniczymi* (Piaskowski, *Album*, s. 125). W październiku zostały wcielone do *Grupy Traulerów* (patrolowce), a kiedy minęło niebezpieczeństwo niemieckiej inwazji na wyspy brytyjskie, oba ścigacze utworzyły *Grupę Okrętów Strażniczych*.

<sup>306</sup> *Tamże*, s. 124.

Natomiast 12 patrolowców – *Grupa Traulerów*, w POMW, w ciągu 4 miesięcy, wyszły do zadań na morze 531 razy<sup>307</sup>. Pełniły one dozory w obliczu groźby niemieckiej inwazji, głównie nocą. Była to służba uciążliwa i monotonna i chociaż pełniona na wodach przybrzeżnych – w zasięgu angielskiej artylerii nadbrzeżnej. Patrolowce obok zasadniczego zadania – wypatrywania nawodnych jednostek przeciwnika, poszukiwały również zerwanych min z kotwic, możliwych dywersantów na małych środkach pływających i śladów U-bootów, które również mogły przerzucać po kilku swoich dywersantów lub zwiadowców.

OP działające w POMW, mimo straty *Orła*, *Jastrzębia* i wycofania z eksploatacji *Wilka*, odniosły znaczne sukcesy. Przyczyniły się do nich głównie – epopeja *Orła* oraz działania *Sokoła* i *Dzika*<sup>308</sup>. Operując z baz brytyjskich przebyły ponad 190.000 Mm, przebyły na morzu ponad 25.000 godzin – w tym w zanurzeniu około 5000 godzin. Przeprowadziły ponad 70 patroli, blokad i innych działań bojowych na morzu, wykonywanych przez tę klasę okrętów. Zatopiły około 70.000 BRT różnych jednostek, głównie na Morzu Śródziemnym<sup>309</sup>.

*Wilk* – 2 września 1939 roku, zamierzając zaatakować jednostkę przeciwnika został wykryty i obrzucony BG, ale następnego dnia zdołał postawić ZM z 20 min na linii Hel-Gdańsk. W dwa dni później – 5 września, wykryły go 4 trałowce, a *Wilk* ponownie został zaatakowany aż 32 BG. W następnych dniach był wielokrotnie bombardowany przez samoloty i BG rzucanymi z trałowców. Wobec uszkodzenia i wyczerpania zapasów, okręt udał się do Anglii i 20 września zawinął do portu w Rosyth. Nocą 20/21 czerwca 1940 roku staranował i prawdopodobnie zatopił nierozpoznany OP. Od kwietnia 1942 roku na *Wilku*, będącego już w rezerwie, szkolili polscy podwodniacy na następne OP. Okręt w operacjach bojowych przebył 9978 Mm, na morzu przebywał 3168 godzin, a w zanurzeniu – 1326 godzin.

*Orzeł* – w czasie służby w POMW przeprowadził 7 patroli. W marcu na wodach holenderskich zatrzymał statek duński, ale po stwierdzeniu braku kontrabandy, puścił go wolno. Natomiast w kwietniu zatopił transportowiec. Przebywał na morzu około 120 dni.

*Jastrząb* – w czasie swego pierwszego patrolu został zatopiony.

*Sokół* – po służbie patrolowej na podejściu do Brestu i na Zatoce Biskajskiej, operował na Morzu Śródziemnym i na wodach przyległych mórz, działając prze-

<sup>307</sup> Poszczególne kutry miały następującą ilość wyjść na patrole: *P1* – 16; *P2* – 47; *P3* – 51; *P4* – 51; *P5* – 61; *P6* – 42; *P7* – 37; *P8* – 49; *P9* – 57; *P10* – 21; *P11* – 52; *P12* – 47.

<sup>308</sup> KMW, a w ślad za nim polskie władze cywilne i wojskowe niemal przez całą wojnę potrafiły wykorzystywać epopeję i działania bojowe *Orla* w interesie polskim. Nadawano temu rozgłos przy każdej nadarzającej się okazji – świąt państwowych, wojskowych, morskich, zwycięskich operacji alianckich i innych. Miały one odzwierciedlenie w radio, prasie polskiej, angielskiej i w innych sojuszniczych. Dzięki temu *Orzeł* stanowił również symbol polskości w kraju, po zakończeniu wojny. Nie potrafiono temu przeciwstawić się nawet w okresie silnej sowietyzacji.

<sup>309</sup> Rudzki, *Polskie okręty*, s. 163. W czasie wojny powszechnie znano dowódcę *Orla* kmrdr. ppor. Jana Grudzińskiego, którego czyny szczególnie nagłaśniano i stawiano go za przykład patrioty. Natomiast w tropieniu przeciwnika i w skutecznych operacjach bojowych na morzu najbardziej zasłużyli się dowódcy *Dzika* i *Sokoła* – kmrdr. ppor. kmrdr ppor. Bolesław Romanowski, Borys Karnicki, Jerzy Kłopotowski i Andrzej Kłopotowski. W czasie wojny nazwisk tych powszechnie nie podawano ze względu na bezpieczeństwo ich rodzin w kraju.

ciwko włoskiej żegludze. 2 listopada 1941 roku zatopił statek transportowy *Balilla*, prawdopodobnie uszkodził krążownik pomocniczy *Citta di Palermo* i niszczyciel *Ascari*. 2 lutego następnego roku *Sokół* zatopił u brzegów Tunisu włoski szkuner motorowy *Giuseppina*. 7 października 1943 roku w na Adriatyku zatopił transportowiec *Eridania*, 11 listopada na Morzu Egejskim zatopił mały szkuner *Argentina*, a potem najprawdopodobniej 7 niewielkich jednostek ogniem artyleryjskim. Ponownie będąc na Adriatyku, zatopił 2 żaglowce wylądowujące żołnierzy na ląd. Pod polską banderą *Sokół* przebywał 630 dni na morzu, odbył 32 patrole, wykonał 15 ataków torpedowych i 11 artyleryjskich, zatopił i uszkodził 42 okręty i statki o łącznym tonażu 38.860 t. Ponadto uszkodził 1 krążownik pomocniczy, 1 niszczyciel i kilka innych jednostek przeciwnika<sup>310</sup>.

*Dzik* – operował na szlakach murmańskich konwojów, a potem na wodach Zatoki Biskajskiej i w Zatoce Lyonńskiej. Okręt z Algieru skierowano na Maltę, skąd prowadził operacje przy brzegach Włoch, Grecji i na Adriatyku, a w końcu 1943 roku bazując w Bejrucie, operował na Morzu Egejskim. *Dzik* pod polską banderą przebył 31.440 Mm, zatopił 18 statków i okrętów o tonażu około 35.080 t. i uszkodził statków o łącznym tonażu 10.000 t., wykonał 11 ataków torpedowych<sup>311</sup>.

W czasie walk uległo zatopieniu 6 polskich okrętów:

- krążownik *Dragon* – 8 lipca 1944 roku uszkodzony torpedą odpaloną z żywej torpedy tak, że okręt nie nadawał się do remontu;
- 3 niszczyciele – *Grom* zatopiony 4 maja 1940 roku pod Narwikiem trafiony bombami lotniczymi (wraz z okrętem zatonęło 59 członków załogi); *Kujawiak* poderwał się na minie i zatonął opodal portu La Valetta 16 czerwca 1942 roku zginęło 12 marynarzy); *Orkan* trafiony torpedą z U-boota zatonął 8 października 1943 roku wraz z okrętem zginęło 178 ludzi);
- 2 OP – *Orzeł*, który wyszedł na patrol 23 maja 1940 roku i już nie wrócił (zginęło 55 ludzi); *Jastrząb* omyłkowo zaatakowany przez okręty alianckie 2 maja 1942 roku zatonął (zginęło 5 ludzi).

Ponadto 26 listopada 1941 roku został storpedowany przez samolot *Medoc*. Razem z okrętem utonęło 48 ludzi. Co prawda okręt nie pływał już w składzie POMW, ale jego dowódcą był Polak – kmdr por. Roman Stankiewicz, który zatonął wraz z okrętem.

Z baz brytyjskich operowało 47 okrętów POMW, którego straty wyniosły 12,7%. Jednak w stosunku do flot sojusznicznych nie były one zbyt duże.

Na skutek działań bojowych 7 polskich okrętów odniosło poważne uszkodzenia: *Burza*, *Garland*, *Sokół*, *Ślązak*, *S 2*, *Błyskawica* trzy razy, a *S 3* dwa razy.

Poległo 437 osób, a wśród nich 4 dowódców okrętów – kmdr ppor. Jan Grudziński, (*Orzeł*), kmdr por. Roman Stankiewicz (*Medoc*), kmdr por. Stanisław Hryniewiecki (*Orkan*) i kpt. mar. Janusz Sokołowski (*S 1*)<sup>312</sup>.

<sup>310</sup> IPMS, MAR, A. V. 28; Piaskowski, *Album*, s. 90; Tenże, *Kroniki*, t. 3, *passim*; Romanowski, *Działania polskich, passim*; Tenże, *Torpeda, passim*; Rudzki, *Tamże*, s. 147nn.

<sup>311</sup> IPMS, MAR, A. V. 29; Piaskowski, *Album*, s. 110.

<sup>312</sup> J. Pertek, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1989, s. 538–562. Natomiast Waško, Witkowski podają inne dane: poległo 404, a 46 mary-

narzy zmarło z innych przyczyn (*Tamże*, s. 18). Za nimi powtórzył Kosiarski (*Flota Białego Orła*, s. 632). Zaś Tumaniszwili, że na 409 oficerów zginęło lub zmarło z odniesionych ran 23, a na 4071 podoficerów i marynarzy straty wyniosły 414. Natomiast we flocie handlowej zginęło lub zmarło 200 ludzi (*Udział Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej*, NS 1986, nr 158, s. 4).

W sumie, w czasie działań wojennych w kraju oraz z baz brytyjskich, poległo lub zmarło z odniesionych ran i chorób 124 oficerów oraz 788 podoficerów i marynarzy<sup>314</sup>.

OPMW wyszedł zwycięsko w sensie osiągniętych wyników w walkach z siłami morskimi III Rzeszy niemieckiej i Włoch, wspierając Royal Navy w najtrudniejszych chwilach dla Wielkiej Brytanii. Zapewnił trwałość i ciągłość polskiej banderze wojennej, która ani na chwilę nie zniknęła z morza.

narzy zmarło z innych przyczyn (*Tamże*, s. 18). Za nimi powtórzył Kosiarski (*Flota Białego Orła*, s. 632). Zaś Tumaniszwili, że na 409 oficerów zginęło lub zmarło z odniesionych ran 23, a na 4071 podoficerów i marynarzy straty wyniosły 414. Natomiast we flocie handlowej zginęło lub zmarło 200 ludzi (*Udział Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej*, NS 1986, nr 158, s. 4).

<sup>313</sup> J. Czerwiński, *Straty korpusu oficerskiego*, NS 1989, nr 167, s. 1–5.

<sup>314</sup> Słomiński, *Moralność*, s. 75. Natomiast Piaskowski podaje, że w tym czasie zginęło lub zmarło z odniesionych ran około 35 oficerów i ponad 700 podoficerów i marynarzy (*Album*, s. 134).

## Rozdział IV

# Ocena flot wojennych państw nadbałtyckich w aspekcie zmian polityczno-wojskowych w wyniku drugiej wojny światowej

Bałtyk jest wewnętrznym, szelfowym morzem Atlantyku, którego graniczny akwen stanowi obszar cieśninowo-wyspiarski, o małych głębokościach. Średnia głębokość wynosi 86 m, a maksymalna – 458 m, przy czym głębokość 40 m i większa występuje na powierzchni 40% morza, a powyżej 100 m na powierzchni około 10%. Linia brzegowa silnie rozbudowana, a wybrzeża mają różny charakter i konfigurację. Do Bałtyku zalicza się również cieśniny duńskie: Mały Bełt i Duży Bełt, Sund, Kattogat łączące go z Morzem Północnym oraz zatoki – Botnicką, Fińską, Ryską, Gdańską i Pomorską<sup>1</sup>.

Ważny rejon strategiczny na Bałtyku stanowią cieśniny duńskie – zapewniające naturalne połączenie tego morza z Morzem Północnym i Atlantykiem. Stąd decydujące znaczenie miało, po której stronie znajduje się Dania, co stanowiło klucz do panowania na Bałtyku. Wyjście z Bałtyku na inne morza stanowi również system kanałów: Kiloński, Gota i Białomorski, które nie były tak dogodnie jak cieśniny duńskie.

Kanał Kiloński zbudowano w latach 1887–1895, przebudowano go i pogłębiono w latach 1909–1914. Ma następującą charakterystykę: długość – 98,7 km, szerokość – na powierzchni wody – 103 m, szerokość na dnie – 44 m, głębokość – 11,3 m, wysokość mostów – 43–45 m, prędkość jednostek na kanale – około 8 w., a czas przejścia przez kanał wynosi 7–8, 5 godzin. Na trasie kanału znajduje się 11 mijanek, które mają z zasady ponad 300 m szerokości, a ruch na całej trasie zabezpiecza system oznakowania nawigacyjnego i sygnalizacyjnego, umożliwiając nieprzerwany ruch w jedną i drugą stronę. Kanał wiąże ze sobą porty Bałtyku z Morzem Północnym, a przez system wodny Łaby, Wezery i Elms, z dolną Saksonią i Zagłębiem Ruhry. Skraca drogę z jednego morza na drugie o 685 km.<sup>2</sup>

Gotajski Kanał zbudowano w latach 1810–1832 i wielokrotnie go modernizowano. Należy do systemu dróg śródlądowych Szwecji, usprawniający komunikację wodną z Bałtyku do Kattogatu, pozwalający na przechodzenie jednostek do 3500 t nośności, a więc pełnomorskich. Ma 58 śluz, a długość całej drogi wodnej prowadzącej przez rzekę Gota, jeziora Wener, Wetter, Boren i Royen, wynosi około 387 km.<sup>3</sup>

Kanał Białomorsko-Bałtycki zbudowano w latach 1931–1933. Łączy Morze Białe przez jezioro Onega z Bałtykiem, ma 227 km długości i 19 śluz, skraca drogę między St. Petersburgiem a Morzem Białym o około 4000 km. Przebiega przez jeziora i sztuczne zbiorniki, wielokrotnie był modernizowany, a poprzez maryjski system wodny łączy Morze Białe z dorzeczem Wołgi. Tam zaś zbudowano kanał Wołga-Don, ukończony w 1952 roku. Całość tego systemu rzeczno-żeglarskiego w części europejskiej<sup>4</sup>.

Bilans wodny poza wodami z rzek i opadów, wspierany jest przez przepływ z Morza Północnego, skąd słone wody na Bałtyk przepływają w okresie sztormów. Powoduje to przemieszanie się wód bałtyckich i różnic w zasoleniu, co utrudnia pracę urządzeń hydroakustycznych i hydrolokacyjnych, a więc obniża możliwość wykrywania OP, min dennych itp. Jednak dla skrytego działania OP jest to korzystne.

Cechę Bałtyku stanowi zmienność pogody, a o jego klimacie decyduje położenie geograficzne w stosunku do stref klimatycznych i sąsiedztwo Atlantyku. Latem Bałtyk ulega częściowo oddziaływaniu zwrotnikowych mas powietrza, a zimą napływają często masy arktycznego powietrza. Wiatr nie stanowi istotnej przeszkody w pływaniu, ale gdy napęd okrętu jest niesprawny w pobliżu lądu, silny wiatr może zdryfować jednostkę na brzeg lub przeszkodę nawigacyjną. Może być też przyczyną awarii podczas manewru w porcie lub ścieśnionym miejscu, a ponadto – wiatr i falowanie mogą uszkodzić kadłub, jego mechanizmy i urządzenia, zmniejszając prędkość jednostki. Podczas przechyłów następuje zmiana warunków pracy maszyn i powstają różne opory na kadłub, a silne kołysanie doprowadza do przeciążeń dynamicznych, utraty sterowności, wynurzeń dziobu i rufy, śrub, dostawiania się na pokład mas wody powodujących niszczenie nadbudówek, przykryć luków i inne uszkodzenia. Powodem wielu awarii jest również ograniczona widzialność, a wprowadzenie radiolokacji nie wyeliminowało ich. Na Bałtyku występują często mgły, opady deszczu i śniegu. Szczególnie szkodliwy wpływ miała mgła, gdy okręty musiały iść po określonych torach wodnych wśród pól minowych. Ogromne lawice mgieł przemieszczają się wraz z frontami atmosferycznymi lub podlegają wiatrom. Stąd określenie ich miejsca i czasu jest trudne. Ograniczona widzialność zmusza do zmniejszenia prędkości, powo-

<sup>1</sup> *Łocja Bałtyku*, t. 502, Gdynia 1980, t. 504, Gdynia 1978, t. 507, Gdynia 1982.

<sup>2</sup> R. Piotrowicz, *Rzeki Niemiec i Kanał Kiloński*, M. 1937, nr 1, s. 16; R. Pluta, *Kanał Kiloński*, PM 1967, z. 9, s. 76–84.

<sup>3</sup> R. Schonknecht, A. Gewiese, *Auf Flüssen und Kanalen*, Berlin 1988, s. 183nn; *Słownik Geografii Świata*, t. I, Warszawa 1977, s. 363.

<sup>4</sup> S. Nowakowski, *Wielka Geografia Świata*, Warszawa, b.r.w., s. 310; *Słownik Geografii Świata*, s. 178.



dują przestoje na podejściach do wąskich torów wodnych i portów oraz ogranicza ruch w portach. Natomiast zalodzenie morza stwarza duże trudności w pływaniu. Lód zimowy na Bałtyku tworzy się co roku i w czasie odwilży zanika i jest trudny do umiejscowienia na mapie. Część północna Bałtyku (Basen Botnicki) oraz część wschodnia Zatoki Fińskiej, pokryte są lodami całkowicie od listopada do maja. Na pozostałych wodach morze zamarza tylko w pasie przybrzeżnym – Basen Gotlandzki na 3–4 miesiące, Basen Bornholmski na 2 miesiące. Zdarzały się surowe zimy i wówczas zamarzanie przekraczało przeciętne w latach 1939, 1941, 1946 i 1956. Możliwości pływania w warunkach lodowych zależały od rodzaju zalodzenia, klasy okrętu, wytrzymałości i mocy maszyn. Trałowce, ścigacze itp. mogły pływać w tzw. kaszy lodowej, której warstwa nie przekraczała 20–30 cm. Mogły pływać również w stałym lodzie, którego grubość nie przekraczała 5 cm. Niszczyciele, średnie OP, holowniki, mogły pływać w lodzie o grubości 10 cm, tj. warstwie lodu, która utrzymuje się po upływie 3–4 dni od chwili rozpoczęcia zamarzania spokojnej wody. Lodołamacze pokonywały lód o grubości 60–70 cm. Dotyczyły to jednak wód płytkich – cieśnin, zalewów, podejść do portów itp. Inaczej było z dala od brzegu, gdzie występują różne formy lodowe. Tam, gdzie lód był zwarty, mogły pływać okręty o silnej konstrukcji, a w lodach stłoczonych – w asyście lodołamaczy. Jeden lodołamacz mógł przeprowadzić 5 okrętów<sup>5</sup>.

Warunki pogodowe miały istotny wpływ na operacje bojowe na Bałtyku, ale nie stwarzały większych trudności dla krążowników, niszczycieli, dozorowców i dużych ścigaczy OP. W czasie wojny i w latach następnych, na Bałtyku używano i zamierzano używać siły lekkie, lotnictwo oraz wszystkie dostępne środki walki, a flota wojenna zasadniczo działała i miała nadal działać na rzecz nadmorskich wojsk lądowych. Pogoda miała więc wpływ na budowę odpowiednich okrętów i możliwość ich późniejszego wykorzystania w walkach, na współdziałanie floty z lotnictwem i decydowała o desancie morskim. Dlatego do planowania działań bojowych istotne znaczenie miała znajomość cykli wiatrów, zjawisk lodowych i opadów atmosferycznych w rejonie operacji bojowej.

Warunki pogodowe mogły sprzyjać lub utrudniać operacje bojowe. Co prawda nie decydowały o wyniku walki, ale ich lekceważenie obniżało szanse zwycięstwa, mogło doprowadzić do przerwania operacji bojowej i spowodować straty. Miały wpływ na wykorzystanie artylerii okrętowej – podstawowego środka każdej niemal bitwy jednostek nawodnych. Przy dużych przechyłach powstawał znaczny rozrzut pocisków – zwłaszcza w odległości, uniemożliwiając trafienie w cel. Pociski padały więc na całej donośności artylerii i w dużym sektorze kierunków. Wpływał na to stan morza, rodzaj okrętu i kurs jakim on szedł w stosunku do fali. Skuteczność strzelania małych okrętów przy stanie morza 4–5' była znikoma bez względu na to, jakim okręt szedł

kursem, a wykorzystanie artylerii średnich okrętów ograniczał stan morza 5–6'. Ponadto bryzgi wody zalewały lufy, na co najbardziej narażone były armaty działobowe. Tylko do stanu morza 4' nie było ograniczeń w strzelaniu artylerii średnich okrętów. Przy wyższym stanie morza należało zmniejszyć prędkość okrętu lub zmienić kurs do fali<sup>6</sup>.

Głębokości Bałtyku wywierały zasadniczy wpływ na sposoby, zakres i użycie OP. Określały one możliwości uchylecia się przed obserwacją, wykryciem i atakowaniem ze strony ON. Warunki tego morza utrudniały wykonanie zadań przez OP z powodu małych głębokości, dużej ilości ławic, mielizn, przy podejściach do portów i baz morskich oraz na przybrzeżnych torach wodnych wąskiego, o małych głębokościach wejścia na Bałtyk. Z drugiej jednak strony były warunki stwarzające dla OP dogodne ukrycia pod pozornym dnem. Doświadczenia wojenne wykazały, że Bałtyk nie posiadał warunków do prowadzenia wojny podwodnej na dużą skalę. Jednak właściwości hydrologiczne tego morza stwarzały dla OP szczególnie korzystne możliwości pod względem maskowania i taktycznym, których np. nie ma na oceanie. Chodziło tu o wykorzystanie wywołanych przez ruchy poziome i pionowe warstw wody, które mają duże zróżnicowanie właściwości hydrologiczne utrudniające wykrycie i zniszczenie OP. Ponieważ ciepły prąd głębinowy powstały przy długotrwałych wiatrach zachodnich przenika aż do wschodnich wybrzeży Bałtyku, a różnice temperatur wody i zasolenia są znaczne, stwarzało to dogodne warunki do działań bojowych OP niemal na całym obszarze tego morza. Pionowy rozkład temperatury i zasolenia, mających zasadniczy wpływ na gęstość wody morskiej, a tym samym na pracę urządzeń hydroakustycznych służących do poszukiwania i zwalczania OP – był na ogół znany. Stosowane urządzenia do wykrywania OP pracowały na zasadzie analizy fali elektroakustycznej, odbitej od kadłuba okrętu. Normalnie prosty przebieg impulsu wysyłanego przez stację hydroakustyczną ulegał w silnie zasolonej wodzie zmianom pod względem kierunku i prędkości, co utrudniało wykrycie OP. Na Bałtyku OP mogły wykorzystywać również tzw. pozorne dno, na którym mogły one leżeć jak na dnie po zastopowaniu silników<sup>7</sup>. Dzięki temu OP mogły znacznie zwiększyć czas przebywania w rejonie operacji bojowej, w warunkach skutecznego maskowania.

Pogoda miała również wpływ na użycie torped przez OP, ON i samoloty. Ich użycie było możliwe w rejonach o głębokościach powyżej 10 m, ponieważ przy mniejszych torpeda po odpaleniu mogła dotknąć dna i ulec uszkodzeniu. Natomiast przy użyciu z samolotu głębokość morza nie mogła być mniejsza niż 15–20 m. Użycie torped uniemożliwiał lód, podobnie jak rzadko pływająca kra – torpeda mogła uderzyć w krę i wybuchnąć. Strzelanie torpedowe utrudniało falowanie, zwiększając myszkowanie i zmniejszając zasięg torped. Przy małym zanurzeniu torpedy i dużej fali, mogła ona wyskakować, co demaskowało atak. Przy stanie morza 4'

<sup>5</sup> M. Holec, *Uwagi o metodyce opracowania zjawiska mgły*. Zbiór prac WSMW 1966, nr 16; Tenże i P. Tymański, *Wpływ warunków hydrometeorologicznych na żeglugę*, PM 1969, z. 1, s. 63; J. Sauk, M. Holec, *Właściwości prowadzenia nawigacji w lodach*, *Tamże*, z. 2, s. 30; J. Urbański, *Wpływ hydrometeorologicznych na żeglugę*, *Tamże* 1965, s. 64–70; *Wybór kursu i szybkości okrętu w czasie sztormowania*, *Tamże* 1959, z. 4, s. 26.

<sup>6</sup> L. Krasnowiecki, *Znaczenie warunków hydrometeorologicznych w działaniach bojowych na morzu*, PM 1959, z. 7–8, s. 57; Urbański, *Wpływ...*, s. 76.

<sup>7</sup> Pozorne dno – warstwa wody o dużym gradientie gęstości (gradient – przyrost gęstości wody morskiej na 1 m głębokości, 20–40 razy większy od normalnego).

zanurzenie torpedy nie mogło przekraczać 2 m, a przy 5' 2,5–3 m. ON przy stanie morza powyżej 5' nie mogły wykorzystywać torped, a przechyły, zwłaszcza mniejszych okrętów, powodowały uszkodzenie torped w czasie ich odpalania. Nie było jednak ograniczeń przy strzelaniu torped przeciw OP w zanurzeniu<sup>8</sup>.

Bałtyk miał warunki pozwalające na użycie wszystkich rodzajów i typów min morskich. Czasami tylko w ujściach rzek i piaszczyste dno mogły zamulać miny, obniżając w ten sposób pewność działania zapalników niekontaktowych. Morze to, a szczególnie rejon cieśnin oraz zatok, były dogodny do operacji minowych, ponieważ składy minowe znajdowały się blisko i ich postawienie mogło nastąpić w ciągu kilku godzin. Akwenty te były trudne do nawigacji ze względu na częste mgły, prądy, pływy, zalodzenie, sztormy i zmienność zasolenia co wpływało ujemnie na trwałość i dokładność minowania oraz trałowania. Większa część morza i strefa cieśnin jest płytko wodna, głębokości rzadko przekraczają 30–40 m, a tylko około 12% powierzchni ma głębokość powyżej 100 m. Dolna granica dla większości min wynosiła 5 m, a miny kotwiczne można było stawiać na największych głębokościach. Denne stawiano na głębokości 50–60 m<sup>9</sup>. Niełatwe były również warunki usuwania min. Stan morza ograniczał trałowanie, które możliwe było do stanu morza 4', a przy wykorzystaniu niektórych trałów do 5'. Wynikało to z zachowania się holowanego trału w wodzie, przy czym użycie trałów kontaktowych było bardziej utrudnione od trałów niekontaktowych. Duże trudności były przy trałowaniu ujść rzek ze względu na silne prądy, a przy zalodzeniu powyżej 1' nie można trałować. Zasolenie i temperatura wody wpływały na jej gęstość, a więc i na przewodowość elektryczną wody morskiej, co głównie oddziaływało na trałowanie trałami elektromagnetycznymi otwartymi. Zaś rzeźba i rodzaj dna wpływały na skuteczność pracy trałów akustycznych, ponieważ pofałdowane dno powodowało zniekształcenia akustyczne. Ponadto zamulenie utrudniało użycie do min trałów akustycznych i ciśnieniowych<sup>10</sup>.

Lotnictwo odgrywało zasadniczą rolę w siłach zbrojnych państw nadbałtyckich, przy czym było to lotnictwo brzegowe, operujące z odpowiednio rozmieszczonych lotnisk, obejmując całe morze. Zaczęto do tego dostosowywać struktury flot, w których w drugiej połowie lat 50. nie było miejsca dla dużych ON. Rozmiary morza oraz odpowiednio rozmieszczone lotniska na wybrzeżach dawały możliwość skutecznych operacji, a krótki czas lotu z lotnisk lądowych pozwalał na dłuższe oddziaływanie na ON i OP.

W latach 50. zaczęto również zwracać uwagę na możliwość zastosowania broni atomowej w rejonie Bałtyku. Jednak bazy morskie w większości budowano w osłoniętych zatokach od wiatrów, z dogodnymi kotwicowiskami. Zniszczeniu lub uszkodzeniu mogły ulec obiekty i urządzenia na brzegu i w portach. Zaś umieszczone w wąwozach, wśród wzgórz, parowach, były osłonięte przed falą uderzeniową i mogły doznać niewielkich uszkodzeń. W zabezpieczeniu przed bronią atomową uwzględniano doświadczenia użycia jej w Japonii, po-

tem doświadczenia amerykańskie, co wykorzystali głównie Szwedzi.

Specyfika Morza Bałtyckiego miała istotny wpływ, głównie po zakończeniu II-giej wojny światowej, na kształt flot wojennych. Do 1939 roku badań nad kierunkiem rozwoju flot i odpowiednich klas okrętów nie prowadzono, a każde państwo nadbałtyckie rozwijało własne siły morskie we właściwy sobie sposób. Zasadniczo dominowało przekonanie o potrzebie okrętów artyleryjskich i minowych, a badania prowadzono wyłącznie na doświadczeniach z I wojny światowej. Jednak w drugiej połowie lat 30. coraz powszechniejsze było przekonanie o potrzebie sił lekkich, których wyrazem mocy były niszczyciele, lotnictwo oraz małe OP<sup>11</sup>. Ostatnia wojna potwierdziła znaczenie lekkich sił na małych morzach. Dlatego na Bałtyku uwzględniano szereg wymagań w budownictwie okrętowym takich jak: duża prędkość, silne i uniwersalne uzbrojenie, krótki czas przejścia okrętu w stan gotowości bojowej, małe potrzeby w zabezpieczeniu bojowym przez inne siły floty, odpowiedni promień działania, możliwość postoju we wszystkich bazach, portach i przystaniach, dobre właściwości morskie, krótki czas przywrócenia gotowości bojowej lub uzupełnienia zapasów. Dążono więc do tworzenia flot małych, o dużej prędkości i ruchliwości oraz przydatności do ścisłej współpracy z lotnictwem<sup>12</sup>. Dlatego po zakończeniu wojny floty bałtyckie jako zasadnicze siły miały małe okręty, w tym: trałowców – 277, dozorców – 47, ścigaczy – 220 i ścigaczy torpedowych – 78<sup>13</sup>.

W latach 1939–1959 na Bałtyku rozwijały się siły morskie w kilku państwach, tworzących różne układy polityczne lub starające się zachować neutralność. W czasie wojny morze to stanowiło zasadniczo uboczny teatr działań wojennych w Europie i było wewnętrznym morzem III Rzeszy niemieckiej niemal do końca 1944 roku. Działania wojenne polsko-niemieckie na środkowym i południowym Bałtyku trwały we wrześniu 1939 roku, a we wschodniej części morza między siłami sowieckimi a fińskimi. W następnym roku Niemcy opanowali Danię, a więc cieśniny bałtyckie, uzyskując panowanie na morzu. Zaś Sowietci w porozumieniu z Rzeszą opanowali republiki nadbałtyckie, włączając je w skład swego państwa. Co prawda w ten sposób wyszli szerokim frontem nad Bałtyk, ale ich flota nie odegrała większej roli aż do końca 1944 roku. Jedynie Szwecja zdołała zachować neutralność nie tylko w toku wojny, ale i po jej zakończeniu.

W wyniku II. wojny światowej III Rzesza została pokonana i okupowana przez aliantów, a następnie ze stref okupacyjnych utworzono NRF i NRD. Nie odrodziły się republiki nadbałtyckie – Litwa, Łotwa i Estonia, a w miejsce II Rzeczypospolitej powstało niesuwerenne państwo polskie zależne od Sowietów. Również Finlandia, przy zachowaniu pozorów neutralności, była uzależniona od Sowietów – głównie pod względem wojsko-

<sup>11</sup> Warunki nawigacyjne Bałtyku przemawiały na rzecz małych OP, co uwzględniło większość państw. Np. w połowie lat 30. wśród 80 OP tylko 11 OP miało wyporność powyżej 660 t., a 35 OP poniżej 300 t. Duże OP miały ograniczone możliwości operacyjne, a w wielu rejonach Bałtyku nie mogły one w ogóle działać (Cz. Ciesielski, *Polska flota wojenna, passim*).

<sup>12</sup> J. Kłossowski, *Współdziałanie lotnictwa z marynarką wojenną*, B 1949, z. 3, 205.

<sup>13</sup> St. Mańkowski, *Małe okręty wojenne*, Warszawa 1971, s. 195.

<sup>8</sup> Urbański, *Tamże*, s. 81.

<sup>9</sup> W. Grządkowski, *Poglądy na zastosowanie broni podwodnej na płytkich morzach*, PM 1981, z. 10, s. 8–9.

<sup>10</sup> Urbański, *Tamże*, s. 80.

wym i polityki zagranicznej. Zaś na Bałtyku panowanie przejęła flota sowiecka, która prowadziła systematyczne przygotowania do opanowania cieśnin duńskich. Rosnąca w siłę Armia Czerwona i coraz agresywniejsze poczynania sowieckie zmierzające do wprowadzenia komunizmu poza podległe sobie kraje, spowodowało powstanie obronnego paktu państw demokracji zachodniej – NATO, a w odwecie Sowietci powołali swój – Układ Warszawski. W rejonie Bałtyku do NATO weszła Dania i NRF, a do Układu Warszawskiego – Sowietci, Polska i NRD. Neutralnym państwem została tradycyjnie Szwecja i częściowo Finlandia.

## Flota szwedzka

W okresie międzywojennym Szwecja wzmocniała flotę wojenną i artylerię nadbrzeżną, starając się mieć takie siły, aby móc obronić własną neutralność. Nie rościła żadnych pretensji terytorialnych i nie miała żadnych planów wojennych wobec innych państw i liczyła, że w razie potrzeby jej neutralność poprą mocarstwa zachodnie. Po zawarciu układu morskiego między Wielką Brytanią a Niemcami, od 1935 roku Szwecja zaczęła rozbudowywać swoją flotę wojenną i jednocześnie dążyła do utrzymywania poprawnych stosunków z III Rzeszą. W 1939 roku tonaż tej floty wynosił 74.000 t., obejmując: 8 pancerników obrony wybrzeża, 2 krążowniki, 15 niszczycieli i torpedowców, 16 OP, 1 duży i kilka mniejszych stawiaczy min, 6 trałowców, 36 jednostek strażniczych, 13 motorówek strażniczych, 2 ścigacze torpedowe, jednostki pomocnicze i specjalne. Pancerniki były stare – 5 zbudowano w latach 1900–1905, a 3 w czasie I wojny światowej, ale po modernizacji w istotny sposób wzmocniały artyleryjską obronę wybrzeża. Również wiele okrętów pozostałych klas należało do starych typów, ale uzbrajano je w nowoczesny sprzęt do zwalczania celów nawodnych i powietrznych, zwracając uwagę również na broń podwodną. Szwedzkie niszczyciele stosunkowo małe, o niewielkim zasięgu pływania, miały dużą prędkość i silne uzbrojenie torpedowe. Właściwie cała flota wojenna tego państwa miała charakter obronny, dlatego okręty operować mogły blisko własnych wybrzeży, ale miały silne uzbrojenie<sup>14</sup>. Flota ta mogła również w razie potrzeby zostać wzmocniona dodatkowymi siłami minowymi po zmobilizowaniu licznych statków rybackich i promów oraz innymi jednostkami, które po przebrojeniu mogły pełnić zadania pomocnicze.

W obliczu zbliżającej się wojny, siły zbrojne Szwecji zaczęły szybko rozbudowywać, a w czasie jej trwania nastąpił ich gwałtowny wzrost. Rozwijano je głównie w oparciu o własny przemysł, sprowadzając jedynie niektóre nowoczesne elementy z zagranicy. Ale w toku wojny liczone wyłącznie na własne możliwości techniczne. Rosnące zapasy różnorodnego uzbrojenia i wyposażenia wojskowego pozwalały na wzrost mocy bojowej wojsk lądowych, lotnictwa i floty wojennej oraz powszechnej obrony kraju.

Szwecja w czasie niemieckiej inwazji na Danię i Nor-

węgię nie mogła im udzielić pomocy, ponieważ samotnie nie oparłaby się III Rzeszy lub Sowietom, albo obu na raz<sup>15</sup>. Dlatego zachowano neutralność, a następnie współpracę gospodarczą z Niemcami. 29 maja 1940 roku parlament szwedzki uchwalił dekret o powołaniu ochotniczej obrony terytorialnej, która w ciągu kilku miesięcy osiągnęła stan 100.000 ludzi, co – jak na tamtejsze warunki – było dużo. W jednostkach tych służyli przedpoborowi w wieku 15–18 lat oraz rezerwiści po ukończeniu 47 roku życia. Odtąd siły zbrojne Szwecji stale rosły, a do służby pomocniczej zgłosiło się ochotniczo ponad 110.000 kobiet. Opracowano plany wojny, które stale modernizowano, wzmocniano stałe obronę wybrzeża. Lotnictwo obejmowało 1310 samolotów, w tym 450 myśliwskich, 560 bombowców i 300 samolotów rozpoznawczych. Jednak około połowa tych samolotów była przestarzałych. Ale Szwecja dysponowała silną artylerią plot w składzie 1900 armat kalibrów 75–100 mm i 800 automatycznych armat kalibrów 20–40 mm – wszystkie nowoczesne. Co się tyczy floty wojennej, planowano zwiększyć jej wartość bojową o 150–200%, zwracając główną uwagę na okręty pełnomorskie, z pominięciem pancerników i małych torpedowców. Zakładano utworzenie 3 zespołów ofensywnych, każdy złożony z krążownika, niszczycieli i torpedowców. Ich celem było zwalczanie inwazji przeciwnika już na morzu – jego zdziśiatkowanie i dezorganizacja oraz danie możliwości przygotowania się drugiej linii obrony, którą stanowią siły obrony wybrzeża<sup>16</sup>.

Spółczesność szwedzkie i życie gospodarcze tego państwa penetrowane były przez Niemców, a szwedzcy sympatycy III Rzeszy wspierali ich. Radykalna zmiana nastrojów proniemieckich nastąpiła dopiero od 1943 roku, a więc wówczas, gdy Niemcy zaczęli ponosić klęski – głównie na wschodzie. Pod presją III Rzeszy Szwecja przepuściła przez swe terytorium wojska niemieckie udające się do Norwegii i Finlandii, a między sztabami Szwecji i Niemiec były poprawne kontakty wojskowe niemal przez cały czas trwania wojny. Były nawet zabiegi o włączenie Szwecji do koalicji z Niemcami i Włochami, ale najważniejsza dla III Rzeszy była skandynawska ruda żelaza<sup>17</sup>. Aby zapewnić produkcję na potrzeby sił zbrojnych, Niemcy musieli importować ze Szwecji około 9 milionów ton rudy żelaza rocznie, czyli 750.000 t miesięcznie, ale do końca wojny import ten wynosił około 10 milionów ton<sup>18</sup>. Rzesza stosowała specjalny status w zamian za pewne koncesje według planów, w stosunku do Szwecji. W Berlinie zdawano sprawę, że ruda żelaza w warunkach okupacji nie docierałaby do Rzeszy tak skrupulatnie i rytmicznie, jak to się odbywało dobrowolnie ze strony Szwecji<sup>19</sup>. Obok stałej groźby zbrojnej interwencji, Niemcy stosowali wobec Szwecji najskuteczniejszą metodę wymuszania posłu-

<sup>15</sup> Churchill, *Drużyna...*, s. 231.

<sup>16</sup> J. Modrzejewski, *Plany organizacji i rozbudowy flot skandynawskich*, PM 1947, nr 2, s. 46–47.

<sup>17</sup> Z. Bagiński, *Królestwo Szwecji*, Warszawa 1978, s. 52.

<sup>18</sup> I. Andersson, *Dzieje Szwecji*, Warszawa 1967, s. 335.

<sup>19</sup> Bagiński, *Tamże*, s. 53. Dostawy szwedzkiej rudy odbywały się przez cały rok, nawet wówczas, gdy Bałtyk zamarzał w rejonach organizowania transportów tego surowca. Wykorzystywano wówczas szlaki norweskie, a rudę z kopalni w Kirunie transportowano z Narwiku (Perepeczko, *Wojna...*, s. 6). W 1942 roku około 60% rudy szwedzkiej z Narwiku do Niemiec odbywała się na statkach szwedzkich, fińskich i duńskich (*Wiadomości ze świata*, PnaM 1943, z. I, s. 15). Rudę tę dostarczano rocznie do Rzeszy przez Bałtyk około 7–8 milionów ton, a przez Narwik 2–3 miliony ton.

<sup>14</sup> Ciesielski, *Tamże*, s. 252; *Marynarka Wojenna*, RMK 1938, s. 251. W 1938 roku opracowano plany nowego typu ciężkiego krążownika, który miałby zastąpić pancerniki. Zamierzano zbudować 3 takie jednostki (*Z życia Marynarki Wojennej*, M. 1938, nr 11).

szeństwa – zmniejszenie dostaw węgla. Np. wywóz koksu do Szwecji zmniejszył się w 1940 roku o 300.000 t, a ponieważ zbiory w tym roku były o 38% niższe niż w poprzednim, państwo to odczuwało duże trudności gospodarcze. Brak paszy zmusił władze do wydania zarządzenia o przymusowym uboju 15% żywca w Szwecji, a trudności pogłębiała sama wojna. W 1940 roku Szwecja straciła 78 statków, które zatoniły na niemieckich polach minowych lub zostały zatopione przez U-booty<sup>20</sup>. Szwedzi musieli więc iść na wiele ustępstw wobec Rzeszy, nie zawsze przestrzegając neutralności. Np. w 1942 roku Szwedzi zbudowali 45 statków rybackich dla Niemców, które w Rzeszy miały zostać przerobione na trałowce. Zdołano przerobić 38 z nich. Ponadto Rzesza używała swobodnie szwedzkich tankowców, które Szwedzi wycofali z wód niemieckich dopiero pod koniec 1943 roku<sup>21</sup>. Napór wojsk sowieckich i aliancka ofensywa na zachodzie powodowały jednak coraz częściej napięcia. 13 czerwca 1944 roku radio szwedzkie podało ostrzeżenie dla rybaków, że na wodach terytorialnych Szwecji postawiono nowe pola minowe. W garnizonach wybrzeża ogłoszono alarm, a artyleria plot otrzymała rozkaz otwarcia ognia do każdego samolotu bombowego, naruszającego neutralność Szwecji. Zaś Gdynia w tym czasie była zatłoczona okrętami i statkami załadowanymi wojskiem niemieckim. Ponadto od 10 dni port gdyński został zamknięty dla szwedzkich statków<sup>22</sup>. Były to jednak działania z obu stron nie mające większego wpływu na dostawy rudy żelaza i różnych urządzeń technicznych dla Rzeszy, która w zdecydowanej mierze czerpała ze Szwecji środki do prowadzenia wojny. Jednocześnie Szwecja prowadziła dalsze intensywne zbrojenia, w tym na morzu. Do końca wojny jej flota wojenna liczyła 185 okrętów, w tym 7 pancerników obrony wybrzeża, 4 krążowników, 27 niszczycieli i torpedowców, 24 OP, 42 trałowców i wiele innych jednostek. Natomiast flota handlowa tego państwa w toku wojny poniosła znaczne straty i wynosiły one 202 statki<sup>23</sup>.

U podstaw dalszego rozwoju szwedzkiej floty wojennej leżały doświadczenia z ostatniej wojny, w czasie której załamała się koncepcja pasywna. Budowa floty wojennej tylko po to, aby swoim istnieniem powstrzymywała napastnika zawiodła. Załamała się również koncepcja obrony wybrzeża oparta na wykorzystaniu naturalnych warunków, jako pomocniczego elementu floty i przygotowanie tej floty wyłącznie do działań obronnych<sup>24</sup>. Dlatego już w czasie wojny Szwedzi modernizowali swoją flotę wojenną, która po jej zakończeniu była

drugą co do wielkości i siły bojowej na Bałtyku – po flocie sowieckiej. W dalszych planach rozbudowy sił morskich uwzględniono siły lekkie – niszczyciele, OP, ścigacze i okręty minowe, których założeniem była obrona własnego wybrzeża. Do tego rozbudowywano silne lotnictwo i lądową obronę wybrzeża. Trudne pod względem nawigacyjnym wybrzeże bogate w skały i skaliste wysepki, fiordy, w nowych warunkach sztuki wojennej wymagało okrętów o dobrych właściwościach manewrowych, wzmocnionych kadłubach odpornych na uderzenia o skały i kamienie. Zadania te realizowano według odpowiednich planów, które modyfikowano wraz z rozwojem techniki bojowej w innych flotach. Pierwszy taki plan – tzw. 10-letni, opracowano w 1947 roku i obejmował on lata 1947–1957. Przewidywano w nim budowę m.in. 2 krążowników torpedowych, małe niszczyciele przybrzeżne i aż 36 torpedowców przybrzeżnych. Po kilku latach plan ten jednak zmodyfikowano, ponieważ okręty w pierwszej wersji nie odpowiadały potrzebom nowoczesnej sztuki wojennej. Dlatego w 1951 roku opracowano plan na lata 1952–1958, który przewidywał głównie budowę 4 nowoczesnych niszczycieli, 3 OP, 11 dużych dozorowców, 12 trałowców i kilka innych mniejszych jednostek. Ponieważ ze względów finansowych i tego planu nie można było całkowicie zrealizować, w 1956 roku opracowano dodatkowy – obejmujący budowę 2 niszczycieli raketowych, 2 silne fregaty przeciw OP i 6 OP. Dalsze modyfikacje planu przewidywały począwszy od 1958 roku, przez 2 lata budowę głównie ścigaczy torpedowych, jednostek patrolowych oraz trałowców. Ponadto przebudowę i modernizację ON, budowę dla artylerii nadbrzeżnej kutrów przybrzeżnych do prac minowych i inne oraz rozwijano prace badawcze nad budową małych OP i zastosowaniem nowych rodzajów broni. Dążąc do unowocześnienia floty wojennej, w 1959 roku dowództwo MW Szwecji przedstawiło dalszy – 7-letni plan, który przewidywał zamianę przestarzałych okrętów i rakietyzację floty<sup>25</sup>.

Szwedzi rozwój floty opierali głównie o własną myśl techniczną i potencjał przemysłowy, prowadząc jednocześnie badania nad nowymi środkami walki. Już w 1945 roku rozpoczęli prace badawcze nad pociskiem kierowanym bliskiego zasięgu. W tym celu utworzono specjalne biuro pod nazwą *Robot-Vapenbyran*, wciągając do współpracy szwedzkie firmy zbrojeniowe Saab i Bofors. W 1955 roku pracowano tam nad 6 różnymi typami PK: nad dwoma dla MW, 1 plot, 1 do walk naziemnych oraz ppanc. raketowym. Dla floty opracowano PK bliskiego zasięgu *Agaton 315* – zwany też *Robotem 315*, którego wzorem poprzedzającym był wzór *310*. Jednak prace nad nim przerwano jesienią 1946 roku. Projektowanie wariantu *Agaton 315*, który w latach 50. wszedł na uzbrojenie, rozpoczęto w 1949 roku. Pierwsze próby przeprowadzono w 1954 roku na poligonie doświadczalnym w Karlsborg w północnej Szwecji oraz na jeziorze Wettern, a dalsze – przeprowadzono w latach 1955–1956, zaś w 1957 roku weszły na uzbrojenie najnowszych szwedzkich niszczycieli<sup>26</sup>. Ponadto w 1957 roku flota otrzymała

<sup>20</sup> *Przegląd prasy*, PnaM 1941, nr 1, s. 16. Mimo poprawnych stosunków coraz częściej dochodziło do nieporozumień między Szwedami a Niemcami. W 1943 roku niemieckie trałowce zatopiły 2 szwedzkie kutry rybackie, w tym 12 rybaków. Na szwedzkie protesty Niemcy odpowiedzieli, że kutry łowiły w niedozwolonym miejscu, ale Szwecja nie uznała tego zakazu. Nastąpiła również wymiana ognia między samolotami szwedzkimi a niemieckimi patrolowcami, zaś szwedzka artyleria ostrzelała niemiecki samolot (Ginsbert, *Wojna...*, s. 7).

<sup>21</sup> Mc Lachlan, *Tamże*, s. 244–245.

<sup>22</sup> *Dziennik Obozowy*, nr 110.

<sup>23</sup> Flota handlowa Szwecji na początku wojny liczyła 1238 statków. Połowa z nich została na Bałtyku, a pozostałe wydzierzawiono Wielkiej Brytanii i Stanom Zjednoczonym. Największe straty poniosła w pierwszych trzech latach wojny: 1939 roku – 21 statków, 1940 – 59 statków, 1941 – 33 statki, a w 1942 roku – 31 statków (*Wiadomości*, *Tamże*, s. 15).

<sup>24</sup> Modrzejewski, *Plany*, s. 45. Przed wojną państwa skandynawskie przypuszczały, że siły lekkie poparte przez pancerniki obrony wybrzeża lepiej wykorzystają swe możliwości operacyjne na wodach szkerów, fiordów, płytkich cieśninach i w wąskich zatokach, aniżeli pełnomorskie okręty niemieckie.

<sup>25</sup> *Kronika*, PM 1958, z. 2, s. 107; *Tamże*, z. 5, s. 109; *Tamże*, 1959, z. 5, s. 108; Modrzejewski, *Tamże*, s. 50. W 1960 roku przyjęto nowy program reorganizacji systemu obrony państwa, planowany do 1972 roku. Ujęto w nim również flotę wojenną, a poszczególne zadania realizowane etapami.

<sup>26</sup> T. Burakowski, A. Sala, *Pociski kierowane na okrętach nawodnych i podwodnych*, PM 1958, z. 4, s. 55; *Kroniki*, *Tamże*, z. 2, s. 107, z. 3,

ła nowy środek podwodny do wykrywania min, zatopionych okrętów i samolotów<sup>27</sup>, a w roku następnym miotacz rakietowych BG typu *M-49*<sup>28</sup>. Wprowadzano również nowe radary artyleryjskie, m.in. na krążowniku *Gota Lejon*, co zwiększyło skuteczność ognia z armat. W kraju produkowano miny i torpedy, a niemal wszystkie szwedzkie jednostki – włącznie z krążownikami – przystosowane były do stawiania min. Flota była uzbrojona i wyposażona również w najnowocześniejszy sprzęt pochodzący z zagranicy, ale ten, którego na miejscu nie produkowano.

W latach 50. Szwecja przystąpiła do budowy ukryć dla swych sił, co miało zabezpieczyć ją przed skutkami uderzenia broni atomowej. Podziemne ukrycia miały chronić znaczną część okrętów i samolotów, artylerię nadbrzeżną, stacje radiolokacyjne, SD, składy amunicji itp. W 1955 roku zbudowano lub było w budowie około 500 takich podziemnych ukryć. Podziemne bazy – ukrycia dla okrętów – budowano w formie tuneli o wysokości 23,3 m i szerokości 17,4 m. Mogły tam bazować różne okręty o wyporności do 2600 t, a przed falą uderzeniową osłanianie je masywnymi wrotami. Obok takich basenów budowano warsztaty remontowe, składy i pomieszczenia dla ludzi<sup>29</sup>.

Szwedzka flota wojenna składała się z trzech części: floty przybrzeżnej, sił miejscowych floty i artylerii nadbrzeżnej.

W zależności od klas okręty dzielono na grupy: okręty bojowe (krążowniki, niszczyciele, ścigacze torpedowe, OP, dozorcówce, stawiacze min i trałowce); okręty pomocnicze (okręty-bazy, zbiornikowce, transportowce itp.); okręty szkolne (wszystkie okręty szkolące stale lub okresowo słuchaczy szkół morskich); okręty ratunkowe: awaryjno-ratunkowe.

Ponadto do jednostek marynarki wojennej zaliczano lodołamacze pływające z załogami floty wojennej i jednostki hydrograficzne wykonujące prace dla biura map morskich i biura hydrograficznego.

Pod względem taktycznym flota ta była zorganizowana następująco: okręt pojedynczy (każdy okręt uzbrojony nie wchodzący w skład żadnego zespołu okrętów); grupa (2 okręty); dywizjon (2–6 okrętów tej samej klasy); flotylla (dwa lub więcej dywizjonów) i eskadra (1 krążownik, 1 dywizjon niszczycieli, 2 dywizjony ścigaczy torpedowych, 1 dywizjon OP i innych okrętów w zależności od potrzeb)<sup>30</sup>. Siły te prowadzić miały nastę-

pujące zadania bojowe: każda eskadra operować miała przeciw konwojom, zwłaszcza przewożącym wojska desantowe; siły podwodne miały zwalczać konwoje lub ubezpieczać własne konwoje na Bałtyku i Morzu Północnym; siły eskortowe miały ubezpieczać własne konwoje przybrzeżne. Okręty szwedzkie oznaczone były znakami taktycznymi naniesionymi białą farbą: niszczyciele na dziobie, OP na kiosku. Jednostki niektórych klas oznaczono literami i cyframi, inne samymi literami lub cyframi<sup>31</sup>.

Szwecja nie utrzymywała floty wojennej w pełnej gotowości bojowej przez cały rok, a od kwietnia do listopada. Wynikało to z kosztów i zasobów ludzkich, a zamarzanie wód przybrzeżnych uniemożliwiało okrętom pływanie. Okres jesiennie-zimowy przeznaczano głównie na szkolenie teoretyczne, a na wiosnę przystępowano do organizacji jednej eskadry, w skład której wchodziło około połowy okrętów z każdego typu. Natomiast pozostałe jednostki pozostawały w rezerwie, przechodząc remonty lub modernizację. Latem organizowano drugą eskadrę, ale w jej skład wchodziły okręty szkolne i była podporządkowana szkołom wojenno-morskim. W czasie kampanii wiosennej przeprowadzono manewry lotniczo-morskie z udziałem samolotów, śmigłowców, artylerii nadbrzeżnej i okrętów. Celem takich ćwiczeń była obrona przed desantem wybrzeża oraz wysp szwedzkich na Bałtyku.

Flota szwedzka miała doskonałe bazy i kotwicznice oraz około 200 różnych portów, z których w razie konieczności mogły korzystać okręty. Głównymi bazami morskimi były Sztokholm, Karlskrona i Goeteborg, a w latach 50. w związku z rozwojem nowej techniki wojennej i broni atomowej budowano nowe obiekty bazowania okrętów. M.in. nową bazę dla floty zaczęto budować w rejonie szkerów sztokholmskich, a jej zakończenie planowano w 1965 roku.

Flota przybrzeżna stanowiła główną siłę uderzeniową i składała się z nowoczesnych okrętów, głównie krążowników, niszczycieli, OP i ścigaczy torpedowych. Jej zadaniem była obrona przeciwdesantowa od strony morza, ochrona przybrzeżnych linii komunikacyjnych, niszczenie konwojów przeciwnika w rejonach działania oraz na wodach przybrzeżnych, a także współdziałanie z innymi rodzajami wojsk w czasie działań przeciwdesantowych. W jej skład wchodziły 3 eskadry, a w razie potrzeby organizowano zespoły uderzeniowe, złożone z niszczycieli i ścigaczy torpedowych, do przeprowadzania szybkich wypadów w rejonach głównych linii komunikacyjnych przeciwnika i jego baz. Przewidywano również, że we flocie przybrzeżnej może zostać zorganizowana flotylla OP do wykonania zadań specjalnych.

Siły miejscowe floty bazowały w 4 okręgach morskich, na które podzielone było wybrzeże Szwecji. Zespoły okrętów składały się ze starszych jednostek, przede wszystkim dozorców, trałowców, OP, małych ścigaczy torpedowych, stawiaczy min i kutrów patrolowych. Jednak w czasie pokoju ich ilość była mała i obejmowała zasadniczo kutry patrolowe, trałowce redowe i jednostki pomocnicze. Siły miejscowe floty podlegały bezpośrednio dowódcom okręgów morskich i miały za zada-

s. 113, z. 12, s. 109; K. E. Westerlund, *Die Ersten Seeziel-FK-Zerstorer: Die schwedischen „Halland“ und „Smaland“*, MR 1977, z. 12, s. 706. Produkcję *Robot – 315* uruchomiły Centralne Wojskowe Zakłady Lotnicze w 1957 roku. Pocisk miał następującą charakterystykę: prędkość – 1000 km/godz; zasięg – 30 km; długość – 6,8 m, rozstaw skrzydeł – 2,5 m; ciężar startowy – 1350 kg (*Rakiety i pociski kierowane*, praca zbiorowa, t. II, Warszawa 1960, s. 330).

<sup>27</sup> Była to płaskodenna łódź kierowana przez pletwonurka, mającą stery głębokościowe i okno do obserwacji. Łódź tę holował trałowiec z prędkością 4 w., a pletwonurek obserwował głębie i gdy trzeba było, zanurzał się za pomocą sterów do głębokości 30 m i oznaczał boją zatopiony obiekt.

<sup>28</sup> Miotacz montowano na dziobie niszczyciela, miał on 4 lufy kalibru 380 mm, strzelające pod kątem 150° na każdą burtę na odległość 400–900 m, przy dopuszczalnym zanurzeniu bomb 250 m. Nastawa głębokości wybuchu bomb oraz ich odpalenie odbywało się automatycznie – z dala, przy pomocy urządzeń współpracujących z hydrolokatorem /T. S., *Współczesne środki zwalczania okrętów podwodnych*, PM 1958, z. 2, s. 60/.

<sup>29</sup> *Bazy morskie i system bazowania floty dziś i jutro*, *Tamże*, 1961, z. 10, s. 16–17.

<sup>30</sup> Z. Bagiński, *Organizacja sił morskich Szwecji*, PM 1960, z. 3, s. 77–78.

<sup>31</sup> Poszczególne klasy oznaczono: niszczyciele (6 do 23), OP (71 do 76), trałowce bazowe (51 do 66), trałowce redowe (M 51 do M 68), ścigacze torpedowe (T 101 do T 112), kutry dozorców (J 21 do J 76), kutry desantowe (J 324 do J 327), transportowce i bazy pływające (251 do 318).

nie: przeprowadzanie prac trałowo-minowych w rejonach przybrzeżnych, zabezpieczenie żeglugi na przybrzeżnych liniach komunikacyjnych, służbę patrolową wzdłuż wybrzeży i na wodach osłoniętych.

Okręty artylerii nadbrzeżnej wchodziły w jej skład. Na wodach otwartych siły morskie przeciwnika zwalczały flota, ale po jego dojściu do wybrzeży już artyleria nadbrzeżna i była to głównie obrona przeciwdessantowa. Miała ona do dyspozycji szereg środków ogniowych – począwszy od armat stałych, ruchomych i rakiet po broń maszynową, rozmieszczone w wąskich przejściach, na małych wyspach i fiordach. Środki ogniowe uzupełniały: obrona minowa, obrona przeciw OP, komandosy przybrzeżnych, kompanie strzelców i miotaczy min oraz inne. Obrona minowa i przeciw OP polegała na zastosowaniu min kotwicznych stawianych na przejściach i na wodach osłoniętych. Ponadto bony zagrodowe, sieci przeciw OP i ON, tzw. zrywacze śrub oraz inne przeszkody stawiane w odpowiednich miejscach. Artyleria ta miała własne okręty w składzie organizacyjnym pułków oraz grup artylerii: stawiacze min, trałowce, kutry patrolowe, kutry desantowe, barki transportowe, holowniki do tarcz. Stawiacze min obok zadań minowych, wykorzystywano do kładzenia kabli podwodnych oraz do transportu sprzętu na wyspy. Ponadto artyleria nadbrzeżna posiadała rozległą sieć aparatury hydroakustycznej, która znajdowała się w sieci posterunków obserwacyjno-meldunkowych<sup>32</sup>.

W latach 50., w wyniku doświadczeń brytyjskich i wojny koreańskiej, Szwecja odchodziła od dużych okrętów, zmierzając do tworzenia nowoczesnych zespołów niszczycieli, ścigaczy torpedowych, OP i trałowo-minowych. Zrezygnowano z pancerników<sup>33</sup>, zamierzano zrezygnować nawet z krążowników, a siły lekkie charakteryzowały się doskonałymi walorami bojowymi i nowoczesnością<sup>34</sup>. W ten sposób Szwecja zamierzała i tym razem obronić swoją neutralność, mając mimo wszystko za potencjalnego przeciwnika nie tylko flotę sowiecką, ale i Układ Warszawski na Bałtyku.

## Flota fińska

Finlandia należała do państw nadbałtyckich i podobnie jak Szwecja dążyła do zachowania swej suwerenności i nieangażowania się w konflikty polityczne. Mając bardzo długie wybrzeże morskie – 4600 km, rozciąga-

jące się nad Zatoką Botnicką i Fińską, zmuszona była również do utrzymywania odpowiednich sił morskich. W pobliżu lądu, zwłaszcza krańców południowo-zachodnich i w Zatoce Botnickiej jest około 30.000 wysepek i skalistych szkerów, a archipelag Wysp Alandzkich liczący 6.554 wysp stanowi pomost między Finlandią a Szwecją. Płytkie wody, długie okresy zalodzenia i liczne przeszkody nawigacyjne, utrudniały żeglugę<sup>35</sup>.

W 1939 roku zaostrzyły się stosunki z Sowietami, które zmusiły Finlandię do przygotowań obronnych. Flota fińska otrzymała wówczas dwa zadania: główne – obrona linii komunikacyjnych między Szwecją i Finlandią (tędy przechodziły surowce, uzbrojenie i zaopatrzenie z państw zachodnich) przez operacje sił morskich mających nie dopuścić sowieckich OP na wody Zatoki Botnickiej; dodatkowe – ograniczanie działalności sowieckich jednostek przy południowych wybrzeżach Finlandii. Były to zasadnicze zadania sił morskich tego państwa, do wykonania których Finlandia przygotowywała w okresie międzywojennym flotę, obronę wybrzeża i jednostki artylerii. W dużym stopniu naśladowano w tym Szwecję, która również posiadała rozległe wybrzeże morskie i doświadczenie w organizowaniu odpowiedniej obrony. Flota miała oparcie w 60 portach, ale większość z nich należących do największych (Helsinki, Kotka, Hamina, Turku i kilka innych) leżały na południu kraju. W części północnej ważną rolę odgrywały Oulu i Vaasa. Główna baza floty fińskiej znajdowała się w Turku (Abo). Siły morskie Finlandii były niewielkie i zgodnie z założeniami przygotowywano je do operacji na wodach Zatoki Fińskiej i Botnickiej. W ich skład wchodziły: 2 pancerniki obrony wybrzeża, 4 kanonierki, 7 ścigaczy, 1 duży stawiacz min, 5 małych stawiaczy min, do stawiania min przystosowano również 2 trałowce, 17 kutrów trałowych, 15 patrolowców, 9 łodołamaczy, szkolny okręt żaglowy, 5 OP oraz szereg jednostek pomocniczych<sup>36</sup>. Największą uwagę zwrócono jednak na system obrony fińskiej artylerii nadbrzeżnej, który został zorganizowany znakomicie i odpowiadał najnowszym wymogom morskiej sztuki wojennej. Artyleria ta, odpowiednio zabezpieczona, broniła dostępu do baz morskich, portów oraz samą stolicę państwa – Helsinki. W jej skład wchodziły armaty kalibrów 305 mm, 254 mm, 203 mm i 152 mm oraz mniejszych kalibrów, a ponadto mogła być wsparta w razie potrzeby artylerią lądową kołową. Były to różnorodne armaty, których ogień w najważniejszych rejonach zajął się, pokrywał znaczne akweny morskie i skutecznie mógł osłaniać ZM. Cele nawodne mogły być zwalczane już z odległości około 24.000 m, włącznie z pancernikami, co było istotne głównie w stosunku do sowieckich pancerników i ciężkich krążowników. Artylerię tę wspierały armaty 2 pancerników obrony wybrzeża, które miały dobre zalety bojowe i zbudowane zostały w latach 30-tych<sup>37</sup>. Mogły operować w trudnych warunkach pogodowych, miały wzmocnienia przeciwlodowe, ale były wrażliwe na trafienia torpedami i miny. Od 1 października 1933 roku tworzyły samodzielny zespół pancerników, będąc w kampanii każdego roku od kwietnia do października, przebywając zimą w Helsinkach. Nie miały jednak

<sup>32</sup> Z. Bagiński, *Szwedzka artyleria nadbrzeżna*, PM 1959, z. 9, s. 76–77; Tenże, *Organizacja...*, s. 77–80; G. P., *Szwecja. Przemysł okrętowy, flota handlowa, porty i siły morskie*, PM 1962, z. 1, s. 53–74; H. W., *Poglądy szwedzkie na obronę wybrzeży*, PM 1957, z. 5, s. 48–50; E. Pioterek, *Szwedzkie siły morskie*, PM 1957, z. 7–8.

<sup>33</sup> A. Fleks, *Pancerniki szwedzkie w latach 1880–1914*, OW 1993, nr 2, s. 11nn.

<sup>34</sup> Z. Bagiński, *Silniki szwedzkich kutrów torpedowych*, PM 1959, z. 6, s. 73–74; *Niszczyciele raketowe*, PM 1968, z. 11, s. 43; P. Rudberg, *Sweden – A Borderland in the North and its Naval Defence System*, MR 1979, z. 7; R. Wanta, *Czy kutry torpedowe straciły swe znaczenie*, PM 1957, z. 4, s. 17–18. Szwedzi zamierzali zastosować u siebie również lilipucie OP, które miały być wykorzystane do obrony portów, umocnionych rejonów wybrzeża oraz do działań w szkerach. Ponadto do rozpoznania, ponieważ ze względu na małe rozmiary mogły łatwo pokonywać zapory przeciw OP. W tym celu podpisali kontrakt z Wielką Brytanią na kupno lilipuciego OP *Stickleback X-51*, który Szwedzi otrzymali w sierpniu 1958 roku, a chcieli mieć 4. Jednocześnie w Szwecji w 1959 roku pracowano nad konstrukcją własnego OP lilipuciego (J. Bielakow, *Rozwój „lilipucich” okrętów podwodnych*, PM 1975, z. 10, s. 40; *Kroniki*, PM 1958, z. 7, s. 108, z. 9, s. 114).

<sup>35</sup> Locja nr 507 i 508.

<sup>36</sup> A. Kadulski, *Wpływ warunków nawigacyjnych i atmosferycznych Bałtyku na budowę okrętów wojennych*, PM 1936, z. 90, s. 662; *Marynarka Wojenna*, Rocznik, s. 244.

osłony ze strony sił lekkich – głównie małych niszczycieli, na otwartych wodach, ale odporne były na ataki lotnicze.

Po wojnie z Polską w 1939 roku, rywalizacja niemiecko-sowiecka na Bałtyku i podział stref wpływów w Europie Wschodniej, doprowadziły do napadu Armii Czerwonej 30 listopada 1939 roku na Finlandię. Sowieci, mimo przygniatającej przewagi swych wojsk, nie byli w stanie pokonać małego państwa nadbałtyckiego, za którym ujęło się wiele krajów<sup>38</sup>. Agresja sowiecka była nawet przedmiotem obrad Zgromadzenia Rady Ligi Narodów, a następnie czyniono próby zbrojnej pomocy dla Finlandii. Francja zamierzała przeprowadzić desant w rejonie Petsamo, a nawet w rejonie Baku i w Skandynawii. Zamiarem aliantów było przecięcie dostaw rudy dla Niemiec, zmuszenie Szwecji do rezygnacji z neutralności i przejście kontroli nad całą Skandynawią oraz Finlandią. W działaniach tych miały wziąć również siły polskie – m.in. powołana w tym celu Brygada Strzelców Podhalańskich, piloci i okręty, a Sikorski widział w tym duże korzyści polityczne dla Polski<sup>39</sup>. Z tych zamiarów nic nie wyszło dla sprawy aliantów, natomiast Niemcy starali się w różny sposób osiągnąć tam wpływy, co się im powiodło.

Po wybuchu wojny z Sowiecami w 1939 roku, fińskie siły zbrojne znacznie rozbudowano, a państwo to uzyskało liczącą się pomoc materiałowo-techniczną ze strony krajów zachodnich. Dalszy etap rozbudowy sił zbrojnych Finlandii miał miejsce od lata 1941 roku w związku z przewidywanym udziałem tego państwa w wojnie z Sowiecami po stronie III Rzeszy. M.in. Niemcy wzmocnili flotę fińską kilkoma jednostkami, a po wybuchu wojny w 1941 roku, Kriegsmarine mogła korzystać z baz fińskich. Jednocześnie flota fińska współdziałała z Kriegsmarine na Bałtyku, a w walkach aktywny udział brały niemal wszystkie fińskie okręty.

Zasadniczo operacyjne kierownictwo wojną morską na Bałtyku sprawowali Niemcy, głównie zaś w wojnie podwodnej. Fińskie OP działały więc wspólnie z U-bootami. W toku działań wojennych walczące strony stawiały ZM przez stawiacze min, trałowce, OP i ON różnych, które chroniły samoloty, artyleria nadbrzeżna i jednostki nawodne. Finowie do stawiania min przystosowali nawet kanonierki, które zabierały na pokład 20–30 min, a niektóre nawet do 40 min. Niektóre kanonierki przebudowywano ze statków, uzbrajając je w armaty kalibrów 105 mm, 40 i 20 mm. Fińskie ON – kanonierki, patrolowce, trałowce i ścigacze współdziałały z wojskami lądowymi oraz zwalczały sowieckie OP i ich siły

<sup>37</sup> Pancernik *Vainamoinen* został zwodowany 28 grudnia 1930 roku, a drugi – *Ilmarinen*, 9 lipca 1931 roku (miały następującą charakterystykę: wyp. 3900 t; wymiary – 93,0x16,9x4,5 m; 15 w.; uzbrojenie – 4x254, 8x105, a od 1941 wzmocniono obronę plot 4x40 i 8x20, załoga – 329; nowoczesna CA). 13 września 1941 roku *Ilmarinen* wszedł na rosyjską ZM i poderwał się na dwóch minach i zatonął w ciągu 7 minut. Zginęło 271 ludzi, a 132 zdołano uratować. Zaś drugi pancernik Finlandia przekazała Sowiecom jako część zapłaty za tzw. dobro poniemieckie. Okręt 5 lipca 1947 roku w Turku zmienił banderę i nazwę na *Wyborg*. Pod sowiecką banderą służył jako element obrony pozycji artyleryjsko-minowej. Wycofany ze służby w 1957 roku wkrótce pocięty został na złom (J. Malinowski, „Klucze” marszałka *Mannerheima*, OW 1993, nr 1).

<sup>38</sup> Z. Czarnotta, Z. Moszumański, *Wojna zimowa*, Warszawa 1994; M. Jacobson, *Diplomatie im finnischen Winterkrieg 1939–1940*, Düsseldorf-Wien 1970; T. Konecki, *Wojna radziecko-fińska 1939–1940*, Warszawa 1998; C. G. E. Mannerheim, *Wspomnienia*, Warszawa 1996; F. A. Upton, *Finland 1939–1940*, London 1940.

<sup>39</sup> Konecki, *Tamże*, s. 68 nn.

lekkie. Ważną rolę w siłach zbrojnych Finlandii odegrała flotylla na Ładodze i Onedze, jako niezbędny rodzaj wojsk w tych rejonach. W pierwszej kolejności powstała flotylla na Ładodze, której początkiem były szybkie motorówki uzbrojone, następnie zdobyczne uzbrojone parowce spełniające rolę kanonierek. Flotylla ta była stale rozbudowywana, włącznie o 12 jednostek włoskich. Podobnie było na Onedze, gdzie początkiem flotylli było 10 szybkich jednostek. I tu również tworzono dywizjony w oparciu o wydobywane sowieckie statki, które na miejscu uzbrajano. Obie te flotylle współdziałały z wojskami lądowymi i służyły głównie oddziałom fińskiej piechoty. Niektóre z tych okrętów miały silne uzbrojenie jak na warunki jeziora, w skład którego wchodziły armaty kalibru 76 mm. Wraz z niepowodzeniami na froncie, flotylle te zwijano. Z Ładogi wycofano, a na Onedze zatopiono<sup>40</sup>. Załogi okrętów fińskich były doskonale wyszkolone, a wielu d.o. jeszcze przed wojną szkoliło się na okrętach brytyjskich, głównie artyleryjskich. Kadra i marynarze byli przekonani o słuszności walki z Sowiecami traktując ją jako obronę przed utratą niezawisłości i obowiązki swoje wypełniali doskonale. Fińskie jednostki mając na uzbrojeniu armaty plot produkcji szwedzkiej, doskonale radziły sobie z samolotami sowieckimi, nie dając się zatopić, a sowieccy piloci nie mogli poszczycić się większymi sukcesami w walce z okrętami fińskimi. Finowie byli o wiele lepsi w tej wojnie od swojego przeciwnika. Fińska flota wojenna poniosła również straty: 1 pancernik obrony wybrzeża, 2 stawiacze min, 10 trałowców i kilka mniejszych jednostek.

Po zawieszeniu broni i przejściu Finlandii na stronę aliantów, 28 września 1944 roku jednostki fińskie rozpoczęły walki z wojskami niemieckimi w północnej części kraju. Jednocześnie, zgodnie z warunkami zawieszenia broni, zaczęto demobilizację wojska, a Niemcy opuścili ostatni skrawek Finlandii dopiero 27 kwietnia 1945 roku. Zaś flota nie angażowała się w walkach.

W wyniku Traktatu Paryskiego z 1947 roku, marynarka wojenna Finlandii ograniczona została do 10.000 tonażu i 4500 personelu. Traktat zabronił wyposażania floty fińskiej w OP i ścigacze torpedowe<sup>41</sup>. Ponadto Finom pozwolono utrzymywać 60 samolotów, ale bez bombowców i myśliwsko-bombowych. W skład floty po wojnie wchodziły: 1 patrolowiec, 3 kanonierki, 2 stawiacze min, kilka okrętów pomocniczych, ale w następnych latach rozbudowywano siły morskie. Programy ich rozbudowy obejmowały wyłącznie jednostki małe, przeznaczone do ochrony rozległego wybrzeża, nie mogące spełniać roli ofensywnej. W drugiej połowie lat 50. siły morskie Finlandii obejmowały: 2 stawiacze min, 5 trałowców redowych sklasyfikowanych również jako ścigacze OP, 20 kutrów trałowych i 18 kutrów patrolowych. Ponadto kilkanaście jednostek pomocniczych, takich jak lodołamacze, holowniki, szkolne itp. Przy tym lodołamacze w czasie pokoju podlegały władzom cywilnym. Flota fińska była wówczas najmniejszą i najsłabszą na Bałtyku, a w jej skład wchodziły okręty nieprzekraczające 400 ton wyporności, uzbrojone w armaty kalibru 40 i 20 mm, KM, BG i miny. Nie stanowiła więc

<sup>40</sup> P.O. Ekman, *Die Schiffe und Boote der finnischen Marine im Zweiten Weltkrieg*, MR 1980, z. 12, s. 713nn.

<sup>41</sup> OP zostały sprzedane do Belgii w 1953 roku, ale jeden – *Vesikko*, w 1962 roku został zatrzymany w Helsinkach jako pomnik.

większej siły bojowej, ale dostatecznie zapewniała ochronę granicy morskiej w czasie pokoju<sup>42</sup>.

### Floty republik bałtyckich

Republiki bałtyckie – Litwa, Łotwa i Estonia, obejmowały te wybrzeża, którymi zainteresowani byli Sowieci, zamierzający przy nadarzącej się okazji opanować je siłą. Rosjanom były potrzebne ich porty morskie i lotniska, których opanowanie dawało możliwość panowania przynajmniej na części Bałtyku. Po niepowodzeniu polskiej wojny obronnej w 1939 roku państwa bałtyckie straciły nadzieję na to, że ktokolwiek umnie się za nimi w razie sowieckiej agresji. W obliczu 30-krotnej przewagi militarnej, mając poważne trudności finansowe i nie mogąc liczyć na pomoc zbrojną innych państw niebawem stały się łupem Armii Czerwonej<sup>43</sup>. Początkiem utraty suwerenności stanowiła zgoda rządów tych krajów na utworzenie na swych terytoriach sowieckich baz wojskowych. Państwa te, aby obronić swoją suwerenność, rozwijały siły zbrojne, w tym również niewielkie floty wojenne, oprócz Litwy – nie posiadającej właściwie marynarki wojennej.

Litwa nie była w stanie utworzyć sił morskich, ponieważ początkowo nie było zainteresowania tym rodzajem sił zbrojnych, brak było baz morskich, okrętów, załóg i środków finansowych. Dwa niewielkie porty – Połaga i przystań w Świętej, nie mogły przyjmować większych jednostek morskich. Jednak konieczność zabezpieczenia interesów w obrębie wód terytorialnych zmusił władze litewskie do powołania 14 czerwca 1923 roku Straży Przybrzeżnej, składającej się z małych jednostek. Jednocześnie pod koniec lat 20. zaczęły powstawać plany utworzenia litewskiej marynarki wojennej<sup>44</sup>. 1 sierpnia 1935 roku utworzono Litewską Marynarkę Wojenną, której okręty nosiły przed nazwą – L.K.L., czyli Litewski Okręt Wojenny. Jednocześnie przejęto od Straży Granicznej największą jednostkę – *Prezidentas Smetona*<sup>45</sup>, ale był to pierwszy i ostatni okręt floty wojennej tego państwa. Okręt służył jako jednostka szkoleniowa, wychodził na morze 10–12 razy do roku, w tym

odbywał 2–3 dłuższe rejsy. Remonty i naprawy odbywał w portach łotewskich. Wobec braku środków finansowych rzadko odbywano strzelanie, brak było również min morskich. Mimo trudności finansowych Litwa zamierzała zakupić 6 OP, kilka ścigaczy torpedowych oraz zorganizować kilka baterii nadbrzeżnych. Po zajęciu przez Niemców Kłajpedy 22 marca 1938 roku, wszystkie siły marynarki wojennej zostały przebazowane. Jednostki Straży Przybrzeżnej przeszły do Świętej, a *Prezidentas Smetona*, ze względu na duże zanurzenie stał na redzie tego portu. W 1940 roku we flocie litewskiej służyło 7 oficerów, 12 podoficerów oraz około 60 marynarzy.

Po utracie suwerenności Litwy 15 czerwca 1940 roku, Armia Czerwona przystąpiła do zajmowania obiektów wojskowych Litwy<sup>46</sup>. Jednostki zajęte przez Rosjan, początkowo pływały z mieszanymi załogami sowiecko-litewskimi, a później wyłącznie z sowieckimi.

Geopolityczne położenie Łotwy, z szerokim dostępem do morza, z wieloma portami morskimi i morsko-rzecznymi, stanowiły przyczynek stałego zainteresowania tym państwem ze strony Sowietów. Łotwa początkowo zdołała obronić swoją niepodległość przy pomocy wojsk polskich, wypierając z kraju bolszewików, ale pod koniec lat 30. sytuacja polityczna w tym rejonie była już inna – niekorzystna dla tego państwa. Licząc się ze stałym zagrożeniem ze strony sowieckiej, Łotwa przez wszystkie lata niepodległości starała się rozwijać siły zbrojne mimo dużych trudności ekonomicznych. Ponieważ obawiano się agresji sowieckiej od strony lądu, mniejszą uwagę zwracano na rozbudowę floty wojennej. Dlatego zasadnicze jednostki bojowe weszły do służby w latach 20-tych: w 1926 roku 2 trałowce, a w następnym 2 OP.

Siły morskie Łotwy składały się z floty, lotnictwa morskiego i artylerii nadbrzeżnej. W skład floty wchodziły: okręty bojowe – 2 OP i 3 trałowce oraz jednostki pomocnicze – 3 motorówki, 3 lodołamacze, okręt hydrograficzny oraz okręt szkolny<sup>47</sup>. Lotnictwo morskie początkowo używało samolotów produkcji francuskiej i włoskiej, a później belgijskiej, czechosłowackiej i brytyjskiej. W 1939 roku było podporządkowane dowództwu lotnictwa i liczyło 16 samolotów. Dzielono się na 2 eskadry – uderzeniową i rozpoznawczą. Zaś artyleria nadbrzeżna składała się z kilku baterii stałych<sup>48</sup>. Mogła ona być wsparta przez kołową artylerię lądową.

5 października 1939 roku Łotwa i Sowieci podpisali tzw. pakt o wzajemnej pomocy, który był w istocie aktem kapitulacji. Na jego podstawie Armia Czerwona zakładała bazy morskie dla floty sowieckiej w Lipawie i Windawie i rozbudowywała artylerię nadbrzeżną między Windawą a Pitragi. Przejęła łotewskie lotniska i rozbudowywała je dla własnych potrzeb. Zaś w następnym roku – 17 czerwca, wojska sowieckie zajęły całe terytorium Łotwy. Sowieci przejęli łotewskie okrę-

<sup>42</sup> G. P., *Finlandia. Siły morskie – budownictwo okrętowe – flota handlowa – porty*, PM 1962, z. 4, s. 54–55; *Kronika*, PM 1959, z. 6, s. 116; E. Pióterek, *Marynarka wojenna Finlandii*, PM 1961, z. 9, s. 84–85. W latach 60-tych i 70-tych flota wojenna Finlandii otrzymała nowoczesne jednostki bojowe, o wszechstronnym przeznaczeniu mogących przeprowadzać operacje bojowe w nowoczesnych warunkach obronnych (J. Klenberg, *Tasks and Activities of the Finnish Navy*, MR 1980, z. 12, s. 707 nn.). Natomiast w drugiej połowie lat 90. w skład floty fińskiej wchodziło 127 jednostek, w tym 2 korwety, 12 ścigaczy rakietowych, 6 ścigaczy artyleryjskich, 5 dużych okrętów patrolowych, 2 stawiacze min, 13 trałowców, 47 okrętów wsparcia i zaopatrzenia oraz inne jednostki.

<sup>43</sup> M. Majewski, *Położenie geopolityczne na Bałtyku w roku 1920 a dziś*, PM 1937, nr 95, s. 93; J. Meister, *Kurze Geschichte der Litauischen Marine*, MR 1976, z. 12.

<sup>44</sup> W tym celu zaczęto przygotowywać kadry. Latem 1928 roku wysłano dwóch Litwinów – Povilasa Labanauskasa (przyszłego dowódcę MW) i Vytautasa Kuizinasą do Akademii MW w Livorno. Po ukończeniu studiów pierwszy odbywał praktyki na okrętach różnych klas, a potem studiował taktykę OP w Tulonie (K. Rokiciński, *Siły morskie Estonii, Litwy i Łotwy 1919–1940*, OW 1993, nr 3, s. 24). W 1938 roku podano wiadomość, że rząd litewski ma zamiar budować w stocznich włoskich 2 niszczyciele i 2 OP. W tej sprawie wyjechała do Włoch litewska misja celem omówienia budowy jednostek w stocznich na miejscu (*Marynarka Wojenna*, RMK 1938, s. 248).

<sup>45</sup> Był to ex niemiecki trałowiec M-59, zbudowany w 1917 roku (wyporność – 525 t; wymiary – 56x7,3x2,2 m; uzbrojenie – 2x20 „Oerlikon”, 2 CKM, 2 LKM, miny).

<sup>46</sup> 19 czerwca z nazwy usunięto człon *Smetona*, zmieniając ostatecznie nazwę na L.K.L. *Pirmunas* (*Przodownik*). 30 lipca okręt przekazano Sowiecom, a po rozwiązaniu wojsk litewskich okręt wcielono w skład Floty Bałtyckiej pod nazwą *Otlicznik*. W 1941 roku nazwę ponownie zmieniono na *Korall* i wcielono w skład Straży Granicznej. 1 lutego 1945 roku *Korall* zatonął po wejściu na minę lub został storpedowany (L. Seaman [RCN] R. Brytan, *Okręty Litewskiej Straży Morskiej i Marynarki 1923–1940*, OW nr 11, s. 28).

<sup>47</sup> Conway's, s. 353; *Taschenbuch*, s. 177.

<sup>48</sup> Rokiciński, *Tamże*, s. 23–24.



ty, lotnictwo morskie i artylerię nadbrzeżną, wcielając je w skład własnych sił<sup>49</sup>. Rozpoczęły się również represje NKWD wobec polonii lotewskiej, a internowanych polskich żołnierzy z kampanii wrzesniowej po aresztowaniu wywieziono w głąb państwa sowieckiego<sup>50</sup>.

Estonia zajmowała ważne położenie strategiczne, czym zainteresowani byli Niemcy i Sowieci. Uzyskanie tam wpływów przez Rzeszę, dawało dla Kriegsmarine możliwość zablokowania sił sowieckich w Zatoce Fińskiej, natomiast Sowieci zainteresowani byli możliwością wyprowadzenia swej floty z tego rejonu na pozostałe wody Bałtyku. Estończycy zdawali sprawę z ważności swego położenia i zagrożenia z tym związanego, starając się nawiązać odpowiednie stosunki polityczne z innymi krajami oraz przygotować własne siły zbrojne do ewentualnej obrony<sup>51</sup>. Rozbudowywano również w miarę możliwości finansowych flotę wojenną, która wśród państw bałtyckich była największą.

W skład estońskiej marynarki wojennej wchodziła flota wojenna, artyleria nadbrzeżna i Flotylla Jeziora Pejpus.

Pierwszym okrętem, który wszedł do służby po zakończeniu działań wojennych był patrolowiec *Sulev*<sup>52</sup>, a następnie starano się budować w kraju poza OP. W 1936 roku w Wielkiej Brytanii zbudowano 2 OP – najnowocześniejsze jednostki floty estońskiej. Były to okręty torpedowo-minowe, uzbrojone w 4 wyrzutnie torpedowe 533 mm i mogące zabrać 20 min, stanowiące główną siłę uderzeniową floty. W siłach nawodnych, oprócz flagowego patrolowca, służyły 2 stawiacze min mogące zabrać po 150 min, 3 kutry trałowe, 3 kutry patrolowe, 4 małe kanonierki, 5 lodołamaczy i 6 jednostek pomocniczych<sup>53</sup>. W 1939 roku stocznia krajowa wybudowała dla Straży Granicznej patrolowiec, a w następnym roku trwały zawansowane prace nad 3 okrętami (patrolowiec oraz 2 stawiacze min). Oprócz już budowanych okrętów w stoczni tallińskiej, zamówiono 4 torpedowce przystosowane do stawiania min, w Finlandii zamówiono 3 OP, a w Wielkiej Brytanii 4 ścigacze torpedowe.

Najważniejsze punkty strategiczne na wybrzeżu były chronione przez kilka baterii artylerii nadbrzeżnej<sup>54</sup>. Mogły one otrzymać wsparcie jednostek artylerii wojsk lądowych.

Flotylla Jeziora Pejpus składała się z dawnych uzbrojonych carskich parowców pasażerskich, które do tego celu zostały odpowiednio przystosowane. Ponadto w jej skład wchodziło kilka innych mniejszych jednostek, uzbrojonych głównie w broń maszynową.

Siły morskie Estonii budowane z dużym nakładem środków, nie wykonały swego zadania w obliczu Sow-

tów. Były bierne tak jak pozostałe republiki bałtyckie, a Sowieci szukali pretekstu do ingerencji. Ucieczka polskiego OP *Orzel* z Tallina spowodowała wiele zamieszania i usunięcie ze stanowiska dowódcy MW, jego szefa sztabu oraz inne następstwa. Moskwa fakt ten wykorzystwała do prowokacji twierdząc, że Estonia nie potrafi utrzymać swej neutralności i 19 września 1939 roku postanowiła skierować do obrony jej neutralności własne siły zbrojne. Już wieczorem tego dnia sowieckie okręty zajęły pozycje wzdłuż całego wybrzeża estońskiego, co świadczy o tym, że plany zajęcia Estonii opracowano już o wiele wcześniej. W kilka dni później w rozmowach estońsko-sowieckich w Moskwie, Rosjanie nawiązali do ucieczki *Orla* i zażądali podpisania paktu wojskowego między Estonią a Sowieciami, zgodnie z którym Rosjanie mogli zakładać bazy morskie i lotnicze na całym terytorium Estonii. Już 2 października 1939 roku wyjechał pierwszy pociąg z sowieckimi komisjami wojskowymi<sup>55</sup>.

Po kolejnych ultimatach, przyjętych przez rząd estoński, Sowieci uzyskali bazy na wyspach Hiiumaa i Saaremaa, a 16 czerwca 1940 roku Armia Czerwona wkroczyła na terytorium Estonii. Ostatecznie jednak państwo to utraciło swoją suwerenność 6 sierpnia 1940 roku, rozwiązano armię estońską, a flotę wcielono w skład sowieckiej Floty Bałtyckiej.

Państwa bałtyckie nie stawiały zbrojnego oporu Armii Czerwonej i uległy naciskom politycznym Moskwy, po czym wcielono je w skład państwa sowieckiego. Ich siły zbrojne uległy rozwiązaniu, a okręty wcielono do floty sowieckiej. W państwach tych aktualnie rodzi się nawet pytanie, czy kraje bałtyckie powinny stawić opór zbrojny agresji, jak uczyniła to Finlandia, które pozostaje nierozstrzygnięte do dziś<sup>56</sup>.

## Flota duńska

Królestwo duńskie zajmowało ważne położenie strategiczne, ponieważ zamykało wyjście z Bałtyku na Morze Północne i dalej. Ponadto stanowiło pomost pomiędzy półwyspem skandynawskim a Europą Środkową. Kraj to nizinny i na wół wyspiarski, obejmujący Danię właściwą, Wyspy Owcze oraz Grenlandię. Zachodnie wybrzeże Jutlandii obejmowały pasma mierzei i wydmy, zamykające liczne zalewy i jeziora lagunowe i są ubogie w naturalne porty. Natomiast wschodniojutlandzkie wybrzeże i archipelag są rozwinięte, z głęboko wchodzącymi fiordami oraz cieśninami. Wiele tu dogodnych portów nie wymagających urządzeń ochronnych, a statki mogą docierać daleko w głąb lądu. Wody u brzegów Danii są płytkie, zwłaszcza w zatokach. Jedynie w południowej części Małego Bełtu największa głębokość sięga 20–30 m, a w Samso Bełtu przekracza 80 m. Rzeki duńskie są krótkie, nizinne i nie odgrywają większej roli w gospodarce kraju, a tym bardziej w zakresie wojskowym.

Siły morskie odgrywały zawsze istotną rolę w zakresie obronności tego państwa, a w omawianych czasach można je podzielić na 5 okresów:

<sup>49</sup> Pod sowiecką banderą 2 trałowce nosiły numery burtowe – T 298, T 299, a następnie T 51, T 57. Zaś oba OP po zbombardowaniu przez niemieckie samoloty poru w Lipawie, uległy samozatopieniu 24 czerwca 1941 roku (Conway's, *Tamże*).

<sup>50</sup> A. Skrzypek, *Stosunki polsko-lotewskie 1918–1939*, Gdańsk 1997, s. 146.

<sup>51</sup> P. Lossowski, *Stosunki polsko-estońskie 1918–1939*, Gdańsk 1992, *passim*.

<sup>52</sup> Był to ponemiecki torpedowiec A-32, który zatonął 25 października 1917 roku w Monsundzie. Wydobyty z dna i wyremontowany w 1923 roku, zmodernizowany, przeklasyfikowany został na patrolowiec i do końca republiki pełnił funkcję okrętu flagowego floty wojennej Estonii. Zamierzano również wydobyć 4 jednostki floty carskiej zatopione w czasie I. wojny światowej, ale ostatecznie zrezygnowano z tego zamiaru (Rokiciński, *Tamże*, s. 22).

<sup>53</sup> *Taschenbuch*, s. 176–177.

<sup>54</sup> Rokiciński, *Tamże*, s. 22–23.

<sup>55</sup> Bratbank, *Tamże*, s. 31–32.

<sup>56</sup> I. Viksne, *Lotewska polityka obronna: aspekt militarny*, Biuletyn Bałtycki 1 (2) – odb. w posiadaniu autora. Dr Ilmars Viksne jest szefem zespołu badawczego Ośrodka Badań nad Obronnością w Rydze.

1. 1939–1940 – okres neutralności;
2. 1940–1943 – okres formalnej okupacji;
3. 1943–1945 – okres faktycznej okupacji;
4. 1945–1949 – okres odbudowy zniszczonej floty;
5. 1949–1959 – okres rozbudowy w ramach NATO.

W pierwszym okresie Dania deklarowała neutralność, unikając sytuacji konfliktowych i popierała Szwecję, widząc w tym gwarancję nienaruszalności swego posiadania. Ograniczyła maksymalnie aktywność własnej floty wojennej, a w razie naruszenia wód terytorialnych zamierzano składać formalne protesty pisemne.

Do 1935 roku Dania liczyła na wsparcie Wielkiej Brytanii w utrzymaniu swej neutralności, a następnie przyjęła 2 kierunki polityki – ściśle związanie ze Szwecją i Norwegią oraz ugodowość wobec III Rzeszy niemieckiej. Miała jednak słabą i przestarzałą flotę wojenną, której trzonem były 2 pancerniki obrony wybrzeża, mogące służyć jako baterie pływające. Ponadto w skład floty wchodziły: 17 małych torpedowców, 12 OP (w tym 4 zbudowane w latach 1937–1939), 17 jednostek minowych oraz różnego rodzaju małe patrolowce, jednostki pomocnicze i specjalne<sup>57</sup>. Flota miała do dyspozycji również własne lotnictwo, ale nie przedstawiało ono wartości bojowej.

Pod koniec sierpnia 1939 roku flotę wojenną postawiono w stan gotowości, a 3 września przebazowano część sił z Kopenhagi do Aarhus. Na żądanie Niemców Duńczycy postawili ZM w cieśninach i zorganizowali pilotaż przez pola minowe dla wszystkich okrętów i statków<sup>58</sup>. Na dworze kopenhaskim zdawano sobie sprawę, że strategiczne położenie tego państwa, słabego militarnie, nie mogącego liczyć na silnych sojuszników, stało się punktem zainteresowania Wielkiej Brytanii i III Rzeszy, i że w różny sposób będą one zabiegać o opanowanie cieśnin duńskich, a tym samym Danii. Bliżej jednak znajdowali się Niemcy i oni przystąpili do działań mających niemal pokojowo opanować Danię tym bardziej, że mieli tam swoich zwolenników oraz uległe władze. W 1940 roku placówki dyplomatyczne informowały rząd duński o przygotowaniach wojsk niemieckich do zajęcia Jutlandii. Ten jednak nie podjął żadnych kroków obronnych, nie zarządzono mobilizacji, a granice pozostały niemal bezbronne. W kwietniu 1940 roku pod naciskiem Niemiec, rząd duński usunął z Kopenhagi poselstwa Wielkiej Brytanii, Francji i Polski<sup>59</sup>. A na życzenie władz niemieckich, główne siły wojsk duńskich skoncentrowano w północnej części Półwyspu Jutlandzkiego i na Zelandii, do ewentualnej obrony Danii przed państwami zachodnimi.

9 kwietnia 1940 roku wojska niemieckie zajęły Danię, a ówczesny rząd tego państwa podporządkował się Rzeszy i utrzymał przy władzy. Armia nie stawiała oporu, a flota wojenna nie przeprowadziła żadnych działań bojowych, chociaż mogła pewne operacje przeprowadzić – chociażby minowanie. Jedynie okręt hydrograficzny *Freja* wzięwszy na pokład oddział żołnierzy i przedarł się do pobliskiej Szwecji<sup>60</sup>. Po wkroczeniu

Niemców, Dania udzieliła poparcia planom niemieckim, którzy usprawiedliwili tę agresję uprzedzeniem Anglików i Francuzów w zajęciu jej baz morskich. Mimo uległości Duńczyków, jej flota została ograniczona w samodzielności, rozdrobniono ją przebazowując z baz głównych do portów prowincjonalnych. Dania przekazała część okrętów Niemcom, a ci zezwolili oficerom duńskim służyć w wojsku Rzeszy, a nawet rozpoczęto formowanie ochotniczego korpusu. A Kriegsmarine uzyskała dobre bazy i fiordy, w których mogły kotwiczyć w ukryciu jej jednostki.

Wobec rozwijającego się ruchu oporu na terenie Danii, Niemcy przystąpili do faktycznej okupacji kraju. W przewidywaniu rozbrojenia wojska duńskiego przez Niemców postanowiono, że siły zbrojne Danii nie powinny stawiać oporu, ale tego postanowienia rządu dowódca marynarki wojennej – admirał A. H. Vedel nie wykonał do końca. Już 26 września 1942 roku polecił on d.o. wszystkich okrętów, by w razie próby przejścia jednostek przez Niemców ująć do Szwecji lub je zatopić. Gdy 29 sierpnia 1943 roku o godzinie 0400 dowiedziano się o akcji niemieckiej przeciwko wojsku duńskiemu, przez radio dla floty wojennej podano rozkaz: *ostre pogotowie*. Zaś siedem minut później nakazano zatopić okręty lub uciekać do Szwecji. 13 jednostek dotarło do Szwecji, a 30 zostało zatopionych, w tym 2 pancerniki obrony wybrzeża, zatopiono. Niemcom nie udało się więc zająć floty duńskiej, na co mocno liczyli<sup>61</sup>. Po samozatopieniu floty, rozkazem dowództwa część oficerów w tajemnicy, przez Szwecję, wysłano do Wielkiej Brytanii. Wielu przedostało się tam również w latach następnych. Zaś Niemcy 29 sierpnia 1943 roku rozwiązali duńskie siły zbrojne<sup>62</sup>. Co prawda duńska flota wojenna nie brała udziału w walkach, to w czasie II-giej wojny światowej poniosła poważne straty: 2 pancerniki obrony wybrzeża, 16 torpedowców, 9 OP, 8 stawiaczy min, 13 trałowców, 8 statków pomocniczych, 47 kutrów rybackich i różnych małych jednostek.

W latach 1945–1949 Dania odbudowywała swoją zniszczoną flotę wojenną. Od 1 czerwca 1945 roku rozpoczęto odtwarzanie organizacji floty wojennej oraz odzyskanie okrętów i zakup nowych. Do kraju wróciły okręty i statki, którym udało się przedostać do Szwecji w 1943 roku, a następnie dołączyły do nich odnalezione w portach niemieckich dawne jednostki duńskie. Ponieważ głównym zadaniem floty duńskiej było oczyszczenie wód morskich z min, najważniejsze były wówczas trałowce. Dlatego Wielka Brytania przekazała w latach 1945–1946 10 trałowców i 20 ponemieckich kutrów trałowych. Prace trałowe trwały do lat 50., ale

<sup>57</sup> Czapliński, *Tamże*, s. 299; Tenże, *Ruch oporu w Danii 1940–1945*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1973, s. 117–118; G.P., *Dania. Siły morskie – flota handlowa – budownictwo okrętowe – porty*, PM 1962, z. 3, s. 70–71. Zatopiono: 2 pancerniki obrony wybrzeża, 8 OP, 2 kanonierki ochrony rybołówstwa, 1 stawiacz min, 6 torpedowców, 4 trałowce, 1 bazę OP, 2 bazy trałowców. Większość zatopiono w porcie kopenhaskim, a pozostałe w Korsor i Dakoen. Inne jednostki próbowała uciec. Pancernik obrony wybrzeża *Niels Iuel* – 29 sierpnia zbombardowany przez lotnictwo niemieckie w czasie próby ucieczki do Szwecji i mając ster uszkodzony, wszedł na mieliznę. Ściągnięty i przyholowany do Kilonii celem remontu, ale w marcu 1944 roku zatopiło go lotnictwo brytyjskie. Te jednostki, które uszły do Szwecji, zostały tam internowane i po wojnie wróciły do Danii (E. Piórek, *Duńska marynarka wojenna*, PM 1958, z. 12, s. 62–63).

<sup>62</sup> Wkrótce w Szwecji utworzono duńską brygadę piechoty. Ponadto grupa lotników duńskich walczyła w późniejszym okresie w składzie RAF, działała również na Grenlandii. Ponadto w Szwecji formowano 1 eskadrę lotnictwa bombowego.

<sup>57</sup> *Taschenbuch*, s. 62–65.

<sup>58</sup> P. Kacprzak, *Siły morskie Danii*, PM 1971, z. 5, s. 53.

<sup>59</sup> W. Czapliński, *Dzieje Danii nowożytnej (1500 – 1975)*, Warszawa 1982, s. 293. 8 kwietnia 1940 roku szef Sztabu Generalnego wobec koncentracji wojsk niemieckich nad granicą Danii zaproponował ogłoszenie mobilizacji, która rząd zdecydowanie odrzucił

<sup>60</sup> T. Cieślak, *Zarys historii najnowszej krajów skandynawskich*, Warszawa 1978, s. 324nn; M. Lacki, *Agresja Niemiec hitlerowskich na Danię w 1940 roku*, PM 1970, z. 4; Pertek, *Napaść...*, s. 38–39.

dużą pomoc Dania otrzymała od Niemieckich Sił Trałowych. Drugim ważnym zadaniem było również tworzenie siły uderzeniowej. Od Anglii kupiono i wydzierżawiono 5 fregat i 1 korwetę, a w 1947 roku 3 OP. W wyniku podziału zdobyczy po flocie niemieckiej, Dania otrzymała kilkanaście ścigaczy, 2 duże trałowce oraz okręt, który zmodernizowano na ich bazę. Ścigacze te do końca lat 50. stanowiły podstawową siłę uderzeniową floty duńskiej.

Flota duńska dysponowała samodzielną morską doktryną wojenną o charakterze defensywnym, bazująca na przedwojennej. Zmodyfikowano jednak ewentualne zagrożenia, wprowadzono poprawki w zakresie współpracy z flotami sojuszniczymi, a flota wojenna miała utrzymać wysoki stan gotowości bojowej w czasie pokoju i zagrożenia. W razie działań wojennych miała czynnie włączyć się do walk w strefie morskich interesów Danii. Do połowy lat 50. akceptowano możliwość użycia broni atomowej, co miało wpływ na przygotowanie i wyposażenie okrętów.

W 1948 roku rozpoczął się wstępny okres działalności Skandynawskiej Unii Obronnej, celem połączenia wysiłku wojskowego Danii, Norwegii i Szwecji do zabezpieczenia ich politycznych interesów, ale rozmowy w tej sprawie przerwano. Dania wstąpiła do NATO zrywając z dotychczasową neutralnością licząc na pomoc sojuszników.

W latach 1949–1959 nastąpił rozwój floty duńskiej, a pomoc w sprzęcie oraz w środkach finansowych pozwoliło na wprowadzanie nowych okrętów i rozbudowę bazy brzegowej. Szczególną uwagę zwrócono na przygotowanie nowoczesnych baz morskich, mających stanowić oparcie dla flot wojennych NATO przeciw siłom sowieckim na Bałtyku. Dania posiada około 80 portów morskich, z których największe to: Kopenhaga, Aalborg i Aarhus.

W 1951 roku przystąpiono do reorganizacji struktury wojsk lądowych i marynarki wojennej, w rezultacie czego zlikwidowano ich tradycyjną odrębność, zaś nowe struktury odpowiadały już nowoczesnym wymogom sztuki wojennej. Na zagrożonych odcinkach rozpoczęto budowę rejonów umocnionych, flota zaś przyjęła zwiększone zadania w zakresie kontroli cieśnin duńskich i zachodniego Bałtyku<sup>63</sup>.

Położenie geograficzne i sąsiedztwo sowieckie, a następnie Układu Warszawskiego powodowały, że floty Danii i Norwegii współpracowały ze sobą. Ponieważ obie były mimo wszystko słabe, przewidziano wsparcie dla nich przez Royal Navy. Razem, odpowiednio zorganizowane, miały nie dopuścić do przejścia sił sowieckich przez cieśniny na Morze Północne i dalej na Atlantyk. Prowadzono wspólne ćwiczenia floty duńskiej, norweskiej, angielskiej, brały w nich również udział okręty amerykańskie.

Na rozbudowę floty duńskiej miała wpływ również wojna koreańska. Po jej zakończeniu analizowano doktrynę wojenną, ale nowe podstawy polityki obronnej przyjęto dopiero w 1960 roku. Doktryna narodowa tego państwa została ograniczona na rzecz koalicyjnej, a głównym jej celem było zabezpieczenie morskich in-

teresów Danii na morzu. Flota duńska miała uniemożliwić przeciwnikowi przerwanie własnych linii komunikacyjnych i opóźnić jego działania bojowe aż do nadejścia pomocy sojuszniczej, a jej głównym zadaniem było zablokowanie wyjścia Sowietom z Bałtyku. Dlatego flota duńska koncentrowała się głównie na wojnie minowej, o czym zdecydowały dwa czynniki: pierwszy – słabość floty wojennej i małe zainteresowanie opuszczeniem własnych wód oraz drugi – świetne warunki geograficzne do minowania wszystkimi rodzajami min. Ważnym zadaniem było również zwalczanie OP na Bałtyku, które w latach 50. stanowiły trzon sił uderzeniowych sowieckiej floty. Ponadto lekkimi siłami uderzeniowymi – dywizjony niszczycieli, ścigaczy torpedowych i fregat miały przeciwdziałać operacjom desantowym na własne wybrzeża i wyspy i organizować wysunięte dozory celem przeciwdziałania operacjom desantowym i próbom wyjścia z Bałtyku, głównie siłami OP. Zadania dla floty duńskiej modyfikowano w miarę rozwoju floty, zwracając główną uwagę na przeciwdziałanie operacjom desantowym, potem zaminowanie wód, zabezpieczenie żeglugi sojuszniczej i wsparcie własnych wojsk.

Aby wykonać te zadania, potrzebne były odpowiednie siły morskie, które systematycznie rozwijano. W latach 1953–1954 Anglia wypożyczyła dla Danii 3 niszczyciele na 10 lat, ale początkiem zasadniczych zmian we flocie było wprowadzenie w 1955 roku pierwszej nowoczesnej korwety, z serii 4 okrętów typu *Tryton*, zbudowanych we Włoszech na zamówienie NATO. Zaś wprowadzeniem nowej generacji OP zapoczątkowanej w 1958 roku, potencjał uderzeniowy floty uległ rozbudowywaniu i modernizacji. Program rozwoju floty wojennej Danii realizowała we współpracy ze USA. Np. 5-letni plan rozwoju duńskiej floty obejmujący lata 1959–1963 przewidywał budowę: 1 OP, 2–3 eskortowców, 7–8 dozorców, 2–3 stawiaczy min, 5–6 trałowców bazowych, 6 ścigaczy torpedowych, 1–2 okrętów ochrony rybołówstwa<sup>64</sup>. Rząd duński zamierzał nawet zbudować 2 małe lotniskowce śmigłowcowe do służby hydrograficznej i ochrony rybołówstwa (wyporność 1110 t, 18 w.)<sup>65</sup>.

Pod koniec lat 50. organizacja sił morskich Danii podobna była do pozostałych flot wojennych Skandynawii, co uwidoczniło się głównie w organizacji floty, jednostek szkoleniowych, nadbrzeżnych oraz niektórych szczebli sztabowych. Wyodrębniły się w niej 4 części składowe sił morskich: dowództwo, flota wojenna, jednostki nadbrzeżne i tyłowe oraz szkoleniowe.

Dowództwo zajmowało się całokształtem kierowania wszystkich czynności sił morskich wraz z zagadnieniami gotowości bojowej, szkoleniem kadr i budownictwem okrętowym. Kontrole wykonywały odpowiednie komórki sztabu głównego, a także inspektorzy rodzajów sił morskich. Szczególną rolę odgrywał inspektor artylerii nadbrzeżnej mający własny sztab i szerokie uprawnienia w zakresie obrony wybrzeża. Było to wynikiem specyficznego położenia geograficznego Danii, gdzie obrona cieśnin zajmowała najważniejsze miejsce.

Organizacja floty była jednolita, skupiała pod jednym dowództwem wszystkie nowoczesne okręty bojowe i specjalnego przeznaczenia oraz niektóre okręty

<sup>63</sup> W. Topolski, *Siły morskie państw NATO akwenów mórz Bałtyckiego i Północnego w polityce paktu północnoatlantyckiego w latach 1949–1981*, cz. 1, s. 178–188, 200, 219, cz. 2, s. 661–665. WAP 1988 (maszynopis).

<sup>64</sup> A. Charisius, T. Dobias, W. Kozaczuk, *NATO. Strategia i siły zbrojne 1949–1975*, Warszawa 1977, s. 158–159; *Kronika*, z. 5, s. 109; Topolski, *Tamże*, cz. 1, s. 184, 191, 199, cz. 2, s. 665–668.

<sup>65</sup> *Kronika*, z. 6, s. 116.

pomocnicze we flocie przybrzeżnej. Jej dowództwo bezpośrednio podlegało dowódcy sił morskich.

Flota przybrzeżna obejmowała dywizjony i grupy okrętów różnych klas lub dywizjony okrętów różnych klas wykonujących wspólne zadanie, np. zwalczanie OP. Zespoły floty przybrzeżnej operujące w różnych akwenach pod względem operacyjnym podlegały dowództwu floty przybrzeżnej. Jedynie pod względem zaopatrzeniowym, załogowym i organizacyjno-porządkowym podczas postoju w bazach podlegały dowództwu okręgów morskich.

Dowództwu sił morskich podlegały okręgi morskie – organa administracyjne sił morskich na obszarach przybrzeżnych wysp duńskich, Bornholmie, Wysp Owczych i Grenlandii. Dowództwo okręgu morskiego zajmowało się na swoim terenie zaopatrzeniem, szkoleniem, zabezpieczeniem baz i innych urządzeń na wybrzeżu.

Powyższa organizacja obowiązywała w czasie pokoju i w wojnie, a większość instytucji znajdowało się w bazie głównej w Kopenhadze<sup>66</sup>.

Pod koniec lat 50., w porównaniu z sąsiednimi flotami wojennymi Dania poczyniła nieduże przedsięwzięcia w kierunku unowocześnienia swojej floty wojennej. Część okrętów, to jednostki wysłużone, bez większej wartości bojowej. Poza fregatami typu *Bellona*, OP, kilkanaście trałowców i ścigaczami torpedowymi, pozostałe jednostki były wyeksploatowane, miały małe prędkości i słabe uzbrojenie. Flota wymagała więc wycofania poważnej części okrętów i wcielenia nowych<sup>67</sup>. Sytuację tę miał zmienić 5-letni plan rozwoju floty. Główny nacisk położono na okręty małe, zdolne do operowania na wodach płytkich, trudnych pod względem nawigacyjnym, wśród wysp i w cieśninach. Jednocześnie starano się aby niemal wszystkie ON i OP były przystosowane do stawiania min<sup>68</sup>.

\* \* \*

Ważnym wydarzeniem polityczno-wojskowym w regionie Bałtyku było utworzenie sił zbrojnych w dwóch państwach niemieckich powstałych po wojnie – w Niemieckiej Republice Federalnej i Niemieckiej Republice Demokratycznej. Obie armie powstały po rozbiu III Rzeszy niemieckiej, zlikwidowaniu aparatu hitlerowskiego i zlikwidowaniu nazizmu, w warunkach, gdy oba państwa niemieckie znalazły się w antagonistycznych blokach wojskowych. Decyzje o utworzeniu sił zbrojnych w tych państwach były sprawą międzynarodową, a decydentami byli: dla Niemieckiej Republiki

Federalnej – Stany Zjednoczone, zaś dla Niemieckiej Republiki Demokratycznej – Sowietci. Od samego początku powstania tych armii, ich oblicza skierowane były przeciwko sobie – nie tylko jako wrogowie militarni, ale głównie ideologicznie. Jednocześnie obie armie i ich floty wojenne były szpicami: wojska zachodniemieckie – dla NATO, a wschodniemieckie – dla Układu Warszawskiego. W jednej i w drugiej nie wykończono całkowicie pozostałości faszyzmu, który nadal tkwił jeszcze w pewnych grupach narodu niemieckiego, z zasady mocno zakamufLOWANY, dając jednak o sobie znać co pewien czas.

W obu armiach podstawą ich rozwoju byli oficerowie wywodzący się z wojsk III Rzeszy, często mający najwyższe odznaczenia bojowe hitlerowskie. W jednej i w drugiej gloryfikowano niemieckie czyny zbrojne w przeszłości, szukając jednocześnie usprawiedliwienia za zbrodnie popełnione przez wojska niemieckie na ludności cywilnej w wielu krajach Europy. Zjawiska te mocno niepokoiły Polaków, co wynikało z odpowiednio prowadzonej propagandy przeciwko NATO i nie dopuszczanie w naszym kraju pełnych ocen tego sojuszu i właściwego zagrożenia ze strony komunizmu. Obawiano się szczególnie dojscia obu tych armii do dominacji w swoich układach polityczno-wojskowych, co w praktyce było wówczas niemożliwe. W polskiej literaturze i publicystyce lat 50. i późniejszych, armię zachodniemiecką oceniano szczególnie negatywnie, upatrując w niej źródło dążące do odebrania Polsce Ziemi Zachodnich i Północnych. Odwrotnie upatrywano armię wschodniemiecką – widząc w niej ostoję przeciwko takim tendencjom, co w rzeczywistości było nieprawdziwe.

Oba państwa niemieckie obok wojsk lądowych i lotniczych, rozwijały również siły morskie, przy czym Niemiecka Republika Federalna stała się ważnym ogniwem NATO na Bałtyku.

### Flota wojenna Niemieckiej Republiki Federalnej – Bundesmarine

Siły morskie NRF rozwinęły się ze *Służby Trałowej*, *Formacji Służby Roboczej* i *Federalnej Straży Granicznej*.

We wrześniu 1945 roku w angielskiej strefie okupacyjnej powołano *Niemiecką Służbę Trałową*, której siedzibą kolejno były: Flensburg, Glückstadt nad Łabą, a od grudnia tego roku – Hamburg. Nadzór nad nią sprawowała Royal Navy. Poszczególne zespoły okrętów składały się z dużych trałowców, kutrów trałowych, pomocniczych trałowców i stawiaczy sieci, przerywaczy zagród minowych, holowników, okrętów ratowniczych, patrolowców przystosowanych do poszukiwania i niszczenia min morskich itd. W skład tej służby wchodziło 531 jednostek i 53 jednostek podległych dowództwu francuskiemu, obsługiwanych przez 27.000 ludzi, ale w następnym roku stan personelu zmniejszył się do 18.000 ludzi. Było to wynikiem likwidacji zgrupowania w Norwegii oraz przekazaniem dla Sowietów ponad 100 trałowców, z podziału floty niemieckiej. *Służba Trałowa* w nieco zmienionym składzie działała przez cały 1947 rok, po czym ją zlikwidowano, zastępując organi-

<sup>66</sup> W marcu 1960 roku rozpoczęto prace nad utworzeniem nowej organizacji duńskiej marynarki wojennej, co wynikało z potrzeb nowoczesnej taktyki morskiej i współdziałania w ramach NATO. W nowej organizacji nie przewidywano już floty przybrzeżnej.

<sup>67</sup> Pioterek, *Tamże*, s. 63–68; Wanta, *Czy kutry...*, s. 18. Flota wojenna Danii liczyła wówczas: 9 fregat, 3 OP, 4 dozorowce, 6 stawiaczy min, 14 trałowców redowych, 15 ścigaczy torpedowych i około 30 jednostek pomocniczych i specjalnych. Wśród tej ostatniej grupy istotną rolę odgrywały 2 warsztatowe, 3 okręty ochrony rybołówstwa, 5 łodołamaczy i okręty hydrograficzne.

<sup>68</sup> Na początku 1960 roku między Danią a Stanami Zjednoczonymi zawarto porozumienie na podstawie którego połowę kosztów nowobudowanych okrętów pokrywały Stany Zjednoczone. Porozumienie to przewidywało budowę 8 fregat, 18 ścigaczy torpedowych, 6 OP, 8 stawiaczy min, 12 trałowców, 8 kutrów patrolowych i kilka jednostek pomocniczych (G.P., *Dania*). Dania w razie potrzeby mogła zmobilizować niezbędną liczbę statków (promów pasażerskich, towarowych i innych), z zastosowaniem jako stawiacze min lub bazy pływające.

zacja wojskową podobną, ale o statusie cywilnym. Wynikało to z nalegań sowieckich, którzy żądali rozwiązania tej służby. W ten sposób 1 stycznia 1948 roku w Cuxhaven powstał nowy zespół trałowcy – o charakterze cywilnym, który przyjął dotychczasowy personel. Początkowo podlegał brytyjskiej straży granicznej, a następnie, od początku 1951 roku – Royal Navy. Zespół Trałowcy przestał istnieć 30 czerwca 1951 roku<sup>69</sup>. Część jednostek przeszła wówczas do podległej amerykańskiemu dowództwu *Formacji Służby Roboczej*, a część do powstającej Seegrenzschutzu.

*Formacja Służby Roboczej* podlegała dowództwu strefy okupacyjnej floty amerykańskiej, a jej okręty pływały pod banderą amerykańską. Powołano ją 1 stycznia 1951 roku przez okupacyjne władze amerykańskie i brytyjskie. W jej skład weszły okręty dotychczas eksploatowane przez amerykańską służbę transportową oraz jednostki oddane przez Stany Zjednoczone do dyspozycji tej służby. Okręty wyposażono w nowoczesny sprzęt i lekkie uzbrojenie, a formacja miała własne stocznie oraz szkołę morską w Bremenhaven-Lehe. Była to silna organizacja, dobrze kierowana, mająca własny sztab oraz okręty z najnowocześniejszym sprzętem nawigacyjnym i trałowym. Co prawda miała status cywilny, ale militarny charakter. We wrześniu 1951 roku 3 trałowce tej służby: *Albatros*, *Seemowe* i *Seelowe*, wysłano na wody koreańskie<sup>70</sup>. W kilka lat później, 16 kwietnia 1956 roku, baza *Formacji Służby Roboczej* w Bremenhaven została uznana za bazę Bundesmarine, a 3 czerwca tego roku przekazano jej flotę *Formacji*.

W lipcu 1951 roku utworzono *Federalną Morską Straż Graniczną* – pierwszą organizację zbrojną podległą bezpośrednio rządowi, jeszcze nie w pełni suwerennej RFN. Pierwszy jej oddział rozpoczęło formować w Neustadt. W czerwcu 1952 roku wcielono do Straży flotyllę 6 jednostek jeszcze wojennej budowy typu *KFK* (wyporność – 112 t, uzbrojenie 1x20 i 2 CKM, prędkość 9 w., 16 ludzi), ukończono budowę 4 kutrów patrolowych o połowę mniejszych, ale o podobnym uzbrojeniu i prędkości 25 w. Te 10 jednostek rozpoczęło regularną służbę na wodach terytorialnych NRF. Straż stale rozwijała, która osiągnęła stan 3 flotylli dozorowców, 1 flotyllę kutrów patrolowych i 1 flotyllę szkolną<sup>71</sup>.

Powyższe formacje pozwoliły na utrzymanie w służbie oficerów i podoficerów z byłej Kriegsmarine, którzy mieli duże doświadczenie wojenne, ale nie weszli w działania nazizmu. Ponadto była możliwość angażowania młodych Niemców do służby morskiej, co pozwoliło na utrzymanie pewnej ciągłości tradycji floty niemieckiej. Zaś załogi okrętów, dowództwa i sztaby, charakteryzował wysoki poziom wykształcenia i wykonywanych zadań trałowych, patrolowych i rozpoznawczych. Dlatego wraz z powstaniem Bundesmarine, było kim obsadzać nowoczesne okręty.

9 maja 1955 roku NRF stała się członkiem NATO, a już 26 listopada tego roku w ministerstwie obrony tego państwa powołano oddział sił morskich. 16 stycz-

nia następnego roku minister obrony Blank obwieścił w Wilhelmshaven przystąpienie do odbudowy sił morskich NRF, a w lutym ogłoszono, że w ich skład wejdą niszczyciele, fregaty, ścigacze OP, trałowce, okręty desantowe, jednostki pomocnicze, a później lotnictwo morskie. Politycy postulowali niezwłoczne rozpoczęcie budowy 150 okrętów, w tym 50 pomocniczych i specjalnych, rozpoczęto prace projektowe nowych jednostek, a dawni dowódcy Kriegsmarine różnych szczebli pisali wspomnienia wojenne i szukali przyczyn niepowodzeń w operacjach morskich<sup>72</sup>. Pierwszymi jednostkami były okręty wcielone do Bundesmarine ze Straży Granicznej i *Formacji Służby Roboczej* tak, że w czerwcu 1956 roku siły morskie NRF liczyły 47 okrętów.

Bundesmarine miała duże poparcie społeczne i wsparcie finansowe od własnego rządu, rozwijał się niemiecki przemysł stoczniowy chętny produkować okręty, NATO zapewniało pomoc materiałową oraz szkoleniową, a do służby wracali świetnie wyszkoleni oficerowie i podoficerowie z Kriegsmarine. Siły morskie NRF rozwijały się więc w oparciu o NATO, ale decydujący wpływ na ich strukturę organizacyjną i wyposażenie wywarły Stany Zjednoczone.

Plan rozwoju floty wojennej przewidywał zrealizowanie w latach 1956–1959 trzech kolejnych etapów: rozpoczęcie szkolenia załóg, rozbudowa systemu bazowania oraz utworzenie i przeszkolenie zespołów floty, zaś plan budowy okrętów przewidywał docelowo 21 eskadr – 182 okręty, 2 skrzydła lotnictwa morskiego – 120/150 samolotów i 1 brygady lub dywizji piechoty morskiej. Zorganizowano 2 ośrodki szkoleniowe i OSMW, zaś przy akademii wojskowej Bundeswehry kurs dla wyższych oficerów.

Zadania Bundesmarine określił wstępnie inspektor morskich sił zbrojnych wiceadmirał Friedrich Ruge już we wrześniu 1956 roku wskazując, że flota winna składać się z lekkich okrętów – niszczycieli do 3000 t wyporności, a OP do 300 t wyporności, zaś zadania wynikają z geopolitycznego położenia NRF i konieczności ubezpieczenia NATO. Na Morzu Północnym: ochrona i utrzymanie dowozu do portów niemieckich, zagrożonego przez miny, OP i lotnictwo. Dlatego są tam potrzebne trałowce, niszczyciele OP, okręty ochrony portów i samoloty. Zaś na Bałtyku razem z Danią należy utrzymać dojścia i wyjścia z morza. Dlatego flota na tym morzu musi być silniejsza, składająca się z niszczycieli, ścigaczy torpedowych, małych OP, jednostek desantowych, stawiaczy min i silnego lotnictwa morskiego<sup>73</sup>.

Twórcami strategii floty RFN byli więc wyżsi niemieccy dowódcy służący w Kriegsmarine na czele z admirałem Ruge, a oprócz niego admirałowie – Karl Adolf Zenker i Gert Jerchannek.

Najwyższym zwierzchnikiem sił zbrojnych w czasie pokoju był minister obrony, a w czasie wojny kanclerz. Ministrowi obrony był podporządkowany organ wojsko-

<sup>69</sup> Pertek, *Od Reichsmarine...*, s. 296nn. Brytyjczycy wykorzystali załogi niemieckie do obsługi sił trałowych, celem rozminowania wód zachodnioeuropejskich – głównie na wodach mórz północnych, angażując je do szczególnie niebezpiecznych prac.

<sup>70</sup> Z. Ciećkowski, *30 lat Bundesmarine*, PM 1986, z. 1, s. 49. Wysłane trałowce na wody koreańskie należały do typu *M 35*.

<sup>71</sup> Tamże; J. Miciński, *Marynarka wojenna Niemieckiej Republiki Federalnej*, M. 1957, nr 9, s. 26; Pertek, *Tamże*, s. 309–310.

<sup>72</sup> Winą za niepowodzenie operacji morskich upatrywano w przewadze technicznej aliantów i błędów – głównie Hitlera. Społeczeństwo i polityków przekonywano, że prawa i wolność są zagrożone przez wojującą komunizm, który w postaci Układu Warszawskiego stworzył sobie niebezpieczny instrument władzy i że komunizm respektuje wyłącznie siłę – poza nim w tym ustroju nie ma niczego. Dlatego Bundesmarine buduje swoją siłę w oparciu o sojusz NATO.

<sup>73</sup> B. Maszłanka, *Bundeswehra*, Warszawa 1959, s. 195–197; F. Ruge, *Seemacht und Geschichte*, Deutsches Marine Institut (odb. w posiadaniu autora).

wy – rada wojskowa. Na jej czele stał przewodniczący, a członkami byli m.in. szefowie czterech departamentów ministerstwa obrony. Szefem departamentu sił morskich był wiceadmirał Ruge, któremu podlegał sztab, dowództwo floty wojennej, dowództwo baz morskich, dowództwo szkolenia i oddział techniczny.

Okręty podzielono na zgrupowania – Morza Północnego i Bałtyku, podlegające dowództwu floty. Temu dowództwu podlegały również 2 skrzydła lotnictwa morskiego.

Dowództwu baz morskich podlegały dowództwa baz obu mórz. Natomiast dowództwu szkolenia podporządkowane były 3 oddziały: łączności, szkolenia specjalistów morskich i szkolenia technicznego oraz szkoły, poligony i jednostki szkolne.

Jednostki pływające ujęto organizacyjnie w dywizyjony – od 8 do 12 okrętów, a te z kolei tworzyły eskadry – od 2 do 3 dywizjonów. W składzie sił morskich zorganizowano dowództwo lotnictwa morskiego, któremu podlegały 2 skrzydła<sup>74</sup>. Terminologię i wzory organizacji floty wojennej przyjęto z NATO, gdzie eskadra stanowiła niższy związek taktyczny, a flotylla – wyższy, składający się z kilku eskadr.

Rozwijająca się flota wojenna miała oparcie w bazach morskich, które Bundesmarine uzyskała po byłej Kriegsmarine. Na Morzu Północnym w ich skład wchodziły: Cuxhaven, Bremenhaven i Wilhelmshaven, a na Bałtyku: Flensburg, Kappeln, Eckernförde, Kilonia i Neustadt. W bazach tych rozpoczęto rozbudowę nabrzeży, odbudowę koszar, magazynów, składów itp. Ponadto przystąpiono do budowy dwóch nowych baz morskich – w Olpenitz i w okręgu Langballigau.

Bazy floty wojennej obejmowały: 2 dowództwa odcinków morskich, 2 arsenały (Wilhelmshaven i Kilonia), 5 dowództw baz morskich, 2 oddziały łączności i 2 eskadry ochrony portów.

Pewne problemy były z wykorzystaniem bazy w Kilonii i Neustadt. Pierwsza stanowiła bazę główną, a druga – manewrową, ale obie miały niedogodne położenie pod względem wykorzystania operacyjnego. Siły bazujące w Kilonii nie mogły skutecznie blokować cieśnin duńskich tym bardziej, że same mogły zostać zablokowane przez zaminowanie Zatoki Kilońskiej i Fehmarn-Bełt. Ponadto baza Neustadt znajdowała się niedaleko granicy NRD. Dlatego koncepcja współpracy niemiecko-duńskiej przewidywała udostępnienie dla Bundesmarine wysuniętych baz morskich na wyspach duńskich. Pewną rolę w rozbudowie systemu baz Bundesmarine odgrywał Helgoland, który w czasie wojny był systematycznie niszczone przez aliantów, a po wojnie wysadzony przez nich w powietrze. Pod koniec lat 50. na zachód od północnego cypla Helgolandu utworzono poligon artyleryjski i torpedowy, a prace rekonstrukcji szły w kierunku rozbudowy ośrodków szkoleniowych i doświadczalnych.

Najważniejszą rolę dla Bundesmarine odgrywał Bałtyk. Jego wody prowadziły do dalekich obszarów przeciwnika, odsłaniając jego flanki, które można było razić. Flota zachodniemiecka miała za zadanie nie dopuścić do przedarcia się floty sowieckiej z Bałtyku, dezorganizować żeglugę sowiecką i jej wasali oraz udaremnić operacje desantowe Układu Warszawskiego w cieśninach duńskich. Założenia operacyjne przewidy-

wały użycie na Bałtyku okrętów nie większych niż niszczyciele. Miały z nich powstać lekkie zespoły uderzeniowe, w skład których miały wejść również ścigacze torpedowe. Zespoły te miały współdziałać z flotą duńską w zwalczaniu konwojów, OP, w obronie wysp duńskich przed desantem oraz blokować przejścia z Bałtyku na Morze Północne. Ponadto flota NRF miała wysadzać desanty morskie na wybrzeżach przeciwnika, o czym świadczą plany powołania piechoty morskiej oraz okrętów i barek desantowych<sup>75</sup>.

Współdziałanie Bundesmarine w ramach NATO rozpoczęło się już w 1957 roku. 1 kwietnia zostały podporządkowane 2 pierwsze zespoły – 1 i 2 eskadra trałowców, a w tydzień później – 3 eskadra trałowców. Szczególny nacisk położono na współpracę z flotą duńską. W tym celu okręty niemieckie składały szereg wizyt w portach duńskich, m.in. w celu ich zapoznania, warunków pływania na wodach duńskich, wspólnej obrony itp. Do działań na wyspach duńskich przygotowywały się również siły lądowe RFN. Np. w czasie ćwiczeń sił morskich NATO w dniach 19–29 września 1957 roku, obrona przeciwdesantowa wysp duńskich została wzmocniona oddziałami lądowymi RFN. Do ich transportu użyto jednostki holenderskie, idące w eskorcie fregat brytyjskich. W tym czasie, po raz pierwszy po wojnie, ścigacze torpedowe RFN weszły do portów duńskich. Od 17 maja do 9 czerwca 1958 roku 16 trałowców i 5 ścigaczy torpedowych NRF brało udział wraz z flotą duńską w ćwiczeniach na Bałtyku<sup>76</sup>. Ćwiczenia takie z biegiem lat były coraz liczniejsze i lepiej organizowane.

Flota wojenna NRF realizowała swe zadania w ra-

<sup>75</sup> I. N. Potapow, *Doktryny morskie państw imperialistycznych*, Warszawa 1968, s. 174. NATO wychodziło z założenia, że siły lądowe Układu Warszawskiego przełamają armie zachodnie i wejda na ich terytoria, a wówczas wzrośnie znaczenie morskich linii komunikacyjnych Układu Warszawskiego. NATO wykorzystując sytuację rozwijałyby siły morskie i dążyłyby do przejścia całkowitej kontroli nad Bałtykiem i cieśninami duńskimi (Topolski, *Tamże*, cz. 2, s. 613).

<sup>76</sup> Jaczyński, *Tamże*, s. 57.

<sup>77</sup> 28 września–3 października 1954 roku konferencja w Londynie przedstawicieli 9 państw (Belgii, Francji, Holandii, Kanady, Luksemburga, NRF, Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Włoch) wysunęła zalecenia: 1. utworzenie w miejsce dotychczasowej Unii Zachodniej Unii Zachodnioeuropejskiej, powiększonej o NRF i Włoch; 2. przyjęcie NRF do NATO; 3. przywrócenie NRF pełnej suwerenności politycznej; 4. zawarcie umowy między NRF i NATO w sprawie stacjonowania wojsk paktu na terytorium NRF, których zasadniczym celem miała być obrona tego państwa; 5. wydzielenie wojsk członków NATO zintegrowanemu dowództwu paktu; 6. sformowanie przez NRF narodowych sił zbrojnych podporządkowanych dowództwu NATO, przy zachowaniu własnej odrębności politycznej i organizacyjnej; 7. siły morskie NRF nie będą posiadały ON o wyporności powyżej 3 000 t, a OP powyżej 350 t. Zalecenia te zostały zaakceptowane przez konferencję paryską szefów państw NATO obradujących 19–23 października 1954 roku. Układy paryskie podpisane przez Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię, Francję i NRF, formalnie weszły w życie 5 maja 1955 roku. Układy paryskie znosiły status okupacyjny i zlikwidowały Wysoką Komisję Sojuszniczą. 6 czerwca 1955 roku utworzono Federalne Ministerstwo Obrony, a 28 czerwca rząd federalny ogłosił zasady polityki wojskowej. Na początku 1956 roku ministerstwo ogłosiło program budowy floty wojennej, którego realizacja miała przebiegać w dwóch etapach, z możliwością korekt. Pierwszy etap obejmował lata 1956–1959, a drugi 1960–1964. W pierwszym etapie przewidywano 150 okrętów: 8 niszczycieli, 6 fregat, 30 ścigaczy torpedowych, 6 trałowców bazowych, 18 trałowców redowych, 30 kutrów trałowców, 2 kutry patrolowe, 11 okrętów-baz, 12 poławiaczy torped, 2 okrętu szkolne, 9 zbiornikowców, 16 holowników. W następnym etapie flota miała wzrosnąć do 210 okrętów, a ponadto miało wejść do służby 58 samolotów. Ponadto 28 sierpnia 1960 roku generał Lauris Norstadt pełniący obowiązki dowódcy połączonych sił zbrojnych NATO w Europie, skierował do Unii Zachodnioeuropejskiej pismo dotyczące zezwolenia NRF budowę okrętów o wyporności 6000 t. (Topolski, *Tamże*, cz. 1, s. 339).

<sup>74</sup> W. Jaczyński, *Marynarka wojenna Niemieckiej Republiki Federalnej*, PM 1958, z. 11, s. 51–52.

mach NATO, mając do tego pełne prawa polityczne<sup>77</sup>. W pierwszym etapie rozbudowy Bundesmarine chodziło głównie o sformowanie kadry średniego i niższego szczebla, zabezpieczenie pod względem organizacyjnym i materiałowo-technicznym nowo budowanych okrętów i nowo tworzonych związków operacyjnych i taktycznych<sup>78</sup>. Rozbudowa floty wojennej przebiegała równoległe z modyfikacją poglądów na temat prowadzenia operacji bojowych na Bałtyku, uwzględniające strategię NATO i wnioski ze szkoleń oraz ćwiczeń flot sojusznicy. Dlatego pierwotne plany rozbudowy floty wojennej w Bundesmarine znacznie zmieniono<sup>79</sup>. Jednocześnie daje się zauważyć, że w latach 1956–1965 w rozwoju floty wojennej preferowano okręty raczej większe, głównie z powodu chęci podniesienia prestiżu NRF w NATO i stąd starania m.in. o amerykańskie niszczyciele, a następnie budowa własnych o większej wyporności.

Szybka rozbudowa floty wojennej była możliwa dzięki własnej produkcji oraz dostaw przez Stany Zjednoczone i Wielką Brytanię (zakupione lub wydierżawione).

Początkowo planowano zbudować 12 niszczycieli, ale ostatecznie zatwierdzono do produkcji 8. Budowę pierwszego rozpoczęto w marcu 1959 roku w Hamburgu, a od jesieni tego roku w budowie były już 4 okręty tej klasy<sup>80</sup>. Do służby miały wejść w latach 1960–1963. Do czasu ich zbudowania Stany Zjednoczone wydierżawiły dla Bundesmarine 6 niszczycieli typu *Fletcher* na 5 lat. Pierwszą jednostkę tego typu przekazano w styczniu 1958 roku, a ostatnią wiosną 1960 roku<sup>81</sup>.

Następną klasą ON obok niszczycieli były fregaty, których budowę rozpoczęto we własnych stoczniach a kilka zakupiono w Anglii. Nowo budowane należały do typu *Köln*, z których 2 zwodowano (*Köln* i *Emden*) w 1958 i 1959 roku, a do służby weszły w styczniu 1961 roku. Ze względu na zadania eskortowe, rozwijały dwójką prędkość – marszową 20 w. i wówczas uruchamiano 4 silniki spalinowe po 3000 KM oraz bojową 30 w. – dodatkowo uruchamiano 2 turbiny parowe po 13.000 KM. Okręty te budowano sekcjami na pochylni, co przyspieszało ich produkcję. Kadłub wykonano ze stali, całkowicie spawany, a nadbudówki z metali lekkich.

<sup>78</sup> W zakresie budowy okrętów zmierzano do nowoczesnej floty, a koncepcja operacyjna brała za punkt wyjścia wymogi NATO oraz warunki przewidywanego przyszłego TDW – Bałtyku. Dlatego od początku unikano dużych ON, a za najbardziej odpowiednie klasy uznano ścigacze torpedowe, OP, lotnictwo morskie, a ponadto trałowce, stawiacze min i eskortowce. Podstawę uderzeniową miały stanowić niszczyciele i ścigacze torpedowe. Zakładano również, że Bundesmarine własnymi siłami będzie przeprowadzać operacje desantowe oraz postulowano przygotowanie odpowiedniego programu budowy okrętów pomocniczych (*Wybrane zagadnienia wojennomorskie*, ZPMW, Gdynia 1980, s. 125).

<sup>79</sup> Wynikało to z długiego czasu jaki upływał od skonstruowania okrętu do momentu przekazania go do służby. Obawiano się również przestarzenia techniki okrętowej w procesie budowy oraz potrzeby szybkiego oddania do dyspozycji NATO nowych związków taktycznych wobec szybkiego rozwoju sowieckich sił morskich. To powodowało korekty w programie pod względem ilościowym i jakościowym, głównie w zakresie budowy niszczycieli. Dlatego 1 lipca 1964 roku stan floty wojennej Bundesmarine znacznie odbiegał od zakładanego programu w pierwszym okresie jej tworzenia.

<sup>80</sup> Możliwość stoczni zachodnoniemieckich były duże, o czym świadczy fakt budowy okrętów różnych klas dla Grecji i Turcji, okresowe remonty okrętów amerykańskich i angielskich oraz gotowość budowy dla Norwegii dużej serii OP (Z. Bagiński, *Marynarka zachodnoniemiecka w 1960 r.*, PM 1961, z. 3, s. 69).

<sup>81</sup> Okręty te zbudowano w latach 1942–1943, ale przed przekazaniem dla Bundesmarine zostały zmodernizowane. Na miejscu nosiły znaki burtowe od Z-1 do Z-6.

Fregaty zakupione w Anglii: 4 należały do typu *Black Swan*<sup>82</sup>, 1 do typu *Hunt II*<sup>83</sup> i 2 do typu *Hunt III*<sup>84</sup>. Były to okręty zbudowane przed wojną i w latach 1941–1942, mocno wyeksploatowane, ale przed przekazaniem Niemcom gruntownie zmodernizowane. Wszystkie pełniły służbę jako okręty szkolne, np. *Brommy* i *Raule* przekazano szkole broni podwodnej, a *Scharnhorsta* szkole artylerii morskiej.

Jako fregaty sklasyfikowano też 5 okrętów typu *Brummer* – dawne niemieckie trałowce typu *Rboot 35*, zbudowane w latach 1939–1941. Od 1947 roku pełniły służbę we flocie francuskiej, a w 1957 roku zwrócone Niemcom zostały gruntownie zmodernizowane.

Dużą uwagę zwracano na budowę ścigaczy torpedowych, planując zwodować 40 takich jednostek. Stocznie niemieckie szybko realizowały zamówienie dzięki doświadczeniu przy produkcji okrętów tej klasy dla Szwecji. W latach 1957–1961 wybudowano 30 ścigaczy torpedowych typu *140-Jaguar* i 10 typu *142-Zobel*<sup>85</sup>.

Bundesmarine dążyła w różny sposób do posiadania OP, mające duże tradycje w dziejach niemieckiej floty wojennej i dla których przeznaczano istotną rolę w przyszłym konflikcie wojennym. Dlatego ustalano miejsca samozatopień U-bootów, a plany wydobycia niektórych z nich utrzymywano w tajemnicy przed aliantami. Ostatecznie latem 1956 roku wydobyto z dna Kattegatu, na głębokości 56 m, mały OP typu *XXIII U-2365*, który został tam zatopiony 5 maja 1945 roku przez samolot czechosłowacki. Po gruntownym remoncie ponownie okręt wodowano na początku lipca 1957 roku i oddano do służby 15 sierpnia pod nazwą *Hai – S 170*. Był to pierwszy OP Bundesmarine (potem – 14 września 1966 roku zatonął na Morzu Północnym wraz z 19-osobową załogą). Wydobyto również *U-2367* zatopiony w wodach Wielkiego Bełtu 5 maja 1945 roku, tego samego typu co poprzedni OP i wcielono go do służby 1 października 1957 roku pod nazwą *Hecht – S 171*. Wydobyto również duży OP *U-2540* typu *XXI* z chrapami, który został zatopiony 3 maja 1945 roku w wodach Małego Bełtu. Odholowano go do Kilonii i czekano decyzji co do dalszych jego losów, ale ostatecznie wcielono go pod nazwą *Wilhelm Bauer* w skład utworzonej 1 sierpnia 1959 roku grupy szkoleniowej OP w Neustadt. Wszystkie 3 OP stanowiły jednostki szkoleniowe, przygotowujące kadry do obsadzenia 12 nowoczesnych OP, których budowę zamówiono wiosną 1959 roku. Pierwszym był OP *U-1*, który wszedł do służby 20 marca 1962 roku. Równoległe z tym podjęto budowę dwóch 3000-tonowych doków pływających, w których od 1961 roku zestawiano sekcje nowych OP.

Obok rozwoju sił trałowych różnych typów, wprowadzono kutry patrolowe – w większości przebudowane w czasie wojny z kutrów rybackich. A niektóre w rzeczywistości były ścigaczami OP, np. typu *H 11* i *H 20*.

W korektach programu budowy floty zwrócono szcze-

<sup>82</sup> Nadano im nazwy: *Hipper*, *Graf Spee*, *Scheer* i *Scharnhorst*.

<sup>83</sup> Nadano mu nazwę *Gneisenau*.

<sup>84</sup> Otrzymały nazwy: *Raule* i *Brommy*.

<sup>85</sup> Stocznie były w stanie wyprodukować więcej ścigaczy torpedowych, aniżeli planowano. Niemcy mieli duże doświadczenie w produkcji tych okrętów, a ponadto badano ścigacze najlepszych wzorów w innych flotach wojennych. W tym celu zakupiono w Norwegii 2 ścigacze typu *Nasty*, a w Anglii 2 typu *Brave*. Jednocześnie prowadzono w NRF intensywne badania nad nowymi napędami dla szybkich jednostek.

gólną uwagę na budowę baz pływających – tzw. *Tender*, mające wykonywać szerszy zakres zadań. Przeznaczano je na bazy ścigaczy torpedowych, trałowców i OP. Jednostki te, o silnym uzbrojeniu artyleryjskim uniwersalnym i przeciw OP, dużych prędkościach, przeznaczano nie tylko do zaopatrywania i pomocy zespołom okrętów bojowych, ale również do samodzielnych działań – m.in. zwalczanie OP. Właściwie nie ustępowały fregatom. Dlatego sklasyfikowano je w grupie okrętów dozoru, gdzie wchodziły fregaty itp.

Nawet poławiacze torped przystosowano do samodzielnych działań bojowych, zwłaszcza wersję *B*. Przy wyporności 1000 t, uniwersalnej artylerii, BG i 2 wyrzutni torpedowych, mając prędkość 24 w., mogły wykonywać dodatkowo wiele zadań bojowych przeciw OP i innym celom morskim.

Okręty różnych klas systematycznie wzmacniały moc bojową Bundesmarine. W końcu 1957 roku liczyła ona 87 okrętów bojowych i 11 pomocniczych. W ciągu tego roku otrzymała m.in. 4 ścigacze torpedowe, 7 trałowców i 2 kutry patrolowe, a jesienią 24 barki desantowe. Zaś lotnictwo liczyło 48–65 samolotów. W następnym roku w skład floty wchodziło 104 okrętów i dwie grupy lotnictwa morskiego, wyposażonego w samoloty produkcji angielskiej. Dowództwu NATO podporządkowano 4 eskadry okrętów: 1 eskortowców, 2 trałowców i 1 ścigaczy torpedowych. W 1959 roku w skład floty weszło 13 trałowców, 3 niszczycieli, 14 ścigaczy torpedowych, 6 fregat i 2 transportowce. Flota liczyła pod koniec tego roku 135 okrętów bojowych i 28 jednostek pomocniczych. Natomiast 15 lutego 1960 roku Bundesmarine miała 137 okrętów. Z tego w eskadrach poszczególnych zgrupowań floty było 93 jednostek (w służbie – 77, w budowie – 14, w rezerwie – 2). Pozostałe 44 okręty wchodziły w skład zespołów jednostek szkolnych, jako jednostki doświadczalne i w dyspozycji dowództwa baz morskich. Ponadto było 21 okrętów pomocniczych<sup>86</sup>.

Rozwijająca się flota wojenna pod względem ilościowym i jakościowym, wymagała zwiększonego wysiłku w zakresie szkolenia kadr. Początkowo starano się o przeszkolenie we flotach sojusznicych, np. w styczniu 1955 roku zamierzano przeszkolić część kadr na okrętach brytyjskich. 1 listopada 1956 roku otwarto we Flensburgu-Murwiku OSMW, zaś 12 grudnia zawarło układ między NRF a Stanami Zjednoczonymi w sprawie szkolenia kadr Bundesmarine w Ameryce<sup>87</sup>. Wcielono 850 oficerów i podoficerów z morskiej policji granicznej i formacji służby roboczej. W kwietniu 1957 roku na 2 950 oficerów – 910 wywodziło się z Kriegsmarine. Zaś w styczniu tego roku na 1715 podoficerów – 1595 tj. 93% również wywodziło się z Kriegsmarine<sup>88</sup>. W następnym roku większość oficerów i podoficerów szkolono na różnych kursach w Stanach Zjednoczonych, Wiel-

kiej Brytanii, Francji, Holandii i we Włoszech. Ponadto instruktorzy amerykańscy z tzw. *Wojskowej Grupy Doradczej* szkolili kadry na terenie NRF. Nadal również werbowano kadry z Kriegsmarine, które przyjmowano na 4-miesięczny lub kilkutygodniowy okres próbny. Ponadto dla byłych podoficerów i marynarzy organizowano szkolenie oficerskie o skróconym okresie, a wśród młodzieży przeprowadzano werbunek do OSMW z 3-letnim okresem nauczania. Szkolenie podoficerów odbywało się 2 lata, a służby zasadniczej 18 miesięcy. Początkowym okresem było szkolenie rekrucje, a następnie specjalistyczne przeprowadzane w pułku szkolenia załóg okrętowych, a wyłącznie specjalistyczne – w ośrodkach szkoleniowych i na okrętach. Podsumowaniem szkolenia okrętów i zespołów były pierwsze ćwiczenia sił morskich NRF przeprowadzone 18–23 czerwca 1957 roku, pod dowództwem admirała flotylli Johannessona. Brały w niej udział: 3 eskadry trałowców, 1 eskadra ścigaczy torpedowych, 2 eskadry kutrów patrolowych i 2 eskadry szkolne – razem 60 okrętów. Zadaniem szkolenia było: trałowanie, przeprowadzanie konwojów oraz obrona przed ścigaczami torpedowymi. Trasa ćwiczeń wiodła od Kilonii przez Bałtyk i Morze Północne do Cuxhaven<sup>89</sup>.

W 1958 roku przeprowadzono szkolenia specjalistyczne w innych flotach, głównie w zakresie zwalczania OP i przeprowadzania desantów morskich. M.in. grupa oficerów Bundesmarine od dłuższego czasu przebywała w Anglii, zapoznając się z organizacją obrony przeciw OP we flocie brytyjskiej. Ponadto w celach szkoleniowych w Wielkiej Brytanii przebywały 2 zachodnoniemieckie eskadry do zwalczania OP. Natomiast do Stanów Zjednoczonych udała się duża grupa – 295 oficerów, podoficerów i marynarzy, którzy tam zapoznawali się z nowym sprzętem i przeszli krótkie szkolenie w związku z otrzymaniem 6 okrętów desantowych<sup>90</sup>.

Bundesmarine zwróciła również wiele uwagi na szkolenie pływaczy bojowych, tworząc pod koniec lat 50. podstawy do ich organizacji, jako jednostki do działań specjalnych na Bałtyku. W początkowym okresie korzystano z doświadczeń i kadry Kriegsmarine, z tzw. oddziałów *K*, a oddział zaczęto formować w 1958 roku. Jego dowódcą został podwodniak z lat wojny – Otto Kretschmer. W szkoleniu uwzględniono metody stosowane we flotach: amerykańskiej, brytyjskiej i francuskiej. M.in. grupę oficerów i podoficerów przeszkolono w Tulonie<sup>91</sup>.

Początkowo flota wojenna NRF nie miała takiego znaczenia jak wojska lądowe i lotnictwo, ale w planach NATO odgrywała znaczącą rolę. Programy rozwoju sił morskich realizowano sprawnie i w terminie tak, aby mogły sprostać wymogom nowoczesnej walki na Bałty-

<sup>86</sup> Bagiński, *Tamże*, s. 68–72; Charisius, Dobias, Kozaczuk, *Tamże*, s. 184; *Eskortowce typu „Koln”*. Opracował B. Żytnowski, PM 1961, z. 11, s. 87–94; H. Franz, *Marinerüstungsprobleme der 70 er Jahre*, MR 1971, z. 3; Herzog, *60 Jahre*, s. 297nn; Jaczyński, *Tamże*, s. 50–54; G. P., *Sily morskie NRF*, PM 1959, z. 12, s. 66–70; *Kronika*, PM 1958, z. 7, s. 106, z. 11, s. 95; Maszłanka, *Tamże*, s. 201–202; Ruge, *Tamże, passim*.

<sup>87</sup> Skrócono kursy dla oficerów i podoficerów i nadal tworzono sieć szkolnictwa wojennomorskiego, w tym 7 dodatkowych dla przyszłych oficerów. Wynikało to z rosnących potrzeb młodych oficerów i podoficerów, zaś starsi wywodzili się z Kriegsmarine

<sup>88</sup> Jaczyński, *Tamże*, s. 50.

<sup>89</sup> *Tamże*, s. 52–53. W dniach 10–28 listopada 1958 roku 1 eskadra brała udział w manewrach morskich i lotniczych sił NATO we wschodnim rejonie Atlantyku oraz w pobliżu Gibraltaru. Od 1957 roku zespoły okrętów NR F 10 razy uczestniczyły w manewrach sił morskich NATO (*Kronika*, *Tamże*, sz. 11, s. 95).

<sup>90</sup> *Kronika*, *Tamże* z. 8, s. 115.

<sup>91</sup> *Tamże*, z. 7, s. 197; Z. A.C., *Pływacze bojowi marynarki wojennej NRF*, PM 1970, z. 7–8, s. 89. W 1960 roku rozpoczęto szkolenie pływaczy i nurków, których zadaniem miało być niszczenie za pomocą materiałów wybuchowych okrętów oraz podwodnych i brzegowych urządzeń obronnych. Zaplanowano również zorganizowanie oddziałów dywersyjno-szturmowych wyposażonych w miniaturowe OP i szybkie kutry z ładunkami wybuchowymi (*Kronika*, PM 1959, z. 11, s. 114).



ku. Flota zachodnioniemiecka mająca początkowo charakter przybrzeżny, od 1959 roku stała się w pełni morską i mogła realizować różnorodne zadania bojowe na morzu. Mając własne doświadczenia z okresu wojny, kadra dowódcza różnych szczebli szybko przyswajała morską sztukę wojenną NATO i wcielała je w życie. Jednocześnie stopniowo zaczęto przygotowywać okręty do wojny w warunkach użycia broni jądrowej i wyposażenia je w rakiety, o które zabiegano nieustannie, głównie w Stanach Zjednoczonych. Flota wojenna NRF stała się niebawem najnowocześniejszą na Bałtyku i była w stanie wykonać zadania w ramach NATO.

### Flota wojenna Niemieckiej Republiki Demokratycznej – Volksmarine

Drugie państwo niemieckie – NRD, powstało w sowieckiej strefie okupacyjnej. Komunistyczna Niemiecka Rada Ludowa istniejąca od 19 marca 1948 roku, przekształciła się 7 października 1949 roku w Tymczasową Izbę Ludową, która powołała rząd tymczasowy i uchwaliła powstanie NRD. W strefie sowieckiej dominującą rolę przejęli niemieccy komuniści niemal tuż po zakończeniu wojny, korzystając z poparcia władz i wojsk sowieckich. Nowe państwo niemieckie zostało natychmiast uznane przez kraje znajdujące się pod wpływem sowieckim, w tym i przez rząd warszawski. Jednocześnie władze moskiewskie i warszawskie starały się doprowadzić do jak najlepszych stosunków z NRD, ale zadekretowane pojednanie PRL-NRD w 1950 roku nie stanowiło pojednania obu społeczeństw. Od końca wojny wśród Niemców w sowieckiej strefie okupacyjnej do Polski i Polaków była ogólna niechęć, nawet na wysokich szczeblach partyjnych<sup>92</sup>. Dlatego powstanie sił zbrojnych w tym państwie również u nas przyjęto z niechęcią i z rezerwą. Zaś agresywna i hałaśliwa propaganda polskich komunistów na rzecz NRD nie odniosła oczekiwanego odzewu w polskim społeczeństwie, gnębionemu wówczas przez służby UB i marzącemu o odzyskaniu suwerenności spod zależności sowieckiej.

18 stycznia 1956 roku w NRD powołano Narodową Armię Ludową, do której kadry powoływano wyłącznie spośród niemieckich komunistów. Rok wcześniej – 14 maja 1955 roku NRD przystąpiła do Układu Warszawskiego. Podobnie jak w NRF, tak i w NRD, do sił zbrojnych zaczęto powoływać oficerów i podoficerów służących wcześniej w wojskach hitlerowskich, a po wojnie zdeklarowanych przeciwników III Rzeszy. Dawniejsi faszyci stali się więc szybko komunistami.

Początkowo NRD nie posiadała wyspecjalizowanych oddziałów o charakterze morskim. Od zakończenia wojny w sowieckiej strefie okupacyjnej działała flota bałtycka, której jednostki stacjonowały niemal w każdym porcie. Dopiero 15 czerwca 1950 roku na polecenie Rady Ministrów NRD, w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych tego państwa, obok innych centralnych organów Policji Ludowej, utworzono Główny Zarząd Policji Morskiej. Stanowiła ona część składową sił policyjnych NRD. Policja Morska miała na wyposażeniu kutry patrolowe i małe trałowce, używane do ochrony wybrzeża i wód

przybrzeżnych. W 1952 roku Policja Morska uległa dalszemu rozwojowi i przyjęła nazwę Ludowej Policji Morskiej – podwalinę marynarki wojennej tego państwa. Jednostki rozwijano w oparciu o pomoc sowiecką, a okręty wykonywały takie zadania jak trałowanie, ćwiczenia na redzie, zwalczanie OP itp. Wiosną 1953 roku wcielono do służby pierwszy trałowiec bazowy o dużych walorach taktyczno-technicznych, a wkrótce wchodziły kolejno następne<sup>93</sup>.

1 marca 1956 roku rozpoczął pracę sztab morskich sił zbrojnych NRD, a 1 maja tego roku policja morska została przeformowana w morskie siły zbrojne. 4 listopada 1960 roku Rada Obrony NRD nadała marynarce wojennej nazwę Volksmarine (Marynarka Ludowa), sięgająca wydarzeń rewolucyjnych z 1918 roku. Nazwę tę nosił w 1918 roku utworzony dywizjon rewolucyjnych marynarzy niemieckich, walczący w Berlinie w obronie rewolucji. Obok Volksmarine istniała nadal policja graniczna, a jej jednostki oznaczono literą *G* przed numerem taktycznym. Natomiast okręty hydrograficzne podlegały Morskiej Służbie Hydrograficznej.

Flotę rozwijano w oparciu o dostawy sowieckie na zasadach dzierżawy i zakupu oraz budowano okręty we własnych stoczniach. Podstawową siłą ON w 1957 roku stanowiły 2 fregaty typu *Ryga*<sup>94</sup> (dozorowce) oraz 8 ścigaczy torpedowych – zakupione od Sowietów. Kolejno następowały dalsze dostawy sprzętu sowieckiego, a stocznie wschodnioniemieckie przystąpiły do produkcji jednostek bojowych i pomocniczych. Przejęto również większość okrętów patrolowych od policji granicznej<sup>95</sup>. Ponieważ NRD znajdowała się w pobliżu wód NRF i Danii, Volksmarine od początków jej powstania wyposażano również w siły minowe. Wprowadzono na jej uzbrojenie dwie serie po 6 jednostek – stanowiące jednocześnie stawiacze min, trałowce i patrolowce<sup>96</sup>. Były to udane okręty, o dobrych właściwościach morskich, mające silne uzbrojenie plot i minowe, mogące operować na wodach przybrzeżnych i na pełnym morzu. W 1957 roku Sowietci przekazali również 6 małych trałowców z byłej Kriegsmarine: *R 811–R 816*, zbudowane około 1943 roku. Ponadto 9 kutrów trałowych (rzecznych) zbudowano w latach 1954–1955 w Berlinie. Nosiły one znaki taktyczne 821–829 i były uzbrojone w KM. W skład floty wojennej wchodziło również wiele jednostek pomocniczych – okręty ochrony rybołówstwa, holowniki i inne. W latach następnych rozbudowano siły desantowe.

<sup>93</sup> Cieckowski, *Tamże*, s. 57–60; P. J., Lapp, *Die Volksmarine der DDR*, MR 1980, z. 8, s. 475nn; M. Orłowski, *Ludowa marynarka wojenna NRD*, PM 1961, z. 1, s. 50.

<sup>94</sup> Obie fregaty nosiły znaki taktyczne: 1-61 i 1-62.

<sup>95</sup> Dla policji granicznej zbudowano w latach 1950–1954 dwie serie po 24 jednostek patrolowych o kryptonimie *Delphin*. Większe *G 121–126*; *G 131–136*; *G 141–146* i *G 151–156* miały charakterystykę: wyporność – 75t; wymiary – 29,3x4, 9x1,5 m; prędkość – 27 w.; uzbrojenie – 2x20, 2KM; załoga – 17 ludzi. Nieco mniejsze *G 111–116*, *G 161–166*, *G 171–176* i *G 181–186* miały 58t wyporności, 26 w. i 26, 2 m długości. Pozostałe dane jak wyżej. W 1957 roku większość z tych okrętów przekazano z policji granicznej do marynarki wojennej, zmieniono znaki taktyczne oraz wzmocniono uzbrojenie. Około 40 dalszych podobnych patrolowców miało od kilkunastu do 30 t wyporności i armaty kalibru 20mm.

<sup>96</sup> Pierwsza seria o znakach taktycznych 6-31 do 6-35 (ex 6-111 do 6-115, ex 611 do 615) oraz 6-71 (ex 6-331, ex 616) miały po 500 t wyporności. Pierwsze 3 jednostki zbudowano w latach 1952–1953 w Stralsundzie, a pozostałe do 1954 roku w Wolgast. Druga seria 6-72 do 6-74 (ex 6-332 do 6-334, ex 621 do 623) oraz 6-91 do 6-93 (ex 6-11 do 6-133, ex 624 do 626) zbudowano w Wolgast w latach 1954–1956.

<sup>92</sup> W. Borodziej, *Każdy metr kwadratowy. Lewica niemiecka a granica na Odrze i Nysie*, P. 1988, nr 45, s. 14.

Rozwijająca się flota wojenna potrzebowała coraz więcej kadr, dlatego obok szkolnictwa morskiego wprowadzano okręty szkolne, wśród których poczesne miejsce zajmował *Ernst Thalmann*<sup>97</sup>. Obok szkół wojenno-morskich, szkolenie oficerów w różnych specjalnościach prowadzono w akademiach sowieckich.

Volksmarine prowadziła szeroką akcję na rzecz sił morskich NRD wśród społeczeństwa, a głównie młodzieży. W tym celu przysposobienie marynarskie prowadzono na jednostkach częściowo przydzielonych przez marynarkę wojenną *Towarzystwu dla Sportu i Techniki*.

Okręty NRD oznaczano następująco. Numer taktyczny składający się z 3 cyfr oznaczał: pierwsza cyfra – rodzaj okrętu, podklasa, druga – numer floty, trzecia – numer kolejny jednostki. Rodzaje (podklasy) okrętów oznaczano cyframi: 1 – małe niszczyciele i eskortowce, zwane okrętami ochrony wybrzeża (*KSS*); 2 – kutry (ścigacze) torpedowe (*S*); 3 – patrolowce (*KS*); 4 – kutry patrolowe (*KRS*); 6 – minowce (stawiacze min), pełniące jednocześnie funkcje dozorców (*MLR*); 7 – trałowce (*R*).

Volksmarine starała się również o OP, z których jednak musiała zrezygnować. Niemniej w 1957 roku w Rostocku, w odbudowie znajdował się OP typu *XXIII (U 2344)*, wydobyty w czerwcu 1956 roku z dna Bałtyku. Był identyczny jak te, które wprowadzono do służby w NRF i zamierzano przygotować go na okręt szkoleniowy.

Marynarka wojenna NRD miała kilka doskonałych baz morskich: Rostock, Wismar, Stralsund i Sassnitz, które odpowiednio zmodernizowano i rozbudowywano. Dysponowała również odpowiednimi poligonami morskimi do przeprowadzania ćwiczeń i różnych badań.

Organizację sił morskich w NRD rozpoczęto w 1956 roku, a już w kilkanaście lat później Volksmarine wyprzedzała flotę wojenną PRL pod względem liczby i jakości okrętów<sup>98</sup>. Składała się z sił lekkich, głównie jednostek minowych i patrolowych, których działania na wodach przybrzeżnych ubezpieczały okręty rakietowe i torpedowe oraz przeciw OP i patrolowe. Ponadto jednostki desantowe przygotowywano do operacji desantowych na wyspy duńskie i pobliskie wybrzeża NRF. Volksmarine odgrywała ważną rolę w planach strategicznych floty sowieckiej na Bałtyku i mogła zawsze liczyć na konkretną pomoc w rozbudowie swoich sił, w przeciwieństwie do floty wojennej PRL.

<sup>97</sup> Okręt zbudowano w 1929 roku w Kopenhadze jako duński okręt ochrony rybołówstwa. Podczas wojny przejęty przez Kriegsmarine przechodził różne koleje losu, aż znalazł się w Volksmarine W latach 1953–1954 został przebudowany i zmodernizowany w Wismarze, a w 1957 roku otrzymał nowe kotły. Służył jako okręt szkolny dla podchorążych. Miał następującą charakterystykę: wyporność – 1 050 t; wymiary – 67x10,5x5,1 m; 14,5w.; zasięg – 3300 Mm przy 12 w.; uzbrojenie – 1x88, 2x40.

<sup>98</sup> Cieckowski, *Tamże*, s. 68–70; JOTEM, *Marynarka wojenna Niemieckiej Republiki Demokratycznej*, M. 1957, nr 11, s. 26–27. Np. w 1969 roku w składzie Volksmarine było: 4 fregaty typu *Ryga*, 10 dużych trałowców typu *Krake*, 25 ścigaczy OP typu *Hai*, 6 trałowców typu *Habicht* (I), 6 trałowców typu *Habicht* (II), 6 dużych okrętów desantowych typu *Robbe*, 12 małych okrętów desantowych typu *Labo*, 35 ścigaczy torpedowych, 12 kutrów rakietowych typu *Osa*, 12 starszych ścigaczy torpedowych, 16 ścigaczy OP typu *SO I*, 50 kutrów trałowych, 93 jednostek patrolowych kilku typów. Ponadto szereg jednostek pomocniczych i specjalnych (Lapp, *Tamże*, s. 479).

## Sowieckie siły morskie na Bałtyku

Rosjanie tradycyjnie dążyli do opanowania wybrzeża bałtyckiego i utrzymania na tym morzu floty wojennej<sup>99</sup>. Podobnie czynili Sowietci, którzy po uzyskaniu władzy rozbudowywali swoje siły zbrojne i opracowali odpowiednią do swojej ideologii strategię. Oparta na teorii marksizmu-leninizmu i zbudowania komunizmu na całym świecie, zakładała masowość sił zbrojnych różnych rodzajów wojsk przeznaczonych do podbojów sąsiednich krajów. Po ich opanowaniu, wprowadzeniu tam komunizmu, miały one podbijać następne itd. Jednocześnie w oparciu o komunistów w innych państwach, wywoływać tam rewolucje, aby im udzielić potem pomocy zbrojnej. Celem państwa sowieckiego było utworzenie imperium światowego komunizmu.

Do tej strategii opracowywano również odpowiednią doktrynę wojny morskiej. Przyjęta w latach 30., potwierdzona wynikami I. wojny światowej i rewolucją, wyznaczała dla floty wojennej pomocniczą rolę w stosunku do wojsk lądowych. Miała więc operować w rejonach przybrzeżnych, z wykorzystaniem ZM i artylerii nadbrzeżnej oraz lotnictwa myśliwskiego, torpedowo-minowego i bombowego. ZM miały być osłaniane przez ON i OP o małej wyporności, mogące bazować w niewielkich portach i mieć dobre właściwości manewrowe. Zaś zasadniczą walkę morską przewidywano na pozycjach minowo-artyleryjskich. Jednak przygotowywanie się wielu krajów do wojny i nasilenie ćwiczeń bojowych na morzach i oceanach sprawiło, że zadania dla sił morskich Sowietci konkretyzowali. Studiowano przebieg wojen, głównie w Polsce i Francji, a w grudniu 1940 roku na naradzie wyższych dowódców przedyskutowano referaty teoretyczne z różnych dziedzin wojskowych. Zaś na posiedzeniu Głównej Rady Wojennej Marynarki Wojennej omówiono referat pt. *O charakterze współczesnej wojny i operacji na morzu*. Na podstawie wyników narady przeprowadzono gry wojenne i ćwiczenia, a następnie opracowywano plany wojny. W poglądach na wykorzystanie marynarki wojennej zwracano dużo uwagi na współdziałanie floty z wojskami lądowymi na kierunkach nadmorskich w walce z flotą przeciwnika, wysadzeniu i odpieraniu desantów morskich, ogniowe uderzenia na wojska i obiekty przeciwnika, przewozy wojsk i ładunków oraz samodzielne operacje floty. Miało to wyraz w tematyce operacyjnych gier wojennych floty i w *Tymczasowej Instrukcji Prowadzenia Operacji Morskich* wydanej w 1940 roku. Zasadniczo sowiecka teoretyczna wojskowa myśl morska odpowiadała ówczesnym wymogom wojny i nie odbiegała w tym od innych krajów<sup>100</sup>.

Flota miała operować samodzielnie i we współdziałaniu z wojskami lądowymi, a jej przygotowania na Bałtyku szły w kierunku działań na liniach żeglugowych, walki na pozycjach minowo-artyleryjskich u wejścia do Zatoki Fińskiej, obrona baz morskich od strony morza oraz obrona przed desantem morskim przeciwnika. Były to założenia słuszne, ale niewłaściwie je realizowano, popełniając szereg błędów. Przede wszystkim nie uwzględniono zagrożenia baz i pozycji minowo-artyleryjskich od strony lądu, tworzone duże eskadry ON, złożone z pancerników i krążowników i niedo-

<sup>99</sup> M. Mitchell, *The Maritime History of Russia 848–1948*, London 1949; D. Woodward, *The Russians at Sea*, New York, Washington 1966.

<sup>100</sup> *Radzieckie siły zbrojne 1918–1968*, Warszawa 1970, s. 303–305.

niano lotnictwa jako siły uderzeniowej na morzu. Zaś OP miały mały zasięg pływania i małą autonomiczność<sup>101</sup>. Brak było lotnictwa myśliwskiego do wsparcia floty z dala od własnych baz morskich. ON miały słabe uzbrojenie plot i skazane na działania na własnych wodach przybrzeżnych, gdzie mogły uzyskać osłonę myśliwców z lotnisk naziemnych. Doktryna nie uwzględniała właściwości floty wojennej jak: ruchliwość, ciągła gotowość do działań, duża siła uderzeniowa, zdolność długotrwałego oddziaływania na przeciwnika ze znacznej odległości od własnych baz. Słabo opracowano formy działania floty wojennej, chociaż instrukcje, przepisy i regulaminy zalecały poszukiwanie i zdecydowane działanie przeciw nieprzyjacielowi. Główną treść szkolenia bojowego floty stanowiło: organizacja współdziałania uderzenia okrętów artyleryjskich, ścigaczy torpedowych, lotnictwa i OP na otwartym morzu i na pozycjach minowo-artyleryjskich tworzonych w wąskich przejściach i na podejściach do baz morskich. Ponadto działania uderzeniowe, będące krótkotrwałym atakiem floty na porty, bazy lub ugrupowania okrętów przeciwnika na jego przybrzeżnych wodach<sup>102</sup>. Jednak trudno było przeprowadzić te operacje, ponieważ brak było trałowców i środków do trałowania, co później sowiecka flota dotkliwie odczuła. Sowieci – zwłaszcza decydenci, zafascynowani byli dużymi ON, dlatego mniejszą uwagę zwracali na trałowce, a przecież zdawano sobie sprawę z niebezpieczeństwa minowego. Do tego można było wykorzystać nawet statki rybackie i jednostki floty handlowej, ale tego nie zrobiono chociaż były duże możliwości. Dlatego z chwilą wybuchu wojny, Sowieci mieli na Bałtyku tylko 20 nowoczesnych trałowców zamiast 100. Ponadto flota sowiecka dotkliwie odczuwała brak okrętów do zwalczania OP i dozorowców. Były również trudności w szkoleniu floty. Tylko baza w Kronsztadzie zamierzająca na 4–5 miesięcy w roku zdalna była do szkolenia. Okręty stały tam już od listopada i nie wychodziły na morze, dlatego dowódcy i załogi szkoliły się na lądzie. Jesienią odbywało się zwalnianie do rezerwy i wcielanie młodego rocznika. W tym czasie udzielano również urlopów i dokonywano przesunięć personalnych. Na morze starano się wychodzić jak najwcześniej wiosną. Dopiero na początku maja okręty wychodziły na rechę Kronsztadu ćwicząc pojedynczo, ale na morze wychodziły rzadko. Gdy zespoły przystępowały do ćwiczeń i wspólnego rejsu, była już połowa lata. Następnie flota pośpiesznie przygotowywała się do jesiennych manewrów, kończąc rok szkolny<sup>103</sup>.

Sowiecka marynarka wojenna składała się z flot: Północnej, Bałtyckiej, Czarnomorskiej i Oceanu Spokojnego oraz z flotylli: kaspijskiej, pińskiej (dnieprzańskie), dunajskiej, amurskiej i oneskiej. W lipcu 1941 roku ponownie sformowano – ładoską i azowską<sup>104</sup>.

<sup>101</sup> Gorskow, *Tamże*, s. 437; Kuzniecowa, *Tamże*, s. 23. Ignorując błędy w koncepcji wykorzystania floty, przeznaczano jej rolę do operacji samodzielnie i we współdziałaniu z wojskami lądowymi. Pancerniki i krążowniki zamierzano wykorzystywać wraz z artylerią nadbrzeżną i OP do walki z flotą przeciwnika w rejonach przybrzeżnych. Niszczycieli jako okręty uniwersalne, a OP na liniach żeglugowych (*Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego w okresie wielkiej wojny narodowej i dziś*, PM 1966, z. 7–8, s. 44–59).

<sup>102</sup> S. G. Gorskow, *Rozwój radzieckiej sztuki wojennomorskiej*, PM 1967, z. 7–8, s. 8–9.

<sup>103</sup> Kuzniecowa, *Tamże*, s. 25–26.

<sup>104</sup> W skład floty wojennej wchodziły: 3 pancerniki, 7 krążowników, 59 niszczycieli, 218 OP, 22 dozorowce, 80 trałowców, 269 ścigaczy torpedowych, a w budowie były: 3 pancerniki, 12 krążowników, 47 niszczycieli i około 100 OP.

W czasie wojny z III Rzeszą koncepcja wykorzystania floty wojennej polegała na ochronie żeglugi na szczeblu strategicznym tylko na dalekiej północy – głównie na szlakach do Murmańska. Na pozostałych wodach współdziałanie z wojskami lądowymi, zabezpieczanie skrzydeł wojsk przed desantem morskim, przeprowadzanie ataków na skrzydła i tyły przeciwnika oraz zabezpieczenie żeglugi z Finlandii<sup>105</sup>. Najbezpieczniejsze były sowieckie wody polarne, chociaż w 1943 roku zaczęły przenikać na Morze Karskie U-booty do zwalczania przybrzeżnych konwojów<sup>106</sup>.

Po przebadaniu dokumentów rosyjskich, brytyjskich, amerykańskich, niemieckich i japońskich – Sztab Główny sowieckiej Marynarki Wojennej dokonał podsumowania wyników działań bojowych własnej floty wojennej w czasie II wojny światowej. Działania flot od początku były zgrywane z ogólną strategią sił zbrojnych. A kiedy wymagała tego sytuacja – okręty, lotnictwo morskie, obrona wybrzeża i piechota morska współdziałały z wojskami lądowymi na kierunkach nadmorskich. Floty sowieckie zatopiły lub zniszczyły 1300 statków przeciwnika oraz 1200 jego okrętów bojowych i pomocniczych, wysadziły ponad 100 desantów morskich, w których wzięło udział 330.000 żołnierzy, 2000 tysięcy okrętów bojowych i kilka tysięcy pomocniczych. Sowiecka flota przewiozła przez różne przeszkody wodne około 10 milionów ludzi i ponad 94 miliony ton różnych ładunków<sup>107</sup>.

Bezpośrednio po 1945 roku rozwój sowieckich sił zbrojnych odbywał się na podstawie doświadczeń z wojny. Podstawą koncepcji prowadzenia działań wojennych stała się tzw. *jednolita doktryna wojenna* – ześrodkowanie wysiłków wszystkich części sił zbrojnych oraz wszystkich broni i środków walki do osiągnięcia wspólnego zadania. Celem działań wojennych były tyły przeciwnika, do zawładnięcia którymi planowano zastosować wszystkie środki taktyczne, strategiczne i polityczne. Trzonem sił zbrojnych były wojska lądowe. Od zakończenia wojny Sowieci dokonali poważnego wysiłku dla polepszenia i zwiększenia lotnictwa oraz floty wojennej, a jeszcze większego – w kierunku rozwoju broni atomowej, innych broni masowego rażenia i rakiet. Ich siły zbrojne zorganizowane były w 6 armii, w odpowiednich *strefach obronnych*: *ARMIA PÓLNOČNA* w oparciu o Leningrad obejmowała obszar od Murmańska po Bałtyk; *ARMIA ZACHODNIA* od Prus Wschodnich na południe – Niemcy, Austrię i Polskę, w oparciu o Mińsk; *ARMIA POŁUDNIOWA* w południowo-zachodniej części państwa sowieckiego i w krajach bałkańskich, w oparciu o Odessę; *ARMIA KAUKASKA* na obszarze Morza Czarnego, Kaukazu – w oparciu o Tyflis; *ARMIA TURKIESTAŃSKA* w obszarze Morza Kaspijskiego i Turkiestanu, w oparciu o Taszkent i Frunze; *ARMIA DALEKIEGO WSCHODU* oparta o Czitę i Władywostok. Każda armia była autonomiczną, ugrupowaną dookoła jednego z 6 głównych sowieckich centrów przemysłowych, skąd czerpała zaopatrzenie. Wojska miały dużo sprzętu z czasów wojny, znaczna część zdo-

<sup>105</sup> O działaniach bojowych sowieckiej floty na Bałtyku w czasie II wojny światowej podaje E. Kosiarz (*Druga wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988).

<sup>106</sup> Gołowko, *Tamże*, s. 162. Jednak operacje niemieckich OP na tych wodach nie zakłóciły sowieckiej przybrzeżnej żeglugi, a U-booty przestały jej wkrótce zagrażać.

<sup>107</sup> Kuzniecowa, *Tamże*, s. 539–540.

byczna i różnorodna, inna przestarzała lub zużyta. Były braki w wystarczającej ilości pojazdów mechanicznych, stąd masy transportu konnego i kawalerii<sup>108</sup>.

Po wojnie, niemal do połowy lat 50., rozbudowując siły lądowe, Sowieci w mniejszym stopniu zwracali uwagę na jednoczesny rozwój sił morskich. Wpływ na to miało zastosowanie broni atomowej, której przypisywano w wojnie zdecydowane znaczenie. Dlatego nie pracowano nad nowymi rodzajami okrętów, poprzestając na dotychczasowych własnych i zdobycznych po Niemcach i Włochach. Po paru latach nawet kwestionowano potrzebę floty wojennej, a z chwilą zastosowania rakiet negowano jej istnienie. Był to oczywiście wynik ślepej wiary w broń atomową i rakiety, który szczególnie w Rosji miał silne tendencje<sup>109</sup>. W okresie tym budowano lub modernizowano okręty uzbrojone w broń konwencjonalną – artylerię, torpedy, a rozbudowa floty szła głównie w kierunku stworzenia eskadr nawodnych. Flotę wojenną w planach operacyjno-strategicznych postrzegano jako czynnik defensywny, przeznaczoną do działań przybrzeżnych, w operacjach w ramach działań wojsk lądowych. Te poglądy na rolę i przeznaczenie floty kształtowały się w oparciu o doświadczenia wojenne na frontach wojsk sowieckich, a ponadto – Sowieci początkowo nie mieli realnych możliwości technicznych do tworzenia sił morskich o wysokiej jakości<sup>110</sup>. Mimo to głównym zadaniem floty było współdziałanie z wojskami lądowymi oraz działania na przybrzeżnych komunikacjach przeciwnika, do czego potrzeba była znaczna liczba ON i OP, lotnictwo morskie, piechota morska i artyleria nadbrzeżna. Jednak brak bazy technicznej nie pozwolił na ich odpowiednią budowę, stwarzając pozory odpowiednich sił zbrojnych. Były tylko masy

ludzi, o co w sowieckim państwie nigdy nie było trudno. Dotkliwie odczuwano brak sił desantowych. Samoloty myśliwskie osłaniały ON tylko w strefie przybrzeżnej, a uzbrojenie plot okrętów nadal było słabe. Natomiast flota pomocnicza, składająca się głównie z jednostek bazowych, niezdolna była do pływania na otwartym morzu. Była to więc flota wojenna o charakterze przybrzeżnym, wyłącznie obronnym<sup>111</sup>. Mimo błędnych ocen co do roli i znaczenia floty wojennej w warunkach użycia broni atomowej i rakiet, jej rozwój przebiegał znacznie szybciej niż przed wojną. Np. tonaż floty oddany w 1952 roku był 3,5-krotnie wyższy niż tonaż okrętów bojowych oddanych w 1940 roku. Okręty miały silniejsze uzbrojenie artyleryjskie i broni podwodnej i lepsze właściwości manewrowe. Nowe OP miały znacznie większą prędkość podwodną i nawodną, zdolność szybkiego zanurzania się, długotrwałość przebywania pod wodą oraz możliwość operowania na dużych odległościach od baz. W 1953 roku ponad 30% okrętów bojowych zbudowano już po wojnie, a część jednostek z poprzedniego okresu zmodernizowano<sup>112</sup>.

Pod koniec lat 40. koncepcje zastosowania floty wojennej powoli ulegały zmianie. W pracach nad teorią przygotowania i prowadzenia różnego charakteru operacji bojowych przewidziano morski TDW, od nowa opracowano zagadnienia dotyczące operacji wykonywanych przez wojska lądowe wspólnie z marynarką wojenną oraz samodzielnych operacji morskich. Na kierunku nadmorskim zaczęto dużą uwagę przykładac do współdziałania w desantach morskich, które niedawno negowano. Rozwinięto również zagadnienia prowadzenia operacji przeciwdesantowych we współdziałaniu z flotą. Jednocześnie uwzględniając perspektywy dalszego rozwoju floty, badano zagadnienia samodzielnych operacji morskich na oceanach, na liniach żeglugowych przeciwnika, a nawet ataki na bazy. Szukano nowych form i sposobów użycia OP, opracowywano taktykę grupowego ich działania oraz sposoby dowodzenia nimi podczas rozwijania do walki i wykonywania uderzeń na konwoje oraz ciągłego współdziałania z innymi siłami morskimi. Ponadto zwrócono uwagę na organizację współdziałania ON z lotnictwem<sup>113</sup>.

Jednocześnie krytykowana flota sowiecka, mająca oparcie w licznych bazach, wykonywała ćwiczenia w obronie własnego wybrzeża i współdziałania z wojskami lądowymi. Ćwiczone głównie: wsparcie ogniowe skrzydeł wojsk na wybrzeżu w natarciu i obronie, wysadzenie desantów w obronie przeciwdesantowej, obronę własnego wybrzeża od strony morza oraz walkę na pozycji minowo-artyleryjskiej. W bitwie morskiej przewidywano spotkanie ON, przypisując główną rolę dużym ON, na rzecz których przeprowadzano rozpoznanie i uderzenia zabezpieczające. Głównym zadaniem w bitwie morskiej miało być przeprowadzenie ataku torpedowo-artyleryjskiego, zasadniczymi siłami ON we współdziałaniu z lotnictwem torpedowo-minowym. Zaś OP miały być wykorzystane do osłabienia floty przeciwnika na przejściu morzem. Były to więc ćwiczenia o charakterze obronnym, u własnych wybrzeży, ponieważ udział brały jednostki o małym zasięgu: ścigacze torpedowe, siły rozpoznawcze i naprowadzania oraz lotnictwo ba-

<sup>108</sup> B. M., *Nieco o sowieckiej doktrynie prowadzenia działań wojennych*, B 1948, z. II, s. 63–64; *Sowieckie siły zbrojne*, B 1948, z. II, s. 123–125. Celem polepszenia gotowości bojowej wojsk, Sowieci przeprowadzili w latach 1946–1953 studia nad doświadczeniami wojennymi. W tych latach głównym zadaniem sowieckiej wojskowości było uogólnienie doświadczeń bojowych i na tej bazie rozwijano sztukę wojenną. Studia nad doświadczeniami wojennymi rozpoczęli już w toku jej trwania, powołując w centralnych instytucjach oraz w sztabach związków operacyjnych specjalne wydziały i sekcje. Ich zadaniem było studiowanie, uogólnianie i przekazywanie wojskom doświadczeń z wojny. Potem zostały one poszerzone i uzupełnione generałami i oficerami z bogatym doświadczeniem bojowym. Zaś w Sztabie Generalnym wzmocniono Zarząd Studiów Doświadczeń Wojennych. Przy Akademii Wojskowej im. M. Frunzego w 1946 roku, a przy Akademii Sztabu Generalnego w 1949 roku, utworzono fakultety historyczne celem szkolenia historyków wojskowych przygotowujących ich do pracy naukowo-badawczej i do uczelni wojskowych. Wszystkie one do 1953 roku przygotowały i opublikowały szereg prac dotyczących przebiegu działań wojennych, przykłady taktyczne, doświadczenia bojowe, co przekazywano wojsku, dowództwom i sztabom w postaci wydawnictw, wykładów, odczytów oraz konferencji naukowych (*Radzieckie...*, s. 627–628). Ponadto Sowieci przejęli wiele niemieckich wzorów sztuki wojennej i pilnie studiowali sztukę wojenną aliantów. W rezultacie studiów i badań naukowych, powstały cztery rodzaje sowieckich działań strategicznych: uderzenie nuklearne, działania lądowe, obrona powietrzna i przeciwrakietowa oraz działania floty.

<sup>109</sup> Gorszkow, *Tamże*, s. 256. Zbyt duże emocje dotyczące broni atomowej i raketowej spowodowały ograniczenie znaczenia floty. Wychodząco z założenia, że wszystkie zadania bojowe mogą wykonać wojska lądowe, a flota jest prawie im zbędna. Rakieta może zniszczyć każdy okręt, nawet OP. Zaś wojska lądowe mogą pokonywać przeszkody wodne własnymi siłami, nie potrzebują również wsparcia od strony morza. Desanty morskie utraciły znaczenie, a ich miejsce przejmą desanty powietrzna lub pływająca broń pancerna wojsk lądowych (*Tenże, Rozwój*, s. 16).

<sup>110</sup> *Tamże*, s. 290–291. Poza tym Sowieci w tym czasie nie zamierzali przeprowadzać ofensywy na inne kontynenty, mając zamiar utwierdzić swe pozycje w opanowanych krajach europejskich, a tam wystarczało zabezpieczenie wybrzeża i przybrzeżnych szlaków żeglugowych.

<sup>111</sup> Gorszkow, *Tamże*, s. 440–441.

<sup>112</sup> *Radzieckie...*, s. 617–618.

<sup>113</sup> *Tamże*, s. 631–634.

zowe. Była to taktyka już mocno przestarzała, ponieważ już w drugiej połowie II wojny światowej odchodzono np. od ataków torpedowych niszczycieli – a te we flocie sowieckiej jeszcze w latach 50. dysponowały silnym uzbrojeniem torpedowym, nawet do 10 wyrzutni. W innych flotach wojennych wycofano również samoloty torpedowe, które nie były w stanie przeprowadzić ataku torpedowego w tych latach. Na podstawie ćwiczeń opracowano instrukcje i podręczniki, które zobowiązywały flotę do wykonywania wypracowanych działań bojowych na morzu<sup>114</sup>.

W połowie lat 50. koncepcje wykorzystania floty sowieckiej uległy radykalnej zmianie, na co wpływ miała wojna w Korei, umocnienie stanu posiadania w europejskich państwach satelickich i ugruntowanie tam rządów komunistów, wzrost potencjału przemysłu zbrojeniowego, powolne odchodzenie ze stanowisk polityków i dowódców sowieckich o poglądach konserwatywnych i wchodzenie na ich miejsce nowych, wykształconych w akademiach powojennych, rozwój sił morskich NATO – a głównie amerykańskich. Głównie jednak zadecydował o tym rozwój przemysłu, techniki i nauki sowieckiej, które w większości pracowały na potrzeby sił zbrojnych, w tym dla floty wojennej. Bo tylko przy jej pomocy można było rozprzestrzeniać idee socjalistyczne w krajach pozaeuropejskich i morzem dostarczać zaopatrzenie różnym partiom komunistycznym. Wieloletnie prace badawczo-naukowe dały pożądane wyniki i w połowie lat 50. mogły już zająć zmiany w zakresie wykorzystania floty. Wprowadzono nowoczesne samoloty dalekiego zasięgu, oceaniczne OP i kilka rodzajów udanych rakiet, które zaczęto wprowadzać na okręty. Jednocześnie rozpoczęto wycofywanie z floty dużych ON<sup>115</sup>. Od połowy lat 50. Sowieci podjęli prace celem zbudowania potężnej floty wojennej oceanicznej rakietowo-jądrowej. Wraz z wyposażeniem floty w broń rakietowo-jądrową uznano ją za zdolną do rozwiązywania ważnych zadań strategicznych<sup>116</sup>, a sowiecka marynarka wojenna otrzymała nowe zadania: przeprowadzanie uderzeń jądrowych, zwalczanie floty przeciwnika i jego żegluga na oceanach i morzach, obrona własnej żegluga i obrona wybrzeża. Główną uwagę zwrócono na duże OP z bronią jądrową – podstawową siłę uderzeniową floty sowieckiej, którą rozwijano wytrwale w tajemnicy przed opinią światową. Rozwój morskiej potęgi sowieckiej zwrócił obok zaniepokojenia zachodnich polityków zainteresowanie wojskowych, głównie w kręgach marynarek wojennych NATO. Problem ten miano stale na uwadze, a systematyczny rozwój floty sowieckiej pilnie śledzono od lat 50. aż po dni upadku tego państwa. Śledzono go również w Polsce, ale cenzura nie pozwalała na właściwe jego oceny.

W zależności od koncepcji wykorzystania floty i możliwości przemysłu budowano w różnych okresach różne

klasy okrętów. Zasadniczo flotę sowiecką tworzą w oparciu o: produkcję własną, zdobycze, pomoc III Rzeszy, pomoc aliantów, z podziału floty włoskiej, z podziału floty niemieckiej i rabunku w polskich portach.

Produkcja własna odbywała się na stoczniach sowieckich, na podstawie programu opracowanego w 1937 roku przez Ludowy Komisariat Obrony pod nazwą *Wielki program budowy okrętów 1938*. Zakładał on budowę 15 pancerników, 15 ciężkich krążowników (tzw. super ciężkich), 28 lekkich krążowników, 2 lotniskowców, 20 liderów, 144 niszczycieli, 336 OP, 348 ścigaczy torpedowych, 96 okrętów eskortowych i wielu innych mniejszych oraz pomocniczych jednostek, ale był to program ponad możliwości gospodarcze i techniczne tego państwa<sup>117</sup>.

W skład sowieckiej floty na Bałtyku wchodziła brygada pancerników, brygada krążowników, 5 brygad niszczycieli, 3 brygady OP i 2 brygady ścigaczy torpedowych<sup>118</sup>. Siły morskie tego akwenu obejmowały: 2 pancerniki, 2 krążowniki, 21 niszczycieli i torpedowców, 6 stawiaczy min, 48 ścigaczy torpedowych, 7 dozorców, 33 trałowce, 1 kanonierka, 33 małe ścigacze i kutry dozоровe, 65 OP, okręty pomocnicze i specjalne. W skład lotnictwa morskiego wchodziło 656 samolotów: 172 bombowe i torpedowe, 353 myśliwskie, 131 rozpoznawcze, a artyleryjska obrona wybrzeża obejmowała 253 armaty kalibru ciężkiego i średniego oraz 60 armat kalibrów 45–76,2 mm. Zaś w skład wszystkich flot wchodziło: 3 pancerniki, 7 krążowników, 59 niszczycieli, 218 OP, 22 dozorców, 80 trałowców, 269 ścigaczy torpedowych i szereg jednostek pomocniczych oraz specjalnych.

Wybuch wojny niemiecko-sowieckiej spowodował przerwanie prac na dużych okrętach, a flota poniosła znaczne straty. Zdobycie przez Niemców stoczni w Mikołajewie oraz blokada Leningradu uniemożliwiły budowę pancerników i krążowników. Mimo to stocznie sowieckie dostarczyły flocie 45 niszczycieli różnych typów, ale większość ich pochodziła z lat 1939–1941. W latach 1942–1945 zbudowano jedynie 6 okrętów tej klasy. W latach wojny zbudowano również 103 OP, których zdecydowana większość weszła do służby w latach 1939–1943. Zaś w ciągu następnych lat ukończono zaledwie 6 OP. Zbudowano jednak duże ilości małych jednostek bojowych, do czego władze sowieckie zmusiła sytuacja na frontach. Masową produkcję tych jednostek prowadzono na stocznich śródlądzia, głównie w takich miejscowościach, jak: Gorki, Jarosław, Rybińsk, Stalingrad i Chabarowsk. Wyprodukowały one ponad 1800 ścigaczy torpedowych, ścigaczy artyleryjskich, ścigaczy OP, kutrów trałowych i barek desantowych. Samych jednostek do zwalczania OP zbudowano około 400. Trudności były jednak z budową dużych trałowców. W latach 1942–1943 banderę podniosły jedynie 2 jednostki tej klasy, ale dalsze 2 zwodowane kadłuby przeznaczono na barki desantowe. Dopiero w latach 1944–1945 podjęto produkcję trałowców na szerszą

<sup>114</sup> Przepisy i podręczniki sowieckie stały się również obowiązujące w polskiej flocie wojennej, np. *Taktyka Marynarki Wojennej*.

<sup>115</sup> S. S. Biereznoj, *Sowietskij WMF 1945–1995. Kriesiera, bolszije protivoodczajnye korabli, esminy*, Moskwa 1995; J. M. Mc Connell, *Die Marine der UdSSR: Struktur und Einsatzplanung*, MR 1980, z.10, s. 595nn; M. Lacki, *Rozwój morskiej sztuki wojennej Związku Radzieckiego w latach 1918–1978*, PM 1979, z. 5, s. 12; W. I. Nikolskij, D. I. Litinskij, *Eskadronnyje minoscy tipa „Smielnyj”. Projekt 30 bis*, Sankt Petersburg 1994; A. S. Pawłow, *Wojennyje korabli SSSR i Rosji 1945–1955*, Jakuck 1995.

<sup>116</sup> Górszkow, *Tamże*, s. 293–294.

<sup>117</sup> Nadzór nad realizacją programu sprawował Beria, dzięki czemu Stalin miał możliwość osobistej ingerencji w bieżące prace. Zaś temu należało głównie na rozpoczęciu budowy pancerników *Sowietskij Sojuz, Sowietskaja Ukraina, Sowietskaja Rossija i Sowietskaja Bielorusija* oraz krążowników (M. Schiele, *Duże okręty nawodne sił morskich ZSRR 1946–1991*, PM 1996, z. 2, s. 84). Nowe okręty zaczęto produkować wcześniej, a w 1932 roku podjęto tam budowę dużych niszczycieli. W latach 1929–1940 na sowieckich stocznich zbudowano 533 okrętów bojowych (*Istoria wojenno-morskogo isskustwa*, Moskwa 1969, s. 171).

<sup>118</sup> J. Pertek, *„Barbarossa” na morzu 1941–1942*, Poznań 1983, s. 19.

skalę, z uproszczonym zładem kadłuba. Trudna sytuacja w dostawach trałowców spowodowała konieczność zmobilizowania wiele statków cywilnych, głównie rybackich – 283 trawlerzy i 518 kutrów. W latach 1939–1945 wyprodukowano ponad 800 kutrów przybrzeżnych i rzecznych, które pełniły rolę kutrów trałowych, patrolowych, rakietowych, przeciwlotniczych, desantowych, sanitarnych, transportowych itp. Program wojenny wymagał dostosowania się do potrzeb frontów, a tam niezbędne okazały się dywizjony grupy małych jednostek bojowych z uzbrojeniem artyleryjskim, rakietowym, torpedowym oraz do zwalczania OP i minowe. Ich zadaniem było wspieranie oddziałów lądowych, osłona własnych i zwalczania konwojów przeciwnika na wodach przybrzeżnych lub na rzekach.

Sowieci zdobyli i przejęli znaczną liczbę małych jednostek polskich, litewskich, łotewskich, estońskich, irańskich, niemieckich, rumuńskich, bułgarskich, fińskich, mandżurskich i japońskich. Wiele z nich miało dobre właściwości bojowe i wzmocniły sowieckie jednostki morskie oraz rzeczne<sup>119</sup>. W skład sił morskich weszły 2 OP estońskie i 3 OP rumuńskie i kilkanaście jednostek nawodnych. Ponadto Rosjanie zdobyli na Morzu Czarnym w 1944 roku 29 niemieckich trałowców *KFK*, 24 niemieckie duże barki desantowe typu *F* oraz inne jednostki.

Uzupełnienie swej floty wojennej Sowieci próbowali oprzeć również na dostawach z III Rzeszy, w zamian za pomoc w minimalizowaniu blokady, jaką alianci nałożyli na Niemcy. Już w październiku 1939 roku żądali od Niemców sprzedaży 2 ciężkich krążowników – *Seydlitz* i *Lützowa*, a nawet *Prinz Eugena* oraz planów pancernika *Bismarck*. Plany dostaw obejmowały maszyny do dużego niszczyciela, różnorodny sprzęt do budowy okrętów, artylerię morską, różne instrumenty precyzyjne itd.<sup>120</sup> Jednak spośród krążowników Niemcy sprzedali tylko *Lützowa*, a układ w tej sprawie podpisano 11 lutego 1940 roku<sup>121</sup>. W sumie jednak Sowieci za dostawy do Rzeszy surowców, żywności, paliw i towarów z krajów trzecich, nie uzyskali większych dostaw dla swojej floty wojennej na co liczyli.

Pomocy w zakresie dostaw okrętów otrzymali dopiero od aliantów, głównie od Amerykanów i to tych jednostek, których Sowieci bardzo potrzebowali. W 1944 roku otrzymali 2 duże ON – brytyjski pancernik *Royal Sovereign* oraz amerykański lekki krążownik *Milwaukee*, które otrzymały nazwy – *Archangielsk* i *Murmańsk*. Wobec niedostatku eskortowców, Amerykanie dostarczyli w ramach Lend-Lease Act Flocie Północnej 9 zmodyfikowanych niszczycieli typu *flush-deck*, zaś dla Floty Oceanu Spokojnego 28 fregat typu *Tacoma*<sup>122</sup>. Nato-

miast Brytyjczycy w 1944 roku przekazali 4 OP typu *S* i *U*. Amerykanie przekazali Sowiecom również 166 ścigaczy torpedowych typu *Vosper*, *Higgins* i *ELCO*<sup>123</sup>. Ponadto alianci przekazali im 99 trałowców – okrętów, których Rosjanie szczególnie odczuwali brak<sup>124</sup>. Oprócz tego w 1944 roku Flota Północna i Flota Oceanu Spokojnego otrzymały 60 szybkich kutrów amerykańskiego typu *RPC*, które początkowo sklasyfikowano jako ścigacze OP. Ponieważ własne stocznie ukończyły jedynie 9 barek desantowych, z czego tylko 4 miały własny napęd, alianci zachodni stali się głównymi dostawcami tych jednostek przekazując: 30 barek desantowych typu *LCI*, 13 typu *LCT* oraz po 2 jednostki typu *LCM*, *LCV* i *LPC*. Pomoc aliantów zachodnich była znaczna i wzmocniła siły morskie flot sowieckich.

Flota sowiecka została wzmocniona również okrętami z podziału sił morskich Włoch i Niemiec. Już na konferencji ministrów spraw zagranicznych Sowiec, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii w Moskwie 1943 roku, Rosjanie postawili problem podziału floty włoskiej między sojuszników<sup>125</sup>. Z ponad 100 włoskich okrętów bojowych Rosjanie żądali 1 pancernika, 1 krążownika, 8 niszczycieli i 4 OP, co stanowiło około 1/3 zdobyczej floty. Jednak sprawa ta przeciągała się i na konferencji w Teheranie Rosjanie ponownie żądali tych okrętów. Jednocześnie sugerowali, że mogą przyjąć okręty w chwilowe władanie, by po wojnie zwrócić je do dyspozycji Narodów Zjednoczonych. Po analizie sytuacji zachodni alianci orzekli, że nie należy dokonywać podziału floty włoskiej, aby nie wywołać nieprzyjaznych nastrojów wśród samych Włochów. Dlatego sojusznicy w miejsce okrętów zdobycznych, zaproponowali przekazanie czasowo 1 brytyjskiego pancernika – *Royal Sovereign*, 1 krążownika, 8 niszczycieli oraz 4 OP. Okręty te miały zostać przekazane Flocie Północnej do eskortowania konwojów, walki z U-bootami i do obrony wybrzeża. sowieckie załogi wysłano do portów brytyjskich w konwoju, które 7 maja 1944 roku zaczęły przejmować okręty. Na pancerniku przeprowadzano intensywne szkolenia, w czasie których wykonano 150 różnych strzelań artyleryjskich. 17 sierpnia wraz z innymi jednostkami wyszedł ze Scapa Flow i udał się do Murmańska. Jednak w drodze utracono 1 OP – *W-1*, ale przy czyn straty nie ustalono. 10 lutego 1947 roku podpisano traktat pokojowy z Włochami. Na jego mocy Sowieci zwrócili aliantom: pancernik, krążownik, niszczyciele i OP, a Flota Czarnomorska przejęła 33 okręty włoskie<sup>126</sup>. Podział floty niemieckiej przebiegał sprawniej

murmańskich na podejściach do sowieckich wód, a eskortowce wzięły udział w operacjach przeciwko Japonii w sierpniu 1945 roku osłaniając operacje desantowe na Kuryle, południowy Sachalin, północną Koreę i Port-Artur (Schiele, *Tamże*, s. 42).

<sup>123</sup> *Tamże*, s. 43. Typ *ELCO* posłużył Rosjanom jako wzorzec dla powojennych ścigaczy *Bolszewik*, określany w NATO jako *P 6* (*Tamże*).

<sup>124</sup> W tym było: 34 duże trałowce typu *AM*, 43 średnie typu *WMS*, 15 typu *MMS* i 7 typu *TAM*.

<sup>125</sup> Sowieci dysponowali dokładnymi danymi o flocie włoskiej stanu przedwojennego, ale w dniu jej kapitulacji nie bliższego nie wiedzieli. Dopiero Sztab Główny Marynarki Wojennej po usilnych zabiegach ustalił, że flota włoska po kapitulacji liczyła ponad 100 okrętów bojowych (Kuzniecowa, *Tamże*, s. 373–374).

<sup>126</sup> Kuzniecowa, *Tamże*, s. 373–379. Celem omówienia problemów przejęcia włoskiej floty, w Paryżu 11 lutego 1947 roku rozpoczęła prace Komisja Wojennomorska czterech mocarstw. Miała ona za zadanie wyjaśnienie stanu technicznego okrętów, wyposażenia ich w dokumentację techniczną, części zamienne, dodatkowy sprzęt, doprowadzić do stanu działania w różnych warunkach oraz wyposażyć w uzbrojenie i amunicję. Po odbyciu 64 posiedzeń w Paryżu komisja 13 października

<sup>119</sup> M. Schiele, *Radzieckie okręty wojenne okresu drugiej wojny światowej*, OW 1992, nr 4–6, s. 41–45.

<sup>120</sup> Bergman, *Najlepszy*, s. 105.

<sup>121</sup> 15 kwietnia 1940 roku holownik *Atlatic* odholował niewykończony okręt do Leningradu. Tam w dalszej jego budowie pomagali specjaliści niemieccy, a jednostkę przemianowano na *Pietropawłowsk*. Okręt do chwili wojny z Rzeszą wykończony był w 70%. Ponieważ nie mógł samodzielnie jeszcze pływać, przeholowano go na bezpieczną pozycję artyleryjską. 17 i 18 września 1941 roku trafiony ciężką bombą lotniczą w czasie nalotu na Leningrad osiadł na dnie basenu portowego. 17 sierpnia 1942 roku po uprzednim podniesieniu przeholowany do portu handlowego. W 1943 roku okręt przemianowany został na *Tallin* i na przełomie 1943/1944 zdolny był do prowadzenia ognia artyleryjskiego. Pod koniec lat 50. *Tallin* został złomowany w Leningradzie (H. i W. Trojca, *Krążowniki ciężkie klasy „Admiral Hipper”*, Warszawa-Hannover-Speyer 1993, s. 45–46).

<sup>122</sup> Okręty Floty Północnej przeznaczono do wsparcia osłony konwojów

i nie nastęrczał zasadniczo większych trudności tym bardziej, że alianci byli raczej zgodni odnośnie rozdysponowania okrętów Kriegsmarine<sup>127</sup>.

Poza wszelką kontrolą Rosjanie dokonali rabunku w stocznjach polskich wielu niemieckich ON i OP, traktując je jako zdobycz. Wśród nich były jednostki różnych klas, większość zatopionych, osiadłych na dnie z pełnym wyposażeniem, które po zabezpieczeniu odholowywano do portów sowieckich. W dużych portach na pochylniach znajdowało się również wiele różnych mniejszych ON i OP będących tam w remoncie lub przygotowywanych do wodowania. Ponadto wywożono poza wszelką kontrolą urządzenia, maszyny, dokumentację, instrukcje, zespoły gotowe do budowy jednostek, narzędzia, całe warsztaty, dźwigi, doki pływające, pojazdy i tabor portowo-stoczniowy oraz urządzenia stoczniowe pozostawiając ogołocone stocznie porostu ze wszystkiego. Dla pozoracji podpalano magazyny i warsztaty, aby zatuszować rabunek. Miało to miejsce głównie w Świnoujściu, Szczecinie, Elblągu i w Gdańsku oraz w mniejszych portach, które opanowali Sowieci i dokąd nie dopuszczano Polaków, opierając się na sile roboczej Niemców. Np. usunięto z Gdańska polski Batalion Morski, który został tam skierowany do ochrony przed kradzieżami i sabotażem niemieckim, aby polscy marynarze nie byli świadkami tego, co robili Rosjanie. Wraz z rabunkiem mienia stoczniowego i okrętów Sowieci podpalali, wysadzali w powietrze obiekty – tego co nie można było wywieźć, m.in. nabrzeże na Westerplatte. Działania rabunkowe zasadniczo przeprowadzono na terenie stoczni gdańskiej w 1945 roku, a w następnych dwóch latach w pozostałych portach poza Gdynią. Obrabowano również arsenały, składy uzbrojenia, laboratoria i inne, do których Polacy nie mieli wstępu i o których nie wiedzieli, ponieważ znajdowały się na terenach pilnie strzeżonych przez Armię Czerwoną<sup>128</sup>.

1947 roku przeniesiono się do Rzymu. Rosjanie przejmowali okręty nie wymagające remontu, a pozostałe po technicznej gotowości. Terminy przejścia były w trzech etapach, początek miał nastąpić 15 grudnia 1947 roku, a zakończenie 15 czerwca 1948 roku. Przejście okrętów miało odbyć się pod banderą handlową, z włoskimi cywilnymi załogami, pod nadzorem sowieckich przedstawicieli. Portem odbioru była Odessa, chociaż Włosi upierali się przy albańskim porcie Valona. Jednak wobec zniszczeń wojennych, Włosi nie byli w stanie dotrzymać terminów i przekazanie okrętów przeciągnęło się do stycznia 1949 roku. Przejęte okręty wcielono do zespołów, ale wykorzystywano je głównie w celach szkoleniowych i ćwiczebnych. Służba włoskich okrętów pod sowiecką banderą nie trwała długo, a pierwszy z nich poszedł na złom w marcu 1955 roku. Włoskie okręty w sowieckiej flocie przeszły około 10 lat i wszystkie do końca 1960 roku spisano na złom. Jedynie transportowiec *Ingul ex Monte Kucko*, wyłączony z floty 26 czerwca 1964 roku (S. Biereźnoj, *Służba okrętów floty włoskiej w Rosji*, OW 1993, nr 3, s. 61–64).

<sup>127</sup> Dane dotyczące uzyskanych okrętów po flocie niemieckiej podaje Pertek (*Od Reichsmarine*, s. 250nn). Okręty te, podobnie jak włoskie, we flotach sowieckich były wykorzystywane jako jednostki szkolne, pomocnicze lub specjalne (Kuzniecowa, *Tamże*, s. 520), a niektóre bojowe – do różnych eksperymentów.

<sup>128</sup> Np. w Gdańsku budowano OP typu XXI. W chwili upadku Gdańska 4 U-booty stały gotowe do wodowania, a dalszych 30 jednostek znajdowało się w różnych fazach montażu. W sumie Sowieci w Gdańsku zdobyli 45 U-bootów podejmując wysiłki w celu ich szybkiego wykończenia i odholowania do swoich portów. Była to dla nich ważna myśl konstrukcyjna, w czym Rosjanie mieli wiele braków. Jednostki te szybko wykańczano przy pomocy niemieckich inżynierów i robotników, których następnie wraz z okrętami uprowadzono do portów sowieckich, aby ukryć je przed kontrolą aliancką. Ponad 20 U-bootów typu XXI wcielono w skład floty sowieckiej jako seria TS. Zagarnięto również lilipucie OP i cały sprzęt, który do nich należał. Poza tym zrabowano i inne zakłady produkujące OP. Np. wszystkie urządzenia w Penemünde rozebrano i załadowano na statki i przewieziono do Rosji, ponadto przewieziono tam około 4000 techników i majstrów specjalistów od U-bootów (*Miscellanea*, B 1948, z. II, s. II).

Szybko przeprowadzany rabunek powodował straty, również po przetransportowaniu tego mienia do portów sowieckich. Niemiecki nowoczesny sprzęt morski stanowił zbyt trudności do jego eksploatacji, a specjalistów wprowadzonych przez sowieckie służby wkrótce pozbywano się. O rabunku dokonywanym w polskich portach przez Armię Czerwoną władze polskie wiedziały i tolerowały to, a Rosjanie nawet zapraszali Bieruta i jego najbliższych pracowników na pokaz niemieckich okrętów.

Flota sowiecka mimo strat wojennych, wiosną 1945 roku dysponowała znaczną siłą. Przemysł stoczniowy w ciągu wojny przekazał jej 5 krążowników, 45 niszczycieli, 103 OP, 249 ścigaczy torpedowych, 247 kutrów opancerzonych, 405 ścigaczy OP, 117 trałowców oraz 836 innych małych jednostek bojowych. Ze zdobyczy (poza polskimi portami i późniejszymi reparaacjami wojennymi) i dostaw aliantów pochodziły: 1 pancernik, 1 krążownik, 13 niszczycieli, 11 OP, 36 okrętów eskortowych, 169 ścigaczy torpedowych, 16 monitorów i kanonierek rzecznych, 21 kutrów opancerzonych, 87 ścigaczy OP, 77 kutrów patrolowych, 132 trałowce, 13 kutrów trałowych oraz 90 barek desantowych. Udział w dostawach był znaczny – np. w trałowcach sięgał 53%, w ścigaczach torpedowych 41%, a w grupie eskortowców, monitorów rzecznych i barek desantowych 100%<sup>129</sup>.

Ze względu na rozległą sieć wód śródlądowych, Sowieci rozbudowywali flotyllę rzeczne<sup>130</sup>. Rozwijano je na głównych kierunkach operacji Armii Czerwonej na frontach europejskich i w Azji, które opierały się o rzeki lub były zgodne z kierunkiem działań bojowych. Zmuszało to sowieckie władze do rozwoju sił rzecznych. Ich trzonom były monitory i kanonierki rzeczne, kutry opancerzone, trałowce rzeczne oraz zmobilizowane statki (rzeczne towarowe, pasażerskie i rybackie). Plany rozbudowy przewidywały budowę głównie jednostek o silnym uzbrojeniu artyleryjskim, trałowych i desantowych oraz transportowych<sup>131</sup>. Dużą siłą ogniową miały 3 moni-

<sup>129</sup> Schiele, *Radzieckie*, s. 44–45; D. Kornijenko, N. Milgram, *Marynarka Wojenna ZSRR*, Warszawa 1951, s. 169 (praca ta stanowi jednak materiał o charakterze propagandowym i została w Polsce opublikowana w okresie sowiezacji, celem gloryfikacji sowieckich sił morskich).

<sup>130</sup> Sieć rzeczna w części europejskiej dobrze rozwinięta, rzeki są nizinne, zasobne w wodę i nadają się do żeglugi z wyjątkiem zimy, kiedy to zamarzają na około 80 dni w roku. Rzeki uchodzą do Morza Kaspijskiego, Czarnego, Azowskiego i do Bałtyku. Między rzekami zbudowano kanały, co razem tworzy system dróg wodnych. Najważniejszymi kanałami są: Wołżańsko-Doński – 210 km, łączący dorzecze Wołgi i Donu z Morzem Azowskim i Czarnym, Moskiewski – 128 km, Kanał Białomorski-Bałtycki – 227 km, łączący Nową z Morzem Białym, Wołżański-Bałtycki Droga Wodna – 874 km łącząca Nową z dorzeczami Wołgi (M. Fleszar, *Europa*, Warszawa 1961, s. 205–206; *Geografia Powszechna*, t. VI, Warszawa 1967, s. 47–48). Zaś na Dalekim Wschodzie dla wojskowości ważne było dorzecze Amuru. Niektóre sowieckie rzeki miały ogromne znaczenie wojskowe, głównie zaś Wołga. W czasie II wojny światowej stanowiła główną magistralę, którą szły transporty ropy z zagłębia bakijskiego dla Floty Bałtyckiej i Północnej, od tych dostaw zależały też losy wojsk lądowych. Ochrona tej magistrali była więc bardzo ważna. Ponieważ w Astrachaniu wcześniej rozpoczął się sezon żeglugowy, tam skupiały się statki z ropą. Dlatego samoloty niemieckie próbowały nalotów na Astrachań. Nawet była specjalna eskadra niemiecka do minowania Wołgi i do nalotów na Astrachań. Rosjanie po zwycięstwie stalingradzkim zlekceważyli osłonę tej rzeki, z czego natchmiast skorzystali Niemcy, wydzielając 100 samolotów specjalnie do operacji nad Wołgą. Wczesną wiosną, gdy ruszyły lody, samoloty te zaczęły minować Wołgę. W końcu kwietnia i na początku maja poderwało się na nich kilka barek z paliwem, a rozlana ropa płonęła na rzece (Kuzniecowa, *Tamże*, s. 313). Przystąpiono więc ponownie do osłony tej rzeki.

<sup>131</sup> Przy budowie uwzględniano uzbrojenie kanonierek w armaty morskie kalibru 130 mm i haubice, monitory w armaty lądowe na pod-

tory morsko-rzeczne typu *Chasan*<sup>132</sup>, przystosowane do działań bojowych na wodach Cieśniny Tatarskiej oraz w dolnym biegu Amuru. Zostały ukończone w latach 1945–1947. W latach wojny produkowano jednak głównie małe, ale silnie opancerzone i uzbrojone kutry opancerzone, do służby weszły również jednostki zdobyczne. W 1939 roku sowiecka Flotylla Pińska przejęła 4 polskie monitory oraz 2 kanonierki, podjęte z dna, gdzie uległy samozatopieniu. W sierpniu 1944 roku sowiecka Flotylla Dunajska zdobyła 5 rumuńskich monitorów, a tydzień przed zakończeniem II wojny światowej w skład Flotylli Amurskiej wcielono 4 mandżursko-japońskie monitory. Ponadto opanowano grupę kutrów mandżursko-japońskich.

Najbardziej dbano o rozwój flotyli na Dnieprze i na Amurze, a w czasie wojny również na Dunaju. Flotylla na Dnieprze już w 1938 roku obejmowała 8–12 kanonierek i monitorów, 15 parowców opancerzonych, licznych motorówek bojowych, eskadrę lotniczą oraz hydroplany<sup>133</sup>. Jej usytuowanie skierowane było przez rzeki Polesia na Rzeczypospolitą i w tym celu organizowano grupy bojowe, bazy, zaopatrzenie i rodzaj jednostek. Mogła otrzymać wzmocnienie okrętami Floty Czarnomorskiej – kutrami artyleryjskimi i innymi bojowymi jednostkami. Ponadto wzmocnienie mogła otrzymać również z Dźwiny i z innych rzek drogami śródlądowymi albo koleją. Flotylla Dnieprzańska operacyjnie obejmowała 3 rejony, przydzielone 3 oddziałom flotyli: północny – jednostki o najmniejszym zanurzeniu działające w górze Dniepru i na Berezynie, przez którą można było organizować współdziałanie z flotyllą na Dźwinie zachodniej; środkowy – oddział Prypeci; południowy – w rejonie Kijowa i na południe od tego miasta. Bazą główną flotyli był Kijów, a pomocniczymi – Czarnobyl, Mozyrz, Turów i Doroszewice<sup>134</sup>.

Flotylla amurska stanowiła istotne wzmocnienie sił Armii Czerwonej na Dalekim Wschodzie, a jej skład od lat 30. obejmował duże jednostki artyleryjskie<sup>135</sup>. W czasie wojny odegrała ważną rolę i przyczyniła się do rozbicia Armii Kwantuńskiej, w czasie której artyleria jej okrętów okazała się niezastąpiona w operacjach na dalekowschodnim froncie. Szczególnym wyszkoleniem i działalnością bojową wyróżniły się wówczas monitory *Sun Jat-sen* i *Swierdlow*<sup>136</sup>.

Doświadczenia wojenne wykazały dalszą niezbęd-

stawach morskich i haubice, ponadto baterie pływające uzbrojone w armaty morskie kalibru 203 mm, przy czym wszystkie uzbrojone w artylerię plot. Znaczną uwagę przykładano do rozbudowy kutrów opancerzonych, a trałowce obok zadań trałowych mogły stawiać miny rzeczne.

<sup>132</sup> B. Lemaczko, *Die „Taschen“-Schlachtschiffe des Amur*, MR 1980, z. 6, s. 356nn. O sowieckich monitorach rzecznych szerzej piszą: R. S. Katz, E. L. Gumowska, *Bojowyje diejstwa monitorow na Dnieprze i Dunaje*, S 1985, nr 6; Lemaczko, *Amurskie pancerniki*, M. 1981, nr 7; V. I. Lysenko, *Sowietskije riecznyje monitory*, S 1984, nr 7.

<sup>133</sup> *Jesienne ćwiczenia flotyli Dnieprzej*, PM 1938, nr 116, s. 918.

<sup>134</sup> I. Bieniecki, *Flotylla Pińska na tle sił rzecznych wybranych państw świata w latach 1919–1939*, PM 1991, z. 10, s. 56; Bartoszyński, *Propagandowe podróże, śródlądowe marynarki. Z flotyli dniewrowskiej*, PM 1933, z. 58, s. 84; (cz.) *20-lecie flotyli dniewrowskiej*, PM 1939, z. 122, s. 1483; (cz.) *Flotylla na Dnieprze*, PM 1938, z. 111, s. 528; (cz.) *Początek kampanii na flotyli dniewrowskiej*, PM 1939, z. 123, s. 1577.

<sup>135</sup> W 1937 w skład Flotyli na Amurze wchodziło: 5 dużych monitorów /950 t, 4x152, 2x75/, 4 monitory /190 t, 2x120, 1x75/, lotniskowiec rzeczny *Anna* szerebony z monitora *Wicher*, około 30 kutrów uzbrojonych oraz szereg statków pomocniczych (*Flotylla na Amurze*, PM 1937, nr 101, s. 690).

<sup>136</sup> Kuzniecowa, *Tamże*, s. 536; *Luny nad Amurem*, MP 1947, nr 12, s. 10–11.

ność flotyli rzecznych na wodach śródlądowych, które rozwijano i unowocześniano<sup>137</sup>. Wprowadzano artylerię zautomatyzowaną, radiolokację i silne uzbrojenie plot, organizowano współdziałanie z lotnictwem i oddziałami lądowymi tak, że flotylle rzeczne stanowiły istotny element sił zbrojnych Armii Czerwonej<sup>138</sup>.

Po wojnie Sowieci opracowali nowy program budowy okrętów na lata 1946–1955, który właściwie stanowił powtórzenie przedwojennych koncepcji<sup>139</sup>. Program ten był jednak ponad siły gospodarcze zniszczonego wojną państwa, dlatego przystąpiono do dokończenia budowy tych jednostek, które rozpoczęto przed lub w czasie wojny. Na początku lat 50. przerwano prace nad pancernikami<sup>140</sup> i ciężkimi krążownikami, ale nie zaprzestano prac badawczych nad lotniskowcami, chociaż decyzje ich budowy odłożono na czas późniejszy<sup>141</sup>. Z większych okrętów budowano jedynie krążowniki. W latach 1952–1955 wcielono do służby 14 krążowników typu *Swierdlow*, a dalszych 7 jednostek w latach 1953–1956<sup>142</sup>. Wyprodukowano również długą serię niszc-

<sup>137</sup> Flotylle rzeczne prowadziły walki wszędzie tam, gdzie były ku temu możliwości nawigacyjne. Jednostki rzeczne operowały nawet w obronie Leningradu (St. Woliński, *Flotylla rzeczna w walkach o Leningrad*, MP 110–11) i na wielu innych frontach.

<sup>138</sup> Szczególną uwagę zwracano na jednostki flotyli rzecznych na Amurze i na wodach Dniepru. Np. po wojnie amurskie monitory miały już bardzo silne uzbrojenie: 6x130 /3xII/, 4x76, 2 /2xII/, 6x45 /3xII/, 10x12, 7 /5xII/. Bardzo silne jednostki rzeczne rozbudowano na Dnieprze i jego dopływach. Po uzyskaniu niepodległości przez Ukrainę i Białoruś, stały się one oddziałami bojowymi tych państw, zorganizowane w dywizjony rzeczne.

<sup>139</sup> Jeden z wariantów przewidywał budowę 4 pancerników, 10 super ciężkich krążowników, 30 krążowników ciężkich, 54 krążowniki lekkie, 6 dużych i 6 małych lotniskowców, 132 lidery i 226 niszczycieli, 495 OP, 300 okrętów eskortowych i setki mniejszych jednostek bojowych oraz specjalnych i pomocniczych. W czasie wojny usuwano niedociągnięcia organizacyjno-techniczne powstałe wcześniej, opracowano nowe modele jednostek artyleryjskich, nowe trały, miny morskie, stacje radiolokacyjne i hydroakustyczne, torpedy, BG i inne. Do prac tych starano się wykorzystywać zdobyte w czasie wojny i przejęte od aliantów okręty oraz jednostki otrzymane z podziaily floty włoskiej i niemieckiej. Starano się również wykorzystywać umiejętności uprowadzonych inżynierów niemieckich.

<sup>140</sup> Kreml uważał pancerniki za potęgę sił morskich i dążył do ich posiadania w większej liczbie, o czym z niepokojem pisano w fachowych wydawnictwach już przed wojną. Były pożyteczne w wojnie z Finlandią w 1939 roku, podchodząc do wybrzeża i manewrując lub stając na kotwicy ostrzeliwały cele w zasięgu 20–38 km od pozycji ogniowej. Ogień korygowano przez samoloty lub obserwatorów na lądzie, co utwierdzało czynniki partyjne o potrzebie tych okrętów. Jednak wojna z Niemcami miała charakter lądowy i niepotrzebne były jednostki większe od krążowników. Pancerniki działały tylko od przypadku do przypadku, zaś lotnictwo cały czas wykonywało zadania nawet te, które dawniej należało do okrętów (Kuzniecowa, *Tamże*, s. 538). Poza tym były tylko z pancernikami, które starano się uchronić przed lotnictwem niemieckim. Mimo to Kreml nastawał na budowę pancerników, która trwała do początków lat 50. (*Sowjetischer Schlachtschiffbau*, MR 1975, z. 3, s. 141nn).

<sup>141</sup> O lotniskowcach w sowieckiej flocie myślano już w latach 20. (R. Greger, *Geschichte des russischen und sowjetischen Bordflugwesens*, MR 1979, z. 12, s. 762nn). Na ten cel zamierzano przeznaczyć pancernik *Pottawa*, krążownik *Izmail* oraz okręt szkolny *Komsomolec*. Do planów nad tymi okrętami i do ich budowy zamierzano nawet sprowadzić specjalistów z zagranicy. Ostatecznie w 1938 roku zatwierdzono dane taktyczno-techniczne dla lotniskowca i prace uwzględniono na lata 1938–1942. Lotniskowiec miał zabierać 45 bombowców i 15 myśliwców oraz mieć silną obronę plot (P. A. Kuzniecowa, *Nie isključajuczta i postrojka awianosca...*, Ga 1992, nr 3, s. 63nn.). W 1944 roku zaczęto projektować większe lotniskowce na wzór amerykański, a po wojnie sprowadzono ze Szczecina lotniskowiec niemiecki. Jednak po kilku latach władze sowieckie przyjęły inny projekt – lotniskowce eskortowe, z 22 samolotami odpowiednio zmodernizowanymi odrzutowcami MIG-15. I te zamiary przekreślono. Dopiero na początku lat 60. na pokładach sowieckich okrętów zaczęły pojawiać się pojedyncze śmigłowce, a w 1967 roku wszedł do służby pierwszy lotniskowiec śmigłowcowy do zwalczania OP.

<sup>142</sup> S. Breyer, *Zwanzig Jahre „Swerdlow“ – Klasse*, MR 1974, z. 1, s. 32nn. Krążowniki typu *Swierdlow* były modernizowane, uzbrajane w PK i dostosowywane do nowych wymagań taktycznych.



czycieli typu *Smiełty*, wcielając do floty 70 jednostek<sup>143</sup>. Były to jednak niszczyciele przestarzałe, ze słabą obroną plot i głównymi armatami kalibru 130 mm morskimi, nie mogącymi strzelać do samolotów. Ponadto miały bardzo silne uzbrojenie torpedowe, którego w nowoczesnych flotach już nie stosowano, ponieważ nie było możliwości przeprowadzenia ataku torpedowego przez okręty tej klasy. Uznano ostatecznie, że zasadniczym ON będzie uniwersalny niszczyciel rakietowo-artyleryjski, który w następnych latach odgrywał istotną rolę w sowieckiej flocie.

Po zmianie koncepcji rozwoju sił morskich w połowie lat 50., Sowieci przystąpili do rozbudowy sił podwodnych, lotnictwa morskiego dalekiego zasięgu, lekkich sił uderzeniowych – ścigaczy torpedowych i rakietowych, przeciwminowych i desantowych<sup>144</sup>. Zaś po wojnie, niemal do końca lat 50., sowiecka flota mająca dużo jednostek pływających, na pełnym morzu nie przedstawiała liczącej się potęgi. Była to nadal jeszcze flota przybrzeżna, kurczowo trzymająca się lądu, własnej artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa brzegowego oraz pozycji minowo-artyleryjskich. Wśród jednostek mogących operować z dala od własnych baz, były OP, na rozwój których zwrócono szczególną uwagę<sup>145</sup>. W latach 50. Sowieci mieli ich około 350 różnych typów, ale zasadniczą siłą uderzeniową miały stanowić OP oceaniczne uzbrojone w rakiety<sup>146</sup>, które weszły w skład flot w latach 60. Jednocześnie Rosjanie usilnie pracowali nad raketami mogącymi stanowić zasadnicze uzbrojenie ON i OP. Pierwszy oddział rakietowy w Armii Czerwonej sformowano 15 lipca 1946 roku na bazie pułku móżdżerzy gwardyjskich (katiusze). Szkolnictwo o tym profilu wprowadzono również we flocie<sup>147</sup>,

<sup>143</sup> Część z tych okrętów przekazano w latach 1955–1968 siłom morskim: Egiptu – 6, Polski – 2 i dla Indonezji – 8. Natomiast w sowieckiej flocie starano się je modernizować, a nawet zmieniać ich rolę na jednostki np. dozoru radiolokacyjnego.

<sup>144</sup> S. Breyer, *Die Schnellboot-Entwicklung der sowjetischen Kriegsmarine*, MR 1971, z. 1, s. 1nn.

<sup>145</sup> W pierwszym 10-leciu po wojnie budowano udoskonalone OP według nowych projektów, z napędem dieslowskim. Główną uwagę zwrócono na polepszenie parametrów taktyczno-technicznych, zwiększenie prędkości i zasięgu pływania w zanurzeniu oraz ładowania akumulatorów pod wodą na głębokości peryskopowej (Gorszkow, *Potęga*, s. 309). W tym też celu rozpoczęto prace nad napędem OP: celem opracowania lepszych silników Diesla i baterii akumulatorów o dużej pojemności, prowadzono prace nad napędem Waltera i napędem o cyklu zamkniętym pracy silników Diesla – jednak bez powodzenia, w latach 1953–1954 prowadzono prace nad reaktorem atomowym dla OP, a w latach 1957–1958 rozpoczęto budowę OP o tym napędzie. Ponadto w latach 1947–1948 zdecydowano budować OP w 3 podklasach: oceaniczne (duże) typu – Z; morskie (średnie) typu – R i przybrzeżne (małe) typu – Q. W 1950 roku na Bałtyku było 120 sowieckich OP, a w budowie dalszych 40 na stocznicach w Leningradzie, Rydze, Kaliningradzie, Bałtyjsku i Lipawie (P. Barzo, *Flot w atomnych wiek*, Moskwa 1956, s. 38).

<sup>146</sup> Pierwsze próby startu rakiety spod wody przeprowadzono na OP B-67 w 1958 roku, ale dopiero w październiku 1960 roku wystrzelono pierwszą raketę z zanurzonego OP. Zaś pierwsza jednostka uzbrojona w rakiety weszła do służby w 1962 roku (A. Kiński, *Nosiciele strategicznych rakiet balistycznych*, MSO 1996, nr 1, s. 13–14). Rosjanie mieli jednak sporo trudności z małymi OP typu Q, z których pierwszy wszedł do służby w 1956 roku. Pierwsze jednostki wyposażono w 2 silniki Diesla i turbinę Waltera, co dawało prędkość 18–19 w., ale częste pożary i eksplozje zmusiły do używania wyłącznie pierwszego napędu (Sutowski, *Tamże*, s. 324).

<sup>147</sup> *Radzieckie*, s. 643. Rosjanie badali dorobek w zakresie rakiet niemieckich od 1947 roku. Po wieloletnich badaniach i próbach przyjęto ostatecznie 19 czerwca 1959 roku na uzbrojenie raketę P 5, z ładunkiem jądrowym, przeznaczoną do niszczenia celów lądowych, wystrzelianą z OP, aby zapewnić odległość strategiczną. Pierwszy taki OP – K-45 wcielono do służby 18 września 1960 roku (wyporność podwodna – 5000 t; autonomiczność – 50 dni; prędkość podwodna – 25 w.; 6 pocisków P 5 lub zmodyfikowany wariant P 5D, precyzyja trafienia – 1000 m; 4 dziobowe wyrzutnie torpedowe 533 i 4 rufowe 406).

a działania badawczo-naukowe i techniczne doprowadziły do zbudowania kilku różnych typów rakiet, które weszły na uzbrojenie sił morskich od początku lat 60.

Wzmacniano również Flotę Bałtycką, która uzyskała świetne warunki do bazowania począwszy od Zatoki Fińskiej, poprzez porty byłych republik nadbałtyckich aż po NRD. Do dyspozycji tej floty były również bazy morskie i porty Polski. Niemal cała flota sowiecka ukryta była w bazach, na zalewach i zatokach, dobrze bronionych przez pozycje minowo-artyleryjskie, artylerię nadbrzeżną i lotnictwo silnie rozwinięte wzdłuż wybrzeży bałtyckich<sup>148</sup>. Większość okrętów Floty Bałtyckiej z uzbrojeniem klasycznym zbudowano do 1960 roku, a z uzbrojeniem rakietowym wchodziły one stopniowo począwszy od 1958 roku<sup>149</sup>. Sowieckie siły morskie w rejonie Morza Bałtyckiego zajmowały przodującą pozycję, były najliczniejsze, rozbudowywały system bazowania tak, aby od połowy lat 50. rozpocząć przygotowania do ewentualnego opanowania cieśnin duńskich i uzyskać dogodny wyście na Morze Północne.

### Koncepcje strategiczne NATO i Układu Warszawskiego użycia flot na Bałtyku

Do 1949 roku na Bałtyku dominowała flota sowiecka, a spośród innych państw jedynie Szwecja zabiegała o rozbudowę sił morskich celem utrzymania neutralności. Polska flota nie odgrywała istotnej roli poza szkoleniową, trałową i hydrograficzną tym bardziej, że znalazła się pod kontrolą sowiecką, a jej porty i bazy były do dyspozycji sił morskich narzuconego sojusznika. Ponadto kraj zniszczony wojną miał ważniejsze zadania do zrealizowania aniżeli rozbudowę sił morskich, podobnie jak czyniła to Dania – odbudowująca własną gospodarkę, a nie wojsko. Niemcy znalazły się pod okupacją aliantów, a republiki bałtyckie zostały wchłonięte przez państwo sowieckie. Również Finlandia, będąca pod wpływami sowieckimi nie odbudowywała własnej floty kierując wysiłek państwa na tworzenie nowoczesnej gospodarki.

Po drugiej wojnie światowej funkcjonowały narodowe doktryny wojenne, określające cele polityki obronnej, specyficzne dla warunków i charakteru poszczególnych państw nadbałtyckich poza Polską – nie mającą własnej suwerenności<sup>150</sup>. Od 1949 roku na Bałtyku zaczęły silnie krzyżować się interesy wojskowe państw demokratycznych i imperium sowieckiego, mocno ugruntowującego własne interesy polityczno-wojskowe od Zatoki Fińskiej po strefę okupacyjną w Niemczech. Przyjęcie doktryny koalicyjnej NATO przez państwa zachod-

<sup>148</sup> Barzo, *Tamże*, s. 36. W systemie baz sowieckich i obrony wybrzeża istotną rolę odgrywała artyleria nadbrzeżna, pokrywająca ogniem wejścia do przystani i ujść rzek, chroniąca przed wysadzeniem desantów morskich oraz chroniąca przybrzeżne szlaki żeglugowe (G. Perencew, *Sowietskaja bieregowaja artillerija*, Moskwa 1975).

<sup>149</sup> Początkowo były to kutry rakietowe, a następnie niszczyciele i fregaty. Wiele okrętów zbudowanych w latach 1956–1976 zakupiły lub wdzierżawiły floty wojenne państw socjalistycznych i arabskich.

<sup>150</sup> Doktryna wojenna stanowi prawo w zakresie obronności. Największy wpływ na doktrynę wojenną wywiera polityka państwa suwerennego i koalicji oraz potencjał wojskowy, jakim dysponuje (J. Kaczmarek, *Zasady polityki wojskowej*, MW 1991, nr 5, s. 5). Ponieważ Polska nie była państwem suwerennym, nie mogła mieć własnej – w interesie narodowym – doktryny wojennej.

nie spowodowało przewartościowania w doktrynach narodowych, zaś amerykańska pomoc gospodarcza i wojskowa stanowiły przyczynę zdominowania Stanów Zjednoczonych w koalicji państw suwerennych. Kraje demokratyczne wychodziły z założenia, że posiadanie przez armię amerykańską broni atomowej zapewni im bezpieczeństwo przed rosnącym zagrożeniem ze strony sowieckiej i jej rozszerzającej się ideologii komunistycznej<sup>151</sup>. Zasadniczo europejskie państwa koalicyjne skoncentrowały się na rozwoju własnej gospodarki, a sprawy sił zbrojnych pozostawiły na dalszym planie. Wojska rozbudowywano na tyle, aby powstrzymać sowiecki atak do chwili nadejścia pomocy zbrojnej ze Stanów Zjednoczonych. Zaś floty wojenne tych państw miały za zadanie zabezpieczać działalność gospodarki morskiej oraz osłaniać granice i wody terytorialne.

W pierwszym okresie istnienia NATO brak tam było koalicyjnej doktryny wojennej. Na wypadek wojny działania zbrojne miały być prowadzone według założeń strategii *peryferyjnej* – kontynuacja użycia sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, podobnie jak w I-szej i II-giej wojnie światowej. Wynikało to stąd, że skromny jeszcze potencjał wojskowy państw zachodnich nie był w stanie pokonać rozbudowywanych sowieckich sił zbrojnych i zależnych od nich krajów. Dlatego strategia *peryferyjna* przewidywała wycofanie armii na peryferie kontynentu, przy jednoczesnym działaniu na przeciwnika opóźniając jego marsz. Należało przy tym utrzymać przyczółki umożliwiające rozwinięcie z nich wsparcia wojsk amerykańskich i brytyjskich. Ponadto wycofywanie się spowodowałoby również rozciągnięcie sił sowieckich na rozległym obszarze, wydłużenie ich linii zaopatrzeniowych, co znacznie ułatwiłoby przeciwnatarcie<sup>152</sup>. Strategia ta przewidywała uderzenie atomowe i operacje powietrzno-desantowe, a działania bojowe zamierzano prowadzić według trzech wariantów użycia wojsk.

Pierwszy wariant – *plan krótkoterminowy* zakładał, że zaistniały konflikt zbrojny w 1950 roku zaangażuje wojska NATO w Europie, w tym również pewną ilość okrętów. Armie miały wycofywać się na peryferie i do Afryki Północnej, utrzymując za wszelką cenę przyczółki. Po tym manewrze wojska amerykańskie i brytyjskie miałyby przeprowadzić bombardowania strategiczne z użyciem broni atomowej, następnie operacje desantowe i odeprzeć ataki przeciwnika.

Drugi wariant – *plan średnioterminowy*, przewidywał konflikt zbrojny z Sowietami w latach 1951–1952. Do tego czasu wojska NATO miały zostać tak rozbudowane, aby mogły prowadzić obronę aż do Renu. Czas obrony powinien pozwolić na nadejście pomocy tak, jak w wariantie pierwszym.

Trzeci wariant – *plan długoterminowy* zakładał, że wojna wybuchnie w 1954 roku. Do tego czasu miał wzrosnąć potencjał militarny NATO tak, by było ono zdolne do prowadzenia wojny na kontynencie europejskim.

W strategii *peryferyjnej* ważną rolę odgrywały floty wojenne. Stany Zjednoczone jedynie przy pomocy floty mogły zabezpieczyć ogromne przerzuty, desanty i wspierać europejskie państwa sojuszu. Natomiast floty wojenne państw sojuszników w pierwszej fazie wojny

miały osłaniać własne wojska nadmorskie i odpowiednio zabezpieczać ich działania bojowe. Zaś w drugiej fazie, miały współdziałać z flotą amerykańską i brytyjską w strefie przybrzeżnej. Strategia ta została jednak odrzucona przez państwa NATO, ale jej elementy przeszły do doktryny *tarczy i miecza*<sup>153</sup>. Jej ideą miało być rozbudowanie sił zbrojnych sojuszników tak, aby mogli stawić skuteczny opór aż do czasu wykonania przez amerykańskie wojska strategiczne uderzenia jądrowe rozstrzygające o losach wojny. Konwencjonalne wojska NATO miały stanowić *tarczę*, a amerykańskie siły zmasowanego uderzenia odwetowego – *miecz*.

Siły morskie sojuszników miały wejść w skład *tarczy*, przejmąc kontrolę na poszczególnych akwenach i w rejonach działania wojsk NATO przyległymi do mórz. Główny ciężar ochrony żeglugi od Ameryki do Europy miały przejąć floty Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Natomiast zadaniem pozostałych sojuszników była ochrona newralgicznych linii żeglugowych – podejść do portów oraz styku kilku tras w węższych przejściach i cieśninach, zwalczanie w powyższych rejonach i strefie przybrzeżnej OP i lotnictwa przeciwnika, osłona konwojów na przejściach wzdłuż wybrzeży, prowadzenie rozpoznania oraz zwalczanie sił nawodnych przeciwnika w wyznaczonej strefie odpowiedzialności.

Kierunki tworzenia i rozbudowy sił zbrojnych NATO wytyczyła sesja Rady NATO obradująca 15–18 maja 1950 roku w Londynie. W zakresie flot wojennych rozwijano plany narodowe, a zobowiązania sojusznicze wpłynęły jedynie na niewielkie korekty. Przy tym istotny wpływ na rozwój sił morskich NATO wywarła wojna koreańska<sup>154</sup>.

Istotną rolę w zamiarach strategicznych NATO i Układu Warszawskiego odgrywał Bałtyk, który głębokim klinem wrzynał się w skrzydło północnej strefy operacyjnej tego drugiego ugrupowania wojskowego. Oba te polityczno-wojskowe ugrupowania w rejonie Morza Bałtyckiego wzmacniały swoje siły morskie, wprowadzały nowoczesne okręty i samoloty. Na uzbrojenie weszły różnych typów i rodzajów rakiety, uniwersalna automatyczna artyleria oraz broń podwodna o dużej sile rażenia. Floty wojenne przeciwników uzyskały liczne nowoczesne bazy, porty i kotwicowiska, bronione przez system baz lotnictwa brzegowego, obejmujący swym zasięgiem cały Bałtyk. Rozwinięto również na niespotykaną wcześniej skalę wzajemną obserwację i rozpoznanie morskie, które prowadzono stale bez względu na pogodę i porę roku, z wykorzystaniem okrętów specjalnych z urządzeniami rozpoznania radioelektronicznego. Do tego wprowadzono również samoloty. Ponadto na Bałtyku przeprowadzano coraz więcej ćwiczeń i manewrów przez floty NATO i Układu Warszawskiego, które stale były obserwowane przez stronę przeciwną.

Bałtyk, cieśniny duńskie i Morze Północne stanowiły dla NATO całość strategiczną i naturalną strefę ope-

<sup>153</sup> Państwa zachodnie znajdowały się w trakcie rozbudowy powojennej i zasadniczo nie chciały poświęcić suwerenności dla wspólnej sprawy (A. Montgomery, *Wspomnienia*, Warszawa 1961, s. 508–509).

<sup>154</sup> Topolski, *Tamże*, s. 587–591. Wpływ na wzrost mocy obronnej NATO miały postulaty jego dowództwa w latach 50-tych. Zakładały one zwiększenie sił konwencjonalnych włącznie z morskimi, unowocześnienie uzbrojenia i wyposażenie sił zbrojnych, stopniowe ujednolicanie wykształcenia bojowego i logistyki, utworzenie zintegrowanej organizacji dowodzenia mającą prawo dysponowania wojskami oraz nieprzerwane rozbudowywanie infrastruktury na obszarze państw NATO (Charisius, Dobias, Kozaczuk, *Tamże*, s. 81).

<sup>151</sup> R. G. Hewlett, F. Duncan, *Nuclear Navy (1946–1962)*, Chicago-London 1974, *passim*; *Sea Power*, A Naval History, s. 874nn.

<sup>152</sup> Topolski, *Tamże*, s. 583–584.

racyjną morsko-lądową. Utrata cieśnin przerwała łącznie Skandynawii z Europą środkową i groziła opanowaniem przez Sowieców Szwecji, Danii i Norwegii – a więc najważniejszych baz morskich i lotniczych do operacji na szlaki żeglugi amerykańskiej i brytyjskiej. Ponadto groziłyby skrzydłom wojsk lądowych NATO, a oprócz utraty baz w rejonie Morza Północnego, gospodarze ośrodki przemysłowe państw zachodnich znalazłyby się w zasięgu lotnictwa i floty przeciwnika. Dlatego utrzymanie panowania w rejonie cieśnin duńskich miało dla NATO szczególne znaczenie, zaś dla przeciwnika – opanowanie ich<sup>155</sup>. Stąd siły morskie NRF i Danii miały rolę wydłużonego ramienia NATO na tym morzu i w tym kierunku poszedł również dynamiczny rozwój głównie Bundesmarine, intensywne ćwiczenia na Bałtyku, a nade wszystko działalność naukowo-badawcza<sup>156</sup>.

Na Bałtyku rozwijano początkowo głównie siły trałowe. Flota Danii i Norwegii odpowiadały za kontrolę cieśnin duńskich i zachodniej części tego morza, a w dalszej fazie miały one zostać wzmocnione przez flotę amerykańską. Sowieckie siły morskie skoncentrowane na Bałtyku, by wyjść na Morze Północne, musiałyby przedtem sforsować walką cieśniny duńskie, ale czas tych walk wystarczałby na przybycie amerykańskich sił morskich.

Zakończenie wojny koreańskiej ograniczyło dalszy rozwój sił zbrojnych, wprowadzono również modyfikację amerykańskiej doktryny wojennej. Według niej wojska powinny przygotować się do prowadzenia dwóch rodzajów wojen. Pierwsza – to wojna totalna przeciw Sowiecom, ich sojusznikom i całemu komunizmowi. Druga zaś – to wojna lokalna, o ograniczonym charakterze, prowadzona w różnych rejonach świata, w tym w rejonie bałtyckim. Ponieważ Sowieci na dużą skalę rozwijali siły podwodne, NATO przygotowywało odpowiednie siły do ich zwalczania. Stały się one również istotnym elementem floty duńskiej i norweskiej, które jednocześnie przygotowywały się do wojny minowej.

W Europie zorganizowano 3 zgrupowania bojowe sił morskich, podlegające NATO wraz z odpowiednimi dowództwami:

- dowództwo Północnego Europejskiego Teatru Działań Wojennych – siły morskie Danii, Norwegii, Wielkiej Brytanii, wydzielone zespoły amerykańskie oraz na przełomie lat 50. i 60. część floty NRF, która znajdowała się w stadium organizacji;
- dowództwo Środkowego Europejskiego Teatru Działań Wojennych – flota francuska, holenderska oraz część NRF;
- dowództwo Kanału La Manche – flota brytyjska, francuska, belgijska i holenderska.

Zdecydowano równocześnie o zniesieniu ograniczenia w tonażu budownictwa okrętowego w NRF i państwo to mogło budować niszczyciele powyżej 3000 t. wyporności oraz OP do 1000 t. wyporności. Jednocze-

śnie wprowadzenie Bundesmarine spowodowało znaczny wzrost zainteresowań przez NATO Bałtykiem i cieśninami duńskimi.

Siły morskie Danii i NRF miały za główne zadanie blokadę cieśnin duńskich, zabezpieczenie własnej żeglugi oraz przeprowadzanie uderzeń na morskie linie żeglugowe przeciwnika we wschodniej i południowej części Bałtyku. Do przeprowadzenia tych działań rozwijano odpowiedni system bazowania. Ponieważ głębokość Zatoki Kilońskiej i Fehmarn Bełtu były podatne do zaminowania, odległość od baz NRD groziła odcięciem od całego Schlezwig-Holsztynu, zaś korzystanie w czasie wojny z Kanału Kilońskiego było problematyczne, czyniono starania o możliwość korzystania z baz duńskich przez okręty RFN. Cieśniny duńskie odgrywały więc istotną rolę w strategii NATO, która uwzględniała użycie tam różnorodnej broni minowej. Zamierzano jej użyć nie tylko do blokady cieśnin, ale i do obrony przeciwdesantowej Danii oraz jej wysp tym bardziej, że są tam warunki sprzyjające do masowego użycia różnorodnych min morskich. Do ich stawiania przygotowywano stawiacze min, trałowce, niszczyciele, fregaty i promy. Dlatego postawienie obronnych ZM mogło być przeprowadzone w ciągu kilku dób na całym akwenie cieśnin duńskich.

W końcu sierpnia 1959 roku odbyła się w Kilonii konferencja specjalistów z obrony minowej 9 państw NATO. Jej celem było omówienie stanu w technice minowej paktu oraz znalezienie nowych form współpracy w tej dziedzinie. Stwierdzono tam, że jednym z podstawowych zagadnień jest ochrona jednostek przed minami dennymi na Bałtyku i częściowo na Morzu Północnym. Postanowiono również zorganizować w Zatoce Kilońskiej doświadczalny ośrodek demagnetyzacyjny, prowadzący doświadczenia w kierunku znalezienia nowych metod mogących skutecznie chronić okręty przed tego typu minami<sup>157</sup>.

Uczestnictwo w NATO stanowiło główny czynnik oddziałujący na treść narodowych doktryn obronnych. Uwzględniały one zasady polityki obronnej przyjętej przez Danię, Norwegię i NRF w ramach obowiązków sojuszniczych. Uwzględniano więc nadrzędność interesów sojuszniczych – zachodnich demokracji. Na doktrynę wojenną wpływ miały głównie powiązania ze Stanami Zjednoczonymi, położenie geograficzne oraz wartość narodowego potencjału gospodarczego i wojskowego.

Do 1957 roku w państwach demokratycznych panowało przekonanie o amerykańskim prymacie nuklearnym i przewadze morskiej nad sowieckim przeciwnikiem. Ograniczało to zainteresowanie rządów problemami morskimi i brakowało jasnego poglądu co do roli flot wojennych NATO w przewidywanym konflikcie globalnym z użyciem broni atomowej<sup>158</sup>.

W latach 1949–1957 floty wojenne Danii, Norwe-

<sup>157</sup> *Kronika*, PM 1959, z. 10, s. 109.

<sup>155</sup> Położenie strategiczne Danii odgrywało istotną rolę w strategii przeciwników. Była możliwość wypadu sił morskich i lotniczych NATO na Bałtyku i ryglowanie cieśnin. Z Danii można kontrolować połączenia między Bałtykiem a Morzem Północnym, ponadto stanowi naturalny pomost między środkowoeuropejskim i północnoeuropejskim TDW NATO oraz ma znaczenie jako system baz lotniczo-morskich i dla dowozu zaopatrzenia (*Tamże*, s. 156).

<sup>156</sup> R. Miecznikowski, *Rozwój sztuki operacyjnej i taktyki Marynarki Wojennej*, PM 1980, z. 9, s. 79.

<sup>158</sup> Główny wpływ na kształtowanie się zasad użycia sił morskich w latach 1949–1960 miały Stany Zjednoczone – lider NATO. W 1955 roku NATO przyjęło amerykańską strategię zmasowanego odwetu w formie koalicyjnej – *tarczy i miecza*, co pozwoliło sojusznikom na współdziałanie w jej kształtowaniu z uwzględnieniem własnych możliwości. Skorzystały z tego dynamicznie rozwijające się siły zbrojne NRF, korzystające z pomocy pozostałych państw koalicji. Dlatego w krótkim czasie wojska lądowe i flota wojenna tego państwa stały się liderem w siłach konwencjonalnych *tarczy*. Ponadto po 1957 roku ze Stanów Zjednoczonych do państw NATO zaczęła stopniowo przenikać doktryna *elastycznego reagowania*.

gii, a od 1956 roku również NRF, koncentrowały się głównie na podnoszeniu gotowości bojowej oraz wypracowaniu zasad współdziałania w systemie koalicyjnym. Nie były one angażowane poza własnymi wodami terytorialnymi, prócz ćwiczeń. Jednocześnie systematycznie wzmacniano uzbrojenie, organizację oraz sposoby użycia sił morskich<sup>159</sup>. Przeprowadzono wspólne ćwiczenia na Bałtyku, w których zasadniczą rolę odgrywała flota duńska. Jej okręty brały czynny udział prawie we wszystkich ćwiczeniach i manewrach organizowanych przez dowództwo NATO w północnej strefie Europy. Miało to na celu głównie przygotowanie duńskich sił morskich do współdziałania z siłami innych flot sojuszniczych oraz wykonywanie samodzielnych operacji – stawianie ZM, trałowanie cieśnin, zabezpieczenie żeglugi między wyspami. Jesienią 1957 roku w ramach manewrów sił NATO przeprowadzono operację pod kryptonimem *Brown Jug*, których celem było zablokowanie cieśnin duńskich i uniemożliwienie okrętom przeciwnika przedarcie się przez nie. Obok okrętów duńskich udział w nich brały oddziały lądowe, lotnictwo oraz około 50 okrętów sojuszniczych<sup>160</sup>. Latem i jesienią 1959 roku na Bałtyku przeprowadzono kilka ćwiczeń połączonych sił NATO, podobnie jak w 1957 roku. Między Bornholmem a cieśninami duńskimi odbywały się manewry zespołów floty duńskiej, norweskiej, brytyjskiej i zachodniemieckiej. Manewry przeprowadzone w dniach 19–25 września tego roku za główny cel miały sprawdzenie działalności zaopatrzenia wojsk na wypadek wojny<sup>161</sup>.

Państwa NATO zwracały coraz większą uwagę na różnorodną obronę plot, wprowadzając PK i szybkostrzelną artylerię oraz środki wykrywania celów powietrznych już na dużych odległościach. Wynikało to z rosnących możliwości bojowych lotnictwa sowieckiego, które z wysuniętych lotnisk w NRD mogło niszczyć porty NRF, duńskie, holenderskie, belgijskie, angielskie i część francuskich, znajdujących się w jego zasięgu. Mogło niszczyć również część portów norweskich w południowej części kraju, a w północnej – z lotnisk sowieckich w rejonie Murmańska. Ponadto porty NRF, Holandii i Belgii leżą nad brzegami rzek w znacznej odległości od ujścia do morza. W wyniku zaminowania przez lotnictwo odcinka rzeki między portem a morzem, wykorzystanie portów byłoby mocno utrudnione i zdolność przepustowa znacznie by zmalała<sup>162</sup>.

Siły morskie NATO miały możliwości wszechstronnego rozwoju, który zapewniał sojusz. Wprowadzano coraz więcej elektroniki, automatyzację uzbrojenia i sprzętu, następowała specjalizacja w klasach okrętów. Wśród nich niszczyciele mogły wykonywać niemal wszystkie zadania bojowe na morzu. Ponadto w państwach NATO w pierwszych latach 50. nastąpiło znaczne nasycenie okrętami z floty brytyjskiej i amerykańskiej, co ułatwiało tworzenie mieszanych (państwowych) zespołów bojowych. Zaś wspólne manewry usprawniały łączność, dowodzenie i taktykę morską. Unowocześnianie i dozbra-

janie okrętów w najnowszej technice bojowej pozwalało na zabezpieczenie cieśnin duńskich i wymuszały na imperium sowieckim zwiększanie wysiłków gospodarczych na cele wojskowe, co powoli, ale systematycznie prowadziło do krachu ekonomicznego systemu komunistycznego. Póki to się stało, system ten dokonał wielkiego wysiłku zbrojeniowego, mimo wszystko poważnie zagrażając pokojowi w Europie. Celem umiędzynarodowienia imperialnych dążeń, Sowieci doprowadzili do powstania Układu Warszawskiego, jako pewnej przeciwwagi NATO.

Powstanie tego układu wpłynęło na zmianę doktryny wojennej i systemu obrony państwa sowieckiego oraz jego satelitów. Stanowił ułatwioną organizację polityczno-wojskową, tanią militarnie i gospodarczo dla Sowieców. Kosztem narodowych sił zbrojnych niesuwerennych członków Układu Warszawskiego, korzystając z ich baz i środków zaopatrzenia na miejscu dla swych wysłanych tam wojsk, Sowieci realizowali własne cele polityczne. Wspólnym dla wszystkich był narzucony socjalizm, reprezentowany w poszczególnych państwach Układu przez miejscowe partie komunistyczne lub robotnicze. Głównym więc zadaniem była obrona, a następnie rozszerzanie ideologii komunistycznej, a więc wzrost potęgi sowieckiej.

Układ Warszawski przygotowywany był do prowadzenia wojny światowej i do wojen lokalnych, a w razie konfliktu z NATO, wojna taka miałaby charakter koalicyjny ze strony tego paktu, ale ze strony Układu Warszawskiego – koalicji ograniczonej<sup>163</sup>. Stanowił przeciwwagę dla NATO<sup>164</sup>, ponadto dał Sowiecom podstawę do ściślejszego uchwycenia sił zbrojnych państw satelickich, przy zachowaniu pozorów ich samodzielności i suwerenności. Formalnie miał charakter otwarty i mógł doń przystąpić każdy kraj bez względu na ustrój społeczny i miał obowiązywać przez 20 lat. W wypadku utworzenia w Europie systemu bezpieczeństwa zbiorowego, Układ miał utracić swą moc. Dał Sowiecom pełną swobodę na arenie międzynarodowej i w stosunkach z satelitami, umożliwił występowanie bloku jako całości w określonych posunięciach politycznych i ułatwiał swobodę penetracji satelitów. Dużym ułatwieniem dla Sowieców było wprowadzenie jednolitej struktury organizacyjnej oraz możliwości kontroli i wydawania bezpośrednio dyspozycji poszczególnym częściom satelickich sił zbrojnych. Oficjalnie nie wydawała ich Moskwa, a naczelny dowódca zjednoczonych sił zbrojnych – zawsze marszałek sowiecki. Mógł on łączyć poszczególne związki operacyjne i taktyczne satelitów w jedną całość, zgrywać je, a przez to podnosić ich wartość bojową na długo przed konfliktem wojennym. Układ Warszawski umożliwiał pełną dowolność dyslokacji zjedno-

<sup>163</sup> Historycy wojskowości PRL w ogromnej większości uważają (wobec dużej liczby prac niemożliwe jest ich wymienienie), że Układ Warszawski stanowił koalicję. Jest to jednak błędna ocena, ponieważ twórcy układu i jego realizatorzy nie reprezentowali polskiego narodu, roszcząc sobie jedynie do tego pretensje. Ich poczynania w tym zakresie były przeciwne narodowym interesom, a sam układ stanowił organizację dążącą do wzrostu imperium sowieckiego i ściślejszego podporządkowania Polski jego interesom. Ponadto Polska była pozbawiona suwerenności, a takie państwo nie może występować w roli koalicjanta.

<sup>164</sup> B. Chocha, J. Kaczmarek, *Wojna i doktryna wojenna*, Warszawa 1980, s. 136; J. Lider, *Wojny i doktryny wojenne XX wieku*, Warszawa 1966, s. 258nn; Tenże, *Armie Ludowe. Krótkie zarysy historyczne*, Warszawa 1965; *Organizacja Układu Warszawskiego. Dokumenty 1955–1980*, Warszawa 1981.

<sup>159</sup> Z. Bagiński, *Dowództwo NATO na Bałtyku*, PM 1962, z. 2.

<sup>160</sup> Pioterek, *Duńska*, s. 62.

<sup>161</sup> Kronika, *Tamże*, s. 108. Siły morskie NATO w 1959 roku składały się ze 180 lotniskowców i krążowników, 300 OP, 800 niszczycieli i fregat, 1700 jednostek obrony wybrzeża oraz wielu jednostek pomocniczych i specjalnych (*Tamże*, s. 107).

<sup>162</sup> P. E. Jacquet, *Strategia peryferyjna a bomba atomowa*, Warszawa 1957, s. 181–183.

czonych sił zbrojnych, manipulowania nimi, dał możliwość ostatecznego ich scalenia z imperium sowieckim.

Z chwilą zawarcia Układu Warszawskiego skończył się okres pod bezpośrednią dominacją sowiecką, a rozpoczął okres formalnej niezależności przez włączenie wojsk narodowych w zjednoczone siły zbrojne<sup>165</sup>. Nastąpiło również pogłębienie współdziałania sił morskich Polski i NRD z flotą sowiecką na Bałtyku, a sowieckie poglądy wywarły wpływ na skład i sposób wykorzystania sił morskich na Bałtyku oraz na polską myśl wojskową. Jednak polska wojskowość nie całkowicie odzwierciedlała sowiecką, co wynikało z pewnych różnic ambicjonalnych przywódców partyjnych i dowódców wysockich szczebli, a następnie zadań operacyjnych i możliwości naszej floty wojennej. Dlatego podstawowy kierunek rozwoju polskiej floty wojennej dostosowywano do zadań, jakie powinna ona wykonywać we własnej strefie operacyjnej, ale oczywiście na rzecz sił sowieckich.

Udział polskiej floty w działaniach narzuconego sojuszu wynikał z ustaleń i kolejnych decyzji prosowieckiego Komitetu Obrony Kraju. Podjęto je w latach 1959–1962, a dotyczyły one włączenie floty wojennej w skład wojsk wydzielonych do dyspozycji zjednoczonych sił zbrojnych Układu Warszawskiego. W myśl tych decyzji floty na wypadek wojny miały być użyte w całości w ramach tzw. Zjednoczonej Floty Bałtyckiej – czyli oddane do dyspozycji dowództwa sowieckiego. Jednocześnie trzonem tych sił była flota sowiecka na Bałtyku, wzmocniona odpowiednimi jednostkami z innych mórz.

W połowie lat 50. w Rosji nastąpiła rewizja poglądów w kwestii wykorzystania floty wojennej własnej i satelitów. Spowodowała ona zmiany jakościowe w składzie sowieckich sił morskich i spowodowała również zmiany we flotach Układu Warszawskiego. Powstał wówczas pogląd o wzrastającej roli floty w tworzeniu i utrzymaniu wielkiego mocarstwa, a sowieckie działania poszły w kierunku zbudowania potężnych sił morsko-rakietowo-jądrowych, co wzbudzało poważny niepokój w opinii świata zachodniego i polskiej<sup>166</sup>. Rozwój tej floty opierał się głównie na doświadczeniach II-giej wojny światowej i z obserwacji wojen lokalnych po 1945 roku, głównie w Korei. Wpływ miały również możliwości techniczne Rosji oraz w państwach zależnych od niej. Po opanowaniu techniki rakietowej i jądrowej oraz wzrostu możliwości produkcyjnych, Sowieci przystąpili do budowy nowej jakości okrętów. Zaś wzrost budowy i doskonalenie sił podwodnych NATO spowodował szybki wzrost sił zwalczania OP<sup>167</sup>, a następnie OP.

Sowieci wiele uwagi zwracali na rozbudowę Floty Bałtyckiej, dla której do 1960 roku zbudowano największą liczbę okrętów. Przy jej rozbudowie brano pod uwagę położenie strategiczne – aby wyjść na Morze Północne, trzeba

było przedtem sforsować cieśniny duńskie, co wywarło wpływ na budowę odpowiednich okrętów.

Zmiany w podstawowych założeniach doktryny wojennej oraz szybki rozwój floty, spowodowały zmiany w sowieckiej sztuce wojennej. Pozostałe państwa Układu Warszawskiego bez sprzeciwu przyjęły nową strategię wojenną uznając, że w przyszłej wojnie dużą rolę będą odgrywały oceany i morza, a więc zwrócono uwagę na rozwój własnych flot wojennych.

Siły morskie Układu Warszawskiego na Bałtyku i na Morzu Czarnym miały za zadanie zwalczanie przeciwnika na morzu, niszczenie jego żeglugi i obronę własnej oraz zabezpieczenie i wsparcie wojsk lądowych. Do realizacji tych zadań floty te przygotowywano już od 1956 roku aż do 1970 roku. Zasadniczym zadaniem było jednak zdobycie panowania na Bałtyku, opanowanie Danii i wywalczenie wyjścia na Morze Północne<sup>168</sup>. Na przełomie lat 50. i 60. organizowano na Bałtyku i Morzu Czarnym tzw. Zjednoczone Floty Wojenne na czas wojny. W czasie pokoju nie tworzone dla nich połączonych dowództw, a ich rolę spełniały dowództwa i sztaby sowieckiej Floty Bałtyckiej i Floty Morza Czarnego.

Zasadniczymi celami tych flot były wspólne działania, wymiana doświadczeń w szkoleniu operacyjno-taktycznym i bojowym, wypracowywanie i wdrażanie w praktyce skutecznych metod szkoleniowych. Na czoło wysuwały się ćwiczenia dowódczo-sztabowe, ćwiczenia z użyciem wojsk i gry wojenne, narady i wspólne szkolenia kierowniczej kadry flot oraz opracowywanie i wdrażanie jednolitych dokumentów niezbędnych w czasie współdziałania<sup>169</sup>. Dążono więc do jedności poglądów w zakresie morskiej sztuki wojennej. Ponadto wychowywanie załóg w duchu ideologii marksistowsko-leninowskiej – dlatego główny nacisk położono na pracę polityczną, którą prowadzono stale i systematycznie. Natomiast dowódcy okrętów sowieckich, polskich i niemieckich na spotkaniach opracowywali plany bezpośredniej współpracy. Obejmowały one m.in. spotkania specjalistów okrętowych, wieczory przyjaźni, wymianę doświadczeń organizacji partyjnych i młodzieżowych, spotkania z weteranami wojny i ruch robotniczego, rozgrywki sportowe oraz opracowywano gazetki, błyskawice i ulotki. Ważnym problemem do rozwiązania stanowiła organizacja baz manewrowych oraz współdziałanie okrętów na morzu<sup>170</sup>.

Szczególne znaczenie miały ćwiczenia flot, przeprowadzane od 1957 roku. Ćwiczenia wojsk z udziałem flot kierowali ministrowie obrony narodowej, zaś ćwiczeniami samych flot – zastępca naczelnego dowódcy Zjednoczonych Flot Układu Warszawskiego d. s. morskich, a ćwiczeniami rodzajów sił marynarki wojennej dowódcy flot. Współdziałanie obejmowało dwa etapy: pierwszy – to lata 1956-1968, a drugi – od 1969 roku.

W pierwszym etapie mimo wysiłków nie udało się stworzyć jednolitego systemu współdziałania trzech flot na Bałtyku, co nastąpiło potem. Od 1956 roku rozpoczynano od prostych ćwiczeń i form współdziałania,

<sup>165</sup> S. J., *Układ Warszawski dalszym etapem modernizacji i sowietyzacji sił zbrojnych w Polsce*, B 1956, z. I i II, s. 48–52. Rozwijano jednocześnie marksistowsko-leninowską teorię wojen wychodząc z założenia, że jedynie słuszną walką jest walka o komunizm i jego ideały. I że jedynie Sowieci i *Układ Warszawski* rozwijają nowoczesne siły zbrojne w służbie sprawie, a wszyscy inni – to są agresorzy (*Strategia wojenna, pod redakcją W. D. Sokołowskiego*, Warszawa 1974).

<sup>166</sup> Po 1955 roku szybki rozwój floty sowieckiej był przedmiotem wnikliwego zainteresowania teoretyków NATO i specjalistycznych wydziałów wojskowych na zachodzie.

<sup>167</sup> Intensywna rozbudowa sił morskich w latach 1955–1970 spowodowała, że sowiecka flota wojenna stała się światową potęgą, a jej obecność na oceanach i na wielu morzach była stała.

<sup>168</sup> Opanowanie cieśnin duńskich stanowiłoby istotny element w opanowaniu Norwegii, a tym samym Sowieci dysponowałiby systemem baz morskich i lotniczych od Murmańska poprzez Norwegię, do Danii.

<sup>169</sup> AMW 3596/78/23, s. 15–27; 2158/61/31, s. 207–210.

<sup>170</sup> T. Mandat, *Znaczenie sojuszu trzech flot państw socjalistycznych na Bałtyku w zapewnieniu bezpieczeństwa granic morskich*, PM 1985, z. 10, s. 46.

a głównie zaś próbowano zorganizować obronę Zatoki Gdańskiej i Pomorskiej. Ponadto 12 grudnia 1956 roku w Moskwie podpisano porozumienie między rządami – sowieckim, polskim i wschodnioniemieckim o współpracy w dziedzinie ratowania życia ludzkiego oraz niesienia pomocy statkom morskim i powietrznym potrzebującym pomocy lub ratunku na Bałtyku<sup>171</sup>. Podpisano również protokół o utrzymaniu łączności w sprawach ratowniczych<sup>172</sup>.

W maju 1958 roku uzgodniono opracowywanie wspólnych planów współdziałania floty polskiej i sowieckiej bazujących w Świnoujściu w obronie Zatoki Pomorskiej oraz sił bazujących w Gdyni-Helu i Bałtyjsku w obronie Zatoki Gdańskiej. Pracom tym poświęcano wiele uwagi, ale zagadnień tych ostatecznie nie rozwiązano w omawianym okresie.

Pierwsze wspólne ćwiczenia z udziałem sztabów floty polskiej i sowieckiej odbyły się w lipcu 1956 roku w rejonie Świnoujścia, a ich tematem było *Obrona bazy morskiej z morza i powietrza*. Problem wszechstronnej obrony bazy morskiej przed siłami NATO pojawiał się niemal stale w późniejszych latach, jako temat ciągle aktualny.

W latach 1957–1959 zakres ćwiczeń obejmował zagadnienia związane jak zwykle z powyższym tematem, a następnie organizację desantów morskich oraz konwojów przybrzeżnych. Uwzględniano w nich wszystkie zasadnicze zagadnienia operacji morskich, np. osłonę i obronę konwoju na przejściu morzem. Ćwiczenia prowadziły dowództwa i sztaby z udziałem polskiej floty oraz sowieckich sił morskich z bazy w Świnoujściu i niemieckich, z bazy w Peenemünde. Na podstawie ćwiczeń opracowywano wnioski o potrzebie posiadania dwustronnych, a następnie trójstronnych dokumentów współdziałania flot i takie dokumenty powstały. Na ich podstawie zamierzano przeprowadzić wspólne ćwiczenia, do czego dążyła głównie strona polska. Jednak mimo usilnych nalegań ze strony polskiego dowództwa, aż do 1960 roku takich ćwiczeń nie udało się przeprowadzić.

Dla sił morskich NATO i Układu Warszawskiego w rejonie Bałtyku najważniejszą rolę odgrywały Cieśniny Duńskie – jako zasadniczy węzeł strategiczny w północnej części Europy. Istniały tylko dwie możliwości: albo ich opanowanie, albo zablokowanie, co wymagało przygotowywania odpowiednich sił z obu stron i działań operacyjno-taktycznych. Nie było w tym nic nowego, ponieważ panowanie nad cieśninami dawało możliwość swobody operacyjnej nie tylko na Bałtyku, ale i w podporządkowaniu całej Skandynawii, co uczyniła III Rzesza. Zapewniając sobie posiadanie cieśnin przez podbój Danii i Norwegii, zdobyła w ten sposób oboma ich brzegami wraz z portami morskimi. Ich blokadę realizowała głównie za pomocą ZM oraz systemem artylerii nadbrzeżnej i lotnictwem. ZM początkowo stawiano w południowej części cieśnin – w Sundzie i Dużym Belcie, a później w Kattegacie i Skagerracie. W ten sposób Niemcy kontrolowali handel państw neutralnych (w pierwszych miesiącach wojny okręty niemieckie zatrzzymały 127 statków różnych bander). Znaczenie tych cieśnin stanowiło więc stały element w strategii państw i układów wojskowych. Dla NATO

ważna była ich obrona, dlatego starano się o właściwą jej organizację, a obarczenie nią wyłącznie Danii nie zapewniało skutecznej obrony cieśnin przed siłami Układu Warszawskiego. Dlatego na przełomie 1958/1959 roku utworzono tzw. *grupę roboczą*, w skład której weszli oficerowie NRF, Danii i Wielkiej Brytanii. Grupa ta przeprowadziła badania możliwości obrony cieśnin i wysp duńskich oraz współdziałanie rodzajów wojsk NATO na Bałtyku. Powstała wówczas potrzeba powołania nowego organu dowódczego NATO, zaś w rezultacie pracy *grupy roboczej* uściślono współpracę duńsko-niemiecką na Bałtyku. Zmusiło to Bundesmarine do reorganizacji już w 1960 roku swych sił, a w następnym – przeniesienie nad Bałtyk najważniejsze dowództwa (baz morskich, floty wojennej i szkolenia). W ten sposób przez wspólne siły, z wykorzystaniem baz morskich i urzędzeń nadbrzeżnych Danii, południowej Norwegii i NRF, ich flot wojennych, starano się zapewnić skuteczną obronę cieśnin.

Natomiast floty Układu Warszawskiego na Bałtyku przygotowywały się do opanowania Cieśnin Duńskich, co było zadaniem bardzo trudnym do wykonania. Cieśniny te stanowią szereg wysp, na których rozmieszczone były forty, rejonu umocnione i punkty oporu. Celem floty sowieckiej było w pierwszej mierze opanowanie i utrzymanie wysp leżących w cieśninach, co dawało im rozszerzenie baz morskich i lotniczych i umożliwiałyby wyprowadzenie swej floty podwodnej z Bałtyku na Morze Północne i na Atlantyk. Ponadto ułatwiłoby opanowanie Norwegii. Najważniejszymi operacjami bojowymi dla sił sowieckich w tym rejonie byłyby więc działania desantowe i w tym celu we flotach Układu Warszawskiego zaczęto rozwijać zespoły desantowe. Przewidywano użycie różnych zespołów i lotnictwa do zwalczania sił blokujących cieśniny, przeprowadzać na nie uderzenia, aby ułatwić desanty morskie.

Polskie siły morskie były rozbudowywane przy ogromnym wysiłku państwa w takim zakresie, jaki był korzystny dla sowieckiej Floty Bałtyckiej. Zasadniczą rolę zwracano na rozbudowę tych klas okrętów, które były niezbędne w opanowaniu cieśnin duńskich. W ramach Układu Warszawskiego rosły więc zadania polskiej floty wojennej, a do nich rozwijano odpowiednie siły<sup>173</sup>. Polska flota wojenna przygotowywana była przeciw NATO w interesie imperium sowieckiego, a nie Rzeczypospolitej, co trwało wiele dziesiątków lat. Rozwiązanie Zjednoczonej Floty Bałtyckiej nastąpiło dopiero w 1990 roku. Jako pierwsza odeszła Ludowa Marynarka Niemieckiej Republiki Demokratycznej z chwilą zjednoczenia Niemiec 3 października 1990 roku. Pożegnana imprezą z sowiecką Flotą Bałtycką przeprowadzono 13 grudnia 1990 roku na Helu, ale formalną współpracę zakończono dopiero 1 kwietnia 1991 roku, do czego dopingowała polska opinia publiczna żądająca jak najszybszego zerwania wszelkich wojskowych kontaktów z Sowietami.

<sup>171</sup> AMW 3348/69/104, s. 138.

<sup>172</sup> *Tamże*, s. 7–11.

<sup>173</sup> Szczególnie w latach 1961–1964 nastąpił wzrost zadań i sił polskiej floty (AMW 3533/75, t.192, s. 27nn; 3596/78, t. 4, passim).

## Rozdział V

# Polityczno-wojskowa transformacja polskiej floty wojennej w latach 1945–1959

W końcowym okresie wojny KMW zwracało wiele uwagi na dalszy rozwój kadr dla floty. Część załóg należało wymienić ze względów zdrowotnych, wielu planowano na nowe okręty, a ponadto przewidywano duże potrzeby kadrowe po opanowaniu własnego wybrzeża i do okupacji portów oraz baz ponemieckich. Problem kadrowy w Wielkiej Brytanii zamierzano rozwiązać wcieleniem części Polaków – jeńców z byłej Kriegsmarine, ochotników z wyzwalanych obozów jenieckich, spośród wywiezionych na przymusowe prace do III Rzeszy niemieckiej i wykorzystanie Pomocniczej Służby Kobiet do obsadzenia stanowisk nie wymagających mężczyzn. A po przybyciu do kraju powołanie ochotników i przeprowadzenie poboru do MW. Jednak dla tych ludzi brakowało okrętów, ponieważ starania o zwiększenie floty wojennej napotykało już na coraz większe trudności – Anglia była temu niechętna ze względów politycznych, a do współdziałania z Royal Navy POMW był już niepotrzebny. Brytyjska żegluga stała się niemal całkowicie bezpieczna, na zakup okrętów rząd polski nie posiadał funduszy, na pomoc w ramach „lend-lease” już nie było nadziei, a sytuacja w kraju była politycznie niekorzystna. Dlatego zakończenie wojny w POMW nie przyjmowano entuzjastycznie. Przewidując radosne obchody zwycięstwa w Wielkiej Brytanii, szef KMW zezwolił na wysyłanie delegacji MW na zaproszenie brytyjskich władz wojskowych lub cywilnych, ale zalecał, aby Polacy zachowywali powagę i nie brali udziału w tańcach i hucznych zabawach. Świrski pisał, że *Zakończenie działań wojennych w Europie, nie stanowi jeszcze powodu do radości. Kraj nasz w dalszym ciągu pozostaje pod uciskiem przemocy*<sup>1</sup>.

KMW nadal starało się utrzymać wysoką dyscyplinę załóg, gotowość bojową okrętów i nie osłabiać szkolenia. Dlatego aż do rozwiązania POMW pozostawał zwartym, zdyscyplinowanym i wzorowym organizmem wojskowym, służącym nadal sprawie polskiej.

### Polski Oddział Marynarki Wojennej po zakończeniu działań wojennych

Po zakończeniu działań wojennych Anglicy wykorzystywali okręty POMW do różnych własnych zadań – niszczenie niepotrzebnych niemieckich okrętów, zabezpieczanie trałowania portów i pól minowych, utrzymanie porządku w portach i na redach, korekta oznakowania nawigacyjnego i likwidowanie zagrożenia dla żeglugi

na przybrzeżnych wodach niemieckich. Brały udział w ćwiczeniach i eksperymentach z nowymi urządzeniami okrętowymi, patrolowały przybrzeżne wody i prowadziły ochronę rybołówstwa, przeprowadzały statki przez pola minowe i kontrolowały ruch statków na niebezpiecznych akwenach. Ponadto do wiosny 1946 roku wykonywały zadania o charakterze transportowym: przewoziły uchodźców holenderskich, norweskich, belgijskich i duńskich z Niemiec do ich krajów, dostarczały do Holandii, Norwegii i Danii zaopatrzenie, głównie żywność. Okręty polskie pływały dużo, spotykały miny dryfujące, które niszczone ogniem z pokładu, chodząc głównie do portów niemieckich, norweskich i duńskich<sup>2</sup>. Niosły również pomoc uchodźcom polskim.

### Zadania wykonywane przez polskie okręty po zakończeniu wojny

Nasilenie różnych zadań dla okrętów miało miejsce do końca 1945 roku. 11 maja *Garland* z okrętami brytyjskimi i amerykańskimi pełnił służbę eskortową w konwoju 12 statków, a w kilka dni później osłaniał pancernik *Renown*. 4 czerwca d.o. *Garlanda* otrzymał rozkaz od Admiralicji o rozwiązaniu systemu konwojowego i zakończeniu operacji przeciwko U-bootom. Skierowany do Scapa Flow, *Garland* brał następnie udział w ćwiczeniach floty w rejonie Wysp Owczych. 2 lipca otrzymał w Rosyth rozkaz udania się do Kopenhagi celem objęcia osłony konwoju niemieckich statków. Od 11 do 25 lipca *Garland* eskortował statki niemieckie kierowane do portów Wielkiej Brytanii, które przejmował na Morzu Północnym. 25 lipca wyszedł do Oslo z marynarzami norweskimi, a po drodze rozstrzelał 2 miny pływające. Zaś w dniach 4–8 sierpnia ponownie konwojował statki niemieckie, tym razem idące z Oslo do Methill.

*Piorun* 25 maja otrzymał rozkaz przewiezienia do Norwegii oddziału brytyjskich marynarzy. W Oslo przejął osłonę statku norweskigo *Bergens Fiord* z wojskiem do Tromsø, a stamtąd z Anglikami do Rosyth. Do 21 lipca odbył jeszcze dwie podróże do Norwegii i jedną do Danii. Okręt pływał również do portów francuskich z podobnymi zadaniami. Na początku sierpnia z Burnisland przewiózł do Kopenhagi 10 pasażerów i 463 paczki dla Royal Navy.

*Krakowiak* i *Ślązak* osłaniały konwoje przybrzeżne,

<sup>1</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 211.

<sup>2</sup> Np. *Błyskawica* od lipca do końca grudnia 1945 roku przewożąć repatriantów do Danii, Norwegii i Niemiec, przebyła 10.812 Mm.

a 27 maja weszły do Wilhelmshaven. Tam polscy marynarze spotkali się z żołnierzami gen. Maczka<sup>3</sup>. W miesiąc później – 30 czerwca, w związku z likwidacją 16 flotylli niszczyciel bazujących w Harwich, do której należały oba okręty, wcielono je w skład 21 flotylli bazującej w Sheerness. *Ślązak* do 30 listopada pełnił służbę eskortową konwojów płynących wzdłuż wschodnich wybrzeży Anglii, zawijając kilkakrotnie do Cuxhaven i Rotterdamu. Natomiast *Krakowiak* eskortował konwoje niemieckie, pełnił służbę w ochronie rybołówstwa, przeprowadzał przez tory wodne wśród pól minowych szybkie statki, kontrolował ruch statków na niebezpiecznych odcinkach pól minowych we wschodniej części Morza Północnego<sup>4</sup>.

*Conrad* po wojnie wykonywał zadania specjalne na wodach kanału La Manche i Morza Północnego. Wchodził do Oslo i Kopenhagi, a w czerwcu wszedł do portu w Wilhelmshaven<sup>5</sup>. Przebywał tam tydzień, pełniąc służbę strażniczą. W kilka tygodni później – 1 lipca, krążownik udał się do Oslo z darami PCK dla Polaków wyzwolonych z niewoli niemieckiej. Od 16 lipca okręt przeszedł do Scapa Flow, rozpoczynając szereg ćwiczeń, urozmaiconych regatami wiosłowymi i żaglowymi.

9 czerwca *Grupa Ścigaczy* przeniesiono z Portland do Felixtone, gdzie *S 5*, *S 6*, *S 8* i *S 10*, w tydzień potem postawiono do I rezerwy.

We wrześniu *Krakowiak* konwojował statki niemieckie z Cuxhaven do Methill, a następnie wykonał patrol w ochronie rybołówstwa.

Polskie OP wykonywały nieco inne zadania. Początkowo *Dzik* i *Sokół* skierowane zostały do Dundee, gdzie formowano międzynarodową flotyllę OP w składzie 2 jednostek polskich, 5 holenderskich, 2 francuskich i 2 norweskich<sup>6</sup>. Przez kilka miesięcy odbywały jeszcze patrolowanie na wodach Skagerraku i u wybrzeży norweskich, ale z coraz większym natężeniem brały udział w ćwiczeniach na morzu z samolotami i ON. W ćwiczeniach tych szczególną rolę odgrywał *Dzik*, któremu wcześniej – wiosną 1944 roku, zamontowano nowość techniczną w podwodnej flocie alianckiej – chrapy. Jednak tuż po kapitulacji III Rzeszy, międzynarodową flotyllę OP rozwiązano, jednostki holenderskie, francuskie i norweskie przeszły do rodzimych baz, a polskie – do West Hartlepool, gdzie stanęły przy burcie *Burzy*.

W 1946 roku okręty polskie były mniej wykorzystywane przez Royal Navy. *Krakowiak* od 22 stycznia prowadził doświadczalne ćwiczenia torpedowe, a 2 lutego przeniesiono czasowo dowództwo grupy OP i bazę OP na *Burzę*. Wiosną tego roku *Burza* przeszła do Harwich jako baza OP dla *Dzika*, *Sokoła* i *Wilka*. W drugiej połowie lutego w oparciu o bazę w Rosyth *Conrad*,

<sup>3</sup> Rankiem 6 maja 1945 roku pododdziały 1 dywizji pancerniej Maczka zaczęły wchodzić do Wilhelmshaven. Dowodził nimi płk dypł. Antoni Grudziński. Ogółem w tej bazie poddało się: dowództwo twierdzy, bazy marynarki wojennej i floty, 10 dywizji piechoty i 8 pułków piechoty i artylerii, liczących w sumie – 2 admirałów, 1 generała, 1900 oficerów oraz 32000 szeregowych. Zdobyto: 3 krążowniki, 18 OP, 205 różnych ON, 94 armaty forteczne, 159 armat polowych, 560 CKM, 370 LKM, 40.000 karabinów, 280.000 pocisków artyleryjskich, 64 milionów sztuk amunicji do broni ręcznej, 23.000 ręcznych granatów, liczne składy min i torped oraz zmagazynowane zapasy żywności dla 500.000 żołnierzy na 3 miesiące (Maczek, s. 208).

<sup>4</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 216.

<sup>5</sup> Sikorski, *ORP „Conrad”*.

<sup>6</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 199; Romanowski, *Torpeda...*, s. 444; Rudzki, *Tamże*, s. 162.

*Błyskawica*, *Garland* i *Piorun* przeprowadzały indywidualne szkolenia, zespołowe ćwiczenia na morzu i w porcie, a załogi uczyły się języka angielskiego i zdobywały nowe zawody do pracy w cywilu. *Błyskawica* przez kilka tygodni, od 20 lutego do 16 marca, pełniła w Oslo służbę jako *okręt służbowy*.

Załogi polskich okrętów mimo zakończenia działań wojennych nadal spełniały szereg usług dla Royal Navy, głównie w zakresie pomocniczym, transportowym i szkoleniowym. Były to jednak już ostatnie działania jednostek POMW pod rodzimą banderą z baz brytyjskich.

## Rozwiązanie Polskich Sił Zbrojnych

Sytuacja polityczna Polskich Sił Zbrojnych stawała się coraz trudniejsza po wkroczeniu Armii Czerwonej na ziemię Rzeczypospolitej i zgody Stanów Zjednoczonych na radzieckie wpływy w kraju<sup>7</sup>. Zaś rozwiązanie Armii Krajowej 19 stycznia 1945 roku te trudności pogłębiło<sup>8</sup>. Po cofnięciu przez Wielką Brytanię uznania rządu Rzeczypospolitej Polskiej, Anglia jednostronnie przyjęła stanowisko, że znajdujące się na ziemiach jej imperium Wojsko Polskie podlega wyłącznie władzom brytyjskim. Zarządzono ustąpienie Wodza Naczelnego pozostawiając dotychczasową administrację wojskową pod władzą szefa Sztabu.

Mimo trudności politycznych czyniono starania o zachowanie sił zbrojnych. Anders wielokrotnie usiłował połączyć wszystkie związki taktyczne na jednym obszarze, na terenie Niemiec, dążąc do ich rozbudowy. Nowych żołnierzy miała zapewnić akcja werbunkowa wśród wychodźstwa, łącznie z byłymi jeńcami. Intencją tego zamiaru było przetrwanie rządu polskiego z jego siłami zbrojnymi i przygotowanie ich do wojny ze Związkiem Radzieckim<sup>9</sup>. Było to jednak sprzeczne ze stanowiskiem niedawnych aliantów.

PSZ znajdowały się we Włoszech, Anglii, Niemczech i na Bliskim Wschodzie. Po cofnięciu uznania dla rządu polskiego, sztab PSZ i rząd brytyjski uzgodniły wydanie rozkazów do wojska polskiego o potrzebie zachowania dyscypliny, spokoju i posłuszeństwa wobec władz angielskich. Było to niezbędne, ponieważ wojsko stawało się coraz bardziej zrozpaczone, myślało o trzeciej wojnie światowej, a w oddziałach prowadzono różnorodne dyskusje o zdradzie aliantów i powrocie z bronią w rękę do kraju. Najbardziej radykalne nastroje panowały w II Korpusie, którego żołnierze uratowali się z niewoli radzieckiej i nie chcieli wracać pod ich panowanie. Tymczasem Warszawa zamierzała sprowadzić wszystkie polskie oddziały pod swoją komendę, wyznaczając im na dowódcę Karola Świerzewskiego, co było jednak niemożliwe do przeprowadzenia i rząd angielski odmówił. Niemniej 21 września 1945 roku zarzą-

<sup>7</sup> K. Kersten, *Narodziny systemu władzy. Polska 1943–1948*, Poznań 1990, s. 133.

<sup>8</sup> *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. V, Warszawa 1991, s. 239–240; M. Ney-Krwawicz, *Komenda Główna Armii Krajowej 1939–1945*, Warszawa 1990, s. 390. Natomiast Instrukcja Naczelnego Wodza i rządu Rzeczypospolitej z sierpnia tego roku rozwiązywała Delegaturę Sił Zbrojnych na Kraj i nakazywała: przyjąć rzeczywistość jako sowiecką okupację, prowadzić dalszą walkę polityczną o odzyskanie niepodległości i rozwiązanie wszelkich konspiracyjnych organizacji wojskowych w kraju (*Armia Krajowa*, s. 493).

<sup>9</sup> J. Kuropieska, *Z powrotem w służbie*, Warszawa 1984, s. 70.



dził deklarowanie się polskich żołnierzy na wyjazdy indywidualne do kraju, ale akcja ta przybrała małe rozmiary<sup>10</sup>. W połowie 1946 roku Warszawa zażądała od Anglii ostatecznego zlikwidowania polskich oddziałów i oświadczyła, że nie uznaje je za WP<sup>11</sup>.

22 maja 1946 roku rząd brytyjski rozwiązał PSZ postanawiając, że zostaną one przekształcone w Polski Korpus Przesposobienia i Rozmieszczenia dla rozmieszczenia i zatrudnienia tych, którzy nie chcą wrócić do kraju w jego obecnej sytuacji<sup>12</sup>. 27 czerwca 1946 roku Warszawa pozbawiła polskiego obywatelstwa generałów – Andersa, Kopańskiego, Maczka i kilkudziesięciu innych wyższych oficerów WP za odmowę podporządkowania się Naczelnemu Dowództwu WP. Jednocześnie Anglicy odmawiali im pomocy. Np. Haller zatrzymał pobory generała, ale w sierpniu 1947 roku wstrzymano mu dalszej wypłaty wobec demobilizacji wojsk alianckich. Przeszedł wówczas w stan cudzoziemców i dotychczasowy dokument wojskowy zmienić musiał na rejestrację *obcy*<sup>13</sup>.

POMW, podobnie jak całe PSZ, z niepokojem przyjmował decyzje aliantów co do losów kraju, a uznanie Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej w Warszawie przez Francję 2 lipca, a przez Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone 5 lipca 1945 roku, natychmiast ujemnie zaważyło na losach naszych okrętów. Odwołano attaché morskich w Paryżu i Londynie, a 11 lipca 1945 roku zamknięto Poselstwo RP w Sztokholmie. Z tą chwilą attaché morski przestał być uznawany przez władze szwedzkie jako przedstawiciel KMW. Co prawda pozostał on nadal w Sztokholmie jako osoba cywilna, ale mimo wszystko tracono wpływ na polskie OP internowane w tym kraju w 1939 roku. 11 i 15 października przekazano Brytyjczykom ścigacze – *S 5, S 6, S 7, S 8, S 9 i S 10*, co spowodowało zlikwidowanie *Grupy Ścigaczy*. Następnie rząd warszawski żądał od Anglii zwrotu *Błyskawicy, Burzy i Wilka*, dlatego przekazano je chwilowo Brytyjskiemu Oddziałowi Opieki i Utrzymania. *Błyskawicę* przekazano Anglikom 28 maja 1946 roku o godz. 15.20. Część załogi natychmiast opuściła pokład okrętu, a d.o. z pozostałymi zszedł na ląd 5 czerwca.

W dalszej kolejności przekazywano pozostałe okręty. Latem Brytyjczykom zwrócono OP: *Dzika* 1 sierpnia, a *Sokoła* 3 sierpnia. Natomiast jesienią pozostałe

okręty: *Garlanda* 24 września, a w jednym dniu – 28 września: *Conrada, Krakowiaka, Pioruna i Ślązaka*. Przed opuszczeniem polskich bander KMW dokonało oceny operacyjnej działalności każdego okrętu, jego sukcesy i wkład w zwycięstwo aliantów na morzach, składano również hołd poległym i zatopionym jednostkom<sup>14</sup>. Kolejno rozwiązywano również instytucje KMW, ośrodki szkoleniowe i pozostałe, a rozkaz dzienny szefa KMW Świrskiego nr 15 z 3 marca 1947 roku m.in. podawał do wiadomości, że 31 marca tego roku jest ostatnim dniem istnienia polskiej Marynarki Wojennej.

W chwili, gdy floty wojenne – francuska, belgijska, holenderska, norweska i grecka, operujące wraz z POMW z baz brytyjskich, znacznie rozbudowywane przez dostawy głównie amerykańskie, owacyjnie były witane w swoich macierzystych portach, polska flota wojenna stała się nagle zbyt ciężka i niewygodna. POMW prowadził wspólne działania bojowe z aliantami i w ich interesie, podobna była struktura organizacyjna, ta sama technika bojowa i taktyka. Alianckie floty natychmiast wykorzystywały to w swoich krajach do dalszego rozwoju morskiej sztuki wojennej, opracowywano doświadczenia i tworzono podstawy do dalszego rozwoju sił morskich. Zaś polska flota wojenna, nowoczesna, ze świetnie wyszkolonymi załogami i sztabami przestała istnieć, a jej dorobek był nikomu niepotrzebny, zaś doświadczenia bojowe zaprzepaszczano. Dla Anglii POMW był uciążliwy i niewygodny politycznie, a rząd warszawski widziałby jedynie chętnie w swojej flocie wojennej nowoczesne okręty operujące z baz brytyjskich, w tym krążnik *Conrad* oraz część kadry – głównie młodszej, którą możnaby podporządkować komunistom.

Likwidacja POMW następowała wraz z rozwojem MW w kraju, pod kierownictwem radzieckim i rządu władzy komunistycznej. Prosovietkie Naczelne Dowództwo WP zabiegało o to, aby w nowotworzonych ogniwach sił morskich nie było zwolenników KMW, chociaż oficjalnie zabiegano o kadry z POMW. Jednocześnie przez niemal rok, funkcjonowały dwie polskie floty wojenne – POMW reprezentujący niezależną Rzeczpospolitą i MW w okupowanym kraju przez Sowieców, której struktury od początku podporządkowane zostały obcym interesom.

## Powojenne losy okrętów POMW

*Błyskawica, Burza, Wilk* oraz *Iskra*, zostały przez Brytyjczyków przekazane dla polskiej MW w kraju. Natomiast pozostałe okręty Admiralicja wykorzystywała w różny sposób.

Krążownik *Conrad* pełnił służbę w Royal Navy jeszcze przez blisko dwa lata pod poprzednią nazwą – *Danae*. Jako jednostka mocno przestarzała i mało przydatna dla brytyjskiej floty, krążownik ten w maju 1948 roku został skreślony z listy Royal Navy i oddany do kasacji. Został pocięty na złom w Barrow-in-Furness.

Dwa niszczyciele – *Krakowiak* i *Piorun*, również pełniły do końca służbę w Royal Navy, pod pierwotnymi nazwami. Pierwszy w 1959 roku został pocięty na złom. Natomiast drugi – *Piorun* pod nazwą *Noble (D 165)*,

<sup>10</sup> Do marca 1946 roku wróciło do kraju 23.000 żołnierzy z Anglii i 14.000 z Włoch.

<sup>11</sup> Sowiecki delegat na ONZ – Andriej Wyszyński protestował przeciw rzekomemu zagrożeniu Jugosławii przez wojska Andersa, co Anglicy zdementowali, ale 14 marca 1946 roku zawarli z Warszawą porozumienie, w którym zobowiązali się rozwiązać problem w zamian za niejasne gwarancje bezpieczeństwa dla polskich żołnierzy wracających do kraju. PSZ liczyły 194.460 osób, w tym: wojska lądowe – 171.220, Siły Powietrzne – 19.400 i POMW – 3840 ludzi.

<sup>12</sup> MMW, 103, s. 42nn. O rozwiązaniu PSZ: W. Anders, *Bez ostatniego rozdziału*, s. 348–388; J. Biały (Z. Czarniecki), *Wspomnienia i przyszłość 1941–1947*, Londyn 1948, s. 99–118; W. Leitgeber, *1946 – rok decyzji w sprawie rozwiązania Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie w świetle dokumentów brytyjskich*, „Zeszyty Historyczne” 1977, z. 42, s. 92–94; B. Łokaj, *Likwidacja Polskich Sił Zbrojnych 1945–46*, ZH 1976, z. 35, s. 7–63. PKPiR był organizacją militarną dowodzoną przez polską kadre i podporządkowany wojskowym władzom brytyjskim. Po rozmieszczeniu i zatrudnieniu przestawał istnieć, na co przeznaczono dwa lata (Piaskowski, *Tamże*, s. 235). Od lipca do października 1946 roku przetransportowano II Korpus do Anglii do PKPiR. Do końca tego roku przez ten Korpus przeszło 114.000 osób, a 91.000 osiedliło się w różnych krajach Europy Zachodniej i Ameryki.

<sup>13</sup> J. Haller, *Pamiętniki*, Londyn 1964, s. 331.

<sup>14</sup> IPMS, MAR. A. V. 16, s. 1–2; MAR. A. V. 18; MAR. A. V. 19, s. 1–4; MAR. A. V. 28; MAR. A. V. 29; *Pożegnanie okrętów*, PnaM 1946, z. 7.

był kilkakrotnie przezbrajany i dostosowywany do działań artyleryjsko-torpedowych. M.in. w tym celu w miejsce 1 armaty plot kalibru 102 mm, zamontowano dodatkowo 5-rurową wyrzutnię torpedową 533 mm. Mocy obrony plot nie zmniejszono, a okręt stawał się uniwersalny do walki z OP, samolotami i ON. Ostatecznie jednak, wobec modernizacji całej Royal Navy, okręt przeznaczono na złom w 1956 roku.

Natomiast pozostałe dwa niszczyciele – *Garland* i *Ślązak*, zostały sprzedane do innych flot wojennych.

*Garland* w grudniu 1947 roku został zakupiony przez Królewską Marynarkę Holandii, w której pełnił służbę pod nazwą *Marnix*<sup>15</sup>. 5 stycznia 1948 roku okręt przybył do Amsterdamu, gdzie w Holenderskiej Spółce Doków i Budowy Okrętów został przebudowany jako okręt ćwiczebny do zwalczania OP i jako okręt szkoleniowy do szkolenia technicznego. Po 16 stycznia 1950 roku okręt ponownie zaczął pełnić służbę i odbył razem z holenderskim OP „O 24” pierwszy rejs ćwiczebny na wody Brytyjskiego Wybrzeża Południowego, a w końcu maja – wziął udział we wspólnych ćwiczeniach *Activity*.

W 1952 roku *Marnix* jako fregata przeszedł gruntowny przegląd. W ciągu następnych lat został podzielony do okrętu *Zeearend* jako jednostka zaopatrzeniowa. Zaś 10 kwietnia 1964 roku *Marnix* sprzedano panu Jos de Snedt z Antwerpii za 303.300 guldenów.

Pod holenderską banderą okręt nosił następujące znaki taktyczne: początkowo *HX*, a następnie od października 1950 roku – *JT 7*, od października 1951 roku – *D 807* i od października następnego roku – *F 801*. Jako fregata holenderska *Marnix* miał następujące uzbrojenie: 2x105, 6x20, 1 hedgehog, 2 miotacze BG i 4 wyrzutnie BG<sup>16</sup>.

*Ślązak* pod brytyjską banderą służył pod poprzednią nazwą *Bedale* (*F 126*). 22 października 1951 roku Admiralicja zakomunikowała możliwość odstąpienia 3 niszczycieli eskortowych dla rządu Indii<sup>17</sup>. *Bedale* po remoncie i modernizacji, stał się okrętem indyjskim – *INS Godavari*, co formalnie nastąpiło 18 czerwca 1953 roku w Liverpoolu<sup>18</sup>. Jego dowódcą został S. M. Kohli, późniejszy admirał i dowódca indyjskiej MW<sup>19</sup>. Okręt wykonywał szereg różnych zadań bojowych i szkoleniowych we flocie indyjskiej, a w 1971 roku brał udział w wojnie z Pakistanem. Patrolował wówczas wody zachodniego wybrzeża Cejlonu, celem przechwytywania przechodzących tam statków pakistańskich. 4 grudnia tego roku przyczynił się do zdobycia statku przeciwnika *Pasni* – jako pierwszej zdobyczy indyjskiej floty w tej wojnie. *Godavari* został skreślony z listy floty wojennej w 1976 roku i przeznaczony na złom<sup>20</sup>. Uzbroje-

nie okrętu zasadniczo nie ulegało większym zmianom. W 1959 roku zamiast 2 armat kalibru 20 mm, *Godavari* miał ich 4<sup>21</sup>.

*Sokół* wrócił do poprzedniej nazwy *Urchin*, a następnie skreślono go z listy floty i przeznaczono na złom. Natomiast *Dzika* Admiralicja przekazała w 1947 roku flocie duńskiej<sup>22</sup>. Okręt został wydzierzawiony wraz z dwoma innymi OP na 3 lata, z prawem pierwokupu. Początkowo nosił nazwę *U 1*, a następnie *Springeren*.

W czasie przekazywania okręt miał radar (usunięty na początku lat 50.), za kioskiem goniometr oraz azdik. Do Danii przybył w październiku 1946 roku i do 1947 roku został przygotowany do służby. Banderę duńską podniósł w czerwcu 1947 roku, a w lipcu i sierpniu udał się do Porsmouth na szkolenie. We wrześniu 1947 roku *U 1* i *U 3* wraz z zaopatrzeniowcem udały się z wizytą do Sztokholmu, a potem do Karlskrony na wspólne ćwiczenia. W sierpniu 1949 roku okręt był na 3-tygodniowym patrolu ćwiczebnym na wodach Skagerraku, bez łączności z lądem, w dzień w zanurzeniu, a nocą wychodził na powierzchnię wody dla ładowania akumulatorów. Po wejściu Danii do NATO okręt otrzymał nazwę *Springeren* (*Biegacz*) i numer taktyczny NATO *S 321*. Jednak tego numeru nigdy nie namalowano na kiosku. W 1950 roku dierzawę przedłużono, a w latach 1954–1955 ustalono, że do chwili wprowadzenia w duńską flotę nowych OP typu *Delfinen* nadal będzie w niej służyć. W maju i sierpniu 1951 roku uczestniczył we wspólnych ćwiczeniach z flotą norweską, odbywał różne inne ćwiczenia w ramach NATO i rejsy – głównie do portów brytyjskich<sup>23</sup>. W latach 1953–1954 okręt wyposażono w chrapy. Przy ich zastosowaniu okręt mógł iść z prędkością 6 w. W 1956 roku ex *Dzik* otrzymał urządzenie do automatycznego sterowania zanurzeniem. Zasadę tego urządzenia oparto na mechanizmie torpedy<sup>24</sup>. W październiku 1957 roku okręt zwrócono Anglikom, a tam niebawem oddano go do kasacji i złomowano w następnym roku<sup>25</sup>.

Likwidacja POMW spowodowała nie tylko utracenia okrętów, ale i działania mające na celu pomoc ludziom tam zatrudnionym. Dlatego nie czekając na decyzje władz angielskich postanowiono utworzyć organizację o charakterze samopomocy, której celem była adaptacja do nowych warunków życia. W przyszłości stała się ona organizacją koleżeńsko-społeczną łączącą rozsięte po całym świecie załogi okrętów. Zebranie organizacyjne odbyło się 5 listopada 1945 roku w Plymouth. W kilka miesięcy później – 7 kwietnia 1946 roku, szef KMW wydał zarządzenie *Nowe cele i zadania Marynarki Wojennej*, skierowane do wszystkich d.o., dowódców oddziałów i instytucji POMW. Świrski stwierdzał,

<sup>15</sup> *Marnix* był drugim okrętem w marynarce holenderskiej noszącym takie samo imię. Pierwszym był okręt parowy 2 klasy *Marnix* (1865–1909), który służył od 26 marca 1888 roku jako okręt gospodarczy dla służb torpedowych w Den Helder. Stąd wzięła się późniejsza nazwa własna *Nabręza Marnix* w Den Helder położonego na tyłach Ankerpark.

<sup>16</sup> AWA, nr4.

<sup>17</sup> Były to – *Godavari* (ex *Bedale*, ex *Ślązak*), *Ganga* (ex *Chid-dingfold*) i *Gomati* (ex *Lamerton*). Pod indyjską banderą pływały one jako fregaty.

<sup>18</sup> Imię okrętu wzięto z nazwy rzeki w środkowej części Indii, która płynie przez wyżynę Dekan szeroką doliną i uchodzi deltą do Zatoki Bengalskiej. Przez Hindusów czczona jako święta rzeka.

<sup>19</sup> Dowódcami „*Godavari*” kolejno byli: Kohli, Kale, Nair, Inder Singh, Gready, Menezes, Sohpar, Mukhrjee, Bakshi, Roy, Randhawa, Rehhi, Duckworth, Har Dvd Singh, Das, Np Singh i Sridhar More.

<sup>20</sup> AWA, nr 5.

<sup>21</sup> Weyers..., s. 50–51.

<sup>22</sup> Dania otrzymała od Anglii 3 OP, w tym *Dzika* (*Morska kronika zagraniczna. Anglia przekazuje okręt podwodny „Dzik” marynarce duńskiej, MP 1947, nr 14, s. 21*).

<sup>23</sup> A. Fleks, „*Dzik*” w duńskiej flocie, OW, nr 13, s. 52–54.

<sup>24</sup> Mechanizm skonstruowano w szwedzkiej firmie ASEA w Västeras przez szwedzkiego inżyniera Erika Persona oraz zatrudnionego w tej firmie duńskiego inżyniera Aage Garde. Urządzenie było tajne i przez wiele lat stosowane tylko na szwedzkich OP. W 1956 roku sprzedano je do Danii i zainstalowano na tam 3 OP. Po oddaniu tych OP Anglii, urządzenia te zdjęto (*Tamże*, s. 54).

<sup>25</sup> W polskich siłach OP do tradycji nazwy *Dzik* wrócono pod koniec lat 80. 7 grudnia 1988 roku podniesiono banderę na nowym *Dziku*, zbudowanym w stoczni leningradzkiej w 1966 roku według projektu 641, określanego w NATO jako *Foxtrot*.

że polska MW funkcjonuje nadal jako część składowa PSZ i że należy nadal zachować wysoką dyscyplinę, szkolenie bojowe oraz organizację wojskową, co pomoże zrealizować 3 zasadnicze cele: przygotować ludzi do życia w nowych warunkach pokojowych, zapewnić zatrudnienie poza krajem i pomóc w załatwieniu formalności tym, którzy zamierzają wrócić do Polski. Dlatego MW przystąpiła do wykonania takich zadań, jak: przeprowadzenie szkolenia zawodowego do pracy w cywilu, rozwinięcie współpracy z działem rozmieszczenia i planowania zatrudnień oraz z Samopomocą MW<sup>26</sup>. W PKPR powołano Skrzydło Morskie, na zasadzie ochotniczego zaciągu. Podano jednak do wiadomości, że rząd warszawski zagroził pozbawieniem obywatelstwa wszystkim tych, którzy wstąpią do PKPR. Zaś alianci oświadczyli, że ci, którzy nie wstąpią do PKPR nie będą korzystać z pomocy i opieki wojskowej brytyjskiej i ich los jest niewiadomy.

Skrzydło Morskie w terenie podzielone było na dwie grupy: grupa A – dla zdemobilizowanych marynarzy zatrudnionych w instytucjach i bazach brytyjskich; grupa B – dla personelu uzupełniającego kwalifikacje na zawodowych kursach technicznych<sup>27</sup>. Zdobywanie zawodów technicznych pozwalało zdemobilizowanym marynarzom podjęcie pracy dobrze płatnej, ponieważ przemysł w zachodnich państwach potrzebował fachowców w różnych dziedzinach gospodarki. Zabrakło jednak ich we własnym kraju.

Od 1947 roku załogi POMW i żołnierze PSZ zaczęli się rozjeżdżać niemal po całym świecie. Wielu wstąpiło do Royal Navy lub do amerykańskiej floty wojennej. Wielu służyło na statkach pod obcymi banderami. Podobnie zresztą jak i lotnicy. Ci pracowali głównie w lotnictwie transportowym oraz jako instruktorzy w nowych państwach, np. w Pakistanie. W latach 1948–1949, w czasie radzieckiej blokady Berlina, stosunkowo dużo polskich pilotów latało na transportowcach, zaopatrujących ludność od żywności po węgiel.

Liczne grupy byłych polskich żołnierzy brały udział w różnych wojnach. Wielu z nich przyjmowało obce obywatelstwo, miało fałszywe paszporty. Do nich dołączali potem dalsi i uciekinierzy z kraju. Wielu walczyło w zawodowych francuskich jednostkach wojskowych, głównie w Legii Cudzoziemskiej, brało udział w wojnie wietnamskiej po stronie francuskiej i po przeciwnej. Spotykano tam nawet polskie nazwy czołgów i fortów – *Krakowiak*, *Ślązak* itd.<sup>28</sup>

### Możliwości rozwoju polskiej floty wojennej

Polska flota wojenna operująca z baz brytyjskich, podobnie jak innych aliantów, miała szanse dalszego rozwoju w oparciu o Royal Navy i pomoc amerykańską. Zyskały na tym floty wojenne Francji, Norwegii, Belgii, Holandii, Grecji, a częściowo nawet Jugosławii. Jedyne w stosunku do POMW postąpiono inaczej, ponieważ

Polska znalazła się pod ponowną okupacją jej części ziem – tym razem sowiecką, a władzę przejęli komuniści, sprawujący rządy pod ochroną Armii Czerwonej. Nie było więc możliwości ze strony aliantów zachodnich działać na rzecz wzmocnienia polskiej floty wojennej, którą Sowieci mogliby wykorzystać w przyszłości w interesie wzmocnienia własnego imperium. Dlatego nie było wspólnych koncepcji rozwoju sił morskich – POMW i MW w kraju, ponadto one nawzajem wykluczały się. Koncepcje rozwoju i wykorzystania sił morskich KMW wraz z rozwojem PSZ, systematycznie rozpracowywało aż do 1945 roku. Według założeń miała to być MW silna i nowoczesna, działająca na Bałtyku w oparciu o sojusz z Royal Navy i flotą amerykańską. Jej założenia, rozbudowa i funkcjonowanie miały wyłącznie charakter narodowy i koalicyjny z najsilniejszymi wówczas flotami wojennymi świata zachodniego. Natomiast polscy komuniści nie pracowali w kierunku rozwoju floty wojennej, ponieważ nie tylko nie rozumieli zagadnień morskich, ale MW była dla nich zawsze elementem obcym klasowo. Dopiero Żymierski ze sztabem czynili pewne starania o MW jako rodzaju sił zbrojnych państwa ludowego, co miało na celu wzmocnienie ich pozycji w WP, doprowadzenie do ostatecznego zniszczenia POMW i podniesienia swego znaczenia wobec Sowieców i PPR. Jednak już od samego początku koncepcje tej MW nie mogły służyć potrzebom narodu. Co prawda zawierały elementy polskie, ale rozwój floty był tak kierowany, aby w ostateczności służyła ona potrzebom radzieckim – zabezpieczenie szlaku żeglugi przybrzeżnej ze wschodu na zachód i odwrotnie oraz budowę odpowiednich baz morskich, przydatnych w przyszłości ich flocie. W latach późniejszych ich sens nie ulegał zmianie, ale koncepcje modyfikowano, doskonalono i dostosowywano do dalszych potrzeb polityczno-strategicznych imperium radzieckiego.

### Koncepcje rozbudowy floty wojennej KMW

Rozbudowę nowoczesnej floty wojennej rozpoczęto od powołania POMW, a wraz z natężeniem wojny i jej zbliżającym się zakończeniem, rodziły się jej doskonałe koncepcje. Opierano je na planowanej powojennej współpracy z Royal Navy, w nowych morskich granicach Rzeczypospolitej i w warunkach wolności żeglugi na Bałtyku.

Do zasadniczych prac w zakresie planowania rozbudowy floty przystąpiono jednak dopiero w 1943 roku, po desantach alianckich w rejonie Morza Śródziemnego, niepowodzeniu ofensywy U-bootów, klęskach niemieckich na froncie wschodnim i dalszej konsolidacji AK w kraju. Były to oznaki zbliżającego się zakończenia wojny. W maju 1943 roku utworzono w KMW Referat Planowania, który m.in. zajmował się planowaniem organizacji i rozbudowy sił morskich po zakończeniu wojny. Zaś w grudniu tego roku utworzono Referat Portowy, z zadaniem przygotowania organizacji i administracji portów<sup>29</sup>.

Od początku sugerowano, że dla Polski koniecznością jest aktywna współpraca z Wielką Brytanią i spowodowanie zainteresowanie jej Bałtykiem, jako mo-

<sup>26</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 233–234.

<sup>27</sup> *Tamże*, s. 242, 246.

<sup>28</sup> Pod Dien Bien Phu na stronę Wietnamczyków przeszło wielu żołnierzy z francuskiej Legii Cudzoziemskiej – Polaków, Niemców i Węgrów. Spośród nich szczególnie pomocny był Tadeusz Kubiak, organizator artylerii wietnamskiej i współtwórca armii tego kraju.

<sup>29</sup> *Polskie Sity*, t. II, cz. 2, s. 392.

rzem kluczowym dla Europy środkowo-wschodniej. Uważano, że będzie to możliwe wówczas, gdy Rzeczypospolita stanowić będzie realną siłę na tym morzu, a ponadto – dysponować będzie odpowiednimi bazami. Dlatego m.in. sugerowano, aby utworzyć Kanał Kiloński i pogłębić Sund do przejścia dużych ON<sup>30</sup>. Były to jednak postulaty trudne do zrealizowania w przyszłości, ale w 1943 roku stanowiły dane do dyskusji przydatne do późniejszego planowania rozbudowy marynarki wojennej. Szczególnie plan zasypiania Kanału Kilońskiego był mocno kontrowersyjny<sup>31</sup>. Co prawda szef KMW mocno go popierał, ale to nie miało istotniejszego znaczenia później ani dla dalszego istnienia samego kanału, ani na koncepcje rozbudowy floty wojennej.

Najważniejszym dla Polski było zabezpieczenie wolności żeglugi na Bałtyku, a więc pozbawienie Niemców dotychczasowej hegemonii na tym morzu<sup>32</sup>. Było to możliwe przy zapewnieniu Bałtykowi charakteru morza otwartego i niedopuszczeniu do panowania nad nim któregośkolwiek z mocarstw kontynentalnych<sup>33</sup>.

Wolność Bałtyku ściśle wiązano z postulatami interesów polskich i międzynarodowych w rejonie tego morza: przyłączenie do Rzeczypospolitej Prus Wschodnich, Gdańska oraz klina Pomorza, który oddzielał zachodnie ziemie polskie od morza i zagrażał bezpośrednio naszym portom; objęcie obszaru poza Szczecin okupacją na możliwie długi czas i stworzenie tam takich warunków, aby po jej zakończeniu Niemcy nie mogli wykorzystać swoich portów do celów wojskowych; utrzymanie niepodległości państw bałtyckich; niezależnie od traktatowego rozbrojenia Niemiec, pozbawienie ich warunków geograficznych do odbudowy w przyszłości morskiej siły militarnej przez odłączenie od nich części obszaru Szlezewiku-Holsztynu z kanałem Kilońskim oraz wysp na Morzu Północnym i na Bałtyku; sowieckie bazy morskie i lotnicze nie powinny sięgać tak daleko, aby mogły zagrażać polskiemu wybrzeżu i jego portom; wprowadzenie na Bałtyk sił Royal Navy; powiększenie polskiej MW z lotnictwem morskim do takiego stanu, aby była zdolna zapewnić wolność własnej żegludze z Zatoki Gdańskiej do cieśnin duńskich i do Szwecji oraz utrzymywanie współpracy ze Szwecją w zakresie bezpieczeństwa południowego Bałtyku<sup>34</sup>.

Rząd polski zdawał sprawę, że do realizacji tych planów niezbędne będzie zwiększenie tonażu MW i stworzenie potrzebnego jej lotnictwa morskiego w granicach określonych potrzebami strategicznymi państwa, które musi zająć odpowiednie stanowisko wśród państw morskich<sup>35</sup>.

Koncepcje rozwoju polskiej floty wojennej zostały zawarte w trzech zasadniczych dokumentach: umowa polsko-brytyjska z 18 listopada 1939 roku; wstępny projekt *Rozwój Marynarki Wojennej po wojnie* opracowany w grudniu 1943 roku i *Plan rozbudowy Marynarki Wojennej* opracowany w grudniu 1944 roku.

Pierwsza koncepcja, z listopada 1939 roku, dawała podstawy funkcjonowania POMW oraz przewidywała rozbudowę polskiej floty wojennej w oparciu o Royal Navy. Pozwoliło to na rozwój floty, instytucji MW i szkolnictwa oraz na udział w wojnie morskiej po stronie alianatów. Ponadto następował systematyczny wzrost doświadczonej kadry oficerskiej, poznającej i operującej nowoczesną morską sztukę wojenną oraz techniką wojenno-morską, współpracującej z najlepszą flotą wojenną świata – Royal Navy. A to pozwalało na tworzenie koncepcji przyszłościowych sił morskich Rzeczypospolitej w sposób realistyczny i nowoczesny.

Ponieważ POMW należał do szczególnie aktywnego rodzaju PSZ i do wyróżniających się wśród innych flot alianckich, KMW wykorzystywało ten fakt do dalszego rozwoju floty widząc jej znaczną rolę w państwie i po zakończeniu wojny. Dyskusje, studia i analizy polityczno-wojskowe sukcesów alianckich od jesieni 1942 roku, pozwoliły na opracowanie już w grudniu 1943 roku wstępnego programu *elementów do organizacji marynarki wojennej po powrocie do Kraju*<sup>36</sup>. Prac w tym kierunku nie przerwano, nadal prowadzono studia i analizy dopracowując poszczególne elementy wszechstronnego rozwoju polskich sił morskich po zwyciężskim zakończeniu wojny, które można by realizować już w kraju. Pozwoliło to KMW na opracowanie kompleksowego programu *Plan rozbudowy Marynarki Wojennej*, ostatecznie wykonany w grudniu 1944 roku<sup>37</sup>. Obejmował on 15 lat od zakończenia II wojny światowej: 1945–1960<sup>38</sup>.

Plan *M* stanowił, że MW jest częścią Sił Zbrojnych na równi z wojskami lądowymi i powietrznymi i ma za zadanie zapewnić Państwu możliwość swobodnego korzystania z dróg morskich<sup>39</sup>. Do wykonania tego zadania MW się winna składać z 3 członów: floty wojennej, lotnictwa morskiego i obrony wybrzeża. Kierownictwo tymi trzema członami winna sprawować Centralna Władza Marynarki Wojennej.

Założenia polityczno-strategiczne położenia Polski przewidziały 3 państwa – Niemcy, Rosję i Szwecję.

Odnosnie Niemiec zakładano, że państwo to zostanie pokonane i nie odrodzi się jako siła militarna. Państwo to będzie miało flotę handlową i rybacką oraz przemysł stoczniowy, ale pod ścisłą kontrolą, aby uniemożliwić w przyszłości budowę floty wojennej. Niemcy będą miały

<sup>36</sup> Opracowanie to wykonał zespół oficerów pod kierownictwem zastępcy szefa KMW – kmdr. Karola Korytowskiego i akceptowane przez szefa KMW, a następnie 30 grudnia 1943 roku przekazane dla Sztabu Naczelnego Wodza (B. Wroński, *Naczelne władze*, s. 116).

<sup>37</sup> IPMS, MAR. A. II. 4/7. Plan, którego autorami byli pracownicy Referatu Planowania pod kierownictwem Korytowskiego, zatwierdził 5 grudnia 1944 roku Świrski. Skierowany 28 kwietnia 1945 roku do: Ministra Obrony Narodowej – gen. dyw. Mariana Kukieła, szefa Sztabu Naczelnego Wodza – gen. dyw. Stanisława Kopańskiego oraz do dowódcy Polskich Sił Powietrznych – gen. bryg. Stanisława Ujejskiego, stanowił część ogólnego planu rozwoju PSZ. Dokument składa się z *Planu M*, *Planu M + 3* i załączników.

<sup>38</sup> Podobnie przebiegało planowanie w innych flotach wojennych zachodniej Europy, które zostało zrealizowane z dobrym skutkiem dla poszczególnych państw i w ich interesie. Od 1959–1960 roku floty wojenne NATO stanowiły już nowoczesne, dobrze rozwinięte siły morskie, przystępujące niemal wszystkie razem do nowego okresu przebrojenia – rakietyzacji i elektronizacji.

<sup>39</sup> Podstawowym warunkiem wykonania zadań stawianych przed MW było, według planu, zabezpieczenie granicy morskiej, baz wojenno-morskich oraz portów. Ponieważ granica morska różni się od granicy lądowej tym, że posiada za przedpole morze jako międzynarodowy obszar wykorzystywany przez nas i przez domniemanego przeciwnika, nakłada na MW specjalne formy rozpoznania.

<sup>30</sup> IPMS, A. 21. 2/16. Brak odpowiednich głębokości nie pozwolił flocie brytyjskiej wykonać w odpowiednim czasie plan *Catarina* na Bałtyku.

<sup>31</sup> *Tamże*, A. 21. 2/15, s. 1–7.

<sup>32</sup> *Tamże*, A. 21. 2/16, s. 1nn.

<sup>33</sup> *Tamże, passim*.

<sup>34</sup> *Tamże*, s. 12.

<sup>35</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 1/5.

jednak pewne zadania związane z obsługą wybrzeża, urządzeń związanych z nawigacją oraz gospodarką na wodach wewnętrznych i zewnętrznych. Dlatego będą miały możliwość budowy statków o pewnych typów i o określonym tonażu, do specjalnego pokojowego przeznaczenia. Jednak KMW uważało, że to i tak będzie stanowił ukryty załączek przyszłej budowy sił morskich Niemiec, które rozpocznie się po ustaniu lub osłabieniu kontroli przez aliantów<sup>40</sup>. Dlatego z zagrożeniem z ich strony należało mimo wszystko liczyć się w przyszłości.

W stosunku do Rosji zakładano, że należy utrzymywać z nią dobre stosunki sąsiedzkie, ponieważ państwo to jest sojusznikiem aliantów. Dlatego należałoby dążyć do podziału wpływów na Bałtyku: w południowej części Bałtyku Polska winna utrzymywać partnerskie stosunki z zachodnimi sojusznikami i państwami skandynawskimi. Co się tyczy Rosji na Bałtyku po wojnie, tego nie potrafiono ocenić stwierdzając jedynie, że flota tego państwa będzie na pewno silniejsza niż było to przed wojną. Natomiast odnośnie Szwecji liczone, że przyjaźń z tym państwem zamieni się w realny sojusz o wspólnych celach na Bałtyku.

Z założeń powyższych wynikało, że Polska, czy też zespół państw z nią związanych, chcąc ustrzec się przed wyprzedzeniem w budowie sił morskich, musi zadbać o własne. Jeżeli na Bałtyku miałyby nastąpić podział wpływów, to podstawę jego powstania winien stanowić sojusz Polski z Wielką Brytanią i Szwecją. A to wymagało od Rzeczypospolitej nowoczesnej bazy głównej wraz z szeregiem baz pomocniczych, odpowiedniej floty wojennej z silnym lotnictwem morskim oraz systemu obronnego, zabezpieczającego bazy i punkty oparcia od strony morza, powietrza i lądu.

Na podstawie założeń polityczno-strategicznych, polska MW powinna zabezpieczyć linie żeglugowe do Morza Północnego i do Szwecji oraz własne porty, niszczyć komunikacje morskie przeciwnika i jego porty, a na wypadek przewidzianej pomocy Royal Navy, przygotować dla niej niezbędne bazy. Do sprostania tym wymogom, MW winna składać się z floty wojennej, lotnictwa morskiego, baz dla floty oraz środków i urządzeń obronnych na wybrzeżu.

Flota wojenna powinna być tak budowana, aby mogła operować również poza Bałtykiem ze względu na zobowiązania wobec sojuszników, albo też ze względu na zagrożenia naszych interesów poza tym morzem. Swoje zadania mogłaby realizować wyłącznie wówczas, gdy będzie dysponować zasadniczymi rodzajami okrętów, lotnictwa morskiego oraz zabezpieczenie dla remontów i zaopatrzenia. Przewidywano założenie trzech baz morskich: Szczecin-Świnoujście, Gdynia-Hel (baza główna) i Królewiec-Piława<sup>41</sup>.

Podstawą do działań MW stanowiło wybrzeże morskie, obejmujące bazy morskie, komunikacje lądowe dla

powiązania lądowego tych baz ze sobą, lotniska, stałe urządzenia obronne MW, garnizony MW oraz oddziały lądowe podległe MW. Wybrzeże morskie miałyby podlegać MW, a dowódcą wybrzeża powinien być admirał.

Zadaniem urządzeń obronnych wybrzeża morskiego było zapewnienie stałej obrony baz morskich od strony morza i powietrza, zapewnienie czasowej obrony baz morskich od strony lądu i powietrza, czyli osłony od strony lądu. Bezpośrednią obronę baz morskich, głównie od strony morza, miały zapewnić istniejące wówczas twierdze morskie w Świnoujściu, Gdyni i Piławie<sup>42</sup>. Twierdze morskie oraz morskie rejony umocnione byłyby środkami obrony większości obszarów obronnych na wybrzeżu morskim, tzw. Morskich Obszarów Warownych.

Przewidywano następujące Morskie Obszary Warowne: Bornholm, Rugia, Szczecin-Świnoujście, Gdynia-Hel, Królewiec-Piława i na Zalewie Kurońskim (lub Kłajpeda).

Morskie Rejony Umocnione stanowiłyby słabszy system umocnień półstałych i polowych, których zadaniem było: bezpośrednia obrona baterii nadbrzeżnych, obrona lotnisk i wodowisk, magazynów, środków zaopatrzenia i stacji węzłowych oraz zakładów przemysłu wojennego i pomocniczego (np. Szczecin, Gdańsk, Elbląg, Królewiec).

Plan powstał wówczas, gdy nie posiadano jeszcze najważniejszego elementu – wielkości i rodzaju floty domniemanego przeciwnika. Nie znano również i innych elementów, które miało dać dopiero zakończenie II wojny światowej. Wiele wynalazków technicznych jeszcze nie ukończono, a ich zastosowanie mogło przecieć wpłynąć na zmiany zasad taktyki i użycia sprzętu bojowego w siłach morskich. Brano jednak pod uwagę ogólne, znane wskazówki: przyjęte założenia granic morskich, przyjęte zadania, przedwojenny skład floty rosyjskiej, obecny stan floty szwedzkiej, możliwości Niemiec, dotychczasowe doświadczenia wojenne oraz możliwości finansowe państwa. Na podstawie powyższych przesłanek plan zakładał, że polska flota wojenna powinna wynosić około 325.000 t.<sup>43</sup>

Flota wojenna według planu obejmowała okręty bojowe i pomocnicze oraz urządzenia do remontów, przeróbek oraz zaopatrzenia.

Przewidywano, że w skład okrętów bojowych i pomocniczych wejdą: 3 pancerniki, 6 krążowników, 6 lotniskowców, 36 niszczycieli, 24 OP, 200 ścigaczy różnego przeznaczenia, 12 fregat i korwet, 2 stawiacze min, 36 trałowców oraz okręty szkolne, pomocnicze i holowniki.

Urządzenia miały obejmować doki od 2000 t. do 35.000 t., warsztaty mechaniczne, elektrownie i transformatornie, zakłady torpedowe, akumulatorownie, minownie, zakłady uzbrojenia, montownie dział morskich, zakłady optyczne, składnice i warsztaty nawigacyjne. Zakłady hydrograficzne, radiostacje różnych typów i urządzenia radiolokacyjne, zbiorniki na paliwa i smary, zbiorniki na butle tlenowe i acetylenu, maga-

<sup>40</sup> Przyszłość wojskową Niemiec oceniono następująco: *nikt nie jest zdolny przewidzieć w jakim czasie powstanie siła zbrojna Niemiec i do jakiej potęgi się rozwinię. Liczyć się trzeba z tym, że gdy zaistnieją odpowiednie warunki, potencjał ludzki, zasobowy i naukowy Niemiec, będzie zawsze tak wielki, że czas zużyty przez Niemców na tę odbudowę, będzie wielokrotnie krótszy niż pozwoliłoby sobie na to mogło każde inne państwo, czy zespół państw – nie dorównując liczebno i zasobowo Niemcom (Tamże, Załącznik nr 1, s. 1).*

<sup>41</sup> Tamże, s. 2–5. Gdyby Szczecin i Świnoujście nie przypadłyby Polsce, wówczas ze względu na bezpieczeństwo bazy głównej od strony Niemiec, zamierzano stworzyć nową bazę pomocniczą, przynajmniej 150–200 km na zachód od Gdyni, np. w Kołobrzegu.

<sup>42</sup> Pod nazwą *twierdzy morskiej* określono system stałych umocnień o charakterze twierdzy pierścieniowej, rozbudowanych w kluczowych punktach na wybrzeżu morskim. Głównym zadaniem takiej twierdzy było zapewnienie bezpieczeństwa okrętom oraz urządzeniom portowym przez artyleryjskie zwalczanie floty przeciwnika i jego lotnictwa. Pierścieniowość twierdzy morskiej zapewniała obronę od strony lądu, a zwłaszcza obronę przeciwdesantową (Tamże, s. 6).

<sup>43</sup> Tamże, s. 7.

zyny amunicyjne i materiałów wybuchowych, sieć transportowa, kolejki wąskotorowe, tabor kolejowy i drogowy<sup>44</sup>.

Realizacja zamierzonego planu rozbudowy MW w czasie obejmowała trzy okresy, przeprowadzoną w ciągu 15 lat, licząc od chwili przejścia przez polskie władze państwowe terytorium Rzeczypospolitej i terytoriów okupowanych. Czas ten dzielono na trzy okresy, trwające po 5 lat<sup>45</sup>.

Najważniejszy był okres pierwszy – przejściowy, związany z utworzeniem władz naczelnych, sztabów i dowództw, przejściem okrętów, samolotów i materiałów oraz obiektów na wybrzeżu, a także okrętów i samolotów od państw sprzymierzonych, zorganizowaniem zaciągu personelu, utworzeniem i uruchomieniem obozów szkolnych dla wyszkolenia personelu w ilości niezbędnej dla utrzymania i zachowania okrętów, samolotów, sprzętu i obiektów, uruchomieniem minimalnej ilości jednostek floty, lotnictwa morskiego i obrony wybrzeża, mających spełniać rolę wyszkoleniową dla dalszej rozbudowy MW, rozpoczęciem budowy nowych jednostek oraz remont i modernizacja posiadanych. Okresy drugi i trzeci miały być przeznaczone na dalszy rozwój pracy nad przygotowaniem personelu dla MW, dalszy ciąg budowy nowych okrętów i samolotów oraz modernizacja posiadanych, a także przygotowanie gotowości bojowej obrony wybrzeża, uruchomienie dalszych jednostek MW w ramach 15-letniego planu rozbudowy<sup>46</sup>. Okręty – w zależności od potrzeb, miały przebywać w kampanii, w I lub w II rezerwie<sup>47</sup>.

Dla rozwoju sił morskich niezbędne było szkolnictwo MW, które miało obejmować Szkołę Podchorążych MW i Szkołę Specjalistów Morskich.

W związku z trudnościami w naborze odpowiednich kandydatów, w SPMW zamierzano rozszerzyć program nauki o 1–2 lata<sup>48</sup>. Pozwoliłoby to wybranym kandydatom zdobyć wielką maturę, po której zostaliby wcieleni do SPMW już jako normalni podchorążowie. Ponadto przyjmowano by tę młodzież, która miała już taką maturę. Starania w tym zakresie były ważne, ponieważ przewidywano, że po 15 latach MW będzie potrzebować około 3800 oficerów, w tym – 1300 morskich i 2500 korpusu obrony wybrzeża.

SSM miała szkolić dla załóg okrętów. Zakładano, że po 3 latach od chwili zakończenia wojny, MW potrzebować będzie 7000 wyszkolonych podoficerów oraz marynarzy i żeby ten stan osiągnąć, już w pierwszym roku należy rozpocząć szkolenie 2000 ludzi<sup>49</sup>.

<sup>44</sup> Tamże, załącznik nr 1 do załącznika nr 1 planu M.

<sup>45</sup> Tamże, załącznik nr 1 do planu M, s. 9. Jednak ostateczne rozplanowanie w każdym z trzech okresów uzależniano od stanu i ilości okrętów, sprzętu morskiego, lotniczego i obrony wybrzeża, jakie polska MW przejmie od marynarki niemieckiej oraz uzyska od państw sprzymierzonych. Brano pod uwagę również środki finansowe na utrzymanie, modernizację i wyszkolenie.

<sup>46</sup> Tamże, s. 9.

<sup>47</sup> W I rezerwie stan załóg winien wynosić 1/4 stanów w kampanii, a w II rezerwie utrzymuje się tylko warty oraz niezbędne minimum dla utrzymania porządku i czystości na okrętach. Koszty utrzymania w I rezerwie wynoszą 1/4 kosztów w kampanii, a w II rezerwie – 1/10 kosztów w kampanii. Natomiast zużycie ropy w I rezerwie wynosi 25% ilości zużytej przez okręt w kampanii, a w II rezerwie okręty zużywają ropę dla celów konserwacji oraz dla ogrzewania pomieszczeń zajętych przez warty (załącznik nr do planu M, s. 2–3).

<sup>48</sup> Wynikało to stąd, że w Polsce przez 5 lat nie funkcjonowały szkoły, a więc trudno byłoby znaleźć odpowiednich kandydatów, takich jak przed wojną.

<sup>49</sup> Tamże, plan M, s. 6.

W planowaniu rozwoju floty wojennej, poszczególnych klas okrętów, ich wyporności i załóg, a tym samym kosztów, opierano się na najlepszych jednostkach znajdujących się na wyposażeniu sił sojuszniczych i przeciwników. Na podstawie wiadomości o tych okrętach, dane o załogach własnych planowanych, wypośredkowano i zaokrąglono.

Pancernik – 60 oficerów i 1500 podoficerów i marynarzy (za przykład wzięto: brytyjski – *Duke of York*, amerykański – *Indiana*, francuski – *Richelieu*, włoski – *Impero*, niemiecki – *Tirpitz* i japoński – *Nagato*).

Krażownik – 20 oficerów i 500 podoficerów i marynarzy (za przykład wzięto: polski *Dragon*, brytyjskie *Aurora* i *Carlisle*, amerykański *San Diego*, francuski – *Emil Bertin*, włoski – *Luigi Cadorna*, niemieckie – *Nürnberg* i *Emden*, japoński – *Kuma*).

Lotniskowiec miał liczyć 25 oficerów i 600 marynarzy oraz podoficerów. Za przykład wzięto japoński lotniskowiec *Ryuzyo*.

Niszczyciel – 12 oficerów i 175 podoficerów i marynarzy (za przykład wzięto: polski – *Błyskawica*, brytyjski – *Duncan*, amerykański – *Gridley* i włoski – *Aviere*).

Okręt podwodny – 5 oficerów i 45 podoficerów i marynarzy (za przykład przyjęto: polskie – *Sęp* i *Sokół*, brytyjskie – *Trident* i *Sealion* oraz amerykańskie – typu S i typu O).

Fregata, korweta – 10–16 oficerów oraz 120–160 podoficerów i marynarzy (za przykład wzięto: brytyjską fregatę *River* oraz brytyjskie korwety – *Flower* i *Kittawake*).

Ścigacze – 1 oficer i 12 podoficerów oraz marynarzy (w zależności od wielkości załoga mogła być liczniejsza).

Okręty pomocnicze – poławiacze min (traulery), okręty bazy (matki), ropowce, okręty warsztatowe, okręty hydrograficzne, okręty szkolne itp. (na większy stan załóg zależał od przeznaczenia okrętu, a za przykład brano: amerykański ropowiec *Sabine*, amerykańską matkę OP – *Beaver*, niemiecki trawler – typu M i niemiecki warsztatowiec – *Saar*)<sup>50</sup>.

Plany rozwoju floty wojennej i zajęcia przez MW szerokiego dostępu do morza wraz z bazami morskimi, licznymi portami i przystaniami, urządzeniami, stoczniami i innymi obiektami gospodarki morskiej, stawiały państwo przed istotnymi zagadnieniami morskimi w przyszłości. Korzystając z tego KMW sugerowało zajęcie się tym problemem jeszcze przed zakończeniem wojny, aby tuż po przybyciu do kraju mogły funkcjonować odpowiednie organa państwowe. Wychodzono z założenia, że MW i MH stanowią zasadniczy człon polskiej polityki morskiej i będą stanowić siłę napędową spraw morskich Rzeczypospolitej<sup>51</sup>. Ponadto uważano, że zagadnienia morskie mogą stanowić ważny atut wobec aliantów co do przyszłości Polski. Dlatego zdaniem szefa KMW należało powołać wspólny organ morski – Mini-

<sup>50</sup> Tamże, Załącznik nr 2 do planu „M”, s. 1–2.

<sup>51</sup> Tamże, MAR. A. V. 1/5. KMW chodziło o zespolenie w jednym kierunku spraw morskich MW i MH. MW podlegała MON, a MH stanowiła jeden z elementów Ministra Przemysłu, Handlu (Rolnictwa) oraz Skarbu. Oba te pionierzy rządowe nie były w stanie ogarnąć całokształtu spraw morskich, jako zagadnienia państwowego. *Zresztą żaden z obu Ministrów nie jest przedstawicielem całokształtu zagadnień morskich – które, rozparcelowane między nich obu, znajdują oddźwięk również w Ministerstwach: Spraw Zagranicznych, Prac Kongresowych, częściowo Odbudowy Administracji i jego Podsekretariacie. Jest to nieuspółmierne z wagą zagadnienia w stosunku do niektórych, zwyczajowo kreowanych, resortów, będących tutaj li tylko biurami planowania (Tamże, s. 2).*

sterstwo Spraw Morskich, obejmujące MW i MH. Ministrem mógł być niefachowiec, ale członek rządu, przy czym MW dodatkowo powinna podlegać MON pod względem wojskowym<sup>52</sup>. Takie rozwiązanie na czas prowadzonej wojny i w pierwszym okresie powojennym w kraju, dawałoby większe możliwości rozwoju nie tylko MW, ale i całej gospodarki morskiej. A później – otwierało drogę do utworzenia Ministerstwa MW, o co szef KMW zabiegał niemal przez cały okres sprawowania tej funkcji.

### Zamiary KMW w uzyskaniu okrętów po zakończeniu wojny

Polska flota wojenna miała składać się z okrętów POMW, jednostek przekazanych przez Brytyjczyków i Amerykanów, z podziału sił morskich niemieckich i włoskich, z nabytków pozostawionych przez Niemców w portach, przejętych przez naszą MW oraz z uruchomionej produkcji stoczniowej w kraju.

POMW składał się wówczas z 1 krążownika, 6 niszczycieli, 2 OP i grupy ścigaczy. Wzorem innych flot alianckich, można było również liczyć na dostawy okrętów przez Brytyjczyków i Amerykanów, głównie takich klas okrętów jak niszczyciele, fregaty, OP, trałowce, ścigacze oraz jednostki pomocnicze. Jednak głównym źródłem uzyskania floty wojennej takiej, której budowa trwałaby dziesiątki lat, według zamiarów KMW miały stanowić okręty uzyskane od sojuszników w ramach demobilizacji ich części sił oraz z podziału flot *osi*<sup>53</sup>.

Już we wrześniu 1943 roku KMW występowało z potrzebą wysunięcia żądań Polski odnośnie floty niemieckiej i ewentualnie włoskiej. Mogłoby to stanowić ważny element gry politycznej, ale przy zachowaniu dwóch czynników: od postulatów stawianych przez Anglię odnośnie kontynuowania sojuszu i współpracy z nią na morzu w warunkach powojennych oraz od rozmiarów żądań na rozdział flot niemieckiej i włoskiej przez Rosję. Żądania polskie w tej sprawie proponowano łączyć z zadaniami, jakie Rzeczypospolita będzie sprawowała w środkowej części Europy i na Bałtyku<sup>54</sup>.

Po kapitulacji Niemiec, już w nowej sytuacji politycznej, gdy rząd polski nie miał możliwości objęcia własnego wybrzeża i wysunięcia zwrotu urządzeń i sprzętu znajdującego się na lądzie, KMW postulowało zwrot jednostek pływających należących przed wojną do naszej MW. Nie miałyby to oczywiście nic wspólnego z przyszłym udziałem Polski w żądaniach odszkodowań ze strony Niemiec, czy też w podziale flot wojennych państw, z którymi Rzeczypospolita była w stanie wojny. Szef KMW w piśmie z 7 czerwca 1945 roku do Ministra Spraw Zagranicznych pisał, że *nie można brać pod uwagę podziału Rzeszy na odrębne strefy okupacyjne, gdyż prawny właściciel jest jeden i nie może dać się ubiec władzy kreowanej w Polsce*<sup>55</sup>. Jednak nie było już politycznych możliwości do zrealizowania tego postulatu.

Zamiary KMW przejścia ponemieckich ON i OP nie mogły się powieść. Nie była w stanie ich przejąć również

MW w kraju – bo faktycznie nie istniała, a wszystko co się dało, rabowały radzieckie wojska.

W chwili kapitulacji III Rzeszy niemieckiej w polskich portach i na wodach przybrzeżnych znajdowało się dużo ponemieckich okrętów bojowych, pomocniczych i specjalnych, różnego sprzętu morskiego i uzbrojenia. W Świnoujściu został porzucony krążownik *Lützow*, który zbombardowany przez lotnictwo amerykańskie osiadł rufą na dnie na południe od portu, krążownik pomocniczy *Orion* i zatopiony pancernik *Schlesien*, w Szczecinie niewykończony lotniskowiec *Graf Zeppelin* został osadzony na mieliźnie u brzegów jeziora Dąbie, w Gdyni uszkodzone 2 pancerniki – *Gneisenau* i *Schleswig-Holstein*. Niszczyciele typu *Elbing* i torpedowce znajdowały się w stocznjach Elbląga i Gdyni<sup>56</sup>. Wiele niemieckich OP zatono podczas prób w wodach Zatoki Gdańskiej i Zalewu Szczecińskiego.

W lutym 1945 roku przewidywano, że na odzyskanym wybrzeżu polskim będzie około 30 różnych stoczni. Podział urządzeń stoczniowych ustalono w Moskwie 10 maja tego roku według następującego klucza: Polsce miało przypaść 30%, a Sowietom 70%. Jedynie w stocznjach gdyńskich po połowie. Był to zalegalizowany rabunek, na który przystał rząd warszawski. Zgodnie z tym, pierwszy ośrodek znacznego przemysłu wojennomorskiego zdobytego na Niemcach – Elbląg, Sowietci niemal całkowicie rozkradli. Przeprowadzano to w szczególnie bestialski sposób – miasto wciąż paliło się, a w nim trwały mordy, gwałty i bezwzględny rabunek. Rabowano wszystko, co się tylko dało, a to czego nie można było zabrać, niszczone i palono. Dla Sowietów najważniejszym był jednak demontaż stoczni w tym mieście. W tym celu od lutego do czerwca 1945 roku kilka tysięcy Rosjan wracających z przymusowych prac w Rzeszy, kilkuset specjalistów niemieckich i żołnierzy sowieckich, intensywnie demontowało stocznnię, pracując w dużym pośpiechu nawet na 2–3 zmiany.

Po wejściu do polskich portów Armia Czerwona natychmiast przystępowała do rabowania wszystkiego, co się dało wywieźć. Trwał demontaż i wywóz mienia portowego, stoczniowego i rybackiego. Sytuacja nie uległa zmianie nawet wówczas, gdy w połowie sierpnia 1945 roku podpisano umowę między rządem warszawskim a moskiewskim, w której Sowietci rzekli się pretenzji do mienia ponemieckiego na całym terytorium państwa polskiego. Już 28 sierpnia czerwonarmiści wywieźli wszystkie obrabiarki i maszyny ze stoczni rybackiej w Ustce. Rabunków dokonywano nawet po oficjalnym przekazaniu stronie polskiej mienia portowego. Np. w 1945 roku Rosjanie przekazali w Kołobrzegu zepsuty kuter rybacki, ale po wyremontowaniu go przez Polaków, natychmiast kuter ten zarekwirowali. W grudniu tego roku marynarze sowieccy wprowadzili polską jednostkę pływającą, zabierali obiekty brzegowe i budynki na własny użytek<sup>57</sup>.

<sup>52</sup> Szef KMW proponował również, że można by było przyznać mu tytuł Podsekretarza Stanu w MON z obowiązkiem uczęszczania w Radzie Ministrów i jej Komitecie Politycznym (*Tamże*, s. 3).

<sup>53</sup> *Tamże*, A. 21. 2/16.

<sup>54</sup> *Tamże*.

<sup>55</sup> *Tamże*, MAR. A. V. 1/8.

<sup>56</sup> W Gdyni znajdowały się: dok wraz z torpedowcem *T-10*, dok z okrętem patrolowym, dok pływający z wrakiem okrętu i okrętem bazą *Waldemar Kophamel*, ex francuski OP *La Favorite* (*UF 2*), baza OP *Frieda Horn*, minowiec, wycofane ze służby OP – *U 3*, *U 4* i *U 6*, baza OP *Heinz Horn*, holowniki i szereg mniejszych okrętów. Natomiast na pochylni w Elblągu stały kadłuby 4 stawiaczy min. Jednak misja przybyła 28 lipca 1945 roku z Berlina w składzie 3 komandorów – angielskiego, francuskiego i sowieckiego zażądała pocięcia ich na złom, chociaż nadawały się one do odbudowy.

<sup>57</sup> M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985, s. 217, 222, 225, 231–234, 258; A. Kaźmierczak, *Stan potencjału portowo-stocz-*

Sowieci szczególną uwagę zwracali na przejęcie U-bootów. Po zajęciu Gdyni opanowali natychmiast stocznice produkujące OP, odszukali pracowników budujących najnowsze U-booty typu XXI i zlecieli im dokonanie pozostawionych na pochylniach kadłubów. Po wyposażeniu i po próbach na morzu wcielono je do sowieckiej floty wojennej. Wkrótce zniknęła również z Gdyni większość stoczniovców, a w Leningradzie i Rydze, zaczęto produkować OP – wiernie kopie U-bootów<sup>58</sup>.

Rosjanie przejmowali nawet te OP, które wydobywały polskie statki PRO. Z Zalewu Szczecińskiego natychmiast transportowali je do swojej bazy w Świnoujściu, a potem dalej na wschód.

Dotyczy to również stoczni w Gdańsku, gdzie 4 OP stały gotowe do wodowania, a 30 dalszych znajdowało się w różnych fazach montażu. W sumie Sowietci po opanowaniu i zniszczeniu miasta opanowali 45 U-bootów w różnych stadiach budowy. Przetransportowano je do baz sowieckich, będących poza zasięgiem aliantów zachodnich, aby nie uległy zatopieniu jak pozostała flota podwodna Kriegsmarine. Zabrano również dokumentację i niemieckich pracowników technicznych budujących te jednostki.

W Elblągu budowano również lilipucie OP. W 1945 roku nie zdążyli zniszczyć w stoczni sekcji tych jednostek, a w 1948 roku ściągnięto do Gdyni kilka członów takich OP. Jednak nie udało się znaleźć ich dokumentacji i w latach 1948–1950 nie zdołano ich odbudować<sup>59</sup>.

### Powstanie Marynarki Wojennej w sytuacji podporządkowania kraju Sowiecom (Brak możliwości współdziałania dowództwa Marynarki Wojennej i Kierownictwa Marynarki Wojennej)

Nasilenie prac KMW związanych z planami przejęcia wybrzeża polskiego przez MW i oddanych do jej dyspozycji wojsk lądowych, miało miejsce przy szybkim posuwaniu się wojsk radzieckich do granic Rzeczypospolitej. Na czas przejściowy, aż do ustabilizowania się stosunków w Polsce, do Dowództwa Wybrzeża Morskiego miał zostać włączony Generalny Komisariat Wybrzeża, obejmujący zagadnienia należące do MH<sup>60</sup>. KMW zamierzało powołać specjalną ekipę polską, która mogłaby rozpocząć prace na miejscu, w porozumieniu z Anglikami, mając zagwarantowaną umowę z Rosjanami. W skład takiej ekipy mogliby wejść ci, których proponują władze polskie. *Aż do powołania całkowicie suwerennego Państwa Polskiego, a więc i w czasie okupacji Wybrzeża – zwierzchnia władza Polskiej Marynarki Wojennej działająca na mocy porozumienia, wpływa-*

*niowego Gdyni w chwili wyzwolenia*, PM 1976, z. 6; L. Michałków, *Nie tylko wyzwolicieli*, Ba 1992, nr 11, s. 18; J. Modrzejewski, *Koniec niemieckiej floty wojennej*, MP 1947, nr 12.

<sup>58</sup> K. Wygnał, *Sukcesorzy sławy*, Ba 1997, nr 1, s. 20. Np. OP *Dzik*, na którym podniesiono polską banderę 7 grudnia 1988 roku, stanowił zmodernizowany typ niemieckiego OP.

<sup>59</sup> Filipowicz, *Tamże*, s. 286. W 1944 roku w Elblągu zbudowano 360 takich jednostek.

<sup>60</sup> Pas wybrzeża morskiego od wschodnich granic Polski do zachodnich, przyznanych Rzeczypospolitej, miał tworzyć terytorium państwa pod względem wojskowym, podległy MW jako *Wybrzeże Morskie* (IPMS, MAR. V. 4/6, Rozwiązania i rozwinięcie postulatów Marynarki Wojennej do rozmów z Rosją).

*jącego ze wspomnianej umowy, w stolicy Imperium Brytyjskiego – nie może tworzyć odrębnej, podlegającej tej władzy zwierzchniej jakiegś drugiej marynarki. Zatem dodane nam okręty czy statki – mogą powiększyć tylko istniejącą już Flotę, a nie tworzyć odrębną*<sup>61</sup>. Takie działania miałyby wesprzeć siły brytyjskiej floty, która mogłaby posiadać bazy w polskich portach, co zdaniem KMW zlikwidowałoby lokalne nieporozumienia Rosjan z Anglikami. Natomiast polska lewica komunistyczna, nie doceniając spraw morskich, a floty wojennej w szczególności, była zdana wyłącznie na to, co jej proponują Sowietci.

Po powołaniu w Lublinie PKWN, mając obiecany przez Sowieców dostęp do morza, polskie władze komunistyczne przystąpiły do realizacji ograniczonych zamierzeń dotyczących przyszłej własnej floty wojennej. Realizatorem tych zamierzeń był ich przedstawiciel – gen. broni Michał Żymierski, który w pierwszym etapie powołał formację MW, złożoną z kadry morskiej a nawet cywilów, związanych z morzem<sup>62</sup>. Już w sierpniu 1944 roku Żymierski w rozmowie z kmdr. por. Karolem Kopcem (jedyny starszy oficer polskiej MW w wojskach polskich) rozpatrywał możliwość zebrania oddziału specjalistów wojskowych i cywilnych morskich. Kierowano ich początkowo do 9 Zapasowego Pułku Piechoty stacjonującego na terenie byłego obozu koncentracyjnego na Majdanku, ale wśród nich niewielu było marynarzy. W kilka tygodni potem – 29 października tego roku, Żymierski wydał rozkaz sformowania do 15 listopada Samodzielnego Polskiego Batalionu Marynarki z miejscem postoju w Lublinie. I już wówczas korzystając z braku polskich oficerów morskich, zaczęto tam kierować radzieckich. W lutym 1945 roku jednostce nadano nazwę 1 Samodzielny Morski Batalion Zapasowy Marynarki Wojennej i przesunięto do Włocławka. Batalion został przygotowany do ochrony wybrzeża gdańskiego w interesie PKWN. Z dala od frontu, marynarze spokojnie przemieszczali się do Gdańska i Gdyni i byli poddani silnej presji politycznej komunistów. Aby całkiem batalionu nie zdemoralizować, zamierzano nawet przeprowadzić atak na Westerplatte, ale Niemcy poddali się i nie podjęli walki. Byłby to wielki chwyt propagandowy PKWN, z którego jednak nic nie wyszło. Ponadto batalion dowodzony przez przedwojennego oficera marynarki i nie biorący udziału w walkach w składzie piechoty, miał ściągać rzesze ochotników-specjalistów morskich<sup>63</sup>. Powstał jako początek przeciwwagi dla POMW, którego okręty w tym czasie jeszcze aktywnie operowały z baz brytyjskich.

Po zakończeniu II wojny światowej i okupacji części ziem Rzeczypospolitej przez Armię Czerwoną, wraz z rozwojem sił zbrojnych w kraju, przystąpiono również do formowania własnej MW nie mającej nic wspólnego z POMW. Jej organizacją zainteresowane były najwyższe władze państwowe i partyjne. Np. 7 kwietnia 1945 roku na terenie Stoczni Gdańskiej, gdzie skoszarowano 1 Samodzielny Morski Batalion Zapasowy, przybyli z wizytą – przewodniczący KRN Bolesław Bierut,

<sup>61</sup> *Tamże*, s. 2.

<sup>62</sup> MMW, 127, *passim*. Formacja ta, z chwilą opanowania wybrzeża, miała obsadzić porty, przystanie itp.

<sup>63</sup> W tym czasie na ziemiach polskich znajdowało się 60 oficerów, około 500 podoficerów i niemal 1000 marynarzy starszych roczników, wywodzących się z floty Rzeczypospolitej sprzed 1939 roku (AMW, 175/12, s. 39; 2/16, s. 13nn).



premier Rządu Tymczasowego Edward Osóbka-Morawski oraz inne osobistości władzy komunistycznej w Polsce. Bierut mówił wówczas o potrzebie utworzenia w najbliższym czasie organów dowódczych MW i rozwoju sił morskich w kraju. Następowo to powoli, systematycznie, nadając jej od samego początku charakter polityczny i prosowiecki w kilku zasadniczych etapach: formowania organów dowodzenia (powołanie ZP MW, sformowanie Dowództwa i Sztabu Głównego MW, wejście do działań w MW grupy oficerów sowieckich), wprowadzenie do służby ex sowieckich okrętów, wprowadzenie RSO w 1947 roku, likwidacja narodowych elementów w polskiej flocie wojennej na przełomie 1949/1950, wprowadzenie RSO w 1951, wejście do Układu Warszawskiego i wprowadzenie nowego RSO w 1959 roku, jako najistotniejszego elementu podporządkowania polskiej floty wojennej imperium sowieckiemu i idei socjalistycznej. Jednocześnie nie stwarzano żadnych możliwości współpracy z POMW, a głównie z jej KMW.

Co prawda rząd warszawski w swoich działaniach propagandowych pozwalał na powrót kadr POMW do kraju, ale bez wielu dowódców, bez własnej wypracowanej w czasie wojny organizacji i pod kierownictwem komunistycznych władz wojskowych. Było to niemożliwe, ponieważ kadra i marynarze POMW w dużej mierze pochodziła z terenów zajętych i okupowanych przez Armię Czerwoną, wielu walczyło z bolszewikami w latach 1919–1920, wielu znalazło się w sowieckich łagrach po 1939 roku (zwolnionych do polskiego wojska na podstawie umów), wielu pochodziło z II Korpusu. Głęboką niechęć do prosowieckich władz w Polsce pogłębiało i to, że na Zachodzie powszechnie znano sprawy Katynia, terror polityczny pod władzą sowiecką, a w POMW panował powszechnie wrogi stosunek do komunizmu. Negatywnie przyjęto fakt zerwania przez aliantów stosunków z Rzeczypospolitą i uznanie przez nich rządu prosowieckiego, utratę na kresach swoich domów rodzinnych i ukrytą faktyczną – dalszą okupację. Dla POMW, głównie zaś dla oficerów, nie mogło już być miejsca w nowej, powstającej w kraju – MW. POMW do jego rozwiązania w 1946 i 1947 roku dowodzili wyłącznie Polacy, natomiast w kraju od 24 grudnia 1945 roku do 11 listopada 1950 roku również Polacy, ale pod kierunkiem sowieckim. W sumie jednak, mimo dominacji sowieckiej, był to okres polski, stanowiący jak gdyby przedłużenie polskiej myśli morskiej z okresu II Rzeczypospolitej. Jednocześnie powoli, ale i systematycznie, przejmowano wzory obce i uniemożliwiano zastosowanie doświadczeń wojennych oraz nowoczesną organizację MW z POMW.

Siły morskie w kraju formowano początkowo obok POMW. Proces ten rozpoczął się w latach 1945–1955, a od wejścia do UW ich cel był już jasno określony. Podstawowe koncepcje rozwoju floty wojennej i dowodzenia nią wypracowano zasadniczo w latach 1946–1956, przy czym do roku 1949 udział w tych pracach wzięli oficerowie polscy<sup>64</sup> pod nadzorem sowieckich<sup>65</sup>. Jednak

<sup>64</sup> Wywodzili się oni z floty II Rzeczypospolitej: Adam Mohuczy, Włodzimierz Steyer, Stanisław Mieszkowski, Jerzy Staniewicz, Aleksander Mohuczy, Bolesław Romanowski, Zbigniew Przybyszewski, Adam Rycheł i Zbigniew Węglarz. Swoje koncepcje publikowali na łamach *PM*, *M* i w innych czasopismach, a ich nazwiska znajdują się również w dokumentach AMW i CAW.

<sup>65</sup> Byli to sowieccy oficerowie dowodzący naszą MW od lipca do grudnia 1945 roku oraz wchodzący w skład grupy doradców przy DMW

podstawę rozwoju polskiej floty wojennej w kraju stanowiła ideologia komunistyczna, która nadała kierunki jej formowania i powoływania różnych instytucji MW.

Pierwszym i najważniejszym działaniem w powołaniu MW w kraju było sformowanie aparatu polityczno-wychowawczego, jako czynnika kształtującego socjalistyczne oblicze kadr<sup>66</sup>. W tym celu 1 maja 1945 roku został powołany Zarząd Polityczno-Wychowawczy MW, powstały na zasadzie grupy operacyjnej Głównego Zarządu Polityczno-Wychowawczego WP<sup>67</sup>. Początkowo pracę polityczną prowadzono w 1 Samodzielnym Morskim Batalionie Zapasowym, ale wraz z rozwojem MW rozrastały się komórki aparatu polityczno-wychowawczego do znacznych rozmiarów. Był to pewnego rodzaju warunek w powstaniu własnej MW, bez którego nie mogłaby ona przecież istnieć.

Wykazując socjalistyczne oblicze przyszłej MW, w maju 1945 roku zwrócono się do Związku Radzieckiego o pomoc kadrową, uzasadniając to brakiem własnych specjalistów w kraju. Taka pomoc, w interesie Moskwy została natychmiast wsparta i do Polski skierowano Morską Misję Wojskową. Misja ta, w Naczelnym Dowództwie WP, opracowała odpowiednie dokumenty powołujące 7 lipca 1945 roku DMW i niezbędne do formowania podległych mu jednostek<sup>68</sup>. Był to odpowiedni okres dla NDWP, ponieważ dwa dni wcześniej Anglia przestała uznawać rząd Rzeczypospolitej mający do dyspozycji PSZ, a w ich składzie POMW. W ten sposób w oczach opinii publicznej i wojska można było legalnie tworzyć MW w kraju. Jej organizację w znacznej mierze oparto na przedwojennej kadrze znajdującej się w kraju, wykorzystując do tego również przedwojenne obiekty wojskowe i koszar oraz obiekty ponieemieckie na włączonych ziemiach do Polski, a przekazanych dla MW. Wykorzystano też sprzęt i urządzenia wojskowe pochodzące ze zdobyczy wojennych. Struktury MW oparto na wzorach przedwojennych, ale dostosowanych do wymogów sowieckich. Brak oficerów o szerokich horyzontach i kwalifikacjach morskich, zdolnych do nowoczesnego i sprawnego kierowania MW zgodnie z interesami narodu stanowił istotną gwarancję, że polska flota wojenna pozostanie wierna narzuconemu ustrojowi i nie będzie próbowała wyłamać się spod sowieckiej zależności. Sowietci stworzyli system zabezpieczenia swojej kontroli nad polską MW w każdym jej ogniwie poprzez tzw. układy sojusznicze, narzucono kierunki jej rozwoju, a stopniowo eliminując oficerów polskich II Rzeczypospolitej, wpływali na dowodzenie. Jednocześnie szkolenie tak prowadzono, że nasi oficerowie nie byli przygotowani do samodzielnego dowodzenia i pracy w sztabach. A to sprawiało, że proszono Sowietów o doradców oraz o szkolenie polskich kadr w ich akademiach. W ten sposób powstawała stale rosnąca spirala zależności w zakresie kadrowym, szko-

istniejącej od stycznia 1946 roku do listopada 1949 roku, na czele z Iwanem Szylingowskim (AMW, 2/15, s. 41, 49).

<sup>66</sup> Kierownictwo aparatem polityczno-wychowawczym w MW powierzone zastępcy dowódcy 4 dywizji piechoty – ppłk. Józefowi Urbanowiczowi, byłemu marynarzowi lotewskiej floty handlowej. Już na początku kwietnia 1945 roku został on wyznaczony na stanowisko zastępcy dowódcy MW ds. polityczno-wychowawczych.

<sup>67</sup> Zarząd PW MW początkowo składał się z 4 jednoosobowych wydziałów: organizacyjnego, propagandy, personalnego i zaopatrzenia.

<sup>68</sup> AMW, 2/15, s. 41, 49. Projekt powołania MW opracował zespół oficerów NDMW z udziałem Urbanowicza i Kłossowskiego, według wskazań morskiej misji sowieckiej. Zatwierdził go Zymierski.

leniowym, operacyjno-taktycznym i materiałowym<sup>69</sup>. Założenia organizacyjne powstały w czerwcu 1945 roku w NDWP, gdzie działała sowiecka misja morska na czele z kmdr. Iwanem Szylingowskim<sup>70</sup>.

Najważniejszym ogniwem MW było DMW zorganizowane do 30 lipca 1945 roku. Łączyło ono zadania wykonywane przed wojną przez dwa ogniwa – KMW i podporządkowane mu Dowództwo Floty. Pełniło funkcję dowodzenia, centralnej administracji MW i jej zaopatrzenia. Przed wojną KMW wchodziło w skład Ministerstwa Spraw Wojskowych i znajdowało się w Warszawie (dowództwo Floty w Gdyni), a DMW podlegał bezpośrednio Ministrowi ON i znajdował się na wybrzeżu, w Gdyni.

Drugim organem dowodzenia był Sztab Główny MW, składający się z oddziałów: operacyjnego i wyszkolenia morskiego, organizacyjno-mobilizacyjnego, łączności, zwiadu, hydrografii, personalnego, ogólnego i finansowego. W jego skład wchodził również pomocnik Szefa Sztabu, będący jednocześnie szefem Oddziału MW przy MON. Funkcję tę sprawował kmdr dypl. Jerzy Kłosowski.

Trzeci organ stanowił Zarząd Polityczno-Wychowawczy, już wcześniej powołany, a do 30 lipca silnie rozbudowany kadrowo. Liczył 61 ludzi i składał się nadal z 4 oddziałów: organizacyjnego, propagandy, personalnego i pracy z oficerami. Ponadto w jego skład wchodził wydział zaopatrzenia, redakcja czasopism i wydawnictwo MW. Nie było tam oficerów morskich, a wiele stanowisk piastowali Sowieci i ludzie obcy ideowo polskim oficerom. Nie darzono ich zaufaniem wierząc, że do kraju wróci rząd Rzeczypospolitej i POMW. Tę niechęć pogłębiało i to, że oficerowie polityczni byli ludźmi niewykształconymi, grubiańskimi, nie potrafiącymi nawiązywać kontaktu z oficerami morskimi. Mimo to, na tych drugich następował silny nacisk ideologiczny, który stale rósł. Systematycznie, dwa razy w tygodniu, organizowano dla nich obowiązkowe zajęcia polityczne, wpływno na nich poprzez rozmowy indywidualne, zmuszano do czytania nakazanych lektur i broszur o charakterze komunistycznym itp.

Ponadto powołano Główny Port MW, Dom Marynarza, Oddział Inżynieryjny, Składow Głównego Portu – warsztatów remontowych, środków pływających, warsztatów remontowych samochodów. 1 Samodzielny Morski Batalion Zapasowy miał zostać przekształcony w Pułk Morski.

Dowodzenie MW Żymierski powierzył sowieckiej misji morskiej. Jej szef – kontradmirał Mikołaj Abramow został dowódcą MW, a jego zastępca – kmdr Iwan Szylingowski, szefem Sztabu Głównego MW. Zastępcą dowódcy MW ds. polityczno-wychowawczych nadal pozostał Urbanowicz. Decyzje te wśród polskich oficerów w kraju i w Anglii zostały przyjęte z dezaprobatą, co stanowiło dalsze zaognienie stosunków POMW z MW

w kraju, a polscy oficerowie nie chcieli służyć pod dowództwem sowieckim. Było to m.in. jedną z przyczyn powołania na miejsce Sowietów oficerów morskich polskich. 24 grudnia 1945 roku obowiązki dowódcy MW przejął kmdr Adam Mohuczy (1 marca 1946 roku mianowany kontradmirałem). Inne stanowiska objęli również oficerowie polscy. Jednak przy DMW pozostała nadal grupa doradców sowieckich, której szefem był nadal Szylingowski<sup>71</sup>. Nadzorowała ona pracę dowództwa polskiej MW i strzegła, aby rozwój naszej MW rozwijał się w kierunku pożądanym dla Sowietów.

Rok 1946 dla polskich sił morskich zamykał dwa istotne wydarzenia: wiosną zakończono proces formowania organów dowodzenia i instytucji MW w kraju, a jesienią – rozwiązano POMW, którego okręty opuściły bandery wojenne II Rzeczypospolitej na zawsze. Natomiast w latach 1947–1949 następowały zmiany strukturalne, które związane były początkowo z przechodzeniem sił zbrojnych do służby pokojowej<sup>72</sup>.

10 lutego 1947 roku Naczelnny Dowódca WP marszałek Michał Żymierski zatwierdził do użytku w MW *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (R.S.O.)*<sup>73</sup>. Był to szczególnie ważny dokument – istota funkcjonowania okrętu, odzwierciedlający charakter floty wojennej. Do jego wprowadzenia na okrętach panował pewien chaos związany z różną interpretacją i sięganiem przez polskich oficerów do regulaminu obowiązującego w II Rzeczypospolitej i w POMW. Wprowadzenie sowieckiego regulaminu było po prostu jeszcze niemożliwe. Nowy regulamin opracowano wzorując się mimo wszystko na przedwojennym, ale musiano wprowadzić już pewne elementy umożliwiające kontrolowanie załóg przez aparat polityczno-wychowawczy w imieniu partii, władzy ludowej i Sowietów. W tym celu na większych okrętach przewidziano zastępcę dowódcy okrętu ds. polityczno-wychowawczych, którego obowiązki i uprawnienia regulował odpowiedni statut oraz oddzielne instrukcje i zarządzenia<sup>74</sup>. Taki oficer wywierał decydujący wpływ na oficerów w kierunku nakazywanym przez ZPW MW. Brał udział razem z dowódcą w opiniowaniu podwładnych, ich awansach i odznaczeniach<sup>75</sup>. Regulamin zapewniał już obowiązkowe działania ideologiczne na okręcie – wiadomości prasowe, gawędy i pracę kulturalno-oświatową<sup>76</sup>. Jednocześnie zachowano jeszcze elementy religijne – nabożeństwa i pogrzeby<sup>77</sup>.

Codziennie rano i wieczorem, o ile pozwalały na to warunki atmosferyczne i stan morza, po odśpiewaniu Roty, przeprowadzano zbiórki chcących wziąć udział we wspólnej modlitwie. Na okręcie, na którym znajdował się kapelan, w niedziele i święta odprawiał on nabożeństwo w przygotowanym do tego miejscu. Nato-

<sup>69</sup> AMW, 2/49/15; K. Frontczak, *Formowanie i rozwój wojskowej administracji terenowej w warunkach przechodzenia Polskich Sił Zbrojnych na stopę pokojową*, PH 1969, z. 3; L. Janczyszyn, *Ludowa Marynarka Wojenna 1945–1980*, PM 1980, z. 9; W. Radziszewski, *Marynarka Wojenna w latach 1945–1947*, Gdańsk 1976, s. 28–29; B. Zalewski, *Koncepcje i programy budowy polskiej floty wojennej w latach 1918–1980*, N 1993, nr 4.

<sup>70</sup> Został on szefem Sztabu Głównego MW, a przejściowo również p.o. dowódcy MW. W połowie sierpnia zmienił go na tym stanowisku sowiecki kontradmirał Mikołaj Abramow.

<sup>71</sup> A. Bonda, *Formy współpracy Marynarki Wojennej PRL z Marynarką Wojenną ZSRR w latach 1945–1949*, BH 1971. 5 stycznia 1946 roku Żymierski polecił zorganizować do 10 tego miesiąca grupę oficerów sowieckich – doradców przy DMW, w składzie 6 oficerów i 1 pracownika kontraktowego.

<sup>72</sup> AMW, 2/15, s. 323nn.

<sup>73</sup> *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (R.S.O.)*, Gdynia 1947.

<sup>74</sup> *Tamże*, art. 210, 211. Również obowiązki i uprawnienia zastępcy dowódcy zespołu do spraw polityczno-wychowawczych regulowały oddzielne instrukcje i zarządzenia (*Tamże*, art. 847).

<sup>75</sup> *Tamże*, art. 825, 826.

<sup>76</sup> *Tamże*, art. 580, 583.

<sup>77</sup> *Tamże*, art. 130, 131, 677 – 681.

miast na okręcie, na którym nie było kapelana, d.o. podczas postoju, w porcie powinien dać możliwość, za wyjątkiem wachty, wysłuchania nabożeństwa na lądzie. Załoga do kościoła udawała się w szyku zwartym. Nie wolno było zmuszać nikogo do brania udziału w nabożeństwie na okręcie lub na lądzie. Podczas nabożeństwa na okręcie należało podnieść flagę „8” na szczycie masztu.

Zachowano również elementy religijne w czasie przegrzebów<sup>78</sup>. Jeżeli nie było na okręcie księdza, wówczas d.o. wygłaszał krótkie przemówienie i odmawiał modlitwę za zmarłego. W razie zatonięcia człowieka i nie odnalezienia zwłok, d.o. na zbiórce załogi wygłaszał krótkie przemówienie i odmawiał modlitwę za zmarłego.

Pierwszą poważniejszą reorganizację przeprowadzono w lipcu 1947 roku, w związku z przechodzeniem sił zbrojnych do działalności w czasie pokoju. W grudniu tego roku szybki rozwój MW spowodował, że składała się ona z 50 różnego rodzaju instytucji, jednostek brzegowych, zespołów okrętów, składnic, komend portów wojennych, ośrodków szkoleniowych itp.<sup>79</sup>.

W lipcu 1948 roku po konsultacjach w Sztapie Generalnym wojsk sowieckich ustalono, że PMW we własnej strefie operacyjnej zadania będzie wykonywać samodzielnie, a poza tą strefą, we współdziałaniu z Radziecką Flotą Bałtycką<sup>80</sup>. Celem usprawnienia kierowania poszczególnymi ogniwami dowództwa i siłami morskimi, 17 grudnia tego roku wprowadzono *Tymczasową Instrukcję Organizacji DMW*<sup>81</sup>.

W 1949 roku w skład MW wchodziło: organ dowodzenia (Dowództwo, Sztab Główny, Zarząd Polityczno-Wychowawczy), Baza Główna, służby techniczne i zapleczenia, Flota, lotnictwo morskie, 3 baterie artylerii nadbrzeżnej, 14 punktów obserwacji i łączności, batalion łączności, OSMW, SSM. Była to MW zapewniająca jedynie szkolenie, a flota ograniczone zadania bojowe mogła wykonywać w rejonie Zatoki Gdańskiej<sup>82</sup>. Jednocześnie od tego roku następował dalszy rozwój imperium sowieckiego, które starało się dla swoich celów wojennych wykorzystać Polskę. W interesie międzynarodowego ruchu robotniczego, polscy komuniści starali się również wesprzeć te cele. Dlatego w listopadzie 1949 roku ministrem ON został marszałek sowiecki Konstanty Rokossowski, a Bierut osobiście poprosił Stalina o skierowanie do Polski na stanowiska dowódcze 130 generałów i oficerów. W MW objęli oni stanowiska w DMW, OSMW, w zespołach okrętów i w lotnictwie<sup>83</sup>.

W latach 1950–1955 dowodzenie polską MW ponownie przejęli admirałowie sowieccy, a ich oficerowie zajmowali wszystkie ważniejsze stanowiska w jednostkach i oddziałach<sup>84</sup>. Miało to zasadniczy wpływ na rozwój polskich sił morskich, które zostały dostosowane do strategii i sowieckich potrzeb wojskowych. Walkę w obronie wybrzeża miały prowadzić siły morskie wchodzące w skład pozycji minowo-artyleryjskich, jako przedłużonego systemu obronnego wybrzeża sowieckiego aż do strefy okupacyjnej w Niemczech. Dlatego w latach 1950–1956 rozbudowano artylerię nadbrzeżną, system obserwacji i łączności oraz trałowe<sup>85</sup>.

Ponieważ oficerowie sowieccy stosunkowo szybko wykonali swoje zadania i ostatecznie podporządkowali polską MW interesom własnym siłom zbrojnym, można ich było zastąpić już oficerami polskimi wyszkolonymi według ich wzorów. Zgodnie z wolą Rokossowskiego 5 lutego 1954 roku w DMW opracowano plan zamiany oficerów na różnych stanowiskach, ale polskim dowódcom, mimo że byli wierni idei socjalistycznej, przydzielono sowieckich doradców wojskowych<sup>86</sup>.

Sowieci za zgodą komunistycznych władz polskich wnieśli wzory własne, nastąpiła rusyfikacja i ostra walka z tradycjami i wzorami narodowymi. Gwałtownie odchodzono od tradycji polskiego oręża, likwidowano zwyczaje ukształtowane w okresie przedwojennym i utrwalane w POMW. Organizację sił i dowodzenia upodobniono do struktury floty sowieckiej, włącznie z dyscypliną.

Wzmocnieniem sowieckich wzorów w polskiej flocie wojennej było wprowadzenie ich regulaminu okrętowego, który zdecydowanie odbiegał od polskich<sup>87</sup>. Nie było w nim elementów religijnych, a głównym celem było *wychowanie załogi w duchu najgłębszej przyjaźni i sojuszniczej wierności w stosunku do ZSRR oraz bratersstwa broni z Siłami Zbrojnymi ZSRR i krajów demokracji ludowych oraz wyrobienie w załodze wysokiej czujności politycznej, zabezpieczającej okręt przed przenikaniem nań szpiegów i dywersantów*<sup>88</sup>.

Dalszym podporządkowaniem floty polskiej interesom sowieckim stanowiło utworzenie UW. Pozornie samodzielna, rozwijała się nadal według ich potrzeb, co maskowano elementami narodowymi. W latach 1956 i 1957 zreorganizowano DMW dostosowując je do nowych potrzeb<sup>89</sup>. Modyfikowana morską sztuką wojenna powodowała zmniejszanie jednostek szkolnych, zapleczenia i obsługi, a zwiększanie załóg okrętów – głów-

<sup>78</sup> Tamże, arty. 130, 131.

<sup>79</sup> Radziszewski, *Tamże*, s. 32–34. Skład etatowy wynosił 7303 osoby (850 oficerów, 2190 podoficerów i 4263 marynarzy). Braki kadrowe spowodowały, że do ogólnego stanu etatowego brakowało 1019 ludzi. Na 850 oficerów przewidzianych etatem faktycznie pełniło służbę 604, a na 2190 podoficerów – 989. Szczególnie brakowało oficerów morskich. Na 604 oficerów było 71 morskich i 31 technicznych (*Tamże*, s. 34).

<sup>80</sup> CAW, 465/57, t. 1592; t. 1593. Takie zasady użycia PMW obowiązywały aż do odzyskania niepodległości.

<sup>81</sup> AMW, 82/7, s. 1–50.

<sup>82</sup> W maju 1949 roku na wniosek DMW powołano w Sztapie Generalnym WO Wydział MW, który funkcjonował do 15 listopada 1951 roku. Kierował nim kmdr Jerzy Staniewicz. Zadaniem tego wydziału była koordynacja w siłach zbrojnych spraw związanych z rozwojem sił morskich.

<sup>83</sup> CAW, 465/57, t. 1593; E. J. Nalepa, *Oficerowie radzieccy w Wojsku Polskim w latach 1943–1968*, cz. I, Warszawa 1992, s. 16–17, 90. Początkowo do MW miało przybyć 6 oficerów sowieckich, ale DMW prosiło o dalszych 27. Pierwsza grupa 15 tych oficerów przybyła do MW w marcu 1950 roku.

<sup>84</sup> MW kolejno dowodzili: kontradmirał Iwan Szylingowski (10 lipca 1950–7 września 1950), wiceadmirał Wiktor Czerokow (7 września 1950–2 marca 1953) i kontradmirał Aleksander Winogradow (3 marca 1953–6 kwietnia 1955). W latach 1945–1955 na różnych stanowiskach dowódczych w polskiej MW służyło 97 oficerów sowieckich (w tym 4 admirałów i 15 komandorów), a spośród nich aż 16 przyjęło obywatelstwo polskie.

<sup>85</sup> Działania te pochłonięły duże fundusze, materiały i zasoby ludzkie, przygotowano kadry, sztaby i dowództwa, ale to wszystko nie służyło sprawie polskiej, a wyłącznie sowieckiej.

<sup>86</sup> AMW, 1246/51, s. 239. W 1954 przybyło 11 doradców sowieckich, a w roku następnym dalszych 9. Ogółem w latach 1954–1957 w MW przebywało 20 oficerów sowieckich doradców wojskowych.

<sup>87</sup> Minister ON 16 czerwca 1951 roku zatwierdził i wprowadził do użytku w MW *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO)* – część I. *Służba Bojowa Okrętu* i część II. *Służba Codzienna Okrętu*. Postanowienia nowego regulaminu obowiązywały od 15 lipca 1951 roku, a jednocześnie Rokossowski uchylił *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej* z 1947 roku.

<sup>88</sup> RSO, cz. I, s. 43–44.

<sup>89</sup> AMW, 2028/60, t. 19; 3282/68, t. 20.

nie w 1957 roku. Flota odtąd przeznaczona była do wykonywania zadań na morzu, a właściwą obronę wybrzeża przejęły wojska lądowe i lotnictwo. Oficerów szkolono w utworzonej w 1955 roku WSMW, a dalsze specjalistyczne w akademiach sowieckich<sup>90</sup>.

Od 1957 roku nastąpił dalszy rozwój floty wojennej bez oficjalnych doradców sowieckich, ale tym razem pod wpływem decyzji podejmowanych w ramach UW<sup>91</sup>. Rozwijano własne budownictwo okrętowe, ale jednostki o charakterze ofensywnym dzierżawiono lub zakupowano od Sowietów<sup>92</sup>.

Dla utrwalenia zamaskowanej formy podległości polskiej floty wojennej interesom sowieckim w ramach narzuconego UW, zmieniono również regulamin służby okrętowej. Wycofano z użycia sowiecki, a z dniem 1 XII 1959 roku wprowadzono *Regulamin Służby na Okrętach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (RSO)*, który obowiązywał przez 30 lat.

Organizacja, struktura i zadania polskiej floty wojennej w omawianym okresie pozostawały pod wpływem sowieckim i służyły głównie ich interesom – w przeciwieństwie do POMW, który służył wyłącznie sprawie polskiej i dlatego został wyeliminowany, jako niemożliwy do zaakceptowania przez władze prosowieckie.

### Koncepcje i programy rozwoju floty wojennej w kraju

W latach 1947–1949 nastąpił rozwój przemysłu zbrojeniowego, o czym zadecydowała przynależność do bloku sowieckiego. Nacisk na jego natężenie położono w planie 5-letnim, przedstawiając w ciągu roku 33 wielkie fabryki i 150 innych zakładów pracy kooperujących z produkcją cywilną na zbrojeniową. Część tej produkcji kierowano do krajów arabskich i dalekowschodnich, popierających imperium sowieckie. Dalszy rozwój tego przemysłu nastąpił w latach 1956–1965, głównie na licencjach sowieckich przyznanych w UW. Należały do nich samoloty wielozadaniowe, lekkie i średnie śmigłowce, czołgi, ciągniki artyleryjskie, KM, przeciwlotnicze zestawy rakiet, maszyny inżynieryjne, sprzęt łączności oraz okręty specjalne i desantowe. Rozwój przemysłu zbrojeniowego w latach 50. następował kosztem rozwoju gospodarczego kraju i obejmował 12 przedsiębiorstw lotniczych, 4 sprzętu pancernego, 7 broni strzeleckiej i artyleryjskiej oraz 35 amunicji i materiałów wybuchowych<sup>93</sup>. Jednak w latach 40. i 50. nie miało to większego wpływu na możliwości produkcji okrętów. Stało się to dopiero możliwe po sformowaniu i wzmocnieniu UW. Jednocześnie polscy działacze gospodarczy, korzystając ze wsparcia komunistów, forsowali w tych latach rozwój gospodarki morskiej – portów i produkcję stoczniową cywilną, co było znaczące dla potrzeb nie

tylko polskich, ale i sowieckich<sup>94</sup>. Zmiany na rzecz produkcji stoczniowej na potrzeby MW nastąpiły wówczas, gdy było to niezbędne dla sowieckiego imperium forsującego zbrojenia wojenne.

Podobnie postępowano w innych państwach nadbałtyckich, gdzie w pierwszych latach powojennych szybko rozwijano gospodarkę morską, a do rozbudowy sił morskich przystąpiono dopiero w obliczu zagrożenia komunistycznego i wzrostu potęgi sowieckich sił zbrojnych.

Nie bacząc na trudności własnej gospodarki oraz rosnącą polityczno-wojskową zależność od Związku Radzieckiego, w MW tworzone różne plany rozbudowy sił morskich, toczono na ten temat dyskusje w sztabach i na łamach czasopism. Duży wpływ na to miała obrona polskiego wybrzeża w 1939 roku i POMW, którego czyny stawały się coraz głośniejsze w kraju, a polską banderę wojenną otaczano szczególną czcią.

Koncepcje te i dyskusje prowadzono w dwóch zasadniczych okresach: od odzyskania wybrzeża w 1945 roku do chwili przejścia kierownictwa MW przez Sowietów i od 1950 roku.

W pierwszym okresie czynnie uczestniczyli polscy oficerowie, chociaż pod ścisłą kontrolą radziecką, w drugim zaś – decydowali Sowiet i ich myśl wojennomorska<sup>95</sup>. Plany te począwszy od Abramowa były nierealne i żaden z nich nie został w pełni zrealizowany. Zaś większość – nawet nie zatwierdzono do realizacji.

W 1945 roku wśród oficerów morskich wywodzących się z II Rzeczypospolitej panowało przekonanie, że Polska zostanie państwem niepodległym i do kraju wrócą okręty POMW. O możliwości sprowadzenia polskich okrętów z Wielkiej Brytanii był przekonany nawet dowódca MW – Abramow, który przewidywał je w swoim planie obrony wybrzeża przesłanym w październiku 1945 roku Żymierskiemu<sup>96</sup>. Było to jednak niemożliwe i dyskusji na ten temat szef KMW nigdy nie podjąłby z sowieckim admirałem.

Zasadniczy zamiar określający kierunki i etapy rozwoju floty wojennej zawarto w dokumencie podpisanym 21 lipca 1946 roku przez Żymierskiego i Korczyca: *Wytyczne dla rozwoju marynarki wojennej na okres lat 1946–1949*<sup>97</sup>. Zadaniem MW w najbliższych latach było zapewnienie ochrony polskiego wybrzeża, dla osłony północnych skrzydeł ewentualnego frontu na Odrze i Nysie. DMW czasowo miało pozostawać w Gdyni, a po ukończeniu prac przy odbudowie baz morskich i przy-

<sup>90</sup> W latach 1954–1989 500 oficerów ukończyło różne formy studiów w akademiach sowieckich.

<sup>91</sup> Decyzje dotyczące dalszego rozwoju i zadań dla polskiej floty wojennej, obowiązujące do 1989 roku, zapadły w dowództwie UW w latach 1961 i 1962.

<sup>92</sup> AMW, 3533/75, t. 14, s. 118; t. 119, s. 125; t. 131, s. 1–160.

<sup>93</sup> J. Staluszka, *Polski przemysł zbrojeniowy w latach 1989–1995*, PM 1996, z. 6, s. 29–30. Np. w Gliwicach i Stalowej Woli w latach 1953–1990 wyprodukowano 12.000 czołgów T-34, T-54, T-55, T-72, 600 haubic typu *Goździk* i 16.000 transporterów opancerzonych. W 1992 roku pod banderą 15 państw pływało 277 okrętów polskiej produkcji.

<sup>94</sup> Rozwój gospodarki morskiej powodował mimo wszystko poparcie wielu grup społecznych dla komunistów. Korzystali z tego również Sowiet, ponieważ tanim kosztem polskie stocznie produkowały dla nich różne statki, a rozbudowane porty morskie dawały możliwość w razie potrzeby utworzenia tam baz morskich bez żadnych własnych nakładów.

<sup>95</sup> O rozwoju floty wojennej decydowali: naczelne władze państwowe pod przewodnictwem Bolesława Bieruta; naczelne władze wojskowe – Michał Rola-Żymierski, Władysław Korczyk, Stefan Mossor, Konstanty Rokossowski, Jerzy Bordziłowski i Józef Urbanowicz; MW – Mikołaj Abramow, Iwan Szylingowski, Adam Mohuczy, Włodzimierz Steyer, Wiktor Czerokow, Aleksander Winogradow, Jan Wiśniewski, Jerzy Stankiewicz, Stanisław Mieszkowski, Marian Wojcieszek, Aleksander Mohuczy, Ludwik Schmidt i wielu innych. Natomiast w WOP decydowało MBP, a potem MSW, a koncepcje rozwoju floty WOP opracowywał Roman Somnicki. Oni wszyscy decydowali – według wskazań sowieckich i potrzeb partii, o koncepcjach rozwoju floty wojennej i wykorzystaniu jej w ewentualnej wojnie.

<sup>96</sup> AMW, 2/49/8, t. 7, s. 135nn.

<sup>97</sup> CAW, 110/65, t. 9, s. 5–8.

gotowaniu obrony wybrzeża, miało przejść na stałe do Warszawy – około 1949 roku. Do 1950 roku miano rozbudować 5 zasadniczych elementów: obszary wojenne osłaniające bazy morskie, ruchome oddziały artylerii zmotoryzowanej i kolejowej, dwie flotylle, lotnictwo morskie i lądowe oraz piechotę morską, której rezerwę miały stanowić oddziały WOP<sup>98</sup>. W tych wytycznych główną uwagę zwrócono jednak na lądową obronę wybrzeża, pomniejszając rolę i znaczenie floty wojennej silnie przywiązanej do baz i potrzeb obrony lądowej.

Powyższe wytyczne stanowiły podstawę prawną do opracowania *Planu rozbudowy marynarki wojennej w latach 1946–1948* przedstawionego 1 sierpnia 1946 roku<sup>99</sup>. Prace nad nim przygotowano wcześniej, przeprowadzając studia, a różne wersje sprawdzano w toku ćwiczeń sztabowych i konsultowano w ogniwach MON i SGWP. Był to pierwszy plan opracowany po wojnie w kraju przez oficerów SGMW pod nadzorem sowieckim, który w zakresie floty przewidywał zorganizowanie dwóch flotylli – silniejszej z bazą w Gdyni i słabszej, z bazą w Świnoujściu a ponadto powrót do kraju *Błyskawicy*, *Burzy*, *Wilka* i *Iskry*, zakup okrętu hydrograficznego, 2 holowników i 5 motorówek. Przewidywano również zorganizowanie flotylli rzecznej do działań na rzekach granicznych.

Prac nad programowaniem rozwoju polskiej floty wojennej nie przerywano i prowadzono je nadal. 26 listopada 1946 roku kompleksowy *Program rozbudowy i rozmieszczenia floty wojennej w Polsce w latach 1947–1959* przedstawił kontradmirał Adam Mohuczy do akceptacji kierownictwu MON<sup>100</sup>. Program przewidywał silną flotę wojenną o tonażu 59.675 BRT, w tym 5 krążowników, 12 niszczycieli, 16 torpedowców-dozorowców, 20 OP, 42 ścigacze torpedowych, 42 ścigacze OP, 12 trałowców bazowych, 36 trałowców morskich, 3 okręty specjalne, 13 pomocniczych jednostek, a ponadto – 39 wodnosamolotów, 108 samolotów myśliwskich, 54 bombowo-torpedowych, 27 szturmowych i 9 rozpoznawczych.

Ta silna flota miała stacjonować: w Bazie Głównej (Oksywie-Hel) – 2 krążowniki, 6 niszczycieli, 7 OP, 4 torpedowce, 12 trałowców, 10 ścigaczy OP, 10 ścigaczy torpedowych i 2 kutry trałowe; w Świnoujściu z Dziwnowem (baza morska wysunięta, stanowiąca podstawę do operacji wypadowych sił taktycznych floty) – 2 niszczyciele, 3 OP, 4 torpedowce, 6 trałowców, 4 ścigacze OP, 4 ścigacze torpedowe i 2 kutry trałowe; w Kołobrzegu (baza morska pomocnicza) – 4 trałowce, 2 ścigacze OP i 2 kutry trałowe; w Uście (baza morska pomocnicza) – 2 trałowce, 2 ścigacze OP i 2 kutry trałowe. Ten ambitny program wzbudził wiele dyskusji i nie mógł być zaakceptowany, głównie przez stronę sowiecką. Tak silna flota wojenna nie odpowiadała ich interesom politycznym, poza tym niemożliwa była również ze względów

gospodarczych. Było to powodem przyspieszenia odejścia Mohuczego i wycofania tego planu przez jego następcę – Steyera.

Nowy dowódca MW – Steyer, 3 maja 1947 roku przedstawił Żymierskiemu nowy, tym razem 20-letni plan rozwoju floty wojennej obejmujący lata 1948–1967<sup>101</sup>. Uwzględnił on okręty działające w oparciu o ZM, zwalczania min, wspierania artylerii nadbrzeżnej, ścigacze OP i ścigacze torpedowe, a więc okręty od klasy niszczycieli w dół. Do walki z dużymi ON przeciwnika przewidywano użycie lotnictwa morskiego, min i szybkobieżnych kutrów. Zakładał ścisłą współpracę z sowiecką flotą wojenną na Bałtyku i sowiecką pomoc w rozbudowie polskiej floty.

W ciągu 20 lat zamierzano zbudować flotę wojenną o łącznym tonażu 33.840–42.000 BRT w składzie: 9 dozorców służących jednocześnie jako korwety do obrony konwojów, 18 wielkich ścigaczy morskich, 24 małych ścigaczy morskich, 18 trałowców (traulerów) średnich, 24 trałowców (traulerów) bazowych, 24 kutrów trałowych, 6 okrętów podwodnych średnich, 12 okrętów podwodnych małych, 24 kutrów torpedowych. Otwartą pozostawiano kwestię barek desantowych, ponieważ nie przewidywano większych trudności z ich budową w razie potrzeby. Zaś co się tyczy okrętów pomocniczych, w pierwszej kolejności przewidywano 2 okręty hydrograficzne dla baz granicznych i 6 holowników do obsługi portów wojennych.

Pierwsze trzy lata przewidywano na przystosowanie do zadań posiadanych okrętów i doskonalenie kadry, a w następnych planowano budowę lub nabycie nowych okrętów. Steyer sugerował, że po określeniu jakie jednostki będą budowane w kraju, a jakie zostaną zakupione za granicą, sztab MW opracuje zadania operacyjno-taktyczne dla każdego typu okrętu, aby uzyskać jednostki o dużych walorach bojowych. Ponadto, że w celu ułożenia bardziej realnego planu rozwoju floty konieczne jest wszczęcie rozmów o współdziałaniu z sowiecką Flotą Bałtycką. Prosił również Żymierskiego o przedstawienie tych spraw polskiemu rządowi celem zawarcia umowy z Sowietami, dotyczącej współdziałania flot wojennych Polski i ZSRR.

Plan z 3 maja 1947 roku był realny pod względem gospodarczym i możliwy do zaakceptowania przez Sowiec i polskie władze komunistyczne. Stanowił więc niejako materiał wyjściowy do analiz i dyskusji. W połowie marca następnego roku odbyła się w tej sprawie konferencja w SGWP prowadzona osobiście przez Żymierskiego, a w kwietniu 1948 roku powstał udoskonalony plan rozwoju floty wojennej na lata 1948–1968<sup>102</sup>. W lipcu 1948 roku udała się delegacja polskiej MW do Moskwy, z obydwoma planami, celem uzgodnienia założeń rozwoju sił morskich<sup>103</sup>. *Podczas konferencji w Sztabie Głównym Marynarki Wojennej ZSRR uzgodniono,*

<sup>98</sup> AMW, 2/49/1, s. 60.

<sup>99</sup> *Tamże*, 2/15, s. 338–348. Wytyczne i plan stanowiły przedmiot dociekań kilku późniejszych autorów dziejów początków polskiej MW w pierwszych latach powojennych w kraju (Janczyszyn, *Ludowa Marynarka Wojenna*, s. 10; J. Przybylski, *Rozwój sił Marynarki Wojennej do 1956 r.*, PM 1980, z. 9; Tenże, *Główne kierunki rozwoju Marynarki Wojennej w latach 1945–1980*, PM 1985, z. 10; Tenże, *40 lat Ludowej Marynarki Wojennej (próba usystematyzowania zasadniczych problemów jej rozwoju)*, BH 1985, nr 9; Tenże, *Warunki powstania, zadania i kierunki rozwoju Marynarki Wojennej PRL*, PM 1989, z. 4; B. Zalewski, *Koncepcje rozwoju polskiej floty wojennej w latach 1918–1980*, PM 1996, z. 2; Radziszewski, *Tamże*, s. 70–86).

<sup>100</sup> CAW, IV–111, t. DCLII, s. 2219nn.

<sup>101</sup> AMW, 231/1, s. 1nn. Steyer odciął się od programu Mohuczego i oparł się o potrzeby przedstawicieli sowieckich, w tym swego zastępcy do spraw polityczno-wychowawczych Urbanowicza. Autorami planu byli – Jerzy Staniewicz, Stanisław Mieszkowski i Iwan Szylingowski.

<sup>102</sup> *Tamże*, 231/1, s. 1nn. Plan zakładał import okrętów, sprzętu, uzbrojenia itd. od Sowietów, ponadto uzyskania licencji pozwalających na rozpoczęcie w Polsce produkcji niektórych klas okrętów i rodzajów uzbrojenia. Przewidywano budowę na polskich stocznicach dozorców, trałowców, ścigaczy oraz produkcję BG, min morskich i trałów.

<sup>103</sup> Polskiej delegacji przewodniczył Steyer, a jej składzie byli Mieszkowski i Szylingowski.

że *Marynarka Wojenna RP ma samodzielnie rozwiązywać zadania aktywne i obronne we własnej strefie operacyjnej, a operacje aktywne w szerszym zakresie wykonywać będzie, w razie potrzeby, według planu uzgodnionego dla bałtyckiego teatru działań wojennych Uzgodniono również potrzebę posiadania przez Polskę floty wojennej o docelowej wyporności 44.000 t, o składzie przybliżonym do przewidywanego w planie z 3 maja 1947 roku*<sup>104</sup>. Podstawą do uzgodnień był plan z 3 maja 1947 roku, ale zaproponowano zwiększenie liczby trałowców i ścigaczy, a ponadto zwiększenie z 12 do 18 małych OP oraz z 24 do 36 ścigaczy torpedowych<sup>105</sup>.

Studia i prace nad dalszym rozwojem sił morskich w 1948 roku odbywały się w czasie intensywnych działań nad 6-letnim planem gospodarczym, który dotyczył również sił zbrojnych<sup>106</sup>. Na polecenie SGWP, DMW opracowało 6 letni plan rozwoju i dozbrojenia *Marynarki Wojennej*, przesłany do zatwierdzenia przez MON 21 października 1948 roku<sup>107</sup>. Był on wynikiem poprzedniego planu DMW i stanowił część ogólnego planu rozwoju WP w latach 1949–1956. Kierownictwo WP przewidywało, że po zrealizowaniu 6 letniego planu, w styczniu 1956 roku MW osiągnie pełną gotowość operacyjną i mobilizacyjną. W planie tym zamierzano zbudować 20 okrętów o łącznej wyporności 1830–2150 BRT: 5 ścigaczy o wyporności około 100 t, 5 ścigaczy torpedowych po 60–80 t, 5 kutrów trałowych o wyporności 50–70 t, 4 trałowce po 150 t, 1 trałowiec o wyporności 450 t oraz jednostki pomocnicze. Program ten zamierzano zrealizować w dwóch etapach: w pierwszym zbudować jednostki pomocnicze, a w drugim – okręty bojowe.

Jednak po przejęciu dowodzenia MW przez Sowieców, nastąpiła znaczna korekta programu. W interesie Armii Czerwonej przed polską MW postawiono zadania mające na celu osłonę frontu nadmorskiego na kierunku zachodnim, uniemożliwienie desantu morskiego wojsk NATO na wybrzeże oraz zapewnienie żeglugi na wodach przybrzeżnych dla sił sowieckich i statków ze wschodu na zachód i odwrotnie.

Wzrost sowieckich zamiarów agresywnych i wojna koreańska spowodowały, że plany rozwoju MW ulegały dalszej modyfikacji. Główną uwagę zwrócono na rozbudowę wojskowej infrastruktury wybrzeża morskiego, rozbudowę sowieckich baz morskich i lotniczych do 1955 roku, a zasadniczą rolę na morzu miała odgrywać ich flota wojenna. Dlatego następował szybki rozwój portów polskich. Natomiast flota wojenna Polski miała zadania ograniczone – do obrony bazy głównej w Gdyni pod osłoną artylerii nadbrzeżnej i ZM, we współdziałaniu z jednostkami przeciwdesantowymi POW.

21 września 1950 roku Czerokow przedstawił Rokossowskiemu własną koncepcję rozwoju floty, którą uzupełniano kolejnymi postulatami 1953 roku<sup>108</sup>. Przewidywano wybudowanie 4 niszczycieli, 9 dozorowców,

12 OP, 15 trałowców bazowych, 12 trałowców redowych, 33 kutry trałowe, 96 ścigaczy torpedowych, 80 ścigaczy OP, 21 okrętów desantowych i 75 różnych jednostek pomocniczych – łącznie 355 okrętów o wyporności około 100.000 BRT. Koncepcja ta odpowiadała Sowiecom, którzy kosztem Polaków mogliby mieć do dyspozycji silną flotę wojenną. Zaś propozycje Czerokowa i jego ekipy miały wpływ na późniejsze, obowiązujące do połowy lat 60. formy rozwoju polskiej floty wojennej, z pewnymi modyfikacjami.

Na 1953 rok przewidywano utworzenie: w Gdyni-Oksywiu – dywizjon trałowców w składzie 4 okrętów o wyporności 500 t, dywizjon kutrów trałowych w składzie 12 okrętów, dozorowiec o wyporności 1200 t, okręt hydrograficzny, 5 barek samobieżnych, 6 motorówek różnych typów, stawiacz min, holownik o wyporności 500 t, zespół okrętów szkolnych; w Świnoujściu – dywizjon ścigaczy w składzie 14 okrętów, grupę awaryjno-ratowniczą i stację demagnetyzacyjną; w Dziwnowie – samodzielny dywizjon ścigaczy torpedowych w składzie 26 okrętów.

W 1954 roku przystąpiono do sporządzenia nowego, 10-letniego planu perspektywicznego rozwoju floty wojennej. W tym roku zamierzano zorganizować: 6 dozorowców po 1200 t w Gdyni, dowództwo dywizji trałowców i 4 trałowce po 500 t w Gdyni, dowództwo dywizji ścigaczy torpedowych i 30 ścigaczy torpedowych po 45 t w Świnoujściu i Dziwnowie, 3 dowództwa dywizjonów ścigaczy (po jednym w każdej bazie MW), 16 ścigaczy po 300 t każdy, dowództwo dywizjonu kutrów trałowych w Gdyni, 10 kutrów trałowych w Gdyni i Świnoujściu, 2 małe OP w Gdyni i Świnoujściu, okręt hydrograficzny w Gdyni, 2 stawiacze min w Gdyni, holownik o wyporności 800 t w Gdyni, 2 holowniki po 500 t w Świnoujściu i Kołobrzegu, 10 kutrów motorowych w Gdyni, 5 motorówek i 3 krypy ogrzewcze. Jednak w 1955 roku, pod wpływem przyjęcia NRF do NATO i powstania UW, plany dotyczące floty wojennej uległy dalszej zmianie<sup>109</sup>.

W 1955 roku zamierzano sformować: dowództwo brygady niszczycieli i dozorowców, 3 dozorowce po 1200 t w Gdyni, dowództwo brygady trałowców w Gdyni, 5 trałowców po 500 t w Gdyni, dowództwo brygady ścigaczy torpedowych w Dziwnowie, dowództwo dywizjonu ścigaczy torpedowych w Dziwnowie, 30 ścigaczy torpedowych w Dziwnowie, dowództwo dywizjonu ścigaczy torpedowych dla I brygady, dowództwo dywizjonu kutrów trałowych w Gdyni, 10 kutrów trałowych w Świnoujściu, 3 średnie OP w Gdyni, 2 holowniki po 800 t w Gdyni, 2 holowniki po 450 t dla baz operacyjnych, 14 kutrów motorowych dla baz operacyjnych, 4 motorówki dla baz operacyjnych.

W listopadzie 1956 roku SGMW opracował kolejny projekt rozwoju floty wojennej, który przewidywał: 16 niszczycieli, 48 małych ścigaczy torpedowych, 24 średnich OP, 36 małych OP, 24 dozorowce, 24 ścigaczy OP, 24 trałowce bazowe i 24 trałowce redowe. Natomiast w 1958 roku SGMW opracował następny perspektywiczny plan rozwoju sił morskich na lata 1961–1970. Dokument ten podpisany przez p.o. dowódcy MW – Wiśniewskiego, przesłano do SGWP 16 sierpnia 1958 ro-

<sup>104</sup> J. Poksiński, *Flota wojenna Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1951–1967. Koncepcje kontradmirała Włodzimierza Steyera z 3 maja 1947 roku*, Zeszyty Naukowe WAP 1988, nr 3, s. 157–158.

<sup>105</sup> Przybylski, 490 lat, s. 13; Radziszewski, *Tamże*, s. 61.

<sup>106</sup> L. Grot, T. Konecki, E. Nalepa, *Pokojuowe dzieje Wojska Polskiego*, Warszawa 1988, s. 54.

<sup>107</sup> Głównymi autorami planu byli: Mieszkowski, Staniewicz, Trzciniński, Wojcieszek i Przybyszewski oraz doradcy sowieccy, pod kierownictwem Steyera

<sup>108</sup> AMW, 1421/56, s. 26nn.

<sup>109</sup> Plan SGWP z kwietnia 1954 roku przewidywał, że w 1960 roku flota wojenna powinna składać się z: 5 niszczycieli, 9 dozorowców, 12 małych OP, 30 trałowców bazowych, 24 kutrów trałowych, 2 stawiaczy min, 4 ścigaczy OP i 72 ścigaczy torpedowych (AMW, 2026/60, t. 8, s. 76).

ku. W planie zakładano całkowitą modernizację floty oraz jej uzupełnienie o nowe jednostki krajowej produkcji. Przewidziano budowę w kraju od 1965 roku dozorowców, trałowców bazowych, ścigaczy OP, ścigaczy torpedowych, okrętów desantowych, szkolnych i specjalnych<sup>110</sup>.

W większości były to plany niewykonalne, absurdalne, oparte bezmyślnie na wzorach sowieckich i im służące. Przygotowywano je z myślą o wojnie wbrew interesom własnego narodu, w warunkach spirali zbrojeń bloku komunistycznego i NATO. Istotną rolę odgrywały w opracowywaniu tych planów ambicje poszczególnych osób, głównie w latach 50. Wielu służących polskich oficerów DMW chciało w ten sposób zaskarbić sobie przychyłność Sowietów oraz umocnić osobiste pozycje polityczne w ośrodkach władzy. W ten sposób polska MW w kraju stawała się w coraz większym stopniu wasalną w stosunku do sowieckiej, a jej dalszy rozwój był sprzeczny z dążeniami narodu polskiego<sup>111</sup>.

W podobny sposób rodziły się koncepcje organizacji flotylli dla WOP, przy pomocy których polskie władze komunistyczne chciały całkowicie uszczelnić morską granicę państwa. Jednak względy finansowe nie pozwalały na rozbudowę jednostek pogranicza w takim zakresie, jakie według dowództwa WOP powinny wejść do służby. Dlatego starano się pozyskać je w różny sposób – z MW, demobilu amerykańskiego, od instytucji cywilnych oraz budowę własnych. W swoich poczynaniach odnośnie rozbudowy flotylli, WOP od początku miał wsparcie partii, służb bezpieczeństwa i MW, przy fachowej pomocy tej ostatniej. Dla DMW flotylli WOP stanowiły ważną rolę, jako jednostki mobilizacyjne w warunkach wojny.

Departament WOP już 21 lutego 1947 roku wprost żądało od Żymierskiego przydzielenia dla swoich jednostek nadmorskich ścigaczy i łodzi patrolowych<sup>112</sup>. Ostatecznie MON przekazało dla WOP 15 sierpnia tego roku ścigacz *Hel*<sup>113</sup>. Proszono również o uwzględnienie w planach rozwojowych wojska 7 kutrów pościgowych uzbrojonych w CKM i wyposażonych w radiostacje<sup>114</sup>. Starania o jednostki czyniono głównie dla Oddziału WOP w Gdańsku, który pod koniec 1948 roku dysponował jedynie 4 sprawnymi motorówkami<sup>115</sup>.

Równoległe ze staraniami o współdziałanie z MW w ochronie granicy morskiej, czyniono starania o zakup innych jednostek. We Francji Departament Zaopatrzenia MON kupił nie nadające się do użytku kutry

desantowe typu *LCPL*. Spośród 6 po remoncie w 1947 roku uruchomiono tylko dwie jednostki, a pozostałe, do 1950 roku, nie nadawały się do eksploatacji. Ich remont był nieopłacalny i za drogi koszt w służbie<sup>116</sup>. Zamierzano kupić kilka jednostek w Holandii. Były to holowniki budowane w 1949 roku, ale ze względu na zbyt małą prędkość zrezygnowano z nich. Czynniono więc starania o pozyskanie jednostek morskich od polskich instytucji cywilnych.

14 października 1947 roku w Biurze Odbioru Transportów Morskich w Gdańsku odbyła się konferencja dotycząca rozdziału jednostek pływających. Jednak WOP zrezygnował z przydziału proponowanych jednostek, ponieważ nie nadawały się do służby granicznej<sup>117</sup>. Mimo trudności, nadal czyniono starania o przydział jednostek z instytucji cywilnych nadających się do służby granicznej. Działania w tym zakresie zintensyfikowano w latach 1949–1951 pod wpływem MBP, które zmusiło m.in. Ministerstwo Żegluga do wydania 10 sierpnia 1949 roku zarządzenia swoim podległym przedsiębiorstwom o używaniu ich statków w ramach WOP. Ponadto prowadzono pertraktacje ze stoczniami rybackimi w Uście i Darłowie w sprawie sprzedaży budowanych tam kutrów, nadających się do zaadaptowania do służby granicznej<sup>118</sup>. Zabiegi te pozwoliły zorganizować morskie jednostki WOP, które otrzymały wiele jednostek – głównie rybackich, holowników i motorówek różnego pochodzenia<sup>119</sup>.

Były to jednak działania prowizoryczne i WOP starał się o jednostki pływające specjalnie przygotowane do służby granicznej. W tym celu prowadzono różne dyskusje odnośnie budowy odpowiednich typów okrętów i motorówek, w czym zasadniczą rolę odgrywał DMW. 19 czerwca 1948 dowódca MW powołał nawet specjalną komisję złożoną z oficerów MW, przy udziale przedstawiciela GIOP Somnickiego, celem opracowania projektu łodzi motorowych i ścigaczy przydatnych dla potrzeb ochrony granicy morskiej<sup>120</sup>. Do czasu wyposażenia WOP w odpowiednie jednostki, pościg na morzu prowadziła i nadal miała prowadzić MW<sup>121</sup>.

Z MW WOP uzgadniał projekty jednostek do służby granicznej. Rozważano możliwość wykorzystania 3 klas okrętów i kutrów budowanych w Polsce przed wojną: do służby na wodach terytorialnych – trałowca typu *Czajka* i kutra patrolowego *Batory*; do służby na Odrze, zatokach i w dużych portach – CKU *Okoń*; do służby w interesie poszczególnych strażnic przybrzeżnych i w dużych portach – motorówkę z silnikiem 25 KM<sup>122</sup>. Mimo to WOP zwracał się do Sowietów z prośbą o odpowiednie konstrukcje, pomijając własne doświadcze-

<sup>110</sup> E. Kozłowski, *Marynarka Wojenna w strukturze i planach rozwoju polskich sił zbrojnych w latach 1918–1988*, PM 1989, z. 4, s. 14; J. Przybylski, *Rozwój Marynarki Wojennej i jej rola w obronie Wybrzeża w latach 1949–1956*, WAP, Wydział Nauk Politycznych. Katedra Teorii Wojen i Historii Wojskowej, Warszawa 1979, s. 67–112; Zalewski, *Koncepcje...*, 9.

<sup>111</sup> Na naradzie polskiego i sowieckiego MON oraz dowództwa UW w dniach 28–30 marca 1961 roku podjęto decyzje w sprawie składu i zasad wykorzystania polskich sił morskich, co zdecydowało o późniejszym składzie i rozwoju polskiej floty wojennej. Miały być one użyte na liniach żeglugowych, w obronie wybrzeża oraz w operacjach desantowych na wyspach duńskich. Docelowo siły te miały obejmować: dywizjon niszczycieli – 3 okręty, dywizjon kutrów rakietowych – 4–6 okrętów, brygada OP – 7 okrętów, brygada ścigaczy torpedowych – 19 okrętów, dywizjon małych ścigaczy – 8 okrętów, brygada trałowców 12–24 okręty, dywizjon trałowców rzecznych 7 okrętów, brygada okrętów desantowych 28 jednostek oraz okręty pomocnicze i specjalne.

<sup>112</sup> AWOP, 218/7, s. 24.

<sup>113</sup> *Tamże*, 148/3, s. 88.

<sup>114</sup> *Tamże*, 147/12.

<sup>115</sup> *Tamże*, 149/31/57, s. 12, 111.

<sup>116</sup> *Tamże*, 462/9. Amerykanie chętnie chcieli udostępnić 7 kutrów patrolowych, wykorzystywanych przedtem przez żandarmerię wojskową. Były to drewniane jachty motorowe, z silnikiem benzynowym, ale nie można było na nich ustawić uzbrojenia i nie nadawały się do służby na pełnym morzu. Natomiast ścigaczy torpedowych i innych ścigaczy przeznaczonych do demobilu Amerykanie nie zamierzali sprzedawać dla władz komunistycznych.

<sup>117</sup> *Tamże*, 148/3/57, s. 4. Przedstawicielem Departamentu WOP na tej konferencji był Somnicki.

<sup>118</sup> *Tamże*, 462/7/59, s. 241.

<sup>119</sup> *Tamże*, 147/6; 150/42; 183/6; 222/38, 39; 224/76; 230/102; 462/9, s. 73–74; 240–241, 545.

<sup>120</sup> *Tamże*, 219/2, s. 8.

<sup>121</sup> *Tamże*, 218/40, s. 83. Mimo współdziałania z MW, WOP zamierzał zwrócić się do Sowietów o pomoc w opracowywaniu koncepcji jednostek pogranicza.

<sup>122</sup> *Tamże*, 218/40, passim.

nia i dorobek z budowaniu przydatnych jednostek do ochrony granicy morskiej.

Ostatecznie na różnych konferencjach i naradach w SGWP i DMW określono zasadnicze rodzaje jednostek pływających dla WOP i ich ilości, wprowadzając w 1950 roku korekty na korzyść większych okrętów<sup>123</sup>. W pierwszej kolejności przyjęto budowę ścigaczy, a następnie – motorówek morskich, rzecznych i portowych.

Zgodnie z ustaleniami w DMW uzgodniono 3 zasadnicze rodzaje jednostek dla WOP: okręt strażniczy (dozorowiec) o wyporności 300 t i prędkości 24–26 w; ścigacz o wyporności 50 t i prędkości 25–30 w mogący operować przy stanie morza 6–8 B; motorówka morska o długości do 12 m i prędkości 22 w.<sup>124</sup> Czynniono również zabiegi o jednostki rzeczne. W tej sprawie wiosną 1952 roku prowadzono rozmowy na Węgrzech, które były w stanie budować małe kutry.

Zmiany w projektowaniu jednostek pływających dla WOP wprowadził Czerokow w 1952 roku. Zasadniczymi były okręty patrolowe, które na wypadek wojny miały być wykorzystane przez MW w rejonie baz morskich i do osłony przybrzeżnych konwojów oraz kutry patrolowe – mogące w czasie wojny pełnić funkcje trałowców lub jednostek sanitarnych.

Flota WOP zaczęła roznosić się od drugiej połowy lat 50., wraz z tym powstawały plany przerastające możliwości budżetowe państwa. Służyły one do wzmocnienia politycznej granicy państwa oraz do zaspokojenia ambicji MBP (MSW), które korzystając ze wsparcia partii i Sowietów potrafiły utworzyć obok MW, własne siły morskie.

Koncepcje rozwoju polskich sił morskich w kraju nie uwzględniały współpracy lub wykorzystanie doświadczeń KMW i POMW, opierając się wyłącznie na współdziałaniu z flotą sowiecką i na jej doświadczeniach. Jednocześnie w kraju zrodziły się dwa kierunki wykorzystania floty wojennej.

Pierwszy – reprezentowany przez wielu oficerów SGWP i MON, znacznie ograniczał rolę floty wojennej w siłach zbrojnych. Większość z nich brała pod uwagę obowiązujące wówczas w armii sowieckiej poglądy negujące rozbudowę floty. Ponadto obok tego, część tych oficerów negowała doświadczenia floty II Rzeczypospolitej i niezadawalający stan obecnej. Odnoszono się również negatywnie do oficerów marynarki wywodzących się z przedwojennej floty wojennej, którzy starali się forsować rozbudowę jednostek morskich.

Drugi – postulował powierzenie MW całokształt spraw związanych z obroną wybrzeża morskiego. Kierunek ten reprezentowało część oficerów kierowniczych organów MW, popieranym częściowo przez Mossora i Żymierskiego<sup>125</sup>.

<sup>123</sup> Zgodnie z decyzją MON z 5 czerwca 1948 roku w sprawie zaprojektowania dla WOP jednostek pływających, dowódca MW powołał tę komisję, w której DIOP reprezentował Somnicki, a komisji przewodził szef SGMW Mieszkowski (*Tamże*, 219/2, s. 7–8).

<sup>124</sup> *Tamże*, 224/76. Okręty WOP miały wykonywać zadania jako jednostki strażnicze, a jednocześnie w razie potrzeby jako ścigacze i dozorowce. Natomiast kutry – jako jednostki strażnicze, a w razie potrzeby jako kutry trałowe lub sanitarne. Wobec trudności pogodzenia okrętów i kutrów strażniczych z wojennymi, jednostki WOP były przeciążone urządzeniami i sprzętem, wymagające zwiększonych załóg do ich obsługi, a ponadto – powodowało to zmniejszenie prędkości do pościgu.

<sup>125</sup> Zamierzali oni wyposażyć MW w silną artylerię nadbrzeżną i lotnictwo, a do zabezpieczenia działań morskich odpowiednią liczbą okrętów.

Dyskusje na temat możliwości i rozwoju floty wojennej toczono nie tylko w dowództwach i sztabach różnych szczebli, ale i na łamach czasopism. Szczególnie po wojnie pojawiło się wiele znaczących artykułów, które w pewnym stopniu wywierały wpływ na sprawy związane z rozwojem sił morskich<sup>126</sup>. Zasadnicze publikacje Mieszkowskiego, Mohuczego Nowakowskiego, Klosowskiego, Krzywca i Steyra ukazały się na łamach „Przeglądu Morskiego” i „Marynarza Polskiego”, a Wojcieszka, Mieszkowskiego i Berlinga na łamach „Bellony” (wyd. krajowe). Pojawiły się również szereg publikacji innych autorów, w tym Pertka, nawiązujące do oceny innych flot wojennych.

W 1946 roku Nowakowski postulował potrzebę krążowników obrony wybrzeża, niszczycieli, trałowców, ścigaczy, okrętów szkolnych i innych jednostek pływających, odpowiednich dla nich baz zabezpieczonych artylerią nadbrzeżną i silne lotnictwo. Autor uważał, że okręty należy kupować za granicą i budować w kraju, jednak ze względu na rozwój własnej floty handlowej budownictwo okrętów może rozciągnąć się w czasie<sup>127</sup>. Potrzebę polskiej floty wojennej popularyzowano w 1946 roku również wśród młodzieży na łamach gazetki morskiej „Młodzież Morska”<sup>128</sup>.

Według Mohuczego w pierwszej kolejności należało formować flotę wojenną, a potem bazy, fortyfikacje i magazyny, jej zadaniem są działania zaczepne, a nie zamknięcie się w bazach. Ponadto operacje floty wojennej na morzu nie zależą od wojsk lądowych, a silna flota sprzyja rozwojowi przemysłu. Podkreślał, że flota wojenna wraz z wojskami lądowymi i lotnictwem ma za zadanie bronić całego kraju, a nie tylko wybrzeża morskiego<sup>129</sup>. Poglądy Mohuczego przedstawiane w programie rozwoju floty i oficjalnie publikowane w piśmie cywilnym, ze wskazywaniem potrzeby przez Polskę nawet krążowników, wywoływały sprzeciw sowieckich oficerów skierowanych do służby w WP i tych polskich oficerów, którzy byli szczególnie w stosunku do nich służalczy.

Inni publicyści proponowali flotę wojenną złożoną z jednostek lekkich, operujących wyłącznie we współpracy z sowieckimi siłami morskimi. Poglądy na rozwój floty w aspekcie obrony baz przedstawił Stanisław Mieszkowski (dowódca Floty)<sup>130</sup>, Marian Wojcieszek (szef Sztabu GMW)<sup>131</sup> i Zygmunt Berling (komendant ASG)<sup>132</sup>.

<sup>126</sup> W publikacjach krajowych powoływano się na doświadczenia wojenne II wojny światowej na morzu. Jednak ich autorzy, prócz kampanii wrześniowej w 1939 roku, nie brali w niej udziału będąc albo w niewoli albo pozostali w kraju. Wiedzę na ten temat czerpali z materiałów oficjalnych, katalogów, roczników i publikacji zachodnich oraz z materiałów dostarczanych przez Sowietów. Jeszcze zajmowali kierownicze stanowiska w MW, w centralnych instytucjach MON, a niektórzy byli działaczami LM. Publikowali swoje poglądy na temat rozwoju floty wojennej, projekty jej wykorzystania w ewentualnej przyszłej wojnie na Bałtyku i nie tylko. Część z tych publikacji dotyczyła spraw ogólnych sił morskich, a część wyłącznie polskiej floty wojennej.

<sup>127</sup> R. Nowakowski, *Perspektywy marynarki wojennej, jej cele, zadania i możliwości rozwojowe*, MP 1946, nr 1, s. 4.

<sup>128</sup> Np. *Będziemy mieli również silną marynarkę wojenną* (MP 1946, nr 2–3).

<sup>129</sup> A. Mohuczy, *Flota konieczna dla bezpieczeństwa i dobrobytu Polski*, M 1947, nr 5–6. Do tego artykułu wracano podczas rozprawy sądowej w 1949 roku przeciwko Mohuczemu i innym oficerom polskiej MW, a jego poglądy zostały uznane za wrogie państwu komunistycznemu.

<sup>130</sup> *Okręty i lotnictwo w walce na morzu i w obronie bazy*, B 1950, z. 1, s. 20–38.

<sup>131</sup> *Obrona bazy morskiej*, B 1950, z. 2–3.

<sup>132</sup> *O obronie wybrzeża*, B 1950, z. 5–6. Berling stwierdził, że Bałtyk stał się wewnętrznym morzem sowieckim, a polska flota ma zabezpieczyć wybrzeże przed ewentualnym lądowaniem przeciwnika.



Wiele uwagi w publikacjach zwracano na rodzaje okrętów. Kłossowski przewidywał rozwój okrętowej broni raketowej, decydując o znaczeniu lotnictwa brzegowego na Bałtyku oraz wskazywał na znaczenie broni atomowej na morzu<sup>133</sup>. Krzywiac zwracał uwagę na zmiany w rodzajach okrętów i ich uzbrojenia<sup>134</sup>, podobnie jak Mieszkowski<sup>135</sup>. Te i wiele innych publikacji nie odegrały większej roli w tworzeniu sił morskich w Polsce, a po przejściu kierownictwa MW przez Sowieców, podobne już się nie ukazywały. Do początków 1949 roku ukazało się również kilka artykułów o charakterze wybitnie komunistycznym, potępiającym morską sztukę wojenną zachodu i wykazującej wyższość sowieckiej. Zalecały one bezkrytyczne wzorowanie się na sowieckiej MW i nawoływały do bezgranicznej służby socjalizmowi<sup>136</sup>. Od końca 1950 roku te publikacje, które ukazywały się w oficjalnych niektórych pismach, stanowiły już powielanie wyłącznie myśli sowieckiej. Jednocześnie część tych pism była niedostępna dla większej grupy czytelników.

Natomiast przez cały czas istnienia POMW i po jego rozwiązaniu, prowadzono szeroką publicystykę na łamach polskich pism wojskowych i zagranicznych, w których ukazywały się istotne poglądy na rozwój floty wojennej i wszelkich spraw z nią związanych. W przeciwieństwie do publicystów w kraju, pisali tam oficerowie walczący na morzach i mający doskonale rozeznanie w nowoczesnej wojnie morskiej oraz technice okrętowej. Ważnym było i to, że walczący pod kierownictwem najlepszej i najnowocześniejszej wówczas floty wojennej – Royal Navy, od której Polacy wiele uczyli się. Tych publikacji brakowało w kraju i dlatego m.in. polska myśl wojenno-morska rozwijała się niejako na uboczu nowoczesności, w cieniu sowieckiej i od niej zależnej.

Zmieniane ciągle koncepcje i programy rozwoju floty wojennej powodowały stały niedorozwój sił morskich. Dla narodu polskiego nie było to ważne, ponieważ siły te w ostateczności nie służyły jemu, a imperium sowieckiemu i ważniejszym była rozbudowa gospodarki morskiej aniżeli jednostek MW. Należy jednak brać pod uwagę to, że całkowite zaniechanie sił morskich było niemożliwe w warunkach zależności od Sowieców i należało je tworzyć chociażby dla celów szkoleniowych i praktycznych, np. do trałowania szlaków żeglugowych. Ponadto flota wojenna mimo zależności stanowiła specyficzna enklawę pewnej niezależności na tle całego WP.

### Starania o utrzymanie narodowego charakteru floty wojennej w warunkach zależności od Związku Radzieckiego

W wyniku konferencji jałtańskiej i poczdamskiej Polska utraciła suwerenność i stała się państwem zależ-

nym od Związku Radzieckiego – pod względem politycznym, ideologicznym, gospodarczym i wojskowym. Nastąpiła również ponowna okupacja – tym razem przez Armię Czerwoną.

Faktyczna sowiecka okupacja na stałe objęła wschodnie ziemie polskie, a na pozostałych miała miejsce okresowo w 3 etapach: do końca 1947 roku, a więc do chwili zlikwidowania prób zbrojnego oporu, w latach 1949–1955 oraz utajona, z pozorami suwerenności państwa zależnego, od powstania UW.

Radziecka obecność w kraju była niezbędna dla polskich komunistów, bez której nie byłiby w stanie przejąć władzy. Ponadto PPR (PZPR) opierała swoje istnienie na służbach bezpieczeństwa i częściowo na wojsku – rozdieranego różnymi konfliktami wewnętrznymi i mimo silnej sowietyzacji wewnętrznej, będącego pod wpływem narodowych idei i Kościoła katolickiego. Wiosną 1945 roku w wojsku tym pojawiły się silne obawy w związku z wypowiedzeniem sowiecko-japońskiego paktu. Liczono się z tym, że rząd lubelski dla spłacenia długu wdzięczności Armii Czerwonej wysłę w razie wojny na Dalekim Wschodzie wojska polskie. Tam zaś, Sowieci, znając doskonale nastroje antysowieckie w armii Berlinga, zniszczą ją<sup>137</sup>. Ponadto wielu z tych żołnierzy współpracowało z NKWD, a duże grupy dopuszczały się grabieży, mordów i gwałtów<sup>138</sup>.

WP zostało powołane przez PPR, a jego załącznikiem były regularne jednostki wojskowe zorganizowane na ziemi sowieckiej i Armii Ludowej w kraju<sup>139</sup>. W jego składzie nie było MW, do której nawiązano dopiero w 1944 roku. Stanowiło ono liczącą się siłę w wojnie z III Rzeszą niemiecką po stronie aliantów, a następnie spełniało określoną funkcję w realizacji celów politycznych PPR. Od samego początku decydującą rolę w kształtowaniu oblicza socjalistycznego WP odegrał aparat polityczny, którego trzonem byli komuniści – głównie polscy, a w latach późniejszych obok nich kierowani przez PPR aktywiści ZMP. Wojsko to stanowiło integralną część mechanizmu władzy polskich komunistów, a PPR przeprowadziła w nim na bazie przysłanych oficerów z Armii Czerwonej trzy główne zadania: represjonując przedwojenną kadre, po jej uprzednim wykorzystaniu fachowym, utworzono korpus oficerski powolny partii – przynajmniej powierzone; tworzone oddziały o składzie narodowym, aby po wywołaniu w WP nienawiści do Niemców, Ukraińców, a następnie wrogości do Anglików, Francuzów i Amerykanów, wytworzyć szacunek i uwielbienie dla Armii Czerwonej, co zamazywało jej zbrodnie wobec narodu polskiego; początkowo tolerowanie uczuć religijnych w wojsku, aby po całkowitym przejściu władzy w kraju, przystąpić do silnej ateizacji trwającej nieprzerwanie do 1989 roku, zresztą bez większego rezultatu.

Oparciem dla PPR (PZPR) w rozbudowie LWP byli jednak zawsze Sowieci, którzy wyposażyli to wojsko w sprzęt i oddelegowali w jego szeregi tysiące swoich oficerów. Jednocześnie wykorzystywano polskich oficerów przedwojennych, których następnie w drodze represji

<sup>133</sup> *Morskie siły zbrojne*, B 1948, z. 12. Autor wysunął dwie koncepcje przyszłej floty wojennej: morską (broni dotychczasowej floty wojennej i widzi jej przyszłość w modernizacji i zespoleniu operacyjnym z lotnictwem) i lotniczą (propaguje zastąpienie floty morskiej przez flotę powietrzną).

<sup>134</sup> Przemiany w prowadzeniu wojny morskiej.

<sup>135</sup> *O zdrową myśl wojenno-morską*, MP 1946, nr 3; *Jutrzejsze okręty*, MP 1947, nr 14; *Nowa broń morską*, PM 1947, nr 1; *Okręty jutra*, PM 1948, nr 5.

<sup>136</sup> B. Kosiński, F. Walicki, *Odrodzona Marynarka Wojenna w służbie Polski Ludowej*, MMP 1949, nr 1, s. 5.

<sup>137</sup> *AK w dokumentach*, t. V, s. 383.

<sup>138</sup> *Tamże*, s. 352.

<sup>139</sup> 21 lipca 1944 roku KRN wydała dekret o scaleniu Armii Polskiej, utworzonej w ZSRR i AL, zorganizowanej w kraju – w jednolity organ wojskowy – Wojsko Polskie (*Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej*, 5 VIII 1944, p. 1.)

usunięto z wojska, co stało się powodem narzekań na brak kadr, a w rezultacie napływ do LWP dalszych oficerów z Armii Czerwonej. Ci z kolei przygotowywali kadry oddane partii i socjalizmowi, czyli Sowietom.

Do szczególnego nasilenia sowytyzacji doszło w latach 1950–1955, w których kierowanie i zarządzane wojskiem przejęli generałowie i oficerowie z Armii Czerwonej na czele z marszałkiem Konstantym Rokossowskim. Wymuszono wówczas na Polsce na ogromną skalę zbrojenia, które pogrążyły naród w niedostatku i były mu niepotrzebne. Nastąpił wówczas: wzrost liczby sił zbrojnych i ich gotowość bojowa, wzrost technizacji wojska, modernizacja uzbrojenia, sprzętu i wyposażenia według wzorów sowieckich, rozbudowa przemysłu zbrojeniowego i przystosowanie gospodarki narodowej do potrzeb sił zbrojnych, wyeliminowanie tych elementów narodowych, które były sprzeczne z ideologią komunistyczną i rosyjską, wprowadzono zastraszanie i eliminację fizyczną starszej kadry zawodowej, nastąpiło szybkie awansowanie ludzi związanych wyłącznie wywodzących się z partii i przygotowanych do służby wojskowej przez Sowietów.

Władze w Moskwie rządziły Polską i w Polsce poprzez dwa pionierzy: sowiecki (Kreml, doradcy sowieccy w Polsce, w MBP, ambasador sowiecki, skąd szły instrukcje i decyzje do wykonania) i polski (Bierut, Biuro Polityczne PZPR, Rokossowski, MBP, jako szczebel wykonawczy). Po instrukcje jeżdżono do Moskwy, przeważnie Bierut z działaczami politycznymi. Natomiast wytyczne wojskowe wprost z sowieckiego sztabu generalnego otrzymywał Rokossowski, o których Bierut nic nie wiedział. Całe życie polityczne i gospodarcze zostało ujęte w żelazne kleszcze kontroli, które skoncentrowano w MBP. Wykonywali je doradcy sowieccy, otrzymujący instrukcje bezpośrednio z Moskwy<sup>140</sup>.

Od 1956 roku nastąpiły przemiany polityczne zewnętrzne, powrót do wojska elementów narodowych, ale przy braku w kraju opozycji oraz aktywna działalność ludzi oddanych PZPR, wyszkolonych przez Sowietów oraz realizujących ich koncepcje w zakresie rozwoju sił zbrojnych. Różnica z poprzednim okresem była tylko ta, że odbywało się to w warunkach narodowych. Ostatecznie partia nadała taki kierunek rozwojowi LWP, aby odpowiadał on Sowietom i socjalizmowi. Stając się czynnikiem zbrojnym partii, LWP znalazło się również w centrum życia politycznego kraju. Szczególną uwagę zwrócono na izolację wojska – głównie kadry, od przeciwników politycznych i ideologicznych partii, w tym Kościoła katolickiego. Izolacja i strach trzymały więc w posłuszeństwie LWP, które partia wykorzystywała dla własnych celów politycznych. Jednocześnie wojsko to stanowiło enklawę polskości mimo prób silnej ateizacji i rusyfikacji. Większość kadry pozostała wierna Kościołowi katolickiemu, chociaż nie miała możliwości oficjalnego praktykowania wiary swoich ojców. Czynności religijne miały miejsce okazjonalnie, co księża doskonale rozumieli – dlatego partii nigdy nie udało się podporządkować swoim celom wojska duchowo, a jedynie zewnętrznie. Jednocześnie w WP zdawano sprawę, że nawet najmniejszy opór orężny sprawi ogromną tragedię dla narodu, ponieważ Polska była otoczona

przez wrogie jej państwa mimo pozornych sojuszy, a na terenie kraju bazowały silne wojska sowieckie.

Wszystkie powyższe działania polityczno-ideologiczne miały również miejsce w MW z tym, że tu przebiegały bardziej ostrzej i wyraziściej. Miały też większe natężenie i zasięg, ponieważ MW w kraju dzięki długotrwałej obronie Wybrzeża w 1939 roku i skutecznej działalności POMW nadal cieszyła się ogromnym autorytetem nie tyle wśród wojska, ile raczej w społeczeństwie polskim.

## Charakter radzieckiej okupacji na Wybrzeżu

Po wejściu na ziemie polskie Armia Czerwona przystąpiła do wywozu urządzeń i inwentarza, a jej zachowanie się w stosunku do ludności cywilnej było szczególnie podłe<sup>141</sup>. Represje rosły i nasiliły się po opanowaniu ziem odzyskanych, a rabunek osiągnął ogromne rozmiary. W portach Pomorza Zachodniego trwał demontaż i wywóz mienia portowego, stoczniowego i rybackiego, a rabunku dokonywano nawet po oficjalnym przekazaniu stoczni Polakom. Czerwonarmiści byli wrogo nastawieni do polskich osadników, przeprowadzali wypadki rabunkowe na polskie wsie, kradli złowione ryby i sieci rybackie. Zabierali również sprzęt rybacki razem z rybakami, np. w Międzyzdrojach. Samowola i bezprawie sowieckiego wojska wzmagało rabunki, a ich żołnierze mówili, że *mają prawo do wszystkiego co się znajduje na tych terenach*<sup>142</sup>. Sowietkie rabunki opóźniały polskie prace nad uruchomieniem portów oraz aktywizację morską Pomorza Zachodniego. Dlatego eksploatację portu w Uście rozpoczęto dopiero 17 czerwca 1947 roku, w Darłowie 9 stycznia 1948 roku, a w Kołobrzegu 20 marca tego roku.

Dewastowali koleje, a łączność kolejowa znajdowała się w ich rękach. 11 maja 1945 roku Sowietci wydali zarządzenie o przyspieszeniu wywozu zdobyczy, po czym zaczęto wywozić warsztaty kolejowe m.in. spod Gdańska, Warszawy i Gliwic. Z Bydgoszczy wywieźli 30 fabryk, z Poznańskiego i Pomorza około 80% koni i krów. Z Górnego Śląska wywieźli wszystkie składy żywnościowe, urządzenia techniczne i maszyny zainstalowane w czasie okupacji, a także maszyny i urządzenia przedwojenne. Na Dolnym Śląsku i Śląsku Opolskim w czerwcu 1945 roku wywożenie maszyn i urządzeń było już w fazie końcowej. Zniknęło tam niemal 95% majątku przemysłowego. Trwał jednocześnie demontaż zakładów we Wrocławiu<sup>143</sup>. Celem ułatwienia wywożenia mienia i sprawnego ruchu wojsk do niemieckiej strefy okupacyjnej i z powrotem, na terenach Polski powstały specjalne linie tranzytowe, zwane rosyjskimi korytarzami tranzytowymi: z Królewca do Berlina przez Prusy i Pomorze; ze Lwowa do Berlina przez Katowice; pas linii kolejowej Moskwa-Berlin przecinający Wisłę w pobliżu Warszawy<sup>144</sup>.

W szczególnie krytycznej sytuacji znalazły się rejonny ujścia Odry i Zalewu Wiślanego. Rabunki i faktyczna okupacja, szczególnie rejonu szczecińskiego, spowo-

<sup>140</sup> *Za kulisami bezpieki i partii*, Biuro Informacji Studenckiej ZSP, wyd. III, Warszawa 1989, s. 9.

<sup>141</sup> K. Kersten, *Tamże*, s. 131.

<sup>142</sup> Michałków, *Nie tylko...*, s. 18.

<sup>143</sup> *AK w dokumentach*, s. 418, 423, 437

<sup>144</sup> *Wiadomości ze świata*, PnaM 1946, z. 1–2, s. 20.

dowała długotrwałą dewastację gospodarczą wybrzeża zachodniopomorskiego i nad Zalewem Wiślanym. Sowieci przekazali Polsce jedynie rejon Zatoki Gdańskiej, z bazą morską w Gdyni i na Helu, gdzie znalazła się zamknięta nieliczna polska flota wojenna. Pozostałe wybrzeże sami kontrolowali przez wiele lat, ponadto opanowali ujście Odry oraz Zalew Wiślan. Najważniejszym dla Sowieców było utrzymanie rejonu ujścia Odry pod względem gospodarczym i wojskowym<sup>145</sup>.

Ujście Odry oraz granica Polski na tej rzece i na Nysie, stanowiły ważny element sowieckiej polityki zagranicznej. Moskwa zabiegała o te granice, aby w sposób trwały uzależnić od siebie Polskę. Dążyli do wytworzenia takiej przepaści między narodem polskim i niemieckim, aby Polska zawsze był skazana na szukanie gwarancji bezpieczeństwa właśnie u Sowieców. W ten sposób Moskwa miała w rękę atut do porozumienia się z Niemcami kosztem Polski, jeżeli to będzie się opłacało Sowiecom<sup>146</sup>. Dla nich było to tym łatwiejsze, ponieważ od 1945 roku niemieccy komuniści zajmowali negatywne stanowisko wobec polskiej granicy na Odrze i Nysie.

Szczególnie w trudnej sytuacji znajdował się Szczecin i cały rejon ujścia Odry, co miało negatywny wpływ również na organizację bazy dla polskiej floty w tym rejonie. Stan tymczasowości wywoływał pogłoski nawet o umiędzynarodowieniu miasta, a polska administracja dwukrotnie była zmuszana do opuszczenia Szczecina<sup>147</sup>. Władzę sprawował sowiecki komendant wojenny płk Aleksander Fiedotow, który nakazał polskiej administracji opuścić miasto w dniach 16–19 maja 1945 roku<sup>148</sup>. Rosjanie korzystając ze stanowiska amerykańsko-brytyjskiego przeciwnego rozszerzeniu władzy rządu warszawskiego w rejonie ujścia Odry, wspierani przez niemieckich komunistów, nie dopuszczali do utrwalenia polskości w Szczecinie. Pozwalało to im na rozbudowę infrastruktury wojskowej opartej na bazie byłej niemieckiej w rejonie ujścia Odry, a następnie swobodne dysponowanie niemieckim majątkiem. Przy biernej postawie sowieckiej do Szczecina zaczęli wracać Niemcy, których w połowie maja 1945 roku było ledwie 6000, po miesiącu około 54.000, a na początku lipca 83.000 i liczba ta stale rosła. Jednak 9 czerwca polska administracja ponownie rozpoczęła pracę, przy jednoczesnej działalności niemieckiej i sowieckiej komendantury. Po dziesięciu dniach polska administracja ponownie opuściła miasto, pozostawiając na miejscu Komitet Pomocy Polakom mający bronić tam polskiej racji stanu, organizować osadnictwo i udzielać opieki już mieszkającym tam Polakom<sup>149</sup>. Ostatecznie jednak 28 czerwca tego roku Stalin przekazał miasto

Polsce, a konferencja poczdamska zatwierdziła włączenie Szczecina i Pomorza Zachodniego do Polski. Jednak stan okupacyjny przez wojska sowieckie trwał nadal, rozwijano ich bazy wojskowe i trwał rabunek. Nowy okupant zdemontował 80% szczecińskiego przemysłu przyportowego – głównie okrętowego, chemicznego, spożywczego itp. Sowieci zajęli cały port, wszystkie stocznie, wiele przedsiębiorstw i przyportowe dzielnice mieszkaniowe. Od czerwca 1945 roku zaczęli tworzyć Centralną Bazę Przeładunkową nr 3601 podporządkowaną Ludowemu Komisariatowi Obrony ZSRR w Moskwie. Po uruchomieniu portu Rosjanie przeładowywali tu wszystko, co zabierali z Niemiec, a jednocześnie rozpoczął się rabunek przemysłu, mienia oraz eksploatacja Ziemi Szczecińskiej we wszystkich zakresach<sup>150</sup>. W porcie po rabunek cumowało jednocześnie 20–30 statków oraz setki barek.

Jedynym ratunkiem dla państwa było jak najszybsze zasiedlenie Szczecina Polakami i nie czekając na jego przekazanie przez Sowieców, rozwijać miasto – próbować przejmować przedsiębiorstwa użyteczności publicznej w porcie. Usilne starania, mimo oporu ze strony sowieckiej spowodowały, że w końcu 1946 roku w rękach polskich znalazły się nabrzeża dolnej Odry i niektóre enklawy w granicach portu centralnego. Dopiero w 1947 roku, po licznych konsultacjach w Warszawie, Moskwie i Berlinie, 17 września zawarto *Porozumienie między rządem ZSRR i rządem Rzeczypospolitej Polskiej o przekazaniu władzom polskim portu w Szczecinie*<sup>151</sup>. Jednak nadal istniała sowiecka baza, którą w porcie szczecińskim przejęto w 1955 roku, a w Świnoujściu dopiero w 1992 roku.

W Świnoujściu znajdowała się Wojennomorska Baza Południowo-Bałtyckiej Floty, którą sowiecka MW stale rozbudowywała i modernizowała. Przejmowanie poszczególnych nabrzeży i obiektów poza właściwą bazą przez Polaków było mocno utrudniane przez Sowieców, którzy jednocześnie mocno utrudniali rozwój samego miasta.

Ponadto zdewastowali porty rybackie na Zalewie Szczecińskim. Zajęte przez nich, hamowali rozwój i prowadzili rabunkową gospodarkę i nie dopuszczali tam polskich osadników. Stosowane przez nich kłusownictwo i niszczenie ryb za pomocą materiałów wybuchowych, mocno nadwyrężyły zasoby rybne na tych wodach. Jednocześnie rozpoczęły zorganizowane połowy, w oparciu o siły i tabor niemiecki<sup>152</sup>. Bazy takie powstały wówczas w Szczecinie, Świnoujściu i Trzebieży<sup>153</sup>. Ich stan posiadania jednostek rybackich stale rósł dzięki rabunkom i różnym nieuczciwym kombinacjom. Np. w maju 1947 roku od granicy zachodniej do Dziwnowa Sowieci mieli 113 jednostek rybackich, w tym 86 w Szczecinie. Zaś w Darłowie jeszcze w 1948 roku mieli 23 kutry rybackie<sup>154</sup>. Ostatnie enklawy sowieckiego rybołówstwa nad Odrą istniały jeszcze w 1950 roku.

<sup>145</sup> A. Makowski, *Pomorze Zachodnie w polityce Związku Radzieckiego 1945 r.*, PZA 1992, z. 2, s. 53nn.

<sup>146</sup> A. Bregman, *Jak świat światem?*, Londyn 1964, s. 204.

<sup>147</sup> K. Goleczewski, *Porzucona twierdza, 1944–1945*, Poznań 1967, s. 183, 220–222.

<sup>148</sup> *50 lat Polskiej Gospodarki Morskiej na Pomorzu Zachodnim 1945–1995, opracowanie zbiorowe pod red. Izabelli Dunin-Kwinta i Józefa Staniewicza*, Szczecin 1995, s. 23.

<sup>149</sup> *Tamże*, s. 24. Niejasna sytuacja powodowała różne plotki. Według jednej Szczecin miał zostać wolnym miastem pod protektorem sowieckim, angielskim i amerykańskim, inna zaś, że port będzie miał międzynarodowy charakter z udziałem rządów Niemiec, Polski i Czechosłowacji. Skrajne pogłoski sugerowały, że Szczecin otrzyma Czechosłowacja (A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991, s. 46).

<sup>150</sup> *Tamże*, s. 26nn; R. Techman, *Strefa radziecka w porcie szczecińskim w latach 1947–1955*, ZaH 1994, z. 1, s. 75.

<sup>151</sup> *50 Lat...*, s. 29.

<sup>152</sup> *Relacja w sprawie radzieckich przedsiębiorstw rybackich przesłana wojewodzie szczecińskiemu przez Stefana Kasiora, naczelnika Wydziału Społeczno-Politycznego Urzędu Wojewódzkiego Szczecińskiego 30 września 1947*, N 1994, nr 1, s. 41–43.

<sup>153</sup> *50 lat...*, s. 32–33.

<sup>154</sup> R. Techman, *Radzieckie bazy rybackie w rejonie ujścia Odry. Dokument z roku 1947*, N 1994, nr 1, s. 40–41.

Porty leżące w ujściu Odry, port wojenny i handlowy w Kołobrzegu i port rybacki w Darłowie, odgrywały ważną rolę polityczną, gospodarczą i wojskową dla Sowietów<sup>155</sup>. Po rabunku i przekazaniu zubożałych miejscowości Polakom, ujście Odry stało się ważne dla wojsk sowieckich z kilku względów: a) znajdowało się ono na zapleczu sowieckiej strefy okupacyjnej Niemiec (korzystna lokalizacja baz, zabezpieczenie szlaków komunikacyjnych i ewakuację, dogodne warunki do zaopatrzenia swych wojsk oraz do wywozu zdobyczy wojennych i ładunków reparacyjnych z Niemiec); b) porty, przemysł okrętowy, rybny i rolnictwo rejonu służyły im do rabunkowej eksploatacji, c) te znaczne straty polityczno-gospodarcze rejonu szczecińskiego prowadziły do utraty suwerenności państwa w obszarach okupowanych przez Sowietów. Współpraca z nimi była utrudniona co pogłębiało i to, że część wojsk sowieckich na zachód od Odry (powiat szczeciński i woliński), nie podlegały dowództwu Północnej Grupy Wojsk Sowieckich w Legnicy, a sowieckiej Wojskowej Administracji Niemiec w Berlinie, albo władzom wojskowym w Moskwie, Tallinie lub w Piławie<sup>156</sup>.

W trudnej sytuacji znalazły się również porty Zalewu Wiślanego, który został odcięty od morza, co było związane z zajęciem Królewca przez Sowietów<sup>157</sup>. Starania o przyłączenie tego miasta do Polski spetzły na niczym, co spowodowało degradację gospodarczą Zalewu Wiślanego oraz całego rejonu królewieckiego<sup>158</sup>.

Co prawda Polska otrzymała ujście Odry i Wisły oraz rozległe wybrzeże morskie między nimi, ale od początku znalazła się w niekorzystnej sytuacji wasala.

Ujście Odry zamykała sowiecka baza morska w Świnoujściu, mająca siły do przeprowadzenia uderzeń w kierunku Szczecina, rozlewisk wodnych i na morze. Ponadto w rejonie tym stacjonowały silne sowieckie wojska lądowe oraz lotnicze. Zaś rozbudową polskiej floty wojennej tak kierowano, aby na wodach szczecińskich nigdy nie była w stanie podjąć samodzielnych operacji bojowych.

Natomiast ujście Wisły znalazło się w rękach polskich, ale Zalew Wiślany z jego licznymi portami nie miał żadnego znaczenia ani wojskowego, ani gospodarczego. W części radzieckiej Zalewu rozbudowano infrastrukturę wojskową, zaś Cieśnina Piławska stanowiła zapórę dla prawidłowego rozwoju części polskiej.

Rabunkowa radziecka gospodarka przy przychylności polskich komunistów spowodowała, że od Kaszub niemal po Świnoujście powstała pustynia gospodarcza – ogromny szmat wybrzeża morskiego, z kilkoma małymi portami obrabowanymi z infrastruktury portowej i stoczniowej i dziesiątkami kilometrów na wpol dzi-

kich plaż. Nie rozwijano tu ośrodków naukowych, ani kulturalnych, a łączność z krajem była niedostateczna. Do dalszej degradacji tych ziem przyczyniły się wojska sowieckie, mające tam swoje bazy dla wojsk lądowych, lotniczych, a potem raketowych i nuklearnych. Również wojska polskie w ramach UW miały tam swoje nieliczne bazy i poligony i razem z Armią Czerwoną skutecznie izolowały wybrzeże od reszty kraju, pozostawiając kontrolowany korytarz: Gdynia- Szczecin<sup>159</sup>.

Z chwilą wyzwolenia wybrzeża od Niemców, ochronę granicy morskiej przejęły sowieckie Wojska Ochrony Pogranicza *Owier* – ochrona Wodnawo Riejona. W ten sposób zabezpieczano rozwój władzy polskich komunistów na wybrzeżu, rabunek mienia w portach poniemieckich i kontrolę polskiej gospodarki na wybrzeżu. *Owier* podlegał Północnej Grupie Wojsk Radzieckich, a ochronę granicy przekazano WOP dopiero po utrwaleniu w Polsce władzy przez komunistów. Przez ten czas nie chcieli jednak odpowiadać za stan bezpieczeństwa na wodach przybrzeżnych i zaczęli przekazywać m.in. MW system obserwacji i łączności wraz z obiektami i urządzeniami na brzegu<sup>160</sup>. Zaś WOP miał trudności w wykonywaniu swoich zasadniczych zadań, ponieważ wszędzie byli rosyjscy żołnierze<sup>161</sup>. Dlatego zamiast strzec bezpieczeństwa na strażnicach prowadzono szkolenie za szkoleniem<sup>162</sup>.

Sowieckie bezprawia na polskim wybrzeżu morskim i na wodach terytorialnych odbywały się bez sprzeciwu MW i WOP, które nie tylko te fakty ukrywały, ale nawet odpowiednio zabezpieczały. Nawet gdyby któryś dowódca polskiej jednostki chciał się sprzeciwić lub stawić opór, natychmiast zostałyby odizolowany. Bo w każdej jednostce funkcjonował aparat polityczny partii i służby specjalne.

Pewne zmiany na granicy i w funkcjonowaniu wojsk sowieckich w Polsce nastąpiły od 1956 roku, co było związane z umocnieniem się komunizmu w Polsce. Rząd radziecki w deklaracji z 30 października 1956 roku z naciskiem podkreślił, że w Polsce jego wojska znajdują się na mocy Układu Poczdamskiego oraz UW. Były również na Węgrzech, w Rumunii i NRD. Jednocześnie na początku listopada partia i rząd polski orzekły, że wojska sowieckie muszą u nas pozostać obowiązkowo. Te deklaracje polskich komunistów były zrozumiałe, ponieważ Armia Czerwona w Polsce stanowiła gwarancję utrzymania przez nich władzy. Za jej pobytu naciskano szczególnie po powstaniu poznańskim i węgierskim, przy czym dla narodu była to zwykła okupacja. 17 grudnia 1956 roku podpisano w Warszawie umowę *O statusie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonujących w Polsce*. Stwierdzenie czasowo polityczne, bo nie określono tego czasu, a więc na stałe dla wsparcia komunistów. Ich liczebność i bazy miały zostać ustalono-

<sup>155</sup> AWOP, 217/4, s. 92–93; CA MSW, 78/21.

<sup>156</sup> Techman, *Tamże*, s. 40.

<sup>157</sup> Polskie władze rządowe i KMW liczyły, że Prusy Wschodnie wraz z Królewcem zostaną włączone do Rzeczypospolitej. Były to port o znaczeniu lokalnym dla Pomorza Wschodniego i Prus, sięgający swymi wpływami aż do Polesia i Małopolski Wschodniej. W latach najlepszych obrotów towarowe Królewca wyniosły w 1937 roku około 3,7 miliona ton towarów (*Znaczenie gospodarcze szerokiego wybrzeża morskiego dla Polski*, PnaM 1942, z. IV, s. 7).

<sup>158</sup> AK, t. III, s. 274, 279, 282–283, 294, 363, 502, t. IV, s. 140. Sowietci zmienili wszystkie nazwy miast i wsi, a Królewiec otrzymał nazwę Kaliningrad (na cześć bolszewickiego prominenta Michaiła Kalini- na). Obszar ten zamieniono w strefę zamkniętą i zmilitaryzowaną, zakładając największą bazę sowieckiej floty wojennej na Bałtyku. Militaryny charakter tego rejonu sprawił, że stał się on ruiną gospodarczą.

<sup>159</sup> Polscy komuniści poza pozornymi działaniami propagandowymi niczego nie zrobili, aby ożywić wybrzeże morskie, nie byli tym zainteresowani. Już zresztą KPP deklarowała w 1932 roku niemieckim komunistom, że gdy obejmie władzę kraju, odda Niemcom należny im „korytarz pomorski” i Górny Śląsk (A. Piskozub, *Nauki humanistyczne w krzewieniu kultury i edukacji morskiej Polaków czyli od propagandy sukcesu do sukcesu propagandy*, N 1995, nr 2, s. 14).

<sup>160</sup> AMW, 34/4, s. 3.

<sup>161</sup> A WOP, 4 c, s. 262–263; 147/20/57, s. 72.

<sup>162</sup> *Tamże*, 165/7. Co prawda WOP zaczął przejmować granicę od *Owieru* od kwietnia 1946 roku, ale odbywało się to opornie (*Tamże*, 165/7/58). Sowieckie oddziały były nadal rozlokowane w miejscach, które winni przekazywać, czego nie robili (*Tamże*, 147/7/57, s. 580).

ne odrębnie, między Warszawą a Moskwą, w tajemnicy przed narodem. Umowę podpisano 1 lutego 1957 roku, wymiana dokumentów ratyfikacyjnych nastąpiła w Moskwie 27 lutego, a więc weszła w życie<sup>163</sup>. Odtąd dalsza zależność od Sowietów, z pozorami zewnętrznej suwerenności, której nie było, trwała aż do upadku komunizmu w Polsce.

### Socjalistyczna indoktrynacja w Polskiej Flocie Wojennej

MW była poddana szczególnej indoktrynacji socjalistycznej poprzez aparat polityczny, współpracę polityczną z organami represji, udział w utrwalaniu władzy ludowej oraz działań zmierzających do formowania kadr uległych polskim komunistom i Sowietom. Dlatego główne znaczenie przywiązywano do rozwoju i umocnienia aparatu politycznego – gwaranta, że MW będzie stanowiły uległy komunistom rodzaj sił zbrojnych. Szczególnie ważne było to w latach początkowych formowania sił morskich w kraju, kiedy specjalistami morskimi z konieczności musieli być przez pewien czas oficerowie przedwojenni. Jednak wychowanie polityczne i rusyfikacja prowadzone przez aparat polityczno-wychowawczy nie były uznane przez Sowietów za środki wystarczające do utrzymania polskich wojsk w należytym posłuszeństwie. Dlatego utworzono specjalny urząd bezpieczeństwa – Informację Wojskową. Na kierowniczych stanowiskach znaleźli się Rosjanie, ale mimo tego, obok niej istniała Tajna Służba Sowieckiego Bezpieczeństwa, nadzorująca wojsko i Informację Wojskową<sup>164</sup>.

Rola aparatu politycznego w MW rosła od 1945 roku<sup>165</sup>. Jego organizacja została dostosowana do potrzeb partii<sup>166</sup>, a pracownicy tego aparatu przystąpili do aktywnej działalności w jednostkach MW<sup>167</sup>. ZPW MW przystąpił również do działalności polityczno-wychowawczej w środowisku cywilnym w rejonach bazowania swoich jednostek. Prace te wykonywali specjalnie dobrani oficerowie, mogący pracować poza wojskiem<sup>168</sup>.

Dowódcy okrętu (jednostki) bezpośrednio podlegał zdo pol-wych, natomiast oficer informacji swemu szefowi. Zadaniem tego ostatniego było notowanie i meldowanie o wszystkim, co według niego było ważne uwagi lub podejrzenia. Wszystkie rozkazy pisemne, opinie służbowe, wnioski awansowe i inne, podpisywał dowódca i zdo pol-wych<sup>169</sup>.

Na okrętach oficerowie pol-wych starali się być raczej neutralnymi, zwalczali przejawy tzw. pruskiej dyscypliny, a marynarze mogli przychodzić do nich z różnego rodzaju zażaleniami z pominięciem swoich przełożonych. Wprowadzono formy zwracania się przez

*obywatelu* z dodatkiem stopnia wojskowego, a do podwładnego lub młodszego podając stopień lub *wy*. Natomiast członkowie partii zwracali się często przez *towarzyszu* z dodaniem stopnia wojskowego, tak jak to było w armii sowieckiej.

Na okrętach w czasie śniadania przez rozgłośnie okrętowe nadawano tzw. prasówki – spreparowany dziennik propagandowy. W czasie postoju, po godzinach służbowych, prowadzono zajęcia kulturalno-oświatowe (KO), a kadra mająca rodziny mogła iść do domu. W tygodniu dla marynarzy nie było przepustek. Początkowo w niedziele i święta można było iść do kościoła, ale to niebawem zanikło, a w tym czasie zaczęto załogom organizować seanse filmowe. Dla kadry przeprowadzono odczyty historyczno-polityczne i społeczno-polityczne, a co kilka tygodni egzamin z ww. tematów przez zdo pol-wych z przedstawicielem szefostwa pol-wych i dowódcy.

Uzupełnieniem procesu programowego szkolenia politycznego stanowiła praca KO, w której stale doskonalono formy i metody. Miała również podnieść poziom wiedzy i kultury załóg, kadry podoficerskiej i jej rodzin, ale programowo w duchu komunistycznym. Jednak robiono to powoli, systematycznie i w ten sposób nacisk ideologiczny nie był specjalnie widoczny. Wytworzono hierarchię instytucji KO, do których należały: świetlice dla małych jednostek pływających i na dużych okrętach, instytucje poza okrętami, odpowiednio przygotowywane wydawnictwa i prasa, zespoły artystyczne itp.

Pracę świetlicową prowadzono zasadniczo w święta i dni wolne oraz po zajęciach służbowych. W tym celu opracowywano instrukcje, różne materiały i poradniki, aby mieć bez przerwy całkowity nadzór nad marynarzami. Były to zajęcia mające na celu ideowe urabianie załóg – wykonywanie gazetek ściennych, plakatów i zbiorowe śpiewanie piosenek marszowych lub marynarskich. Ponadto organizowano różne konkursy, a konkurs gazetek ściennych odbywał się co dwa tygodnie<sup>170</sup>. Wobec trudności organizacyjnych pracy KO na okrętach, próbowano je prowadzić na szczeblu zespołów albo korzystać ze świetlic jednostek brzegowych, głównie KPW<sup>171</sup>. Jednak marynarze szli tam niechętnie i wyłącznie na rozkaz. Zaczęto również wzbogacać tę pracę poprzez wyposażanie świetlic w różne gry, mapy, radio oraz organizację gier towarzyskich. Do końca 1949 roku obchodzono również święta Bożego Narodzenia i Wielkanocy, ale każda załoga na swoim okręcie. Ponadto w świetlicach zaczęto dbać o elementy wystroju morskigo<sup>172</sup>. Wprowadzano również wieczory literackie, seanse filmowe, wysyłanie marynarzy do teatru i na występy artystyczne<sup>173</sup>. W ten sposób starano się przyciągnąć marynarzy do tej pracy, aby łatwiej można było wtlaczać im do głów idee socjalistyczne, które jak gdyby uwiarygodniały komunizm w Polsce. Jednocześnie był to początek rozwoju biurokratyzmu w procesie pracy politycznej oraz wzrostu sprawozdawczości<sup>174</sup>.

<sup>163</sup> M. Tarniewski, *Porcja wolności (październik 1956)*, Paryż 1979.

<sup>164</sup> S. J., *Układ Warszawski*, s. 52.

<sup>165</sup> AMW, 67/1, s. 85; 67/3, s. 3; MMW, 145; 247; 290; 407; 500; 509.

<sup>166</sup> AMW, 67/1, s. 196–199; 67/11, s. 264; 67/15, s. 43.

<sup>167</sup> *Tamże*, 61/1, s. 50; 67/1, s. 57; 67/3, s. 24; 67/11, s. 84, 19, 64, 438; 67/12, s. 146; 67/14, s. 167–193; 67/15, s. 43, 92, 156–157.

<sup>168</sup> *Tamże*, 67/3, s. 81, 217; 67/11, s. 104, 124–125, 306; 67/12, s. 105; 67/18, s. 482.

<sup>169</sup> Na okręty starano się dobierać oficerów polowych bardziej wykształconych, zasadniczo po specjalnych kursach w Łodzi. Natomiast starsi oficerowie informacji pochodzili z Gwardii Ludowej, a młodszy byli synami polskich emigrantów do Francji, wychowanych na komunistów, znali słabo język polski. Jedni i drudzy z zapalem zbierali wszelkie informacje o polskich oficerach przedwojennych.

<sup>170</sup> AMW, 67/3, 67/16.

<sup>171</sup> *Tamże*, 68/11.

<sup>172</sup> *Tamże*, 68/18.

<sup>173</sup> *Tamże*, 67/5.

<sup>174</sup> Wprowadzono różne sprawozdania, statystyki i inne, w których dowódcy i zastępcy pol-wych starali się wypaść jak najlepiej w oczach swoich przełożonych. Np. Flotylla Trałowców we wrześniu 1946 roku podała, że dla marynarzy zorganizowano 4 wieczory literackie, 8 gawęd, 2 wyjścia do teatru dla 150 marynarzy (AMW, 67/5, k529).

Były to jednak zajęcia nudne, których marynarze na okrętach unikali woląc w tym czasie wykonywać prace konserwacyjne lub inne na rzecz okrętu. Imprezy te organizowano wbrew woli załóg, z narzuceniem tematu i obowiązkami uczestnictwa. Jednak zasadniczo udział w nich brali marynarze młodszego rocznika, ponieważ starsi potrafili unikać takich zajęć, o czym było wiadomo aż do lat 90. Inaczej było w pododdziałach brzegowych, gdzie było łatwo uchwycić marynarzy tym bardziej, że do pracy KO wykorzystywano tam wzory z wojsk lądowych opracowywane już od 1943 roku, które niemal żywcem powielano.

Prasę czytano w czasie szkolenia politycznego, na prasówkach i pogadankach. Początkowo brak było bibliotek, dlatego zaczęto gromadzić książki oraz broszury. W tym celu opracowano specjalne instrukcje i zarządzenia o doborze książek oraz sposobie organizowania bibliotek, które rozwijano głównie w pododdziałach brzegowych. Od wiosny 1947 roku biblioteki istniały również we Flotyli Trałowców, dywizjonie ścigaczy, dywizjonie OP oraz w grupie kutrów, a na okrętach wprowadzono biblioteczki okrętowe. Raz w miesiącu oficer pol-wych lub ktoś wyznaczony z kadry, pobierał po 20 książek, a potem je wymieniał. Księgozbiory były różne, aby zachęcać marynarzy do czytelnictwa<sup>175</sup>.

Starano się rozwijać artystyczny ruch amatorski. Powstawały różne kółka amatorskie, dla których zaczęto organizować konkursy na szczeblu związków taktycznych, a potem na szczeblu MW<sup>176</sup>. Co sprytniejsi marynarze chętnie brali udział w pracach takich zespołów, ponieważ zwalniano ich ze służby i szkolenia oraz uciążliwych prac okrętowych.

Organizowano konkursy gazetek ściennych i haseł politycznych, a najlepsze z nich eksponowano potem w Domu Marynarza w Gdyni. Wprowadzono również przepisy o jednolitym wyglądzie świetlic oraz opracowano wytyczne do pracy z aktywem okrętu<sup>177</sup>.

W pierwszych latach po wojnie dwojaką rolę odegrały wydawnictwa książkowe i broszury. Prasa i czasopisma, zachowując nakazany styl i oblicze ideowe, w różny sposób przekazywały polskie tradycje i własną myśl wojenno morską. Jednak z każdym rokiem były coraz mocniejsze naciski ideologiczne.

9 maja 1945 roku ukazał się pierwszy numer pisma „Nasze Morze”, zaczęto również organizować Wydawnictwo MW. Od 1 września zaczęto wydawać „Gazetę Morską”, po nim, od kwietnia 1946 roku „Marynarz Polski”<sup>178</sup>. Od 1948 roku połączono „Marynarz Polski” z organem Ligi Morskiej „Morze” i w ten sposób powstało pismo – miesięcznik „Morze-Marynarz Polski”, ukazujący się do lutego 1951 roku. Potem znów „Morze”.

Silne naciski ze strony oficerów, głównie przedwojennych, spowodowało ponowne wydawanie „Przeglądu Morskiego”, od pierwszego kwartału 1947 roku. Nawiązano w ten sposób do tradycji pisma fachowego z II Rzeczypospolitej. Mimo określonej akcji politycznej,

ukazywały się tam artykuły związane z aktualnymi zagadnieniami wojenno-morskimi. 1 stycznia 1951 roku pismo to stało się wewnętrznym dla MW pod nowym tytułem „Przegląd Marynarki Wojennej” i do 1957 roku stanowiło profil nie tylko fachowy, ale i ideowo-polityczny.

Po likwidacji pisma „Morze-Marynarz Polski”, wprowadzono gazetę „Na straży Wybrzeża”, stanowiącą wewnętrzne pismo MW. Charakteryzowało się ono silnym upolitycznieniem i agresywnością do tego, co nie było prosowieckie i socjalistyczne. Była to gazeta o silnym nastawieniu inwigilacyjnym. Było to również pismo bardzo perfidne, o charakterze antypolskim i w styczniu 1957 roku zostało zlikwidowane.

Inwigilację kadry i jej rodziny próbowano prowadzić również po służbie w wolne dni przy pomocy klubu oficerskiego MW, powstałego w miejsce Domu Marynarza. Zaś w większych jednostkach MW od końca 1947 roku zaczęto tworzyć kluby oficerskie<sup>179</sup>. Ponadto zorganizowano Ligę Kobiet Rodzin Wojskowych. Pierwsze takie koło powstało w czerwcu 1946 roku przy DMW, a przewodniczącą została Maria Steyerowa<sup>180</sup>. Była to ukryta forma działalności politycznej, mająca na celu izolowanie rodzin wojskowych od społeczeństwa poprzez różne formy pracy dające pożytek rodzinom. Pod ukrytym nadzorem organizowano żłobki, przedszkola i różne formy wypoczynku dla rodzin kadry. Dawało to na pewno duży pożytek, ale cele i tematy narzucano w duchu idei marksistowskiej.

Od 1950 roku indoktrynacja polityczna w MW przybrała niespotykane dotąd wymiary i objęła całokształt życia załóg okrętowych, poddając je zorganizowanej obróbce. Wprowadzono wówczas kilka kierunków wychowania, które udoskonalano przez następne lata: ideologiczne, patriotyczne i internacjonalistyczne, antyimperialistyczne, światopoglądowe i wojskowe.

Zasadniczym wychowaniem było ideologiczne. Już od 1945 roku systematycznie prowadzono szkolenie polityczne – 2 razy w tygodniu po 2 godziny, a ponadto organizowano codzienne informacje prasowe, gawędy i pogadanki na tematy w duchu ideologii partii<sup>181</sup>. Ilość tych godzin wzrastała (dla oficerów od 42 do 72 godzin rocznie, dla podoficerów 160 godzin, tj. dwa razy w tygodniu po 2 godziny i dla marynarzy trzy razy w tygodniu po 2 godziny). Obowiązkową lekturą dla kadry stała się *Krótką historią WKP/b Stalina* i *Krótki słownik filozoficzny*, wydawane w masowych nakładach.

Obok szkolenia politycznego, wprowadzono szkolenie partyjne, którego najwyższą formą był Wieczorowy Uniwersytet Marksizmu-Leninizmu, powołany w MW w grudniu 1952 roku<sup>182</sup>. Niższymi formami szkolenia partyjnego były dywizyjne szkoły partyjne i koła stu-

<sup>179</sup> *Tamże*, 68/20; 132/6; 223/20; 223/31; 336/63.

<sup>180</sup> *Tamże*, 68/17; 1991/59/39.

<sup>181</sup> Z. Studziński, *Powstanie i rozwój ludowej Marynarki Wojennej w latach 1944–1948*, WPH 1963, nr 3–4, s. 265, p. 44.

<sup>182</sup> Do partii wstępowało w ogromnej większości po to, aby łatwiej awansować, ułatwić swym dzieciom wstęp na wyższą uczelnię, korzystać z dóbr powszechnie mało dostępnych i w miarę możliwości stać się jednym z rządzących. Prawie nikt nie wierzył w ideologię marksistowską, a niewielu mogło ją zrozumieć lub miało ochotę studiować. Większość zdawało sobie sprawę, że cała ideologia partii oparta jest na kłamstwie i że socjalizm nie zda egzaminu jako ustrój mający przynieść ludziom dobrobyt. Jedynie znikomy procent wstępował do partii ze względów ideowych, ale i oni po pewnym czasie dochodzili do wniosku, że socjalizm nie zdaje egzaminu.

<sup>175</sup> *Tamże*, 67/15; 67/17; 68/19; 132/9; 336/142.

<sup>176</sup> *Tamże*, 132/19.

<sup>177</sup> *Tamże*, 67/3, k. 290; 67/15, k. 112–113.

<sup>178</sup> *Tamże*, 8/1; 67/3; 67/4; 67/12; 68/16. Prasa, szczególnie „Marynarz Polski” dobrze redagowany, z licznymi materiałami nt. polskiej floty wojennej na Zachodzie, był poczytny nie tylko w MW, wojsku, ale wśród społeczeństwa. Pisywali tam oficerowie przedwojenni, którzy walczyli z Niemcami i obecnie podjęli dalszą służbę w MW.

diowania statutu PZPR, obejmujące wszystkich oficerów politycznych, działaczy partyjnych młodzieżowych oraz członków i kandydatów partii.

Wychowanie patriotyczne obejmowało zagadnienia ruchu rewolucyjnego i oporu wobec Niemców oraz Szwedów, a ponadto miało na celu wyrabiać szacunek do godła państwa ludowego, hymnu, bandery wojennej i symboli narodowych. W tym zakresie, mimo silnej sowietyzacji, nie potrafiiono wpłynąć na pominięcie tych patriotycznych elementów, które wzmacniano eksponowaniem czynów polskich okrętów – *Orła*, *Burzy*, *Błyskawicy* i innych polskich okrętów. A to rodziło nie tylko pytania, ale i wątpliwości. Przy tej formie wychowania wiele uwagi zwracano na sprawy internacjonalistyczne, mające głównie na celu wpajanie szacunku i oddanie armii sowieckiej oraz wyrabianie pozytywnego stosunku do światowego ruchu rewolucyjnego i państw walczących o komunizm.

Wiele uwagi poświęcano wychowaniu antyimperialistycznemu, głównie po przyjęciu NRF do NATO oraz światopoglądowemu. Zaczęto upowszechniać świecką obyczajowość i obrzędowość, ograniczać kontakty z osobami duchownymi, zdejmować krzyże ze ścian – początkowo pod pretekstem np. remontu lub estetycznego wyglądu. Głoszono marksistowską wiedzę o wszechświecie, nazywając go światopoglądem naukowym<sup>183</sup>.

Ważne miejsce zajmowało wychowanie wojskowe i wojenno-morskie, obejmujące szkolenie bojowe, specjalistyczne i ogólnowojskowe. Traktowano je jako zasadnicze elementy patriotyzmu, moralności i dyscypliny wojskowej<sup>184</sup>.

W zakresie umacniania władzy partii prowadzono również współpracę z organami PPR (PZPR), MO, UB i WOP, w miejscach stacjonowania jednostek MW<sup>185</sup>. Było to partii niezbędne, ponieważ w okresie organizacji aparatu represji, wstępowały liczne konflikty między WOP, MO i UB w rejonach nadgranicznych, na tle kompetencji. Każdy z tych organów dążył do podporządkowania sobie drugiego<sup>186</sup>. Współdziałanie rozwijano zawsze w obliczu nasilonej walki politycznej w kraju, co miało miejsce aż do upadku socjalizmu w Polsce. Jednostki MW w poszczególnych miejscowościach nawiązywały kontakty z terenowymi ogniwami PPR (PZPR), pomagając im w różnych akcjach propagandowo-agitacyjnych, w organizowaniu imprez, uroczystości itp. Szczególną uwagę zwracano jednak na współdziałanie z aktywnym partyjnym w zakładach pracy.

Tuż po powstaniu ZPMMW nawiązał współpracę z KW PPR w Gdańsku i KM PPR w Gdyni, dokąd kierowano do pomocy oficerów i marynarzy. Od początku też organizowano współpracę z terenowymi organami władzy, tj. radami narodowymi, MO, UB i Strażą Portową. Na początku 1946 roku ZPMMW przesłał do jed-

nostek wytyczne z określeniem form tej współpracy, które stale udoskonalano. W poszczególnych miejscowościach odbywano narady przedstawicieli MW, MO, UB i Straży Portowej, celem omówienia zasad tej współpracy, głównie w walce z opozycją polityczną<sup>187</sup>. Raz na dwa tygodnie odbywały się spotkania z przedstawicielami MO i UB celem omówienia ściślejszej współpracy i środków walki z opozycją, a oficerowie polityczni MW prowadzili zajęcia polityczne w pododdziałach MO<sup>188</sup>. Pojawiły się patrole złożone z milicjantów i marynarzy, ponadto jednostki marynarki zasilały grupy operacyjne, wyjeżdżające w teren<sup>189</sup>. Nasilenie walki politycznej PPR z opozycją narodową powodowała wzrost strachu i hysterii, a hasła czujności stały się codziennością. M.in. 16 stycznia 1947 roku dowódca MW Mohuczy i jego zastępca pol-wych. Urbanowicz, wydali rozkaz zobowiązujący jednostki MW do zaostrzenia czujności i stanu bezpieczeństwa<sup>190</sup>. Podobne rozkazy i nakazy ukazywały się potem wielokrotnie.

Przedstawiciele ZPMMW uczestniczyli w konferencjach partyjnych Gdańska i Gdyni i utrzymywali ścisłą łączność z Wojewódzkim Urzędem Informacji i Propagandy. Natomiast w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni oficerowie polityczni prowadzili szkolenie polityczne na pięciu kursach szyprów i mechaników okrętowych<sup>191</sup>.

Flota wojenna zajęta organizacją swych sił, szkoleniem i codziennymi sprawami okrętowymi, mimo starań partii uwikłania jej w konflikty z opozycją polityczną, wspieraną po cichu głównie przez kadre przedwrześniową, nie wzięła udziału w walkach zbrojnych. Pod koniec lat 40. i w 50. flotę starano się izolować od oporu społeczeństwa wobec władzy ludowej, co było jednak niewykonalne. Sprzeciw wobec narzuconej władzy opierał się wówczas na Kościele katolickim, biernym oporze różnych środowisk społecznych, rozpowszechnianej akcji konspiracyjnej i działalności Radia WE<sup>192</sup>. Rósł od chwili wkroczenia na polskie ziemie Armii Czerwonej, przybierając różne formy. Młodzież uciekała do lasu przed łapankami NKWD i SB, podobnie żołnierze Berlinga. Ci ostatni uchodzili całymi kompaniami, z bronią, a inne gotowe do dezercji szukały kontaktu z opozycją polityczną. Szczególnie głośnym echem w wojsku wśród ludności odbiła się ucieczka do lasu kompanii szkoły Podchorążych z Chełma Lubelskiego<sup>193</sup>. Oficerowie sowieccy mówili nawet o mającym nastąpić rozbrojeniu wojsk Berlinga, a jego samego internować w Lublinie<sup>194</sup>. Większość wojska Berlinga nastawiona była wrogo przeciwko Sowietom i dlatego nie kierowano ich do walki z partyzantką. Natomiast chętnie wykorzystywano żołnierzy Berlinga do walki z Ukraińcami. Umacniała się również współpraca NKWD z PKWN, głównie przeciwko zwolennikom AK, która zaprzestała walki zbrojnej<sup>195</sup>. Bez względu,

<sup>183</sup> Wiosną 1951 roku z polecenia szefa GZP WP gen. bryg. Mariana Naszkowskiego, podjęto kolejne decyzje w celu likwidacji w wojsku wszelkich przejawów religijności.

<sup>184</sup> Instrukcja GZP WP nr 019 z 26.08.1949 r. w sprawie pracy politycznej w zakresie szkolenia bojowego.

<sup>185</sup> AMW, 19/6, s. 33; MMW, 108.

<sup>186</sup> AWOP, 150/3; 150/77. Celem wprowadzenia szczelności granicy, wszystkie organa partii odpowiedzialne za jej bezpieczeństwo – MO, UB i WOP, podporządkowano MBP. Wymagało to dostosowania nowej podległości resortowej do dotychczasowej współpracy z MW odnośnie jej udziału w uszczelnianiu granicy morskiej. Już 3 grudnia 1949 roku odbyła się w DMW konferencja z udziałem dowódcy MWM. Głównego Inspektora OP, przedstawicieli MBP oraz dowódców nadmorskich brygady OP w Gdańsku.

<sup>187</sup> AMW, 19/3.

<sup>188</sup> *Tamże*, 67/11, s. 150.

<sup>189</sup> Studziński, *Tamże*, s. 266.

<sup>190</sup> AMW, 35/4, s. 10.

<sup>191</sup> *Tamże*, 67/11, s. 101, 124.

<sup>192</sup> A. Paczkowski, *Polska myśl demokratyczna i niepodległośćowa w kraju w latach 1945–1969*, W 1993, nr 6, s. 138–154.

<sup>193</sup> AK..., t. V, s. 383.

<sup>194</sup> *Tamże*, t. V, s. 86; Kersten, *Narodziny systemu...*, s. 126.

<sup>195</sup> AK..., *passim*. NKWD wykorzystywało wszystkie dostępne możliwości w walce z polskim Państwem Podziemnym, włącznie z członkami niemieckich służ bezpieczeństwa. Współpraca NKWD z Gestapo przeciwko Polakom miała miejsce już przed 1941 roku (T. Bór-Komorowski, *Armia Podziemna*, Londyn 1952, *passim*).

faktyczna władza komendantów NKWD w terenie, trapiących żołnierzy AK, rekwizycje żywności we wsiach, mordy i masowe gwałty oraz powodowanie zamętu w administracji były powodem wzrostu oporu, w tym zbrojnego<sup>196</sup>. Również AK, która usłuchała początkowo władz polskich i współdziałała z Armią Czerwoną przeciwko Niemcom, musiała zareagować i wiele jej oddziałów również przystąpiło do walki przeciwko komunistom na zasadzie obrony<sup>197</sup>. Rosły więc oddziały partyzantki antykomunistycznej, które skutecznie operowały tylko w Polsce i na Zachodniej Ukrainie<sup>198</sup>.

Echa walki zbrojnej miały miejsce na Wybrzeżu, gdzie wprowadzono 30-kilometrowy pas izolacji i bardzo surowe kontrole ludności. Ponieważ w portach osiedliło się wielu byłych żołnierzy PSZ, przekazywali oni nastroje antysowieckie załogom zachodnich bander. Dlatego ścigała je UB i WOP<sup>199</sup>.

Armia Czerwona, sowieckie służby bezpieczeństwa i polscy komuniści ostatecznie pokonali opór zbrojny i polska opozycja antysocjalistyczna została wyeliminowana w latach 1947–1948<sup>200</sup>. Również MW w pewnym stopniu uczestniczyła w utrwalaniu władzy komunistycznej w Polsce, poprzez określone akcje polityczne. Działania te nie były jednak aprobowane przez morską kadrę oficerską i podoficerską wywodzącą się z polskiej floty wojennej.

Nacisk ideologiczny na flotę i ludność cywilną szedł z aparatu pol-wych, w którym służyli ludzie bez reszty oddani komunizmowi. Przy tym większość z nich to byli młodzi ludzie z wojsk lądowych przebranych w mundury marynarki, którzy otrzymali stopnie oficerskie po krótkotrwałych kursach. Nienawidzili Niemców, polskich władz na Zachodzie i ludzi bogatych, ponieważ wywodził się z biednych rodzin chłopskich i robotniczych. Nie mieli wykształcenia ogólnego, ani wojskowego, a tym bardziej morskiego i swój awans społeczny zawdzięczali wyłącznie PPR i armii radzieckiej. Stanowili trzon organizacyjny i wykonawczy w MW do przeprowadzenia akcji ochronno-propagandowych w czasie referendum 1946 roku i w wyborach do sejmu Ustawodawczego w 1947 roku<sup>201</sup>. Szczególnie złą rolę w stosunku do floty wykonali w latach 1951–1956.

W utrwalaniu władzy ludowej na Wybrzeżu pomagała więc ściśle współpraca ZPMMW z KW PPR i KM PPR, ponieważ aparat pol-wych rekrutował się z członków PPR i on realizował ideę partii w MW.

Podczas referendum MW wspomagała służby bezpieczeństwa w zakresie ochrony obiektów i ludzi związanych z referendami, a ponadto prowadziła pracę propagandowo-agitacyjną w terenie na rzecz władzy ludowej. Prace do referendum wśród załóg floty wojennej rozpoczęto wiosną, a równocześnie rozwinięto współpracę z MO, UB i WOP w tym zakresie. ZPMMW opracował specjalne wytyczne związane z referendami na okres od 10 maja do 30 czerwca 1946 roku, w których głównie

chodziło o to, aby w jednostkach MW głosowani trzy razy *tak*. Ponadto MW otrzymała od Wojewódzkiego Komitetu Akcji Propagandowej w Gdańsku do zabezpieczenia pod względem propagandowym powiat gdański podzielony na 26 obwodów do głosowania. Na 18 brygad propagandowych 12 wyznaczyła MW, a ponadto marynarze brali udział w pracach jednej brygady mieszanej – marynarze, milicja i żołnierze<sup>202</sup>. Jednocześnie grupy oficerów z MW dorywczo wysyłano do innych powiatów województwa gdańskiego. Podobne brygady działały w SON na terenie Wolina, Świnoujścia i Kamienia Pomorskiego. Wszystkie te brygady operowały od 8 czerwca do 3 lipca 1946 roku.

21 czerwca przeprowadzono wspólną naradę przedstawicieli ZPMMW, MO, UB i Straży Portowej, celem opracowania zasad zabezpieczenia Komisji Wyborczych, a 30 czerwca – w dniu referendum, w jednostkach MW podniesiono gotowość bojową. Jednocześnie ZPMMW starał się wszelkimi siłami, aby w tej akcji politycznej wypaść w oczach władzy i GZPW jak najlepiej. Pomógł w tym fakt zabicia w Świnoujściu maty Edwarda Niziołka 15 maja 1946 roku, który pozwolił zrobić szczególnie liczącą się akcją polityczną na rzecz PPR, a jednostki SON objęto gotowością bojową już od 23 maja.

Nabyte doświadczenia w referendum pozwoliły aparatowi pol-wych lepiej przygotować udział w wyborach do Sejmu 1947 roku. Do akcji wyborczej skierowano 46 oficerów, 58 podoficerów i 225 marynarzy (później ilość tę zwiększono do 370 marynarzy), których po przeszkoleniu zorganizowano w 45 grup ochronno-propagandowych. Ponadto MW wysłała w teren ekipy lekarskie oraz podjęła prace na rzecz ludności. W drugiej turze akcji propagandowej – w styczniu 1947 roku, z MW wzięło udział 115 oficerów i 694 podoficerów i marynarzy, zorganizowanych w 49 grup ochronno-propagandowych i 7 grup artystycznych. Na okres wyborów w dniach 18–20 stycznia w jednostkach MW wprowadzono stan pogotowia bojowego<sup>203</sup>.

ZPMMW stale nabywał doświadczeń w zakresie wpajania załogom okrętów idei socjalistycznych, decydując jednocześnie o rozwoju kadr dla floty wojennej. Działając w imieniu PPR i mając wsparcie wśród najwyższych decydentów WP, swoją działalnością organizacyjno-propagandową działał na szkodę polskiej bandery wojennej. Starając się włączyć do budowy sił morskich przedwojenne kadry, jednocześnie przygotowywano formy jej wyeliminowania z wojska, po wcześniejszym wykorzystaniu dla swoich celów<sup>204</sup>. Eliminacja polskiej przedwojennej kadry morskiej stanowiła drugi czynnik – obok utrwalania władzy ludowej, komunistycznej indoktrynacji we flocie wojennej. Był to najważniejszy etap podporządkowania WP interesom PPR i Sowietom<sup>205</sup>.

W tym celu władza ludowa początkowo przeprowa-

<sup>196</sup> AK..., *Tamże; Za kulisami bezpieki*, s. 56; Z. Siemiaszko, *Narodo we Siły Zbrojne*, Londyn 1982.

<sup>197</sup> M. Gołębiowski, *List otwarty do Pani Hanny Suchockiej premera rządu R.P.*, NCz 1992, nr 34, s. VII.

<sup>198</sup> *O terrorze i represjach stalinowskich*, WH 1993, nr 1, s. 1–9.

<sup>199</sup> AWOP, 148/10, s. 363.

<sup>200</sup> Paczkowski, *Tamże*, ms. 150.

<sup>201</sup> AMW, 2; 8/49/1; 9; 22; 35; 62/7; 67/1; 67/7; 67/14; 67/19; 68/6; 68/8; 68/15; 68/17; 68/18; 68/24; 82; 267/3; 2052/60/26; AKW PZPR Gdańsk, 1/1; 1/11/1; 1/V/16; 1/V/17; 1/V/18; 1/V/19.

<sup>202</sup> Brygada MW liczyła 5 osób – oficer, podoficer i 3 marynarzy.

<sup>203</sup> Cz. Kuczyński, *Udział marynarzy w akcji wyborczej*, Ba 1962, nr 5; Studziński, *Tamże*, s. 270; *Z dziejów oręża polskiego na morzu*, ZPMW, Gdynia 1965, ms. 226nn.

<sup>204</sup> KC PPR już w 1944 roku apelował do robotników o oparcie rozwoju korpusu oficerskiego o działaczy ruchu robotniczego. Apelowano o tysiące ochotników do szkół oficerskich i podoficerskich, zaś wybierających się aktywistów komunistycznych do szkół pol-wych (PPR VIII.1944–XII.1945. *Dokumenty*, Warszawa 1959).

<sup>205</sup> M. Żymierski, M. Spychalski, *Wojsko Polskie 1944–1947. Wybór rozkazów, przemówień i artykułów*, Warszawa 1947.



działa udaną operację propagandową mającą na celu wykreowanie wodza naczelnego, uwielbianego przez społeczeństwo – Żymierskiego<sup>206</sup>. Dzięki tym zabiegom cieszył się on popularnością i sympatią w kraju, widziano w nim przedwojennego żołnierza, legionistę, skutecznego w wojnie, układowego, nie pokazującego się z Sowietami, chodzącego w rogatywce i szarmanckiego. Służyli u niego przedwojenni polscy oficerowie, a jednocześnie mało kto wiedział o jego powiązaniu z Moskwą, uległością wobec Sowietów, podległością wobec nich i właściwych rządach wojskiem – Sowietami, którzy też nosili polskie mundury, chodzili w rogatywkach, a wielu z nich mówiło nawet ładnie po polsku. Żymierski starał się o wojsko, zależało mu na nowoczesnych siłach zbrojnych, chociaż podległych Moskwie. Szczególnie lubił MW, a nawet nosił ubiór marynarki, odwiedzał często Gdynię i okręty. Miał szacunek nie tylko u swoich, ale i Sowietów, którzy u niego służyli. Był jednak figurantem, ponieważ zaufanymi Moskwy w WP byli – Korczyk, Popławski i Świerczewski. To oni otrzymywali bezpośrednie instrukcje ze SG ZSRR i sprawowali rządy w WP. W parę lat po wojnie swoją osobą zaczęli zagrażać interesom sowieckim, chociaż był ich człowiekiem i rządu warszawskiego<sup>207</sup>.

Sprawa kadr morskich stanowiła szczególnie trudne zagadnienie do rozwiązania w WP, co przewija się we wszystkich publikacjach powojennych. Ich dostateczny brak z jednej strony utrudniał tworzenie sił morskich, a z drugiej – ułatwiał sprowadzenie oficerów sowieckich, stanowiąc zaporę w kraju dla POMW. W sierpniu 1945 roku ukazał się apel, wzywający byłych marynarzy i ludzi związanych z morzem, a pełniących służbę wojskową, aby zgłaszali się do MW<sup>208</sup>. Jednocześnie od początku tworzenia floty wojennej zalecano, aby w miarę tworzenia nowych kadr oczyszczać je z elementów niepewnych politycznie i pozostawiać tych oficerów i podoficerów, którzy mogą ulec inwigilacji politycznej. Ponadto z góry zakładano, że oficerowie przedwojenni są z natury źle wyszkoleni i nie są w stanie utrzymać gotowości bojowej okrętów<sup>209</sup>. Mimo to, do 1949 roku w MW na 833 oficerów, w korpusie morskim znalazło się 127<sup>210</sup>. Była to ilość niewystarczająca, ale służyli i w ten sposób utrzymywali ideową łączność z flotą wojenną II Rzeczypospolitej. Dlatego PPR tworząc nowy korpus oficerski kierowała się socjalistycznym charakterem MW, dużym zapotrzebowaniem na oficerów w związku z rozwojem floty, wykorzystaniem przedwojennych, a następnie oparcie się na sowieckich specjalistach. Wraz ze wzrostem liczbowym wykształconych pod kierunkiem sowieckim oficerów, tak prowadzono działania partyjno-polityczne, aby podporządkować tę kadrę bez reszty partii, a tym samym Sowietom. Celem dalszej sowietyzacji i całkowitego zerwania łączności z POMW i przedwojenną ideą, zaczęto do MW kiero-

wać oficerów lądowych. Mieli oni spełnić dwa zadania: wzmocnić liczebnie korpus oficerski MW i wzmocnić jego klasowy charakter. Przybywało ich coraz więcej, o niskim poziomie intelektualnym, a niektórych wprost z cywila po kilkumiesięcznym przeszkoleniu. Mianowano podoficerów na oficerów bez żadnego przeszkolenia, przyjmowano każdego – kto był bliski klasowo.

Zmiany kadrowe na dużą skalę nastąpiły w 1950 roku, w wyniku pracy komisji pod kierownictwem Popławskiego, pracującej do połowy sierpnia tego roku<sup>211</sup>. Opracowano specjalny plan usuwania polskich oficerów (przedwojennych i nieposłusznych ideologii komunistycznej) i wprowadzania sowieckich oraz pierwszych grup promocji powojennej<sup>212</sup>. Jednocześnie nastąpiły represje wobec kadry trwające już od 1949 roku, osiągając szczyt w następnych latach<sup>213</sup>. Główną rolę w represjach odegrała Informacja Wojskowa, która przeprowadziła czystki w MW.

Komunistyczna indoktrynacja przy pomocy Sowietów swój szczyt w MW osiągnęła w pierwszych latach 50. i zakończyła zwolnieniami ze służby oraz represjami wobec polskich oficerów – głównie przedwojennych. W kwietniu 1949 roku szef GZI płk Stefan Kuhl rozkazał ostatecznie oczyścić WP z tzw. elementów wrogich. Według GZI MW pod względem wrogiej działalności znajdowała się w czołówce WP, działał tam dobrze zorganizowany wróg, co wynikało z przedwojennego rodowodu kadry kierowniczej MW. W dwa lata później nowy szef GZI płk Dymitr Wozniesieński określił, że siły morskie są najbardziej penetrowane przez wroga w WP. W siłach zbrojnych nastąpiło jedno ogromne śledztwo, kierowane przez zastępcę szefa GZI MON płk Antoniego SKulbaszewskiego (melioranta, który prawa uczył się w NKWD). Wspomagali go: sowiecki doradca płk Sołdatańkow, szef GZI płk Wozniesieński, wiceministerowie bezpieczeństwa publicznego gen. gen. Mietkowski i Romkowski, a wnioski o aresztowaniach zatwierdzał osobiście Rokossowski. O tych działaniach informowano Bieruta, Bermana i Radkiewicza<sup>214</sup>. Przeciwno flocie wojennej brutalnie wykorzystano uprowadzenie *Żurawia* 1 sierpnia 1951 roku do Szwecji. Wywołało to tzw. wielkie oburzenie kierownictwa LWP i partii, odpowiednio rozdmuchiwane i przekazywane w dół. Natychmiast zareagowały organizacje partyjne i ZMP,

<sup>212</sup> *Tamże*, 175, t. 7, s. 59nn; 273, t. 14, s. 24.

<sup>213</sup> Organami represji w MW w latach 1949–1956 były: MON na czele z Rokossowskim, Komisja Biura Politycznego KC PZPR, radcy sowieccy w organach represji WP, kierownictwo i oficerowie Głównego Zarządu Informacji, Naczelna Prokuratura WP, Najwyższy Sąd Wojskowy oraz rzesze niezidentyfikowanych informatorów. W Informacji Wojskowej, w Sądzie i Prokuraturze byli Sowietci nie ujęci w etatach doradców lub innych funkcji.

<sup>214</sup> *Tamże*, s. 92–93. O represjach w MW: Cz. Ciesielski, *Oskarżeni o sabotaż w Marynarce Wojennej 1948–1950*, PM 1990, z. 5, s. 59–69; Tenże, *Represje wobec oficerów Marynarki Wojennej w latach 1948–1956*, BH 1992, nr 12; T. Pióro, *Procesy odpryskowe*, P. 1988, nr 38, s. 14; J. Poksiński, *Tatar-Utnik-Nowicki*, Warszawa 1992; Tenże, „Spiskowcy” z *Marynarki Wojennej przed Najwyższym Sądem Wojskowym w lipcu 1952 r.*, A 1988, nr 38; Tenże, *Dramat człowieka i oficera. Komandor porucznik Zbigniew Przybyszewski – wybitny oficer artylerii Marynarki Wojennej RP*, A 1988, nr 39; Tenże, *Kawaler Krzyża Grunwaldu. Dowódca floty wojennej R.P. komandor Stanisław Mieszkowski (1903–1952)*, A 1988, nr 40; Tenże, *Żołnierz sztabów. Komandor Jerzy Staniewicz – wybitny oficer sztabowy Marynarki Wojennej R. P. (1903–1952)*, A 1988, nr 43; Tenże, *Represje wobec generałów i oficerów*, P. 1989, nr 13; Tenże, *Gdzie są pochowani rozstrzelani oficerowie. Protokół Komisji Kosztirki*, A 1988, nr 43; M. Szerer, *Procesy przed Najwyższym Sądem Wojskowym*, TS 1981, nr 34, 35, 36, 37.

<sup>206</sup> Żymierski był agentem NKWD i gestapo, a na rzecz wywiadu sowieckiego pracował już w latach 1931–1938.

<sup>207</sup> *Za kulisami*, s. 61.

<sup>208</sup> Filipowicz, *Ludzie...*, passim; Z. Rudomino, *Aspekty techniczne i gospodarcze rozwoju Marynarki Wojennej w latach 1945–1975*, PM 1975, z. 6, s. 30.

<sup>209</sup> Opinie dla oficerów morskich przedwojennej floty podpisywali szczególnie złe Urbanowicz i Szylingowski.

<sup>210</sup> AMW, 175/12, s. 39nn; 273/18, s. 18nn, 85nn, 103nn; 1564/58, t. 20, s. 4nn. Liczba ta była zmienna.

<sup>211</sup> *Tamże*, 231/9, s. 399nn.

a psychoza konspiracji ogarnęła całe WP, głównie zaś w MW. Wydarzenie to walnie pomogło GZI w jego działalności, które już bezkarnie typowało wrogów państwa. Natychmiast więc znaleziono takich wrogów we Flotylli Trałowców i na *Sepie*, ponieważ tam były jeszcze niesowieckie. Natomiast IMW celem wykazania się przed wyższą instancją stwierdziła, że ucieczki takie przygotowywano na okrętach wszystkich jednostek MW<sup>215</sup>.

### Dalsza utajona zależność Polskiej Floty Wojennej od Związku Radzieckiego

Komunistyczna indoktrynacja w polskiej flocie wojennej nasilana od 1949 roku pracą polityczną, współdziałaniem kierownictwa MW z różnymi organami represji w wojsku i poza nim, utrwalenie władzy ludowej i zniszczenie opozycyjnej polskiej kadry spowodowało, że okupant mógł przejść na inne formy podporządkowania swoim interesom Polski. Sowieckie imperium mając na celu rozwijanie komunizmu na cały świat, nie było już w stanie samo sprostać tym wymaganiom. Armia czerwona potrzebowała coraz więcej kadr i nowoczesnego uzbrojenia, musiała więc starać się o pozyskanie do tego inne kraje od siebie zależne, dając im pewne swobody narodowe. Służyło temu utworzenie UW.

Jednocześnie dotychczasowe formy sprawowania władzy bezpośrednio przez Moskwę zostały wyczerpane i przekazano je ekipom partyjnym w poszczególnych krajach, co odbywało się na zasadzie przejmowania kierownictwa przez grupy młodszych komunistów. Dobrano takich, którzy wcześniej byli szykanowani przez poprzedni reżim, dzięki czemu korzystając z hańs narodowych natychmiast uzyskali władzę wzmacniając w sowich państwach komunizm aż do jego upadku w latach 90.

Po wprowadzeniu Polski do UW, również flota wojenna ogarnięta została odpowiednimi działaniami polityczno-organizacyjnymi. Ważną rolę polityczną odegrał w tym Październik 1956 roku. Z jednej strony wydarzenia tego miesiąca dały pewne korzyści natury narodowej, ale z drugiej – w istotny sposób wzmocniły w Polsce komunizm i zależność od Sowietów. Jednocześnie w Polsce omal nie doszło do sowieckiej interwencji zbrojnej, która jednak została przeprowadzona na Węgrzech.

Październikowy zryw ogarnął natychmiast wojsko, w tym MW. Żądano rehabilitacji represjonowanych oficerów marynarki i przywrócenia im czci oraz praw obywatelskich, żądano również zaprzestania dyskryminowania Kaszubów, którym m. in. zabroniono służyć na okrętach. Marynarze poparli odnowę. *Dali oni wyraz pełnej solidarności z całym narodem w dziele naprawy naszej ojczyzny. Potępiłi pewne grupy oficerów, którzy chcą hamować dalszy proces demokratyzacji, domaga-*

<sup>215</sup> J. Czerwiński, *ORP „Żuraw” – uprowadzenie czy... prowokacja?*, PM 1989, z. 5; A. Gosk, *Porwanie*, M. 1989, nr 6–7; J. Przybylski, *Czy na pewno prowokacja? (Jeszcze raz w sprawie OH „Żuraw”)*, PM 1989, z. 10. Wśród autorów zdania co do prowokacji w uprowadzeniu okrętu, czy ucieczki jego załogi za granicę, są podzielone. Nie udało się bowiem dotychczas odnaleźć jednoznacznie brzmiących dokumentów lub odszukać sprawców tego czynu. Pozostał tylko sam fakt, który we własnym interesie spżytkowała informacja wojskowa.

*jąc się ujawnienia ich i wyciągnięcia wniosków*<sup>216</sup>. *Na wiec w Politechnice Gdańskiej 22 października poproszono 3 pchor. z WSMW*<sup>217</sup>. Podchorążowie domagali się zmiany swego mundurów z sowieckiego na polski, nauki rodzimych tradycji wojskowych, a nie rosyjskich<sup>218</sup>. Nie obyło się tam bez politycznych incydentów. Za podchorążymi podążyli komuniści, mający za zadanie storpedowanie wiecu studenckiego. Jeden z nich – kmr ppor. Adolf Bełz, nazwał podchorążych zdrajcami, co spotkało się z ogólnym potępieniem, a wiec odbywał się nadal w pożądanym kierunku.

Z jednostek floty przepędzano oficerów informacji, w WSMW doszło do pobicia niektórych oficerów niemorskich, a jednego z nich – Janeczka, publicznie skompromitował pchor. Tadeusz Szczudłowski<sup>219</sup>. Nastąpiło również *uroczyste* palenie na stosie legitymacji ZMP-owskich przez podchorążych, jako że każdy z nich musiał być członkiem tej organizacji.

Pełniący obowiązki dowódcy MW kadm Jan Wiśniewski wszem i wobec oświadczał, że marynarze są całym sercem ze społeczeństwem Wybrzeża i że nie użyją broni przeciwko swemu Narodowi<sup>220</sup>. Wystąpienie Wiśniewskiego, że MW nie użyje broni przeciw społeczeństwu, strzec będzie granic i użyje broni przeciw wrogom Polski, powtarzano potem w całym kraju, w różnych środowiskach. Spowodowało to, że uznano go za gwaranta przemian październikowych na Wybrzeżu<sup>221</sup>. Był to jeden z epizodów rozładowania nastrojów i zneutralizowania społeczeństwa, aby podporządkować go dalszej dominacji przez Sowietów<sup>222</sup>.

Duże napięcie w MW panowało wobec groźby interwencji Armii Czerwonej. Już 19 października nastąpiły ruchy wojsk, a szef SGWP gen. dyw. Jerzy Bordziowski wydał rozkaz wprowadzający stan podwyższonej gotowości bojowej. Sowieckie kolumny wojsk pancernych ruszyły ze swoich garnizonów na terenie naszego kraju w kierunku Warszawy zatrzymując się przed Sochaczewem. Okupant maszerował również w kierunku Łodzi i Bydgoszczy, przygotowywał się do skoku na wielkie ośrodki polskiego przemysłu. Zaś nad granicami kraju zgrupowały się silne odwody Armii Czerwonej.

<sup>216</sup> *Wojsko Polskie w nierozzerwalnej łączności z ludem*, GW 1956, nr 253.

<sup>217</sup> Wiec odbył się przed politechniką i w alei prowadzącej do bramy głównej. Zebrało się tam kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców Trójmiasta i okolic. Rozpoczął się o godz. 1700 i trwał przez niemal 26 godzin, chociaż najważniejsze były pierwsze trzy godziny. Największy entuzjazm wzbudziło wystąpienie adm. Wiśniewskiego i pchor. mar. Palucha (*Tamże*, nr 254, 256).

<sup>218</sup> Wspomnienia Tadeusza Szczudłowskiego, maszynopis w posiadaniu autora.

<sup>219</sup> Janeczek w specjalnym zeszycie prowadził notatki o każdym pchor. Były to szczególnie wredne opisy, a odczytane publicznie przez Szczudłowskiego wstrząsnęły pchor.

<sup>220</sup> *W potężnej manifestacji...*, DzB 1956, nr 253; *Wojsko mówi: jesteśmy z polskim ludem pracującym*, GW 1956, nr 252; *Rozmowa z masami. Z wiecu przed Politechniką Gdańską*, *Tamże*, nr 253.

<sup>221</sup> G. Kurkiewicz, *Październik*, Cz 1981., r. 42.

<sup>222</sup> Wiśniewski był zagorzałym komunistą, w wojsku służył od 1943 roku, jesienią 1944 roku brał udział w zwalczaniu podziemia w rejonie Zamościa i Hrubieszowa. Do chwili przybycia do MW mało znany, ukończył Wyższą Akademię Wojskową im. Woroszyłowa w Moskwie. Mając 33 lata został mianowany kontradmirałem. Od października 1956 do stycznia 1958 roku pełnił obowiązki dowódcy MW, ponieważ Studziński przebywał na Wyższym Akademickim Kursie w Akademii MW ZSRR w Leningradzie (MMW, kartoteka oficerów). Był to admirał nie mający najmniejszego pojęcia o flocie, a jako pułkownik skierowany został do MW celem całkowitego wyczyszczenia kadry oficerskiej z tzw. elementów wrogich socjalizmowi.

Przeciwko Polsce wystąpiła również sowiecka flota wojenna, głównie w rejonie Zatoki Gdańskiej. Wzdłuż Półwyspu Helskiego pozycje bojowe zajęło kilkanaście niszczycieli i dozorców, a na pełnym morzu widoczne były krążowniki. Flota ta dysponowała dużą siłą ognia artyleryjskiego: około 24 armat kalibru 152 mm, ponad 50 armat kalibru 130–100 mm. Sowieci mogli odpalić torpedy z około 120 wyrzutni torpedowych i postawić kilkaset min morskich różnych rodzajów. Na pozycjach bojowych znalazły się OP w bliżej nieokreślonej ilości. Ponadto silne związki taktyczne floty przeciwnika w gotowości alarmowej stały w Piławie, Świnoujściu i w innych bazach morskich.

Były to bardzo gorące dni dla polskiej sprawy, ale do konfliktu zbrojnego nie doszło. Zabrakło wówczas ludzi, którzy mogliby poprowadzić do zwycięstwa mimo przewagi wroga. 24 października podano do wiadomości, że w ciągu dwóch dni wojska sowieckie opuszczą pozycje bojowe i wrócą do koszar. Odeszła również flota przeciwnika<sup>223</sup>.

Powiew wolności nasilający się w 1956 roku umiejętnie wykorzystwała PZPR celem umocnienia swego panowania w systemie sowieckim. Moskwa unowocześniła swe imperium i pod pozorymi swobodami jeszcze mocniej podporządkowała swych satelitów, przekazując część prerogatyw miejscowym partiom. W ten sposób uzyskała większe możliwości rozbudowy imperium, ponieważ w satelickich krajach uzyskało wiernych sojuszników, mających poczucie pozornych wolności<sup>224</sup>. Odwilż polityczna rozluźniła cenzurę. Jednak system zbudowany w żelaznych warunkach dyktatury komunistycznej w latach poprzednich nie tylko dalej gwarantował pełną kontrolę nad życiem publicznym, ale w dużym stopniu udawało mu się blokować kanały komunikacji społecznej. Więźniama opuścili dziesiątkowani i zdruzgotani obrońcy polskiej demokracji, którzy nie byli już w stanie podjąć większej działalności w kraju, w którym już w pełni panował socjalizm. Zaś odruchy demokratyczne zaczęły się wkrótce pojawiać wewnątrz PZPR<sup>225</sup>. Jednak komunizm w Polsce przegrał z Kościołem i wsią oraz zerwano z rusefikacją<sup>226</sup>.

Pozorne zmiany polityczne zostały z radością przyjęte w polskiej flocie wojennej. Jednak już na początku listopada tego roku Władysław Gomułka orzekł, że wojska sowieckie w Polsce muszą pozostać. Ale odeszli doradcy sowieccy, którym 12 listopada zorganizowano uroczyste pożegnanie, wręczając im wysokie odznaczenia państwowe. Zaś 17 grudnia podpisano umowę o statusie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonujących w Polsce. Jednak tego czasu nie określono, ponieważ sprawy te wynikały już z zadań UW<sup>227</sup>.

<sup>223</sup> T. Górski, *Marynarka Wojenna w październiku 1956 roku*, „Poglądy” 1992, nr 2.

<sup>224</sup> M. Tarniewski, *Tamże*, s. 84.

<sup>225</sup> A. Paczkowski, *Tamże*, s. 150–151.

<sup>226</sup> W. Wasiutyński, *Skończył się wiek XX*, Gdańsk 1991, s. 61.

<sup>227</sup> Sowieckie wojska rozmieszczano w zależności od ich potrzeb na terenie Węgier, Polski i NRD. Z Rumunii wycofano je w 1958 roku. Ich status w Polsce z listopada 1956 roku przewidywał: że przebywanie wojsk sowieckich nie będzie naruszać suwerenności PRL; dyslokację i liczebność ustalać specjalne dwustronne porozumienia; ruchy wojsk poza terenami ich stacjonowania wymagać będą zgody rządu i właściwych władz PRL; jednostki wojskowe oraz ich członkowie wraz z rodzinami zobowiązane są przestrzegać polskiego ustawodawstwa; terminy, trasy i porządek tranzytowy przejazdów do NRD przez Polskę określają specjalne dwustronne porozumienia. Te zasady rozwinięto i sprecyzowano w umowie polsko-sowieckiej zawartej 17 grudnia 1956 roku.

Zwrócono uwagę na rozbudowę floty, a od następnego roku zaczęto organizować jednolite zespoły okrętów. Wrócono do polskich wzorów mundurowych, własnych tradycji i historii, a w 1959 roku wprowadzono nowy RSO wycofując sowiecki.

Istotnym przejawem pewnych form narodowych we flocie stanowiły wizyty okrętów w obcych bazach morskich i rewizyty jednostek innych bander wojennych w Polsce. Wizyty i rewizyty okrętów powiązane były ze stosunkami politycznymi z danym państwem. Torowały drogę do kontaktów politycznych na wyższym szczeblu, przełamywały nieufności między narodami. Do 1952 roku nie było ich, nie licząc wchodzenia sowieckich okrętów do polskich baz wedle ich potrzeb<sup>228</sup>. Pierwsza, tzw. wizyta przyjaźni, miała miejsce w dniach 15–18 października 1953 roku przez sowiecki zespół w składzie 1 krążownik i 4 niszczyciele.

Wizyty okrętów z państwami kapitalistycznymi miały charakter wizyt kurtuazyjnych, a z socjalistycznymi – wizyt przyjaźni. Do wizyt w państwach kapitalistycznych rozwijano działalność ideologiczną, przygotowując do tego załogi. Dlatego na inne okręty przenoszono tych z załogi przeznaczonych do wizyty, którzy mieli rodziny za granicą lub utrzymywali kontakty z osobami w państwie kapitalistycznym. W porcie kapitalistycznym służby pełnił szczególnie dobrani, nie dopuszczano do pojedynczych zejść na ląd nawet przed okręt na molo. Poruszano się wszędzie zbiórkami i nie wolno było załogom kontaktować się z miejscową ludnością. Nie wolno było kontaktować się z polskimi emigrantami, którzy pragnęli nawiązać przynajmniej rozmowy z marynarzami. Dopiero w następnych latach, mimo odpowiednich przygotowań dochodziło do kontaktów z Polakami na Zachodzie. Natomiast wizyty do portów sowieckich, a w latach następnych również do NRD, odbywały się z okazji świąt państwowych i wojskowych, w ramach odwiedzania się tzw. bratnich flot itp. Wytypowane okręty polskie składały wizyty w Leningradzie, Rydze, Bałtyjsku, Murmańsku i w Sewastopolu. Natomiast w latach 1953–1959 w Polsce złożyły wizyty okręty sowieckie i NRD, a od 1955 roku również okręty bandery angielskiej, duńskiej, francuskiej, jugosłowiańskiej i szwedzkiej<sup>229</sup>.

Wszystkie zabiegi polityczno-propagandowe po 1955 roku służyły do dalszego etapu wzmocnionej sowietyzacji polskiej floty wojennej – wtłoczenia polskich sił zbrojnych w ramy Zjednoczonych Sił Zbrojnych UW<sup>230</sup>. Sta-

<sup>228</sup> W czasach II Rzeczypospolitej okręty obcych bander złożyły wizyty w Gdyni 29 razy, w których wzięło udział 70 okrętów i jedną eskadrę wodnosamolotów ze Szwecji. Poszczególne bandery objęły następujące ilości tych wizyt: amerykańska – 1, angielska – 6, duńska – 3, estońska – 1, fińska – 1, francuska – 7, holenderska – 1, jugosłowiańska – 1, lotewska – 1, niemiecka – 1, sowiecka – 1, szwedzka – 3 i włoska – 2. Natomiast polskie okręty odbyły 19 wizyt kurtuazyjnych i 21 szkoleniowych (D. Nawrot, *Wizyty i rewizyty okrętów marynarki wojennej elementem realizacji założeń polskiej polityki zagranicznej*, PM 1992, z. 4, s. 37–38).

<sup>229</sup> Sowieckie okręty złożyły 5 wizyt (październik 1953, lipiec 1956, czerwiec 1957, czerwiec 1958 i czerwiec 1959), w których razem wzięło udział 14 okrętów (2 krążowniki, 9 niszczycieli, 1 trałowiec, 1 eskortowiec i 1 OP). Okręty NRD złożyły 4 wizyty (czerwiec 1956, czerwiec 1957, czerwiec 1958 i czerwiec 1959), w których udział wzięło 6 okrętów (1 szkolny, 3 eskortowce, 2 trałowce). Royal Navy złożyła 3 wizyty (lipiec 1955, listopad 1958 i październik 1959) z udziałem 4 okrętów (2 krążowniki i 2 fregaty). Ponadto jugosłowiański okręt szkolny złożył wizytę w czerwcu 1956 roku, zespół duński w składzie 1 okrętu szkolny i 2 niszczyciele w maju 1959 roku, szwedzka eskadra szkolna w czerwcu 1958 roku i francuski niszczyciel w lipcu 1958 roku.

<sup>230</sup> S. J., *Układ Warszawski*, s. 52.

nowiło to poddanie się działaniu systemu obronnego Polski doktrynie tego układu, który dla floty wojennej przewidywał przygotowanie zespołów do działań ofensywnych, drugorzędne znaczenie przygotowań obronnych, dostosowanie struktur do działań zaczepnych na kierunku zachodnim oraz uzależnienie zdolności bojowej od dostaw środków ogniowych i części zamiennych od Sowieców. Kierunki współpracy flot UW na Bałtyku objęły ratownictwo, wymianę doświadczeń w szkoleniu operacyjno-taktycznym i bojowym oraz wypracowywanie i wdrażanie skutecznych metod szkoleniowych<sup>231</sup>.

Poglądy polskich kadr wykształconych i przygotowanych do prowadzenia wojen według komunistycznej nauki wojennej, zdominowanej przez Sowieców, bazowały na nierealnych i doktrynerskich poglądach Lenina i jemu podobnych. Wpajały wizję wielkich wojen i absurdalną tezę, że ostatecznym celem człowieka jest komunizm, do czego drogą miały być radzieckie siły zbrojne i ich satelitów, a więc i PRL. Bazując na tym, że tylko UW może przynieść pokój, teoria komunistyczna zniewalała umysły polskich dowódców, kurczowo trzymających się narzuconych przez Sowieców doktryn. Zabijana przez dziesiątki lat nawet najmniejsza samodzielność ostatecznie zrobiły swoje. Ponadto dowódcy wszystkich szczebli musieli być przede wszystkim działaczami partyjnymi, politycznymi, a dopiero potem wykonywać swoje właściwe funkcje. Było to wbrew polskim tradycjom, obyczajom i naszej narodowej mentalności.

---

<sup>231</sup> AMW, 2158/61/31, s. 207–210; 3348/69/104, s. 7–11; 3596/78/23, s. 15–27.

## Rozdział VI

# Siły morskie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Po zakończeniu II wojny światowej wybrzeża południowego i wschodniego Bałtyku dostały się pod dominację radziecką od Zatoki Fińskiej, po strefę okupacyjną Niemiec. W granicach Polski znalazły się ujścia Odry i Wisły oraz szeroki pas wybrzeża, co wpływało na kształt tworzenia polskiej floty wojennej zależnej od interesów sowieckich<sup>1</sup>. Miała ona istotne miejsce w obronie wybrzeża, które obejmowało rozbudowę rejonów i sektorów umocnień na szczególnie zagrożonych odcinkach wybrzeża, rozmieszczenie i budowę stanowisk baterii nadbrzeżnej, przygotowanie przeszkód przeciwdesantowych w wodzie, na plażach i na lądzie, rozbudowę baz morskich z przygotowaną obroną okrężną oraz rozbudowę lotnisk wzdłuż wybrzeża<sup>2</sup>. Zaczęto również zwracać uwagę na rzeki wpadające do morza i rozlewiska w rejonie nadmorskim, stanowiące dogodne rejony do skrytego działania sił dywersji podwodnej przeciwnika. Były to istotne zagadnienia o charakterze obronnym mające wpływ na przygotowywanie okrętów różnych klas do ewentualnych operacji bojowych na morzu. W zależności od warunków nawigacyjno-bojowych akwenów operacyjnych, systemu baz morskich i portów, następował rozwój zadań floty wojennej.

### Zadania floty wojennej

Polska zajmowała ważne położenie strategiczne, które brali pod uwagę zwalczający się przeciwnicy – Związek Radziecki i państwa zachodnie. Miała centralne położenie w Europie, z dogodnymi warunkami komunikacji lądowej, lotniczej i rzecznej we wszystkie kierunki, wśród których zasadniczą rolę odgrywały szlaki kolejowe ze wschodu na zachód oraz morskie – na tych samych kierunkach. Miało to ogromne znaczenie dla in-

teresów radzieckich, utrzymujących swoje wojska na zachód od Odry. Ponieważ Polska posiadała szeroki pas wybrzeża morskiego, jego obrona nabierała znaczenia ze względów operacyjnych i komunikacyjnych – z morza była najkrótsza droga do wtargnięcia sił przeciwnika w głąb kraju i przerwanie w ten sposób wszelkiej łączności między wojskami radzieckimi. Ponadto powstałyby warunki polityczno-wojskowe do powstania narodowego przeciwko narzuconej władzy i Sowietom. Bałtyckie wybrzeże stwarzało dogodne warunki do desantów morskich i opanowania portów oraz baz morskich. Dlatego w ramach narzuconych zadań Polska była odpowiedzialna głównie za przygotowanie obrony wybrzeża – lądowej i lotniczej. Niewielkie odległości od baz domniemanego przeciwnika dawały mu możliwość taktycznego zaskoczenia, a polskie wody morskie były dostępne dla żeglugi różnych jednostek – nie ma tu obszernych mielizn przybrzeżnych i skał podwodnych, szybkich zmian poziomu wody po odpływie lub przypływie itp. Polska strefa operacyjna<sup>3</sup> umożliwiała działania bojowe głównie dla lekkich sił morskich, nie wymagających dużych akwenów do rozwijania ugrupowań marszowych i bojowych, dających się łatwo maskować i rozśrodkowywać. Przyjęto więc, że najlepszymi okrętami do tych zadań będą niszczyciele, dozorowce, ścigacze torpedowe i artyleryjskie. Ponieważ Bałtyk należy do mórz płytkich, jego wody pozwalały na stosowanie różnorodnych min morskich, co pociągało za sobą rozbudowę sił trałowych. Jednak małe głębokości utrudniały operacje dla OP. Izobara 40 m przebiega zasadniczo w dużych odległościach od wybrzeża, co uniemożliwiała ataki torpedowe na małe konwoje na przybrzeżnych torach wodnych chronionych przez artylerię nadbrzeżną i lotniczą. Warunki pogodowe zasadniczo sprzyjały do działań bojowych siłom lekkim, niemniej klimat bałtycki wpływał na żeglugę, a głównie – falowanie, wiatr, sztorm, ograniczona widoczność i zalodzenie. Bałtyk cechuje krótkie falowanie oraz często występująca martwa fala. Falujące masy wody utrudniały manewrowanie okrętu, powodowały utratę jego prędkości, kołysanie, a tym samym działały szkodliwie na psychikę załogi, męczyły ją i ograniczały wydajność służby na SB. Szczególnie trudne było falowanie

<sup>1</sup> W rejonach ujść głównych polskich rzek znalazły się sowieckie węzły strategiczno-komunikacyjne: Zatoka Gdańska – Kaliningrad i Bałtyjsk oraz Zatoka Pomorska z Zalewem Szczecińskim. Były one samowystarczalne, miały do dyspozycji w razie potrzeby stocznie, różnorodny przemysł, energię, zaplecze żywnościowe, komunikację z krajem (koleje, drogi), a między nimi silne bazy wojsk lądowych i lotniczych przeznaczonych do wymuszenia posłuszeństwa Polaków oraz przed ewentualnym desantem od morza.

<sup>2</sup> Na obronę wybrzeża składał się całokształt sił i środków bojowych zorganizowanych w specjalny system obrony dla ochrony i obrony ważnych punktów i odcinków wybrzeża morskiego przed siłami morskimi, lądowymi i powietrznymi przeciwnika. Główne zadania obrony wybrzeża wykonywały wojska lądowe we współdziałaniu z marynarką wojenną – głównie z jej jednostkami lądowymi. W tym głównie z artylerią nadbrzeżną, która zdolna była zwalczać okręty przeciwnika. W system obrony wybrzeża włączano ŻM, bony, sieci i środki pomocnicze – wykrywania i obserwacji, łączności i inne (*Taktyka...*, s. 71–73).

<sup>3</sup> Strefa operacyjna – część morskiego TDW, w granicach którego wyższy związek operacyjny (flota lub marynarka wojenna) w określonym czasie lub w całej wojnie wykonuje stojące przed nim zadania bojowe. Jej rozmiary zależą od ogólnej sytuacji na morskim TDW, stosunku sił, operacyjno-taktycznych promieni działania sił, charakteru wykonywanych przez nie zadań oraz geograficzno-nawigacyjnych warunków (*Morski słownik...*, s. 34).

na obszarach płytkowodnych, gdzie szybko wzrasta wysokość fal na skutek malejących głębokości. Na morzu tym zaznacza się przewaga wiatrów z kierunków południowo-zachodnich i zachodnich. Wiatry z innych kierunków wieją zwykle krótko i powstają z przyczyn lokalnych. W spokojne dni, gdy nie ma silnych wiatrów, obserwuje się zmiany ich kierunków w ciągu doby – bryza morska i lądowa. Najsilniejsze wiatry występowały zimą i wiosną, osiągając szybkość do 15 m/sek. Występowały również huragany o szybkości wiatru 30–45 m/sek. Wiatr wywierał wpływ na pływanie okrętu i jego prędkość powodując dryf. Największy wpływ wiatr wywierał na barki desantowe, spychając je z kursu. Wiatr o charakterze sztormowym utrudniał wejście do portu i wyjście z niego, manewr przy cumowaniu i holowanie. Oddziaływując na burty i nadbudówki powodował odchylenie jednostki od zamierzonego kursu, mógł spowodować awarię nawigacyjną. Przy silnym wietrze u marynarzy pracujących na pokładzie następowało przedwczesne zmęczenie oczu, po czym pojawiało się łzawienie, co wpływało na osłabienie ostrości wzroku i mogło doprowadzić do opóźnionego zaobserwowania niebezpieczeństw na morzu. Na Bałtyku najwięcej sztormów przypada w styczniu, lutym, listopadzie i grudniu, a najmniej w miesiącach letnich od maja do sierpnia. W większości miesięcy sztormowych wieją wiatry sztormowe z kierunków zachodnich, a latem występują często szkwały towarzyszące chmurom burzowym. Trwają one krótko, ale ze względu na nagłe pojawienie się i gwałtowność są niebezpieczne dla małych jednostek. Sztormy powodowały duże zniszczenia wybrzeży, uszkadzały porty i bazy morskie i uniemożliwiały operacje bojowe siłom lekkim na morzu. Pewny wpływ na działanie okrętów wywierała ograniczona widzialność, ponieważ w czasie operacji bojowych nie używano środków elektronicznych ze względu na możliwość wykrycia jednostki na morzu. Powodowały je mgła i opady atmosferyczne. Mgły występują w miesiącach zimowych i wczesnowiosennych u ujścia rzek i są spowodowane schodzeniem kry lodowej do morza, oziębiając wody w pasie przybrzeżnym. Mgła przysłania brzeg, tężeje w nocy, a rzadnie w godzinach popołudniowych. Utrudniała warunki pływania okrętu, jego manewrowanie i wykluczała możliwość wzrokowej obserwacji. Widzialność ograniczały również opady atmosferyczne – deszcz i śnieg, a w połączeniu z wiatrem lub przy obniżonej temperaturze powietrza wpływały ujemnie na stan zdrowia załóg. Ograniczona widzialność zmuszała okręty do zmniejszenia prędkości, powodowała nawet przestoje, głównie na podejściach do torów wodnych i portów. Ponadto ograniczała ruch w porcie i prace przeładunkowe. Ponadto sztormy i mgły uniemożliwiały przy ówczesnej technice współdziałanie floty z lotnictwem. Zimą Bałtyk podlega wpływom niskiej temperatury, która powoduje zamarzanie portów i rejonów przybrzeżnych. Do szczególnie silnego zamarzania dochodzi w czasie ostrych zim przy bezwietrznej pogodzie. Wiatry sztormowe utrudniają tworzeniu się powłoki lodowej, ale zamarzanie Bałtyku przybierało nieraz duże rozmiary – np. zimą 1947/1948 roku. Łód uniemożliwiał żeglugę w portach i na rzekach, które stawały się niemożliwe do pływania.

Niewielkie odległości od baz przeciwnika dawały możliwości osiągnięcia taktycznego zaskoczenia, a pas

wód charakteryzował się trzema rejonami zagrożenia ze strony morza: pierwszy – Zatoka Gdańska, gdzie okręty wszystkich klas mogły podejść do brzegu bezpośrednio lub na małą odległość; drugi – pas środkowego wybrzeża pozwalał okrętom desantowym i specjalnym na bezpośrednie podejście do brzegu, a okręty innych klas zależnie od zanurzenia mogły manewrować w odległości 200–1000 m; trzeci – Zatoka Pomorska, trudna do żeglugi. Małe okręty mogły tam podejść do brzegu na odległość 0,5–1000 m, a średnie – na odległość 4–8 km. Nadbrzeżne położenie portów mogło ułatwiać przeciwnikowi uderzenia z morza, lądu, powietrza oraz dywersję podwodną i nawodną. Z drugiej jednak strony słabo rozwinięta linia brzegowa oraz płaskie wybrzeże uniemożliwiały maskowanie sił morskich przeciwnika i eliminowały zaskoczenie

Mimo okresowych trudności, możliwości bazowania różnych klas okrętów w polskich portach były dobre, a część z nich już Niemcy odpowiednio przygotowali jeszcze przed wojną i w toku jej trwania. Co prawda działania wojenne spowodowały znaczne zniszczenia, ale były one możliwe do szybkiego przygotowania do postoju, remontów i zaopatrywania jednostek bojowych. Obok portów były również dobre warunki na organizowanie kotwiczowisk, rejonów rozśrodkowania okrętów i prowadzenia ćwiczeń na morzu. Zasadniczo najlepsze warunki do bazowania floty znajdowały w rejonach ujść Wisły i Zatoki Gdańskiej oraz w rejonie ujścia Odry, gorsze były w portach środkowego wybrzeża. Tam mogły bazować wyłącznie mniejsze okręty bojowe – ścigacze różnego przeznaczenia, małe trałowce oraz jednostki pomocnicze – głównie małe o charakterze pomocniczym i specjalne.

Nie uwzględniano możliwości wykorzystania Zalewu Wiślanego i Szczecińskiego, gdzie znajdowały się również porty – co prawda małe, ale mające połączenia lądowe z większymi ośrodkami przemysłowymi i zaopatrzeniowymi. Mogły tam przebywać siły małych jednostek – trałowce rzeczne, motorówki uzbrojone i jednostki pomocnicze zapewniające bezpieczeństwo wód przed dywersją podwodną dużych ośrodków miejskich i przemysłowych. Jednak nie zostały one wykorzystane, ponieważ znalazły się pod względem operacyjnym w gestii wyłącznie sowieckiej, co spowodowało między innymi degradację gospodarczą tych obszarów. Nad Zalewem Wiślanym, który miał dobre połączenia wodne z Gdańskiem i Wisłą, leżało wiele portów: Elbląg, Tolkmicko, Frombork, Nowa Pasłęka, Piaski, Krynica Morska, Kąty Rybackie oraz przystanie – Kamienica Elbląska, Nadbrzeże, Słuchacz, Pęklewo i Kadyny<sup>4</sup>. Były one wcześniej wykorzystywane przez Niemców nie tylko w celach gospodarczych, ale i wojskowych, np. w Elblągu pracowała stocznia budująca okręty dla Kriegsmarine. Jednak przejście przez Sowieców wyjścia z Zalewu na morze, musiało doprowadzić do degradacji tego rejonu, a polskie okręty nie miały tam wstępu<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> N. Łazarienko, A. Majewski, *Hydrometeorologiczny ustrój Zalewu Wiślanego*, Warszawa 1975; T. Palmowski, *Polskie porty i przystanie Zalewu Wiślanego*, N 1993, nr 3; A. Piskozub, *Geograficzno-historyczna jedność zlewiska Zalewu Wiślanego*, V Sejmik Morski w Elblągu, Warszawa 1989.

<sup>5</sup> Rejon strategiczno-komunikacyjny kaliningradzki był szczególnie ważny dla sowieckich sił zbrojnych, gdzie grupowano zasadnicze siły morskie, lotnicze, raketowe, jądrowe i lądowe przeznaczone głównie do działań ofensywnych. Dlatego niemożliwe było wykorzystanie Zalewu

Nieco inaczej rzecz się miała z ujściem Odry, która w latach 50. stała się rzeką międzynarodową, a ponadto poprzez sieć kanałów łączy się ona z Wisłą, Wartą i Sprewą. W dorzeczu jej ujścia znajduje się duży port morsko-rzeczny Szczecin i Świnoujście, a nad brzegami Zalewu, Piany, Dziwny i Świny szereg małych portów i przystani – Dziwnów, Trzebież, Nowe Warpno i Stepnica<sup>6</sup>. W tym rejonie znajdowały się dobre warunki dla bazowania i szkolenia mniejszych jednostek pływających, a doskonałe zaplecze techniczno-gospodarcze zapewniało utrzymanie gotowości bojowej przez okręty. Dlatego rejon ten przejęli Sowieci, organizując własną silną bazę w Świnoujściu, ustępując Szczecin Polakom. Przez długi czas ich flota miała dobre miejsce do bazowania oraz możliwość łączności z bazami w późniejszej NRD – stanowiących wraz ze Świnoujściem nowoczesny system baz morskich. Strona polska z dużym wysiłkiem zdołała otrzymać okupowaną przez Rosjan część Świnoujścia, co dało możliwość uruchomienia portu handlowego i tworzenia własnej bazy morskiej. Natomiast w Szczecinie w latach 1949–1960 funkcjonowała niewielka baza dywizjonu Szczecin WOP, u wejścia do właściwego portu.

Zalew Szczeciński<sup>7</sup> był wykorzystywany do operacyjnej działalności przez powyższy dywizjon i czasami przez rzeczne kutry trałowe lub barki desantowe do ćwiczeń. Jednak w czasie wojny, podobnie jak to czyniła Kriegsmarine, rejon ten można było w całości wykorzystać dla okrętów różnych klas w celach szkoleniowych i zaopatrzeniowych.

Wybrzeże morskie PRL miało kilka portów o różnej wielkości, w których mogły bazować okręty różnych klas, w tym pancerniki, krążowniki, a nawet lotniskowce – jak czynili to Niemcy. Do największych należały – Gdynia, Hel i Świnoujście. Dużymi możliwościami postojowymi i bazowymi dysponował również Gdańsk i Szczecin, ale były to porty leżące w głębi lądu, których wejścia mogły zostać łatwo zablokowane przez przeciwnika i nie nadawały się w związku z tym do przebywania w nich okrętów bojowych zdolnych do natychmiastowego wyjścia. Mogły tam jednak przebywać jednostki pływające mniejsze, remontowane lub nowobudowane. W Szczecinie bazował wyżej wspomniany dywizjon rzeczny WOP, a w Gdańsku w basenie Westerplatte dywizjon morski WOP. W Zatoce Gdańskiej znajdowały się mniejsze porty – Jastarnia, Puck i Babi Dół, a nad otwartym morzem – Władysławowo, Łeba, Darłowo, Ustka i Kołobrzeg<sup>8</sup>. W kilku większych portach – w Gdyni, Helu i Świnoujściu przewidywano zasadnicze bazy morskie dla polskiej floty wojennej, a w Ustce, Kołobrzegu i Dziwnowie zapasowe. Rozwinięto bazy morskie dla jednostek WOP w Gdańsku, Darłowie i w Świnoujściu. Ponadto okręty i kutry patrolowe WOP korzystały z baz operacyjnych wysuniętych: dywizjon WOP z Gdańska w ma-

łym porcie rybackim Świbno i Mikoszewo, w porcie rybackim na Helu, we Władysławowie i Łebie; dywizjon WOP z Darłowa korzystał z baz w Kołobrzegu i czasami Ustki; dywizjon rzeczny ze Szczecina miał swoją bazę na okres letni w Nowym Warpnie.

Dla floty wojennej, dysponującej okrętami różnych klas i rosnącej pod względem liczebnym, potrzebne były bazy morskie nowoczesne, chociaż w razie wojny mogły korzystać ze wszystkich dostępnych im portów cywilnych. Jednak względy polityczne i gospodarcze nie pozwoliły na rozbudowę baz morskich w takim zakresie, jaki odpowiadałby potrzebom polskiej floty wojennej.

W pierwszych latach powojennych najważniejsze było odtworzenie bazy morskiej w Gdyni. W tym celu powołano w 1945 roku Główny Port Marynarki Wojennej, który stał się ośrodkiem zaopatrzenia w żywność, sprzęt techniczny, kwatermistrzowski, uzbrojenie, smary i paliwa oraz w inne niezbędne materiały dla okrętów i jednostek nadbrzeżnych Marynarki Wojennej<sup>9</sup>. I odtąd była to najważniejsza baza morska, którą stale rozbudowywano i unowocześniano, dając jej odpowiednią obronę ze strony morza, powietrza i lądu. Z rozwojem baz morskich łączyła się organizacja Obszarów Nadmorskich, które zaczęto planować już w 1946 roku. Początkowo zamierzano zorganizować Gdyniński i Szczeciński Obszar Nadmorski z zadaniem obrony ujścia Wisły i Odry. W ich skład miały wejść flotylle sił lekkich – silniejsza dla Obszaru Gdyni, słabsza dla Obszaru Szczecińskiego z bazą w Świnoujściu. Miały one zapewnić samodzielność operacyjną, techniczną i zaopatrzeniową. Ich głównym zadaniem była obrona wybrzeża i przygotowanie się do operacji ofensywnych na morzu. W latach 1947–1948 zamierzano zorganizować kolejno Kołobrzeski i Ustecki Obszar Nadmorski, a do tego czasu ich zadania wykonywałyby dwa poprzednie. Każdy Obszar Nadmorski miał mieć własne dowództwo, sztab oraz organiczne oddziały: piechoty morskiej, stałej artylerii nadbrzeżnej, łączności oraz saperów. Miały być wspierane przez podległe bezpośrednio dowódcy MW lotnictwo morskie i ruchome oddziały artylerii nadbrzeżnej. O ile organizacja takiego Obszaru w Gdyni nie napotykała na trudności, to tworzenie Obszaru Szczecińskiego rozwijano z oporami ze strony sowieckiej. Co prawda w lipcu 1946 roku Sowieci przekazali nam część przystani o długości 220 m<sup>10</sup>, ale dalsze tworzenie bazy stawało się utrudnione. Właściwie Świnoujście znalazło się pod nową okupacją i stanowiło dla Sowieców bazę nie tylko morską, ale i port przeładunkowy do transportu zrabowanego mienia na ziemiach polskich<sup>11</sup>.

Organizacja Obszarów Nadmorskich stanowiła próbę zamiarów tworzenia warunków obronnych dla wy-

Wisłanego przez polskie jednostki, a degradacja gospodarza tego rejonu sprzyjała interesom sowieckim. Rejon cieśniny łączącej Zalew z morzem stanowił okręg szczególnie pilnie strzeżony przez Rosjan pod każdym względem, włącznie z obserwacją przed dywersją podwodną.

<sup>6</sup> Był to ważny rejon dla polskiej racji stanu, a konieczność posiadania Szczecina miała również względy bezpieczeństwa państwa (Mora, *tamże*).

<sup>7</sup> O geografii Zalewu Szczecińskiego, jego portach, płycznach, możliwościach prowadzenia nawigacji na samym Zalewie, Świnie, Dziwnie i Pianie, prądach, falowaniu i zalodzeniu patrz: Z. Wąsowski, *Zarys hydrografii Zalewu Szczecińskiego*, PM 1964, z. 7–8, s. 46–58.

<sup>8</sup> *Plany portów wybrzeża PRL*, DMW Gdynia 1972.

<sup>9</sup> AMW 2/49/7, s. 579–580, 583–585; 2/49/15, s. 15. Dowódca MW 17 grudnia 1945 roku powołał na stanowisko dowódcy Głównego Portu Marynarki Wojennej kmdr inż. Konstantego Siemiaszko oraz jego zastępców (AMW 1246/56/1, s. 9; 3768/85/60 s. 77).

<sup>10</sup> AMW 2/49/8, s. 3. 23 listopada 1946 roku dowódca MW polecił wstąpić na stały pobyt do Bazy MW w Świnoujściu trałowicę *Zuraw*, ścigacz *Błyskawiczny* i szybkobieżny kuter trałowy Nr 2 (AMW 2/49/8, s. 99).

<sup>11</sup> Dowódca Północnej Grupy Wojsk Sowietkich – Konstanty Rokossowski, żądał nowych terenów dla swojej Wojennomorskiej Bazy Południowo-Bałtyckiej Floty. Jednocześnie zapewniał uległego Żymierskiego, że sowieckie okręty bazujące w Świnoujściu przejmą trałowanie na podejściach do portu i w interesie Polski będą kontrolować południowy Bałtyk. W ten sposób sowieckie okręty przejęły oficjalnie kontrolę na zachodnich polskich wodach, maksymalnie ograniczając i tak osłabione kontakty polskiego ruchu oporu z zachodem.

brzeża morskiego i rozwoju floty wojennej niezbędnej do zagwarantowania polskich interesów na Bałtyku. Starania polskich specjalistów szły raczej w kierunku odbudowy, a następnie rozbudowy portów, a dopiero w dalszej kolejności tworzenie nowoczesnych baz morskich na podstawie utworzonej infrastruktury morskiej. Podobnie działo się w innych państwach nadbałtyckich i w krajach zachodnich, gdzie najważniejszą sprawą była odbudowa i rozbudowa własnych portów i przystani cywilnych, a dopiero potem baz dla flot wojennych. Obszary Nadmorskie miały więc charakter wyłącznie obronny, a nie zaczepny, co nie było zgodne z sowiecką doktryną polityczną, a więc musiały zostać zlikwidowane i przejąć zwory obowiązujące w ich flocie wojennej. W 1949 roku rozwiązano flotyllę Szczecińskiego ON<sup>12</sup>, a do lutego 1951 roku przeformowano Szczeciński ON na Bazę MW w Świnoujściu. Zaś Dowództwo Floty przekształcono na Dowództwo Obrony Wodnego Rejonu Głównej Bazy oraz sformowano Dowództwo Bazy MW w Kołobrzegu i Uście<sup>13</sup>. Ponadto powołano Dowództwo Obrony Redy Hel. Nastąpił wraz z tym rozwój baz morskich, który w latach 1951–1956 osiągnął znaczne rozmiary<sup>14</sup>. Budowano umocnienia na wybrzeżu<sup>15</sup> oraz rejonu umocnione obejmujące Półwysep Helski, Redłowo, Sobieszewo, Kępę Oksywską oraz Westerplatte wraz z przylegającymi do nich obszarami<sup>16</sup>. Świnoujście i Kołobrzeg stanowiły odtąd tzw. bazy wysunięte, w których miały przebywać siły lekkie<sup>17</sup>.

W toku dalszej reorganizacji systemu bazowania i zaopatrywania floty do lutego 1956 roku rozformowano bazy III kategorii – a więc w Uście i Kołobrzegu<sup>18</sup>, formując w ich miejsce dywizjony Obrony Wodnego Rejonu. Natomiast w latach 1957–1958 dokonano zmian w strukturze zaopatrzenia floty, organizując Komendy Portów Wojennych w Gdyni i na Helu<sup>19</sup>. Jednocześnie rozbudowywano port wojenny na Helu i w Gdyni, rosła liczba nabrzeży oraz akwenów portowych mogących przyjąć okręty sowieckie i własne<sup>20</sup>.

Zasadniczą bazą morską polskiej floty wojennej –

podobnie jak w okresie przedwojennym, pozostała Gdynia. Obszar ten nadaje się do obrony i zabezpieczenia floty, jest nizinny, otoczony wzgórzami, gdzie można wkopać obiekty należące do bazy<sup>21</sup>. Stale wzmocniano i unowocześniano wszystkie rodzaje obrony, jakie miały nowoczesne bazy wszystkie na Bałtyku. Gromadzono tu główne zapasy na okres wojny, a w innych bazach tworzone magazyny podręczne przy KPW. W Gdyni i Helu znajdowały się składy broni podwodnej dla OP, ON i samolotów, wyposażenie dla trałowców<sup>22</sup>. Broń podwodną gromadzono również w Świnoujściu i Kołobrzegu, a w latach późniejszych częściowo w Kołobrzegu i Darłowie. Jednak plany zaopatrzenia okrętów w amunicję artyleryjską i broń podwodną, ich gromadzenie w odpowiednio przygotowanych magazynach wzdłuż wybrzeża nie było właściwie zorganizowane i pozostawiało wiele do życzenia<sup>23</sup>.

Już w pierwszych latach powojennych główną uwagę zwracano na obronę bazy morskiej w Gdyni. Wychodzono z założenia, że w razie wojny z Zachodem najważniejszą częścią wybrzeża stanowi ujście Wisły z Gdynią i Gdańskiem, co wiązało się również z rozwojem gospodarki morskiej w drugiej połowie lat 40.<sup>24</sup> Obronę baz morskich, głównie Gdyni, organizowano w ten sposób, by stanowiły one trwałość obronną. Służyły do tego odpowiednio przygotowywane plany, które stale uaktualniano, ponieważ wymagały tego zmiany w uzbrojeniu i technice wojskowej oraz w przyznawanych funduszach.

Główne zadania w obronie baz morskich wykonywały wojska lądowe we współdziałaniu z Marynarką Wojenną, a zasadniczym rodzajem sił Marynarki Wojennej współdziałającym z tymi wojskami była artyleria nadbrzeżna. W razie konieczności wsparcia działań obronnych, włączała się flota wojenna oraz lotnictwo. Ponadto do środków obrony włączano ZM, bony i sieci, środki wykrywania OP i dywersji podwodnej, obserwacji przeciwnika, łączności i inne.

Istotnym elementem obrony bazy morskiej była artyleria nadbrzeżna, w skład której wchodziły armaty do zwalczania celów morskich, ścigaczy torpedowych i desantu oraz samolotów. W walkach z tymi celami brano zawsze pod uwagę granice zasięgu armat. Do jej zadań należało: prowadzenie walki z ON, obrona bazy przed przetrwaniem się okrętów przeciwnika oraz desantu lub zakorkowania portu, odpieranie ataku ścigaczy torpedowych na bazę, redy i kotwicowiska, zabezpieczenie własnych jednostek w bazie i porcie przed ostrzałem artyleryjskim okrętów przeciwnika, ogniowe wsparcie dozoru okrętowego, osłona artyleryjska wyjścia i wejścia okrętów, ochrona ZM przed ich wytrałowaniem przez jednostki przeciwnika, przeciwdziałanie stawianiu min przez przeciwnika, zabezpieczenie żeglugi przybrzeżnej, wspieranie własnych oddziałów walczących w zasięgu artylerii nadbrzeżnej oraz pro-

<sup>12</sup> AMW 145/2, s. 2, 443, 505.

<sup>13</sup> *Tamże*, 207/3, s. 83, 144; 207/2, s. 563. Ustalono również kategorie baz morskich: I kategoria – Gdynia jako Baza Główna MW, II kategoria – Świnoujście i III kategoria – Kołobrzeg i Ustka.

<sup>14</sup> AMW 1997/59, t. 28, s. 84nn. W 1951 roku powstał plan organizacji bazy ścigaczy torpedowych w Dziwnowie, gdzie zamierzano powołać dowództwo i sztab brygady, 3 dywizjony ścigaczy, ponadto miało tam bazować 10 dużych barek desantowych i 6 kutrów desantowych podlegających flotylli środków desantowych batalionu piechoty morskiej. Baza miała zapewnić również jednoczesny remont bieżący 18 ścigaczy oraz osiągnięcie gotowości bojowej w czasie 2 godzin 6 ścigaczy jednocześnie. Budowę portu w Dziwnowie rozpoczęto w 1955 roku, ale w dwa lata potem przerwano ją. Ponownie prace rozpoczęto w 1959 roku, ale już w 1962 roku znowu je przerwano.

<sup>15</sup> *Tamże*, t. 27, s. 173 nn.

<sup>16</sup> *Tamże*, 1324, t. 7, s. 1.22. W sierpniu 1952 roku Dowództwo MW zgłosiło nawet projekt zamknięcia Gdyni jako portu handlowego i wykorzystania go wyłącznie dla celów wojskowych (AMW 707/13, s. 115–117). Wiązało się to z rosnącymi zamiarami imperium sowieckiego do przygotowania sił przeciwko NATO na Bałtyku, do czego niezbędny był nowoczesny port morski – Gdynia.

<sup>17</sup> AMW 2/49/8, s. 122nn.

<sup>18</sup> *Tamże*, 2026/60, t. 8, s. 17 nn.

<sup>19</sup> *Tamże*, 3403/72, t. 21, s. 461. Działyły one wcześniej i charakteryzowały się sprawnością w zakresie zaopatrywania floty, ale zostały zlikwidowane w 1950 roku.

<sup>20</sup> Przez wiele lat okręty sowieckie korzystały z polskich portów wojennych według własnego uznania. Dopiero w 1958 roku oficjalnie uregulowano zasady wykorzystania portów wojennych przez ich okręty, ujmując długość nabrzeży i wielkość powierzchni magazynowej oraz składowej.

<sup>21</sup> S. Mieszkowski, *Współczesne bazy morskie*, PZ 1948, nr 125. Dlatego do 1965 roku i później, główną uwagę zwracano na organizację obrony tego obszaru.

<sup>22</sup> W magazynach na Helu było 50% min kontaktowych i 50% min niekontaktowych, 40% BG oraz 10 kompletów trałów mechanicznych i elektromagnetycznych.

<sup>23</sup> J. Przybylski, *Rozwój Marynarki Wojennej, passim*.

<sup>24</sup> A. Szaad, *Jeszcze o strategicznym położeniu Polski*, B 1948, z. 5, s. 499; *Założenia polskiej polityki morskiej*, „Gospodarka Morska” 1948, nr 2, s. 172.



wadzenie walki na kierunkach naziemnych. Istotnym elementem tej artylerii było współdziałanie z flotą. Taktyka polegała na tym, że manewrowanie własnych okrętów winno odbywać się tak, aby nie znalazły się one w płaszczyźnie strzelania artylerii nadbrzeżnej i nie zakrywały sobą celu. Rozdzielając cele, baterii nadbrzeżnej wyznaczano cele bliżej brzegu, a okrętom – dalej na morzu. Przy prowadzeniu ognia ześrodkowanego z okrętu i baterii nadbrzeżnej do jednego celu, kąt między płaszczyzną strzelania okrętu i baterii nie powinien być mniejszy od 30°. Zaś okręty dozoru mogły pomóc artylerii nadbrzeżnej w wykryciu przeciwnika na morzu i w obserwacji wyników strzelania<sup>25</sup>.

Obrona bazy morskiej stanowiła ważny element prawidłowego funkcjonowania floty wojennej, o czym świadczą liczne doświadczenia z II wojny światowej. Dlatego zagadnieniom tym poświęcano wiele uwagi, przenosząc je również na łamy czasopism wojskowych<sup>26</sup>.

Mimo wielu braków organizacyjnych i odpowiednich funduszy, system baz polskiej floty odpowiadał wymogom współczesnej walki morskiej i zapewniał oparcie dla okrętów. Dawał im w miarę możliwości bezpieczny postój, zaopatrzenie, remonty oraz warunki szkolenia. Mając oparcie w bazach morskich, polska flota wojenna była przygotowywana do określonych zadań bojowych na morzu, a ponadto – bazy te były niezbędne dla floty sowieckiej na Bałtyku.

Rozwój zadań bojowych polskiej floty wojennej był zależny od sytuacji polityczno-wojskowej na Bałtyku. Ponadto taktyka nieustannie rozwijała się, ulegała ciągłym zmianom i doskonaliła się przez wprowadzanie nowego sprzętu, uzbrojenia oraz lepszych metod ich użycia w walce<sup>27</sup>.

Do 1949 roku flota wojenna miała za zadanie obronę ujścia Wisły i Zatoki Gdańskiej. Były tam możliwości bazowania i zaopatrzenia okrętów oraz sprawne technicznie porty, funkcjonowała również Baza Główna Marynarki Wojennej. Natomiast obronę ujścia Odry zapewniała silnie rozbudowana baza floty sowieckiej w Świnoujściu<sup>28</sup>. W latach 1946–1948 przyjęto zasady sowieckiej strategii morskiej, która do połowy 50. lat przewidywała, że flota wojenna stanowi siłę pomocniczą i działa na rzecz wojsk lądowych<sup>29</sup>.

Jak wynika z analizy dokumentów, plany operacyjne w latach 1945–1959 i następnych zakładały współdziałanie z flotą sowiecką, a potem również i z NRD.

<sup>25</sup> *Taktyka...*, s. 76–83.

<sup>26</sup> Do głównych autorów w tym zakresie należeli: S. Mieszkowski (*Okręty i lotnictwo*, s. 20–42), M. Wojcieszek (*Obrona bazy morskiej*, s. 253–266) oraz częściowo Z. Berling (*O obronie...*, s. 502–522).

<sup>27</sup> Generalnym zadaniem floty wojennej, według doktryny sowieckiej obowiązującej w Polsce, która zasadniczo nie zmieniała się przez wiele lat była: osłona i wsparcie skrzydeł wojsk lądowych opierających się o brzeg morski; zabezpieczenie morskich komunikacji zaopatrujących wojska lądowe; paraliżowanie komunikacji morskich przeciwnika zaopatrujących jego wojska lądowe; zabezpieczenie manewrem na morzu wojsk lądowych, które wykonują desanty morskie na skrzydła lub tyły wojsk przeciwnika; zabezpieczenie tyłów i skrzydeł wojsk lądowych przed wysadzeniem desantów morskich przeciwnika; ścisłe współdziałanie wojsk lądowych, lotnictwa i floty wojennej (*Taktyka...*, s. 9–10).

<sup>28</sup> W rejonie Zatoki Gdańskiej głównymi siłami morskimi były również flota i lotnictwo sowieckie węzła w Kaliningradzie. Obrona tych wód przez flotę polską była raczej symbolem dla naszej bandery i narzędziem politycznym dla władzy komunistycznej.

<sup>29</sup> Zakładano utworzenie zespołów sił lekkich, dobrze uzbrojonych w artylerię i broń podwodną, zdolnych do ochrony żeglugi przybrzeżnej – od Zatoki Gdańskiej do Pomorskiej oraz ZM. Było to jednak niemożliwe ze względu na brak odpowiednich sił.

Na czoło tych zadań na czas wojny zawsze wysuwały się: zwalczanie linii żeglugowych przeciwnika i obrona własnych, do czego polska flota w tych latach nie miała odpowiednich sił. Ponadto oczyszczanie torów wodnych z min i współdziałanie z wojskami lądowymi. Operując głównie w rejonach przybrzeżnych miała osłaniać ZM, a zasadniczą walkę morską przewidywano na pozycjach minowo-artyleryjskich. Okręty miały również przeprowadzać patrolowanie, dozorowanie, przeprowadzanie konwojów oraz mniejsze operacje desantowe i przeciwdesantowe. Jednak tylko 2 okręty, i to po przebraniu: *Błyskawica* i *Sęp*, mogły wykonywać część tych zadań na otwartym morzu. Pozostałe jednostki tylko w rejonach przybrzeżnych lub bazy. Polska flota wojenna w 1949 roku dysponowała okrętami o nienajlepszym stanie technicznym i różnymi typami. Natomiast w czasie pokoju: oczyszczanie wód przybrzeżnych oraz portów z min i wraków; oznakowanie torów wodnych; pomoc jednostkom morskim WOP w uszczelnianiu granicy morskiej i policyjno-polityczny nadzór nad nią; demonstrowanie obecności na morzu oraz gotowość do obrony nienaruszalności granicy morskiej; zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na polskich wodach morskich.

Po przejęciu kierownictwa i dowodzenia polskimi siłami morskimi przez sowieckich admirałów i oficerów, nastąpiło szybkie przygotowywanie floty do działań wojennych przeciwko już nie domniemanemu nieprzyjacielowi, a do operacji bojowych z flotami państw zachodnich. Wynikało to z rosnącej potęgi sowieckich sił zbrojnych, które wykorzystywały wojnę koreańską dla własnych celów politycznych, co z kolei miało odzwierciedlenie w opracowywanych zadaniach bojowych dla polskiej floty wojennej. Przygotowywano szereg niezbędnych dokumentów, które pozwalały organizować przygotowania i prowadzenie walk przez zespoły i pojedyncze okręty<sup>30</sup>, a tym samym stawiać im zadania bojowe na czas wojny i pokoju. W czerwcu 1952 roku Dowództwo Marynarki Wojennej wprowadziło *Instrukcję o gotowości operacyjnej okrętów, lotnictwa i jednostek brzegowych Marynarki Wojennej*<sup>31</sup>. Był to dokument regulujący sposób przechodzenia sił Marynarki Wojennej ze stanu stałej do pełnej gotowości bojowej, zasady ich rozwinięcia oraz przyjęcia właściwego ugrupowania. Ustalono w nim 3 stany gotowości operacyjnej, a przejście z jednego do drugiego zarządzał dowódca Marynarki Wojennej lub jego przełożeni. Okręty w poszczególnych stanach gotowości operacyjnej dzieliły się na grupę bojową, rezerwową lub zapasową.

**GOTOWOŚĆ OPERACYJNA nr 3** stanowiła codzienną gotowość floty, w której okręty prowadziły normalne szkolenie. W sztabach zespołów działała służba operacyjna, a na okrętach dyżurna.

Okręty grupy bojowej znajdowały się w jednodobowej gotowości do działań, miały 80% amunicji, 75% zapasów wody pitnej i materiałów pędnych. Niszczyciele i OP musiały mieć zapas żywności na 10 dni, dozorowce i trałowce na 5 dni, ścigacze na 2 dni, a pozostałe

<sup>30</sup> Zasadniczymi dokumentami były te, które po uprzednim uzgodnieniu zatwierdzał Sztab Generalny WP lub Naczelny Dowódca WP (minister ON): *Tymczasowa Instrukcja organizacji Dowództwa Marynarki Wojennej* z 1948 roku (AMW 82, t. 7, s. 1n.); *O organizacji i zakresie działania Dowództwa Marynarki Wojennej* (AMW 2026/60, t. XXXVIII, s. 311n.) z 1955 roku.

<sup>31</sup> Odpisy w posiadaniu autora.

jednostki pływające na 3 dni. Z każdej grupy wydzielano okręty dyżurne, które znajdowały się w następujących gotowościach do wyjścia na morze od czasu otrzymania sygnału: trałowce i dozorowce w 40-minutowej, ścigacze w 30-minutowej.

Okręty grupy rezerwowej znajdowały się w czterodobowej gotowości do działań i miały 50% amunicji oraz paliwa.

Okręty grupy zapasowej przebywały w remoncie lub przechodziły modernizację.

GOTOWOŚĆ OPERACYJNA nr 2 polegała na tym, że kadrę wzywano do jednostek, a urlopy i przepustki wstrzymywano. Ponadto odwoływano kadrę i marynarzy z urlopów, a do domów zwalniano tylko 30% kadry. Rozwijano flagowe punkty dowodzenia i część posterunków sztabowych. Okręty przechodziły w 2-godzinną gotowość do wyjścia w morze, a 50% grupy bojowej rozpoczynało dozorowanie wybrzeża. 2 ścigacze wystawiano na linię bliskiego dozoru Bazy Głównej.

GOTOWOŚĆ OPERACYJNA nr 1 stanowiła najwyższy stopień gotowości bojowej floty. Cały stan osobowy był w jednostkach, wszystkie flagowe punkty dowodzenia rozwinięte – a na nich szefowie sztabów lub dowódcy. Funkcjonowały posterunki sztabowe.

Okręty grupy bojowej i rezerwy pobierały pełne zapasy i były gotowe do wyjścia na morze. Niszczyciele i OP znajdowały się w 30-minutowej, a pozostałe okręty w 20-minutowej gotowości do wyjścia na morze. W Bazie Głównej wystawiano daleki dozór składający się z 2 dozorowców lub 2 OP, wydzielano grupę wsparcia dozoru w składzie: 2 ścigacze torpedowych, 2 ścigacze OP i 1 dozorowiec. Grupę tę przebazowywano na Hel z obowiązkową 20-minutową gotowością do wyjścia w morze.

Okręty grupy zapasowej otrzymywały zadanie przyspieszenia prac remontowych.

Na zimę 1952/1953 w skład grupy bojowej wyznaczono: niszczyciel *Błyskawica*, 2 trałowce, 2 dozorowce, 2 barki desantowe i 1 OP. Zaś w grupie rezerwowej znalazły się: 10 trałowców, 1 dozorowiec, 6 ścigaczy OP, 2 barki desantowe, 2 OP, ścigacz *Błyskawiczny*, okręty szkolne – *Zetempowiec* i *Iskra*.

Powyższy zamiar użycia okrętów obowiązywał do marca 1954 roku, a przy nieznacznych poprawkach do końca 1956 roku. Ponadto w kwietniu 1954 roku wprowadzono instrukcję alarmową, która nakazywała rozśrodkowanie sił po ogłoszeniu odpowiednich sygnałów. Istota tych wszystkich przedsięwzięć polegała na obronie Bazy Głównej od strony morza i powietrza, a w latach następujących pozostałych i całej floty wojennej.

Po poprawkach w instrukcji o gotowości operacyjnej Marynarki Wojennej nadal obowiązywały jej 3 stopnie: nr 3 – gotowość codzienna; nr 2 – gotowość podwyższona i nr 1 – pełna gotowość bojowa. Okręty w zależności od stanu technicznego dzieliły się na 3 grupy: bojową, rezerwową i zapasową.

Okręty grupy bojowej miały być zdolne po 24 godzinach wyjść na morze do wykonywania zadań bojowych, zaś okręty grupy rezerwowej gotowość tę powinny osiągnąć po 4 dobach. Natomiast okręty w grupie zapasowej znajdowały się w remoncie kapitalnym.

Czas osiągnięcia stanu gotowości operacyjnej nr 1 ze stanu nr 2 przez całą Marynarkę Wojenną ustalono na 72 godziny, po czym wszystkie jej siły miały być gotowe do działań bojowych. Okręty wówczas miały znajdować się w 1-godzinnej gotowości do wyjścia na

morze. Wystawiano bliskie dozory, a do ich wsparcia grupy okrętów mające być w 20-minutowej gotowości do wyjścia na morze.

W 1955 roku określono dodatkowo stan zapasów dla okrętów, na których powinny znajdować się 2 normy bojowe torped, BG i amunicji artyleryjskiej. Pozostałe zapasy znajdowały się odkonserwowane w magazynach.

W tym samym roku przyjęto koncepcję organizacji obrony wybrzeża morskiego, a nie tylko bezpośredniej obrony Bazy Głównej. Dlatego obronę powietrzną zaczęły przejmować wojska obrony powietrznej kraju, a obronę przeciwdesantową – wojska lądowe, do czego obie formacje były powołane. Natomiast Marynarka Wojenna, a głównie jej istota – flota wojenna, wykonywała wyłącznie zadania morskie<sup>32</sup>.

Pod koniec października 1956 roku wprowadzono dyrektywę operacyjną w Marynarce Wojennej w sprawie gotowości do działań bojowych. Według niej okręty miały posiadać 2 jednostki ognia<sup>33</sup>, z tego 1 w magazynach bazy i 10 dziennych racji żywnościowych<sup>34</sup>. Dla osiągnięcia pełnej gotowości bojowej określono również normy czasowe: dla okrętów I linii – 4 godziny, dla okrętów II linii – 24 godziny, a dla OP w I linii – 8 godzin. Powyższa dyrektywa stanowiła zasadniczy dokument, według którego flota wojenna przechodziła na wyższe stany gotowości bojowej i rozwijała swoje siły do działań operacyjnych. Obowiązywała aż do początków lat 60.

Na ten dalszy wzrost gotowości i zadań bojowych floty, miało powołanie Układu Warszawskiego i odtąd południowy Bałtyk stanowił strefę bezpośredniej styczności tego układu z NATO. Ten drugi wciskał się głęboko w północne skrzydła Układu Warszawskiego, dając duże możliwości penetracji systemu wojskowego układu. NATO mogło wysłać na Bałtyk różnorodnie siły morskie, a na zachód od Danii mogły operować lotniskowce, z których samoloty sięgały wybrzeży Układu Warszawskiego. Przyjęto tam podział wojny na 2 okresy: początkowy – osiągnięcie najbliższych celów strategicznych i okres, w którym przewidywano osiągnięcie ostatecznego celu wojny. Operacje bojowe między Układem Warszawskim a NATO zamierzano przeprowadzić w 3 zasadniczych okresach: działań konwencjonalnych, decydujących działań jądrowych i działań zamykających lub końcowych. Według jej zasad rosły również i zadania bojowe dla polskiej floty wojennej. Jeszcze w 1956 roku miała ona za zadanie samodzielnie przeprowadzać prace trałowe w Zatoce Gdańskiej i na wodach przybrzeżnych, stawiać ZM na wodach zatok i przedpolach baz morskich, w rejonach tych patrolować, dozorować i konwojować oraz przeprowadzać mniejsze operacje desantowe i przeciwdesantowe. Ponadto we współdziałaniu z flotą sowiecką wykonywać inne zadania bojowe na morzu według planów jej dowództwa<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> Przybylski, *Tamże*, s. 408–417.

<sup>33</sup> Jednostka ognia stanowiła ilość amunicji artyleryjskiej, torped i BG, ustalona dla odpowiedniej klasy okrętu, określona na podstawie doświadczeń wojennych oraz właściwości i przeznaczenia jednostek pływających.

<sup>34</sup> Racja żywnościowa stanowiła ilość środków spożywczych, przewidziana dla jednego członka załogi na dobę. W jej skład wchodziły również dodatki żywnościowe dla pełniących służbę m.in. w maszynowni, na SB nocą i inne.

<sup>35</sup> Polska mogła wydzielić 1–2 małych grup poszukująco-uderzeniowych w składzie: 1 niszczyciel, 2 ścigacze OP. Ponadto do działań bojowych jednorazowo można było wykorzystać 4–5 OP.

W ostatnich latach 50. do zasadniczych zadań polskiej floty wojennej należało: obrona baz morskich i wybrzeża od Nowej Karczmy do Świnoujścia od strony morza, wsparcie ogniowe wojsk lądowych operujących wzdłuż wybrzeża, obrona wybrzeża wraz z wojskami lądowymi, zabezpieczenie linii komunikacyjnych wzdłuż własnego wybrzeża i biegnących wzdłuż południowej części Bałtyku, zwalczanie żeglugi przeciwnika w strefie przyległej do cieśnin duńskich i w południowej części Bałtyku, wysadzanie morskich desantów taktycznych i dywersyjnych, prowadzenie rozpoznania baz morskich, okrętów na morzu i lotnisk, umocnień brzegowych i innych obiektów przeciwnika oraz udział w obronie plot kraju z kierunku morskiego. Zadania polskiej floty wzrosły w latach 1961–1964<sup>36</sup>. Obok dotychczasowych zadań miała uczestniczyć w zwalczaniu sił morskich NATO w środkowej części Bałtyku oraz organizować w polskich portach system bazowania dla okrętów własnych i Układu Warszawskiego<sup>37</sup>. Początkowo zakładano, że zasadniczą walkę flota prowadzić będzie na pozycjach minowo-artyleryjskich. Do zadań ofensywnych obok OP przewidywano ścigacze torpedowe, które mogły operować na minimalnych głębokościach 20 m i przy stanie morza do 5'B. Jednak okręty te zimą napotykały na trudności, ponieważ porty: Świnoujście, Dziwnów, Darłowo, Kołobrzeg i Ustka leżą w ujściach rzek. Te zaś zamarzają, a w okresie roztopów narażone były na napór kry lodowej. Ścigacze torpedowe przewidywano do zwalczania konwojów na linii Niemcy-Szwecja oraz do przeprowadzenia desantów na południe od Bornholmu.

Następnie po wprowadzeniu kutrów raketowych zdecydowano, że uderzenia na cele morskie NATO będą przeprowadzały grupy taktyczne uderzeniowe w składzie: 3 kutry raketowe i 3 ścigacze torpedowe współdziałające z 2 kluczami samolotów myśliwsko-szturmowych. Jedna taka grupa mogłaby zniszczyć lub poważnie uszkodzić 2–3 okręty – niszczycieli, fregat albo jednostki innych klas. Ostatecznie podstawowe decyzje w zakresie składu i zasad wykorzystania polskiej floty wojennej w ramach Układu Warszawskiego i w obronie własnego wybrzeża zapadły w pierwszym kwartale 1961 roku<sup>38</sup>. Polska flota wojenna od połowy lat 50. była brana pod uwagę, jako istotny element w walce z jednostkami NATO i w opanowywaniu przez Układ Warszawski wyjścia z Bałtyku na Morze Północne. Nie leżało to jednak w interesie polskiego narodu.

## Rodzaje jednostek pływających

Polska flota wojenna – głównie w latach 1945–1949, stanowiła emocjonalny, patriotyczny ośrodek w Wojsku Polskim, silnie promieniującym na społeczeństwo, organizacje społeczne, środki masowego przekazu itp.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> AMW 3533/75, t. 192, s. 27 nn.; *Tamże*, 3596/78, t. 4 *passim*.

<sup>37</sup> *Tamże*, 3596/73, t. IV, s. 181 nn.

<sup>38</sup> Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956–1980 (Studium historyczno-wojskowe)*, Zeszyty Naukowe, AMW, cz. I, Gdynia 1988, s. 93. Decyzje te miały wpływ na późniejszy kształt naszej floty i jej zadań.

<sup>39</sup> W propagowaniu polskiej floty wojennej w tych latach dużą rolę odegrała Liga Morska, która w tym celu wykorzystwała formy pracy ukształtowane jeszcze w latach II-giej Rzeczypospolitej.

Widziano w niej swoiste gniazdo polskości i spodziewano się powrotu naszych okrętów z Anglii do kraju. Okręt pod polską banderą wojenną stanowił zawsze dla nas symbol suwerenności. Nie znano tego, co się działo w strukturach władzy, narastającej rusyfikacji tym bardziej, że PPR i aparat polityczny potrafiły te nastroje wykorzystać dla własnych celów. W uroczystościach związanych z morzem i Marynarką Wojenną udział brali najwyżsi dostojnicy władz komunistycznych, na czele z Bolesławem Bierutem.

Jednak okręty w tych latach w dużym stopniu były zużyte, składały się z różnych typów wyprodukowanych w stocznjach angielskich, holenderskich, francuskich, polskich, sowieckich, amerykańskich i niemieckich, a ich stan techniczny posiadał wiele do życzenia. Również ich uzbrojenie nie było jednolite i składało się z wielu różnych typów armat tego samego kalibru i broni podwodnej.

W skład polskiej floty wojennej wchodziły wyłącznie siły lekkie, które dysponowały okrętami nawodnymi i OP. Pierwsze obejmowały okręty bojowe, okręty specjalnego przeznaczenia oraz okręty pomocnicze i bazowe środki pływające. Ich liczba w różnych latach była różna, zmienna, ale stale wzrastała, głównie od drugiej połowy lat 50.<sup>40</sup> Bojowe okręty nawodne obejmowały niszczyciele, ścigacze torpedowe, dozorowce i ścigacze OP. Okręty specjalnego przeznaczenia obejmowały trałowce i okręty desantowe. Natomiast w skład okrętów pomocniczych i bazowych środków pływających wchodziły okręty szkolne, jednostki hydrograficzne, okręty ratownicze oraz jednostki bazowe. Zaś OP obejmowały duże i małe.

## Bojowe okręty nawodne

### NISZCZYCIELE

W skład grupy niszczycieli wchodziły: *Błyskawica*, *Burza*, *Grom* i *Wicher*.

*Błyskawica* została przejęta od Brytyjczyków 30 czerwca 1947 roku i nazajutrz wyszła z portu w Rosyth do Gdyni, dokąd przybyła 4 lipca. Ale przedtem, 27 czerwca, okręt pobrał amunicję artyleryjską, torpedy i BG. W dniu przekazania przeszedł próby maszyn, określenie dewiacji i demagnetyzacji. Miał pełne zapasy bojowe – po 160 sztuk amunicji na każde z 8 armat kalibru 101,8 mm, 58 BG umieszczone w wyrzutniach rufowych i 4 torpedy. Dowódcą okrętu na czas przejścia mianowano kmdr ppor.

<sup>40</sup> Pod koniec 1950 roku obejmowała: 1 niszczyciel, 3 OP, 3 dozorowce, 12 ścigaczy OP, 2 ścigacze torpedowe, 12 trałowców, 2 okręty specjalne, 8 holowników i szereg innych jednostek pomocniczych i bazowych, a pod koniec 1956 roku: 50 okrętów bojowych, 21 okrętów i 6 kutrów desantowych, 2 okręty szkolne, 11 okrętów specjalnych i 56 pomocniczych. Do 1959 roku wycofano okręt obrony plot *Burza*, 5 trałowców redowych, 10 ścigaczy OP i 8 okrętów desantowych (AMW 3533/75, t. 114, s. 1 nn.; 2637/63, t. 26, s. 88 nn.). W następnych latach liczba jednostek pływających rosła i obejmowała w 1960 roku: 87 okrętów bojowych – 3 niszczyciele, 7 OP, 19 ścigaczy torpedowych, 8 dużych ścigaczy OP, 3 dozorowce, 12 trałowców bazowych, 7 rzecznych kutrów trałowych, 12 kutrów trałowych, 8 okrętów desantowych i 6 kutrów desantowych; 2 okręty szkolne; 70 jednostek specjalnych i pomocniczych, w tym – 2 okręty hydrograficzne, 4 okręty ratownicze, 6 zbiornikowców i 8 holowników. Natomiast na początku lat 80. w skład polskiej floty wojennej wchodziło 71 okrętów bojowych, 92 okręty i kutry specjalnego przeznaczenia oraz 113 jednostek pomocniczych.

Bolesława Romanowskiego, a jego zastępcą kpt. mar. Zbigniewa Węglarza<sup>41</sup>.

Po przybyciu do kraju okręt, przydzielony do grupy „N 1” – niszczyciele, miał następującą charakterystykę: prędkość maksymalną – 39 w., prędkość ekonomiczną – 15 w.; moc maszyn – 54.000 KM; zużycie paliwa – przy prędkości maksymalnej – 22.000 kg/godz., a przy prędkości ekonomicznej – 2500 kg/godz.; rejon operacyjny – 2400 Mm w ciągu 160 godzin; wyporność – 2680 t; wymiary – 114x11,30 m; zanurzenie 3,70–5,0 (średnie – 3,86 m); kadłub stalowy; wysokość kadłuba od dna do górnego pokładu – 6,80 m; wysokość od linii wodnej do masztu – 28 m; wysokość komina – 14 m; załoga – 16 oficerów, 112 podoficerów i 124 marynarzy; zapasy wody – do kotłów 68 t i dla załogi 48 t; materiały pędne – ropa 376t, oliwa i smary 6700kg; dwie 6-wiosłowe łodzie i 1 motorówka; kompasy magnetyczne mokre – „Kelvin” (angielski) i „Bamberg” (niemiecki); żyrokompas „Sperry” 1 zestaw (angielski); logi elektryczne – „Czernikiejewa” 1 sztuka (rosyjski); sonda akustyczna „Hughes’a 1 sztuka (angielska); 4 zdwojone armaty uniwersalne, szybkostrzelne i półautomatyczne kalibru 102 mm, 2 zdwojone armaty przeciwlotnicze kalibru 40 mm typu „Bofors” i 4 pojedyncze armaty przeciwlotnicze kalibru 20 mm „Oerlikon”; 1 poczwórna wyrzutnia torpedowa A – 533,4 mm; podwójna centrala torpedowa A; 2 wyrzutnie BG; 4 miotacze BG; zmyłacz torped akustycznych; zapas amunicji – 1200 sztuk do armat kalibru 102, 2400 sztuk do armat kalibru 40 mm i 4000 sztuk do armat kalibru 20 mm; 4 sztuki torped; 60 sztuk BG; radar typu 285 i 291, oba angielskie; ASDIC nieczynny<sup>42</sup>.

Od października 1949 do połowy kwietnia 1950 roku okręt przebywał w remoncie, a następnie został przebrojony. W miejsce poprzedniego uzbrojenia i urządzeń zamontowano sowieckie. W artylerii głównej wymieniono lufy i obejmowała ona nadal 4 armaty zdwojone, ale kalibru 100 mm wz. PZ-100. Artyleria plot składała się z armat kalibru 37 mm (2xII, wz. W-11-M i 4xI, wz. 70-K). Zaś uzbrojenie podwodne obejmowało: 1 wyrzutnię torpedową kalibru 533 z torpedami wz. 53-38, 2 miotacze BG wz. BMB-2 i 2 zrzutnie BG. Okręt mógł zabrać również miny kontaktowe<sup>43</sup>. Wyposażenie radiolokacyjne i radiowe obejmowało: radary – GIJUS-1m.-4, NEPTUN, hydrolokator TAMIR-5N, radiostacje R-641, R-609.

Mimo długoletniej służby w warunkach wojennych, kilku uszkodzeń uzyskanych w czasie walk, *Błyskawica* nadal przez wiele lat należała do największych i najlepszych jednostek nawodnych w polskiej flocie wojennej. Przysparzała najmniej kłopotów w zakresie napraw,

<sup>41</sup> Do końca lipca 1947 roku uzupełniano załogę okrętu, zaokręturowując 84 oficerów, podoficerów i marynarzy do 32-osobowej grupy przybyłej z Anglii. Dowódcami okrętu kolejno byli: kmdr ppor. Bolesław Romanowski 20 czerwca–20 lipca 1947; kmdr ppor. Waław Krzywiac 21 lipca 1947–maj 1948; kmdr ppor. Zbigniew Węglarz maj 1948–4 lipca 1950; kmdr ppor. Zdzisław Studziński 4 lipca 1950–24 października; kpt. mar. Stanisław Mielczarek 25 października 1952–23 listopada 1954; kpt. mar. Hieronim Kubera 23 listopada 1954–18 stycznia 1957; por. mar. Krystian Lech 4 lutego 1957–18 sierpnia 1962.

<sup>42</sup> AMW 34/57, s. 12–13.

<sup>43</sup> Po kapitalnym remoncie i przebrojeniu *Błyskawica* miała następującą charakterystykę: 2830 t; 113,9x11,5x3,8 m; prędkość maksymalna – 39 w., a ekonomiczna – 21 w.; 54.000KM; zasięg działania – 2270 Mm, załoga – 260; zapas paliwa – 390 t. 9 sierpnia 1967 roku w czasie awarii kotłowni zginęło 7 ludzi załogi. Okręt niebawem wycofany z linii, skierowany został jako okręt oplot do Świnoujścia, gdzie pełnił służbę do 1975 roku.

nie miała wad technicznych i stanowiła nadal okręt zdolny do działań bojowych w swojej klasie. Okręt w okresie powojennym nosił znaki taktyczne: *N-51*, następnie *51*, a potem do końca służby *271*.

Następnym niszczycielem, który w kraju sklasyfikowano jako okręt obrony plot, była *Burza*. 2 maja 1950 roku Dowództwo Royal Navy zażądało od polskiej ambasady w Londynie zabrania znajdujących się w Wielkiej Brytanii 4 polskich okrętów: niszczyciela *Burzy*, OP *Wilk* i 2 ścigaczy – *S 1* i *S 2*. Polskie władze początkowo nie zamierzały sprowadzić tych jednostek do kraju ze względu na zły stan techniczny, ale decyzję później zmieniono. Dzięki temu w lipcu 1951 roku *Burzę* przyholował do Gdyni holownik Polskiego Ratownictwa Okrętowego *Swarożyc*<sup>44</sup>, a okręt po komisyjnych oględzinach skierowano do remontu. Od 20 marca 1952 roku do 20 marca 1955 roku *Burza* przeszła remont kapitalny i modernizację w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni, a 3 kwietnia tego roku niszczyciel został wcielony do Marynarki Wojennej jako okręt II rangi w klasie okrętu obrony plot, z numerem taktycznym *N-52*. Remont i modernizacja spowodowały zmianę sylwety jednostki, okręt zatrzymał jeden stary komin – pierwszy za pomostem, a zamiast drugiego i trzeciego komina, nad rufową kotłownią otrzymał jeden nowy. Komin ten, podwójnej szerokości i o rozszerzającym się u dołu płaszczu, przypominał nieco komin *Błyskawicy*, upodobniając częściowo oba okręty. Zmieniono uzbrojenie, wyposażenie i usunięto wyrzutnię torpedową oraz „jeża”. Okręt otrzymał 4 pojedyncze armaty uniwersalne kalibru 100 mm wz. B-34-U i 4 zdwojone armaty przeciwlotnicze kalibru 37 mm wz. W-11-M. – 2 na pomoście sygnałowym i 2 na rufie oraz uzbrojenie przeciw OP<sup>45</sup>. Okręt był przystosowany do stawiania min kontaktowych i miał na wyposażeniu: radiolokator NEPTUN, hydrolokator TAMIR-5 Ł i radiostacje R-641, R-609.

Okręt przez kilka lat wykonywał zadania bojowe i szkoleniowe, w zakresie zwalczania samolotów, celów brzegowych i nawodnych oraz wiele innych<sup>46</sup>. Jednak *Burza*, mocno eksploatowana w czasie wojny i zaniedbana po jej zakończeniu, wymagała dalszych remontów, które okazały się nieopłacalne. Ponieważ jednostka ta nie mogła już wykonywać funkcji bojowych, skierowano ją do adaptacji na okręt – muzeum. 24 lutego 1960 roku okręt obrony przeciwlotniczej *Burza* został skreślony z listy jednostek bojowych polskiej floty wojennej i 31 maja tego roku oficjalnie przemianowany na okręt-muzeum<sup>47</sup>.

W latach 1957–1958 wcielono do polskiej floty wojennej 2 niszczyciele projektu *30 bis*, które zostały wydzierżawione od Związku Radzieckiego: *Grom* – 15 grudnia 1957 roku, a *Wicher* 29 czerwca następnego roku.

<sup>44</sup> „*Burza*”, okręt – bohater, „7-my Głos Tygodnia”, 1960, nr 25.

<sup>45</sup> Pertek, „*Burza*” weteran..., s. 116–118. *Burza* po generalnym remoncie i modernizacji zasadnicze dane techniczne z okresu z czasów wojny nie zmieniła, ale zmianom uległo uzbrojenie i sylweta okrętu. Charakterystyka okrętu była następująca: 2240 t; 107,0x11,2x3,1 m; prędkość maksymalna – 33 w., ekonomiczna – 20 w.; 34.000KM; zasięg działania – 3600 Mm; załoga – 190; zapas paliwa – 340 t.

<sup>46</sup> Ba 1960, nr 13, 20.

<sup>47</sup> Okręt przez 16 lat stanowił muzeum, które zwiedziło około 3.750.000 osób, po czym 28 czerwca 1976 roku nastąpiło opuszczenie bandery. Jeszcze przez pewien czas *Burza* służyła jako poligon przeciwpożarowy, ale w 1977 roku została złomowana. Starania o postawienie tego okrętu jako muzeum w Szczecinie nie dały rezultatu, z wielką szkodą dla polskiej sprawy.

Okręty te zostały zbudowane w 1949 roku, należące do typu *Skoryj*, wydzierżawiono na podstawie odpowiedniego porozumienia 1 sierpnia 1957 roku<sup>48</sup>. Pod polską banderą służbę pełniły do 1971 roku i miały następującą charakterystykę: 3071 t; 121,2x12,0x4,2 m; prędkość maksymalna – 34 w., a ekonomiczna – 15,2 w.; 60.000 KM; zasięg 2900 Mm; załoga – 297; zapas paliwa – 750 t; uzbrojenie: 2xII – 130 wz. B-2ŁM, 1xII – 85 wz. 90K, 7xI – 37 wz. W-11; 2 pięciururowe wyrzutnie torpedowe z torpedami wz. 53-38, 2 miotacze BG, 2 zrzutnie BG, miny wz. KB; radary GIJUS, RIF, FAKIEŁ, CHROM-K, NICHROM, radiostacje – R-641, R-609. *Grom* rozpoczął służbę z numerem burtowym 53, zmienionym następnie na 273, a *Wicher* otrzymał numer burtowy 54, zastąpiony później numerem 274.

Armaty kalibru 130 mm były armatami morskimi i nie nadawały się do zwalczania samolotów. Były to jednostki mało przydatne do operacji w nowoczesnej wojnie, miały zbyt słabą artylerię plot, a armaty główne zajmujące dużo miejsca mogły zwalczać co najwyżej cele nawodne i brzegowe, a to pod koniec lat 50. nie wchodziło w grę. Ponadto nadmierna liczba wyrzutni torpedowych – 10, w warunkach bałtyckich nie rokowała nadziei na ich zastosowanie. Po prostu nie byłoby możliwości tego silnego, ale zbyt ciężkiego uzbrojenia jak wykorzystać. Zaś urządzenia elektroniczne były przestarzałe, podobnie jak do KO. Niszczyciele te chętnie eksponowano na zewnątrz, przy okazji różnych wizyt, ale zdawano sprawę z ich małej przydatności do operacji bojowych na Bałtyku. Zostały wydzierżawione głównie dlatego, że planowano je zgodnie z ówczesną taktyką morską wykorzystywać jako wsparcie ścigaczy torpedowych pr.183 przy jednoczesnej osłonie lotniczej<sup>49</sup> – a więc do operacji torpedowych w ograniczonym zakresie i mało prawdopodobnym. Do działań samodzielnych nie nadawały się ze względu na słabość obrony plot, trudne były również w walce z OP. W sprzyjających warunkach mogły jednak postawić ZM. Ponadto, miały służyć do przygotowania kadr do obsadzenia planowanych do budowy w Polsce fregat, które od połowy lat 60. miały wejść w skład polskiej floty wojennej.

W październiku 1957 roku zorganizowany został 7 Dywizjon Niszczycieli w składzie 4 okrętów – *Błyskawica*, *Burza*, *Grom* i *Wicher*, który wraz ze ścigaczami torpedowymi miał stanowić zespół uderzeniowy floty. Dywizjon rozformowano w 1971 roku, a 3 ówczesne polskie niszczyciele – *Warszawę*, *Groma* i *Wichra*, wcielono do 3 Flotyli Obrony Wybrzeża.

#### KUTRY (ŚCIGACZE) TORPEDOWE

Ścigacze torpedowe stanowiły istotny element w polskich siłach morskich, ale dopiero od końca lat 50. Początkowo, od 1946 roku, w składzie floty wojennej były tylko 2 okręty tej klasy, przekazane przez Sowieców: *Tp 1* (76), następnie *ST-81*, a potem *KT-81* oraz *Tp 2* (ex *116*), następnie *ST-82*, a potem *KT-82*<sup>50</sup>. Były to jed-

nostki bliźniacze, nieznacznie różniące się między sobą, o następującej charakterystyce: wyporność – 32/35 t – 37,2 t; 21,70x4,10x0,93 (dziób)–1,60 (rufa) m; wysokość kadłuba – 2,15 m; wysokość masztu dziobowego – 5,30 m; wysokość masztu rufowego – 3,60 m; 3 silniki *Packard* lotnicze o mocy 1200 KM każdy; zużycie paliwa – 786 kg/godz. przy prędkości maksymalnej; 3 śruby; prędkość maksymalna – 35 w., ekonomiczna – 27 w., ale w toku eksploatacji tę ostatnią uznano za maksymalną, a za ekonomiczną – 21 w., a następnie – 15,2 w.; zapas benzyny – 4800 kg; rejon operacji 6 godz. – 200 Mm; uzbrojenie torpedowe – 2 wyrzutnie odpalane na burty, wz. B.S.-7 (torpedy wz. 53-38) i uzbrojenie przeciw OP – 1 zrzutnię BG – „R” i 12 BG (8 BG typu M.-1 i 4 BG wz. B-1). Uzbrojenie artyleryjskie nieco różniło się na obu okrętach: *Tp 1* miał 1 armatę Oerlikon 20 mm, 4 WKM Colt 12,7 mm (2xII), natomiast *Tp 2* miał 1 podwójną armatę Szwak kalibru 20 mm, jedną pojedynczą armatę Szwak kalibru 20 mm umieszczoną ponad płaszczyznę pokładu na dziobie i 1 WKM DSzK 12,7 mm na nadbudówce; zapas amunicji do 20 mm – 500 sztuk, do WKM – 4000 sztuk. W skład załogi wchodziło 12 ludzi<sup>51</sup>.

Ścigacze te miały drewnianą konstrukcję, były intensywnie eksploatowane i w 1954 roku zostały skierowane na remont. Wymieniono poszycie, ujednolicono kształt nadbudówek i uzbrojenie, po czym każdy z nich dysponował 2 sprzężonymi WKM 12,7 mm ustawionymi na śródokręciu za nadbudówką. Po remoncie i przebrojeniu, ścigacze te stanowiły jednostki szkoleniowe dla OSMW<sup>52</sup>.

Starania o ścigacze torpedowe dla polskiej floty wojennej trwały niemal nieprzerwanie od ostatnich lat 30., jako niezbędnych jednostek dla zespołów uderzeniowych do zwalczania celów nawodnych na Bałtyku. Te, które pływały pod polską banderą od 1946 roku, nie stanowiły jednak większej wartości bojowej i było ich zbyt mało – ostatecznie nadawały się jedynie do celów szkoleniowych. W innych flotach wojennych na Bałtyku również rozwijano zespoły tych jednostek, głównie od pierwszych lat 50. Podobnie było wówczas i w naszej flocie. Zakładano nawet zorganizowanie dywizji ścigaczy torpedowych z bazą w Dziwnowie, w oparciu o sowieckie dostawy<sup>53</sup>. Były to ścigacze torpedowe pr. 183, wydzierżawione w latach 1956–1958, o dobrej drewnianej konstrukcji, odpowiadające warunkom walki na Bałtyku, z których pierwszych 5 przejęto 27 listopada 1956 roku<sup>54</sup>. W 1958 roku wydzierżawiono następnych 11 jednostek. Należały one do radzieckiego typu *P 6* i miały następującą charakterystykę: wyporność – 67 t; 25,5x6,13x1,6 m; prędkość maksymalna – 43,3 w., prędkość ekonomiczna – 32,9 w.; zasięg przy prędkości ekonomicznej – 690 Mm; zasięg przy prędkości maksymalnej – 420 Mm; zapas paliwa – 10,3 t; napęd – 4 silniki wysokoprężne o łącznej mocy – 4800 KM; uzbrojenie zasadnicze – 2 wyrzutnie torpedowe – 533 mm;

<sup>48</sup> AMW 2028/60, t. 13 *passim*; 3282/68, t. 27 *passim*. Na podstawie tego porozumienia wydzierżawiono ponadto ścigacze torpedowe i ścigacze OP.

<sup>49</sup> *Taktyka...*, *passim*.

<sup>50</sup> AMW, 8/13. Należały do 72 ścigaczy torpedowych typu *D 3*, które zbudowano w latach 1939–1944. W radzieckiej flocie wojennej nosiły oznaczenia: najpierw *No. 76* i *No. 116*, a od 14 kwietnia 1944 roku *TK 76* i *TK 116*. Budowę ich rozpoczęto w 1939 roku, a wodowano

w 1941 roku, zaś do Floty Bałtyckiej wcielono 4 lipca 1943 roku. *TK 116* od grudnia 1943 roku do kwietnia 1945 roku wchodził w skład Floty Północnej (do Murmańska i z powrotem transportowano go koleją). *KT 76* zatopił jeden okręt niemiecki.

<sup>51</sup> AMW34/57, s. 48–49.

<sup>52</sup> M. Soroka, *Polskie okręty wojenne 1945–1980*, Gdańsk 1986, s. 32–35.

<sup>53</sup> AWM 1997/59, t. 28, *passim*; 2024/60, t. 6 *passim*.

<sup>54</sup> *Tamże*, 2027/60, t. 18, s. 258.

2xII – 25 mm; 2 zrzutnie BG; okręt mógł zabrać również 6 min kontaktowych. Na wyposażeniu znajdowały się: radar typu „Żarnica” o zasięgu do 10.000 m i radiostacja „R-609”. W skład załogi wchodziło 14 ludzi (2 oficerów, 9 podoficerów i 3 marynarzy). Okręty tego typu charakteryzowały się dobrymi właściwościami manewrowymi i morskimi i mogły wychodzić na morze przy jego stanie 8’B.

Kutry torpedowe typu 183 mając dobry stan techniczny, mogły być eksploatowane bez większych trudności przez najbliższe 10 lat. Tworząc grupy bojowe przy wsparciu ognia niszczycieli lub baterii nadbrzeżnej i lotnictwa, stanowiły liczącą się siłę uderzeniową na morzu. Początkowo oznaczone były liczbami dwucyfrowymi z dwiema literami *KT* – np. *KT* – 86, a później nosiły trzycyfrowe numery burtowe, bez liter – np. 486.

#### DOZOROWCE

Pod koniec lipca 1949 roku rozpoczęły służbę w dywizjonie dozorowców 3 trałowce, sklasyfikowane następnie jako dozorowce: *D 45*, potem *325 (Czajka)*; *D 46*, potem *326 (Mewa)* i *D 47*, potem *327 (Rybitwa)*<sup>55</sup>. Weszły następnie w skład Dywizjonu Dozorowców i Dużych Ścigaczy. Okręty te jako dozorowce miały następującą charakterystykę: wyporność – 280 t; 45,7x5,8x1,60 m; prędkość maksymalna – 14,5 w., a ekonomiczna – 8 w.; 700 KM; zasięg pływania – 1800 Mm; załoga – 38 osób; zapas paliwa – 27 t; uzbrojenie – 1xII-37 mm (wz. W-11-M), 1xII WKM-12,7 mm (wz. 2M-1); 2 zrzutnie BG; mogły zabrać 16 min; radar LIN, ŻARNICA, hydrolokator – TAMIR-10, radiostacja R-609<sup>56</sup>. Służbę bojową pełniły do 1968 roku. Były to jedyne okręty tej klasy, a zadania dozorowe w polskiej flocie pełniły oprócz nich, pełniły również inne rodzaje okrętów.

#### ŚCIGACZE OKRĘTÓW PODWODNYCH

Ostatnią klasę nawodnych okrętów bojowych stanowiły ścigacze OP – małe i duże. Pierwsze służyły w latach 1946–1962, a drugie w latach 1955–1972.

5 kwietnia 1946 roku podniesiono polską banderę na 12 małych ścigaczach OP przekazanych przez flotę radziecką, które otrzymały nazwy: *Dzielny (DZ, ex 328)*, *Szybki (SZ, ex 546)*, *Sprawny (SP, zmieniony na SN, ex 372)*, *Dziarski (DR, zmieniony na DS, ex 327)*, *Karny (KR, zmieniony na KN, ex 329)*, *Bezwzględny (BW, ex 325)*, *Nieuchwytny (NW, ex 369)*, *Odważny (OW, ex 370)*, *Bystry (BS, ex 326)*, *Śmiały (SM, zmieniony na SL, ex 371)*, *Niedościgły (ND, ex 368)*. Były to drewniane okręty należące do typu *MOD 3*, zbudowane w 1944 roku, a 12-tym ścigaczem był *Błyskawiczny (BŁ, następnie S 71, ex 552)* typu *BMO*<sup>57</sup>.

W lipcu 1949 roku ścigacze te miały następującą charakterystykę: wyporność – 40,2/43,5 t; 23,4x4,0x0,85 m; wysokość kadłuba – 2,40 m; wysokość masztu – 6,40 m; 2 silniki lotnicze Packard typu 4M-2500 WB o mocy 1200 KM każdy (po remoncie zastąpione silnikami typu M-50 o mocy 1000 KM każdy); zużycie paliwa przy prędkości maksymalnej – 524 kg/godz.; prędkość maksymalna –

28 (25) w., a ekonomiczna – 15,2 (12) w.; zasięg pływania – 800 Mm; rejon operacyjny 11 godzin – 290 Mm; załoga – 23 osoby; zapas paliwa (benzyny) – 6 t; zapas słodkiej wody – 450 l; zapas węgla – 0,20 t; zapas oliwy i smarów – 490 kg; uzbrojenie 1x37 (wz. 70-K) z zapasem naboju 400 (500) sztuk, 2 Colt 12,7 z zapasem naboju 400 sztuk; 2 zrzutnie BG; 8 BG B1 i 24 BG M1<sup>58</sup>. Okręt mógł zabrać 12 min wz. KB, miał radar LIM, hydrolokator TAMIR-11 i radiostację R-609<sup>59</sup>.

Budowę tych ścigaczy rozpoczęto w Leningradzie w 1943 roku, a ukończono w Batumi, dokąd przetransportowano w 1944 roku koleją (w kwietniu – 5, w maju – 1, w lipcu – 5). Po ukończeniu i uzbrojeniu wcielono je do Floty Czarnomorskiej, a następnie ponownie przetransportowano koleją nad Bałtyk, gdzie 13 grudnia 1944 roku wcielono do Floty Bałtyckiej. Operowały głównie na wodach Zatoki Ryskiej. Miały poszycie ze specjalnego gatunku sosny. Grubość desek poszycia: zewnętrznej warstw wynosiła 12–14 mm, obu warstw wewnętrznych po 8 mm, co dawało ogólną grubość poszycia 28 mm (30 mm). Między poszczególnymi warstwami poszycia włożone było specjalne płótno na lakierze, a całe poszycie spojono nitami. Co roku, przed każdą kampanią, zewnętrzne poszycie konserwowano<sup>60</sup>. Ścigacze te weszły w skład zespołu składającego się z 3 grup. Do pierwszej należały: *Błyskawiczny, Bystry, Dziarski, Dzielny* i *Karny*, które później otrzymały numery burtowe od *S 51* do *S 56*, zaś do drugiej grupy należały: *Nieuchwytny, Niedostępny, Odważny, Śmiały, Sprawny* i *Szybki* z numerami burtowymi od *S 61* do *S 65*.

12-tym ścigaczem OP, większym od pozostałych 11, był *Błyskawiczny* należący do sowieckiego typu *BMO (MO 54)*. Jego budowę rozpoczęto wiosną 1944 roku, a w skład Floty Bałtyckiej wszedł 30 listopada tego roku z przeznaczeniem do zespołu operującego na wodach Zatoki Ryskiej. Nosił początkowo oznaczenie *BŁ*, następnie *S 71*. Był to okręt konstrukcji metalowej z opancerzoną nadbudówką, której bulaje miały prostokątne pokrywy pancerne z przeziernikami, z następującą charakterystyką: wyporność – 62/73,8 t; 24,7x4,2x1,1 m; uzbrojenie: 1 półautomatyczna armata kalibru 45 mm z zapasem 500 sztuk amunicji, 1 automatyczna armata kalibru 37 mm 70-K z zapasem 500 sztuk amunicji, 2/II/2 WKM Colt 12,7 mm z zapasem 8000 sztuk amunicji<sup>61</sup>, 2 zrzutnie BG z zapasem 12 małych i 30 dużych BG; 2 tory minowe od śródkręcia do rufy; 2 silniki Packard typu 4M-2 500 WB o mocy 1200 KM każdy – napędzające 2 śruby prawoskrętne, silnik marszowy typu „Continental” o mocy 110 KM przy 3000 obr./min. i 88 KM przy 2200 obr./min. – napędzający środkową śrubę lewoskrętną (w wyniku modernizacji silniki te zastąpiono 2 silnikami M.-50 o mocy 1000 KM każdy i silnikiem Albin G-6D o mocy 70 KM); zapas

<sup>58</sup> AMW 34/57, s. 55–77.

<sup>59</sup> W 1952 roku zdjęto ze ścigaczy 12,7 mm Colty, a na ich miejsce zamontowano WKM DSzK na podstawie słupowej.

<sup>60</sup> T. Wajs, *Remont poszycia ścigaczy typu „Dziarski”*, PM 1948, z. 6, s. 76–79. Bywało, że uszkodzenia powstałe w czasie eksploatacji ścigaczy naprawiała załoga. Np. 27 czerwca 1946 roku załoga *Szybkiego* usunęła uszkodzenie we własnym zakresie (AMW 8/49/31).

<sup>61</sup> Zdwojony Colt chłodzony wodą, ustawiony za nadbudówką po prawej burcie, po modernizacji został zdjęty, a na jego miejsce ustawiono WKM typu DSzK 12,7 mm. Zaś znajdujące się na nadbudówce obrotowe stanowisko podwójnego Colta chłodzonego powietrzem zlikwidowano, celem przesunięcia masztu.

<sup>55</sup> Służbę zakończyły w latach 70. jako barki koszarowe: *BK 1, BK 2* i *BK 3*.

<sup>56</sup> AMW, 2/12; 82/3.

<sup>57</sup> AMW 8/13; 8/49/31.

paliwa – 6 t; prędkość maksymalna – 20 w., załoga – 24 ludzi<sup>62</sup>. Ścigacz ten zgodnie z planem przydzielony został do Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego<sup>63</sup> z bazą w Świnoujściu, gdzie przebywał do końca swojej służby. Był to okręt o dobrych właściwościach morskich i silnym uzbrojeniu, dlatego mógł wykonywać zadania nie tylko jako ścigacz OP, ale i jako ścigacz artyleryjski.

Podobną funkcję jak poprzedni – ścigacza OP i artyleryjskiego – spełniał ścigacz *Bitny* (S 72), który miał następującą charakterystykę: wyporność – około 50 t; 28,7x4,7x1,3 m; 2 silniki Hispano Suiza o mocy 900 KM; uzbrojenie – 2x37 mm i 2 zrzutnie BG<sup>64</sup>. Okręt przebywał w stoczni w latach 1951–1953, ale zmiany w wyposażeniu i napędzie rozważano jeszcze w ostatnich miesiącach 1955 roku. Początkowo pełnił służbę jako jednostka eksperymentalna obsadzana załogami z remontowanych ścigaczy OP. Nie wchodził w skład zespołu ścigaczy OP i był eksploatowany do 1957 roku<sup>65</sup>.

W skład dużych ścigaczy OP wchodziło 8 okrętów wydzierżawionych od Związku Radzieckiego. Pierwsze cztery: *Czuźny* (DS 41, następnie 361), *Nieugiety* (DS 42, następnie 362), *Zawziety* (DS 43, następnie 363) i *Zwrotny* (DS 44, następnie 364) weszły w skład polskiej floty 27 maja 1955 roku. Zaś kolejne cztery: *Zwinny* (DS 45, następnie 365), *Zręczny* (DS-46, następnie 366), *Wytrwały* (DS 47, następnie 367) i *Groźny* (DS 48, następnie 368) weszły do służby 15 grudnia 1957 roku. Były to okręty typu *BO* projektu 122 bis, które pełniły służbę do 1972 roku, jako zespół zwalczania OP, chociaż ich eksploatację przewidywano do 1965 roku.

Okręty te – jednopokładowe z nadbudówką w części dziobowej, o napędzie dieslowskim, posiadały 3 wały śrubowe. Przeznaczone były do poszukiwania i zwalczania OP, konwojowania transportowców w rejonach przybrzeżnych, ponadto do pełnienia dozoru, obserwacji i łączności oraz do wspierania oddziałów desantowych.

Kadłub główny zbudowany ze stali „ST-4”, mniej odporne konstrukcje ze stali „ST-3”, nadbudówki duraluminiowe, kabina nawigacyjna z płyty pancernej chroniącej przed pociskami broni małokalibrowej. Wymiary: długość na linii wodnej między pionami – 49,50 m; długość maksymalna – 52,24 m; szerokość maksymalna – 6,48 m; wysokość burt (na śródkręciu) – 3,60 m; wysokość nawodna z masztem – 15,00 m, a z masztem składanym – 8,00 m.

Wyporność i zanurzenie: kadłub – 257,5 t; standard – 300,0 t; normalna – 318,0 t; pełna – 336,0 t; maksymalna – 344,5 t; zanurzenie przy wyporności kadłuba – 1,96 m, standardowej – 2,10 m, normalnej – 2,18 m, pełnej – 2,26 m, maksymalnej – 2,29 m. Zanurzenia dla wszystkich wyporności przyjęte są bez uwzględnienia owiewki hydrolokacyjnej. Przy opuszczeniu owiewki zanurzenie dla wszystkich wyporności zwiększa się o 1,275 m. Stateczność i pływalność pozwalały na prowadzenie operacji bojowych przy sile wiatru do 8'B i możliwości pływania na morzu przy sile wiatru 10–11 'B.

<sup>62</sup> Soroka, *tamże*, s. 43–45.

<sup>63</sup> AMW 145/2, s. 500.

<sup>64</sup> Ścigacz ten został zbudowany w Stoczni Marynarki Wojennej na poniemieckim kadłubie, który odnaleziono w Toruniu. Takie lekkie kadłuby, dające się rozmontować, produkowali Niemcy w Płocku.

<sup>65</sup> AMW 1421/2; Soroka, *tamże*, s. 45–46.

Okręt mógł utrzymać się na wodzie przy zatopieniu dwóch jakichkolwiek przedziałów z zachowaniem dodatniej, początkowej wysokości metacentrycznej. Prędkość i zasięg pływania: okręt osiągał maksymalną prędkość przy normalnej wyporności, na wodzie nieograniczonej, przy stanie morza i wiatru nie większym niż 3'B i pracy 3 silników, przy pełnym obciążeniu 600 obr./min. – 18,8 do 19 w. Zasięg pływania przy pełnym zapasie paliwa: przy pływaniu ekonomicznym z prędkością 12 w. przy pracy 2 burtowych silników – 3000 Mm; przy pełnej prędkości oraz pracy 3 silników – 1000 Mm. Zapasy: pełny zapas paliwa – 31,5 t; pełny zapas oleju i smarów – 2,0 t; pełny zapas wody słodkiej – 14,7 t; zapas prowiantu – 2,34 t; zapas martwy paliwa – 0,56 t; zapas martwy oleju – 0,14 t; zapas martwy wody – 0,45 t. Samowystarczalność – 10 dób. Zwrotność i zdolności manewrowe: średnia cyrkulacji przy biegu naprzód była nie większa od 5 długości okrętu.

Załoga: oficerów – 4, podoficerów – 25, marynarzy – 31, razem – 60 ludzi. Rozmieszczenie: oficerowie w kabinach jedno i dwu osobowych, podoficerowie i marynarze w 3 pomieszczeniach.

Ogólne rozmieszczenie: okręt posiadał jednolity górny pokład, dwupiętrową dziobową nadbudówkę z pomostem. Na całej swej długości okręt posiadał 9 wodoszczelnych grodzi.

Artyleria składała się z 1 armaty 85 mm, 2 armat 37 mm i 3 WKM kalibru 12,7 mm.

Armata kalibru 85 mm – półautomatyczna, uniwersalna armata morska z tarczą ochronną, ustawiona na głównym pokładzie w płaszczyźnie symetrii na wrędze 23. Amunicja do tej armaty w ilości 230 sztuk zespolonych pocisków była rozmieszczona: 21 sztuk w parkach amunicyjnych, a pozostałe w komorze amunicyjnej nr 1. W komorze tej pociski przechowywano na półkach, które miały otwory utrzymujące pocisk w pozycji ukośnej. Dolna część półki była składana. Podawanie pocisków z komory ręcznie przez 2 szyny i wąż na pokładzie, przy grodzi na wrędze nr 28. Ładowanie amunicji do komór amunicyjnych ręczne, przy pomocy liny z bloczkiem umieszczonym w komorze. ZIP do armaty przechowywany był w komorze amunicyjnej nr 1. Natomiast rurę rdzeniową lufy i pompę przechowywano w bazie. Kierowanie ogniem prowadzono z pomostu przy pomocy telefonów, buczków i rur głosowych. Naprowadzanie odbywało się przy pomocy automatycznych przyrządów ustawionych na armacie, a dla określenia odległości służył przenośny dalmierz.

Dwie armaty kalibru 37 mm – plot, automatyczne z tarczą ochronną, zamontowane były na głównym pokładzie w płaszczyźnie symetrycznej: pierwsza na wrędze nr 68, druga na wrędze nr 81. Amunicja wynosiła 2000 sztuk rozmieszczonych: w komorze amunicyjnej nr 1 – 300 sztuk, w komorze amunicyjnej nr 2 – 1460 sztuk oraz w 3 parkach amunicyjnych w rejonie wręg 62–63 – 120 sztuk i pod platformami – 120 sztuk. Amunicja w komorach amunicyjnych znajdowała się w etatowych skrzynkach umocowanych do przegród o żelaznej konstrukcji. Podawanie amunicji z komór ręczne przy pomocy talii. ZIP dla 37-mek znajdował się w komorze amunicyjnej nr 1. Kierowanie ogniem odbywało się z pomostu przy pomocy telefonów, buczków i rur głosowych.

3 zdwojone WKM-y były zamontowane: pierwszy w części dziobowej na spardecku, na wrędze nr 30; dwa

na pokładzie po obu burtach na wrędze nr 59. Zapas naboji do WKM wynosił 12.000 sztuk. W parkach amunicyjnych znajdowało się 3000 sztuk, a w komorze amunicyjnej nr 2 – 9000 sztuk.

Ponadto na okręcie było: KBK – 24 sztuki, PM – 15 sztuk, PW – 5 sztuk. Broń ręczna przechowywana była w stojakach, w korytarzu nadbudówki i w komorze amunicyjnej nr 1 i 2.

Broń podwodna obejmowała: 2 zrzutnie dużych BG i 2 raketowe miotacze BG. Miotacze były zamontowane na pokładzie głównym na wrędze nr 88, symetrycznie po obu burtach. Zrzutnie dużych BG (po 6 bomb w każdej) były zamontowane na zakończeniu rufy symetrycznie po obu burtach. Na okręt normalnie przyjmowano 30 sztuk BG „BMB-1”, które były rozmieszczone: na 2 zrzutniach 12 sztuk, w komorze amunicyjnej nr 2 – 18 sztuk oraz 32 raketowe BG. Wyciąganie BG na pokład z komory amunicyjnej przeprowadzano ręcznymi dźwigarkami, zamontowanymi na bomie. Rzucanie bomb miotaczami przeprowadzano ręcznie lub z kabiny nawigacyjnej. Obsługa zrzutni BG – ręczna. Okręt mógł również zabrać 18 min wz. 08/39.

Sprzęt obrony przeciwochemicznej składał się z: ruchomego fumatora zamontowanego na szynach minowych w rufowej części okrętu; świec dymnych 10 sztuk, z których 8 sztuk przechowywano w pomieszczeniu sterowym, a 2 sztuki na zrzutniach BG. Do wystawienia świec dymnych przewidziane były ruchome kosze – na zrzutniach i przy falochronie; indywidualna obrona przed środkami trującymi obejmowała maski przeciwgazowe dla całej załogi i 10% ponad stan przechowywanych w pomieszczeniu załogi, na SB i SD; dla przeprowadzania odkażania okręt zaopatrzone w zapas wapna chlorowanego, lekkie komplety odzieży ochronnej wraz z wyposażeniem dla nich. Wapno chlorowane – 140 kg, znajdowało się w 2 skrzyniach zamontowanych po obu stronach komina. Przewidziano możliwość zaopatrzenia okrętu w sprzęt dla sekcji minerskiej 3 klasy, z przechowaniem zapalników i detonatorów w schowku u d.o.

Środki łączności: w kabinie radio – 1 nadajnik krótkofalowy o mocy 0,25 kW, 1 stacja nadawczo-odbiorcza UKF, 1 odbiorcza (na wszystkie fale), 1 odbiornik krótkofalowy, 1 urządzenie goniometru; na pomoście bojowym i w kabinie nawigacyjnej były zamontowane przenośne punkty łączności do utrzymania łączności z zewnętrznymi korespondentami i radiotelegrafistą; anteny łączności radiowej obejmowały – 1 jednostronna antena w kształcie rosyjskiej litery „G” dla nadajników KW i odbiorników, sztywna antena wysokości 6 m dla odbiorników, 2 sztywne anteny o wysokości 6 m dla odbiorników, wibrator dla aparatury nadawczo-odbiorczej UKF, antena awaryjna wysokości 15 m przechowywana w radiokabinie, okrągły obrotowy pierścień dla goniometru; w kabinie radiostacji była zamontowana stacja radiolokacyjna okrężnej obserwacji, a jego antena była umieszczona na topie masztu; w przedziale hydrolokacji były zamontowane urządzenia hydrolokacyjne oraz powrotno-wyciągowe, przyrządy kierowania i kontroli stacji, a pulpit pomiarowy i rekorder w kabinie nawigacyjnej SD i głośniki na pomoście; obserwacja morza i powietrza obejmowała – 1 stanowisko sygnalistów w rejonie masztu, 2 stanowiska sygnalistów rufowej części skrzydeł pomostu po obu burtach, 1 stanowisko obserwatora dziobowego w sektorze przy flagstoku.

Urządzenia nawigacyjne obejmowały: 2 kompasy magnetyczne 5-calowe – 1 na pomoście bojowym na wysokiej podstawie jako główny, 1 w kabinie nawigacyjnej na niskiej podstawie jako podrzędny, kompas łodziowy 3 calowy ustawiony w przedziale sterowym oraz żyrokompas<sup>66</sup>.

Okręty 122 bis w pierwszych latach służby zdolne były do wykonywania zadań, do jakich je zbudowano. Co prawda później ich przydatność do zwalczania OP wprowadzanych w NATO malała, ponieważ miały aparaturę hydroakustyczną zdolną do skutecznego działania wyłącznie przy prędkości 15 w., ale inne działania na własnych wodach mogły jeszcze nadal wykonywać należycie. Ponadto charakteryzowały się dobrymi warunkami nawigacyjnymi i niezłym stanem technicznym.

## Okręty specjalnego przeznaczenia

### TRALOWCE

Wśród okrętów do poszukiwania i zwalczania min występowały tralowce redowe, bazowe, rzeczne i kutry tralowe. Nie było stawiaczy min, ale niemal wszystkie rodzaje tralowców, ścigacze OP, ścigacze torpedowe i niszczyciele mogły zabierać na swój pokład określone ilości różnych typów min. Ponadto do minowania można było wykorzystać przy nieznacznych przeróbkach statki rybackie wszystkich typów, promy i niektóre statki żeglugi przybrzeżnej. W ten sposób do stawiania ZM przygotowywały się inne państwa nadbałtyckie, ponieważ nie wymagał zbyt dużych nakładów finansowych, a utrzymywanie stawiaczy min w większej ilości było zbyt kosztowne. Do kontroli pól minowych i sieci zagrodowych zamierzano wykorzystywać również różnego rodzaju statki odpowiednio do tego przygotowane i uzbrojone w szybkostrzelną artylerię małokalibrową. Jednak do pracy przy bonach i sieciach niezbędna była pewna adaptacja części dziobowej statków na wzór kablówców i wyposażenie ich w odpowiedni sprzęt: bomby ładunkowe, ładownicze itp.<sup>67</sup>

Do najniezbędniejszych okrętów w naszej flocie należały tralowce. Uruchomienie gospodarki morskiej, portów, stoczni i rybołówstwa, wymagało zabezpieczenia żeglugi przez rozminowanie portów, red, kotwicowisk i torów wodnych, a następnie wszystkich wód przybrzeżnych. Prace tralowe na polskich wodach trwały aż do początków lat 70., przy czym tralowce rodzimej produkcji na licencji sowieckiej, podjęły tralowanie dopiero przed końcem lat 50. Ponieważ zadania tralowe miały ogromne znaczenie gospodarcze, dlatego budowa sił tralowych i ich unowocześnianie były słuszne i służyły interesom narodowym.

Załączek sił tralowych stanowiły *Czajka (CJ)*, następnie *CK*, *Mewa (MW)*, *Rybitwa (RB)* i *Żuraw (ŻW)*, które przed wojną w polskiej flocie wojennej nazywano minowcami. Po rewindykacji z Niemiec były początkowo określane jako trawlerzy (trawlerzy), a od połowy 1947 roku jako tralowce<sup>68</sup>. Zostały zdewastowane przez Niem-

<sup>66</sup> ZAW 10, s. 13–20.

<sup>67</sup> Piwowoński, *Statek handlowy a okręt wojenny*, s. 49.

<sup>68</sup> AMW, 287/1. Po sprowadzeniu okrętów internowanych w Szwecji nadeszła od Polskiej Misji Repatriacyjnej wiadomość o odnalezieniu w Brytyjskiej Strefie Okupacyjnej 4 polskich tralowców. Przypadkowo natrafił na nie członek Misji – Tadeusz Konarski, poszukujący zrabowa-



ców, ogołocone ze sprzętu, a wiele mechanizmów celowo zniszczono<sup>69</sup>. 25 stycznia 1946 roku zostały obsadzone przez polskie załogi, przystąpiono do prac remontowych i wyposażeniowych, a prace końcowe przeprowadzono w Kilonii. 10 marca wyszły do Polski, przybывая po 2 dniach do Gdyni.

Okręty miały następującą charakterystykę: prędkość – 8/12 w.; moc maszyn – 1040 KM; zużycie paliwa przy prędkości maksymalnej – 80 kg, a przy ekonomicznej – 50 kg; rejon operacyjny 250 godz. – 2000 Mm; wyporność – 182,9 t; wymiary 45,50x5,50x2,0 m; wysokość kadłuba – 3,65 m; wysokość masztu – 16 m; wysokość komina – 5,77 m; załoga – 3 oficerów, 19 podoficerów, 11 marynarzy; zapas wody – 14 t; zapas ropy – 25 t; węgla – 0,5 t; zapas oliwy i smarów – 500kg; 1 łódź 6-wiosłowa; armaty 20 mm; 2 trały mechaniczne „Oropesa” i 1 trał akustyczny<sup>70</sup>.

Po powrocie do kraju oddano je do remontu, który pierwszy opuścił *Żuraw* – 1 listopada 1946 roku. Okręt ten skierowany został do SON-u w Świnoujściu, ale już od grudnia tego roku wielokrotnie wykonywał zadania na rzecz Służby Hydrograficznej MW. W maju 1947 roku oddano go do dyspozycji Oddziału Hydrograficznego i zamontowano na nim urządzenia hydrograficzne. Od 15 sierpnia 1948 roku *Żuraw* przydzielono na stałe do Oddziału Hydrograficznego jako *HG-11*, a w 1951 roku nadano mu nazwę *Kompas*. Początkowo zostawiono na nim sprzężoną 20 mm armatę (na dziobie), ale od 1953 roku był już bez uzbrojenia.

Pozostałe jednostki pozostawały w remoncie dłużej i do służby weszły w połowie 1947 roku. Początkowo podporządkowano je OSMW, następnie do SON w Świnoujściu, a następnie ponownie znalazły się w Gdyni tworząc pod koniec lipca 1949 roku dywizjon dozorców. Ostatecznie *Czajka*, *Mewa* i *Rybitwa* nie zostały wykorzystane jako trałowce, do czego je zbudowano.

Drugą grupę trałowców stanowiło 9 okrętów przekazanych przez Sowieców w ramach odszkodowań wojennych, typu *BTSZCZ* (*T 301*), zwanych w polskiej flocie trałowcami typu *Albatros* lub *Kormoran*, ale powszechnie zwanych *kaczorami*<sup>71</sup>. W Polsce sklasyfikowano je jako trałowce redowe, nadając im następujące nazwy i znaki taktyczne: *Albatros* (*AL*, następnie *AB*, a potem *T 21*), *Czapla* (*CP*, następnie *CL*, a potem *T 11*), *Jaskółka* (*JK*, następnie *T 14*), *Jastrząb* (*JS*, następnie

*JT*, a potem *T 23*), *Kania* (*KN*, następnie *T 25*), *Kondor* (*KD*, następnie *T 12*), *Kormoran* (*KR*, następnie *KM*, a potem *T 24*), *Krogulec* (*KG*, następnie *T 13*), *Orlik* (*OL*, następnie *OK*, a potem *T 22*).

Okręty te miały następującą charakterystykę: napęd – silniki Diesla o łącznej mocy 480 KM; 3 śruby; prędkość – 11/8 w.; zużycie paliwa – przy prędkości maksymalnej 30 kg/godz., a przy ekonomicznej 18 kg/godz.; rejon operacyjny – 118 godzin 300 Mm i 130 godzin 2400 Mm; wyporność – 140/145,8–180 t; wymiary – 38x5,70x1,43 m; wysokość kadłuba – 2,61 m; wysokość masztu – 9,80 m; wysokość komina – 5,75 m; zapas wody – 6 t; zapas ropy – 12 t; zapas oliwy i smaru – 340 kg; 1 łódź 4-wiosłowa; uzbrojenie – 2 pojedyncze armaty kalibru 45 mm 21KM wz.43 z zapasem amunicji 500 sztuk, 2 WKM zdwojone kalibru 12,7 mm systemu „Colt” z zapasem amunicji 4000 sztuk (w 1952 roku trałowce przebrojono z Coltów na WKM typu DSzK wz.38 na podstawie szupowej; windy trałowe elektryczne – 1 sztuka; trał kontaktowy „Szulca”, trał akustyczny – BAT-2p., trał elektromagnetyczny – PEMT- 3; mogły zabrać na pokład 18 min kontaktowych wz. 08/39; załoga – 3 oficerów, 21 podoficerów i 9 marynarzy<sup>72</sup>.

Trałowce te w ciągu swej służby przetrwały około 300 Mm kwadratowych, ale w latach 1958–1959 zostały wycofane ze służby. Były słabej konstrukcji i nie nadawały się do dalszej eksploatacji<sup>73</sup>.

Do służby wprowadzono również 3 drewniane trałowce bazowe zakupione z demobilu amerykańskiego typu *BYMS* (brytyjskie oznaczenie amerykańskiego typu *YMS*): *Delfin* (*DF*, potem *T 31 ex – BYMS 2211*), *Foka* (*FK*, potem *T 32 ex – BYMS 2257*) i *Mors* (*MS*, potem *T 33 ex – BYMS 2282*)<sup>74</sup>. Wcielono je do polskiej floty wojennej 7 kwietnia 1948 roku. Miały one następującą charakterystykę: prędkość – 12,3/10,8 w.; 2 silniki Diesla GMC o łącznej mocy 1000 KM; 2 śruby; zużycie paliwa – 146 kg/godz. przy prędkości maksymalnej i 134 kg/godz. przy ekonomicznej; rejon operacyjny – 277 godzin – 3000 Mm; wyporność – 298 t; wymiary – 42,3x 9,47x2,30 m; wysokość kadłuba – 3,93 m; wysokość masztu – 16,86 m; wysokość komina – 6,40 m; zapas wody – 6,2 t; zapas ropy – 19,4 t; zapas oliwy i smarów – 896,4 kg; 1 łódź 4-wiosłowa; uzbrojenie – 1x85 mm, 2xII WKM systemu Colt z zapasem 4000 sztuk amunicji. Trał akustyczny S.A.-IV, trał elektromagnetyczny TEM-VI, trał kontaktowy Oropes; załoga – 3 oficerów, 21 podoficerów i 11 marynarzy<sup>75</sup>.

Okręty te pełniły służbę trałową i częściowo dozową do połowy lat 50.: *Foka* do 12 grudnia 1955 roku, a pozostałe dwa do 26 czerwca 1957 roku. Po wycofaniu ze składu floty zostały przeznaczone do kasacji<sup>76</sup>.

Wycofywanie ze służby trałowej nie nadających się jednostek i stałe potrzeby prac trałowych – głównie przy poszerzaniu torów wodnych z Zatoki Pomorskiej

nych statków handlowych. Będąc oficerem marynarki łatwo je rozpoznał i powiadomił Sztab Generalny WP. W 1939 roku okręty te zostały zatopione przez własne załogi, następnie wydobyte i wyremontowane przez Niemców. W końcu wojny stały w Travemünde (Radziszewski, *tamże*, s. 44). Pod niemiecką banderą służyły jako: okręty eksperymentalne – *Żuraw* (*Oxhoft*) i *Czajka* (*Westerplatte*); okręty do wylawiania torped ćwiczebnych – *Rybitwa* (*TFA 7*) i *Mewa* (*TFA 8*).

<sup>69</sup> AMW 67/15, s. 146–147. Okręty przed wyjściem do Polski pobrały z poniemieckiego arsenału 20 mm armaty FLAK Mi-38 oraz komplety trałów kontaktowych typu „Szulca”. *Czajka* otrzymała 8 armat (1 poczwórna i 2 podwójne), *Mewa* 7 armat (1 podwójną, 1 pojedynczą i 1 poczwórna), *Żuraw* 5 armat (po 2 podwójne na dziobie i rufie, 1 pojedynczą na śródokręciu), *Rybitwa* 4 armaty (1 podwójną i 2 pojedyncze).

<sup>70</sup> AMW 34/57, s. 40–47.

<sup>71</sup> Soroka, *tamże*, s. 57–59. Należały one do 92 trałowców pr. 253 L, zbudowanych w latach 1943–1945. Sowieci sklasyfikowali je jako trałowce bazowe, a we Flocie Bałtyckiej nosiły następujące numery: *T-225*, *T-228*, *T-231*, *T-241*, *T-243*, *T-244*, *T-246*, *T-465*, *T-467*. Budowę pierwszych trzech rozpoczęto pod koniec 1944 roku, wodowano wiosną 1945 roku, a do służby weszły 19 listopada tego roku. W tym samym dniu wszedł do służby również *T-241*, chociaż jego budowę rozpoczęto w 1945 roku. Ostatnie 5 trałowców rozpoczęło służbę w grudniu 1945 roku.

<sup>72</sup> AMW 34/57, s. 22–23.

<sup>73</sup> Filipowicz, *tamże*, s. 284. Do Centralnego Ośrodka Szkolenia Morskiego LPŻ w Jastarni przekazano – *Krogulca*, *Kormorana*, *Kanię* i *Orlika*, gdzie otrzymały nazwy – *Mars*, *Jowisz*, *Jupiter* i *Orion*. *Albatrosa*, *Czaple* i *Kondora* przekazano dla Żeglugi Mazurskiej, a pozostałe dwa – *Jaskółka* została polygonem przeciwpożarowym, natomiast *Jastrząb* przeznaczony został na polygon chemiczny.

<sup>74</sup> AMW 35/36, s. 197. Ministerstwo Żeglugi zakupiło je i odstąpiło MW z demobilu brytyjskiego w zamian za przetrąlanie torów wodnych.

<sup>75</sup> AMW34/57, s. 48–49.

<sup>76</sup> Soroka, *tamże*, s. 61.

do Świnoujścia oraz na Zatoce Gdańskiej, powodowały starania o nowoczesne trałowce. Ponieważ własne możliwości projektowo-produkcyjne były mocno ograniczone przez Sowietów, budowa nowych trałowców została oparta na ich licencji i dostawach sprzętu oraz uzbrojenia i wyposażenia okrętowego.

CBKO-2 zaadaptowało licencję trałowca bazowego projektu 254K, który był wówczas dobrym okrętem, miał obronę plot, przeciw OP i minom, mógł również stawiać miny. Trzy pierwsze jednostki wcielono w latach 1956–1957, a następne – zmodernizowane (254 M) – wcielono w latach 1958–1959. Trałowce zmodernizowane miały duży żurawik trałowy na rufie, a 254 K dwa mniejsze. Uległo również zmianie uzbrojenie artyleryjskie oraz nieznacznie inne elementy jednostki.

Trałowiec 254 K miał następującą charakterystykę: wyporność – 570 t; wymiary – 59,5x8,76x2,3 m; prędkość maksymalna – 15 w., a ekonomiczna – 10 w.; 2x400KM; zasięg pływania – 3200 Mm; załoga – 71 osób; zapas paliwa – 67,5 t; uzbrojenie – 2x2 37 mm W-11-M., 4x2 12,7 mm WKM 2M.-1; 2 RMBG; trały – MT-2, TEM-52, BGAT; 10 min wz. KB; radar – LIN, TRN-823, CHROM-K, RIN; hydrolokator – TAMIR-11; radiostacja R-609. Natomiast trałowiec 254 M miał następujące dane: wyporność – 570 t; wymiary – 59x8,5x2,45 m; prędkość maksymalna – 15,4 w., a ekonomiczna – 10 w.; 2200 KM; zasięg pływania – 1600 Mm; załoga – 73; uzbrojenie – armata 2x2 kalibru 37 mm W-11-M., armata 2x2 kalibru 25 mm 2M.-3 m, WKM 2x2 kalibru 14,5 mm; 2 burtowe miotacze BG; trały – MT-2, TEM-52 M., BGAT; 12 min wz. KB; radar – LIN, TRN-823, CHROM-K, RIN-K; hydrolokator – TAMIR 11; radiostacja R-609<sup>77</sup>.

Były to udane okręty, duże, technicznie sprawne, odpowiadające ówczesnej obronie przeciwminowej i wykonywały wszystkie zadania trałowe na polskich wodach. Nosiły znaki taktyczne T-61 itd., a potem 601 itd. Miały jednak nieco za małą prędkość w czasie trałowania – 8 w., ale trałowców o takiej prędkości w innych flotach wojennych było wówczas wiele.

W latach 1954–1956 na radzieckiej licencji zbudowano siedem drewnianych rzecznych kutrów trałowych projektu 151, które przeznaczone były do operacji na Zalewie Szczecińskim: TR 41 (potem 811), TR 42 (potem 812), TR 43 (potem 813), TR 44 (potem 814), TR 45 (potem 815), TR 46 (potem 816), TR 47 (potem 817)<sup>78</sup>.

Jednostki te miały następującą charakterystykę: wyporność – standardowa – 46,4 t, pełna – 51,0 t; wymiary – 27,7x4,0x0,70 m; 2 silniki 12-cylindrowe Wola 300 o mocy 300 KM; 2 śruby, 2 stery częściowo zrównoważone; prędkość maksymalna – 15 w. (później – 12 w.),

<sup>77</sup> Trałowce 254 K i 254 M, w sumie razem 12 okrętów, bazowały na Helu. Później, wraz z budową trałowców bazowych 206 F przeniesiono je do Świnoujścia, gdzie utworzyły 12 Dywizjon Trałowców 8 FOW. Pod koniec lat 70. trałowiec *Tur* został wycofany i przebudowany na okręt badawczy. Natomiast pozostałe 11 okrętów pełniły służbę do lat 1987–1990. Maksymalny stan sił trałowych polska flota wojenna osiągnęła w połowie lat 60. W służbie znajdowało się wówczas 24 trałowce bazowe i 32 kutry trałowe.

<sup>78</sup> Budowa tych jednostek była kontrowersyjna. 8 lutego 1954 roku na naradzie w sztabie głównym MW część oficerów uważała za niecelową budowę trałowców rzecznych, ponieważ miały ograniczone możliwości morskie. Ponadto akwen do operacyjnego wykorzystania takich jednostek był zbyt ograniczony, a zadania takich kutrów w czasie wojny mogły przecież wykonywać jednostki rybackie. Zdecydowano więc, że polskie stocznie zbudują 5–7 kutrów rzecznych w celach szkoleniowych (Przybylski, *Rozwój...1949–1956*, s. 131–132).

a ekonomiczna – 10 w.; zasięg pływania – 500 Mm; autonomiczność – 5 dób; załoga – 16; zapas paliwa – 3 t; uzbrojenie – 1xII armata 25 mm wz. 2M-3M, 1xII WKM 14,5 mm; trały – SEMT-1, BAT-2; 25 min JAM; radiostacja R-609.

Jednostki te wykonywały zadania szkoleniowe i okresami również bojowe, m.in. przeprowadziły trałowanie bojowe na wodach Zatoki Pomorskiej w pobliżu Międzyzdrojów. Jako kutry trałowe służyły niemal do końca 70. lat. Pięć z nich skreślono z listy floty wojennej w latach 1969–1970, a dwa pozostałe pełniły służbę pomocniczą jeszcze przez rok<sup>79</sup>.

Poza trałowcami rzeczными, w polskiej flocie wojennej pełniły służbę również kutry trałowe, mogące operować na wodach przybrzeżnych, w ujściach rzek i na zalewach.

Pierwsze – to cztery szybkobieżne kutry trałowe, przebudowane z niemieckich kutrów desantowych produkcji wojennej. Odpowiedniej adaptacji dokonała Stocznia Głównego Portu Marynarki Wojennej w 1946 roku, po czym nosiły numery – nr 1, 2, 3 i 4. Miały one zasilić SON. Pierwszy szybkobieżny kuter trałowy – nr 2, został skierowany tam pod koniec listopada 1946 roku holowany przez *Żurawia* z Gdyni do Świnoujścia, w asyście ścigacza *Błyskawicznego*. Jednak 30 listopada, po ósmej, 200 m od boi nr 5 trawersu szczecińskiego, dziób kutra trałowego nr 2 zanurzył się i cała jednostka poszła szybko pod wodę, tonąc na głębokości 12 m. Co prawda towarzyszące dwa inne okręty przyszyły z natychmiastową pomocą, ale mar. Tadeusz Dzierżgowski utonął. Ścigacz *Błyskawiczny* jeszcze przez 2 godziny przebywał na miejscu tragedii, wyławiając z wody pływające rzeczy. Wypadek miał miejsce przy stanie morza 3'B (wiatr ONO)<sup>80</sup>.

Pozostałe jednostki spełniały funkcje pomocnicze na rzecz kutrów torpedowych, a następnie służyły w Oddziale Pomocniczych Środków Pływających i Przystani. Natomiast jeden z nich – nr 1, pełnił służbę w Komendzie Portu Wojennego w Świnoujściu. Ostatecznie, mimo prac adaptacyjnych na jednostki trałowe, kutry te spełniały jedynie funkcje pomocnicze w trałowaniu, stawiając wiechy<sup>81</sup>.

W drugiej połowie lat 50. w Polsce podjęto ponownie prace nad rozbudową kutrów trałowych, których liczba rosła m.in. we flotach NATO. Co prawda do celów trałowych w czasie wojny można było wykorzystać kutry rybackie, ale utrzymywanie specjalnej konstrukcji kutrów trałowych w linii okazało się koniecznością. Tym bardziej, że prace trałowe na wodach przybrzeżnych należało prowadzić nadal, do czego doskonale się nadały właśnie kutry trałowe. Ponadto jednostki te mogły wykonywać wiele innych zadań na rzecz floty, włącznie z patrolami, rozpoznaniem przeciwdywersyjnym, przeciwminowym, przeciwchemicznym i wieloma innymi, do których można było wykorzystać jednostki małe, o dobrych właściwościach morskich i co również ważne – niezbyt kosztownych.

<sup>79</sup> Soroka, *tamże*, s. 68.

<sup>80</sup> AMW 2/49/8, s. 109–111. Prace wydobywcze ze względu na zimę podjęto dopiero wiosną 1947 roku (*Tamże*, s. 110). Przyczyną zatonięcia mogło być zderzenie się kutra z niewidoczną przeszkodą podwodną lub oderwanie się dziobnicy, spowodowane wadami konstrukcyjnymi albo niewłaściwie przeprowadzonym remontem (Radziszewski, *Tamże*, s. 62).

<sup>81</sup> AMW, *Tamże*, s. 109.

Stocznia Północna w Gdańsku podjęła budowę drewnianych kutrów trałowych na licencji sowieckiej, w dwóch wersjach: 361 S – sanitarnej i 361 T – trałowej<sup>82</sup>. W skład naszej floty wojennej wcielono 25 kutrów trałowych, z których utworzono 14 i 15 Dywizjon Kutrów Trałowych w latach 1958–1961<sup>83</sup>. Otrzymały one następujące numery burtowe: od TR 51 do TR 75, a następnie od 831 do 842 i od 941 do 953.

Jednostki te miały następującą charakterystykę: wyporność – 19,6 t; wymiary – 15,75x3,41x1,3 m; prędkość maksymalna – 14 w. (później – 11,9 w.), a ekonomiczna – 8 w.; moc silników – 300 KM; zasięg pływania – 150 Mm; załoga – 9 osób; zapas paliwa – 0,9 t; uzbrojenie – 1xII WKM 14,5 mm 2M – 7; trały – MT3KT, SEMT – 1, BGAT – 2; radiostacja „R-609”.

Jednostki te pełniły służbę na wodach zamkniętych, przybrzeżnych i na Zalewie Szczecińskim. W dużym stopniu przyczyniły się do ostatecznej likwidacji zagrożenia minowego na naszych wodach w latach 1965–1973 oraz do szkolenia w zakresie zwalczania niebezpieczeństwa minowego<sup>84</sup>.

#### OKRETY DESANTOWE

Do drugiej grupy okrętów specjalnych należały jednostki desantowe. Myśl zorganizowania własnych sił desantowych miała miejsce już co prawda w 1947 roku, ale jej realizacja nastąpiła dopiero na początku lat 50. Do tego czasu w polskiej flocie występowało parę jednostek o charakterze desantowym, chociaż specjalnego zespołu tych okrętów nie było. Wykonywały one pomocnicze zadania na terenach portów w Gdyni i Świnoujściu lub na pobliskich wodach, przy dobrej pogodzie. Były to poniemieckie jednostki desantowe wcześniej zatopione, następnie wydobyte i wyremontowane przez Stocznnię Głównego Portu Marynarki Wojennej w Gdyni jako promy desantowe. 18 września 1946 roku prom desantowy Nr 1 (wyporność – 70 t) przekazano Oddziałowi Pomocniczych Środków Pływających i Przystani, a 15 lipca następnego roku Komendzie Portu Wojennego Gdynia. Zaś prom desantowy Nr 2 (wyporność – 60 t) 23 czerwca 1947 roku przekazano dla Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu. Dodatkowo, na stanie floty w lipcu 1949 roku, w grupie BK barki, występowały barki desantowe BD 1 i BD 40<sup>85</sup>. Wszystkie te jednostki nie miały uzbrojenia i nie były wykorzystywane w celach szkolenia w operacjach desantowych.

W 1951 roku utworzono Flotyllę Środków Desantowych w składzie barek desantowych dużych, średnich, małych oraz kutrów desantowych. Zespół tworzono w oparciu o otrzymane od Ministerstwa Żeglugi barki

i kutry desantowe<sup>86</sup>, które odbudowano w stoczniach rzecznych w Toruniu, Tezewie, Pleniewie, Płocku, Włocławku i Głogowie. W latach 1952–1954 odbudowano tam 21 barek desantowych, które stanowiły podstawę sił desantowych w Polsce<sup>87</sup>. W połowie lat 50. określenie „barka desantowa” zmieniona została na „okręt desantowy”.

Barki (później okręty) desantowe duże wchodziły w skład zespołu 7 jednostek: BDD 1–7 (ODD 1–7). Miały następującą charakterystykę: wyporność – 210/230 t (z ładunkiem 306–350 t); wymiary – 50,66x6,55x1,3m (z ładunkiem); zasięg – 560 (500) Mm; prędkość – 7 w.; załoga – 19 osób; ładunek: 3 lekkie czołgi lub 70 min morskich oraz 120 żołnierzy; możliwość wypełniania zadania przy stanie morza – 4'B. Jednostki te miały przykrywane ładownie oraz pod stanowiska artyleryjskie. Jednak uzbrojenia nie posiadały z wyjątkiem BDD-1, która początkowo miała 1x85 i 1x37.

Barki (okręty) desantowe średnie obejmowały 11 jednostek: BDS 50–60 (ODS 50–60). Miały następującą charakterystykę: wyporność – 240 t (z ładunkiem 310–350 t); wymiary – 38,5x10x0,9 m; długość ładowni – 25 m, zanurzenie z ładunkiem – 1,2 m; moc maszyn – 495 KM; prędkość – 6/8 w.; załoga – 13 osób; ładunek: 4 lekkie czołgi lub 4–5 samochodów ciężarowych i ponad 100 żołnierzy; zadania na morzu do 4'B. Nie miały uzbrojenia.

Barki (okręty) desantowe małe obejmowały 3 jednostki: BDM 100–102 (ODM 100–102). Miały następującą charakterystykę: wyporność – 22/52 t; wymiary – 15,2x4,3x1,4 m; 2 silniki o łącznej mocy 330 KM; prędkość – 8,5 w.; zasięg – 520 Mm; ładunek: samochód ciężarowy lub lekkie działo samobieżne, ewentualnie 120 żołnierzy; możliwość działania na morzu do 4'B<sup>88</sup>.

Kutry desantowe należały do typu LCP/L i obejmowały 6 jednostek: KD 19, KD 28, KD 37, KD 46, KD 55 i KD 64. Wszystkie przystosowane były do zabierania około 25 żołnierzy lub 3,7 t ładunku. Miały następującą charakterystykę: wyporność – 6,5 t (z ładunkiem – 107 t); wymiary – 11,2x3,3x0,71 m; moc silnika – 165 KM; prędkość maksymalna – 8 w., a ekonomiczna – 6 w.; zasięg – 145 Mm; zapas paliwa – 460 l; załoga – 4 osoby.

Jednostki Flotylli Środków Desantowych mimo gruntownego remontu nie przedstawiały większej wartości bojowej. Miały małą prędkość i ograniczoną dzielność morską, znosiła je fala, były bez uzbrojenia i brakowało części zamiennych do silników. Nadawały się jednak do szkolenia i funkcję tę spełniały do 1961 roku<sup>89</sup>.

<sup>82</sup> W latach 1956–1961 zbudowano 201 kutrów w obu wersjach: 361 S – 60 jednostek (50 dla Związku Radzieckiego, a 10 dla WOP, zaś 361 T aż 141 jednostek (100 dla Związku Radzieckiego, 11 dla WOP, 1 jako kuter nurkowy K 10, 4 cywilne jako kutry inspekcyjno-patrołowe, a pozostałe dla polskiej floty wojennej jako kutry trałowe).

<sup>83</sup> W późniejszych latach kutry patrolowe WOP 361 T zostały również przystosowane do zadań trałowych. W tym celu na rufie zamontowano urządzenie do holowania trałów, a dowódców kutrów przeszkolono na specjalnym kursie w WSMW w zakresie trałowania.

<sup>84</sup> Wraz z nasileniem eksploatacji i zużycia kutrów trałowych, sukcesywnie je wycofywano. Niektóre przeznaczano do innych celów, m.in. jako jednostki poligonowe i inne. Ostatni z nich wycofano pod koniec 1980 roku.

<sup>85</sup> AMW 34/57, s. 8. Były to również jednostki poniemieckie, o wyporności 36 t każda.

<sup>86</sup> Były to jednostki różnych typów i różnego pochodzenia: 6 dużych barek desantowych należało do niemieckiego typu D i DM, 1 włoska typu MZ, 14 średnich i małych barek desantowych pochodziło z amerykańskiego demobilu (11 średnich barek desantowych typu LCT/5 oraz 3 małe barki desantowe typu LCM/3).

<sup>87</sup> AMW, 35/9;287/5; 366/25; 1421/2; 3282/3. N. Klatka, *Absolwenci Politechniki Gdańskiej jako oficerowie Marynarki Wojennej w latach 1951–1957*, PM 1997, z. 2, s. 72–75.

<sup>88</sup> AMW 1640, t. 89, 90.

<sup>89</sup> Spośród dużych okrętów desantowych – BDD 5 i BDD 6 w październiku 1953 roku, przydzielono do zespołu trałowców, gdzie pełniły służbę przez 2 lata. 28 grudnia 1957 roku skreślono ze stanu floty – ODD 1 i ODD 2, a ostatnie 24 września 1963 roku – ODD 5 (863), ODD 6 (864), ODD 7 (865). Średnie okręty desantowe również sukcesywnie wycofywano ze służby: BDS 56 skierowana została do służby jako baza nurków, 28 grudnia 1957 roku skreślono ze stanu floty – ODS 57 i ODS 60, zaś 5 stycznia 1958 roku – ODS 52, ODS 55 i ODS 57. Natomiast w 1960 roku wycofano pozostałe średnie okręty desantowe. Małe okręty desantowe eksploatowano najdłużej, a kutry desantowe aż do 1962 roku.

## Okręty pomocnicze i bazowe środki pływające

Wśród jednostek pomocniczych przez kilka lat występowały 2 nietypowe jednostki: ciężki kuter uzbrojony *Okoń*<sup>90</sup> (ex *Nieuchwytny*) oraz kuter uzbrojony *Lin*. Pierwsza jednostka – *Okoń*, miała następującą charakterystykę: prędkość – 12,5/10 w.; moc maszyn – 400 KM; zużycie paliwa przy prędkości maksymalnej – 35 kg/godz., a przy prędkości ekonomicznej – 20 kg/godz.; rejon operacyjny – 150 godzin/1500 Mm; wymiary – 24,50x4,00x0,50 m; wysokość kadłuba – 1,30 m; wysokość masztu – 6,70 m; załoga – 1 oficer, 10 podoficerów i 4 marynarzy; zapas wody – 80 l; zapas ropy – 3 t.; zapas węgla – 0,15 t.; zapas oleju i smarów – 245 kg; uzbrojenie – armata 1x37 z zapasem 200 sztuk naboju, 1x12,7 WKM DSzK z zapasem 2000 naboju. Jednostkę tę skierowano do służby w WOP-ie. Natomiast druga jednostka – *Lin*, przewidziana została na złom. Kuter ten miał następującą charakterystykę: wymiary – 11,10x2,65x0,70 m; wysokość kadłuba – 1,30 m; załoga – 5 podoficerów i 1 marynarz; uzbrojenie – armata 1x37 z zapasem 200 sztuk naboju i 1x12,7 WKM DSzK z zapasem 2000 sztuk naboju<sup>91</sup>.

### OKRĘTY SZKOLNE

Do okrętów szkolnych należały: *Iskra* i *Zetempowiec* (później *Gryf*)<sup>92</sup>.

*Iskra* w czasie wojny pełniła służbę jako baza ścigaczy brytyjskich w Gibraltarze. W 1948 roku doprowadzona do dawnego stanu, 1 lipca tego roku przybyła na redę w Gdyni, a 26 lipca weszła w skład floty<sup>93</sup>. Okręt – trzymasztowy szkuner, miał następującą charakterystykę:

#### 1. Dane taktyczno-techniczne

a) ożaglowanie – gaflowe; wyporność – 500 t.; długość na linii wodnej – 38 m; długość od dziobu do rufy – 40,5 m; długość z bukszprytem i jolką – 53,5 m; szerokość – 7,8 m; wysokość od stępki do pokładu – 4,76 m; zanurzenie rufa – 3,40 m, dziób – 2,60 m; wysokość masztów ze stengą – 29,8 m; wysokość kolumny – 22,6 m; długość bukszprytu – 10,5 m; wysokość stengi – 7,95 m; długość bomów – 10 m; długość gafla – 8,25 m; długość rei – 11,5 m; długość zastrzałów – 8 m; długość wytyków – 6 m; odstęp między masztami – 11 m; powierzchnia ożaglowania – 582 m<sup>2</sup> (żagle główne – 108 m<sup>2</sup>, topsle – 40 m<sup>2</sup>, sztaksel – 35 m<sup>2</sup>, sztafok – 50 m<sup>2</sup>, kliwer – 26,5 m<sup>2</sup>, bomkliwer – 30,5 m<sup>2</sup>, bryfok – 120 m<sup>2</sup>);

b) 4 łodzie (o długości 6 m, szerokości 1,80 m i wadze 650 kg); jolka o wadze 260 kg; motorówka – silnik typu Scamell 52 KM, 16 w., napędzany benzyną lotniczą;

c) zbiorniki na wodę: 2 po 14 t., 1 – 5 t., 1 tona wody morskiej, 1 tona wody słodkiej, zapas okrętu na 6 miesięcy dla 32 podchorążych; węgiel – 14 t.; ropa – 10 t.; okręt posiadał 4 grodzie wodoszczelne;

d) mechanizmy – silnik spalinowy typu URSUS No-

hab o mocy 200 KM (maksymalnie 260 KM), dwusuwowy, czterocylindrowy, o maksymalnej ilości obrotów 360 (wolna naprzód – 160 obr./min., mała naprzód – 220 obr./min., pół naprzód – 280 obr./min., cała naprzód – 320 obr./min.);

e) siłownia pomocnicza: agregat 20 kW dwusuwowy, 4-cylindrowy, wytwarzał prąd 110 V – stały; drugi agregat o mocy 10 kW; znajdowała się tam pompa odśrodkowa, która przy 70 amp. prądu ciągnęła 70 t wody; silnik główny uruchamiano sprężonym powietrzem;

f) przyrządy nawigacyjne: Kompas główny i sterowy, log elektryczny i mechaniczny, sonda ręczna, mechaniczna i elektryczna;

g) winda kotwiczna: kabestan; kotwice – patentowe (lewa – 476 kg z łańcuchem o długości 138 m, prawa – 481 kg z łańcuchem o długości 142 m), hamulce – marszowy, Legota, łańcuchowy i taśmowy.

2. Żagle: kliwry (bomkliwer, kliwer, sztaksel, sztafok), inne – fok, grot, bezan, 3 topsle i bryfok. Maszty: fok, grot, bezan.

3. Prędkość – 7–5 w., załoga – 5 oficerów, 18 podoficerów, 7 marynarzy, 32/52 podchorążych<sup>94</sup>.

Okręt ten przeznaczony został do szkolenia podchorążych OSMW, a następnie WSMW, początkowo wzdłuż polskiego wybrzeża, a potem odbywał dalsze rejsy – z zawijaniem do obcych portów.

Drugim okrętem szkolnym był *Zetempowiec* (później *Gryf*). Był to parowiec, zbudowany w stoczni kopenhaskiej jako transportowiec dla Kriegsmarine, typu *Hansa A*, któremu nadano nazwę *Irene Oldendorff*. Wyposażony został w stalową osłonę pomostu i uzbrojony w 2 KM. Portem macierzystym miała być Brema, ale w czasie budowy zmieniono na Lubekę. Certyfikat okrętowy nosił datę 15 czerwca 1944 roku. W czasie bombardowania statek został zatopiony jeszcze jako nieukończony i wydobyty 10 października 1945 roku. Odbudowany, został wcielony do brytyjskiej floty handlowej pod nazwą *Empire Contess*, a następnie przekazany Sowietaom, gdzie pływał pod nazwą *Omsk*. 13 maja 1947 roku z kolei statek przekazano polskiej marynarce handlowej, w której pływał pod nazwą *Opole*, z portem macierzystym Szczecin. Pływał m.in. na Morze Śródziemne i Czarne. 19 października 1950 roku przekazany dla Marynarki Wojennej, po przebudowie w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni i po nadaniu nowej nazwy – *Zetempowiec*, 10 lipca 1951 roku okręt podniósł banderę wojenną i wszedł w skład grupy okrętów szkolnych. W kilka lat później – 10 kwietnia 1957 roku okręt otrzymał nową nazwę – *Gryf*. Jako okręt szkolny służył przez kilkanaście lat, ale od 1974 roku pływał wyłącznie po Bałtyku. Zużycie mechanizmów, opalane węglem maszyny parowe i niezrealizowane plany przebudowy okrętu wpłynęły na decyzję wycofania go ze służby. W ostatni rejs wypłynął po wodach Zatoki Gdańskiej w 1975 roku kończąc kampanię 24 września 1976 roku przekształcony został w hulk – *BK-5* (barka koszarowa), a potem wycofany ze służby 15 grudnia 1988 roku i pocięty na złom.

*Gryf* miał następującą charakterystykę: wyporność – 3244/3733/4220 t.; wym. – 91,83x13,50x3,55–5,90 m; 5 grodzie wodoszczelnych – dziób, magazyn i pomieszczenia podoficerskie, pomieszczenie podchorążych „A”

<sup>90</sup> AMW, 2/40.

<sup>91</sup> AMW34/57, s. 82 – 85.

<sup>92</sup> Początkowo planowano na jednostkę szkolną Marynarki Wojennej *Dar Pomorza*. Jednak w wyniku starań Ministerstwa Żegluga 7 listopada 1945 roku przeznaczono go dla Państwowej Szkoły Morskiej.

<sup>93</sup> W. Pater, *Dzieje ORP „Iskra”*, PM 1990, z. 1, s. 64–68; Radzi-szewski, s. 56–59.

<sup>94</sup> AMW 34/57, s. 14–15; ZAW 10, s. 1–9.

i świetlica, maszynownia i kotłownia oraz pomieszczenia podchorążych „C” i „B”; 3 pokłady i 2 spardeki; podwójne dno (tam zbiorniki); 8 łodzi, 20 tratw i 4 windy; maszyna parowo-tłokowa typu „Lentz” o mocy 1200 KM, 2 kotły ognio- i wodnorurkowe, 3 paleniska, bunkry – 475 t. węgla, zużycie na dobę 20 t., zapas oleju napędowego – 10 t.; zużycie wody słodkiej na dobę – 20/30 t.; prędkość maksymalna – 11,2 w., a ekonomiczna 10 w. (wolno naprzód – 5 w., mała naprzód – podobnie, pół naprzód – 6 w., cała naprzód – 10 w. i maksymalna); zasięg – 5700 Mm przy prędkości ekonomicznej; zapas żywności na 25 dni dla 400 ludzi – 85 t.; uzbrojenie – 2x85 (1xII) „90-K”, 4x37 (2xII) „70-K”; radary GJJUS 1M-4, RN-213A, radiostacja „R-609”<sup>95</sup>.

Była to jednostka o dużej dzielności morskiej, odporna na wysoki stan morza i złą pogodę. Ładownie odpowiednio zaadaptowane na pomieszczenia oraz spardek dostosowany do pracy na mapach, dawał duże możliwości praktycznej nauki nawigacji w dzień i nocą. Zaś wyposażenie pokładowe okrętu pozwalało na poznawanie praktyki morskiej w różnych warunkach pływania. Co prawda nie była to jednostka w pełni odpowiadająca warunkom nowoczesnego okrętu szkolnego, ale podobne pływały w omawianym czasie również i w innych flotach wojennych.

Ponadto, czasowo, do szkolenia podchorążych wykorzystywano również inne jednostki – niszczyciela *Błyskawicę*, ścigacze, niektóre trałowce i kutry desantowe. Jednak wprowadzenie do służby *Iskry*, a następnie *Zetempowca*, spowodowało przejście przez nie zasadniczych funkcji szkoleniowych na morzu – głównie dla młodszych roczników OSMW (WSMW).

#### JEDNOSTKI HYDROGRAFICZNE

W polskiej flocie wojennej występowały okręty i motorówki hydrograficzne, jako niezbędne jednostki do prawidłowego działania Marynarki Wojennej. Do okrętów hydrograficznych należały – *Zuraw* (później *Kompas*) i *Bałtyk*, a do motorówek hydrograficznych – *Sonda*, *Syrena*, *Ł 1* i *Ł 2*.

Starania o jednostki hydrograficzne dla Marynarki Wojennej trwały od początku 1946 roku. Jednak niemal do końca lat 60. były one adaptowane z jednostek o innym przeznaczeniu. Ograniczało to w istotny sposób możliwości pomiarowe ze względu na słabe wyposażenie nawigacyjne, hydrograficzne, oceanograficzne, hydrometeorologiczne, brak odpowiednich laboratoriów i innych niezbędnych przyrządów i urządzeń. Okrętem hydrograficznym był dopiero *Kopernik*, na którym podniesiono banderę 20 lutego 1971 roku.

Zwracano się więc do Hydrograficznej sowieckiej Marynarki Wojennej o katalog wydawnictw, aktualne mapy *Bałtyku*, łojce i spis latarni, wiadomości żeglarskie oraz urządzenia hydrograficzne<sup>96</sup>. Czyniono również starania o okręt hydrograficzny ze strony radzieckiej<sup>97</sup> oraz w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego<sup>98</sup>.

<sup>95</sup> J. Banucha, *Z historii okrętu szkolnego „Zetempowiec”*, BH 1983, nr 8, s. 93–98; ZAW 10, s. 10–11.

<sup>96</sup> AMW 2/49/29, s. 19.

<sup>97</sup> M.in. p.o. dowódcy MW Mohuczy 27 czerwca 1946 roku zwrócił się do Żymierskiego pisząc, że *wobec aktualnej sprawy podziału floty północnej między Aliantami* pożądanym byłoby uzyskanie od Z.S.R.R. odpowiedniego na ten cel okrętu (*Tamże*, s. 25).

<sup>98</sup> 13 lipca 1946 roku Spychalski wz. Naczelnego Dowódcy WP

Powstał również wstępny projekt okrętu hydrograficznego o wyporności 300–500 t.; wymiarach – 40–60x6–7x2–2,5 m; prędkości – 10–12 w.; o zasięgu – 1000 Mm; z załogą – 50 ludzi (w tym 6–8 oficerów)<sup>99</sup>. Ostatecznie jednak musiano liczyć na własne siły i na prośbę Służby Hydrograficznej MW w grudniu 1946 roku oddelegowano z SON trałowiec *Zuraw* do oznakowania toru wodnego na podejściu do portu w Kołobrzegu. Ponadto okręt ten sprawdzał oznakowania nawigacyjne na torach wodnych portów – Ustki, Kołobrzegu, Świnoujścia i Szczecina, wykonywał również pomiary w Międzyzdrojach. Prace hydrologiczne wymagały pewnych zmian konstrukcyjnych. Zamontowano na rufie pokładówkę, w której znajdowała się kreślarnia, zaś na niej pomost pomiarowy. Modernizacja spowodowała zdjęcie uzbrojenia znajdującego się na rufie i na śródokręciu, a ponadto zmieniono znak taktyczny z *ŻW* na *ŻR*. 15 VIII 1948 roku okręt przemianowano formalnie na hydrograficzny, zmieniając znak taktyczny na *HG 11*. Wykonywał prace hydrograficzne, w tym oznakowanie torów wodnych podczas trałowań bojowych. Po incydencie uprowadzenia okrętu do Ystad w sierpniu 1951 roku, zmieniono mu nazwę na *Kompas*, a w latach 1959–1963 przebudowano go w Stoczni MW. Miał wówczas następujące dane techniczne: wyporność pełna – 300 t.; wymiary – 45,7x5,5x2,2 m; 2 silniki o mocy po 520 KM; prędkość maksymalna – 14,3 w., a ekonomiczna – 8,3 w.; zasięg przy prędkości ekonomicznej – 4300 Mm; załoga – 38 osób; bez uzbrojenia<sup>100</sup>.

Mimo wielu prób dalszej adaptacji *Kompasa* do prac hydrograficznych, nie był on w stanie wykonywać wszystkich zadań w tym zakresie. Dlatego do zadań hydrograficznych zaadaptowano budowany w Stoczni Gdańskiej im. Lenina trawler *B-10/56*. Budowę jednostki rozpoczęto 10 czerwca 1953 roku, a 7 listopada 1954 roku podniesiono banderę i pod nazwą *Bałtyk* wcielono w skład polskiej floty wojennej<sup>101</sup>. Okręt ten przystosowano do prac pomiarowo-badawczych i hydrograficznych, wykonywał zadania dla Marynarki Wojennej, Polskiej Akademii Nauk, Przedsiębiorstwa Poszukiwań Geofizycznych oraz innych instytucji cywilnych. Przechodził wiele modernizacji, a do ważniejszych należała przeprowadzona w 1961 roku.

*Bałtyk* miał następującą charakterystykę: wyporność – 1178 t.; wymiary – 59,43x9,2x4,4 m; prędkość maksymalna – 12,6 w., a ekonomiczna – 11 w.; moc maszyn 1200 KM; zasięg pływania – 3000 Mm; załoga – 60 osób; zapas paliwa – 300 t.; radar – RN-231A, CHROM-K, NICHROM, radiostacja – R-609<sup>102</sup>. Była to udana jednostka, o dużych walorach morskich, wytrzymała na sztormy, odporna na awarie z winy okrętu, zdolna do dalekich rejsów w różnych warunkach nawigacyjnych. Duża dzielność morska była powodem

zwrócił się do ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego o przekazanie dla Marynarki Wojennej jednostki z przeznaczeniem na okręt hydrograficzny (*Tamże*, s. 30).

<sup>99</sup> *Tamże*, s. 40.

<sup>100</sup> A. Banachowicz, H. Nitner, *Zarys dziejów okrętów hydrograficznych Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1993*, N 1993, nr 4, s. 19. *Kompas* pełnił służbę hydrograficzną do końca 1971 roku, a następnie jako barka koszarowa *BK 4* w porcie wojennym na Oksywiu. Latem 1981 roku został odholowany na Hel i tam złomowany.

<sup>101</sup> AMW, 328/3.

<sup>102</sup> Po kolejnych modernizacjach okręt przebudowano na jednostkę rozpoznawczą i zadania w tym zakresie pełnił aż do końca 1982 roku. 6 grudnia tego roku *Bałtyk* wycofano ze służby i przeznaczono na złom.

przeznaczenia później *Baltyku* na okręt rozpoznawczy. Służba Hydrograficzna MW wykorzystywała również motorówki. Pierwsza o kadłubie dębowym nosiła nazwę *Sonda* i pochodziła z wraka *Gneisenau*<sup>103</sup>. Miała ona następującą charakterystykę: wyporność – 15 t.; wymiary – 11x3x1,3 m; napęd początkowo stanowił silnik niemiecki nieustalonego typu, a w 1953 roku wyposażono ją w silnik typu Albin Motor o mocy 90 KM; prędkość – 9 w.; akustyczna sonda samopiszząca (na mokrym papierze) z wibratorem wystawnym typu Hughes – MS F; załoga – dowódca (jednocześnie sternik i sygnalista) oraz motorzysta; na czas wykonywania pomiarów dodatkowo okrętowano 2–3 hydrografov. *Sonda* wykonywała zadania głównie na wodach Zatoki Pomorskiej i na rzece Dziwnie. Na rzece w 1956 roku złamało się pióro śruby i motorówkę skierowano do remontu. Jednak zły stan kadłuba spowodował, że *Sondę* w 1957 roku wycofano z eksploatacji<sup>104</sup>.

Po wycofaniu *Sondy* z eksploatacji przez jeden sezon w 1957 roku MW wydzierżawiła od GUM bezpokładową łódź motorową *Syrena*. Ponieważ dobrze wykonywała zadania hydrograficzne, w 1958 roku MW złożyła w produkującej takie jednostki Szczecińskiej Stoczni Jachtowej zamówienie na budowę 2 łodzi sondażowych do pracy w strefie przybrzeżnej. W styczniu 1959 roku zostały one wcielone w skład polskiej floty wojennej i otrzymały tam oznaczenia: *L 1* i *L 2*, a po trzech latach wyposażono je w kabiny. Jednostki te o drewnianej konstrukcji miały następującą charakterystykę: wyporność – 2,4 t.; wymiary – 6,9x1,9x0,8 m; silnik wysokoprężny o mocy 18 KM (od 1966 roku zainstalowano silnik Puck-20 o mocy 20 KM); przenośna sonda Atlas Werke; załoga – 2 ludzi<sup>105</sup>.

#### OKRĘTY RATOWNICZE

Służba ratownicza na morzu odgrywała istotną rolę w celu właściwego funkcjonowania sił morskich, dlatego już od 1945 roku polska MW rozpoczęła organizować system okrętowego ratownictwa morskiego. Wobec braku odpowiednich sił, od 14 grudnia 1946 roku okręty polskiej floty różnych klas zaczęły pełnić u naszych wybrzeży dyżury ratownicze. W latach tych okręty dbały również o bezpieczeństwo żeglugi cywilnej, ponieważ kapitanaty portów nie dysponowały jeszcze jednostkami ratownictwa morskiego.

Początkowo do służby awaryjno-ratowniczej adaptowano różne małe jednostki, które m.in. wykonywały prace podwodne i zadania szkoleniowe. Pierwszą taką jednostką był podniesiony z dna i wyremontowany we wrześniu 1945 roku przez Stocznnię Głównego Portu MW holownik *Hel*, na którym już na początku następnego roku zaczęli szkolić się nurkowie. W 1947 roku wydobyto z dna i wyremontowano niemiecką barkę desantową, nadając jej nazwę – *Nurek 1*. Do celów szko-

leniowych nurków wcielono również krypy nurkowe bez napędu – *KN 1*, *KN 2*, *KN 3* i *KN 4* oraz motorówki. Krypy do ćwiczeń na morskim poligonie holowane były przez motorówki. W 1950 roku wydobyto z dna jeziora Miedwie 2 niemieckie jednostki, które adaptowano do służby ratowniczej nadając im nazwy – *Nurek 2* (potem *H 10*) i *Nurek 3* (potem *H 11*).

Na początku lat 50. przekształcono barkę desantową *BDS 56* na bazę ratowniczą *BR 1*, a w 1954 roku wcielono do służby 2 barki towarowo-remontowe *B 8* i *B 10*. Rok wcześniej, w Stoczni Północnej w Gdańsku zbudowano dla polskiej floty wojennej 4 pontony ratownicze. Wszystkie te jednostki używano do zadań pomocniczych w akcjach ratowniczych i do szkolenia<sup>106</sup>.

Nowymi okrętami ratowniczymi były 4 jednostki projektu *Pr 12 (Kulik)*, ukończone dla polskiej floty wojennej w Stoczni Północnej w 1955 roku. Były to specjalnie wyposażone kadłuby lugrotrawlerów rybackich *B 11*. Po wcieleniu do służby nosiły numery – *AR 20–23*, które później zamieniono na *R 20–23*. Miały one następującą charakterystykę: wyporność – 311 t.; wymiary – 32,57x6,7x3,4 m; prędkość maksymalna – 10 w., a ekonomiczna – 8 w.; moc maszyn – 300 KM; zasięg – 1700 Mm; zapas paliwa – 28 t.; załoga – 26 osób; radary – TRN-312, CHROM, NICHROM i radiostacja R-609. Były to okręty o dużej dzielności morskiej, dobrze trzymające się na fali i sterowne. Z powodzeniem wykonywały zadania ratowniczo-awaryjne w różnych warunkach pogodowych i nawigacyjnych<sup>107</sup>. Ponadto w 1958 roku ratownictwo MW przejęło nowy kuter nurkowy *K 10*.

#### BAZOWE ŚRODKI PŁYWAJĄCE

Lata 1945–1946 były okresem organizacji i pracy nad przygotowaniem jednostek działających w bazach na rzecz sił morskich. W tym celu w grudniu 1945 roku utworzono Oddział Okrętów Pomocniczych i Przystani, który w marcu następnego roku przemianowano na Oddział Pomocniczych Środków Pływających i Przystani Głównego Portu Marynarki Wojennej<sup>108</sup>. Gromadzono tam różnego rodzaju jednostki, których liczba stale ulegała zmianie<sup>109</sup>. Mimo różnych zmian organizacyjnych, liczba tych jednostek wciąż rosła, gromadząc różne rodzaje i typy<sup>110</sup>.

Początkowo były to kutry motorowe – *Korsarz* i *Batory* oraz holowniki – *Hel* i *Pionier*<sup>111</sup>. 1 stycznia 1946 roku w skład Oddziału wchodziły: holownik *Lech*, motorówka *Wanda*, kuter motorowy *Oksywie*, szybkobieżna motorówka *Jurata*, 2-tonowy dźwig pływający, krypa materiałów pędnych, 3 krypy ładunkowe bez wła-

<sup>106</sup> Jednostki te. oprócz barek towarowo-remontowych zaczęto, wycofywać ze służby w latach 60. Jedynie holownik *H 11* używano do prac transportowych do końca 1976 roku.

<sup>107</sup> *R 20* w 1960 roku trafił do floty wojennej Indonezji, a pozostałe pełniły służbę do 1984 roku.

<sup>108</sup> AMW 1246/56/1, s. 25.

<sup>109</sup> *Tamże*, 8/49/25, s. 128–129.

<sup>110</sup> *Tamże*, 2/40; 35; 35/9; 82/3; 287/4; 287/5; 287/6; 1234/2; 1421/2; 3282/3; 3403/1; 3403/3; 3403/21; 3403/5; 3403/9; 3403/13; 3403/17.

<sup>111</sup> Pierwszą jednostką bazową był *Korsarz* (dawniejszy polski *Pilot 5*), którego 7 kwietnia 1947 roku odnaleziono w basenie Stoczni MW. Jednostka stała przy drewnianym pirsie, w dobrym stanie i następnego dnia wcielono ją w skład Morskiego Batalionu pod nazwą *Korsarz* (początkowo zamierzano nadać mu nazwę *Pirat*). *Korsarz* przewoził z Gdyni na Hel i do Jastarni marynarzy – po zaminowanej jeszcze Zatoce Gdańskiej. W kwietniu 1946 roku zwrócono go Gdyniowskiemu Urzędowi Morskiemu.

<sup>103</sup> Z niemieckiego pancernika zdjęto 2 motorówki, które pełniły służbę cywilną w porcie. Oznaczoną jako *Gd 5* w 1947 roku przejęła MW. Po zaadaptowaniu jej do służby hydrograficznej – m.in. wykonanie w dachu nadbudówki dwóch odsuwanych luków i zainstalowanie na prawym nadburciu uchwytu do mocowania oscylatora sondy, *Sondę* wcielono w skład polskiej marynarki wojennej w 1948 roku.

<sup>104</sup> Banachowicz, Nitner, *tamże*, s. 21–22; Soroka, *tamże*, s. 94–95. *Sonda* przez 3 następne lata służyła do celów szkoleniowych w gdyńskim oddziale LPŻ.

<sup>105</sup> *Tamże*, s. 95–65.

snego napędu. W kwietniu do Oddziału wcielono motorówkę morską *Wacusz*, ale okazała się ona własnością GUM. Przekazano ją wkrótce GUM wraz z *Korsarzem* i dźwigiem pływającym. Natomiast GUM w maju przekazał MW rewindykowane z Niemiec holowniki – *Kaper* i *Żeglarz*, 28 czerwca holownik *Krakus*, a 18 października holownik *Mistrz*. Ale w lipcu podczas silnego sztormu zatonął w basenie nr 1 w Gdyni holownik *Lech*. Natychmiast podjęto decyzję o jego wydobyciu, planowano również wydobyć z tego samego basenu barkę ładunkową i kuter motorowy, a z basenu w Wisłoujściu 2 motorówki – *FIAT* i *Margot*. W czerwcu wcielono ponemiecką barkę desantową, którą po wyremontowaniu skierowano rzekami do Świnoujścia. Tam pełniła rolę promu łączącego oba brzegi kanału portowego. W drugiej połowie 1946 roku przejęto od GUM 3 przedwojenne polskie barki minowe, przerobione przez Niemców w 1942 roku na zbiornikowce paliwa płynnego: *Żółw* (ex *Tiegrebart*), *Ślimak* (*Stutthof*) i *Krab* (*Blemdorf*). Ponieważ nie były one w pełni wykorzystane, 12 września wypożyczono dla GUM *Żółwia*<sup>112</sup>.

1 września 1947 roku MW posiadała 37 bazowych jednostek: 3 zbiornikowce (*Żółw*, *Krab* i *Ślimak*); 7 holowników (*Kaper*, *Żeglarz*, *Sokół*, *Mistrz*, *Pionier*, *Krakus* i *GD 1*); 2 barki desantowe (jedna jako prom w Świnoujściu, a druga – jako baza nurków w Gdyni); 5 barek (2 ładunkowe, 3 śmieciarki); 14 motorówek (9 ponemieckich i desantowe z demobilu amerykańskiego); 6 jachtów. Ponadto 3 kutry trałowe, które przedtem wchodziły w skład Flotyli Trałowców. Kutrów tych używano do różnych prac w porcie.

Pod koniec 1948 roku do największych jednostek omawianej grupy należała *Mottawa*. Wydobyli ją nurkowie MW z dna basenu portowego w Elblągu, po czym 6 grudnia przeholowano ją do Gdyni i 16 grudnia wcielono w skład floty nadając nazwę *Mottawa*<sup>113</sup>. Była to przydatna jednostka głównie ze względu na możliwość zakwaterowania większej liczby ludzi – 40 kabin oficerskich i pomieszczenia dla 400 marynarzy. Przydzielono ją pod względem organizacyjnym KPW Gdynia i skierowano do remontu. Od następnego roku stan jednostek bazowych zasadniczo już nie ulegał większym zmianom, ale wprowadzano szereg wyspecjalizowanych, niezbędnych do obsługi floty wojennej. W 1949 roku obejmowały one 50 jednostek: baza pływająca *Mottawa*, 3 zbiornikowce, 6 holowników, 2 kutry motorowe, kuter poligonowy, 10 motorówek, 2 barki desantowe, 25-tonowy dźwig pływający, 7 barek i 9 jachtów.

W latach 50. wprowadzono do służby 3 stacje demagnetyzacyjne – *SD 20*, *SD 21* i *SD 22*, z drewnianymi kadłubami, w 1954 roku wcielono 3 holowniki *BG 7* (potem *H 7*), *BG 8* (potem *H 8*) i *H 9*<sup>114</sup>, a w 1957 roku wszedł do służby holownik *H 6*<sup>115</sup>. W latach 1954 i 1955

<sup>112</sup> Radziszewski, *Tamże*, s. 63–64. W późniejszych latach otrzymały one oznaczenie – *Z 1*, *Z 2* i *Z 3*.

<sup>113</sup> AMW, 82/3. Była to przebudowana przez Niemców w 1940 roku w Królewcu lichtuga węglowa z przeznaczeniem na bazę pływającą w rejonie portów wojennych Piławy, Królewca i Elbląga. Miała następującą charakterystykę: wyporność – 960 (1000) t.; wymiary – 59x9,6x 2,9 m; załoga – 22 ludzi.

<sup>114</sup> Zbudowany w Szwecji, pływał pod nazwą *Achilles* w ZP Gdańsk-Gdynia.

<sup>115</sup> Wszystkie holowniki tego okresu zostały wycofane pod koniec lat 70. Jedynie *H 6* wycofano dopiero na początku 1983 roku. Ponadto na przełomie lat 50/60. oznaczenia *H 10* i *H 11* otrzymały kutry nurkowe – *Nurek 2* i *Nurek 3*.

do służby weszły barki paliwowe *B 1*, *B 2* i *B 3* bez własnego napędu, holowane przez holownik burta w burcie, które służyły w portach wojennych, barki towarowo-remontowe *B 8* i *B 10*, barka towarowa *B 9*. W 1955 roku czyniono również starania o okręt-bazę dla OP, na którą zamierzano wykorzystać pełnomorski prom kolejowy *Kopernik*. Był to szczególnie nieudany pomysł, ponieważ statek miał rozszerzony pokład uniemożliwiający cumowanie OP przy jego burcie i co ważniejsze, miał mocno skorodowane kotły. Ostatecznie służył we flocie wojennej jako hulk w latach 1955–1956 i ogrzewał zimą okręty stojące w porcie, a następnie służył jako stacja centralnego ogrzewania w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Wiosną 1958 roku oddano go na złom<sup>116</sup>.

Pełniły również służbę różne krypy do materiałów pędnych, krypy śmieciarki normalne i bagrowniczo denno-klapowe, krypy bagrownicze, transportowe, ogrzewalne, doki pływające, dźwigi pływające, warsztaty pływające, pontony, tarcze artyleryjskie i inne pływające cele bez własnego napędu, jednostki poligonowe, motorówki duże, średnie i małe oraz jachty – od kilku do kilkunastu w zależności od lat. Ten różnorodny tabor znajdował się głównie w Gdyni, następnie częściowo na Helu, w Świnoujściu i w mniejszych portach polskiego wybrzeża, gdzie bazowały okręty.

## Okręty podwodne

W omawianym okresie pod polską banderą służyło 9 OP: 3 duże – *Sęp*, *Rys* i *Żbik*, które wróciły z internowania w Szwecji oraz 6 małych – *Kaszub*, *Krakowiak*, *Kujawiak*, *Kurp*, *Mazur* i *Ślązak*, przekazanych przez Związek Radziecki. Próbowano również wcielić do służby *Wilka*, ale ostatecznie przeznaczono go na złom.

25 października 1945 roku ze Szwecji przybyły do Gdyni OP – *Sęp*, *Rys* i *Żbik*, które 30 listopada tego roku wcielono w skład polskiej floty, a 15 grudnia utworzyły nowy dywizjon OP<sup>117</sup>. Ponieważ OP wymagały gruntownego remontu, zaczęto je kierować do stoczni. *Sępa* remontowano od 29 marca 1946 roku do października 1948 roku, *Rysia* od 6 maja 1946 roku do końca 1948 roku, a *Żbika* od 8 lipca 1946 roku do początku 1949 roku. Trwało to długo tym bardziej, że remont każdego OP przewidywano na 9 miesięcy, ale braki materiałowe i kadrowe w stoczni spowodowały przestoje. Przywrócono im jednak sprawność techniczną oraz zmieniono uzbrojenie.

*Sęp* (*B 11*, potem *P 11*, a następnie *29I*) miał następującą charakterystykę: wyporność – 1005/1501 t.; wymiary – 84,01x6,70x4,22 m; wysokość masztu dziobowego – 13,37 m, wysokość masztu anteny – 5,90 m, wysokość wierzchołka peryskopu – 10,90 m; uzbrojenie – armatę morską nieosłoniętą kalibru 105 mm Boforsa w latach 1951–1952 zastąpiono armatą kalibru 100 mm wz. W-24-P (którą pod koniec lat 50. zdjęto) nieosłoniętą, ponieważ zdemontowano obudowę łączącą się z kio-

<sup>116</sup> Filipowicz, *Tamże*, s. 250–251; J. Miciński, S. Kolicki, *Pod polską banderą*, Gdynia 1962, s. 134.

<sup>117</sup> AMW 2/43, s. 4. 27 października 1945 roku rozkazem Naczelnego DWP nr 988 za walkę w 1939 roku, za zachowanie gotowości bojowej w Szwecji i sprowadzenie 3 OP do kraju nadano odznaczenia: dla 3 osób – „Krzyż Grunwaldu III kl.”, 11 – „Krzyż Walecznych”, 36 – Srebrny Medal „Zasłużony na Polu Chwały” i 2 – brązowy „Krzyż zasługi” (*Tamże*, 8/49/33).

skiem; 1x40 (II) Boforsa L-43 wz. 37 pozostawionej do końca służby; zapas amunicji do armaty 105/100 mm wyniósł 100 sztuk naboji, a do armaty 40 mm – 1200 sztuk naboji; 12 wyrzutni torpedowych kalibru 550 mm z wkładkami kalibrującymi 533 mm, w tym 8 stałych (2xII na dziobie i 2xII na rufie) oraz 4 obracalne (1xII pod pokładem za kioskiem 1xII pod pokładem przed kioskiem); 20 torped; 2 silniki Diesla o łącznej mocy 4640 KM; 2 silniki elektryczne o łącznej mocy 1100 KM; prędkość na powierzchni – 19/8,9 w., w zanurzeniu – 12/5 w.; zasięg na powierzchni przy 10 w. – 7000 Mm, a w zanurzeniu przy 5 w. – 100 Mm; prędkość zanurzenia – 45 sekund; w latach 50. robocza głębokość zanurzenia – 80 m; zapas wody – 5,8 t.; zapas ropy – 173 t.; zapas oliwy i smarów – 11.970 kg; załoga – 7 oficerów, 52 podoficerów i 3 st. mar.; stacja hydroakustyczna TAMIR-5Ł; szumoniarnik MARS-24<sup>118</sup>. Był to okręt ciągle sprawny, o wysokich walorach bojowych, mogący prowadzić nadal operacje w dużych odległościach od własnej bazy.

Bliźniacze OP *Ryś* (B 12) i *Żbik* (B 13) miały następującą charakterystykę: wyporność – 980/1014 t.; wymiary – 78,5x5,9x4,23 m (zanurzenie: dziób – 3,66 m, rufa – 4,80 m); wysokość kadłuba – 6,10 m; wysokość anteny – 6,40 m; wysokość wieżyczka peryskopu – 9,50 m; uzbrojenie – 1 armata morska kalibru 100 mm z zapasem 100 sztuk naboji, 1 podwójnie sprzężony NKM plot 13,2 mm systemu Hotchkiss z zapasem 4000 sztuk naboji; 6 wyrzutni torpedowych kalibru 550 mm (4 stałe na dziobie i 2 obracalne pod pokładem rufowym) z zapasem 10 torped i 38 min; 2 silniki spalinowe Diesel-Vickers o łącznej mocy 1800 KM i 2 silniki elektryczne o łącznej mocy 1200 KM; prędkość na powierzchni – 13,3/9,2 w., w zanurzeniu – 8,6 w.; prędkość zanurzenia – 60 sekund; robocza głębokość zanurzenia – 50 m; zasięg na powierzchni – 2500 Mm (5735 Mm/przy 10 w., pod wodą – 100 Mm przy 5 w.); zapas wody – 5 t.; zapas ropy – 81,78 t.; zapas benzyny – 72 kg; zapas oliwy i smarów – 7237 kg; 1 łódź 6-cio wiosłowa z przyczepnym silnikiem; załoga – 7 oficerów, 40 podoficerów i 3 st. marynarzy. Okręty te po powrocie do Polski posiadały jeszcze przedwojenne zapasy broni podwodnej: *Ryś* 8 francuskich torped wz. 1924V i 5 min francuskiego typu SM-5, zaś *Żbik* 10 takich samych torped i również 5 min. Torpedy wykorzystywano do strzelań ćwiczebnych.

Oba okręty początkowo pełniły rolę jednostek bojowych, a następnie służyły w charakterze szkolnych. Mimo remontów i prób ich utrzymania, okręty te ulegały częstym awariom, a niesprawności powodowały niebezpieczeństwo pływania podwodnego. 1 września 1953 roku specjalnie powołana komisja stwierdziła, że mechanizmy główne i pomocnicze, kadłub sztywny i lekki nie zapewniają bezpieczeństwa maksymalnego zanurzenia. Dlatego ograniczono ich zanurzenie do 20 m, co ograniczyło ich wartość bojową. Ponowna komisja w 1955 roku określiła ich nieprzydatność taktyczno-techniczną, co spowodowało wycofanie z eksploatacji oba OP: 8 września 1955 roku *Rysia*, a 9 września tego roku *Żbika*. Obie jednostki złomowano<sup>119</sup>. Były to OP

<sup>118</sup> AMW 34/57, s. 16–17. W grudniu 1964 roku nastąpił wybuch na okręcie, w wyniku którego zginęło 8 członków załogi. *Sep* spisany został ze stanu floty 15 września 1969 roku i następnie złomowany.

<sup>119</sup> Rudzki, *Polskie...*, s. 183.

zniszczone bezczynnością w czasie wojny, a w kampanii wrześniowej wykazały się małą przydatnością na Bałtyku. Już wówczas miały wiele usterek, co pogłębiło się w służbie do 1955 roku.

Bliźniaczą jednostką obu powyższych OP był *Wilk*, mocno zużyty w czasie wojny służąc w POMW. Już tam został skierowany do rezerwy spełniając rolę okrętu szkolnego. Polska Misja Morska w 1947 roku stwierdziła, że okręt nie nadawał się do działań bojowych, a zaadaptowanie go do celów szkoleniowych wymagało zbyt dużych nakładów<sup>120</sup>. Ponieważ starania o inny OP w miejsce *Wilka* nie przyniosły rezultatu, w październiku 1951 roku okręt przyholowano do Gdyni, gdzie niebawem pocięto go na złom<sup>121</sup>.

Od floty sowieckiej wydzierżawiono 6 małych OP, udoskonalonego typu *M* (*Malutka*) serii *XV bis*, które zbudowane zostały w latach 1948–1952 i pełniły służbę we Flocie Bałtyckiej. Okręty zostały przekazane kolejno: *Kaszub* (*M 100*, potem *P 100*, a następnie *301*) – w czerwcu 1954 roku; *Mazur* (*M 101*, *P 101*, *302*) – we wrześniu 1954 roku; *Krakowiak* (*M 102*, *P 102*, *303*) i *Ślązak* (*M 103*, *P 103*, *304*) – w listopadzie 1954 roku; *Kujawiak* (*M 104*, *P 104*, *303*) i *Kurp* (*M 105*, *P 105*, *306*) – w maju 1955 roku.

Okręty te miały następującą charakterystykę: wyporność – 283/353 t.; wymiary – 49,5x4,4x2,6 (dziób) i 2,8 (rufa) m; uzbrojenie – 1x45 wz.21-K; 4 wyrzutnie torpedowe – 533 i 4 torpedy; 8 min AMD-500; 2 silniki Diesla typu 11-D o łącznej mocy – 1200 KM; 2 silniki elektryczne typu PG-17 o łącznej mocy 436 KM; prędkość – 15,7/7,8 w., ekonomiczna – 10/3 w.; zasięg na powierzchni przy 8 w. – 3000 Mm, a w zanurzeniu 90 Mm; zapas paliwa – 28 t.; załoga – 6 oficerów, 15 podoficerów i 10 marynarzy; szumoniarnik MARS-16, radiostacja „R-641”. Były to jednostki przystosowane do działań bojowych na płytkich wodach, szkerowych, a wyspami przy brzegach sowieckich, wyważone i przystosowane do długości fali na Bałtyku. Nie należały jednak do nowoczesnych małych OP, ponieważ nie dysponowały urządzeniami do pracy silników spalinowych pod wodą, a będące na ich uzbrojeniu torpedy i szumoniarniki nie należały do nowych. Przewidywano ich eksploatację do 1965 roku, służyły do szkolenia własnych załóg i załóg ścigaczy OP<sup>122</sup>.

## Jednostki pływające Wojsk Ochrony Pogranicza

Przeznaczone były do patrolowania, rozpoznania, pełnienia dozorów i wykonywania funkcji kontrolnych na wodach terytorialnych. Stanowiły specyficzne siły, które w razie zagrożenia wojennego wchodziłyby w skład floty wojennej jako patrolowe, ścigacze OP, kutry trało-

<sup>120</sup> AMW 777, t. 76.

<sup>121</sup> Jeszcze przed wojną określono dane manewrowe *Wilka*: szybkość zanurzenia na 12 – 1 minuta, czas potrzebny na zwrot na 360° – 5,5 minuty, średnica cyrkulacji – 360 m, zmiana głębokości z 12 m na 25 m – 1 minuta (AMW 37/57, s. 33).

<sup>122</sup> Przybylski, *Marynarka Wojenne...*, cz. II, s. 124. Dochodziło również do awarii. 28 listopada 1957 roku w rejonie Krynicy Morskiej OP *Kaszub* wszedł na mieliznę w złych warunkach atmosferycznych. Zginęło wówczas 2 członków załogi (Cz. Rudzki, *Rozwój i działalność okrętów podwodnych w Marynarce Wojennej PRL w latach 1945–1970*, PM 1989, z. 4, s. 62).



we i jednostki pomocnicze. W WOP występowały: okręty patrolowe, kutry patrolowe i motorówki patrolowe<sup>123</sup>. W latach 40. i 50. obejmowały one szereg jednostek różnego pochodzenia i typów, nieraz tymczasowo adaptowanych do potrzeb służby granicznej, w tym w większości z jednostek cywilnych. Nie było również jednolitej organizacji służby morskiej, a każdy oddział nadmorski (brygada) WOP czynił starania o jednostki pływające na własną rękę. W 1946 roku na Zalewie Szczecińskim Strażnice WOP miały 2 łodzie wiosłowe i 1 łódź motorową z przyczepnym silnikiem. Zaś KP Gdynia przydzielił miejscowej placówce WOP holownik z załogą. Dlatego jedyną formą skutecznej pomocy dla WOP dawała MW, której okręty blokowały statki lub patrolowały redy portów<sup>124</sup>. Ponadto w wyniku uzgodnień, na rzecz WOP, KP i przedsiębiorstwa rybackie dawały swoje pokłady kutrów dla lądowych patroli WOP, idących na łowiska. Wynajmowano również odpłatnie jednostki pływające z załogami do innych celów granicznych. Pod koniec 1947 roku niemal dwuletnie zabiegi o kutry i motorówki spowodowały, że nadmorskie oddziały WOP dysponowały: 1 kutrem, 7 motorówkami i 11 łodziami rybackimi<sup>125</sup>. Ważnym nabytkiem był kuter patrolowy *Hel* (ex *Batory*), który w sierpniu 1947 roku MW przekazała dla 12 Oddziału WOP w Gdańsku<sup>126</sup>. 5 września 1947 roku s/s *Tobruk* przywiózł transport zakupionych z demobilu amerykańskiego motorówki, z których w październiku uruchomiono pierwszą *M 1*<sup>127</sup>. Kilka jednostek weszło do służby również w następnym roku, ale rozwój sił morskich do służby granicznej nastąpił po przejęciu WOP przez Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego. Egzekwowało ono od cywilnych instytucji wykorzystywanie ich jednostek pływających na rzecz ochrony granicy, nie zawsze zgodnie z potrzebami gospodarki. Pierwsze jednostki dla WOP – kutry rybackie, holowniki, przekazano już wiosną 1949 roku<sup>128</sup>. W listopadzie tego roku wytypowano 9 jednostek pływających z różnych instytucji na wybrzeżu, do współpracy z WOP<sup>129</sup>. Ponadto szereg jednostek wydzierżawiono<sup>130</sup>. Jednocześnie przystąpiono do wytypowania jednostek z taboru portowego w Gdyni i Gdańsku, celem ich uzbrojenia i zaadaptowania do służby w WOP<sup>131</sup>. Czyniono również starania o jednostki pochodzące z demobilu amerykańskiego – typu *LCPL*<sup>132</sup>. Dodatkowo do WOP wcielono 3 kutry rybackie NRF, zajęte przez władze polskie za przestępstwa graniczne<sup>133</sup>. Były to jednak próby organizacji flotyli WOP prowizoryczne, które spowodowały nabywanie jednostek do służby granicznej nie spełniających wymagań operacyjnych. Zmiana nastąpiła dopiero wówczas, gdy ich miejsce zajmować zaczęły okręty, kutry i motorówki

zbudowane specjalnie dla celów ochrony granicy morskiej<sup>134</sup>.

Ze znanych jednostek w służbie WOP – obok *Batrego*, znalazł się również ciężki kuter uzbrojony *Okoń* (ex CKU *Nieuchwytny*), który wszedł do służby w Dywizjonie Rzecznym Szczecin 1 czerwca 1955 roku. Jednostka ta miała następującą charakterystykę: wyporność – 38,5 t.; wymiary – 24,50x4,00x0,50 m; wysokość kadłuba – 1,30 m; wysokość masztu – 6,70 m; 400 KM; prędkość – maksymalna – 12,5 w., a ekonomiczna – 10 w.; zasięg pływania przy maksymalnej – 1062 Mm, a przy ekonomicznej – 1500 Mm; uzbrojenie – 1 armata 37 z zapasem 200 naboii i 1 WKM DSzK 12,7; zapasy wody – 80 l, ropy – 3 t., węgla – 0,15 t., olejów i smarów – 245 kg; załoga – 15 ludzi<sup>135</sup>.

Do jednostek przystosowanych do służby granicznej należały okręty patrolowe pr. 9 i 902, kutry patrolowe typu *Węgierki*, 361 S i 361 T oraz motorówki typu M.

4 okręty patrolowe zbudowała Stocznia MW w latach 1956–1959. Pierwszy – *OP 201* (*Opa 301*, 301), zbudowano na kadłubie niemieckiego *R-boota* i przekazano do służby w 1956 roku. Kształt kadłuba i linie teoretyczne zachowano przy budowie pozostałych trzech – *OP 202* (*Opa 202*, 202), *OP 203* (*Opa 203*, 203) i *OP 204* (*Opa 204*, 204)<sup>136</sup>. Ich kadłuby i pokład były drewniane, a nadbudówki metalowe. Okręty te miały następującą charakterystykę: wyporność – 193 t.; wymiary – 39,45x5,72x1,83 m; prędkość maksymalna – 19,4 w., a ekonomiczna – 12 w.; 2800 KM; zasięg pływania – 550 Mm; zapas paliwa – 22,2 t.; załoga – 33 osoby; uzbrojenie – 2x1 armata 37 70-K, 2x2 WKM 2M-1; 2 miejscowe wyrzutnie BG „B-1”; stacja hydrolokacyjna Tamir-10; radary – RN-231A, CHROM-K, NICHROM, radiostacje – R-619, R-6-15, R-641. W czasie wojny okręty te miały stanowić wzmocnienie sił zwalczania OP polskiej floty wojennej.

Pod koniec lat 50. CBKO-2 opracowało nowy projekt 902 (*Gdańsk*) okrętu dozоровego, zbliżonego do wersji poprzedniej. Stocznia MW w latach 1959–1961 zbudowała 9 takich jednostek, które miały kadłub stalowy, a nadbudówki aluminiowe. Otrzymały numery taktyczne od 205 do 213 oraz nazwy planet i gwiazd. W latach 1971–1975 zostały zmodernizowane, a w latach 1984–1987 wycofane ze służby. Okręty te miały następującą

<sup>134</sup> Do dozorców pogranicza, które weszły do służby w 1949 roku należały: *DP 51* i *DP 52* (holowniki oceaniczne prod. amerykańskiej – 210 t.; 26,3x7,5x2,8 m; 1xII WKM Colt na dziobie, 2 CKM po obu stronach komina, potem 3 WKM DSzK; 700 KM; 12 w.); *DP 53* (stalowy superkuter produkcji niemieckiej – 100 t.; 20,12x7,75x2,5–2,7 m; pocz. 1 CKM, potem armata 37, 180 KM, 7–8 w.); *DP 54* (ścigacz celny – 55 t.; 23,9x4,3x1,6 m; 1 CKM a potem WKM DSzK; 400 KM; 12,8 w.); *DP 55* i *DP 56* (kutry rybackie typu *KG-177* – 45 t.; 17,7x5,0x1,6–2,4 m; 1 CKM zamieniony potem na WKM DSzK, 100 KM, 9 w.); *DP 86*. Ze służby wycofano je w latach 1957–1965. Pierwszy z nich – *DP 51* został w 1966 roku przebudowany na zbiornikowiec paliwa Z 1 w Kaszubskim Dywizjonie Okrętów Pogranicza, gdzie wycofano go ze służby 30 listopada 1988 roku. Do kutrów patrolowych, które weszły do służby w latach 1947–1955 należało 24 jednostki, przebudowane z kutrów rybackich, *LCPL* i motorówek. Z nich tylko *KP 1* był przystosowany od początku do służby granicznej. Niemal wszystkie były uzbrojone w CKM lub WKM i zostały wycofane zasadniczo do końca lat 50. Szerzej o tych jednostkach pisze Soroka (*Tamże*, s. 114–136).

<sup>135</sup> AMW 34/57, s. 83. *Okoń* został wycofany ze służby 13 maja 1957 roku i przekazany PZ Przybrzeżnej, a następnie złomowany.

<sup>136</sup> Na bazie *OP 201* CBKO-2 opracowało projekt 9 (*Oksywie*) dla 3 okrętów stanowiącego dozоровce, zbudowane w Stoczni MW. W 1969 roku zmieniono numery taktyczne i nadano im nazwy polskich jezior. W 1969 roku jako pierwszy wycofano z eksploatacji *Opa 301*, a następne w latach 1977–1979.

<sup>123</sup> W 1990 roku po rozwiązaniu WOP i powołaniu Morskiego Oddziału Straży Granicznej zaniechano używania terminów – „okręt patrolowy” i „kuter patrolowy”.

<sup>124</sup> A WOP 147/16/57.

<sup>125</sup> *Tamże*, 218/40, s. 81.

<sup>126</sup> *Tamże*, 147/16/57; *Tamże*, 217/42, s. 260. W grudniu 1947 *Hel* został skierowany do remontu. W czasie jednej z prób nastąpiło zniszczenie silnika marszowego tak, że remont kutra przedłużono aż do 1949 roku.

<sup>127</sup> *Kronika KB WOP*, s. 22.

<sup>128</sup> A WOP 150/42/57.

<sup>129</sup> *Tamże*, 163/35, s. 72.

<sup>130</sup> *Tamże*, s. 55, 72.

<sup>131</sup> *Tamże*, 462/7/59, s. 241.

<sup>132</sup> *Tamże*, 217/45/58; 217/64/58, s. 223–238.

<sup>133</sup> *Tamże*, 152/54, s. 101; 224/76, s. 235.

charakterystykę: wyporność – 193 t.; wymiary – 39,55x5,71x1,70 m; prędkość maksymalna – 19 w., a ekonomiczna – 12 w.; 2800 KM; zasięg pływania – 800 Mm; załoga – 33 osoby; uzbrojenie – 2x1 armata 37 wz. 70-K, 1xII WKM; 2 wyrzutnie BG; stacja hydrolokacyjna Tami-11; radary – TRN-823, CHROM-K, NICHROM; radiostacje – R-611, R-619<sup>137</sup>.

Okręty pr. 9 i 902 były jednostkami spełniającymi wymogi ochrony granicy morskiej, a ponadto spełniały funkcje dużych ścigaczy OP i jednostek dozorowych. Należały do okrętów o dużej dzielności morskiej, wytrzymałe na długotrwałe przebywanie w trudnych warunkach pogodowych na morzu oraz uzbrojeniu nie odbiegającym od jednostek tego rodzaju w innych flotach wojennych na Bałtyku. Należały do bliźniaczego typu, co znacznie ułatwiało szkolenie załóg, zaopatrzenie okrętów, wszelkiego rodzaju naprawy i remonty. Ułatwione było również magazynowanie części zamiennych uzbrojenia i wyposażenia okrętów.

W połowie lat 50. systematycznie wprowadzano na wyposażenie WOP kutry patrolowe. W pierwszej kolejności zwrócono uwagę na takie jednostki do służby na wodach Zalewu Szczecińskiego i w ujściu Odry, szukając możliwości ich budowy w NRD i na Węgrzech. Ci ostatni przedstawili 2 projekty, z których jeden z poprawkami przyjęto. W ten sposób w latach 1953–1954 w węgierskiej stoczni Balaton-Fured zbudowano siedem kutrów patrolowych rzecznych i zalewowych – *KP 101–107*. Na pierwszym z nich – *KP 105*, banderę podniesiono 22 lipca 1954 roku, a na ostatnim w 1955 roku. Był to prosty, stalowy kuter rzeczny, napędzany dwoma silnikami „Skoda”<sup>138</sup>. Były to jednostki o mocno ograniczonych wartościach operacyjnych i o małej dzielności morskiej. Przydatne jedynie na spokojnych zalewach i na rzekach, dlatego przydzielone zostały do Dywizjonu Rzecznego Szczecin. Kutry te miały następującą charakterystykę: wyporność – 26,2/27,5 t.; wymiary – 21,3x3,5x1,3 m; materiał kadłubowy – stal Simens Martina, 4 grodzie wodoszczelne; uzbrojenie – 1 WKM DSzK 12,7 na słupowej podstawie; 2 silniki Skoda typu 6L-160 o mocy 180 KM; prędkość maksymalna – 14,7 w. (zasięg – 650 Mm), a ekonomiczna – 11,4 w. (zasięg – 770 Mm); zapas oleju napędowego – 3200 kg; dwie prądnice; winda kotwiczna ręczna; 2 kotwice patentowe ręczne – 50 kg; jedna kotwica miała łańcuch o dł. 60 m; radiostacja Skumbria – 300 km z kluczem; 1 kompas Askania; załoga – 8 ludzi<sup>139</sup>. Służbę w ochronie granicy na Zalewie Szczecińskim pełniły do 1976 roku, po czym je wycofano<sup>140</sup>.

Udanymi małymi jednostkami były drewniane ku-

try patrolowe pr. 361, zbudowane w Stoczni Północnej na sowieckiej licencji<sup>141</sup>. WOP otrzymał w drugiej połowie lat 50. 21 kutrów: 10 w wersji sanitarnej – 361 S i 11 w wersji trałowej – 361 T, nosząc numery taktyczne od *KP 108* do *KP 128*. Ich charakterystyka była podobna do kutrów trałowych 361 T pełniących służbę w polskiej flocie wojennej z tym, że miały nieco inne uzbrojenie: wersja sanitarna miała na uzbrojeniu 1 pojedynczy WKM kalibru 12,7 DSzK na podstawie słupowej, a wersja trałowa – 1 zdwojony WKM kalibru 12,7 2M-1 oraz możliwość do zamontowania bębna trałowego na rufie. Obie wersje pełniły służbę w ochronie granicy morskiej na własnych wodach terytorialnych, głównie na wodach Zatoki Gdańskiej i Pomorskiej. Charakteryzowały się dużą dzielnością morską, ale były mało odporne na mróz. Dlatego w okresie zimowym wycofywano je ze służby, ustawiając na nabrzeżu jesienią, gdzie stały aż do wiosny.

Na potrzeby służby granicznej w rejonie ujścia Odry, w latach 1955–1957 zbudowano 40 motorówek pr. 14, które nosiły numery od 41 do 80<sup>142</sup> i zwano je powszechnie *emkami*. Pierwsza motorówka weszła do służby w grudniu 1955 roku, a ostatnia również w grudniu – 1957 roku. Była to mała drewniana jednostka: wyporność – około 3 t.; długość – 9,80 m, szerokość – 2 m, zanurzenie – 0,6 m, wysokość boczna – 1,3 m; silnik GAZ-51 o mocy 54 KM; prędkość – 14,5 w.; załoga 2 ludzi (byli to żołnierze WOP szkoleni w Dywizjonie Rzecznym Szczecin, nie służyli na nich marynarze). Zimą wszystkie motorówki wystawiano na ląd – głównie w Dywizjonie Rzecznym, a od wiosny do jesieni pełniły służbę w nadodrzańskich strażnicach. Do ich obsługi Warszawska Stocznia Rzeczna zbudowała w 1957 roku Warsztat Pływający *WP-1*. Jednostka ta weszła do służby w sierpniu tego roku i bazowała w Dywizjonie Rzecznym, aż do jego rozwiązania w 1960 roku.

Jednostki WOP nosiły początkowo nazwy i numery. Nazwy związane były przeważnie z osobami związanymi z socjalizmem i rewolucyjnym ruchem robotniczym, różnymi przypadkowymi imionami oraz dzielnicami Warszawy. W czerwcu 1949 roku przystąpiono do ujednolicenia nazewnictwa i numeracji jednostek pływających WOP: motorówki otrzymały symbole *M* z numerami 1–19 dla mniejszych i od 20 wwyż dla większych; dla jednostek większych od motorówek nadawano nazwy. W maju 1950 roku dotychczasowe nazwy zmieniono i jednocześnie nadano nowe motorówkom, rezygnując z litery *M*. Z dniem 1 czerwca 1951 roku nakazano przemałować nazwy jednostek na numery burtowe<sup>143</sup>. Jednostki pełnomorskie oznaczono symbolem *DP* (dozorowiec patrolowy) z kolejnym numerem, a mniejsze z motorówkami włącznie – *KP* (kuter patrolowy) z kolejnymi numerami. W dwa lata później – w 1953 roku, jednostki pływające nosiły znaki taktyczne i dotychczasowe nazwy. Zaś od połowy lat 50. jednostki WOP nosiły znaki: duże okręty *OP* (okręt patrolowy), *KP* (kuter patrolowy) i *M* (motorówka).

<sup>137</sup> Okręty patrolowe WOP – w sumie 13 jednostek, stanowiły znaczne wzmocnienie sił ZOP MW, która w tym czasie dysponowała jedynie 8 dużymi ścigaczami OP.

<sup>138</sup> Ponieważ kutry te znad Balatonu do Szczecina miały być transportowane koleją, zaważyło to na ich wymiarach. Ograniczała je tzw. skrajnia kolejowa i dlatego miały małą szerokość i wysokość oraz nieproporcjonalnie zwiększoną długość. A to z kolei zaważyło na ich stateczności. Mogły więc operować na wodach zamkniętych, ale przy większej fali po prostu dziobem zanurzały się. Stąd nie wychodziły na wody Zatoki Pomorskiej, ponieważ przy większej fali mogły wejść pod wodę dziobem.

<sup>139</sup> ZAW nr 10, s. 24.

<sup>140</sup> Ostatnie 2 kutry – *KP 106* i *KP 107* zakończyły służbę 31 grudnia 1976 roku. 5 spośród nich przeznaczono do kasacji, jedną ustawiono na poligonie chemicznym w Świnoujściu, a drugą w CSSMW w Uście.

<sup>141</sup> W latach 1956–1961 zbudowano ich 201 sztuk – część dla Polski, a pozostałe dla floty radzieckiej.

<sup>142</sup> Numery od 1 do 40 zarezerwowano dla MW.

<sup>143</sup> A WOP 462/7/59, s. 301, 311–312.

## Charakterystyka uzbrojenia i wyposażenia okrętów

Każdy polski okręt bojowy (ON i OP) – podobnie jak i w innych flotach wojennych, stanowił system, którego zasadniczymi elementami były: uzbrojenie artyleryjskie, broń podwodna, wyposażenie służące do walki oraz odpowiednio zorganizowana załoga, umiejąca je wykorzystać. Okręt taki był zdolny do ataku i obrony według przeznaczenia taktycznego, a wszystkie inne jednostki miały za zadanie zabezpieczenie ich działań na morzu. Te drugie miały więc takie wyposażenie i uzbrojenie, które zapewniały im prace pomocnicze. Jednak w latach 1945–1959 jednostki pomocnicze i bazywce średni pływające nie posiadały uzbrojenia za wyjątkiem OS *Zetempowiec*, ale część z nich dysponowała środkami łączności. Technika bojowa polskich okrętów była różna do 1950 roku i uległa zmianie zgodnie z potrzebami sowieckimi. Do jej zmiany przysłano Rosjan, uruchomiono produkcję min, trałów, BG na ich licencji, ponadto sprzęt łączności radiowej, nawigacyjny, armaty morskie kilku kalibrów i inne.

Zasadniczym uzbrojeniem polskich okrętów bojowych była artyleria<sup>144</sup>. W latach 1945–1952 miały one na uzbrojeniu armaty różnych kalibrów pochodzenia angielskiego, francuskiego, szwedzkiego, niemieckiego i sowieckiego. Stanowiły one różnorodność rodzajów i typów armat, których prawidłową eksploatację utrudniał brak części zamiennych i często instrukcji oraz różnorodność amunicji będącej na wyczerpaniu. Powodowało to częste awarie uzbrojenia, które trudno było usuwać.

W latach 1947–1949 do najwartościowszych należała artyleria na *Błyskawicy*: 8x102 mm umieszczone na czterech podstawach podwójnych (2 na dziobie i 2 na rufie), 2 podwójne 4 podwójne 40 mm Boforsa umieszczone osiowo na śródokręciu, 4x20 mm *Oerlikon* (2 na skrzydłach pomostu i 2 na nadbudowie rufowej). Armaty kalibru 102 mm była uniwersalnym działem szybkostrzelnym „Mk XVI” na podstawie „Mk XIX”, półautomatyczna, o szybkostrzelności do 46 strzałów na minutę. Zamek klinowy o ruchu pionowym, odpalenie elektryczne i mechaniczne, kierowanie ogniem z centrali artyleryjskiej. Celowniki na działach optyczne, podniesienie luf do 80°. Pocisk z zapalnikiem zegarowym, a każde działło miało mechaniczną nastawnicę zapalnika. Amunicja zespolona o wadze 29 kg, ładowana ręcznie, zasięg pocisku około 16.500 m<sup>145</sup>. Pozostałe armaty były automatyczne. Z armat 40 mm i 20 mm kierowanie ogniem ograniczało się do wskazania celu i rozkazów ogniowych, ponieważ nie miały przyrządów do centralnego kierowania ogniem. Dlatego każda armata prowadziła strzelanie indywidualnie. Natomiast armata 102 mm do strzelania do celów nawodnych i podwodnych miała urządzenia do kierowania ogniem, a całość obejmowała – dalmierz, konżugator przeciwlotniczy, konżugator morski, żyrokorder przechyłów, radar artyleryjski i automat zaporowy.

Dalmierz-dalocelownik znajdował się na podwyższeniu na pomoście bojowym, gdzie było dobre pole obserwacji i nie oddziaływały bryzgi fal i dawał podstawowe elementy do strzelania. Konżugator morski znajdował się w CA pod dalocelownikiem i wypracowywał – celownik i odchylenie, a przeciwlotniczy również umieszczony w CA obok morskiego, dawał poprawki, w tym zapalnika. Żyrokorder przechyłów znajdował się w CA, współpracował z dalmierzem i konżugatorem przeciwlotniczym, a jego praca oparta była na zasadzie żyra, które mierzyło wartości kątowe przechyłu okrętu w pionowej płaszczyźnie celowania. Elewacja dalocelownika i + – kąt przechyłu dawały kąt położenia celu, przekazywany do konżugatora przeciwlotniczego. Ponadto kąt przechyłu mógł być przesłany do dalocelownika celem stabilizacji lunet. Radar artyleryjski „285” określał odległość, zbliżenie (oddalenie) i KK (namiar). Natomiast radar automatyczny zaporowy służył do odpalenia jednej salwy na z góry określonej odległości zaporowej tak, by wybuch pocisków nastąpił w chwili, gdy cel znajdzie się na tej odległości<sup>146</sup>.

Strzelanie centralne na okręcie miało wiele korzyści: szybkie wskazanie celu dla celowniczych; dalocelownik, umieszczony wysoko na pomoście bojowym dawał lepsze pole widzenia, co ubarwiała celowanie do odległego celu; lunety celownicze dalocelownika nie były narażone na opryskiwanie wodą; ponieważ wszystkie działa były odpalane równocześnie, wszystkie pociski upadały w tym samym czasie, co ułatwiało obserwację; czas trwania huków i wstrząsów był krótszy, co przedłużało czas dalmierzyście do mierzenia odległości i oficer KO do wydawania rozkazów ogniowych; dym z wylotów luf w znacznie mniejszym stopniu lub wcale nie przeszkadzał dalocelownikom w celowaniu ciągłym. Natomiast strzelanie indywidualne miało szereg ujemnych stron: równoczesne wskazanie celu kilku celowniczym było trudne; armaty umieszczone stosunkowo nisko, miały ograniczone pole widzenia, co utrudniało celowanie do dalekich celów; lunety celownicze, umieszczone na działach blisko linii wodnej często ulegały zamgleniu przez pył wodny i bryzgi; każdy celowniczy miał swój błąd indywidualny – błąd ten mógł być nieduży, ale kilka takich powiększało pole rozrzutu; mało było prawdopodobne, aby celowniczo odpalali w tym samym momencie, a odpalenie dział pojedynczo skracało okres ciszy na okręcie i przedłużało zadymienie; ponieważ wszystkie działa były mniej więcej na tym samym poziomie, dym z jednej armaty przeszkadzał w celowaniu drugiej; obserwacja upadków pocisków, odpalanych w pewnych, nawet nieznacznych odstępach czasu, był na większych odległościach i przy słabej widoczności bardzo trudna<sup>147</sup>. Było to wówczas nowoczesne uzbrojenie, ale tylko na jednym okręcie.

W latach 1945–1952 na uzbrojeniu polskich okrętów były następujące działa:

- Armaty morskie „Schneider-Creusot” 130 mm wz. 19/24 francuska. Miała maskę ochronną, a od strony zamku zasłony brezentowe chroniące obsługę przed deszczem. Dwie przetrwały wojnę na *Burzy*.

<sup>144</sup> Rakiety na polskich okrętach wprowadzono w latach 60. W lipcu 1963 roku ukończono również organizację dywizjonu artylerii nadbrzeżnej, uzbrojonego w 2 pojedyncze wyrzutnie rakiet „ziemia-woda” typu *Sopka* (AMW 8282/68, t. 51, s. 45; t. 60, s. 41 i t. 70, s. 32).

<sup>145</sup> K. Górlach, *Artyleria ORP „Błyskawicy”*, PM 1947, nr 4, s. 75; Piaskowski, *Album*, s. 143.

<sup>146</sup> *Instrukcja artylerii morskiej. Konżugator morski MK II, konżugator przeciwlotniczy MK III i żyrokorder przechyłów Mk VII. Opis, sposób użycia i utrzymanie*, MON 1949, s. 3–6.

<sup>147</sup> Górlach, *Tamże*, s. 76–77.

- Monoblokowa lufa długości 5,20 m miała 42 gwinty prawoskrętne, zamek śrubowo-schodowy z iglicą mimośrodową. Odpalanie elektryczne. Ciężar pocisku – 32,5 kg, 6–10 strzałów na minutę, kąt podniesienia – 35', zasięg – 18.100 m. Amunicja była dwudzielna – granaty, oświetlające i ćwiczebne.
- Armata morska 105 mm wz. 25 typu Bofors na *Sępie*, ustawiona na specjalnej obracalnej podstawie morskiej, osłonięta stalową maską przylegającą do kiosku. Z chwilą zanurzenia okrętu lufę armaty zatykano metalowym korkiem, a do komory nabojeowej wkładano łuskę z uszczelką gumową. Zewnętrzne mechanizmy armaty konserwowano smarem, a przyrządy celownicze zakładano przed strzelaniem. Zamek klinowy, ładowanie ręczne, odpalanie mechaniczne. Naboje zespolone, pociski pancerne, burzące i odłamkowe, ciężar pocisku 15,66 kg. Szybkostrzelność 8–10 strzałów na minutę, kąt podniesienia – -10'+32', zasięg 15.400 m.
  - Podwójna szybkostrzelna armata uniwersalna „Vickers-Armstrong” 101,6 mm Mk XVI na *Błyskawicy*. Ładowanie ręczne, odpalanie mechaniczne i elektryczne, naboje zespolone – pociski smugowe, odłamkowe i odłamkowo-burzące. Szybkostrzelność 8–9 strzałów na minutę, kąt podniesienia -10'+85', pułap 12.000 m, zasięg 16.500 m.
  - Armata uniwersalna powstała w wyniku wymiany lufy armaty „Vickers-Armstrong” 101,6 mm na lufy prod. sowieckiej 100 mm na *Błyskawicy* (takie również zamontowano na *Burzy*). Była to armata uniwersalna P.-2-100 mająca szybkostrzelność 12 strzałów na minutę, zasięg maksymalny – 20.130 m, ogień skuteczny – 13.765 m, a pułap 12.000 m.
  - Armata morska 100 mm prod. radzieckiej W-24-P. na *Sępie*. Miała szybkostrzelność 10–15 strzałów na minutę, zasięg około 20.000 m.
  - Armata morska „Schneider-Creusot” kalibru 100 mm wz. 24A na OP typu *Wilk*. Ustawiona była na podstawie morskiej, przed zanurzeniem na wylot lufy zakładano metalowy kurek z zatraskami i gumowym uszczelniaczem, a do komory nabojeowej wkładano łuskę z uszczelką gumową. Mechanizmy zewnętrzne były zakonserwowane. Przyrządy celownicze zakładano przed strzelaniem. Zamek śrubowy, ładowanie ręczne, odpalanie mechaniczne. Celowanie rozdzielone, maksymalne podniesienie lufy – 70', ciężar pocisku 13,5/14,2 kg, szybkostrzelność około 10 strzałów na minutę, zasięg do 15.000 m (9500 m)<sup>148</sup>.
  - Armata uniwersalna kalibru 85 mm 90-K na trałowcach typu *Delfin*, *BDD 14* i na *Zetempowcu*. Szybkostrzelność 15 strzałów na minutę, zasięg maksymalny 15.500 m, pułap 11.000 m, ciężar pocisku 9,5 kg. Do naprowadzenia armaty na cele powietrzne, morskie i brzegowe służyły celowniki typu MO i MO-1<sup>149</sup>. Przy zwalczaniu celów powietrznych strzelała do samolotów lecących poziomo z prędkością 100–300 m/sek, do nurkowców, szturmowców oraz do samolotów pocisków<sup>150</sup>.
  - Armata plot kalibru 76 mm typu Vickers-Armstrong” na *Burzy*, półautomatyczna na podstawie morskiej, ustawiona w części rufowej niszczyciela. Zamek klinowy, ładowanie i odpalanie ręczne, naprowadzanie optyczne. Naboje zespolone, pociski – smugowe, odłamkowe i odłamkowo-burzące, ciężar pocisku 7,2 kg. Szybkostrzelność 20 strzałów na minutę, kąt podniesienia +90', pułap 6300 m, zasięg 10.000 m.
  - Armata morska półautomatyczna uniwersalna kalibru 45 mm 21-KM wz. 1943 prod. sowieckiej, ustawiona na małych ścigaczach OP i trałowcach *BTSZCZ*. Była przeznaczona głównie do strzelań plot i do walki z lekkimi jednostkami nawodnymi. Średnica lufy w brzdach 46 mm, głębokość gwintów 0,5 mm, szerokość brzd 6,5 mm, ilość gwintów 16, szybkostrzelność – przy ręcznym odpalaniu 30 strzałów na minutę, a przy automatycznym 40 strzałów na minutę, podstawa stała – kołyska, pionowy obstrzał -10' do +85', poziomy obstrzał 360', waga pocisku 1,43 kg, waga ładunku prochowego 0,384 kg, waga łuski 0,575 kg, maksymalny zasięg do celów morskich 11.000 m, maksymalny zasięg do samolotów 7000 m. Naboje zespolone, każdy z nich składał się z pocisku z odpowiednim zapalnikiem i mosiężnej łuski z zapalnikiem. Do ładunku prochowego dodawano stop odmiędzający o wadze 5 g. Stosowano: nabój z odłamkowo-smugowym pociskiem i zapalnikiem MG-5 do celów morskich, powietrznych i brzegowych; nabój z odłamkowo-smugowym lżejszym pociskiem z głowicowym zapalnikiem MG-8, który miał samo likwidator (w razie nietrafienia w cel zabezpieczał likwidację pocisku w ciągu 15–20 sekund od chwili strzału); nabój z odłamkowym pociskiem, głowicowym zapalnikiem KTM-1 do zwalczania celów nawodnych (statki i małe okręty nawodne), lekkich odkrytych celów brzegowych; nabój z zapalającym pociskiem i dennym zapalnikiem MD-6 (zapalnik miał ładunek smugowy, czas palenia się ładunku około 3 sekundy) do zwalczania celów nieopancerzonych nawodnych, lekkich czołgów i lekkich umocnień brzegowych; nabój z pancerno smugowym pociskiem z dennym zapalnikiem MD-5 do zwalczania lekko opancerzonych jednostek nawodnych, lekkich umocnień brzegowych i czołgów; nabój ćwiczebny z pociskiem z lanego żelaza do naboń szkolnych; łuska była jednakowa dla wszystkich rodzajów pocisków<sup>151</sup>.
  - Podwójna armata plot kalibru 40 mm typu Bofors, wz. 36 na: *Błyskawicy* i *Sępie*. Na OP armata zainstalowana była na ruchomej platformie, która chowała się w wodoszczelnej studni znajdującej się w kiosku. Działo gotowe do strzału wysuwano hydraulicznie na zewnątrz studni tuż po wynurzeniu się okrętu. Muszka kołowa, zamek klinowy odpalający poziomo, podawanie nabojeów do komory ładunkowej, zamykanie zamka i odpalanie – samoczynnie. Naboje zespolone, pociski świetlno-smugowe i smugowe. Ciężar pocisku 0,955 kg, ciężar łuski 0,8 kg, waga prochu 0,3 kg, największy zasięg pionowy 4300 m, a poziomy 6790 m. Szybkostrzelność praktyczna

<sup>148</sup> W. Pater, *Uzbrojenie Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945–1952*, PM 1991, z. 1; Piaskowski, *Tamże*, s. 132–136; Waško, Witkowski, *Regularne...*, s. 21–31.

<sup>149</sup> Opis przyrządów celowniczych typu MO i MO-1, MON 1953, s. 5–6.

<sup>150</sup> *Bojowa tabela strzelania do celów powietrznych sposobem TS-50 85 mm armaty uniwersalnej nie posiadającej przedniego hamulca odrzutu*, WSMW 1956; *Praktyczna tabela strzelania do celów powietrz-*

*nych sposobem TS-50 85 mm armaty uniwersalnej posiadającej przedni hamulec i nie posiadającej przedniego hamulca*, WSMW 1956.

<sup>151</sup> *Instrukcja obsługi 45 mm półautomatycznej armaty morskiej wz. 43 systemu 21-KM, DMW 1947; Naprawa 45 mm uniwersalnej armaty morskiej 21-K (RS-21-K), DMW 1957.*

- 100–120 strzałów na minutę, kąt ostrzału poziomego 360°, a pionowego -10° do +90°.
- Czterolufowa armata plot kalibru 40mm typu „Vickers-Armstrong”, półautomatyczna, ustawiana początkowo w osi symetrii okrętu na specjalnej podstawie morskiej, znajdowała się na *Burzy*. Armatę tę popularnie zwano „pom-pom”. Miała zamek klinowy poziomo odpalający, podawanie naboju ręczne, w magazynkach, odpalanie mechaniczne i elektryczne. Muszka kołowa. Naboje zespolone, pociski smugowe, odłamkowo-smugowe i odłamkowo-zapalająco-smugowe. Ciężar pocisku 0,9 kg, największy zasięg pionowy 4000 m, poziomy 7500 m. Szybkostrzelność 550 strzałów na minutę. Kąt ostrzału poziomego 360°, a pionowego +90°<sup>152</sup>.
  - Armata plot sprężona kalibru 37 mm wz. 39/W-11 i pojedyncza 70 K będące na uzbrojeniu *Błyskawicy*, dozorowców, ścigaczy typu *MOD 3*, ścigacza *Błyskawiczny*, *BDD 1* i *Zetempowca*. Ciężar pocisku 0,732 kg, szybkostrzelność 160–180 strzałów na minutę, kąt podniesienia lufy -5° do +85°, pułap 6700 m, zasięg w poziomie 8500 m<sup>153</sup>.
  - Armata przeciwlotnicza automatyczna 20 mm wz. Mark I typu *Oerlikon*, na wyposażeniu *Błyskawicy*, *Burzy* i ścigacza torpedowego *TP 1*. Była przystosowana do strzelań przy małych i dużych katach podniesienia z odległością skuteczną od 900 do 1100 m. Lufa miała 9 gwintów prawoskrętnych o głębokości bruzd 0,4 mm i zdejmowany tłumik płomieni. Armata strzelała automatycznie na zasadzie odrzutu zamka, zaryglowanie bezwładne, chłodzenie powietrzem. Naboje podawane z magazynków cylindrycznych na 60 sztuk. Muszka kołowa o 2 pierścieniach. Naboje zespolone, pociski kruszące, krusząco-smugowe, krusząco-zapalające, krusząco-zapalająco-smugowe. Ciężar naboju 0,241 kg. Donośność maksymalna przy kącie podniesienia 45° około 5715 m, pułap 3000 m, szybkostrzelność 465–480 strzałów na minutę. Kąt ostrzału poziomego 360°, kąt podniesienia 75°. Obsługa 2 ludzi<sup>154</sup>.
  - Armata plot Flak Mi-38 kalibru 20 mm, prod. niemieckiej, na trałowcach typu *Czajka*. Szybkostrzelność 120 strzałów na minutę, ciężar pocisku 0,13 kg, kąt podniesienia -12° do +90°, pułap 2200 m, zasięg 4800 m.
  - Armata plot kalibru 20 mm SzWAK na ścigaczu torpedowym *Tp 2*<sup>155</sup>.
  - NKM 13,2 mm wz. 30 typu *Hotchkiss*, na uzbrojeniu *Wilka*, *Rysia* i *Żbika*. Składał się z karabinu właściwego i podstawy morskiej, chłodzony powietrzem. Naboje zespolone, pociski zwykłe, przeciwpancerne, smugowe, smugowo-przeciwpancerne i dymne. Ciężar pocisku 0,118 kg, ciężar łuski 0,122 kg, waga prochu 14,35 kg, siła przebijania żelaza 20 mm i 7 mm pancerna na odległość 700–2000 m. Zasięg 6500 m, pułap 3000 m, szybkostrzelność 4590 strzałów na minutę. Kąt ostrzału poziomego 360°, kąt podniesienia -5° do +85°. Amunicja w magazynkach po 30 sztuk, odpalanie mechaniczne przez nacisk pedału, ale łatwo się przegrzewały<sup>156</sup>.
  - 12,7 mm KM *Browning-Colt*, zdwojony, przeznaczony do walki z lotnictwem na małych odległościach, do zwalczania celów nieopancerzonych morskich i lekko opancerzonych lądowych oraz siły żywej. Chłodzenie wodne, ładowanie za pomocą składanej metalowej taśmy 200 naboju. Do zwalczania celów powietrznych i szybkich celów morskich miał muszkę kołową, prócz tego celownik ramowy. Strzelanie seriami 5–10 naboju, ciągle w wypadkach wyjątkowych. Amunicja: pocisk zwykły do zwalczania samolotów, siły żywej i lekko umocnionych punktów; pocisk przeciwpancerny do celów powietrznych, lekko opancerzonych, celów lądowych i nieopancerzonych celów morskich; pocisk smugowy do poprawiania strzelania i zapalania łatwopalnych materiałów. Wierchołkowa toru przy maksymalnej donośności 900 m, poziomą kąta ostrzału 360°, kąt podniesienia -15° do +85°, szybkostrzelność 500/600 strzałów na minutę, donośność 6855 m. Obsługa 5 osób: celowniczy, ładowniczy, taśmowy, obsługa pompy, wręczyciel, ale można było zmniejszyć. Np. na trałowcach typu *Albatros* i *Delfin* do obsługi 2 KM potrzeba było 7 ludzi: 2 celowniczych, 2 ładowniczych, 1 taśmowego, 1 do obsługi pompy i 1 wręczyciela. Taśmowy sprzędzał taśmy dla 2 KM, obsługa pompy stwarzała cyrkulację wody jednocześnie w 4 chłodnicach, a wręczyciel dostarczał amunicję do 2 KM<sup>157</sup>.
- Po przebrojeniu floty na okrętach znajdowały się następujące armaty kalibrów: 100 mm – 9 (8 na *Błyskawicy* i 1 na *Sepie*), 85 mm – 3 (na trałowcach *BYMS*), 45 mm – 19 (trałowce *BTSZCZ* i ścigacz *Błyskawiczny*), 37 mm – 36 (*Błyskawica*, ścigacze *MO D 3* i *Błyskawiczny* oraz dozorowce). Ponadto wielkokalibrowe KM. Zdjęto z uzbrojenia okrętów armaty, NKM i KM z okresu przedwojennego i wojennego wprowadzając wyłącznie wzory radzieckie tak, że w 1959 roku zasadniczymi kalibrami były: 130 mm zdwojone armaty morskie wz. „B-2L-M”, 100 mm zdwojone armaty morskie wz. „P-2-100”, 100 mm pojedyncze armaty morskie wz. „B-34-U”, 85 mm pojedyncze armaty wz. „90” (oraz zdwojone na *Gromie* i *Wichrze*), 37 mm pojedyncze armaty morskie wz. „70K”, 37 mm zdwojone armaty morskie wz. „W-11-M-2”, 25 mm zdwojone armaty wz. „2M-3” oraz WKM 14,7 mm i 12,7 mm<sup>158</sup>. Do największego kalibru należała armata kalibru 130 mm B-2-LM (donośność maksymalna – 130 kab., skuteczna – 110 kab., szybkostrzelność 8 strzałów na minutę), a do najmniejszego – armata kalibru 25 mm 2M-3 (donośność maksymalna – 18 kab., skuteczna – 15 kab., pułap – 2000 m, szybkostrzelność – 300 strzałów na minutę)<sup>159</sup>. Ponadto WKM-y kalibrów 14,7 mm i 12,7 mm. WKM kalibru 14,7 mm miał zasięg 8 kab., pułap – 1000 m, a szybkostrzelność 460 strzałów na minutę. Natomiast WKM 12,7 mm występował w 2 wersjach: DSzK i 2M-1. Pierw-

<sup>157</sup> Instrukcja artylerii morskiej. 12,7 mm zdwojony KM *Browning-Colt*. Część I – Opis i utrzymanie, Część II – Sposób użycia, MON 1949.

<sup>158</sup> W lipcu 1960 roku na wyposażeniu floty znajdowało się: 8 armat kalibru 130 mm wz. „B-2L-M”, 12 armat kalibru 100 mm: 8 wz. „P-2-100” i 4 wz. „B-34-U”, 12 armat kalibru 85 mm, 55 zdwojonych armat plot kalibru 37 mm wz. „W-11-M”, 73 pojedyncze armaty plot kalibru 37 mm „70K”, 76 armat plot kalibru 25 mm „2M-3”.

<sup>159</sup> Album rysunków do instrukcji artylerii morskiej. 25 mm samoczynna armata przeciwlotnicza 84KM. Opis i utrzymanie, MON 1955; Instrukcja artylerii morskiej. 25 mm samoczynna armata przeciwlotnicza 84KM. Opis i utrzymanie, MON 1955.

<sup>152</sup> Waško, Witkowski, *Tamże*, s. 29.

<sup>153</sup> Instrukcja artylerii morskiej. 37 mm sprężona armata przeciwlotnicza morska „W-11” 67 kal. Opis, obsługa i utrzymanie, MON 1955.

<sup>154</sup> AMW 2/49/8.

<sup>155</sup> *Tamże*.

<sup>156</sup> Piaskowski, *Tamże*, s. 137; Waško, Witkowski, *Tamże*, s. 31.

szy był lądowym pojedynczym WKM na podstawie słupowej morskiej, mający zastosowanie głównie na jednostkach pływających WOP (typu *KP 1* i *361 S*)<sup>160</sup>. Natomiast drugi – 2M-1, stanowił powszechnie używany w polskiej flocie wojennej i na jednostkach WOP WKM. Przeznaczony był do zwalczania celów powietrznych, nawodnych lekkich i brzegowych lekkich. Posiadał 2 lufy ustawione pionowo, maskę pancerną osłaniającą celowniczego, celownik kolimatorowy morski, szybkostrzelność 300 strzałów na minutę, pułap – 1500 m, zasięg poziomy – 2000 m, kąt podniesienia od -10' do +85', ładowanie taśmą.

Broń podwodna obejmowała torpedy, miny, BG oraz niezbędne urządzenia do ich eksploatacji.

W początkowym okresie organizacji floty – do początków lat 50., na wyposażeniu okrętów znajdowały się 3 grupy broni torpedowej: torpedy przedwojenne – „1924 V” (francuskie), „AB” (angielskie) i „IX” (angielskie); torpedy niemieckie – głównie lotnicze „F5b”, „F5W” i japońskie „TR/91”; torpedy radzieckie – lotnicze „45-36” oraz „53-38”. Zgromadzone torpedy nadawały się do szkolenia, ale nie przedstawiały większej wartości bojowej. Trwało to do 1952 roku, kiedy rozpoczęto unifikację broni podwodnej. Torped tych używano do 1953 roku z tym, że niemieckie i japońskie celem przystosowania do strzelań ćwiczebnych dorabiano do nich głowice ćwiczebne. Torpeda „TR/91” po przeróbce otrzymała nazwę „450 LK” (lotnicza krótka)<sup>161</sup>. W 1952 roku zaczęto wycofywać nietypowe torpedy, m.in. „AB”, „IX” i „1924 V” przeznaczając je na cele szkoleniowe ze względu na zły stan techniczny, a w kilka lat później – w 1956 roku, kupiono sowieckie torpedy okrętowe typu „53-39”<sup>162</sup>. W 1959 roku na ewidencji było: 68 torped „53-38”, 40 torped „38-39” oraz 25 torped „45-36”<sup>163</sup>.

Po uzbrojeniu na polskich okrętach stosowano 2 wzory torped – „53-38” i „53-39”, obie parogazowe i obie eksploatowane do 1980 roku. Znajdowały się na uzbrojeniu OP *M XIV bis*, kutrów torpedowych *183* i niszczycieli *30 bis*. Torpeda „53-38” przeznaczona była do zwalczania celów nawodnych o przebiegu prostym z możliwością odchylenia do 90°. Miała następującą charakterystykę: kaliber 533,4 mm; ciężar – 1740 kg; prędkość 45 w. przy zasięgu 4000 m i 35 w. przy zasięgu 8000 m; zanurzenie 2–14 m<sup>164</sup>. Natomiast druga torpeda, przeznaczona również do niszczenia celów nawodnych, też o przebiegu prostym z możliwością odchylenia do 90° zanurzeniu i kalibrze jak poprzednia, miała ciężar 1950 kg. Osiągała jednak większe prędkości: 51 w. przy zasięgu 4000 m i 39 w. przy zasięgu 8000m<sup>165</sup>.

<sup>160</sup> *Instrukcja piechoty. 12,7mm wielkokalibrowy karabin maszynowy wz. 1938/46*, cz. 1 (opis i utrzymanie), cz. 2 (sposoby i zasady strzelania), MON 1952.

<sup>161</sup> A. Komorowski, *Kierunki rozwoju*, s. 30–31. 1 stycznia 1952 roku na stanie MW znajdowało się 61 torped: 12 – wz. „53-38”, 17 – „AB”, 4 – „IX”, 18 – „1924 V” i 10 – „45-36” (*Tamże*, s. 31, tabela 4).

<sup>162</sup> AMW 2637, t. 3, s. 226.

<sup>163</sup> Komorowski, *Tamże*, s. 32. W 1961 roku torpedy „45-36” z uwagi na brak nosicieli zamierzano przerobić na ćwiczebne dla kutrów torpedowych, ale ostatecznie pocięto je na złom w 1963 roku.

<sup>164</sup> *Instrukcja broni podwodnej. Opis torpedy wz. 53-38*, MON 1950; *Instrukcja obsługi potrójnej wyrzutni torpedowej do torped kal. 533,4 mm*, wz. 53/38, MON 1953; *Przepisy o obchodzeniu się z wyrzutniami torpedowymi wz. BS*, MON 1953.

<sup>165</sup> *Przepisy broni podwodnej. Torpeda wz. 53-39. Opis i obsługa*, MON 1958; *Przepisy broni podwodnej. Torpeda wz. 53-39. Album rysunków*, MON 1958.

Torpedy te były przestarzałe, nie miały urządzeń do manewrowania i samonaprowadzania na cel lub przynajmniej niekontaktowych urządzeń zapalających. Były to torpedy o przebiegu prostym, kontaktowe, z widocznym śladem na wodzie w czasie przebiegu. Podobne rodzaje torped w innych flotach wojennych, głównie w NATO, wycofano wprowadzając na ich miejsce nowe wzory. Wyrzutnie torped – oprócz niszczycieli typu *30 bis*, nie miały przyrządów do kierowania strzelaniem torpedowym, dające możliwość automatycznego wyznaczania danych do strzału. Odbywało się to na oko.

Uzbrojenie minowe stanowiło ważny element studiów i badań DMW, które od pierwszych lat powojennych zamierzało wprowadzić jak najnowsze jego wzory<sup>166</sup>. W 1952 roku MW dysponowała tylko dwoma wzorami min w bardzo małych ilościach: „08/39” – 10 sztuk i „SM-5” – 8 sztuk. Natomiast od połowy lat 50. na uzbrojeniu znajdowały się: miny kotwiczne – galwaniczno-uderzeniowe wz. „KB”, „08/39” i „JAM” oraz antenowe – „AGSB”; miny denne indukcyjne „KMD-500”, o następującej charakterystyce:

- Miny wz. KB, 08/39 i JAM, służyły do niszczenia jednostek nawodnych, znajdowały się na wyposażeniu floty w latach 1952–1980. Mogły je stawiać trałowce, kutry torpedowe, OP, niszczyciele *30 bis* i ścigacze *122 bis*. Mina morska wz. KB miała ciężar 1065 kg, głębokość morza 12–260 m, a zanurzenie 2,4–9,1 m<sup>167</sup>; mina morska wz. 08/39 miała ciężar 592 kg, głębokość morza 10–110 m, a zanurzenie 1,2–6,1 m<sup>168</sup>; mina morska wz. JAM osiągała ciężar 170 kg, głębokość morza 2,5–50 m, a zanurzenie 1,5–2,5 m<sup>169</sup>.
- Mina wz. AGBS służyła do niszczenia jednostek nawodnych i OP w zanurzeniu, znajdowała się na wyposażeniu floty w latach 1954–1980. Mogły stawiać ją trałowce, niszczyciele i duże ścigacze OP. Miała ciężar 1140 kg, głębokość morza 12–430 m, a zanurzenie 9,1–91,4 m.
- Mina KMD-500 służyła do niszczenia jednostek nawodnych i OP, znajdowała się na wyposażeniu floty w latach 1955–1978 i mogły stawiać ją kutry trałowe *151*. Ciężar miny wynosił 500–550 kg, głębokość 8–30 m, a zanurzenie 3–30 m.

Uzbrojenie minowe miało wiele do zyczenia, a posiadane nie zabezpieczało potrzeb floty aż do połowy lat 60. Było ono w dobrym stanie technicznym, ale przestarzałe pod względem konstrukcyjnym i nie było min niekontaktowych do stawiania przez samoloty. W kraju produkowano jednak dobre ochraniacze pól minowych wz. OPM-26, ale nie mogły one być używane na dużych głębokościach. Pod koniec 1959 roku polska flota wojenna dysponowała następującą liczbą min morskich: „08/39” – 350 sztuk, JAM – 300 sztuk, KB – 800 sztuk, AGBS – 300 sztuk i AMD-500 – 30 sztuk. Również trały stanowiły początkowo znaczną różnorodność typów. Przejęte od Związku Radzieckiego trałowce w 1946 roku miały trały: kontaktowy, parny Szulca, elektromagnetyczny wz. „PEMT-3” i trał akustyczny

<sup>166</sup> *Album min morskich*, DMW 1947.

<sup>167</sup> *Przepisy broni podwodnej. Morska mina kotwiczna wz. „KB”. Opis, obsługa i utrzymanie*, DMW 1958.

<sup>168</sup> *Opis i przepis obchodzenia się z miną wz. 1908/39*, MON 1955.

<sup>169</sup> *Przepisy broni podwodnej. Mała mina kotwiczna „JAM”. Opis, obsługa i utrzymanie*, MON 1958.

„BAT-2”. W 1952 roku na wyposażeniu floty znajdowała się następująca liczba kompletów różnych trałów: 18 – trałów mechanicznych wz. Szulca; 6 – trałów mechanicznych wz. Oropesa; 15 – trałów mechanicznych wz. „OM”; 34 – trałów elektromagnetycznych wz. „PEMT”; 4 – trałów elektromagnetycznych wz. „TEM-VI” i 30 – trałów akustycznych wz. „BAT-2”<sup>170</sup>. Ponieważ zamiary produkcji trałów własnych nie powiodły się, importowano od Sowieców trały kontaktowe: wz. „MT-2”, „MT-3”, „MKT-1” rzeczne i kutrowe oraz niekontaktowe elektromagnetyczne: wz. „PEMT-2”, „SEMT”, „TEM-52” i akustyczny „BAT-2”. Importowane trały były już zmodernizowane i były sprawne w czasie prac trałowych na polskich wodach<sup>171</sup>.

W latach 1946–1952 na uzbrojeniu okrętów znajdowało się kilka wzorów BG: „B-1” prod. sowieckiej, „M-1” prod. sowieckiej i „VII” prod. angielskiej.

„B-1” była powszechnie stosowaną BG na polskich ON, prosta w użyciu, o następującej charakterystyce: waga – 165 kg, waga materiału wybuchowego – 135 kg, prędkość tonięcia – 2,3/2,5 m/sek, promień rażenia – 23–25 m, głębokość wybuchu – 15–300m<sup>172</sup>. W 1952 roku było ich 87 sztuk<sup>173</sup>.

„M-1” ważyła 41 kg, w tym 25 kg materiału wybuchowego, prędkość tonięcia – 2,1–2,3 m/sek., promień rażenia – 5 m. W 1951 roku było 271 takich BG.

„VII” ważyła 184 kg, a z dołączonym ciężarem wagi 75–259 kg. Materiał wybuchowy – 136 kg, czas tonięcia 3–5 m/sek., promień rażenia – 25 m. W 1952 roku było 54 takich BG.

Po przebrojeniu, na wyposażeniu floty były BG wz. – „B-1” i „B-2” z przyrządem zapalającym wz. K-3M oraz raketowe BG wz. „RGB-1”. Najdłużej stosowano „B-1” – w latach 1946–1980, a „RGB-1” w latach 1955–1963. W 1959 roku na uzbrojeniu było: „B-1” 5039 sztuk, a „RGB-1” 451 sztuk. Jednak stosowane w Polsce BG nie należały do najnowszych. Pierwsze miały już ograniczone walory taktyczne, ponieważ szybkość tonięcia była zbyt mała. Natomiast „RGB-1” miały za mały zasięg miotania, ponieważ miotacze do nich były przestarzałe. Ponadto na okrętach nie było przyrządów do kierowania miotaniem BG.

Podobnie jak uzbrojenie, również sprzęt łączności, radiolokacji i hydroakustyki stanowił różne typy i rodzaje, utrudniając prace w tym zakresie.

Na przekazanych przez Sowieców jednostkach, znajdowało się następujące wyposażenie łączności: trałowce – nadajnik typu „Buchta – 42” i typu „Bric”, odbiornik typu „US” oraz radiostację typu „A-7-A”; ścigacze OP – radiostację typu „RSBE-3 bis” i radiostację typu „A-7-A”; ścigacze torpedowe – radiostację typu „Jowisz” i „A-7-A”<sup>174</sup>. Urządzenia te wyprodukowane w latach 1935–1942 były już mocno przestarzałe, o rozbieżnych parametrach, co znacznie ograniczało prawidłowe funkcjonowanie łączności. „Buchta-42”, „RSBE-3bis” i „Jo-

wisz” przystosowane były wyłącznie do pracy kluczem. Brak stabilizowanych częstotliwości powodował stratę czasu na nawiązanie łączności oraz kłopoty z jej ciągłością. W czasie wojny były nadmiernie eksploatowane, wymagały gruntownych remontów, a szczególnie silniki. Natomiast „A-7-A” były typowymi radiostacjami wojsk lądowych, które przystosowano do pracy na okrętach<sup>175</sup>.

Również polskie okręty, które wróciły do kraju po wojnie, miały różny sprzęt łączności. *Błyskawica* i *Burza* miały sprzęt radiowy, a *Iskrę* pozbawiono tego sprzętu<sup>176</sup>. Dział sygnałowy na *Wilku* nie różnił się od przedwojennego, ale sprzęt radiowy Anglicy zdemontowali<sup>177</sup>. OP, które wróciły ze Szwecji, miały sprzęt łączności sprzed wojny, dlatego w kraju mogły wykonywać zadania bojowe i szkoleniowe. Miały one na wyposażeniu radiostacje typu „AWA” prod. polskiej z 1936 roku i typu „SM-1K” prod. francuskiej. Natomiast odnalezione w Niemczech trałowce miały sprzęt radiowy niemiecki – był to typowy sprzęt morski, częściowo zdekompletowany i nie gwarantował sprawnego działania. Zaś trałowce typu *Delfin* miały radiostacje prod. amerykańskiej typu „LMX” i „COL”.

Okręty i łączność brzegowa z nimi miały sprzęt łączności pochodzący z różnych źródeł, o różnej jakości, który nie zapewniał sprawnej łączności. Początkowo, aby ją usprawnić, poszczególne typy pogrupowano: prod. niemieckiej dano w rejon Świnoujścia, a amerykańskiej i sowieckiej w rejon Gdyni<sup>178</sup>. Plany wymiany sprzętu łączności przewidywały wyłącznie dostawy sowieckie, a sam proces wymiany miał miejsce w latach 1949–1953. Wprowadzono wówczas radzieckie nadajniki typu „Delfin”, „Buchta-46” i „Skumbria” oraz odbiorniki typu „Purga 45” i radiostacje typu – „Rejd”, „RBMK” i „RB”<sup>179</sup>. Jednak i ten wymieniony sprzęt nie należał do najnowszej generacji, nie wnosił istotnych zmian w zakresie ich taktycznego wykorzystania. Uzyskano jednak poprawę w niezawodności, dostępności do dokumentacji i części zamiennych oraz – co było ważne, ograniczono typy sprzętu łączności z korzyścią dla szkolenia. Ponieważ różnorodność sprzętu łączności radiowej nadal utrudniała łączność stacji nadbrzeżnych z okrętami na morzu, od 1954 roku czyniono starania o jego zmianę<sup>180</sup>. W miejsce dotychczasowych wprowadzono radiostacje typu „R-607 i 609”, nadajniki typu „R-601, 644 i 647” oraz odbiorniki typu „R-670, 671, 672, 673 i 674”. W 1957 roku zakończono wymianę sprzętu łączności radiowej na okrętach i PO<sup>181</sup>.

<sup>175</sup> *Tamże*, s. 142; *Tamże*, 35/36, s. 93–94. Dopiero w latach 1949–1953 sprzęt łączności na tych okrętach zmieniono na nowszy.

<sup>176</sup> AMW 777/76, s. 166–167, 186, 191.

<sup>177</sup> *Tamże*, s. 183–185. *Błyskawica* miała radiostację prod. angielskiej typu BD-3A.

<sup>178</sup> Część sprzętu łączności prod. amerykańskiej i angielskiej używano do 1954 roku. Natomiast niemieckie służące na lądzie stosowano do połowy lat 50., po czym przekazano je urzędowi pocztowemu.

<sup>179</sup> AMW 37/42/1, s. 85.

<sup>180</sup> *Tamże*, 1385/56/1, s. 60nn.

<sup>181</sup> *Tamże*, 3071/65/39, t. 15, s. 154; 2139/61/2, s. 12. Sowieci dostarczali sprzęt radiowy często zdekompletowany i nie terminowo, co utrudniało ciągłość pracy. Ponadto nie dostarczyli zamówionych na lata 1956–1957 lamp radiowych zastępczych, co doprowadziło do unieruchomienia niektórych nadajników (AMW 3071/65/39, t. 15, s. 158). Udaną była radiostacja „R-609”, którą można było nastroić na 4 dowolne częstotliwości zakresu i utrzymać łączność na dowolnym z 4 kanałów bez konieczności dostrajania. Czas nieprzerwanej pracy nadajnika wynosił do 30 minut, a odbiornik pracował nieprzerwanie przez całą dobę (*Radiostacja okrętowa R-609 „Akacja”. Opis i obsługa*, DMW 1957, s. 5–8).

<sup>170</sup> Dane taktyczno-techniczne trałów podaje Pater (*Uzbrojenie Polskiej Marynarki*, s. 44, 48).

<sup>171</sup> Trał „TEM-52” był przystosowany w Polsce do trałowania najnowszych min niekontaktowych.

<sup>172</sup> *Przepisy broni podwodnej. Opis i obchodzenie się z bombą głębinową wz. B-1 z przyrządem zapalającym K-3 (PBP nr 51-D)*, MON 1955.

<sup>173</sup> Ponieważ szkolenie i zapasy wymagały odpowiedniej liczby BG, opracowano dokumentację techniczną opartą na wzorach sowieckich w Zakładach Broni Podwodnej MW, a produkcję uruchomiono w Kieleckich Zakładach Metalowych.

<sup>174</sup> AMW 3218/51/2, t. 15, s. 141.

Radary pochodziły początkowo również z różnych źródeł. *Błyskawica* miała 2 radary angielskie – ostrzegawczy „RDF-291” i artyleryjski „RDF-295”<sup>182</sup>, a *Burza* wróciła bez radarów. W latach 1952–1954 na okrętach zaczęto montować radary sowieckie: na *Błyskawicy* i *Zetempowcu* stację radiolokacyjną typu „GIJUS-1M-4”, na ścigaczach typu „LIN”. Do 1962 roku na okrętach i jednostkach brzegowych współpracujących z flotą zainstalowano następujące radary:

- obserwacji powietrznej „GIJUS”, zasięg 50–100 kab.;
- obserwacji nawodnej – „RIF”, zasięg 50–100 kab., „LIN”, zasięg do 100 kab. i „Żarnica”, zasięg 30–60 kab.;
- nawigacyjne „NEPTUN”, zasięg 50–100 kab.;
- do kierowania strzelaniem artyleryjskim i torpedowym „ZARIA” o zasięgu horyzontalnym.

Wszystkie te radary nie miały zabezpieczenia przed zakłóceniami radiolokacyjnymi. Ponadto w większości były przestarzałe i nie odpowiadały wymogom taktyczno-technicznym walki morskiej, a niektóre podobne były do używanych w czasie wojny (GIJUS, LIN, ŻARNICA). Ponadto dostawy sowieckie były niekompletne lub niezgodne z zamówieniami. Np. stacja radiolokacyjna typu „FLAG” zakupiona w 1957 roku nie miała urządzenia podnośno-obrotowego. Złożono ją więc w magazynie i nie trafiła na OP<sup>183</sup>.

Trudności były również ze stacjami hydrolokacyjnymi. Przed przekazaniem nam *Błyskawicy*, Anglicy usunęli rekordery stacji hydrolokacyjnej typu „A/S 144” i zniszczyli elementy składowe. Urządzenia tego w praktyce więc nie było<sup>184</sup>. Odnalezione w Niemczech trałowce miały aparaturę hydroakustyczną typu „NH 6”. Trałowce otrzymane od Związku Radzieckiego nie miały stacji hydrolokacyjnych, a ścigacze – typu „TAMIR-8”<sup>185</sup>. Sprzęt hydroakustyczny prod. sowieckiej – nowoczesniejszy, zaczęto montować na okręty w latach 1952–1954. Na małych ścigaczach wymieniono stacje podśluchu podwodnego typu „TAMIR-8” na „TAMIR-10”, które zamontowano również na trałowcach typu *Czajka*<sup>186</sup>. W następnych latach ujednociono stacje hydrolokacyjne ograniczając ich typy do 2 – „TAMIR-10” i „TAMIR-11”, ale nie należały one już do najnowszych. Ich zasięg nie przekraczał 20 kab. (przy prędkości 12 w.) i nie pozwalała na wykrycie OP przy większych prędkościach. Maksymalna prędkość ON, przy której można było wykryć zanurzony OP wynosiła 12–16 w., co mogło wyeliminować je z nowoczesnej walki morskiej.

W marcu 1952 roku zdecydowano kupić od Sowieców 2 szumonamierniki, celem umieszczenia ich w Zatoce Gdańskiej do obrony Bazy Głównej MW. Miały zapewnić podśluch podwodny i wzmocnić w ten sposób

obronę bazy przed OP. Szumonamierniki otrzymały na wyposażenie PO 13 Hel i PO 11 Westerplatte<sup>187</sup>. Uruchomiono je we wrześniu 1955 roku, miały zasięg 3 Mm przy dokładności namierzania około 3’<sup>188</sup>. Jednak nie przedstawiały one większej wartości bojowej, ponieważ nie mogły w pełni zapewnić obrony bazy przed przenikaniem OP, a ponadto były bardzo kosztowne ze względu na konieczność położenia kabla podwodnego.

## Sposoby wykorzystania zasadniczych klas okrętów

Plany organizacji sił morskich oraz rozwój sztuki wojennej zakładały, że polska flota wojenna, podobnie jak i innych państw nadbałtyckich, będzie operować celem niszczenia okrętów przeciwnika – głównie zaś jego zespołów uderzeniowych na morzu i w bazach. Ponadto będzie przeprowadzać niszczenie obiektów gospodarczych i wojskowych na wybrzeżu, zwalczanie OP, przeprowadzenie blokady wybrzeży przeciwnika lub określonych akwenów, zwalczanie jego żeglugi i ochronę własnej, zabezpieczanie operacji desantowych od punktu załadowania poprzez przejście morzem do wysadzenia wojsk na wybrzeżu, obronę własnego wybrzeża od strony morza i wspieranie wojsk lądowych operujących w pobliżu oraz ochronę wód terytorialnych. Siłę uderzeniową miały stanowić ON – niszczyciele i kutry torpedowe oraz OP, które miały otrzymywać wsparcie lotnictwa morskiego i lądowego oraz artylerii nadbrzeżnej.

Już w pierwszych latach powojennych wyrażano poglądy, że na morzu zamkniętym rację bytu będą miały małe okręty we współdziałaniu z lotnictwem<sup>189</sup>. W kraju nie zdołano jednak wówczas opracować własnej taktyki, a zwłaszcza sztuki operacyjnej, głównie z braku odpowiednich kadr. Tacy oficerowie, z bogatym doświadczeniem, służących u boku Royal Navy pozostali na Zachodzie, a wśród nielicznych w Polsce wyrażano różne poglądy w zakresie sztuki wojennej. Zwracano jednak uwagę na istotę prowadzenia wojny morskiej na Bałtyku, której strategia polegała na funkcji wzmożonego wpływu kontynentu na przestrzeń, zasięg komunikacji i w swobodzie żeglugi. Lotnictwo brzegowe pokrywało całe morze, co zmuszało do nadania flocie wojennej specjalnej struktury, a krótkie linie żeglugowe nie wymagały uciążliwego systemu konwojów. Taka wojna morska, o małej skali nie byłaby jednak środkiem do wygrania wojny, ale środkiem potrzebnym do tego<sup>190</sup>. Główną rolę odegrali oficerowie sowieccy, którzy narzucili własną morską sztukę wojenną, według której flota wojenna miała spełniać rolę pomocniczą na rzecz wojsk lądowych. Działania bojowe miała prowadzić w rejonach przybrzeżnych lekkimi siłami, w oparciu o ogień artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa nadbrzeżnego<sup>191</sup>. Ożywienie w zakresie morskiej sztuki wo-

<sup>182</sup> AMW 777/76, s. 166.

<sup>183</sup> *Tamże*, 2139/61/2, s. 11nn. Mimo starań u Sowieców nie rozwiązano problemu obserwacji powietrza, a jedynymi stacjami ostrzegawczymi były typu „GIJUS” na niszczycielach i „Zetempowcu”. Stacje do wykrywania celów nawodnych „NEPTUN” miały duże gabaryty i nie nadawały się na małe okręty i były zawodne w eksploatacji. Istniały jednak w kraju możliwości produkcji radarów na potrzeby własnej floty i na eksport, a głównie nawigacyjno-ostrzegawczych powszechnie stosowanych na okrętach. Pierwsze próby uruchomienia w Polsce produkcji radarów podjęto w 1956 roku, ale w następnym już zaniechano. Ówczesne DMW zdecydowało o imporcie radarów od Sowieców (Przybylski, *Marynarka Wojenna...*, s. 154).

<sup>184</sup> AMW 777/76, s. 166.

<sup>185</sup> *Tamże* 3218/51/2, t. 15, s. 141.

<sup>186</sup> *Tamże* 3500/73, t. 12, s. 25.

<sup>187</sup> AMW 241/9, s. 14; 707/12, s. 29, 31; 707/13, s. 31.

<sup>188</sup> *Tamże*, 341/3, s. 690; 1997/59, t. 29, s. 70.

<sup>189</sup> J. Kłossowski, *Flota wojenna przyszłości*, PM 1947, nr 3, s. 54–67.

<sup>190</sup> Tenże, *Morskie siły*, s. 1234, 1235. Autor dla strategii floty przewidywał dwa zasadnicze cele: zabezpieczenie własnych linii komunikacyjnych, które na Bałtyku były krótkie, znajdowały się pod wpływem brzegu i przerywanie żeglugi przeciwnika oraz zabezpieczenie własnych wybrzeży z bazami wojennymi, portami handlowymi (*Tamże*, s. 1226).

<sup>191</sup> Cz. Pertkiewicz, *Morska myśl operacyjno-taktyczna w Polsce w latach 1920–1991*, PM 1992, z. 9, s. 51. Morską sztukę wojenno-morską w Polsce wpajano powszechnie do korpusu oficerskiego poprzez publika-



jennej nastąpiło dopiero od powstania Układu Warszawskiego. Do 1959 roku znaczące miały spotkania, narady i konsultacje w zakresie wymiany poglądów na taktykę i sztukę operacyjną. Zasadniczą jednak rolę odgrywały sowieckie szkoły wojskowe, głównie Akademia Marynarki Wojennej, do których wysyłano naszych oficerów<sup>192</sup>.

Na Bałtyku największymi okrętami mogącymi swobodnie operować były wówczas niszczyciele, chociaż w składzie flot Szwecji i Związku Radzieckiego znajdowały się krążowniki lekkie. Zaś pancerniki w tych państwach przestawały odgrywać operacyjną rolę na morzu. W drugiej połowie lat 50. trzonem sił uderzeniowych stawały się zespoły złożone z małych i szybkich okrętów – raketowych, torpedowych i artyleryjskich oraz OP<sup>193</sup>. Specyfika małego morza powodowała uwzględnianie w sposobach walki takich problemów, jak: stałe zagrożenie ze strony lotnictwa i min morskich, rozwijanie obrony przeciw atomowej i przeciwdywersyjnej i innych obron na morzu. Spowodowało to z kolei dążenie we wszystkich flotach wojennych do automatyzacji systemów kierowania i uzbrojenia oraz rakietyzacji<sup>194</sup>.

Flota wojenna PRL początkowo nie dysponowała znaczącymi zespołami taktycznymi. Do chwili przebrożenia charakteryzowała się niskim stanem technicznym oraz różnorodnością uzbrojenia, co pozwalało jej na ograniczone działania bojowe na wodach Zatoki Gdańskiej. Jeszcze do 1956 roku żaden z zespołów nie składał się z okrętów jednej klasy, co było niekorzystne w walce morskiej<sup>195</sup>. Jednolite zespoły okrętowe zaczęto tworzyć dopiero od 1957 roku – początkowo były to duże ścigacze OP, kutry torpedowe, niszczyciele, trałowce i kutry trałowe. Artyleria okrętowa umożliwiała obronę plot przed samolotami łokowymi atakującymi z małych pułapów oraz zwalczanie małych celów nawodnych. Flota ta do końca lat 50. mogła prowadzić operacje obronne na własnych wodach, zapewniała obronę podejść do Bazy Głównej, mogła pełnić daleki dozór na przyległych wodach, zaś działania zaczepne w ograniczonym zakresie. Była w stanie wspólnie z artylerią nadbrzeżną wiązać walką siły nawodne przeciwnika, ochraniać ZM i linie komunikacyjne w rejonie Bazy Głównej i na liniach żeglugi przybrzeżnej.

cje idei sowieckich. Potem pojawiły się nieliczne własne opracowania wyjaśniające sztukę wojenną z okresu II-giej wojny światowej, ale to nie miało większego wpływu na opracowywanie dokumentów i szkolenie. Formułowane wnioski były znane powszechnie i w innych flotach wojennych, o konieczności obrony baz morskich od strony lądu, o wzrastającej roli lotnictwa, OP, min oraz broni atomowej.

<sup>192</sup> R. Miecznikowski, *Rozwój morskiej myśli wojskowej w czterdziestolecie Marynarki Wojennej PRL*, PM 1985, z. 6, s. 23.

<sup>193</sup> Na Bałtyku przy organizacji nowoczesnych sił uderzeniowych uwzględniano cechy tego morza: ograniczony obszar operacji, nieduże głębokości, zmienność warunków hydrologicznych oraz łatwość śledzenia okrętów przez przeciwnika.

<sup>194</sup> Środki walki na Bałtyku były różne i zakładano użycie ich tam, gdzie mogły dać największe korzyści. Odnośnie floty polskiej analiza dokumentów i publikacji wskazuje, że w naszej Marynarce Wojennej poza zmianami liczbowymi i wymianą okrętów poszczególnych klas, nie przewidywano innych zasadniczych zmian, a to wiązało się z taktyką. Założono tworzenie systemu dowodzenia szczebla taktycznego i operacyjnego według wzorów sowieckich, wprowadzenie morskich szybkich sił lekkich nawodnych, zwiększenie liczby OP torpedowych małych i średnich oraz rozbudowę sił powietrznych zdolnych do działań bojowych na morzu. Trzonem lotnictwa morskiego stawały się samoloty uderzeniowe i zwalczania OP.

<sup>195</sup> Np. w 1956 roku w dywizjonie trałowców znajdowały się trałowce typu *Albatros*, *Delfin*, rzeczne kutry trałowe, a w grudniu tego roku na ich miejsce wszedł trałowiec bazyowy 254 K.

Najsilniejszą i uniwersalną klasą polskich ON były niszczyciele, o które zabiegano przed wojną, w POMW i po wojnie – w kraju. Jednak nigdy nie udało się stworzyć flotylli tych jednostek lub przynajmniej dywizjonu o podobnych danych taktyczno-technicznych. Były to okręty najbardziej uniwersalne, nadające się zastosować do wszystkich rodzajów operacji morskich na Bałtyku, uzbrojone w silną artylerię oraz broń podwodną i odporne na zniszczenia. Ich głównymi elementami obrony były: duża prędkość, szybki manewr oraz urządzenia do stawiania ZD. Spośród 4 niszczycieli w latach 50., 2 były zbudowane jeszcze przed wojną, a 2 wydzierzawiono początkowo od Sowieców. Nie mogły więc stanowić jednolitego zespołu. Mimo to starano się dostosować je do warunków współczesnej walki i miały wykonywać wszystkie te zadania, jakie niszczyciele wykonywały w innych flotach wojennych – głównie w sowieckiej.

Poglądy w zakresie bojowego wykorzystania niszczycieli w Polsce koncentrowano na zagadnienia związane z walką artyleryjską i na wypracowaniu metod wsparcia przymorskiego skrzydła wojsk lądowych. Zagadnienia te przerabiano i dyskutowano etapami: od działań pojedynczego okrętu do działań grupy okrętów współdziałających z artylerią nadbrzeżną i lotnictwem. Wraz z rozwojem kutrów torpedowych oraz koncepcji ich wykorzystania, zmieniała się myśl taktycznego wykorzystania niszczycieli. Myśl ta szła w kierunku opracowań zasad współdziałania z kutrami torpedowymi, szczególnie w zwalczaniu sił lekkich przeciwnika, konwojów i desantu na przejściu morzem<sup>196</sup>. Stąd w latach tych było duże przywiązywanie uwagi do walki torpedowej i wydzierzawienie niszczycieli mających na uzbrojeniu po 10 torped. Niszczyciel przeprowadzać miał ataki torpedowe na ON i statki z odległości 35 kab. i więcej. 35 kab. stanowiło najmniejsze zbliżenie do okrętu odpierającego ten atak artylerią. Aby torpedowanie było skuteczne, przewidywano odpalanie salwą torpedową – do pancernika i krążownika 5–6 torped. Moc bojową uzbrojenia torpedowego niszczyciela określano możliwością porażenia przeciwnika z jak największej odległości (działanie torpedy zależało od materiału wybuchowego, konstrukcji atakowanej jednostki i warunków trafienia). Trafienie w dziób zmniejszało właściwości manewrowe, w pobliże maszyn – zmniejszało prędkość, a w rufę – mogło pozbawić ruchu lub możliwości manewru.

Niszczyciele mogły wykorzystywać swoją artylerię we wszystkich spotkaniach bojowych, jako zasadniczego środka w odpieraniu ataku podobnych okrętów i kutrów torpedowych. W walce artyleryjskiej należało dążyć do zachowania odpowiedniej pozycji artyleryjskiej, a odległość strzelania przyjmować z uwzględnieniem granicy zasięgu ognia, możliwości obserwacji celu, skuteczności strzelania i szybkostrzelność. Kierunek i pozycję strzelania zakładano wybierać w zależności od zadania, możliwości wykorzystania miejscowych czynników (brzeg, przeszkody nawigacyjne, pogoda), a samą pozycję tak na KK przeciwnika, aby ograniczyć mu ilość strzelających armat i zwiększyć ilość własnych.

Operując na liniach żeglugowych, niszczyciele mogły samodzielnie poszukiwać mały konwój lub pojedyn-

<sup>196</sup> H. Pietraszkiewicz, *Rozwój polskiej morskiej myśli wojskowej w latach 1945–1969*, RONSiMW 1970, nr 5, s. 30.

cze statki, być naprowadzane na nie samolotami lub przez OP. Przyjmowano zasadę, że najpierw należy atakować z nastaniem ciemności lub w chwili zmiany szyku z dziennego na nocny. Należało wówczas wychodzić do ataku z ciemnej części horyzontu oraz zakłócić obserwację radiolokacyjną przeciwnika. W razie podjęcia ataku przez zespół niszczycieli na konwój przy dobrej widoczności, część tych okrętów należało wydzielić przeciwko jednostkom ubezpieczenia celem związania ich bitwą i odciągnięcia od statków. Jeżeli niszczyciele współdziałają w tym z samolotami, to one miałyby wykonywać odciążenie eskorty od statków przeciwnika, wykonując uderzenia bombowo-szturmowe i torpedowe. Ubezpieczenie można było również obezwładnić atakami OP i kutrów torpedowych współdziałających z niszczycielami. W czasie ataku na statki idące bez ubezpieczenia, niszczyciele nie mogły podejść na małe odległości, ponieważ byłyby narażone na ogień artylerii małokalibrowej i KM.

W czasie wykonywania napadu, niszczyciele uwzględniały możliwość niebezpieczeństwa ze strony OP osłaniających konwój, zaś w czasie pościgu – uwzględniano możliwości spotkania min, które mógł stawiać uchodzący przeciwnik.

Niszczyciele mogły działać również przeciwko obiektom brzegowym i urządzeniom hydrotechnicznym przeciwnika poprzez ostrzał artyleryjski urządzeń portowych, składów paliwa, nadbrzeżnych lotnisk, baterii itd. Skuteczność ognia artyleryjskiego zwiększała się, jeżeli strzelanie prowadzono z kotwicy lub z zastopowanymi maszynami. Byłoby to jednak rzadkością, ze względu na ogień artylerii przeciwnika z brzegu i ataki jego lotnictwa. Strzelanie w ruchu można było zabezpieczyć przyrządami KO, wyposażenie pozycji ogniowej w pomocnicze punkty celowania oraz dozory, kierowanie ogniem za pomocą samolotów lub punktów kierowania.

Przy wybieraniu pozycji do strzelania na brzeg uwzględniano niebezpieczeństwo minowe i należało przeprowadzić wstępne trałowanie rejonu manewrowania niszczycieli, jeżeli pozwoli na to sytuacja. Natomiast przed niebezpieczeństwem OP, pozycję strzelania wybierano na mniejszych głębokościach – poniżej 12 m, a ponadto niszczyciel nie zwracał się burtą w stronę spodziewanych ataków torpedowych. Aby uniknąć rażenia od dział połowych i KM przeciwnika, należało manewrować nie mniej niż 20 kab. od brzegu.

Okręty te doskonale nadawały się do ubezpieczania jednostek bojowych, eskortowania OP i konwojowania, co potwierdziła II wojna światowa. W ubezpieczeniu okrętów bojowych pełniły obronę plot, przeciw OP i przeciw KT, wykonywały zadania wykrycia i odparcia ataków przeciwnika na morzu<sup>197</sup>. W zależności od charakteru niebezpieczeństwa, składu sił i klas ochranianych okrętów, niszczyciele zajmowały pozycje w różnych szkach marszowych. Szyki tak organizowano, aby mogły sprzyjać ześrodkowaniu sił na niebezpiecznym kierunku oraz utworzyć wymaganą głębokość obrony.

Niszczyciele wykonywały również artyleryjskie wsparcie i współdziałały przy wysadzeniu desantu morskiego, co również potwierdziła II-ga wojna światowa. Osłaniały desant na przejściu morzem, mogły przewo-

zić oddziały lądowe i wysadzać je na ląd i dawały wsparcie ogniowe wzdłuż wybrzeża. Do chwili wysadzenia desantu obezwładniały środki ogniowe przeciwnika, operując zwykle grupami i prowadząc strzelanie według tabeli manewrowej. Wsparcie ogniowe ze strony niszczycieli mogło być epizodyczne lub systematyczne, rażąc obiekty niedostępne dla własnej artylerii lądowej i dezorganizując obronę artyleryjską przeciwnika. Mogły strzelać samodzielnie wybierając cel i rodzaj ognia lub włączyć się do systemu ognia artyleryjskiego wojsk lądowych.

Wiele uwagi poświęcano taktyce niszczycieli w zakresie wykorzystania przez nie torped. Celem ataku torpedowego niszczycieli było: zniszczenie lub obezwładnienie okrętów, zmuszenie do zaniechania określonego działania lub ruchu, zabezpieczenie działań własnym siłom głównym, ograniczenie manewru przeciwnikowi, odciążenie części sił nieprzyjaciela na siebie i naprowadzenie przeciwnika na własne OP i pola minowe<sup>198</sup>. Skuteczność ataku torpedowego niszczycieli można było osiągnąć przez: masowe użycie tych okrętów, prawidłowy wybór i zajęcie na czas pozycji wyjściowej oraz pozycji salwy torpedowej, szybkie i zdecydowane działania w czasie zbliżania się do przeciwnika i umiejętne zastosowanie środków bezpieczeństwa (wsparcie artyleryjskie, lotnicze i ZD). W zależności od liczby niszczycieli, atak torpedowy mógł być pojedynczy, parzysty lub wspólny. Parzysty polegał na ataku 2 niszczycieli z jednego kierunku, zaś wspólny – jako ześrodkowany i rozdzielony. Atak ześrodkowany – to jednoczesne uderzenie na jeden cel, a rozdzielony – przeciwko kilku celom lub grupom.

Ataki torpedowe niszczyciele mogły przeprowadzać w warunkach dobrej, średniej i małej widoczności, z dwóch burt, z oskrzydleniem, półoskrzydleniem i z jednej burty. Mogły być samodzielne lub zespołowe z kutrami torpedowymi i samolotami. Jednak w latach 50. pojedynczy atak torpedowy niszczyciela był już niemożliwy, chyba, że przy niespodziewanym spotkaniu z przeciwnikiem na małych odległościach, w czasie napadu na pojedynczy statek, uszkodzone okręty lub w konieczności zatrzymania nieprzyjaciela nie licząc się z własnymi stratami.

Przy ataku zespołowym niszczyciele mogły wykonać jedno lub szereg uderzeń torpedowych, do czego należało użyć większy zespół. Kolejne, poszczególne fale niszczycieli atakowały torpedami w niewielkich odstępach, które w odległości między falami wynosiły 15–20 kab., w czasie 2–3 minut. Winny atakować parami, każda w swoim kierunku. Pozycja salwy torpedowej na szybkie jednostki nawodne winna znajdować się na KK celu = 35–70' i w odległości 35 kab., a przy ataku na okręty o małej prędkości i statków na KK = 35–100' i w odległości 15–20 kab.

Przebieg ataku torpedowego niszczyciela dzielił się na 4 okresy: taktyczne rozwinięcie celem zajęcia pozycji, zbliżenie do przeciwnika na zajęcie pozycji salwy torpedowej, manewrowanie na kursie bojowym dla odparcia salwy torpedowej i manewrowanie powrotne.

Zabezpieczenie ataków torpedowych niszczycieli polegało na: rozpoznaniu przeciwnika i naprowadzeniu

<sup>197</sup> Szpitun, *Ogólne zasady sztuki wojenno-morskiej...*, s. 27–28.

<sup>198</sup> *Taktyka...*, s. 38–39, 125–132. *Atak torpedowy to całokształt działań niszczycieli (manewr, ogień) zabezpieczających zbliżenie się z nieprzyjacielem i wykorzystanie przeciwko niemu broni torpedowej* (Tamże, s. 132).

niszczycieli, wsparciu ataku celem obezwładnienia oporu nieprzyjaciela i jego ochrony, osłonie z powietrza i na maskowaniu (demonstracyjne działanie grup okrętowych i samolotów, przykrycie ZD przez samoloty, kutry torpedowe i inne szybkie jednostki, zakłócenia radiolokacyjne i radiotechniczne).

Niszczyciele były zdolne do współdziałania z ON, OP i lotnictwem, co zresztą wykazały doświadczenia II-giej wojny światowej. Mogły więc: uczestniczyć w składzie sił głównych z ON, we wspólnym ataku z kutrami torpedowymi, samolotami torpedowymi i bombowymi, przeprowadzać wstępne uderzenia celem osłabienia przeciwnika i dezorganizować jego ugrupowanie bojowe. Ponadto – przeprowadzać pościg, współdziałać z kutrami torpedowymi i wyprowadzać je do ataku torpedowego<sup>199</sup>.

Obok niszczycieli, do sił uderzeniowych w polskiej flocie wojennej zamierzano wprowadzić na dużą skalę kutry torpedowe, których głównym uzbrojeniem były torpedy ładowane do odpowiednich wyrzutni<sup>200</sup>. Do głównych zadań tych okrętów należało: niszczenie ON i zwalczanie żeglugi przeciwnika, osłona desantu morskiego, obrona własnej komunikacji morskiej, zabezpieczenie rejonu zgrupowania własnych sił i udział w obronie przeciwdesantowej. We wszystkich tych działaniach podstawą walki byłyby ataki torpedowe. Do dodatkowych zadań tych jednostek należało: stawianie ZM, wysadzanie desantu, szybki przerzut wojsk z lekkim uzbrojeniem, wspieranie obrony przeciw OP, rozpoznanie, dozór, stawianie ZD, wysadzanie grup dywersyjnych, ratowanie rozbitków, dostarczanie zaopatrzenia dla okrążonych własnych oddziałów, wspieranie dozoru, ewakuacja rannych oraz udział w obronie przeciwminowej. W tych dodatkowych działaniach nie wykorzystywały torped, a małokalibrową artylerię, odpowiednie wyposażenie, dużą prędkość, zwrotność i małe zanurzenie. Był to bardzo przydatny okręt na Bałtyku – wielozadaniowy, mały, zwrotny i szybki. Możliwości bojowe tych jednostek rosły pod wpływem doświadczeń II wojny światowej i koreańskiej<sup>201</sup>. Na Bałtyku trudno było liczyć na walki kuterów torpedowych z dużymi ON, bo ich nie było. Istniała jednak możliwość walki z niszczycielami i innymi jednostkami nawodnymi, które będą działać na morzu samodzielnie, bądź ubezpieczać małe konwoje lub pojedyncze statki. Walka z siłami byłaby jednak trudna, ponieważ miały one na uzbrojeniu małokalibrowe armaty automatyczne przeznaczone m.in. właśnie do odpierania ataków kuterów torpedowych. Głównie niszczyciele na małej odległości mogły pokryć ogniem z tej artylerii znaczną powierzchnię, utrudnia-

jąc kutrom torpedowym podejście na odległość strzału torpedowego. Dlatego aby odnieść sukces w takiej sytuacji, należało zapewnić użycie dużej liczby kuterów torpedowych atakujących z różnych kierunków i w miarę możliwości we współdziałaniu z samolotami. Artyleria małokalibrowa stanowiła więc poważne zagrożenie dla kuterów torpedowych, ale nie była w stanie uniemożliwić im ataku torpedowego.

Ścigacze torpedowe największe szanse miały wśród wysp i przy dobrze rozwiniętym wybrzeżu. Na takich wodach były dobre warunki do maskowania małych okrętów, a trudne dla samolotów. Ponadto samoloty na morzu mogły być wcześniej wykryte przez radary okrętowe, a wykrycie ścigaczy torpedowych w złej pogodzie było trudne. Warunki pogodowe nie zawsze sprzyjały samolotom, a przygotowane do tego, miały ograniczoną swobodę działania. Np. gęsta mgła, śnieg i deszcz utrudniały prowadzenie samolotu, a kutry torpedowe mogły w tych warunkach operować swobodnie. Samolot mógł przebywać krótko w powietrzu z powodu ograniczonych zapasów paliwa, a kuter torpedowy długo. Lotnictwo mimo doskonalenia nie było jeszcze w stanie wyprzeć kuterów torpedowych ze składu flot wojennych, a doskonalenie sposobów współdziałania między nimi powodowało wzrost znaczenia ścigaczy torpedowych.

Zespoły ścigaczy torpedowych mogły przebywać na morzu przy fali 4–6'B, a nawet więcej. W takich warunkach strzelanie torped było trudne, ale możliwe. Na Bałtyku okręty te miały operować do kilkudziesięciu Mm od brzegu, a więc przed sztormem mogły skryć się w bazie. Zimą działania kuterów torpedowych były ograniczone ze względu na przeszkody lodowe. Na wodach południowego Bałtyku pojawiają się one zwykle w grudniu lub styczniu, a znikają w lutym lub w marcu.

Pewną przeszkodą dla ścigaczy torpedowych była możliwość wykrycia ich przez radary przeciwnika z odległości kilkudziesięciu Mm, co powodowało dłuższe przebywanie w strefie ognia artyleryjskiego podczas zbliżania się do atakowanego okrętu. Było to jednak tylko utrudnienie, ponieważ atak torpedowy był możliwy. W takiej sytuacji można było wykorzystać złe warunki pogodowe, naturalne zasłony i ZD, dużą prędkość i zaskoczenie. Ponieważ początkowo miały ograniczone pole widzenia – do 10000 m, powinny być wyprowadzane do walki przez niszczyciele lub samoloty<sup>202</sup>, a potem ścigacze torpedowe miały również radary, co zwiększało ich zasięg obserwacji<sup>203</sup>.

Najsukuteczniejszym sposobem działania kuterów torpedowych, było operowanie we współdziałaniu z innymi siłami, z zaskoczenia. Uzyskiwano je przez zachowanie ciszy radiowej, bez pracy radaru i w złej pogodzie, a sam kuter był trudno wykrywalny. Zespół tych jednostek z zasady dzielono na grupy: rozpoznania, atakujące, stawiania ZD, ratowniczą i wsparcia artyleryjskiego. Każda grupa winna mieć swego dowódcę, a wszystkie razem tworzyły odpowiednie ugrupowanie do wykonania określonego zadania bojowego. Szczególnie trudnym zadaniem dla kuterów torpedowych było atakowanie niszczycieli, które mogły otworzyć ogień artyleryjski na maksymalnym skutecznym zasięgu około 60 kab. Niszczyciel w ciągu 4–5 minut mógł wówczas wystrze-

<sup>199</sup> *Tamże*, s. 133–139.

<sup>200</sup> Na polskich kuterach torpedowych stosowano początkowo wyrzutnię torpedową wz. „BS”, służącą do burtowego wyrzucania torped wz. 53-38. Na pokładzie kutra ustawiano dwie niezależnie od siebie działające wyrzutnie, z których jedna była zamontowana z prawej, a druga – z lewej burty. Ich ustawienie było symetryczne względem wzdłużnej osi ścigacza, co zapobiegało przechyłom okrętu przy załadowanych dwóch torpedach. Wyrzutnie te wyrzucały torpedy z szybkością 4 m/sek., przy tym odległość upadku torpedy od krawędzi burty ścigacza wynosiła 2 m. Strzał następował przy zapaleniu ładunku prochu bezdymnego o wadze 40 g, znajdującego się w komorze naboju butli strzelniczej. Odpalenie przeprowadzano z pomostu d.o. za pośrednictwem skrzynki strzelniczej umieszczonej nad stołem nawigacyjnym. Strzelanie prowadzono salwą lub pojedynczo (*Przepisy o obchodzeniu się z wyrzutniami torpedowymi*).

<sup>201</sup> W 1950 roku siły morskie Północnej Korei skutecznie wykorzystywały kutry torpedowe (*Wanta, Czy kutry torpedowe...*, s. 8).

<sup>202</sup> S. Mieszkowski, *Okręty i lotnictwo*, s. 27.

<sup>203</sup> *Tamże*, s. 12–14.

lic 7000–9000 pocisków, które zniszczyłyby prawdopodobnie 3–4 kutry torpedowe. II wojna światowa wykazała, że do zatopienia niszczyciela potrzeba trafić 1–2 torpedami, a z salwy torped trafiła jedna. Potrzeba więc było dwóch salw torpedowych<sup>204</sup>.

Działania bojowe ścigaczy torpedowych polegały więc na atakach grupowych z kilku kierunków, co utrudniało obronę przeciwnika, a najskuteczniejsze było jednoczesne wystrzelenie torped. Wspólne scentralizowane strzelanie torped przeprowadzano do okrętów powyżej od niszczycieli i do transportowców o głębokości powyżej 15 m. Pozycję salwy torpedowej zajmowano od 10 kab. od celu. Gdy długość celu wynosiła powyżej 1kab., strzelanie salwą można było wykonać z odległości 15 kab., przy KK celu = 35–90°. Punkt celowania stanowił dziób okrętu. Ważny był wachlarzowy układ torped w sektorze salwowym, który osiągnąć przez nastawę różnych kątów wyprzedzenia dla każdego kutra torpedowego. Ataki kutrów torpedowych zabezpieczano, aby przeciwnik nie mógł uchylić od torped, a ponadto przeszkodzić mu w kontrataku. Przeprowadzano je: rozpoznaniem, dla określenia elementów ruchu celu; obserwacją przeciwnika i naprowadzeniem na niego kutrów; osłoną plot; osłoną siłami i innymi dla zwalczania ubezpieczenia nieprzyjaciela oraz maskowaniem<sup>205</sup>.

Ścigacze torpedowe stanowiły w latach 50. groźną siłę torpedową we flotach bałtyckich, a okręty tej klasy szybko rozwijano. Podobne tendencje miały miejsce również w Polsce, czego wyrazem było wcielenie do floty w 1956 roku kutrów torpedowych wydzierżawionych od Sowieców. Planowano również w Dziwnowie zorganizować dywizję kutrów torpedowych<sup>206</sup>. Po krótkim okresie doskonalenia działań w małych grupach, przystąpiono do szkolenia w składzie zespołu. Okazało się, że samodzielna działalność kutrów torpedowych nie rokuje dobrych rezultatów. Zaczęto więc opracowywać zasady wspólnych działań kutrów torpedowych z okrętami artyleryjskimi, a następnie z lotnictwem myśliwsko-szturmowym<sup>207</sup>.

W polskiej flocie wojennej wiele uwagi zwracano na rozwój ścigaczy OP jako istotnego elementu do zwalczania niebezpieczeństwa podwodnego<sup>208</sup>. Taktyka tych okrętów polegała na poszukiwaniu i wykryciu OP prze-

ciwnika, a następnie jego zniszczenie przy pomocy BG. Poszukiwanie OP – obserwację podwodną, prowadzono dwoma sposobami: echo namierzaniem i szumoniemierzaniem, a polegało na systematycznym lub okolicznościowym kontrolowaniu obszarów wodnych mających na celu wykrycie i zniszczenie celu podwodnego. Dzieleno je na: poszukiwanie kontrolne i poszukiwanie na wezwanie.

Poszukiwanie kontrolne przeprowadzano w razie przypuszczenia, że w danym rejonie mogą operować OP nieprzyjaciela. Stanowiło zabezpieczenie przed możliwymi, niespodziewanymi atakami z ich strony. Należało je przeprowadzać wówczas, gdy własne jednostki wychodziły lub wchodziły do bazy, ponieważ formowanie i rozformowywanie szyku stanowiło najdogodniejszy moment do ataków torpedowych przez OP. Poszukiwanie dzielono na systematyczne i okolicznościowe (epizodyczne). Pierwszy rodzaj poszukiwania miało prowadzić przez cały okres trwania działań bojowych, a drugi – przed wyjściem lub wejściem jednostek do portu. Poszukiwanie na wezwanie przeprowadzano po stwierdzeniu obecności OP przeciwnika w danym rejonie i w przybliżeniu znane było jego miejsce. Do wykonania tego zadania wydzielano grupy ścigaczy z bazy, stojących tam w gotowości do natychmiastowego wyjścia na morze.

Ścigacze OP poszukiwały również OP przeciwnika wspólnie z lotnictwem. Samoloty wykrywały i powiadamiały ścigacze o wykryciu, następnie grupa tych okrętów wychodziła z bazy w nakazany rejon morza. Zasadniczym środkiem łączności samolotów ze ścigaczami były – łączność radiowa UKF, rakiety oraz ewolucje wykonywane przez samolot.

Stosowano trzy formy walki z OP: atak, kontratak i ściganie. Atak polegał na działaniu pojedynczego okrętu lub grupy ścigaczy OP do wykonania uderzenia BG. W tym celu należało określić jak najdokładniej elementy ruchu celu, a manewrowanie własne było wówczas podporządkowane dokładnemu zrzuconiu BG. Kontratak polegał na szybkich uderzeniach BG celem przerwania przeciwnikowi w wykonaniu ataku torpedowego oraz zmuszenia go do zejścia na duże głębokości. Natomiast ściganie polegało na przeprowadzeniu szeregu ataków na OP.

Jeżeli nie stwierdzono rezultatów ataków na OP, organizowano wówczas obserwację zagrożonego rejonu nawet do 48 godzin<sup>209</sup>.

<sup>204</sup> Marczak, *Kutry...*, s. 31–44; Szpitun, *Ogólne zasady...*, s. 33–34. Zasadniczo niszczyciel miał po 12 armat, a kuter torpedowy 2 torpedy. Niszczyciel w czasie podejścia do salwy torpedowej mógł zniszczyć 4 kutry, a dla jego zniszczenia trzeba było 2 torped. Do określonej pozycji salwy, jeżeli jedna z 6 torped trafią, dojść winno 6 kutrów torpedowych. Dlatego w skład kutrów torpedowych do takiego ataku wynosił 10 jednostek. Jeżeli niszczyciele działałyby w grupie po 3, to dla ich zatopienia trzeba było wysłać 30 kutrów torpedowych (Marczak, s. 41).

<sup>205</sup> *Taktyka...*, s. 140–149.

<sup>206</sup> AMW 1997/59, t. 28; 2024/60, t. 6.

<sup>207</sup> Pietraszkiewicz, *Tamże*, s. 30–31.

<sup>208</sup> Ścigacze OP – małe i duże, były szczególnie przydatne na przybrzeżnych wodach do zwalczania OP. Ponadto mogły prowadzić ochronę małych konwojów przed OP, dozór bliski i radiolokacyjny, eskortować OP, rozpoznawanie wybrzeży przeciwnika, stawianie aktywne ZM, przewozić i wysadzać desanty. Ubezpieczenie konwojów mogły przeprowadzać w czasie przechodzenia rejonów przybrzeżnych, na niedużą odległość. Desanty mogły wysadzać również na niedużych odległościach. Eskortować OP mogły wówczas, gdy OP nie dysponował czasem i miał przed sobą do przejścia duży obszar oraz zmuszony do wykonania zadania na powierzchni wody. Ścigacze OP mogły prowadzić rozpoznawanie wybrzeża przeciwnika przez ściąganie na siebie ognia artylerii nadbrzeżnej, wykrywając w ten sposób stanowiska bojowe wroga. W razie pilnej potrzeby, ścigacze OP mogły być wykorzystywane do prac trałowych. Okręty te mogły operować skutecznie jedynie w grupach (*Taktyka...*, s. 45–47).

<sup>209</sup> *Podręcznik tymczasowy zwalczania okrętów podwodnych*, DMW 1952; *Taktyka...*, s. 224–234. Od połowy lat 50. do wykrywania OP zaczęto coraz powszechniej stosować boje radiohydroakustyczne i wykrywacze magnetyczne. Boje radiohydroakustyczne stosowano w celu: poszukiwania OP w ograniczonych rejonach morskich, w razie utraty kontaktu wzrokowego lub radiolokacyjnego, kontrolnego poszukiwania rejonu; postawienia barier obronnych na podejściach do baz i portów, na skrzydłach konwoju lub na przypuszczalnym kursie OP; kontroli rezultatów ataków wykonanych na OP przez inne siły. Boje te mogły być stawiane przez samoloty i śmigłowce następująco: na kręgu, gdy boje stawiano wokół prawdopodobnego miejsca znajdowania się OP, grzebieniem, gdy boje stawiano w kilku liniach równoległych, bariera, gdy stawiano w kształcie kwadratu lub półkola na prawdopodobnym kursie OP. Jeżeli OP został wykryty, to jego dalsze śledzenie wykonuje się za pomocą dodatkowej serii boi. Z bojami stosowano również wykrywacze magnetyczne, które służyły do: poszukiwania OP w ograniczonym rejonie; utrzymania kontaktu z OP celem określenia jego elementów manewrowych i naprowadzenia na niego sił nawodnych lub powietrznych. Poszukiwanie za pomocą wykrywacza magnetycznego prowadzono sposobem halsowania lub na kręgu (Mróz, *Wykorzystanie lotnictwa do zwalczania*, PM 1959, z. 7–8, s. 45–46).

Właściwości Bałtyku pozwalające na operacje minowe, zmuszały z jednej strony do przygotowania odpowiednich sił do stawiania ZM, a z drugiej – organizowania zespołów trałowców do likwidacji niebezpieczeństwa minowego na własnych wodach.

Ponieważ w polskiej flocie wojennej nie było specjalnej budowy stawiaczy min, ich funkcje spełniać miały niszczyciele, kutry torpedowe, ścigacze OP, dozowce, trałowce, okręty desantowe i OP. Ponadto do stawiania min zamierzano wykorzystać również zmobilizowane jednostki rybackie, statki żeglugi przybrzeżnej, promy i inne jednostki nadające się do tego celu. Razem miałyby one stanowić nawodne siły minowe, których działania bojowe miały na celu stawianie ZM do niszczenia ON i OP, ograniczenie rejonu działań przeciwnika, stworzenie przeszkód nieprzyjacielowi w przenikaniu do ochraniających rejonów przybrzeżnych, utrudnienie ostrzału pozycji obronnych na wybrzeżu i baz morskich oraz lotniczych przez okręty przeciwnika, uniemożliwienie wysadzenia desantu morskiego. Ponadto wszystkie te jednostki mogły przewozić wojsko i sprzęt w operacjach desantowych.

W drugiej połowie lat 40. i w latach 50. nadal zamierzano stawiać ZM aktywne i obronne, manewrowe i manewrowo-pozycyjne.

Aktywne ZM miały być stosowane na wodach przeciwnika, na jego liniach żeglugowych i w portach. Obok niszczenia okrętów i statków, zmuszały one go do systematycznego trałowania dużych obszarów morza i okresowego zaniechania pływania przez okręty i statki. Skuteczność aktywnych ZM można było osiągnąć przez skrytość operacji minowania. Jedną aktywną ZM winna wynosić 200–250 min, którą mogły postawić: samoloty, OP i szybkie ON – krążowniki, niszczyciele i kutry torpedowe.

Obronne ZM służyły do zabezpieczenia określonego odcinka wybrzeża i umożliwiały manewrowanie we własnym obszarze operacyjnym. Wchodziły one w system rubieży obrony baz morskich i innych ważnych obiektów wojskowych oraz gospodarczych. W razie niemożliwości stałej obrony ZM zamierzano organizować obserwację, co umożliwiało uzupełnianie ZM i działań przeciw trałowcom nieprzyjaciela. Obronne ZM dzielono na: pozycyjne, przeciw OP i przeciw desantowe, jako środek zabezpieczający w składzie obronnych pozycji morskich. Stawiano je w zasadzie w okresie poprzedzającym wojnę celem obrony określonych rubieży, jako zasadniczy element pozycji minowo-artyleryjskiej.

Manewrowe ZM miały cechy zagród aktywnych i obronnych, stawiane w walce i przed nią celem: ograniczenia możliwości manewrowych, stworzenie dogodnych warunków bitwy w bezpośrednim spotkaniu z przeciwnikiem i utrudnienie mu pójścia. Stawiano je na kursie przeciwnika, aby jego okręt wszedł na minę.

Manewrowo-pozycyjne ZM to te, które miały być postawione jako manewrowe, ale po wyparciu przeciwnika z danego obszaru lub utracie swojego pierwotnego znaczenia, stały się pozycyjnymi.

Stosowano następujące rodzaje ZM: miny pojedyncze; lacha minowa – nieduża ilość min w jednym lub kilku rzędach o długości do 5 kab.; linia zagrodowa – postawiona w prostej linii (małe linie – do 1 Mm, średnie linie – 1–3 Mm i duże linie – ponad 3 Mm); linia min – odległość między minami 1,5 kab – mogło być kilka rzędów; pionowy rząd min – rząd min postawio-

nych w linii prostej na różnych zanurzeniach; pionowa zasłona – rzędy pionowe na kilku poziomach i pole minowe – różne kombinacje linii min oraz poziomych zasłon<sup>210</sup>.

W zwalczaniu min zasadniczą rolę odgrywały trałowce. Na podstawie wyniku doświadczeń z trałowania bojowego, udoskonalono i opracowano taktykę trałowców, których głównym zadaniem było: trałowanie rozpoznawcze, niszczenie ZM i przeprowadzenie okrętów za trałami.

Prace trałowe wykonywano dwoma sposobami: przetrałowanie i przeszukiwanie. Przetrałowanie – polegało na sprawdzeniu całego rejonu z utrzymaniem ustalonego przysłonu między sąsiednimi pasami trałowymi, a w stosunku do głębokości – z zachowaniem określonego zanurzenia trału. Przetrałowaniu podlegały rejonny manewrowe oraz przybrzeżne tory wodne, na których zachodziła możliwość postawienia małych ZM przez przeciwnika. Sposób ten wymagał dokładnego zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego. Drugi sposób składał się z 3 rodzajów przeszukiwania: proste, dokładne i szczegółowe. Proste polegało na sprawdzeniu całego rejonu z odstępami między dwoma sąsiednimi pasami trałowymi, wynoszącymi podwójną szerokość szyku zespołu okrętów trałujących; dokładne – polegało na sprawdzeniu całego rejonu z odstępami między dwoma sąsiednimi pasami trałowymi, wynoszącymi szerokość zespołu okrętów trałujących; szczegółowe – polegało na sprawdzeniu całego rejonu bez odstępów, a pasy przetrałowania stykały się z sobą (przeszukiwanie szczegółowe przeprowadzano głównie w tych rejonach, gdzie było prawdopodobieństwo min pojedynczych lub łań). Przeszukiwanie torów wodnych i rejonów manewrowych prowadzono wówczas, gdy było brak czasu na przetrałowanie, a ponadto wykluczano możliwość postawienia przez przeciwnika małych ZM. Przetrałowanie i przeszukiwanie przeprowadzano wtedy, gdy okręty nie mogły utrzymać się na określonych kursach przy ostrzałe wybrzeża oraz kiedy nie można było liczyć na dokładność zliczenia nawigacyjnego okrętów.

W zależności od terminu trałowanie rozpoznawcze torów wodnych oraz rejonów manewrowych dzielono na sprawdzanie systematyczne, wstępne i kontrolne. Sprawdzenie systematyczne przeprowadzano w określonym czasie, bez względu na zagrożenie ze strony przeciwnika, na wejściowych i wyjściowych torach wodnych oraz w rejonach nasilonego ruchu pływania. Sprawdzenie wstępne torów wodnych przeprowadzano zasadniczo przed każdym wejściem i wyjściem do bazy tak, aby do chwili wyjścia okrętów z bazy lub podejścia okrętów do bazy dany tor wodny był sprawdzony. Sprawdzenie kontrolne przeprowadzano na nowych torach wodnych i rejonach manewrowych a ponadto, gdy przeciwnik wykrył istniejący tor wodny i były podstawy przypuszczać, że postawił on na nim ZM, co jednak nie było dokładnie ustalone.

Doświadczenia wykazały, że nie starczało sił i środ-

<sup>210</sup> *Taktyka...*, s. 152–156. Zagadnienia związane z minami morskimi stanowiły istotne znaczenie w rozwoju polskiej morskiej sztuki wojennej przez cały okres powojenny, aż do najnowszych czasów. Były przedmiotem nieustannych studiów, a najlepsze rozwiązania z tym związane popularyzowano wśród oficerów marynarki jako obowiązujące (L. Iwaszko, *Regulamin walki Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej*, AMW 1990; A. Makowski, *Zasady taktycznego użycia min przez okręty nawodne. Taktyka Marynarki Wojennej*, cz. I, WSMW 1983, s. 252–281).

ków do zniszczenia wszystkich ZM. Dlatego w pierwszym rządzie określano ich granice.

Niszczenie ZM można było przeprowadzać tylko sposobem przetrąlowania, z dokładnym owiechowaniem pasów trałowych. Rejon przetrąlowały od min kotwicznych był wówczas, gdy pokryto go trałami dwukrotnie, tj. na każdym pasie trałowym wykonane zostały dwa czyste halsy, na których nie zatrałowano żadnej miny lub protektora pola minowego; przy minach niekontaktowych, jeżeli przestrzegana była wymagana wielokrotność oraz odpowiedni reżim pracy trałów.

Ważnym zadaniem dla trałowców było przeprowadzanie okrętów za trałami, co miało jednak szereg wad: ograniczona prędkość, okręty przeprowadzane za trałami pozbawione były swobody manewrowania, trudno było zabezpieczyć okręty prowadzone za trałami nocą, przed podciętymi minami lub minami niekontaktowymi o wielokrotnym działaniu. Pas przetrąlowania musiał być nie mniejszy od średnicy cyrkulacji najslabiej manewrującego okrętu ze składu przeprowadzanych jednostek<sup>211</sup>.

Trałowanie bojowe na wodach polskich prowadzono już od 1945 roku. Celem skoordynowania wysiłków i wymiany informacji o sytuacji minowej, a także o wynikach trałowania, powołano w 1945 roku Międzynarodową Centralną Komisję z siedzibą w Londynie. Dokonała ona podziału wód europejskich na poszczególne akweny, czuwając nad prawidłowym przebiegiem trałowania. Polska znalazła się w Strefie Komisji Mórz Barentsa, Bałtyckiego i Czarnego (BBCz), której szefem został sowiecki komandor Czubanow, z siedzibą w Moskwie. Czuwała ona nad przebiegiem trałowania w swojej strefie, a w jej skład wchodził przedstawiciel ZSRR, Polski, Anglii, Finlandii, Turcji, Szwecji, Norwegii i Danii. Na początku 1946 roku Komisja ta określiła dla poszczególnych państw strefy odpowiedzialności (strefy wód do rozminowania), które były zobowiązane do przeprowadzenia prac trałowych, oznakowania pól minowych i torów wodnych wolnych od min<sup>212</sup>. W 1946 roku strona sowiecka przekazała nam mapę z naniesionymi polami i zagrodami minowymi, charakterystykę tych pól i zagród, a także dane o torach wodnych wolnych od min w polskiej strefie<sup>213</sup>. Sytuacja minowa w polskiej strefie odpowiedzialności była trudna. Znajdowały się tu miny niemieckie, sowieckie i brytyjskie, postawione na torach wodnych wiodących do Ustki, Darłowa, Kołobrzegu, Świnoujścia i na Zatoce Pomorskiej<sup>214</sup>. Wytypowano cztery rejony, na których postawiono miny kontaktowe i niekontaktowe: a) rejon Zatoki Gdańskiej, od granicy z Sowietami poza Rozewie z podrejonami – Zatoka Gdańska, port Gdynia, port Gdańsk, rejon Rozewie i rejon Władysławowo; b) rejon Ustki; c) na północ od Kołobrzegu; d) W Zatoce Pomorskiej. Ogółem w strefie od-

powiedzialności Polski znajdowało się około 2500 min różnego rodzaju, w większości w rejonach głównych portów.

W wodach Zatoki Gdańskiej samoloty brytyjskie postawiły 1069 min niekontaktowych, większość w 1944 roku i niewielką liczbę w roku następnym, na początku maja. Spośród nich 129 min miało likwidatory, których czas działania upływał z końcem kwietnia 1945 roku. Ponadto istniało w Zatoce 12 pól i ZM. Na północ od ujścia Wisły Śmiałej istniało niemieckie pole minowe liczące 16 min kontaktowych i 6 ochraniaczy pól minowych. Zaś na północ od Przekopu Wisły istniało pole minowe o promieniu 1 Mm, na którym znajdowały się 4 miny niekontaktowe postawione przez sowiecki OP. Na północny-wschód od Babich Dołów była niemiecka ZM złożona z 24 min kontaktowych, a na północny-wschód od Rewy – na torze wodnym prowadzącym do Pucka, Niemcy postawili 2 ZM leżące niedaleko siebie. Obie miały 50 min kontaktowych i 13 ochraniaczy pól minowych. Na wysokości cypla Hel leżała ZM składająca się z 20 min kontaktowych postawiona przez sowiecki OP, a na północ od Juraty, w odległości około 6 Mm od brzegu, leżała ZM składająca się z 20 min kontaktowych postawionych również przez sowiecki OP. Przy podejściu do Nowego Portu Niemcy postawili 10 min niekontaktowych, a w Gdyni sytuacja minowa była jeszcze gorsza. W kanałach portowych Gdyni Niemcy postawili 25 min niekontaktowych, mające zapalniki nastawione na 1–4 impulsy. Zaś na redzie, krótko przed kapitulacją, postawili 64 miny niekontaktowe

Na północ od Rozewia na obszarze 24 Mm sowieckie OP postawiły pole minowe złożone z 20 min kontaktowych. Również na północ od Stilo w odległości 3 Mm od brzegu okręty te postawiły ZM złożoną z 17 min kontaktowych.

U wejścia do portu Władysławowo Niemcy postawili 11 min niekontaktowych, a w odległości 2 Mm od wejścia do tego portu znajdowała się niemiecka ZM złożona z 12 min niekontaktowych<sup>215</sup>. Jeszcze 7 czerwca 1946 roku Sztab Główny MW informował GUM, że port i podejście do Władysławowa nie są jeszcze rozminowane i stanowią zagrożenie dla żeglugi<sup>216</sup>.

W rejonie Ustki były 2 pola minowe postawione przez Niemców. Rodzaj i ilość min nie ustalono, ponieważ wiadomości o tych polach uzyskano ze znalezionej mapy niemieckiej, na której naniesiono tylko współrzędne pól minowych i tory wodne prowadzące wzdłuż brzegu do Ustki.

Na północ od Kołobrzegu, około 8–10 Mm od brzegu, Niemcy w pierwszych latach wojny postawili 2 ZM o długości 5 Mm i 8,5 Mm, liczące razem 450 min kontaktowych. 435 z nich Niemcy wytrałowali sami, ale 15 pozostałych min nie znaleźli. W marcu 1945 roku w czasie walk o Kołobrzeg Niemcy postawili na podejściu do portu 33 miny niekontaktowe. Ponadto na północny-wschód od Kołobrzegu znajdowała się ZM licząca 20 min kontaktowych, postawionych przez okręt sowiecki.

Na południe od Ławicy Odrzańskiej samoloty brytyjskie postawiły 824 miny niekontaktowe 129 z nich posiadało likwidatory, których czas działania upływał z końcem kwietnia 1945 roku. Zaś na torze wodnym

<sup>211</sup> *Taktyka...*, s. 174–186. Na podstawie doświadczeń opracowano szereg dokumentów i podręczników w zakresie obrony przeciwinminowej (A. Makowski, *Tamże*, s. 282–330; Tenże, *OPM okrętów podwodnych i zespołów okrętów nawodnych podczas przejścia morzem, Taktyka okrętów nawodnych*, cz. III, WSMW 1984, s. 159–176).

<sup>212</sup> Granice odpowiedzialności strefy polskiej przebiegały: od granicy polsko-sowieckiej na północ od Braniewa do punktu 55°28'N, 18°40'E, stąd prosto na zachód do punktu 55°28'N, 15°32'E, dalej na południe do punktu 54°48'N, 15°32'E, stąd prosto na zachód do punktu 54°48'N, 14°11'E biegła prostą linią do granicy na północno-zachód od Świnoujścia.

<sup>213</sup> W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po drugiej wojnie światowej*, PM 1965, z. 9, s. 71–72.

<sup>214</sup> AMW 2/49/8, s. 117nn.

<sup>215</sup> Szczerkowski, *Tamże*, s. 73.

<sup>216</sup> WAP Gd., GUM/1045, nr 30.

prowadzącym ze Świnoujścia do Szczecina, Niemcy postawili 24 miny niekontaktowe<sup>217</sup>.

Mimo intensywnych prac trałowych na wodach przybrzeżnych część min niekontaktowych pozostała, stanowiąc nadal niebezpieczeństwo, chociaż w miarę upływu lat ono słabło. W 1955 roku wszystkie baterie minowe znajdujące się w minach niekontaktowych straciły swoją zdolność zasilania układu elektrycznego urządzenia zapalającego, ale stanowiły nadal niebezpieczeństwo jako ładunki materiału wybuchowego, wyposażone w zapalniki i detonatory. Szczególnie niebezpieczne były miny z częściowo skorodowanym kadłubem, który można było łatwo uszkodzić<sup>218</sup>.

Potrzeby gospodarcze wymagały szybkiego rozminowania polskich wód, a prace trałowe miały być przeprowadzone w kolejności: trałowanie dla potrzeb żeglugi międzynarodowej, trałowanie portów i red, trałowanie torów wodnych prowadzących do portów oraz trałowanie celem skrócenia i poszerzenia już przetrałowanych torów wodnych. Miny kontaktowe trałowano bez względu na czas i miejsce ich postawienia, ponieważ mogły się zerwać z kotwic i dryfować. Natomiast niekontaktowe trałowano tylko w portach, na redach i na torach wodnych, co było spowodowane ich mniejszą żywotnością. Po upływie 3,5–4,5 lat miny niekontaktowe postawione na głębokości powyżej 50 m nie stanowiły niebezpieczeństwa dla żeglugi.

Oczyszczanie z min morskich szlaków żeglugowych prowadzących do polskich portów oraz oznakowywanie torów wodnych prowadziły trałowce sowieckie, polskie i szwedzkie.

Brak własnych trałowców spowodował zobowiązania sowieckiej floty do przeprowadzenia prac trałowych na polskich wodach. Było to w ich interesie, aby mogli: przetrzeć szlaki żeglugowe od własnych baz do portów strefy niemieckiej; uzyskać możliwość korzystania we własnym interesie wojskowym i gospodarczym z polskich portów; stworzyć dogodne warunki do rabunku okrętów, statków, taboru pływającego w polskich portach pozostawionych przez Niemców oraz ułatwić rabunek sprzętu portowego i stocznioowego w tych portach i nie dopuścić Polaków do niemieckich wojskowych instytucji badawczych lub ich wejście w strukturę polskiej MW. Zaś pod względem propagandowym wykazanie: że tylko Sowietci mogli nam pomóc; że przekazali 9 trałowców, ale Polacy nie są w stanie opanować ich techniki, zaś polska flota na Zachodzie stoi beczynnienie i nie chce rodakom pomóc i że pomoc sowiecka umacnia władzę ludową w Polsce.

Prace trałowe rozpoczęto w 1945 roku. W maju tego roku trałowce sowieckie rozpoczęły trałowanie toru wodnego Gdańsk-Hel, a w czerwcu przystąpiły do rozminowywania portu gdyńskiego. Przy tym 1 czerwca 1945 roku w Gdańsku na minie poderwał się sowiecki holownik, a następnego dnia na redzie tego portu mina uszkodziła kuter trałowy. Zaś 22 sierpnia w porcie gdyńskim poderwał się na minie sowiecki kuter trałowy i zatonął wraz z 16-osobową załogą<sup>219</sup>.

<sup>217</sup> Szczerkowski, *Tamże*, s. 73–74.

<sup>218</sup> N. Klatka, J. Niewęglowski, *O pracach rozbrojeniowych marynarki wojennej*, *PM* 1965, z. 12, s. 14–18.

<sup>219</sup> Podrywanie się na minach morskich było częste. Wiosną 1945 roku holownik Kapitanatu Portu w Gdyni wszedł na minę w basenie nr 1 i zatonął. Natomiast 8 września tego roku zatonął na minie koło Depek kuter rybacki *Puck 1* wraz z 2 członkami załogi. 3 stycznia 1948 roku

W pierwszej kolejności trałowano miny kontaktowe na torach wodnych Hel-Gdynia, Gdynia – Gdańsk, Gdańsk – ujście Wisły Śmiałej – Przekop Wisły, rozpoczęto również trałowanie red portów Gdyni i Gdańska. W połowie lipca 1945 roku Gdańsk i Gdynia zostały otwarte dla żeglugi, a 13 lipca zawiąły do Gdańska pierwsze 2 statki bandery fińskiej, a w trzy dni później do portu gdyńskiego wszedł pierwszy statek, również bandery fińskiej. 21 stycznia 1946 roku Bierut zwrócił się do Stalina z pismną prośbą o skierowanie nowej grupy sowieckich trałowców do rozminowywania wód polskiej strefy odpowiedzialności, głównie w Zatoce Gdańskiej. Podobną prośbę wystosował również Żymierski, ale do dowódcy sowieckiej MW – Kuzniecowa. Już wiosną 1946 roku sowieckie trałowce rozpoczęły nową operacją przeciwinową, co było na ręce Moskwy. Sowietci jednak zażądali, aby działania ich sił trałowych włączyć do planów polskich i pod żadnym pozorem nie ujawniać tego wobec innych państw. Żądania te stawiano również w 1948 roku. W 1946 roku sowieckie okręty poszerzały tory wodne, rozpoczęły trałowanie pól i ZM w Zatoce Gdańskiej i Puckiej, a razem z trałowcami polskimi przetrałowały tor wodny Hel-Gdańsk. Trałowanie portu gdańskiego zakończono 22 czerwca 1947 roku, a gdyńskiego – 8 września tego samego roku. Zakończono również trałowanie podejść do portu Władysławowo. Rozminowywanie Zatoki Gdańskiej przez trałowce sowieckie zakończono w 1950 roku<sup>220</sup>.

W 1945 roku sowieckie okręty trałowały miny kontaktowe i niekontaktowe postawione przez własne OP na szlakach prowadzących do Kołobrzegu. W latach 1946, 1947 i 1948 prace trałowe nadal prowadzili, ale Sowietci nie informowali władz polskich o wykonaniach pracach trałowych i które obszary wodne wolne są od min. Informacji tych udzielano dopiero po interwencji i na wyraźne żądanie strony polskiej. Sowietci zakończyli trałowanie na polskich wodach w 1950 roku. Ich ostatnie prace miały miejsce w maju-sierpniu, trałując wody Przekopu Wisły od linii brzegowej do Mikoszewa. Po 1950 roku prace trałowe prowadziły okręty wyłącznie polskiej MW. Do rozminowywania polskich wód terytorialnych, Sowietci nie kierowali swoich sił trałowych. Żądania te wykonywały okręty polskie.

Żałogi polskich trałowców nie miały odpowiedniego wykształcenia i doświadczenia do trałowania i dopiero przygotowywały się do obsługi sowieckich urządzeń, nie znanych w Polsce przed wojną. Zaś kadra, a szczególnie oficerowie, sceptycznie odnosili się do sowieckich trałowców i ich sprzętu trałowego. Były również pewne problemy z podoficerami natury dyscyplinarnej. Po prostu nie chcieli oni pływać na okrętach prowadzących trałowanie bojowe ze względu na ryzyko utraty życia i możliwości poderwania się na minie. Nie pomagały nawet kary<sup>221</sup>.

północ od Niechorza zatonął na minie szwedzki szkuner *Allan*. Ujawniło to istnienie nowego pola minowego w tym rejonie, a rejon ten aż do Kołobrzegu uważano za wolny od min. Niewytrałowane miny morskie oraz torpedy i BG pozostające w morzu, stwarzały nadal niebezpieczeństwo dla żeglugi, rybołówstwa i prac inżynierskich.

<sup>220</sup> Szczerkowski, *Tamże*, s. 58.

<sup>221</sup> AMW 2/49/8, s. 235. W zakresie służby na trałowcach było wiele trudności niezależnych od załóg: początkowo brak instrukcji obsługi w języku polskim, trudności w stoczniach uniemożliwiające szybkie remonty trałowców i trudności kadrowe.

Trałowanie min stanowiło jeden z najważniejszych elementów morskiej obrony przeciwminowej i jedno z najważniejszych zadań polskiej floty wojennej w okresie powojennym. Mimo początkowych pewnych trudności, polskie trałowce właściwie wykonywały swoje zadania bojowe, przeprowadzając skuteczne operacje trałowe: w lipcu 1946 – tor wodny Hel-Gdańsk; w czerwcu – lipcu 1947 okolice Jastarni; w sierpniu – październiku 1947 okolice Rozewia; wiosną 1948 wokół Kołobrzegu; w czerwcu – sierpniu 1948 Ławica Odrzańska, tor wodny do Świnoujścia; wiosną 1949 rejon Przekopu Wisły; w maju – czerwcu 1949 rejon latarni Stilo i w sierpniu 1949 podejścia do Ustki oraz Darłowa i działania te rozwijano.

Na prośbę Głównego Urzędu Morskiego polskie trałowce przeprowadziły trałowanie wód w rejonie Ustki, w kanałach portowych Gdyni, prowadziły te prace w okolicach Jastarni i w innych miejscach<sup>222</sup>. Po remontach w 1947 roku zaktywizowały prace trałowe, rosło doświadczenie, a zapoznanie się z sowieckim sprzętem trałowym pozwalało na jego właściwą eksploatację. Trałowaniem w 1949 roku zakończono etap likwidacji ZM kotwicznych w polskiej strefie odpowiedzialności.

W 1950 roku zamierzano trałować miny niekontaktowe, ale trudności związane z opóźnieniem remontu trałowców, brak dokumentacji, a co najważniejsze brak tabel trałowych trałów niekontaktowych były powodem, że Flotylla Trałowców prawdopodobnie nie prowadziła trałowania bojowego. W następnym roku prowadzono trałowanie kontaktowe i niekontaktowe, w 1952 roku tylko niekontaktowe, a w następnych latach prace te nasilały się. Ważne było też trałowanie toru wodnego Gdańsk-Hel w 1956 roku. Tor ten był zagrożony, ponieważ zimą w 1955 roku pokryła lodami przybrzeżne wody Zatoki Gdańskiej. Zamarzły tory wodne Hel-Gdynia i Gdynia-Gdańsk, leżące bliżej brzegów. Trzeba było więc rozminować akweny pod nowe tory wodne do Gdańska, wytyczone na głębszych wodach, ale zagrożonych minami. Trałowanie toru wodnego przeprowadzono latem 1956 roku, co znacznie poprawiło bezpieczeństwo żeglugi<sup>223</sup>. W następnych latach trałowanie przeprowadzano zgodnie z planami i na potrzeby gospodarki narodowej.

Oczyszczeniem szlaków żeglugowych prowadzących ze Szwecji w rejon Zatoki Gdańskiej zainteresowani byli Szwedzi, a ich trałowce przystąpiły do pracy w 1945 roku. Szwedzkie trałowce oczyściły z min tor wodny prowadzący z ich portów do wybrzeża gdańskiego – do 16 Mm od niego. Pod koniec lipca 1946 roku szwedzka MW powiadomiła polską MW o całkowitym rozminowaniu obszaru morskiego na szlaku żeglugowym Utklippan-Hel do równoleżnika 55' 12N. Szwedzi usunęły na rozminowanych wodach już jako niezbędne wszystkie 8 pław, służące dotychczas dla bezpiecznej nawigacji. Zaś 5 pław do oznakowania toru wodnego jeszcze nie rozminowanego, przylegającego do Zatoki Gdańskiej, Szwedzi jeszcze zostawili na pewien czas. GUM zakupił te pławy po to, aby stały tam nadal<sup>224</sup>.

Do operacji bojowych na morzu polska flota wojen-

na przygotowywała również OP, które na jej uzbrojeniu znajdowały się już w 1945 roku. Mimo szybkiego rozwoju sił i środków obrony przeciw OP, były one nadal groźnym rodzajem sił floty. Doświadczenia z II wojny światowej wykazały, że szczególnie skutecznie mogą działać we współdziałaniu z innymi siłami floty wojennej, głównie zaś z lotnictwem. Jednak polskie OP w okresie powojennym nie należały do najnowszych i mogły prowadzić operacje bojowe na Bałtyku w ograniczonym zakresie, ale prace nad rozwojem ich taktyki trwały nieprzerwanie. Co prawda Bałtyk był zbyt małym morzem do rozwinięcia większych sił OP, ale mogły one zmusić przeciwnika do wzmoczonego wysiłku obronnego na morzu. Doświadczenia wykazały również, że w razie zagrożenia wojennego należy przystąpić do masowej produkcji OP i szybkiego szkolenia załóg, do czego polski przemysł nie był przygotowany. Wzrosły ponadto wymagania w stosunku do baz dla OP, które w warunkach bałtyckich były mocno narażone na uderzenia z powietrza i morza. Zagrożenie to w stosunku do polskich OP rosło wraz z rozwojem lotnictwa i broni raketowej, ponieważ nie posiadały one odpowiednio zabezpieczonych ukryć przed atakiem przeciwnika. W zakresie bazowania OP nic się więc nie zmieniło w stosunku do 1939 roku<sup>225</sup>.

OP nadal charakteryzowały się odpowiednimi cechami, do których należało: skryte i ciche wykonywanie zadań bojowych; użycie uzbrojenia w zanurzeniu i w położeniu nawodnym; w razie zaskoczenia możliwość całkowitego zanurzenia się w ciągu 30–50 sekund; swobodne poruszanie się i manewrowanie w zanurzeniu i na powierzchni; duża samodzielność – przez kilka dób poza bazą możliwość wykonywania zadania bojowego; leżenie na dnie lub stanie na kotwicy w zanurzeniu; mając „chrapy” do wykonania zadania bojowego OP nie wynurzał się<sup>226</sup>. Te cechy charakterystyczne wyłącznie dla OP można było wykorzystać z powodzeniem również na Bałtyku. Jednak specyfiką działań bojowych OP na bałtyckich liniach żeglugowych było to, że silna obrona tych linii utrudniała operacje podwodne. Ponadto OP mogły wykorzystać uzbrojenie torpedowe, minowe i jeszcze artylerię, miały możliwości sukcesu przy współdziałaniu z własnym lotnictwem zwalczającym samoloty nieprzyjaciela do walki z OP silna obrona linii żeglugowych wymagała małych OP o dużym zasięgu pływania podwodnego, duży zapas torped i zdolność do pokonywania ZM, a w rejonach ograniczonych pod względem nawigacyjnym użycie OP było niemożliwe<sup>227</sup>.

Taktykę OP w polskiej flocie wojennej oparto na sowieckiej, głównie od początku lat 50. i przewidywała ona następujące działania bojowe: paraliżowanie ruchu okrętów na morskich liniach komunikacyjnych, prowadzenie rozpoznania w różnych rejonach i bazach, bliski i daleki dozór, blokada baz, torów wodnych oraz wąskich przejść, ochrona własnych linii komunikacyjnych, wysadzanie grup dywersyjnych z położenia nawodnego lub podwodnego, służba patrolowa oraz transport – paliwa, amunicji, żywności, ludzi, sprzętu rannych itp.

<sup>225</sup> Ł. P. Chijajnen, *Rozwicie zarubieżnych podwodnych łodok i ich taktiki*, Moskwa 1979; W. A. Hwoszcz, *Taktika podwodnych łodok*, Moskwa 1989; Kłossowski, *Flota wojenna...*, s. 65–66.

<sup>226</sup> *Taktyka...*, s. 67.

<sup>227</sup> L. Ratajczak, *Możliwości użycia okrętów podwodnych do działań na przybrzeżnych komunikacjach*, PM 1964, z. 4, s. 45.

<sup>222</sup> AMW 9/97 passim; 68/9, s. 1534; 68/16, s. 558.

<sup>223</sup> S. Szajna, *Rozminowanie Morza Bałtyckiego w strefie odpowiedzialności Polski w latach 1946–1956*, BH 1975, nr 6, s. 74–99.

<sup>224</sup> J. K. Sawicki, *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce*, Gdańsk 1988, s. 98–100.



Do najważniejszych zadań OP należało zwalczanie żeglugi przeciwnika na Bałtyku, czyli na morzu zamkniętym. Zamierzano użyć OP z uzbrojeniem torpedowym, a metody działań zależały od organizacji transportu morskiego. Zakładano, że w systemie konwojowym najlepszy rezultat osiągnie się masowym uderzeniem torpedowym na statki w konwoju, a w systemie potokowym – pojedyncze uderzenia torpedowe. OP mogły atakować konwój z naprowadzaniem przez inne OP lub samoloty, albo same poszukiwać i atakować z wykorzystaniem cech sygnalizujących zbliżanie się konwoju: systematyczne przeloty samolotów różnymi kursami na małych wysokościach, systematyczna praca radarów lotniczych do zwalczania OP, praca radarów i stacji radiowych statków i okrętów ochrony, szum śrub okrętów ochrony i statków oraz dymy na horyzoncie<sup>228</sup>.

Wprowadzono cztery metody działań bojowych OP: krążowniczą w nieograniczonym rejonie, krążowniczą w ograniczonym rejonie, pozycyjno-manewrową i pozycyjną. Pierwsza zapewniała samodzielność w działaniu, rozległy rejon operacji, a OP mogły działać w dowolnych jego miejscach. Druga również obejmowała nieograniczony obszar, ale OP miał mniejszą swobodę manewrowania – otrzymywał określony rejon. Trzecia metoda polegała na tym, że OP otrzymywał kilka sektorów – jeden główny, a pozostałe zapasowe. W odpowiedni sektor okręt był kierowany z lądu przez dowódcę brygady lub dywizjonu. Natomiast czwarta metoda polegała na tym, że OP otrzymywał określony sektor. Miało to miejsce szczególnie przy własnych wybrzeżach i przeciw bazom przeciwnika, w wąskich przejściach i na stałych liniach żeglugowych.

Działania grupowe OP obejmowały trzy metody – pas poszukiwań, ruchomą zasłonę i wiszącą zasłonę. Przy pierwszej metodzie brały udział przeważnie 3 OP. Otrzymywały one punkty początkowe, kierunek do nich, długość pasa poszukiwania, prędkość nawodną i podwodną. Pasy poszukiwania położone były równolegle do siebie w odległości około 10 Mm. OP szły razem na pozycję, a następnie rozdzielały się. Dowódca grupy OP zajmował pas środkowy, drugi okręt z lewej burty, a trzeci z prawej burty. Szły ze swoich punktów z jednakową prędkością w położeniu nawodnym, utrzymując stałą łączność na UKF z dowódcą grupy. Po dojeździe do końca pasa wykonywały zwrot na kontrkurs i szły z powrotem do punktu wyjściowego, potem następował zwrot itd. Między pasami poszukiwania były linie rozgraniczenia, poza które OP nie mogły wychodzić. Po zaobserwowaniu przeciwnika OP powiadamiał pozostałe okręty i zanurzał się. Przeształ iść wyznaczonym kursem i prędkością, a manewrował do ataku torpedowego, zakładając jednocześnie punkt teoretyczny, dokąd wróci po ataku. Ruchoma zasłona była podobna do poprzedniej metody, ale OP szły jako osłona konwoju lub zespołu manewrującego. 3 OP szły na określony KK i odległość, a po wykryciu nieprzyjaciela zanurzały się i atakowały go. Trzecią metodę stosowano na przybrzeżnych torach wodnych przeciwnika. Grupę 3 OP stawiano w pewnych odstępach 25–35 Mm od przybrzeżnego toru ze stałym nasłuchem radiowym, a jednocześnie prowadzono rozpoznanie lotnicze. Po poda-

<sup>228</sup> Z. Frankowicz, *Wykorzystanie okrętów podwodnych do zwalczania komunikacji morskiej przeciwnika na morzu zamkniętym*, PM 1961, z. 3, s. 21.

niu celu OP opuszczały swoje sektory i atakowały. Do stosowania tej metody najlepiej nadawały się małe OP, ze względu na małe głębokości i swobodę manewrowania wśród płyty przybrzeżnych.

Zasadniczym sposobem walki OP był atak torpedowy, który obejmował 4 fazy: określenie kierunku ruchu celu; określenie możliwości wyjścia do ataku (określenie elementów ruchu celu, zbliżenie się do celu); określenie kursu bojowego oraz oddanie strzału; manewrowanie posalwowe celem oderwania się od nieprzyjaciela lub przygotowanie się do powtórnego ataku<sup>229</sup>. Średnia odległość strzału torpedowego wynosiła 10–12 kab. Najskuteczniejszym atakiem było strzelanie torped salwami: salwą kątową i salwą czasową.

Strzelanie torpedami salwą kątową polegało na tym, że po określeniu prędkości, długości celu i odległości salwy, ustalano ilość torped w salwie i kąt rozchyłu między skrajnymi torpedami. Torpedy odpalano, gdy dziób okrętu celu naszedł na linię celowania w peryskopie. Pierwszą odpalaną torpedą była ta, która posiadała największą nastawę na żyroskopie i znajdowała się z przeciwnej burty od zbliżającego się celu tzn., jeżeli cel szedł z lewej burty. Później odpalano torpedy tej samej burty, a następnie z lewej, gdzie kolejno odpalane torpedy posiadały zwiększoną wartość nastawy na żyroskopie. Jeżeli napotkano okręt o dużej żywotności to ilość torped w salwie należało zwiększyć, a kąt rozchyłu między torpedami zmniejszono tak, aby ogólna szerokość sektora torpedowego odpowiadała wartości w tabeli. Strzelanie do okrętu zakotwiczonego prowadzono torpedami z nastawą na żyroskopie = 0°. W położeniu bez podnoszenia peryskopu, a tylko według namiarów z aparatury hydroakustycznej, ilość torped w salwie należało zwiększyć.

Strzelanie torpedami salwą czasową polegało na tym, że ilość torped w salwie, czasowy odstęp między torpedami i dopełnienie kąta wyprzedzenia wybierano z tabeli na podstawie prędkości, długości celu oraz odległości strzału. Przy strzelaniu trzema lub większą ilością torped, peryskop ustawiano na kąt równy kątowi wyprzedzenia plus dopełnienie do niego wybierane z tabeli. Pierwszą torpedę odpalano w momencie, gdy środek celu naszedł na linię celowania w peryskopie. Następne torpedy odpalano w określonych odstępach czasowych, wybranych z tabeli. Przy strzelaniu dwiema torpedami dopełnienia do kąta wyprzedzenia nie dawano. Komendę „pal” podawano w momencie, gdy dziób okrętu celu naszedł na linię celowania peryskopu. Drugą torpedę odpalano z odstępem czasowym wybranym z tabeli<sup>230</sup>.

Uzbrojeniem pomocniczym OP były miny, które budowano z uwzględnieniem możliwości wyrzucania ich z wyrzutni torpedowych. Do każdej wyrzutni torpedowej można było załadować jedną dużą minę lub dwie małe. OP brały miny zasadniczo tylko do dziobowych wyrzutni torpedowych, a w zależności od wielkości okrętu

<sup>229</sup> *Taktyka...*, s. 198–211. Manewrowanie posalwowe odbywało się w warunkach prześladowania przez ON przeciwnika, z wybuchami BG. Mogło to trwać od kilku godzin do kilku dni. OP mógł być zmuszony do kładzenia się na gruncie, wyciszyć na dłuższy czas mechanizmy i przyrzędy, aby wywołać u przeciwnika wrażenie, że OP został zniszczony lub ustał z nim kontakt (Szpitun, *Ogólne zasady...*, s. 36–38).

<sup>230</sup> *Tabele manewrowania i strzelań torpedowych okrętów podwodnych przy szybkości torpedy 43,5 węzła* (PBP nr 3 C 1956), MON 1956, s. 5–7.

odpowiedni ich zapas – na jedno lub dwa powtórne załadowania. Wyrzutnie torpedowe rufowe były zarezerwowane dla torped samonaprowadzających się na cel, niezbędnych do obrony<sup>231</sup>. OP miny stawiały skrycie, gdy nieprzyjaciel nie przeciwdziałal, a ich stawianie dlań było niewidoczne. Stawiano je celem minowania torów wodnych, wąskich przejść i cieśnin oraz na kursach przejścia jednostek przeciwnika<sup>232</sup>.

Na uzbrojeniu wielu OP znajdowały się jeszcze armaty. Przewidywano użycie ich do obrony samolotów śmigłowych, gdy OP nie mógł się zanurzyć, ponadto do ostrzału słabo uzbrojonych lub bezbronnych jednostek oraz do niszczenia celów nadbrzeżnych – stacji radiolokacyjnych, magazynów itp.<sup>233</sup>

Nieodłącznym elementem taktyki OP było współdziałanie z lotnictwem – samoloty naprowadzały OP na cel, albo OP naprowadzały lotnictwo na przeciwnika. W pierwszym wypadku łączność naprowadzania od samolotu była zorganizowana przez bazę OP lub bezpośrednio przez wystawienie na okręcie drugiego aparatu na podsłuch w sieci rozpoznania lotniczego. Natomiast w drugim – OP naprowadzały samoloty na przeciwnika: szły za jego jednostkami podając zmiany w odpowiedniej sieci rozpoznania. Uderzenie OP stosowano zazwyczaj po ataku lotniczym<sup>234</sup>.

Znaczenie lotnictwa w operacjach bojowych na Bałtyku rosło systematycznie. Samoloty na Bałtyku obejmowały swoją działalnością otwarte morze, przenikały do niedostępnych dla okrętów zakątków wybrzeża i do baz morskich, które mogły bombardować i minować. Jednocześnie samoloty nie mogły zastąpić okrętów i same wykonać operacje morskie. Na przeszkodzie stały właściwości techniczne samolotów, duża zależność od bazy, warunków atmosferycznych i od przypadku, który na morzu jest zawsze możliwy. Ponadto samoloty miały ograniczony zasięg i ograniczone możliwości środków walki, a nocą na morzu były mało użyteczne. Natomiast sztormowy wiatr, silne deszcze lub śnieg i mgła, stanowiły poważną przeszkodę dla lotnictwa w operacjach bojowych. Mimo tych trudności z powodzeniem organizowano koordynację lotnictwa, lekkich sił nawodnych i OP, głównie w celu prowadzenia: dalekiego rozpoznania przez samoloty, bliskiego rozpoznania przez samoloty i okręty, minowania rozpoczętego przez lotnictwo i OP, minowania obronnego przez ON, ochrony żeglugi<sup>235</sup>. Lotnictwo w operacjach morskich miało więc duże zalety, możliwość szybkiego skoncentrowania go w określonych rejonach celem uzyskania ilościowej przewagi nad przeciwnikiem. Zaś w latach 50. coraz więcej samolotów mogło operować w trudnych warunkach pogodowych, a ponadto stworzono moż-

liwości do ich szybkiej i masowej produkcji. Dlatego stanowiło główną siłę uderzeniową na morzu<sup>236</sup>.

Do walki na morzu organizowano lotnictwo morskie, którego głównym zadaniem było współdziałanie z okrętami różnych klas i oddziałów lądowych na wybrzeżu w zakresie operacyjnym oraz taktycznym. Mogło również wykonywać samodzielnie zadania w zakresie operacyjnym i taktycznym, a skuteczność osiągało wówczas, gdy jego wysiłek skierowany był na głównych kierunkach uderzenia. Do ogólnych zadań lotnictwa morskiego należało: ciągle rozpoznanie morza, lądu, baz i portów morskich, linii komunikacyjnych, okrętów na morzu i w rejonach ześrodkowania przeciwnika; uderzenie na siłę żywą i środki techniczne, w miejsce ześrodkowania okrętów na morzu, bazy, porty oraz inne obiekty; niszczenie jednostek desantowych i innego sprzętu technicznego na morzu; prowadzenie walki o panowanie w powietrzu nad lądem, morzem oraz w rejonach baz morskich; minowanie baz, portów i torów wodnych nieprzyjaciela; osłanianie lotnictwa i własnych okrętów na morzu przed uderzeniem lotnictwa przeciwnika; osłona własnych okrętów operujących na morzu przed ON i OP przeciwnika; naprowadzanie własnych okrętów i lotnictwa na OP i ON przeciwnika.

Głównym elementem uderzeniowym lotnictwa morskiego były samoloty bombowe. Współdziałały one pod względem operacyjnym i taktycznym z wojskami lądowymi, okrętami i innymi rodzajami lotnictwa oraz operowały samodzielnie. Ten rodzaj lotnictwa według zadań bojowych, dzielono na samoloty bombowe bliskiego i dalekiego zasięgu. Morskie lotnictwo bombowe służyło do: obezwładniania i niszczenia siły żywej, środków techniki na polu walki, w ruchu i w miejscu skupienia; dezorganizowania środków łączności i dowodzenia oraz tyłów przeciwnika; obezwładniania i niszczenia odwołów taktycznych i operacyjnych; zwalczania przewozów kolejowych i samochodowych oraz lotnictwa na lotniskach nieprzyjaciela; zwalczania wszystkich celów morskich na odległość strategiczną, operacyjną i taktyczną; niszczenia desantów morskich w miejscach ześrodkowania, załadowania, w czasie transportowania i przejścia morzem, w chwili przeładowywania się desantu na środki desantowe, podczas lądowania desantu na brzeg i na brzegu; niszczenia ON i OP w portach i na morzu; obezwładnianie i niszczenie baz morskich i lotniczych, portów morskich oraz środków technicznych na morzu; prowadzenie rozpoznania lądu oraz wód przeciwnika.

Obok lotnictwa bombowego, ważnym elementem uderzeniowym sił morskich było lotnictwo torpedowo-minowe. Współdziałało ono taktycznie i operacyjnie z okrętami oraz prowadziło działania bojowe samodzielnie. Służyło do: zwalczania okrętów i innych celów morskich; minowania baz, portów i torów wodnych przeciwnika; przeprowadzania uderzeń minowo-torpedowych na ON i OP; obezwładniania i niszczenia okrętów przeciwnika w bazach i portach; rozpoznania na morzu.

Morskie lotnictwo szturmowe wspierało lekkie siły floty na morzu i w rejonach przybrzeżnych oraz desanty. Zasada jego wykorzystania polegała na ześrodkowaniu samolotów szturmowych na zasadniczym kierun-

<sup>231</sup> Cieśla, Maltowski, *Morska broń...*, s. 220. OP duże mogły zabrać 16–24 min dużych lub 24–36 min małych; OP średnie mogły zabrać 8–10 min dużych lub 12–18 min małych; OP małe mogły zabrać 2–4 min dużych lub 4–6 min małych.

<sup>232</sup> *Taktyka...*, s. 211–214.

<sup>233</sup> *Tamże*, s. 215.

<sup>234</sup> *Tamże*, s. 219–220.

<sup>235</sup> Klossowski, *Współdziałanie...*, s. 196–203; S. Mieszkowski, *Okręty i lotnictwo*, s. 35nn. W określeniu zadań dla polskiego lotnictwa dużą rolę odegrały doświadczenia z wojny koreańskiej, które przewidywały: osłonę z powietrza baz, portów i okrętów na postoju; osłonę okrętów na przejściu morzem; zwalczanie lotnictwa przeciwnika; niszczenie bombami i torpedami okrętów i zespołów desantowych; stawianie ZM; tłumienie ognia artylerii plot okrętów i brzegowej; niszczenie siły żywej i techniki wojskowej w działaniach desantowych i przeciwdesantowych

<sup>236</sup> R. Wanta, *O bojowych możliwościach lotnictwa morskiego*, PM 1957, z. 6, s. 94–96; Tenże, *Charakterystyka współczesnego boju*, PM 1959, z. 1, s. 11.

ku operacji wojsk lądowych i floty, w obronie i w natarciu. Służyło więc do: zwalczania czołgów, moździerzy i siły żywej celem wsparcia własnych oddziałów nadbrzeżnych; niszczenia organów dowodzenia, środków łączności i magazynów polowych; niszczenia transportów kolejowych, samochodowych, rzecznych, powietrznych oraz kolumn marszowych; niszczenia samolotów na lotniskach; zwalczania ON i OP; zwalczania desantów morskich podczas przejścia morzem, w czasie przeładowywania na barki, podczas walki o brzeg oraz na brzegu; zwalczania desantów powietrznych na trasie, podczas lądowania i po wylądowaniu; korygowania ogniem własnej artylerii na cele lądowe i morskie; rozpoznania fotograficznego i wzrokowego, stawiania ZD na lądzie i na morzu.

Morskie lotnictwo myśliwskie stanowiło podstawowy środek walki o panowanie w powietrzu, które prowadziło samodzielnie oraz we współdziałaniu z innymi rodzajami lotnictwa oraz środkami obrony plot. Samoloty myśliwskie mogły również niszczyć siłę żywą i środki techniczne małymi bombami oraz bronią pokładową. Służyły więc: do walki o panowanie w powietrzu; zabezpieczenia wojsk przed uderzeniami lotnictwa i rozpoznaniem lotniczym; zabezpieczenia działań bojowych innego rodzaju lotnictwa oraz osłony lotnisk lotnictwa bombowego, torpedowo-minowego i szturmowego; zabezpieczenia ważnych obiektów wojskowych przed uderzeniami lotnictwa przeciwnika; osłony baz morskich i okrętów na morzu przed lotnictwem; osłony desantów morskich przed lotnictwem; osłony portów i konwojów na morzu; rozpoznania wzrokowego i fotograficznego.

Głównym zadaniem morskiego lotnictwa rozpoznawczego było prowadzenie rozpoznania taktycznego, operacyjnego i strategicznego przez obserwację i fotografowanie lotnicze. Służyło więc do: wyjaśniania sytuacji o przeciwniku, jego umocnieniach obronnych, stanowiskach dowodzenia, odwodach taktycznych na polu walki i bliskich tyłach; wykrywania operacyjnych zgrupowań sił przeciwnika; rozpoznawania i obserwacji ruchu wojsk nieprzyjaciela; odnajdowania sieci lotnisk, baz morskich i lotniczych przeciwnika; ciągłego rozpoznawania obszaru morskiego, baz, portów, linii żeglugowych, okrętów na morzu i skupisk wojsk na brzegu; rozpoznawania i wykrywania ześrodkowania okrętów w bazach i portach oraz wojsk desantowych na brzegu przeciwnika; wykrywania miejsca załadowania desantów morskich i ich przejście morzem; rozpoznawania obrony plot w miejscach ześrodkowania floty i wojsk; rozpoznawania baz zaopatrzenia okrętów, dróg dowozu i dopływu; rozpoznawania prac wykonywanych przez nieprzyjaciela w głębi lądu; naprowadzania własnych okrętów i lotnictwa na cele morskie i lądowe.

Lotnictwo morskie specjalne – transportowe, sanitarne, łącznikowe i artyleryjskie, wykonywało wszystkie te zadania, jakie miało do wykonania w czasie II wojny światowej.

Istotą lotnictwa morskiego, jako składowej części sił marynarki wojennej, było współdziałanie z ON, OP, które obejmowało współdziałanie operacyjne i taktyczne. W czasie współdziałania operacyjnego samoloty i okręty nie były związane z sobą czasem, miejscem działania oraz obiektem ataku, podlegały tylko ogólnemu zadaniu prowadzone operacji bojowej. Natomiast współdziałanie taktyczne samolotów z okrętami na

morzu wymagało jednoczesnego ześrodkowania działań wszystkich sił na jednym obiekcie w określonym rejonie.

Morskie lotnictwo bombowe, torpedowo-minowe i szturmowe stanowiło zasadniczą siłę uderzeniową sił morskich, które współdziałając z okrętami wzmacniały uderzenie na flotę przeciwnika. W czasie współdziałania operacyjnego samodzielnie przeprowadzały: kombinowane uderzenia na okręty i konwój przeciwnika z użyciem bomb, min, torped oraz broni pokładowej; uderzenia bombowe na obiekty, bazy morskie, lotniska przybrzeżne i inne; stawiały ZM u brzegów nieprzyjaciela; swobodne polowanie samolotów torpedowych. Taktyczne współdziałanie na morzu stosowano w czasie zmasowanych uderzeń sił floty na konwój lub okręt i w innych operacjach morskich. Takie współdziałanie organizował sztab Marynarki Wojennej.

Z chwilą atakowania konwoju lub okrętów przez własne lotnictwo, przerywano ogień artyleryjski. Samoloty bombowe, torpedowe i szturmowe atakowały z różnych kierunków co 3–6 minut, przy scentralizowanym uderzeniu trzymając się zasady: pierwsze uderzały samoloty torpedowe, stawiając jednocześnie ZM w kierunku przeciwnika, następnie atakowały bombowce, a z nimi samoloty szturmowe. Za lotnictwem szturmowym z różnych kierunków wychodziły do ataku grupy samolotów torpedowych na niskich pułapach, następnie kutry torpedowe, osłaniane ZD. Zaś większe ON przeprowadzały uderzenia artyleryjskie i torpedowe.

Samoloty myśliwskie współdziałały z okrętową artylerią plot i brzegową artylerią plot., a sposoby tego współdziałania obejmowały: rozdzielenie stref osłony między artylerią plot a samolotami myśliwskimi nad osłanianym obiektem; podział wysokości między tymi samolotami a artylerią plot nad bronionym obiektem.

Lotnictwo rozpoznawcze naprowadzało własne okręty na przeciwnika i zabezpieczało je przed OP, według następujących sposobów: literowanie – samolot znając położenie i charakter celu naprowadzał kierunkiem swego lotu grupę uderzeniową na cel; naprowadzanie przez okresową radioinformację o miejscu i działaniu przeciwnika – samolot po odszukaniu okrętów nieprzyjaciela na morzu nadawał meldunek do sztabu MW; naprowadzanie sposobem „samolot prowadząca radiostacja” – samolot w określonym czasie przyjmował funkcję ruchomej radiostacji prowadzącej, wysyłając umówione radiosygnaly; naprowadzanie sposobem brzegowego radionamierzenia – brzegowe radionamierniki namierzały samolot naprowadzający, określały miejsce jego położenia i przekazywały dane uderzeniowym zespołom okrętowym lub lotniczym; naprowadzanie sposobem mieszanym stosowano przy wspólnym poszukiwaniu i niszczeniu OP we wskazanym rejonie, w czasie operacji na liniach żeglugowych, w okresie zbliżania się walki własnych okrętów z przeciwnikiem i w czasie pomocy uszkodzonym okrętom i samolotom na morzu. Dla wskazania miejsca położenia przeciwnika na morzu nocą, samoloty rozpoznawcze stosowały sygnaly świetlne: bomby świetlne lub rakiety lotnicze. Miały one jednak ograniczony zasięg. Widzialność bomb świetlnych o sile światła 55 tysięcy świec przy początkowej wysokości świecenia 700 m i średnich warunkach pogodowych wynosił 30–40 Mm, zaś odległość widzialności raket lotniczych wynosiła 10–15 Mm.

Lotnictwo morskie intensywnie przygotowywało do

poszukiwania i zwalczania OP, stosując wypracowane zasady: samolot mógł sam poszukiwać lub ze ścigaczami, po odnalezieniu OP samolot atakował go BG i przez radio przywołał okręty, a następnie naprowadzał je na OP<sup>237</sup>.

Na podstawie doświadczeń z II wojny światowej przyjęto, że podczas lotu samolotu z wysokości około 400 m, przy średniej widzialności, OP w położeniu nawodnym można zauważyć z odległości 7–10 Mm przy KK = 90° i 270° oraz z odległości 5–7 Mm przy KK = 180° i 0°. Przy półzanurzeniu odległość ta zmniejszała się o 1,5 – 2 razy<sup>238</sup>.

W poszukiwaniu OP samoloty stosowały dwie metody: wzrokową i środkami technicznymi, a poszukiwanie prowadziła grupa samolotów składająca się z co najmniej dwóch maszyn. Jeden samolot posiadał urządzenia do wykrywania OP, a drugi uzbrojenie do ich zwalczania. Odległość wykrycia zależała głównie od wysokości lotu, a najlepsze wyniki osiągnano z małych wysokości, tj. 100–1000 m nad powierzchnią morza. Przy czym wykrycie OP w ruchu było 2–3 razy większe od OP stojącego nieruchomo, a najwygodniejszym dla lotnika były KK w sektorze 45°–135°.

Odległość wykrycia OP przez samolot wzrokiem w dzień zależała od stanu morza. Najlepsze warunki do wykrycia OP istniały przy stanie morza 0'–2'B. Np. przy stanie morza 0'B ślad pozostawiony przez peryskop mógł być wykryty z odległości trzykrotnie większej niż przy stanie morza 1'–2'B. Falujące morze utrudniało wykrycie OP w położeniu nawodnym i prawie uniemożliwiało w położeniu podwodnym. Najlepsze warunki do wykrycia OP istniały wówczas, gdy niebo było bez chmur lub z wysokimi chmurami, jasne dno (piasek, żwir), błękitno-niebieski kolor wody, a kurs prostopadły do kierunku na słońce. Przy średniej przezroczystości powietrza i stanie morza mniejszym od 3'B, OP mógł być wykryty: na powierzchni z odległości 8–10 Mm; w położeniu pozycyjnym 5–6 Mm; na chrapach 2–5 Mm; przy pływaniu z podniesionym peryskopem 1 Mm. W czasie poszukiwania zanurzonego OP samolot latał kursem wzdłuż fal. Samoloty wykrywały również zanurzone OP wykorzystując ich demaskujące oznaki, do których należały: ślad torowy (przy dobrej widoczności i stanie morza 0'B ślad ten utrzymywał się na powierzchni wody przez 1–1,5 minuty), który zauważano z odległości około 1–2 Mm; cień okrętu na tle dna morskiego w słoneczną pogodę; pęcherzyki powietrzne i wodne oraz plamy powstające na skutek wydzielania oliwy z silników okrętowych<sup>239</sup>. Jedną zmianą obserwatorów nie pracowała dłużej jak 1–1,5 godziny, ze względu na duże zmęczenie. Nocą obserwacja wzrokowa była ograniczona, ale możliwa. Przy księżycu OP w położeniu nawodnym mogły zostać wykryte w sektorze poświaty księżycowej, przy locie w kierunku na księżyc lub pod małymi kątami do niego. OP w tych warunkach mogły zostać wykryte z odległości 1,5 Mm, a w położeniu pozycyjnym 0,5–1 Mm. Ciemną nocą wykrycie OP wzrokiem było bardzo małe, głównie dlatego, że samolot poszukiwał przy szczelnie zaciemnionych kabinach. Nie stosowano środków oświetlających, ponieważ OP zdążyłby zanurzyć się. Ponadto samolot w ten sposób zdradziłby swoje miejsce.

<sup>237</sup> *Taktyka...*, s. 244–265.

<sup>238</sup> Michałowski, *Działania lotnictwa rozpoznawczego...*, s. 35.

<sup>239</sup> *Tamże*, s. 34.

Łatwiejsze było wykrycie OP przez samolot, mającym na wyposażeniu radar. Lecąc na wysokości 1000–1500 m lub 400–500 m, samolot mógł wykryć OP: na powierzchni z odległości 15–20 Mm; w położeniu pozycyjnym z odległości 10–12 Mm; w położeniu peryskopowym z odległości 1–1,5 Mm i na chrapach z odległości 2–5 Mm<sup>240</sup>.

W warunkach małego morza zamkniętego, jakim jest Bałtyk, obrona plot okrętów stanowiła jedno z najważniejszych zadań floty wojennej. Samolot był stroną atakującą, a okręt zawsze się przed nim bronił – na morzu, w porcie, samodzielnie, w zespole lub w konwoju. Samoloty przeprowadzały ataki na okręty z dużej lub z małej odległości. Dawało to okrętom w pierwszym przypadku dostatecznie dużo czasu, a w drugim bardzo mało na uchylenie się od nich. Obrona plot sprowadzała się do obrony pojedynczego okrętu, ponieważ po przerwaniu dalekiej zapyry ogniowej zespołów morskich, samoloty atakowały wyłącznie pojedyncze okręty, które broniły się indywidualnie.

Obrona przeciwlotnicza okrętu przewidywała obserwację powietrza, środki ukrycia i maskowania, środki odparcia ataku (artyleria plot, radary, reflektory, współdziałania z własnym lotnictwem myśliwskim), uchylenie się od ataku oraz obronę przeciwpożarową i zapewnienie niezatapialności jednostki. Skuteczne odparcie ataku powietrznego możliwe było tylko w warunkach wczesnego wykrycia samolotów, aby przygotować dane do otwarcia ognia. Dlatego konieczna była sprawna organizacja powietrza, w której obok środków technicznych udział brały obsługi armat plot, pełniących wachetę bojową na swoich SB.

Organizacja obserwacji powietrza była szczegółowo opracowana i w zależności od klasy okrętu przewidywała: równomierne podzielenie całego nieba na zarządzające się sektory obserwacji; sprawne działanie środków łączności i ich dublowanie; szybkie przekazywanie wiadomości o wykrytych samolotach na SD i najbliższego działu; wystawienie specjalnych obserwatorów sektora słonecznego, w którym było największe prawdopodobieństwo pojawienia się samolotów; zapewnienie obserwacji przeciwchemicznej. W razie przypuszczenia o zagrożeniu lotniczym, obserwację powietrza wzmaganano.

W walce z samolotami brano pod uwagę fakt, że najczęściej atak przeprowadzano w kilku rzutach, różnych co do czasu, wysokości i kierunku atakowania i dlatego po rozpoczęciu strzelania, obserwację wzmocniano. Zaś atakom samolotów okręt mógł przeciwstawić: ogień artylerii i KM, ZD i manewr<sup>241</sup>.

Organizacja odparcia ataku powietrznego obejmowała rozdzielenie wszystkich środków obrony plot, sprawną łączność, współpracę z lotnictwem myśliwskim i innymi okrętami walczącymi z samolotami, wybór form użycia środków do zwalczania celów powietrznych, określenie funkcji dowodzenia, kierowania i działania środków obrony plot w różnych warunkach walki. Po-

<sup>240</sup> *Wykorzystanie lotnictwa do poszukiwania okrętów podwodnych*, PM 1957, z. 7/8, s. 36–38. Samoloty do zwalczania OP miały na uzbrojeniu bomby zwykłe, BG i bomby ślizgowe (płaskie głowice tych bomb zapobiegały rykoszetom), torpedy oraz broń pokładową. Dla jednego samolotu trudno było wówczas zabrać pełne wyposażenie. Operowały więc parami: jeden wykrywał OP i utrzymywał z nim kontakt, a drugi – atakował.

<sup>241</sup> *Artyleria morską. Podręcznik*, DMW 1951, s. 207–208. Stawianie ZD stosowano tylko dla gwarancji, że okręt będzie ukryty od obserwacji powietrznej przez cały czas ataku, łącznie z nadbudówkami i masztami.

nieważ atak powietrzny był krótkotrwały i możliwość zrzucenia bomb lub torped była duża, przyjmowano, że każdy wykryty samolot, o którym nie było uprzedniego powiadomienia, uważa się za nieprzyjacielski i należy go zniszczyć ogniem artylerii<sup>242</sup>. Z chwilą wykrycia samolotu przygotowywano dane do otwarcia ognia, a szybkie strzelanie jego wejściu w zasięg skuteczności artylerii lub KM<sup>243</sup>. Armaty automatyczne i KM rozdzielano na sektory, w których prowadziły ogień przy jednoczesnym ataku lotnictwa z kilku kierunków. Chodziło o to, aby wszystkie samoloty zbliżające się do okrętu były ostrzelane. Po odparciu ataku pierwszego samolotu, strzelające działo przenosiło ogień na nowy cel. Natomiast w czasie ataku z jednego kierunku wszystkie działa prowadziły ogień do nadlatujących samolotów.

W czasie postoju okrętu na bronionej redzie lub w porcie, ogień otwierano do przelatujących samolotów tylko po ostrzeleniu ich przez artylerię plot bazy. Przy współdziałaniu z lotnictwem myśliwskim przewidywano w organizacji obserwacji specjalną grupę do obserwacji celów ostrzeliwanych przez własną artylerię, której obowiązkiem było meldowanie o zbliżaniu się własnych myśliwców do ostrzeliwanych samolotów przeciwnika<sup>244</sup>.

Lotnictwo, zależnie od rodzaju celu morskiego oraz samolotów, przeprowadzało cztery zasadnicze rodzaje ataków: z lotu poziomego, torpedowego, nurkującego i szturmowego.

Bombowce atakowały okręty, zrzucając bomby z lotu poziomego i z dużej wysokości. Dla celnego zrzucenia bomb, dla obliczenia poprawek i wycelowania, samolot musiał utrzymywać się na stałym kursie (nie zmieniając kierunku lotu, wysokości ani szybkości) od 3/4 do 1,5 minuty. Czas ten był najdogodniejszy dla artylerii plot, dla wstrzelenia się i prowadzenia ognia skutecznego. Jeżeli atakował jeden bombowiec z dużej wysokości – 2000 m, to okręt zasadniczo szedł prostym kursem, aby dać możliwość lotnikowi wycelowanie, ale załoga śledziła jednocześnie moment oderwania się bomb i w tym momencie wykonywano gwałtowny zwrot w lewo lub prawo o 50'–100' i ewentualnie zwiększano prędkość okrętu. Skuteczność trafienia bombą była wówczas tylko przypadkowa. Można było nawet określić czy bomby były dobrze wycelowane, czy też odchodziły się, ale wówczas zwrot uchylający wykonywano w przeciwnym kierunku. Jeżeli jednak nalot miał miejsce z kilku kierunków, co było jeszcze możliwe przy samolotach śmigłowych, starano się wymanewrować każdą poszczególną serię bomb z osobna. A przy nalocie zbyt ześrodkowanym, wykonywano gwałtowne zwroty i nagłe zmiany prędkości, nie zwracając zbytniej uwagi na oddzielne samoloty. Bomby raketowe lecące poziomo i kierowane przez samolot radiofalą można było wymanewrować, zestrzeliwać bronią maszynową, albo zagłuszać fale radiowe.

Samoloty torpedowe atakowały okręty z wysokości kilkudziesięciu metrów i pod kątem 90' w stosunku do atakowanego. Aby uniknąć trafienia, należało wykonać natychmiastowy unik, przy czym przed jak i po zrzuce-

niu torped, unik należało wykonać od samolotów. Ataku pojedynczego samolotu torpedowego można było łatwo uniknąć, ale przy nalocie takich samolotów z kilku kierunków jednocześnie było niebezpieczne – następowało wówczas rozproszenie obrony plot, a uniki można było wykonywać w niewiadomym kierunku. W tym wypadku najlepszym manewrem było dążenie do tego, aby wszystkie samoloty torpedowe znalazły się przed dziobem lub rufą okrętu. Jeżeli atak taki nastąpił na zespół niszczycieli, najlepiej było zgrupować go w skupiony sztyk czołowy. Jednak coraz powszechniej przyjmowano pogląd, że samoloty torpedowe nie będą atakować niszczycieli, ze względu na ich prędkość, doskonałe walory manewrowe i silną obronę polot na dalsze odległości i zmasowany ogień armat małowalibrowych automatycznych. W latach 50. atak samolotów na okręty bojowe był już więc niemożliwy.

Samoloty nurkujące atakowały okręt przez zrzucenie bomb z małej wysokości, nurkując pod różnymi kątami wprost na cel. Nurkowanie jednego samolotu na okręt nie było szczególnie groźne, ponieważ łatwy był unik. Jednak kolejny atak kilku nurkowców był niebezpieczny, a przeciwdziałanie mu polegało na stałym, gwałtownym i nieregularnym wężykowaniu. Stosowano również małe prędkości i krycie swego śladu torowego dymem z komina. Atakujący samolot, nie widząc śladu torowego, błędnie określał wyprzedzenie. Stosowano również nagłe zatrzymanie okrętu wstecznym pełnym biegiem. W omawianym okresie atakowanie niszczycieli z lotu nurkowego było na ogół nieskuteczne i ten sposób bombardowania zarzucano tym bardziej, że był to mały i silnie broniony cel<sup>245</sup>. Natomiast niebezpieczny dla okrętów był atak bombowy z kilku kierunków jednocześnie na małej wysokości z lekkim nurkowaniem tym bardziej, że takie ataki mogły być łączone z torpedowymi i szturmowymi. W tym wypadku skuteczną obroną była wyłącznie nowoczesna i celna artyleria.

Przed wejściem do walki na morzu, własne okręty należało odpowiednio zabezpieczyć przed przeciwnikiem, do czego służyły dozory i obrony.

Zaskoczenie nie decydowało o wyniku walki, ale w jej pierwszym etapie wprowadzało elementy dezorganizacji i prowadziło do znacznych strat. Mogło również mieć na celu zabezpieczenie własnych działań bojowych. Aby tego uniknąć, stosowano niezbędne środki zabezpieczające własne siły przed takimi napadami. W tym celu wydzielano część sił i środków dla ubezpieczenia głównego obiektu – zwanego jądrem, która miała za zadanie uprzedzić o pojawieniu się przeciwnika. Takie ubezpieczenie własnych sił przed niespodziewanym atakiem nieprzyjaciela wykonywały dozory.

Zadaniem dozorów było więc wykrycie i rozpoznanie sił przeciwnika w razie jego przejścia przez określoną strefę oraz uprzedzenie o nich własnych sił. Ponadto zatrzymanie sił przeciwnika walką i odpieranie jego prób przerwania się do ochranianego obiektu. W celu właściwego wykonania zadań przez dozory organizo-

<sup>242</sup> RSO, cz. I, s. 116.

<sup>243</sup> W zespole, dla wykrycia samolotów innym okrętom dopuszczalne było prowadzenie ognia z pojedynczych armat do celów pozostających poza zasięgiem ognia skutecznego.

<sup>244</sup> *Artyleria...*, s. 208–210; RSO, *Tamże*, s. 117–118.

<sup>245</sup> Mieszkowski, *Tamże*, s. 28–29. Do zwalczania samolotów nurkujących były przygotowane wszystkie polskie nawodne okręty bojowe. Np. do zwalczania tych samolotów z armaty kalibru 85 mm uwzględniono wysokości w momencie podejścia do nurkowania – ponad 3000 m i poniżej 3000 m oraz kąty nurkowania – 80', 70', 60' i 50', według których określano nastawy na zapalniki oraz dane na celownik (*Bojowa tabela...*, s. 43).

wano ciągłą obserwację powietrza i powierzchni wody oraz podśluch podwodny, wsparcie dozoru (nadanie całemu systemowi dozoru odpowiedniej wytrzymałości bojowej), stałą łączność między dozorem i wsparciem dozoru oraz bazą. Stosowano cztery warianty dozoru: w dzień, w słabą widoczność (mgła, śnieg, zawieja itp.), nocą i w sztormie, a ich organizacja przewidywała natychmiastowe przejście od jednego wariantu do drugiego.

Celem zachowania całego systemu dozoru w tajemnicy i ochronienie go przed rozpoznaniem przeciwnika, przeprowadzano szereg przedsięwzięć: systematycznie zmieniano położenie linii dozoru i charakter manewrowania okrętów, zmianę dozorów przeprowadzano w różnym czasie, zmieniano również czas pełnienia dozoru przez poszczególne zmiany. Całym systemem dozoru dowodził dowódca dozoru, a dozór musiał być uprzedzony o wszystkich ruchach własnych okrętów i samolotów w rejonie jego obserwacji.

Stosowano cztery sposoby pełnienia dozoru: stałą osłonę – okręty znajdowały się w określonych miejscach wyznaczonego akwenu i prowadziły systematyczną obserwację w jego granicach; patrolowania – okręty okresowo obserwowały wyznaczony rejon wykonując ruch w jego granicach; obserwacji za pomocą nadbrzeżnych środków technicznych, kiedy ukształtowanie terenu pozwalało na osiągnięcie tym środkiem wszystkich sektorów obserwacji; przeszkód ochronnych, tzn. ZM, zagród sieciowych i bonowych oraz zasłon świetlnych, zabezpieczających przed wykryciem od strony przeciwnika. Wykorzystywano pięć rodzajów dozorów: daleki, bliski, marszowy, rozpoznawczy i blokadowy.

Dozór daleki miał na celu wykrycie i rozpoznanie sił przeciwnika przenikających do ubezpieczonego obiektu, uprzedzenie go o przeciwniku oraz zatrzymanie i osłabienie sił nieprzyjaciela walką przy współdziałaniu zespołu wsparcia dozoru. Dozór taki wystawiano na podejściach do bazy w odległości 80–200 Mm, a w skład jego sił wchodziło lotnictwo dalekiego zasięgu, OP i ON – głównie niszczyciele. W skład wsparcia dozoru wchodziły okręty szybkie, mogące podjąć walkę z różnymi siłami przeciwnika. Miejsce bazowania zespołu wsparcia dobierano tak, aby było jak najbliżej miejsca dozoru. Przy pełnieniu dalekiego dozoru uwzględniano trzy linie: linię obserwacji – granica przedniego skraju przestrzeni obserwacji z linii dozoru; linię dozoru – na której znajdowały się siły i środki obserwacji; linię rozpoznania – przestrzeń, na której dozór mógł ustalić skład, ugrupowanie bojowe przeciwnika oraz jego zamiary. Linia obserwacji i rozpoznania były stałe, zaś linia dozoru zmieniała się zależnie od zasięgu widoczności lub technicznych środków obserwacji.

Dozór bliski miał na celu uniemożliwienie niespodziewanego przerwania się lekkich sił przeciwnika, OP, a nawet samolotów. Jego zadaniem było wykrycie na czas sił przeciwnika, natychmiastowe powiadomienie o nim sił głównych, usiłowanie odparcia nieprzyjaciela i nie dopuszczenie go w granice ubezpieczonego obiektu i obserwacja powietrzna w charakterze wysuniętego punktu obserwacji powietrznej w sektorze morskim. W skład sił i środków bliskiego dozoru wchodziły ON (dozorowce, duże i małe ścigacze OP, trałowce), samoloty bliskiego zasięgu, artyleria nadbrzeżna, brzegowe stacje hydroakustyczne i stacje radionamierzenia, stałe punkty obserwacji i łączności, ZM, zagrody bonowe

i sieciowe. Natomiast w skład sił wsparcia bliskiego dozoru wchodziły ON (niszczyciele, kanonierki, dozorowce, trałowce, duże i małe ścigacze OP), okręty dyżurne tych klas, lotnictwo i artyleria nadbrzeżna.

Dozór marszowy przeznaczony był do zabezpieczenia sił głównych, a jego zasadniczym zadaniem było wykrycie sił morskich i powietrznych przeciwnika. Dozory takie przydzielano siłom głównym i oddziałom przednim. W skład sił i środków dozoru marszowego wchodziło lotnictwo rozpoznawcze i bojowe, ON (niszczyciele, dozorowce, kutry torpedowe, duże i średnie OP, a czasami krążowniki), OP (przeważnie rozstawiane wzdłuż kursu przejścia zespołu). Wystawiano go z zasady na kierunkach prawdopodobnego napadu przeciwnika.

Dozór rozpoznawczy organizowano na szlakach żeglugowych przeciwnika celem uprzedzenia sił własnych o przejściu jego sił przez określoną strefę, a tym samym dania możliwości siłom własnym wykonania szeregu uderzeń. Podstawowym zadaniem tego dozoru było wykrycie okrętów nieprzyjaciela i powiadomienie o tym własnych sił. W skład sił i środków wchodziły OP (rozwinęte w zastanie na linii dozoru), samoloty wykonujące systematyczne poszukiwanie w oznaczonej strefie i ON (krążowniki i niszczyciele). W wypadku silnego przeciwdziałania ze strony przeciwnika, siłom dozoru przydzielano osłonę – głównie lotniczą.

Dozór blokadowy miał za zadanie nie dopuścić okrętów i statków przeciwnika do wyjścia poza granice blokowanej strefy. W skład takiego dozoru, ze względu na bliskie położenie dozoru od baz nieprzyjaciela, wchodziły jednostki wyposażone w dużą siłę ogniową. Celem osłony sił dozoru blokadowego i utrudnienie działań okrętów przeciwnika, w rejonie dozoru wystawiano ZM i zagrody sieciowe. Dla osłony dozoru z powietrza wydzielano grupy lotnicze, które znajdowały się na najdalej wysuniętych lotniskach.

Okręty dozoru nie stały w miejscu z zatrzymanymi maszynami – były w ruchu, aby uniknąć niespodziewanego ataku. Okręty w dozorze manewrowały równoległe do linii dozoru lub prostopadle do linii dozoru. Rozpoznanie polegało na określeniu klas i typów okrętów, ich ilości, prędkości, kursu oraz przypuszczalnego zamiaru przeciwnika. W razie spodziewanego spotkania własnych okrętów na morzu z okrętami dozoru, jedno i drugie miały dokładnie oznaczony rejon, miejsce i czas spotkania oraz kierunek podejścia. A ponadto jakie okręty miały wziąć udział w spotkaniu. Każdy samolot lub okręt znajdujący się w strefie obserwacji, co do którego nie było pewności, że był swój, uważano za nieprzyjacielski.

W systemie wykrycia w porę przeciwnika, istotną rolę odgrywało ubezpieczenie. Rozmieszczano je w ugrupowaniach w ten sposób, aby zachować dostateczną głębokość i szerokość dających możliwość odparcia kilku grup sił przeciwnika, operujących z różnych kierunków; skutecznie wykorzystać uzbrojenie; zapewnić bezpieczeństwo manewrowania sił uderzeniowych i ubezpieczenia; zapewnić współdziałanie z lotnictwem. Stosowano trzy rodzaje ubezpieczenia: marszowe, bojowe i dozorowe. Ubezpieczenie marszowe polegało na zabezpieczeniu okrętów przed niespodziewanym atakiem z morza i powietrza. Z okrętów ubezpieczenia marszowego tworzone zazwyczaj dwie linie – daleką i bliską. Podczas postoju okrętów w bazie lub na redzie, dla ich bezpieczeństwa

wprowadzano również ubezpieczenia. Postój w bazie pozwalał na wykorzystanie sił i środków bazy do ubezpieczenia okrętów, a postój na redzie wymagał organizacji obrony siłami i środkami samego zespołu<sup>246</sup>.

Skuteczność działań bojowych na morzu zależała więc od sprawnego rozpoznania – najważniejszego rodzaju bojowego i operacyjnego zabezpieczenia działalności sił, polegający na zdobywaniu danych o przeciwniku i sytuacji. Jego znaczenie rosło w obliczu możliwości użycia broni atomowej i raketowej przez obie walczące strony<sup>247</sup>. Do zadań rozpoznania należało więc: zdobywanie, zbieranie i analizowanie wiadomości o ugrupowaniu, bazowaniu albo działaniu sił nieprzyjaciela; śledzenie i analizowanie elementów taktyczno-technicznych sił przeciwnika i studiowanie jego taktyki; analizowanie stanu jednostek przeciwnika pod względem ich organizacji, uzupełnień, zaopatrzenia i stanu moralnego; badanie charakteru terenu nieprzyjaciela, jego wybrzeży, portów i ich umocnień oraz warunków meteorologicznych; wykrywanie systemu służby dozоровej oraz charakteru minowania; badanie składu socjalnego ludzi, nastrojów politycznych i sytuacji ekonomicznej<sup>248</sup>.

W zależności od szczebla prowadzonych działań bojowych rozpoznanie dzielono na operacyjne i taktyczne. Pierwsze organizował sztab MW na całą głębokość operacyjną, a drugie – miało na celu umożliwienie dowodzenia poszczególnych zespołów i organizowane było przez sztaby zespołów. Rozpoznanie operacyjne i taktyczne uzupełniały się i nie mogły być rozpatrywane oddzielnie.

Rozróżniano trzy rodzaje rozpoznania – oficjalne, agencjonalne i wojskowe. We flocie prowadzono trzeci rodzaj – wojskowe, organizowane przez odpowiednich dowódców i środkami ich okrętów. W zależności od trwania rozpoznania, dzielono je na epizodyczne i systematyczne. Pierwszy rodzaj przeprowadzano jednorazowo celem zdobycia określonych wiadomości, drugi zaś – w ciągu długiego okresu lub na jakimś obszarze morskim.

W zależności od sposobu rozpoznania danego obiektu rozróżniano rozpoznanie sposobem poszukiwania, obserwacji lub walką<sup>249</sup>. Do technicznych środków rozpoznania należały: stacje radiolokacyjne okrętowe i nadbrzeżne, radionamierniki, szumonamierniki, aparaty podsłuchowe, ciepło namierniki, radiopodsłuch itd.

Obok działań mających na celu poznanie wszystkiego, co dotyczy przeciwnika, istotne było maskowanie własnych przedsięwzięć. Zasadniczym celem maskowania sił floty było: zabezpieczenie skrytości działań własnych jednostek co do czasu, miejsca, sił i środków;

<sup>246</sup> *Taktyka...*, s. 293–319.

<sup>247</sup> W. Jaczyński, *Rozpoznanie lotnicze w wojnie na morzu*, PM 1958, z. 8, s. 39nn; *Morski słownik...*, s. 31.

<sup>248</sup> *Taktyka...*, s. 286.

<sup>249</sup> *Tamże*, s. 287–288. Poszukiwanie było jedną z form rozpoznania, mającą określić miejsca, w którym znajdują się siły przeciwnika. Cele poszukiwania mogły być różne – wykrycie i określenie sił nieprzyjaciela, rozkładu jego sił i szyku, atak na przeciwnika itd. Sam wybór sposobu poszukiwania przeprowadzano zależnie od: dokładności posiadanych danych o miejscu i ruchu przeciwnika; ilości okrętów i samolotów, które mogą być użyte do rozpoznania; celu poszukiwań; warunków nawigacyjnych i meteorologicznych w rejonie poszukiwań; możliwości przyrządów wykrywających będących w dyspozycji okrętów rozpoznawczych. Do podstawowych sposobów poszukiwania przeciwnika na morzu należało poszukiwanie na przypuszczalnym kursie przeciwnika, wachlarzem, kursami zmiennymi i równoległe – zwane też zamiataniem (*Nawigacja taktyczna*, s. 181nn).

zmniejszenie własnych strat; zwiększenie długotrwałości obiektów wojskowych. Maskowanie było działaniem technicznym, podporządkowanym potrzebom taktyki i dzieliło się na taktyczne, naturalne oraz sztuczne (albo techniczne). Najefektywniejsze było wówczas, gdy stosowano je łącznie.

Maskowanie taktyczne miało na celu wprowadzenie w błąd przeciwnika oraz utrudnienie rozpoznania naszych zamiarów. Najczęściej stosowano demonstracyjne działania i ataki (działania okrętów połączone z użyciem uzbrojenia, mające na celu ukrycie głównego uderzenia przez odwrócenie uwagi nieprzyjaciela na kierunek działań demonstracyjnych), pozorowane działania i ataki (wykonanie manewrów bez użycia uzbrojenia), ukrycie lub zniekształcenie elementów ruchu okrętów (zygzak przeciwartyleryjski i przeciw OP).

Naturalne maskowanie okrętów polegało na wykorzystaniu warunków terenowych i ciemności. Deszcz, śnieg, mgła, pochmurna pogoda utrudniały obserwację i zmniejszały zasięg widoczności. Z powodzeniem wykorzystywano naturalne tło, zwłaszcza w pobliżu brzegów. Podciągano okręty w pobliże brzegów, a następnie maskowano je gałęziami, trawą, liśćmi itp., przystosowując je do tła. Maskowanie roślinnością, polegające na ukryciu okrętów przed obserwacją, jeszcze przez wiele lat zdawało egzamin.

Techniczne maskowanie okrętów obejmowało odpowiednie działania optyczne, akustyczne i radiotechniczne. Optyczne polegało na malowaniu maskującym, maskowaniu dekoracyjnym, maskowaniu dymnym i świetlnym.

Malowanie miało na celu zmniejszenie widoczności okrętu oraz wprowadzenie w błąd co do klasy, typu, kursu i prędkości jednostki. Stosowano dwa rodzaje malowania maskującego – malowanie ochronne i kamuflaż. Malowanie ochronne (jednobarwne) miało na celu wytworzenie równomiernej jasności na całej widocznej sylwetce okrętu. Najbardziej odpowiednie były kolory – szary, zielony i błękitny, które dobrze maskowały okręt na średnich i większych odległościach. W czasie pokoju okręty malowano zależnie od charakteru rejonu działań. Np. we flotach szerokości północnych na kolor jasnoszary, a w południowych – odcień błękitny lub zielony, zależnie od przeważającego w danym rejonie koloru morza. Kamuflaż polegał na malowaniu deformacyjnym okrętu plamami różnych kolorów i o różnej wielkości. Miało to na celu: zmniejszenie widoczności okrętu na dużych odległościach, ponieważ plamy zlewały się i działały jako malowanie ochronne; zniekształcenie sylwetki okrętu, polegające na zmyleniu co do klasy i typu; imitowanie jakiegokolwiek innego obiektu – tzn. pozorowanie zamiany danego okrętu w okręt innej klasy i typu, w obiekty brzegowe itp. Kamuflaż dzielono na gruboplamisty, drobnoplamisty i mieszany.

Malowanie dekoracyjne polegało na upodobnieniu okrętu do innego obiektu lub zdeformowaniu, z zastosowaniem różnych dekoracji, makiet itp. Robiono różne nadbudówki na pokładzie, dodatkowe kominy oraz dokonywano innych przeróbek. Do tego używano drutu, żelaza, lin, desek, sklejek, żerdzi, sieci, linek itp.

Maskowanie dymne okrętów polegało na wytworzeniu ZD lub sztucznej mgły, co czyniło okręt niewidocznym. Używano do tego świec dymnych i ręcznych granatów dymnych, pocisków dymnych oraz fumatorów ustawionych na okrętach i samolotach.

Maskowanie świetlne polegało na stworzeniu warunków do pracy załodze nocą, a jednocześnie uniemożliwiało zaobserwowania światła przez przeciwnika. Stosowano specjalne żarówki malowane na kolor niebieski lub czarny, mające od spodu mały niezamalowany krążek, specjalne klosze, materiały świecące itd. Okręt zaciemniano, a drzwi i włazy tak przygotowywano, aby przy ich otwieraniu gasły światła.

Maskowanie akustyczne polegało na zniekształceniu demaskującego znaczenia innych dźwięków i wprowadzenia przeciwnika w błąd. Stwarzano zasłony dźwiękowe pochłaniające dźwięki wytwarzane przez maskowany okręt. Natomiast maskowanie radiotechniczne polegało na wprowadzaniu czyszy radiowej przez uruchomienie radiostacji pozornych. Poza tym dla ograniczenia pracy radarów zrzucono z samolotów paski cynfolii, dające fałszywe odbicie na ekranie radiolokatora<sup>250</sup>.

Zasadniczym rodzajem zabezpieczenia działań bojowych była obrona okrętu i zespołu na morzu oraz na postoju, a każdy z rodzajów obrony zapewniał obserwację i powiadamianie o wykrytym przeciwniku, uchylenie się od spotkania lub jego ataku, odpierania ataków, uchylenie się od środków napadu – torped, bomb i min oraz likwidację następstw napadu nieprzyjaciela. W skład obrony okrętu na przejściu morzem wchodziły: obrona plot, przeciwminowa, przeciw OP, przeciw kutrom torpedowym i przeciw atomowa. Skuteczność obrony zależała w dużym stopniu od obserwacji powietrza, horyzontu i powierzchni morza. Obserwacja powietrza i horyzontu miały na celu wykrycie samolotów, kutrów torpedowych i innych lekkich sił przeciwnika i przewidywała równoległy podział horyzontu i nieba na cztery zającebiające się między sobą sektory: 5' lewa burta – 95' prawa burta, 5' prawa burta – 95' lewa burta, 90' prawa burta – 175' lewa burta, 90' lewa burta – 175' prawa burta. Ponadto w słoneczną pogodę, celem obrony plot, wyznaczano dodatkowo specjalnego obserwatora, do obserwacji sektora słonecznego. Natomiast obserwacja powierzchni morza miała na celu wykrycie OP (peryskopów, śladu torped) i min.

Obrona plot okrętu przewidywała obserwację powietrza, środki maskowania i odparcia ataków, sposoby manewru uchylenia się od ataku i wszystkie rodzaje walki o żywotność okrętu. Przyjmowano, że w obronie plot w miarę możliwości należy iść bliżej własnych brzegów celem maskowania się, a rejonny zagrożone przez lotnictwo przeciwnika przechodzić nocą lub płynąc w pogodę niesprzyjającą samolotom. Bardziej skomplikowana była oplot zespołu na przejściu morzem, do czego należało przygotować odpowiednie kursy, określić ugrupowania obrony plot i ilość samolotów do osłony. Wybierając kursy i czas przejścia uwzględniano możliwość osłony lotniczej, zachowywano tajemnicę przejścia zespołu, który powinien iść jak największymi

<sup>250</sup> *Tamże*, s. 347–358; *Nawigacja...*, s. 76–83. Zaczęto wprowadzać również tzw. echoreflektory, służące do pozorowania różnych obiektów, które na ekranie radaru dawały pożądany przez nas obraz. Mogły one pozorować okręty różnych klas na postoju, zwiększać klasy okrętów w ruchu, tworzyć nowe nabrzeża i obiekty portowe, maskować baseny portowe, zniekształcać linie brzegowe, pozorować nadbrzeżne fortyfikacje itd. Pozorowanie okrętów na redach, kotwicowiskach i w portach polegało na stawianiu echoreflektorów na wodzie w odpowiednich odstępach i w ilości odpowiadającej ogólnej powierzchni odbicia pozorowanego okrętu. Np. w celu upozorowania niszczyciela potrzeba było 4–5 echoreflektorów (W. Dobrowolski, *O wykorzystaniu pasywnych reflektorów radiolokacyjnych*, PM 1959, z. 1, s. 44–45).

prędkościami dla skrócenia czasu przejścia, samo przejście wykonywać nocą i w złej widoczności (jeśli to nie kolidowało z koniecznością uniknięcia innych niebezpieczeństw, np. niebezpieczeństwo minowe, kutrów torpedowych itd.), a przy długich przejściach całą trasę dzielić na kilka odcinków i przechodzić od bazy do bazy. Ugrupowanie oplot tak organizowano, aby zapewniało możliwość walki ze wszystkimi rodzajami celów powietrznych, okrężną obserwację powietrza i zapewniało możliwość zmasowanego ognia artyleryjskiego na każdym z kierunków. Ponadto ugrupowanie takie zapewniało narastanie gęstości ognia w miarę zbliżania się samolotów do ochraniających okrętów, okrężną obronę, stwarzając możliwości odparcia sił powietrznych przeciwnika z każdego kierunku, swobodę manewrowania całego zespołu i każdego okrętu oddzielnie oraz wykluczało możliwość rażenia dwóch okrętów zespołu jedną serią bomb<sup>251</sup>.

Obrona przeciwminowa zapewniała zmniejszenie możliwości spotkania ZM, środki ich wykrywania i walki z minami. Ponadto obserwację min pływających, uchylenie się od nich, a następnie niszczenie ich. Zespół ustalonymi kursami i prędkościami szedł za osłoną przeciwminową, składającą się z osłony dalekiej i bliskiej. Zadaniem dalekiej osłony było wykrycie min i powiadomienie o tym pozostałe okręty. Daleką osłonę wyznaczano w rejonie wód przeciwnika lub na otwartym morzu, a więc tam, gdzie nie prowadzono trałowania rozpoznawczego. W czasie pływania na własnych wodach, dalekiej osłony nie wyznaczano. Zadaniem bliskiej osłony przeciwminowej było bezpośrednie zabezpieczenie osłanianych okrętów przed poderwaniem się na minach. W razie dużego zagrożenia, okręty zespołu szły za trałami<sup>252</sup>. Ponadto w obronie przeciwminowej, w zależności od sytuacji operacyjnej, okręty przestrzegały następujących zasad: iść na głębokościach uniemożliwiających przeciwnikowi stawianie ZM, obchodzić miejsca wykrytych min, iść torem wodnym i trzymać się znanych rejonów, prowadzić obserwację pływających i płytko zanurzonych min.

Obrona przeciw OP uwzględniała środki zmniejszające możliwości spotkania OP, wzrokową i techniczną obserwację powierzchni morza, podśluch hydroakustyczny, środki utrudniające obserwację z OP i jego ataku oraz sposoby zachowania. Większe okręty i statki transportowe na morzu winny mieć ochronę przez siły nawodne i powietrzne zwalczania OP, a o wykryciu OP należało natychmiast powiadomić jednostki sąsiednie, atakować lub uchylić się odpowiednim manewrem. Głównym warunkiem bezpiecznego pływania dla uniknięcia ataku torpedowego ze strony OP było zygzakowanie i duża prędkość. Dla zmniejszenia prawdopodobieństwa ataku ze strony OP przeciwnika, starano się przestrzegać dwóch zasad – odcinek drogi narażony przez OP przechodzić nocą, a w dzień – rejonny zagrożone przez OP przechodzić w płytkich miejscach, albo zygzakować na dużych prędkościach. Starano się rów-

<sup>251</sup> T. Mandat, *Obrona przeciwlotnicza zespołu okrętów na przejściu morzem*, PM 1959, z. 3., s. 7–10; Tenże, *Obrona okrętów podczas przejścia morzem i w walce*, PM 1959, z. 7–8, s. 24; Silvestri, *Obrona...*, s. 60; *Taktyka...*, s. 331–333.

<sup>252</sup> Cieśla, Maltowski, *Morska broń...*, s. 265–266; RSO, *Tamże*, s. 118–120; J. Urbański, Z. Piórkowski, *Niektóre problemy operacyjnego wykorzystania min i obrony przeciwminowej*, PM 1959, z. 11, s. 8.



niez pływać w rejonach baz szumonomierników<sup>253</sup>. Uchylenie się od ataku torpedowego OP przeprowadzano zależnie od przypuszczalnego kąta spotkania – od 0' do 90' wykonywano zwrot na torpedę, a od 90' do 180' wykonywano zwrot od torpedy.

Obrona przed nawodnymi siłami torpedowymi – kuterami torpedowymi i niszczycielami, polegała głównie na dobraniu odpowiedniego rejonu pływania i walce. Starano się przechodzić dniami przez rejony zagrożone tymi siłami, ponadto przejście planować w sztormową pogodę i co ważniejsze – unikano przejścia przez cieśniny uniemożliwiające manewrowanie. Ten rodzaj obrony przewidywał: obserwację horyzontu; środki zwalczania ataków torpedowych (artyleria, reflektory); sposoby zmniejszenia skuteczności ataku torpedowego – uchylenie się od torped oraz zmiany kursów i prędkości. Takie ataki były najbardziej możliwe w warunkach, gdy okręt nie miał możliwości swobodnego manewrowania – m.in. z powodu walki, wąskiego przejścia, uszkodzenia steru itp. Z uwagi na duże prędkości kutrów torpedowych i niszczycieli i zdolności zajęcia przez nie szybko pozycji do ataku, konieczne było natychmiastowe otwarcie ognia artyleryjskiego na większych jednostkach z armat od tego wyspecjalizowanych, a nawet z całej artylerii okrętowej. Ponieważ taktyka użycia kutrów torpedowych przewidywała równoczesne przeprowadzenie ataku kilkoma grupami kutrów, dlatego obserwację horyzontu prowadzono przez cały czas, a nawet ją zdwajano. Zaś w organizacji obrony okrętu przewidywano obronę przeciw równoczesnym atakom kutrów torpedowych z kilku kierunków. Artyleria okrętowa miała wyznaczone sektory ognia, w których poszczególne armaty zwalczały pojawiające się cele. Jeżeli w określonym sektorze brak było celu, to armaty rozpoczynały strzelanie do celów w innych sektorach. W razie dopuszczenia przeciwnika na odległość strzału torpedowego, okręt wykonywał manewr uchylający lub zmniejszał prędkość<sup>254</sup>.

W okresie powojennym coraz powszechniej brano pod uwagę obronę przeciwchemiczną i przeciwatomową okrętu. Obrona przeciwchemiczna okrętu miała za zadanie organizację ochrony załogi przed działaniem gazów bojowych i zabezpieczenie bojowej działalności okrętu w warunkach użycia przez nieprzyjaciela broni chemicznej. Żadne SB nie mogło być opuszczone przez załogę, o ile nie było na to rozkazu odnośnego dowódcy, a każdy członek załogi – od marynarza po dowódcę okrętu – musiał mieć przy sobie maskę przeciwgazową w każdej porze dnia i nocy. Natomiast obrona przeciwatomowa stanowiła zespół przedsięwzięć umożliwiających zmniejszenie do minimum działania czynników wybuchu atomowego, zachowania zdolności bojowej okrętu, a przez to umożliwienie wykonania zadań bojowych w warunkach zastosowania broni atomowej<sup>255</sup>.

<sup>253</sup> RSO, *Tamże*, s. 110; *Taktyka...*, s. 333–334. W polskiej flocie w latach 50. przyjmowano, że każdy OP idący pod peryskopem należy uważać za nieprzyjacielski. Również za nieprzyjacielski uważano OP wykryty, jeżeli nie było powiadomienia o nim i nie ma całkowitej pewności, że to swój. Ponadto większym okrętom zabroniono udzielać pomocy jednostkom uszkodzonym przez OP przeciwnika, ażeby nie narazić się na niebezpieczeństwo powtórnego ataku (RSO, *Tamże*, s. 111–112).

<sup>254</sup> *Artyleria...*, s. 210–211; RSO, *Tamże*, s. 112–113.

<sup>255</sup> W. Piotrowski, *Zasady obrony przeciwatomowej okrętów*, PM 1959, z. 12, s. 15; RSO, *Tamże*, s. 120–124; *Wybuch atomowy na morzu*, Warszawa 1957, s. 52–61.

Obronie przeciwatomowej okrętu poświęcano wiele uwagi tym bardziej, że lata 50. stanowiły okres nasilenia zainteresowania tą bronią i obroną przed nią. Obronę tę próbowano organizować przy uwzględnieniu właściwości wybuchów atomowych na morzu – powietrznego, nawodnego i podwodnego, ponieważ rodzaj i stopień uszkodzeń jednostki zależał od wielkości ładunku atomowego, rodzaju wybuchu, odległości okrętu od punktu zerowego, od klasy okrętu, jego właściwości konstrukcyjnych itp. Fala uderzeniowa działała na wszystkie zewnętrzne powierzchnie nawodnej części okrętu, mogła też przenikać przez niezamknięte otwory do pomieszczeń wewnętrznych. Do ochrony przed falą uderzeniową w pomieszczeniach i osłoniętych SB starano się uszczelniać luki, włazy, drzwi i inne otwory oraz unieruchamiać wentylatory. Na pokładzie, na widok błysku atomowego należało natychmiast położyć się. Szybkie ukrycie się za wieżami armat, wyrzutniami torpedowymi i innymi ukryciami od strony przeciwległej wybuchowi, miało zabezpieczyć przed falą uderzeniową oraz przed promieniowaniem świetlnym i przenikliwym. Dla zmniejszenia możliwości powstania pożaru od promieniowania świetlnego zalecano, aby na górnym pokładzie nie znajdowały się materiały łatwopalne. Zaś te, które z różnych przyczyn nie mogły zostać usunięte, należało pokryć pokrowcami brezentowymi lub nasycić ognioodpornymi substancjami. Dotyczyło to również drewnianych pokładów. Najskuteczniejszą ochroną przed promieniowaniem przenikliwym było ukrycie się wewnątrz kadłuba okrętu, w wieżach artyleryjskich, w pomostach bojowych i nadbudówkach. Najbezpieczniejsze jednak były pomieszczenia położone poniżej linii wodnej.

Natychmiast po powietrznym wybuchu należało zmienić kurs okrętu, aby zminimalizować skażenie promieniotwórcze. Gdy nie dałoby się uniknąć opadania na okręt tych cząstek, np. w czasie deszczu lub śniegu, należało szybko zmyć wodą górny pokład i inne zewnętrzne części okrętu. Obrona przed skutkami działania podwodnej fali uderzeniowej polegała głównie na uniemożliwieniu przedostania się wody do wnętrza okrętu oraz naprawy uszkodzeń. Zalecano zamykać jak największą liczbę otworów pozaburtowych, a obrona przed powstałą falą polegała na szybkiej zmianie kursu w kierunku ruchu tej fali, umocowanie na sztormowo wszystkich urządzeń na pokładzie usunięcie z nich zbędnych części. Dalszymi czynnościami w obronie przeciwatomowej była likwidacja skutków tego wybuchu, wykrycie skażeń promieniotwórczych, dezaktywacja, kontrola dozometryczna i zabiegi sanitarne<sup>256</sup>.

Wszystkie rodzaje obron okrętów przewidywały również walkę o żywotność jednostki i usuwanie skutków napadu przeciwnika.

Powojenny rozwój flot wojennych, pojawienie się PR i broni atomowej, stawiało przed taktyką floty nowe wymagania. W warunkach bałtyckich na pierwsze miejsce wysunęły taktyczne wykorzystanie lotnictwa morskiego bazującego na wybrzeżu, lekkich sił morskich, okrętowej i brzegowej broni raketowej oraz OP. Ówczesne środki walki na morzu miały dużą moc, zasięg działania oraz ruchliwość, co pozwalało działać na całą głębokość szyku bojowego w natarciu i rozbić szyk bo-

<sup>256</sup> *Wybuch atomowy na morzu*, s. 52–61.

jowy nieprzyjaciela (zagrozić mu drogę i przerwać natarcie) w obronie.

W zależności od zadań, rozróżniano dwa rodzaje walki morskiej – natarcie i obronę. Natarcie przeprowadzano dla osiągnięcia celu i stanowiło główny rodzaj walki floty wojennej. Wymagało ześrodkowania sił i środków na kierunku głównego uderzenia. Natomiast zadaniem obrony było przeszkodzenie przeciwnikowi w osiągnięciu przez niego zamierzonego celu. Ponieważ działania bojowe na morzu nie zawsze mogły być zaczepne, obrona stawała się konieczną w każdym wypadku, kiedy natarcie stawało się niemożliwe lub niecelowe. Działania wynikające z przejścia do obrony, zespół okrętów wykonywał stosując manewr całego zespołu lub jego szybkich grup likwidujących dążenie nieprzyjaciela do obejścia, okrążenia lub rozbicia na części broniących się grup bojowych, przeprowadzał uderzenie na atakujące siły przeciwnika, albo też przeprowadzał maskowanie z wykorzystaniem ZD i manewru. W zależności od miejsca operacji bojowej przeprowadzano trzy rodzaje działań: na morzu, u wybrzeży przeciwnika i u wybrzeży własnych.

Bitwa morska obejmowała trzy główne etapy – rozwinięcie sił, główne uderzenie i rozwinięcie powodzenia.

Rozwinięcie sił polegało na niedopuszczeniu do rozpoznania ich przez przeciwnika, działania demonstracyjne, stawianie ZD oraz rozwijanie zespołów poza granicami widzialności nieprzyjaciela. Na najważniejszych celach należało masować siły i ogień, z zachowaniem bezpiecznych odległości, chociaż nie zawsze mogło być stosowane jak w II wojnie światowej. W porównaniu z tą wojną środki bojowe były w latach 50. były silniejsze, o większym prawdopodobieństwie trafienia ze względu na ulepszone centrale artyleryjskie, torpedowe i PK. Stąd istniało prawdopodobieństwo trafienia jedną rakieta lub jedną torpedą. Głowica PK zawierała tyle ładunku wybuchowego ile torpeda, co mogło spowodować zatopienie średniego i małego okrętu.

Skuteczność głównego uderzenia zależała od zaskoczenia. Kto pierwszy wykrył przeciwnika, ten atakował z zaskoczenia. Nieprzyjaciela można było zaskoczyć również w czasie walki, np. stosując takie uzbrojenie, jakiego się nie spodziewa, przez odpowiedni manewr, użycie sił pozorujących, zastosowanie środków zakłócających itp. Zaskoczenie z zastosowaniem nowych środków o dużej sile rażenia pozwalało na osiągnięcie liczących się rezultatów. Było ono możliwe, ponieważ obok rozwoju technicznych środków obserwacji, zwiększyły się możliwości bojowe sił – zwiększona prędkość samolotów i okrętów. Walczące strony dążyłyby również do udaremnienia zaskoczenia, co zależało od rozpoznania i przeciwdziałania rozpoznaniu nieprzyjaciela. Ten, kto pierwszy wykrył przeciwnika, miał większe szanse wykonania korzystnego dla siebie ataku. Ogień artyleryjski lub torpedowy musiał być jednak przeprowadzony już w pierwszej salwie, ponieważ moment zaskoczenia szybko mijał i po tym obie strony miały prawie jednakowe szanse w walce. Pierwszy atak mógł poważnie osłabić przeciwnika, ale to nie przesądzało jeszcze o losach bitwy, która trwać mogła dalej. Główne uderzenie przeprowadzano na siły ubezpieczające ochraniający obiekt lub bezpośrednio na ten obiekt, a ataki poszczególnych grup wspierani atakami grup zabezpieczających. Walkę prowadzono na różnych odległościach, a niektóre okręty – jak np. OP i kutry torpedowe

proceedły ją na małych odległościach. Wzrosło znaczenie manewru siłami i ogniem, przy czym manewr sił można było zastąpić manewrem PK lub torpedami o dalekim zasięgu. Jednak manewr sił był niezbędny celem wyjścia na pozycję, przeniesienia ognia z jednego kierunku na drugi, utrzymanie dogodnej pozycji względem nieprzyjaciela lub zmiany jej w wypadku stwierdzenia zakłóceń w kierowaniu PK lub artyleria i torpedami. Stosowano więc odpowiednie szyki bojowe, a za najskuteczniejszy uważano taki, w którym odległość między okrętami wynosiła około 22 kab. W takich warunkach obrona plot nie była osłabiona, a wybuchy bomb i pocisków artyleryjskich nie mogły jednocześnie zniszczyć kilku jednostek. Zespoły chodziły więc w szykach rozczłonkowanych, charakteryzujących się dużą głębokością i szerokością. Idąc morzem były ponadto dzielone na grupy.

Organizacja współdziałania grup atakujących stwarzała warunki, w których nieprzyjaciel nie był w stanie uchylić się od uderzeń w ogóle. Współdziałanie w latach 50. miało inne znaczenie niż w czasie II wojny światowej. Powstała możliwość uderzenia na przeciwnika bez przeformowania ugrupowania lub szyku, ponieważ użycie broni raketowej nie wymagało wybierania dogodnego KK, KB i odległości. Fakt pojawienia się przeciwnika w zasięgu PK wykluczał współdziałanie między okrętami i powodował konieczność natychmiastowego użycia rakiet. Zaistniała również możliwość wykonania zadania bojowego przez jednorodny zespół taktyczny – np. zespół małych okrętów raketowych nie potrzebował wsparcia. Ponadto duży zasięg broni raketowej wymagał rozciągnięcia ugrupowania bojowego związku taktycznego na dużej przestrzeni morza. Wynikało to stąd, że grupy rozpoznawcze oddalały się od grup uderzeniowych na odległość większą od zasięgu widoczności wzrokowej i radiotechnicznej. Istniała więc obawa przed zaatakowaniem z różnych stron. Dlatego pod koniec 50. lat współdziałanie taktyczne zaczęło przeradzać się w operacyjne, mające na celu jak najszybsze wyeliminowanie z walki najgroźniejszych sił przeciwnika.

Rozwinięcie powodzenia wykonywano natychmiast, aby nie opuścić momentu, w którym nieprzyjaciel nawet chwilowo stracił możliwości oporu. Etap ten osiągnano przez zadawanie kolejnych uderzeń przez grupy uderzeniowe, które nie wyczerpały środków ogniowych, przez siły odwodu oraz przez pościg za przeciwnikiem. Pościg winien być energiczny i zdecydowany i nie dopuścić do kontrataku<sup>257</sup>.

W czasie działań u wybrzeży przeciwnika siły morskie miały za zadanie przeprowadzać natarcie na jego pozycje minowo-artyleryjskie, pozycje przeciw OP, miejsca postoju okrętów, wysadzać desanty i dawać wsparcie własnym wojskom. Polska flota wojenna w omawianym okresie nie była przygotowywana do działań w tym zakresie, ale przygotowywano ją do obrony własnego wybrzeża i do operacji u własnych wybrzeży. Jej głównym zadaniem było więc przeprowadzenie boju spotkaniowego na własnych wodach, obrona na pozycji morskiej i odparcie desantu przeciwnika.

<sup>257</sup> B. Gurikow, *Obrona okrętu przed pociskami kierowanymi*, PM 1958, z. 1, s. 25; T. Mandat, *O niektórych zasadach sztuki wojennomorskiej*, PM 1961, z. 3, s. 8–12; *Nawigacja taktyczna*, s. 7–9, 57–65, 71–93, 144–160; Szpitun, *Tamże*, s. 5–6, 11–12, 43–46; *Taktyka...*, s. 359–365.

Do końca lat 40. prowadzono dyskusje na temat obrony wybrzeża od strony morza, a głównie obrony baz morskich. Przewidywano 3 fazy tej obrony: pierwsza – kiedy nieprzyjaciel został rozbity przez naszą flotę i w ten sposób zostało zachowane bezpieczeństwo wybrzeża; następna – przeciwnik odrzucił lub zniszczył naszą flotę, otwierając sobie drogę do wybrzeża. Walka przechodziła wówczas w morską strefę przybrzeżną, w której jednostki morskie obrony brzegowej, ewentualnie wzmocnione przez resztki rozbitej floty wojennej, starały się uniemożliwić nieprzyjacielowi osiągnięcie linii brzegowej dla desantu. W walce tej dużą rolę odgrywało lotnictwo, a w miarę zasięgu do bitwy dołączała artyleria nadbrzeżna; trzecia – nieprzyjacielowi udało się wysadzić desant, a walki zaczęto prowadzić na lądzie i w powietrzu. Resztki floty wojennej zależnie od położenia geograficznego mogły utrudniać przeciwnikowi komunikację<sup>258</sup>.

Bitwa na własnych wodach przybrzeżnych charakteryzowała się ograniczeniem manewru i istnieniem korzystnych dla obrońcy pozycji minowo-artyleryjskich oraz znanych mielizn i torów wodnych. Taki pas wodnej obrony nosił nazwę linii obronnych lub pozycji centralnej i zaliczano go do systemu umocnień morskich obszarów. Tworzono je w celu niedopuszczenia do przerwania się za nie floty przeciwnika oraz do obrony sektorów baz floty.

Pozycja minowo-artyleryjska składała się z 6 zasadniczych elementów:

- minowe pola obronne;
- obszar manewrowy usytuowany poza głównym polem minowym, dogodny dla manewrowania własnych sił.
- przedpola minowe wysunięte przed główne pola minowe celem przeszkodzenia rozwinięciu sił przeciwnika;
- baterie nadbrzeżne większych kalibrów pokrywające pola minowe (flota, lotnictwo, pola i artyleria nadbrzeżna stanowiły dla przeciwnika groźną zaporę trudną do pokonania);
- tory wodne w polach minowych umożliwiające wyjście własnej floty poza pozycję główną;
- pozostałe środki pozycyjne, jak podsłuch, obserwacja z łądu, umocnienia i przeszkody na plażach.

Jeżeli brak było linii obronnych, to bitwa przy własnym brzegu niewiele różniła się od bitwy na otwartym morzu. Bitwa w strefie linii obronnych różniła się znacznie od spotkania na pełnym morzu, ponieważ szereg szans pozostawało po stronie obrońców. Obrona wyczekiwała przeciwnika nie podejmując inicjatywy ani co do czasu rozpoczęcia bitwy, ani w wyprzedzeniu go w przejściu do szyku bojowego. Rozwinięcie jej sił następowało po rozwinięciu sił przeciwnika i przebiegało na podstawie jego decyzji i wyboru miejsca forsowania pozycji głównej. Przeciwnik atakując był zmuszony znaleźć się w obrębie pola minowego, a wówczas znalazł się w zasięgu różnorodnej obrony. Flota wyczekiwała momentu możliwości zajęcia najdogodniejszej pozycji flankowej w stosunku do nieprzyjaciela, który starał się forsować pola minowe szykiem torowym. Dlatego czas uderzenia głównego był określony momentem wejścia i przejścia przeciwnika przez pola minowe i w tym czasie należało przeprowadzić na niego decydujące

uderzenie. Zależało ono jednak od koncentracji wszystkich środków obronnych i od momentu ich jednoczesnego uderzenia.

W wypadku powodzenia bitwy obronnej na pozycji centralnej, należało wszystkimi środkami przeszkodzić przeciwnikowi ująć u pól minowych. Powinien on zostać zniszczony w granicach głównego pola minowego<sup>259</sup>.

Z obroną wybrzeża ściśle związana była obrona bazy morskiej, na co szczególną uwagę zwracano pod koniec lat 40. i w latach 50.<sup>260</sup> Obrona bazy morskiej przewidywała trzy kierunki: morski, powietrzny i lądowy. Flota wojenna odpowiedzialna była za kierunek morski, której zasadniczym zadaniem było wykrywanie na czas wszystkich zbliżających się do bazy jednostek przeciwnik oraz ciągłe śledzenie ich ruchu i działalności – rozpoznanie. A ponadto utrzymywanie w dyscyplinie ruchu własnych okrętów przy wchodzeniu i wychodzeniu z bazy.

Obrona bazy od strony morza obejmowała sektor morski okalający przedpole od brzegu do brzegu, którego zewnętrzne granice były wysunięte na odległość nie pozwalającą przeciwnikowi na bezpośrednie niszczenie obiektów bazy. Do jej obrony wykorzystywano wszystkie klasy okrętów, ale z przewagą małych i szybkich, lotnictwo (rozpoznawcze, myśliwskie, szturmowe, torpedowe i bombowe), artylerię nadbrzeżną różnych kalibrów i rodzajów, broń podwodną (torpedy, miny, BG, zagrody sieciowe itp.), stałe instalacje nadbrzeżne i podwodne, okręty pomocnicze i portowy tabor pływający. Obejmował obronę zewnętrzną – rejonu podejść do bazy i wewnętrzną – obronę red.

Obrona zewnętrzna obejmowała rozpoznanie, zwalczanie OP, obronę przeciwtorpedową, przeciwmینową, przeciwartyleryjską i plot. Obrona wewnętrzna zapewniała bazę przed wejściem przeciwnika na redę bazy, a w razie przedostania się, odrzucenie go.

W walkach u wybrzeży istotną rolę odgrywało współdziałanie floty wojennej, lotnictwa i wojsk lądowych, na co szczególną uwagę zwrócono po przejściu dowództwa polską MW przez Sowieców. Wedle ich wzorów przygotowywano współdziałanie różnych rodzajów, a w tym celu w listopadzie 1951 roku przeprowadzono grę wojenną na temat *Organizacja i prowadzenie obrony przeciwdesantowej przez armię we współdziałaniu z marynarką wojenną*. Wzięło w niej udział dowództwo MW i dowództwo II Okręgu Wojskowego (od 1953 roku Pomorski Okręg Wojskowy), a grą kierował Rokossowski<sup>261</sup>. Zadania floty w obronie wybrzeża konkretyzowano i od 1954 roku jej głównym zadaniem było informowanie o wykrytych środkach desantowych, okrętach przeciwnika i niszczyć je na morzu, na podejściach do łądu<sup>262</sup>.

<sup>259</sup> Mieszkowski, *Tamże*, s. 34–35. Organizując obronę w akwenie przybrzeżnym należało mieć na uwadze to, że przeciwnik przygotowując się do forsowania linii obrony przeprowadzał dłuższe wstępne przygotowania: rozpoznanie przy pomocy samolotów i OP, określał granice pól minowych i starał się niszczyć je, a obszary manewrowe minował aktywnymi minami za pomocą samolotów i OP. Celem sparaliżowania tej akcji przygotowawczej przez przeciwnika, należało przeprowadzać nieustanny dozór głównej pozycji i stałe rozpoznanie.

<sup>260</sup> Zasadom organizacji obrony baz morskich w omawianym okresie, poświęcono dwie prace: Berlinga (*O obronie*, s. 502–522) i Wojcieszka (*Obrona bazy morskiej*, s. 253–266). Stanowiły one niejako podsumowanie dyskusji na ten temat przed oficjalnym wejściem w życie sowieckich zaleceń i instrukcji w zakresie obrony wybrzeża i baz morskich.

<sup>261</sup> AMW 287, t. 23, s. 187.

<sup>262</sup> AMW 1324/56, t. 23, passim.

<sup>258</sup> Kłossowski, *Tamże*, s. 1229.

W lipcu 1955 roku Rokossowski zatwierdził nową instrukcję *O organizacji i zakresie działania dowództwa marynarki wojennej*, według której flota wojenna miała bronić wybrzeże od strony morza współdziałając z wojskami lądowymi i lotnictwem<sup>263</sup>.

Bitwy na morzu, u wybrzeży przeciwnika i w obronie własnych, flota wojenna przeprowadzać powinna w różnych sytuacjach operacyjnych i pogodowych, dążąc do zwycięstwa<sup>264</sup>.

### Formowanie jednostek morskich. Szkolenie na okrętach i ćwiczenia na morzu

Na charakter polskiej floty wojennej, jej organizację i strukturę, pewien wpływ miały własne tradycje, nieprzerwany jej udział w II wojnie światowej i doświadczenia z działań bojowych na Bałtyku. Jednak decydujące były wpływy rosyjskie i podporządkowanie polskiej floty wojennej interesom imperium sowieckiego.

Jednostki morskie organizowano w zależności od rodzajów i liczby okrętów. W grudniu 1945 roku utworzono dywizjon OP, w styczniu następnego roku Oddział Pomocniczych Środków Pływających, a w kwietniu tego roku Flotyllę Trałowców i dywizjon ścigaczy. Organizacyjnie do 1949 roku flota wojenna podlegała dowódcy MW poprzez zastępcę do spraw liniowych. 4 trałowce i 4 ścigacze włączono do flotylli Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego. W listopadzie 1949 roku wszystkie okręty podporządkowano utworzonemu wówczas Dowództwu Floty, powróciły również w tym czasie do Gdyni okręty wchodzące dotychczas w skład flotylli SON. Potem następowała dalsza reorganizacja, która pod koniec lat 50. obejmowała 1 Brygadę OP, 3 Brygadę Kutrów Torpedowych, 7 Dywizjon Niszczycieli, 12 Dywizjon Trałowców Bazowych, dywizjon rzecznych kutrów trałowych, dywizjon dużych ścigaczy, a WOP – 3 dywizjony morskie i 1 dywizjon rzeczny.

#### ORGANIZACJA ZASADNICZYCH SIŁ FLOTY

Początkowo proponowano, w nawiązaniu do organizacji MW do 1939 roku, w ramach Dowództwa MW powołać Dowództwo Floty, które miało zajmować się szkoleniem i dowodzenia zespołami okrętów. Dowództwo Floty miało pozostać na wybrzeżu, a Dowództwo MW w 1949 roku winno zostać przeniesione do Warszawy<sup>265</sup>. Ponieważ były to projekty opracowane przez polskich oficerów wywodzących się sprzed wojny, nie mogły uzyskać poparcia i zrozumienia u wojskowych decydentów. Jednak potrzeby organizacyjno-szkoleniowe spowodowały potrzebę powołania przynajmniej namiastki organu dowodzącego powstającymi zespołami okrętów i w tym celu 1 września 1946 roku powołano nieetatowe stano-

wisko Dowódcy Zespołów Pływających<sup>266</sup>. Funkcję tę sprawował najstarszy z dowódców zespołów, z równoczesnym wykonywaniem swoich dotychczasowych obowiązków i podlegał bezpośrednio dowódcy MW. Dowodził flotyllą trałowców, dywizjonem ścigaczy OP, dywizjonem ścigaczy, grupą kutrów torpedowych oraz grupą szybkobieżnych kutrów trałowych<sup>267</sup>. Natomiast w lipcu 1947 roku utworzono stanowisko zastępcy dowódcy MW do spraw liniowych, któremu podporządkowano wszystkie zespoły. Zamierzano również zorganizować dwie flotylle morskie – silniejszą z miejscem bazowania w Gdyni i słabszą dla Świnoujścia. Zadaniem floty było: ochrona wybrzeża i przygotowanie do przyszłego ofensywnego działania na północnym skrzydle przeciwnika, który atakowałby naszą obronę na Odrze<sup>268</sup>.

W kwietniu 1946 roku po utworzeniu SON w Świnoujściu, rozpoczęto tam formować flotyllę: 1 dywizjon trałowców (*Czajka*, *Mewa*, *Rybitwa* i *Żuraw*) – jako zespół załążkowy mającej powstać tam Flotylli Trałowców SON; grupa ścigaczy OP (*Nieuchwytny*, *Odważny*, *Sprawiedliwy* i *Śmiały*). Ponadto miały wejść: szybkobieżny kuter trałowy *Nr 4* oraz *Okoń* i *Lin* – jako załążek przyszłej flotylli rzecznej na Odrze. Ostatecznie jednak do Świnoujścia udał się ścigacz *Błyskawiczny*, a zamiast kutra trałowego *Nr 4* poszedł kuter *Nr 2*, który po drodze zatonął. Powstałe w ten sposób dwa ośrodki sił morskich, nie mogły spełniać pokładanych w nich nadziei, napotykając na trudności organizacyjno-szkoleniowe i kadrowe<sup>269</sup>. Szczególnie flotylla SON miała trudności, co spowodowało starania o jej rozwiązanie i przeniesienie okrętów w rejon Zatoki Gdańskiej. Dlatego już w maju 1948 roku czyniono starania o rozformowanie flotylli SON, a dla ułatwienia kierowania siłami morskimi, rok później, utworzono w ramach Sztabu Głównego WP Wydział MW na prawach jednego z wydziałów tego Sztabu. Wydział ten istniał do 15 listopada 1951 roku i miał pewien wpływ na flotę wojenną.

W 1949 roku nastąpiły zmiany w zakresie organizacji i dowodzenia flotą wojenną, a wszystkie okręty zgrupowano w Głównej Bazie MW w Gdyni. Z trałowców ze Świnoujścia utworzono zespół dozorców, który miał za zadanie pełnić bliski dozór na rzecz Głównej Bazy oraz

<sup>266</sup> *Tamże*, s. 56; Radziszewski, *Tamże*, s. 62. Powstająca polska flota wojenna już w 1946 roku napotykała na duże trudności organizacyjne. Podlegała różnym 3 wiceministrom obrony narodowej: 1. pod względem operacyjnym i wyszkolenia, 2. pod względem organizacyjno-planistycznym i technicznym, a 3. pod względem kwaterymistrzowskim. Każdy z tych organów rozumiał inaczej potrzeby floty, a różne poglądy na ten temat grupowały się głównie w trzech środowiskach: 1. złożone było z oficerów polskiej floty okresu przedwojennego, 2. z polskich oficerów lądowych mających zrozumienie u takich ówczesnych autorytetów, jak marszałek Żymierski i generał Mossor, bez reszty oddanych władzy ludowej i 3., złożone z generałów i oficerów sowieckich skierowanych do Wojska Polskiego. To trzecie środowisko nie widziało większej roli floty w siłach zbrojnych tym bardziej, że nie wyrażało poglądów sowieckich. Rozpoczęta wówczas dyskusja na temat polskiej floty wojennej trwała do połowy lat 50. i składała się z dwóch okresów: 1. zakończył się przejściem dowodzenia WP i MW przez Sowieców, a 2., po wprowadzeniu nowych poglądów na morską sztukę wojenną w sowieckich siłach zbrojnych w ramach UW.

<sup>267</sup> AMW 8/49/25, s. 25.

<sup>268</sup> AMW 2/49/1, s. 58. Zastępcy do spraw liniowych nie tylko podlegały zespoły okrętów, ale i jednostki nadbrzeżne nie wchodzące w skład obszarów nadmorskich. Nie miał on jednak aparatu wykonawczego.

<sup>269</sup> Flotylla SON od początku powstania nie mogła wykonywać swoich zadań. 3 trałowce przebywały w remoncie, *Żuraw* wykonywał prace hydrograficzne, zaś pozostałe jednostki również należało remontować. Trałowce do chwili powrotu *Błyskawicy* podporządkowane były okresowo do OSMW i dopiero w 1947 roku skierowano je do Świnoujścia.

<sup>263</sup> AMW 2026/60, t. 38, s. 311nn.

<sup>264</sup> Do czynników pozwalających osiągnąć powodzenie w walce należało: przygotowanie walki, wola zwycięstwa, rozpoznanie, działania zaskakujące, natarcie przeważającymi siłami i środkami na głównym kierunku uderzenia, stałe współdziałanie rodzajów sił, wykorzystanie odwodów, wykorzystanie rejonu walki, sprawne dowodzenie i ciągłe uzupełnianie sił (*Taktyka...*, s. 365).

<sup>265</sup> AMW 35/4, s. 3. K. Frontczak, *Siły zbrojne Polski Ludowej. Przejście na stopę pokojową 1945–1947*, Warszawa 1974, s. 210.

szkolić załogi w zakresie zwalczania OP. Natomiast grupę ścigaczy wcielono do zespołu ścigaczy. Nadzór nad szkoleniem floty i jej zadaniami operacyjno-taktycznymi sprawował przejściowo Wydział do spraw Floty Sztabu Głównego WP, a w listopadzie 1949 roku utworzono Dowództwo Floty. Początkowo składało się ono z dowódcy, zastępcy do spraw polityczno-wychowawczych, oficera flagowego, sztabu – 8 oficerów i wydziału polityczno-wychowawczego – 4 osoby<sup>270</sup>. Dowódcą został kmdr Stanisław Mieszkowski (były zastępca dowódcy MW do spraw liniowych), a szefem sztabu – kmdr por. Robert Kasperski (były dowódca SON). Zmiany te pozwoliły na zwiększenie możliwości bojowych i szkoleniowych floty oraz do zwiększenia wymagalności regulaminowego życia okrętowego.

Po przejściu kierownictwa flotą polską przez Sowietów, nastąpiły istotne zmiany idące w kierunku dostosowania jej do potrzeb, wymogów i struktury Bałtyckiej Floty ZSRR. Zaczęto tworzyć bazy MW i ponownie tworzyć zespoły okrętów w Świnoujściu<sup>271</sup>. Ostatecznie flota wojenna została zgrupowana w dwóch ośrodkach – na Zatoce Gdańskiej, w Bazie Głównej MW w Gdyni i w Bazie MW II kategorii w Świnoujściu. W maju 1955 roku zadania Bazy Głównej przejęła Brygada Wodnego Rejonu Bazy Głównej na Helu<sup>272</sup>.

W grudniu następnego roku dowództwu Brygady Obrony Wodnego Rejonu Bazy Głównej wchodziły następujące zespoły: niszczyciel *Błyskawica*, okręt obrony plot *Burza*, dywizjon trałowców, dywizjon dużych ścigaczy OP i dozorców, dywizjon małych ścigaczy OP i kutrów torpedowych, brygada OP. Zespoły te obejmowały: 1 niszczyciel, 1 okręt obrony plot, 1 OP średni, 6 OP małych, dozorców typu *Czajka*, 4 duże ścigacze OP, 6 małych ścigaczy OP, 5 trałowców BTSZCZ, 1 trałowiec typu *Delfin*, 1 trałowiec typu *254 K*, 5 ścigaczy torpedowych typu *183* i 2 stare oraz okręt szkolny *Zetempowiec*<sup>273</sup>. Natomiast w Świnoujściu bazowała flotylla środków desantowych, dywizjon rzecznych kutrów trałowych oraz ścigacze *Błyskawiczny* i *Bystry*. Zespoły te obejmowały: 2 ścigacze OP, 7 rzecznych kutrów trałowych i 27 jednostek desantowych (7 ODD, 11 ODS, 3 ODM i 6 KD)<sup>274</sup>.

<sup>270</sup> AMW 145/36, s. 305.

<sup>271</sup> *Tamże*, 1324/56, t. 8, passim. Co prawda reda w Świnoujściu mogła być narażona na ataki sił lekkich przeciwnika – głównie torpedowych, a ponadto zagrożona przez jego aktywne ZM, ale miała więcej cech dodatkich. Małe głębokości nie pozwalały na działanie OP, w porcie mogły bazować krążowniki, duże długości kanałów portowych umożliwiały rośrodkowywanie okrętów, istniały możliwości utrzymania kilku torów wodnych, równy teren nie stwarzający warunków do dłuższego zastoju środków trujących i możliwość zorganizowania wszechstronnej obrony bazy.

<sup>272</sup> Dowódcami brygady byli: kmdr por. Ludwik Janczyszyn, kmdr por. Zygmunt Rudomino i kmdr por., kmdr Tadeusz Mandat. Od 1965 roku OWRGB przeformowana na 9 Flotyllę Obrony Wybrzeża.

<sup>273</sup> Już w marcu 1951 roku dowódca MW zatwierdził tymczasowy zakres działania dowództwa Obrony Wodnego Rejonu Głównej Bazy i podległego mu dowództwa Redy Hel. Do zasadniczych jego zadań należało: obrona Bazy Głównej przed niespodziewanym atakiem od strony morza, obrona przeciwminowa, regulacja ruchu okrętów i transportowców, zwalczanie na podejściach do bazy OP przeciwnika, odpiernie ataków sił torpedowych, stała obserwacja ZM, ochrona torów wodnych, współdziałanie z artylerią nadbrzeżną w odpierniu desantów i grup dywersyjnych. Z dniem 1 lipca 1951 roku ustalono również meldunki o ruchach wszystkich okrętów, statków i samolotów w strefie odpowiedzialności bazy. A każdy oficer operacyjny bazy prowadził na mapie aktualną sytuację operacyjną oraz meldował oficerowi operacyjnemu Sztabu Głównego MW o wszystkich wejściach i wyjściach z tej strefy okrętów, statków i samolotów (Przybylski, *Rozwój...1949–1956*, s. 425–426).

<sup>274</sup> *Tamże*, s. 437–438. Baza w Świnoujściu miała słaby zespół okrętów, ale znajdowały się tam poważne siły sowieckie. Ponadto bazował tam dywizjon okrętów WOP.

Dalsze udoskonalenia w organizacji i dowodzeniu flotą szły w kierunku podwyższania jej gotowości bojowej oraz dostosowywania do struktur Układu Warszawskiego w warunkach wojny raketowo-jądrowej, a cała MW w 1959 roku została włączona w skład wojsk operacyjnych. Zmiany organizacyjne w zespołach wynikały z rozwoju i modernizacji floty, a coraz lepiej wyposażone okręty w sprzęt i technikę wymagały sprawniejszego dowodzenia. Wprowadzono szereg zmian w organach kierowniczych MW i w jednostkach, w listopadzie 1957 roku utworzono Radę Wojskową MW, która do 1961 roku decydowała m.in. w sprawach składu, rozwoju, szkoleniu i wyposażeniu floty.

W kwietniu tego roku w brygadzie OWRGB Hel utworzono dywizjon kutrów torpedowych, który 17 listopada 1958 roku przeformowano w brygadę kutrów torpedowych i przeniesiono na stałe do Gdyni. Zaś w październiku 1957 roku w Gdyni utworzono dywizjon niszczycieli. Po zakończeniu organizacji obie te jednostki podporządkowano bezpośrednio dowódcy MW<sup>275</sup>.

W styczniu 1957 roku w Bazie MW w Świnoujściu zorganizowano dywizjon rzecznych kutrów trałowych, który w lipcu 1959 roku przemianowano na dywizjon rzecznych kutrów trałowych. Reorganizowano również istniejące jednostki, w tym dywizjon trałowców, dywizjon ścigaczy i dozorców brygady OWRBG. Przeformowano je na dywizjon trałowców bazowych i dywizjon dużych ścigaczy OP. W styczniu 1958 roku zreorganizowano również oddział awaryjno-ratowniczy.

W październiku 1958 roku opracowano nowy plan mobilizacyjny *PM-58*, który przewidywał formowanie jednostek zabezpieczenia i liniowych w razie zagrożenia państwa, w tym jednostek pływających od WOP, Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej. Plan ten sprawdzono w czasie ćwiczeń sztabowo-mobilizacyjnych w marcu 1960 roku.

Wraz ze zmianami organizacyjnymi jednostek i w dowodzeniu, następował rozwój morskiej sztuki wojennej, zwracając główną uwagę na opracowanie zasad działania floty w początkowym – najtrudniejszym okresie wojny. Teoretyczne podstawy stworzono w latach 1957–1958, a w dwóch następnych powstały szczegółowe opracowania, m.in. *Przejście sił Marynarki Wojennej na gotowość do prowadzenia działań bojowych, ze zwróceniem szczególnej uwagi na zagadnienia mobilizacyjne, Zabezpieczenie bazowania sił floty w rejonie Bazy Głównej Marynarki Wojennej i rozwinięcie ich do działań w obronie wybrzeża* oraz inne. Pracowano również nad takimi zagadnieniami, jak: obrona przeciwdesantowa, obrona własnej żeglugi, wsparcie nadmorskiego skrzydła wojsk lądowych, a w 1958 roku sztab główny MW przystąpił do studiowania zachodniego TDW, zwłaszcza Cieśnin Duńskich i wybrzeża NRF<sup>276</sup>.

Wśród okrętów nawodnych wiele uwagi poświęcano niszczycielom. Chorobliwe ambicje – głównie w latach 50. różnych decydentów powodowały, że czyniono za-

<sup>275</sup> *Tenże*, *Marynarka...1956–1980*, s. 138–143. Dywizjon niszczycieli i brygada kutrów torpedowych były jednostkami samodzielnymi i odciążały organa dowodzenia OWRGB, pozwalając im skupić uwagę na zajęcie się przygotowaniem okrętów do obrony wód bazy.

<sup>276</sup> *Tamże*, s. 145–148. Zagadnienia związane z rozwojem morskiej sztuki wojennej, organizacją i dowodzeniem flotą oraz poznawaniem zachodniego obszaru bałtyckiego i flot NATO, miały wiele miejsca również na łamach „Przeglądu Morskiego”. Chodziło o to, aby zagadnienia te poznawali oficerowie nie tylko korpusu morskiego.

biegi o wydzierżawienie tych okrętów z floty sowieckiej. Spowodowało to sprowadzenie przestarzałych okrętów – *Wichra* i *Groma*, które wraz z *Błyskawicą* i *Burzą* stanowiły 7 dywizjon niszczycieli. Udoskonalono strukturę tego dywizjonu, formując rozbudowane samodzielne organizacyjnie dowództwo i sztab z myślą, że do 1970 roku jednostka ta otrzyma 4 nowe niszczyciele rakietowe. Opracowywano dokumenty i przygotowywano kadry do obsady tych jednostek, a dowódcą dywizjonu został kmdr ppor. Witold Gliński (14 listopada 1957–15 lipiec 1960)<sup>277</sup>. Nowo powstały dywizjon nie przedstawiał jednak takich wartości bojowych, jak to podawała ówczesna propaganda. Składał się przecież z okrętów 3 różnych typów, a jego uzbrojenie torpedowe służyło wyłącznie do celów nawodnych. Miał również ograniczone możliwości w zwalczaniu celów powietrznych, głównie na większych pułapach, ponieważ armaty kalibru 130mm na sowieckich niszczycielach nie były dostosowane do walki z samolotami. Odegrał jednak liczącą się rolę w zakresie szkolenia i co ważniejsze – w propagowaniu polskiej idei morskiej nie tylko we własnym społeczeństwie, ale i poza granicami kraju. Nawiązywano do tradycji POMW tym bardziej, że *Błyskawica* i *Burza* walczyły w II wojnie światowej, a pozostałe dwa okręty nawiązywały swoją nazwą również do tradycji polskiej floty wojennej.

Wiele uwagi przywiązywano również do rozbudowy zespołu ścigaczy torpedowych. Już 20 maja 1946 roku utworzono Grupę Ścigaczy Torpedowych, składającą się z dwóch okrętów, do 1947 roku bezpośrednio podporządkowaną dowódcy MW. 28 maja tego roku wcielono ją w skład Dywizjonu Ścigaczy, w którym stanowiły również osobną grupę<sup>278</sup>. W 1954 roku wprowadzono nazwę kutry torpedowe (dotychczas ścigacze torpedowe), a w kwietniu 1957 roku, w brygadzie OWRBG na Helu utworzono Dywizjon Kutrów Torpedowych. Następnie 17 listopada tego roku dywizjon przeformowano w 3 Brygadę Kutrów Torpedowych, składającą się z dwóch dywizjonów i przeniesiono do Gdyni<sup>279</sup>. Siłę uderzeniową brygady stanowiło 19 kutrów torpedowych projektu 183, wydzierżawionych od Związku Radzieckiego w latach 1956–1958.

Na podstawie uzgodnień ze Związkiem Radzieckim, dotyczącymi przekazania przez nich 23 jednostek, do 20 lutego 1946 roku zakończono prace nad formowaniem Dywizjonu Ścigaczy, które przybyły do Gdyni 31 marca tego roku<sup>280</sup>. 28 maja 1947 roku jednostkę przeformowano tworząc Dywizjon Ścigaczy według nowej

organizacji, a w grudniu 1950 nastąpiła dalsza reorganizacja dywizjonu. W jego skład wchodziło dowództwo, baza dywizjonu, 2 grupy ścigaczy OP i grupa ścigaczy torpedowych. W marcu następnego roku wydzielono ścigacz *Błyskawiczny* do bazy MW w Świnoujściu. Kolejna reorganizacja miała miejsce w 1957 roku. Nazwę jednostki zmieniono na Dywizjon Ścigaczy *Szybki* i wyłączono zeń grupę kutrów torpedowych. W grudniu 1960 roku dywizjon ten rozformowano. Dywizjon Ścigaczy *Szybki* działał od 5 kwietnia 1945 roku do 25 sierpnia 1959 roku, a jego dowódcami kolejno byli: kmdr ppor. Zbigniew Przybyszewski, kpt. mar. Julian Czerwiński, kmdr ppor. Waław Krzywiec i kpt. mar. Marian Sucharzewski.

Do marca 1955 roku sformowano Dywizjon Dozorowców i Dużych Ścigaczy w porcie Wojennym Gdynia, który w kwietniu został przeniesiony do Portu Wojennego Hel. Dowodzili nim kolejno: kpt. mar. Józef Urbański, kpt. mar. Marian Sucharzewski, kpt. mar. Jerzy Żurawski<sup>281</sup>. W jego skład wchodziły: dozorowce – *D 45* (*Czajka*), *D 46* (*Mewa*), *D 47* (*Rybitwa*) i duże ścigacze OP – *DS 41* (*Czuorny*), *DS 42* (*Nieugięty*), *DS 43* (*Zawzięty*), *DS 44* (*Zwrotny*), *DS 45* (*Zwinny*), *DS 46* (*Zręczny*), *DS 47* (*Wytrwały*), *DS 48* (*Groźny*). Po skasowaniu dozorowców pozostały tylko duże ścigacze OP.

Polskie siły trałowe zorganizowane były w flotylli, w flotylli w dywizjon, a w nich – w grupy (okresowo również w podgrupy). Flotyllę trałowców początkowo nazywano flotyllą trawlerów<sup>282</sup>. Nazwa ta stanowiła nawiązanie do przedwojennej terminologii stosowanej w polskiej flocie wojennej i przez dłuższy czas używana była nadal nawet wówczas, gdy wprowadzono nowe słownictwo wojenno-morskie<sup>283</sup>. Pierwszy Dywizjon Trawlerów powstał stanowiły *Czapla*, *Mewa*, *Rybitwa* i *Żuraw*<sup>284</sup>. Po przejęciu sowieckich trałowców organizacja Flotylli tych jednostek była następująca: dowódca Flotylli kmdr por. Zdzisław Boczkowski; I Dywizjon – *Czajka*, *Mewa*, *Rybitwa*, *Żuraw* (dowódca dywizjonu kmdr ppor. Kazimierz Miładowski, jednocześnie dowódca *Rybitwy*); II Dywizjon – *Kania*, *Kondor*, *Kormoran*, *Krogulec* (dowódca dywizjonu kpt. mar. Witold Dobrzyński, jednocześnie dowódca *Kondora*); III Dywizjon – *Albatros*, *Czapla*, *Jaskółka*, *Jastrząb*, *Orlik* (dowódca dywizjonu por. mar. Witold Prownas, jednocześnie dowódca *Albatrosa*)<sup>285</sup>. Flotylla Trałowców otrzymała również do wsparcia minowego – w razie potrzeby stawiania ZM, dwie duże barki desantowe: *BDD 5* i *BDD 6*. W późniejszych latach siły trałowe podlegały reorganizacjom – *Żuraw* przekazano do służby hydrograficznej, a 3 pozostałe jednostki tego typu skierowano do SON<sup>286</sup>. Następnie okręty te weszły w skład Dywizjonu Dozorowców. W latach 1956–1957 wprowadzono do służby 3 nowe trałowce typu *254K*, a w następnych dwóch la-

<sup>277</sup> W następnych latach dowódcami tego dywizjonu byli: kmdr por. Stanisław Mielczarek (16 grudnia 1960 – 12 lipca 1963); kmdr Mieczysław Lechowski (13 lipca 1963 – 28 lutego 1969). 1971 roku dywizjon został rozformowany, a 3 niszczyciele – *Warszawę*, *Groma* i *Wichra* wcielono do 3 Flotylli Obrony Wybrzeża.

<sup>278</sup> W powszechnym użyciu ścigacze torpedowe organizowane były w dywizje, brygady, dywizjony i grupy. Występowały również eskadry. Dywizja (90 okrętów) składała się z 2–3 brygad, brygada (30 okrętów) z 2–3 dywizjonów, dywizjon (10 okrętów) z 2–3 grup. Określenie organizacji zależało od głównego zadania bojowego kutrów torpedowych, ich możliwości taktyczno-technicznych, warunków rejonu operacyjnego i od siły przeciwnika oraz jego taktyki. Na podstawie tych danych opracowywano dokumenty regulujące zasady działania bojowego i życia codziennego zespołu, stanowiące o sposobie szkolenia całego zespołu (Marczak, *Kutry...*, s. 40–41).

<sup>279</sup> Dowódcami 3 Brygady Kutrów Torpedowych byli: kmdr por., kmdr Ludwik Leon Zaborski (28 stycznia 1959 – 30 listopada 1961); kmdr por. Tadeusz Szymkowiak (1 grudnia 1961 – 8 maja 1967); kmdr Kazimierz Podrucki (13 maja 1967 – 24 maja 1971).

<sup>280</sup> AMW 35/4, s. 3.

<sup>281</sup> W 1949 roku 3 trałowce z SON utworzyły Dywizjon Dozorowców w Gdyni, a ścigacze z SON włączono do Dywizjonu Ścigaczy (AMW 145/2, s. 443,505). Duże ścigacze OP tworzyły 11 Dywizjon Ścigaczy na Helu i stanowiły do końca lat 60. zasadnicze siły zwalczania OP w polskiej flocie wojennej.

<sup>282</sup> AMW 8/49/32.

<sup>283</sup> Obok nazwy trawlerów, stosowano również określenie minowce. 4 czerwca 1947 roku Sztab Generalny WP zmienił nazwę „trawlerów” (trawleru) na „trałowce”.

<sup>284</sup> AMW 2/49/8, s. 181.

<sup>285</sup> Frontczak, *Tamże*, s. 209; W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski*, PM 1966, z. 1, s. 68–69.

<sup>286</sup> AMW 35/4, s. 103.

tach 9 trałowców typu 254M. Razem do 1959 stanowiły one zasadnicze siły trałowe morskie, dając podstawy do następnej ich reorganizacji<sup>287</sup>. Obok trałowców powyższych trałowców wprowadzono również do służby kutry trałowe pr. 151 i 361T. W styczniu 1957 roku w Bazie MW w Świnoujściu utworzono dywizjon kutrów trałowych. Ponadto w dywizjonach WOP w Gdańsku i Świnoujściu do służby granicznej wprowadzono również kutry patrolowe – 361, które w przyszłości miały spełniać rolę kutrów trałowych<sup>288</sup>.

W ostatnich miesiącach 1950 roku przystąpiono do organizowania własnych sił desantowych<sup>289</sup>. Utworzono je z otrzymanych od Ministerstwa Żeglugi zakupionych z demobilu amerykańskiego i pozostawionych przez Niemców barek oraz kutrów desantowych<sup>290</sup>. W latach 1951–1953 z jednostek tych utworzono Flotyllę Środków Desantowych, podporządkowaną 3 Batalionowi Piechoty Morskiej w Dziwnowie. Był to mocno zróżnicowany zespół, który jednak pozwolił na właściwe szkolenie piechoty morskiej i dał możliwości studyjne do rozwoju sił desantowych na rzecz Układu Warszawskiego<sup>291</sup>. Ich rozwój nastąpił w latach 60.

30 listopada 1945 roku w skład polskiej floty wcielono 3 OP przybyłe ze Szwecji: *Sępa*, *Rysia* i *Żbika*. Natomiast 15 grudnia tego roku weszły one w skład zorganizowanego Dywizjonu Okrętów Podwodnych. Jego dowódcą został kmdr Aleksander Mohuczy, od którego obowiązki przejął kmdr ppor. Józef Wierzchowski<sup>292</sup>. Potem kolejno dywizjonem dowodzili: kmdr por. kmdr por. Władysław Salomon, Bolesław Romanowski, Iwan Smirnow i kmdr ppor. Bronisław Szul. Po rozformowaniu dywizjonu, 16 sierpnia 1955 roku powstała 1 Brygada Okrętów Podwodnych, której dowódcą został kmdr Szul. Kolejnymi dowódcami byli – kmdr Henryk Pietraszkiewicz i kmdr Marian Załoga. Po spisaniu ze stanu floty *Rysia* i *Żbika*, w składzie brygady znajdowały się: 1 duży OP *Sęp* i 6 małych OP<sup>293</sup>.

Brygada ta nie miała zbyt dużej wartości bojowej, ponieważ małe OP miały stale usterki techniczne. Już

w sierpniu 1955 roku starano się przesunąć *Mazura* do rezerwy, ze względu na brak baterii akumulatorów oraz niesprawności linii wałów. A w czasie remontu *Ślązaka* w 1956 roku wycofano butle strzelnicze, ponieważ miały zbyt duże odchylenia od nakazanych norm technicznych. Okręt nie mógł więc strzelać torped, a podobne niesprawności miały miejsce i na innych OP. Właściwie jedynym OP o dużych wartościach bojowych był nadal *Sęp*.

Zamiary zorganizowania flotylli rzecznej nie w pełni powiodły się. W programie rozwoju floty na lata 1947–1959 opracowanym przez Mohuczego, a przedstawionego do akceptacji 26 listopada 1946 roku, przewidziano projekt flotylli rzecznej. Prace studyjne na ten temat przeprowadzono w końcu 1946 roku. Określały one koncepcje organizacji i sposobu użycia flotylli rzecznej. Zanim podjęto dalsze prace celem szczegółowego rozpoznania w terenie warunków i potrzeb operacyjno-bojowych, w listopadzie tego roku został opracowany projekt przez Kanafoyskiego<sup>294</sup>. Ponieważ był to oficer służący przed wojną we flotylli rzecznej, znający z praktyki te zagadnienia, jego projekt stał się podstawą dalszych rozważań na temat jednostek rzecznych. Przewidywano użycie flotylli rzecznej do współdziałania z oddziałami lądowymi, głównie w walkach na rzekach granicznych: na zachodzie – na Odrze i Nysie, na Wiśle, a na wschodzie – na Bugu i Narwi lub na innych wodach śródlądowych. Natomiast w czasie pokoju flotylla rzeczna miała być użyta do służby granicznej na Odrze i Nysie we współdziałaniu z WOP. Główną bazą flotylli miał być port rzeczny w Bydgoszczy mający stocznnię rzeczna, połączenie wodne z całym krajem i odpowiednie zaplecze brzegowe, kolejowe i drogowe. Najdalej wysuniętą bazą operacyjną miał być Kostrzyn przy ujściu Warty do Odry. Projekt otwierał drogę do dalszych rozważań, w których należało sprecyzować charakter i źródła wyposażenia flotylli, zakres i tempo jej rozbudowy, opracowanie operacyjnego współdziałania z oddziałami lądowymi, morskimi i powietrznymi, zabezpieczenie odvodu i przepraw przez rzeki, a ponadto ocenę własnych stoczni rzecznych i ich możliwości produkcyjnych, uzbrojenia i wyposażenia jednostek rzecznych itp. Był to projekt raczej jednoosobowy, nie pracował nad nim zespół specjalistów z różnych dziedzin mogących przeprowadzić wszechstronne badania na rzecz powstania flotylli rzecznej. Wstępnie przewidywano w składzie flotylli rzecznej CKU *Nieuchwytny* i *KU-6*<sup>295</sup>. Wkrótce jednak zamiary zorganizowania flotylli rzecznej zostały zaniechane ze względów gospodarczych, technicznych, a nawet politycznych. Nie ustalono do końca granicy państwowej, a w rejonie Odry i Nysy przebywały wojska radzieckie. Niewiadomy również był przyszły przeciwnik, dlatego planowanie na rzekach wschodnich kraju operacji bojowych nie mogło mieć zrozumienia. Mimo różnych trudności dyskutowano i później nad możliwością powołania jednostki rzecznej, ponieważ i wśród oficerów radzieckich w polskiej marynarce wojennej byli jej zwolennicy. Byli to ci, którzy przedtem służyli we flotyllach rzecznych.

<sup>287</sup> W styczniu 1961 roku sformowano 12 dywizjon trałowców bazowych w Helu, który w latach 1964–1968 przeniesiono do Świnoujścia. Zaś na jego miejsce utworzono 13 dywizjon.

<sup>288</sup> W Kaszubskim dywizjonie WOP w Gdańsku kutry te pod koniec lat 60. otrzymały urządzenia trałowe i stanowiły na wypadek wojny dywizjon kutrów trałowych. Również w Pomorskim dywizjonie WOP kilka tych jednostek przygotowywano do działań jako trałowce.

<sup>289</sup> Analiza floty amerykańskiej i amerykańskich operacji desantowych w Korei, głównie we wrześniu 1950 roku sprawiły, że stratedzy sowieccy zaczęli baczniejszą uwagę zwracać na konieczność rozbudowy morskich środków desantowych. Tym bardziej, że i w innych większych flotach wojennych świata przystąpiono do rozbudowy sił desantowych.

<sup>290</sup> AMW 1640/57, t. 89, passim, t. 90 passim.

<sup>291</sup> W styczniu 1965 roku przeformowano istniejącą od 1951 roku Flotyllę Środków Desantowych, tworząc 2 Brygadę Okrętów Desantowych. Wycofano stare jednostki, wprowadzając od 1963 roku okręty desantowe nowoczesnej produkcji polskiej. W 1965 roku było 9 okrętów desantowych i 15 kutrów desantowych, a brygada mogła przewieźć desant w składzie – 45 czołgów i 1 500 żołnierzy z lekkim sprzętem bojowym (AMW 3282/68, t. 42 passim; *Tamże*, 3563/76, t. 31, s. 111nn). Natomiast 3 Batalion w 1959 roku przeformowano w 3 Pułk Piechoty Morskiej w Dziwnowie, który następnie w 1963 roku wyłączono ze składu MW i przekazano do Pomorskiego Okręgu Wojskowego przenosząc go do Gdańska. Tam razem z 23 dywizją piechoty i 34 pułkiem piechoty utworzył 7 Dywizję Desantową. Jej jednostki stacjonowały w Gdańsku, Słupsku i Lęborku.

<sup>292</sup> AMW, 8/49/33.

<sup>293</sup> AMW 2/49/8, s. 239; *Tamże*, 8/49/33: Rudzki, *Polskie okręty...*, s. 177–181. Z kolei w marcu 1971 roku brygadę przeformowano ponownie w dywizjon OP, z podporządkowaniem dowódcy 3 Flotylli Obrony Wybrzeża.

<sup>294</sup> Roman Kanafoyski był dowódcą Oddziału Wydzielonego Wisła w kampanii wrześniowej 1939 roku w stopniu kmdr ppor. Zaś przedtem – dowódcą III dywizjonu bojowego Flotylli Pińskiej.

<sup>295</sup> K. Frontczak, *Powstanie i rozwój Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945–1947*, ZH 1972, z. 1, s. 92–93; Tenże, *Siły zbrojne...*, s. 222.

Jednostkę rzeczną, do służby granicznej na Zalewie Szczecińskim, powołano jednak w WOP. Tam jeszcze do połowy 1949 roku główne zadania graniczne wykonywały pododdziały lądowe, mające kilka motorówek<sup>296</sup>. Potrzeby ówczesnych władz Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego spowodowały zorganizowanie 7 czerwca 1949 roku Samodzielnego Batalionu Kutrów Granicznych w porcie Szczecin. W jego miejsce w 1954 roku powstał Dywizjon Rzeczny „Szczecin”.

Na potrzeby MW przygotowywano również wybrane statki floty handlowej i rybackiej. Po odpowiedniej adaptacji na potrzeby MW, w latach 50. przewidywano dla nich szereg zadań o charakterze pomocniczym i bojowym: operacje minowe (jako pomocnicze stawiacze min i sieci zagrodowych), transportowce min, jako jednostki dozorujące stawianie min; trałowce pomocnicze, łamacze zagród minowych; patrole (strażnicze, radiolokacji i obserwacji, zwalczania OP; sanitarne, (rozpoznania promieniotwórczego i przeciwchemicznego; do operacji desantowych (transportowce, desantowe); operacje dywersyjne (przewożenie oddziałów komandosów, zakamuflowane zaopatrzenie); służba patrolowa; statki-bazy dla OP, ścigacze torpedowych i niszczyieli; warsztatowce, statki mieszkalne itp. Na polecenie szefa Sztabu Generalnego WP kmdr Jerzy Staniewicz opracował 16 czerwca. 1950 roku dokument *Koncepcja użycia marynarki handlowej i innych jednostek organizacyjnych Ministerstwa Żeglugi dla zadań obronnych w wypadku wojny*. Zakładał on użycie statków pełnomorskich do przewozu desantu – 2 pułków piechoty wraz ze sprzętem oraz jako okręty szpitalne, tankowce i warsztaty pływające. Statki przybrzeżne zakładał używać jako dozorowce, okręty strażnicze i bazy pływające, zaś statki rybackie jako trałowce, patrolowce i jednostki zadań desantowych. Spośród 56 polskich statków handlowych pełnomorskich, 22 trawlerów rybackich, 71 holowników oraz 27 motorówek i małych statków pasażerskich, MW uznała za przydatnych do użycia w pierwszej kolejności 55 jednostek. Miały one spełniać następujące zadania: 21 jednostek rybackich jako trałowce, 6 jednostek pełnomorskich jako dozorowce, 3 statki jako zbiornikowce, 1 statek pełnomorski jako okręt ratowniczy i 2 statki przybrzeżne jako okręty szpitalne. Zaś pozostałe mogły zostać użyte jako transportowce desantowe. Dla jednostek tych przewidywano uzbrojenie: dla statków o wyporności 1000–7000 t.; 1x37 na dziobie, 1x85 i 2x25 (podwójnie sprzężone) na rufie i 2 WKM 12,7 na pomoście; dla statków poniżej 1000 t.; 1x37 i 1 WKM 12,7. Zakładano również, że tabor portowy podległy władzom cywilnym z chwilą wybuchu wojny przejdzie do dyspozycji MW wraz z załogami. Prace adaptacyjne zamierzano przeprowadzić w dwóch etapach: pierwszy – na tych statkach, na których można i trzeba wykonać je w czasie pokoju; drugi – tam, gdzie mogą być wykonane z chwilą wybuchu wojny.

Na podstawie tego materiału DMW do 1 marca 1951 roku miało przygotować projekt uzbrojenia i wyposażenia jednostek MŻ przeznaczonych do zadań bojowych, ponadto przygotować rezerwistów tak, aby w jak najkrótszym czasie były zapewnione i wyszkolone załogi. MW miała zabezpieczyć odpowiednie przygotowanie budowanych wówczas seryjnie 450-tonowych trawlerów

rybackich na trałowce. 2 czerwca 1951 dowódca MW przesłał do Sztabu Generalnego WP projekt wykorzystania statków handlowych do przewozu ludzi, sprzętu oraz prac minowo-trałowych.

39 statków zbliżonych do typu *Soldek* zamierzano uzbroić w 1x37 na dziobie, 1x85 na rufie i 2x25 zdwojone na śródokręciu. 12 statków zbliżonych do typu *Toruń* proponowano uzbroić w 1x37 lub 1x85 i 2x25 zdwojone. Zaś na trałowce zamierzano zaadaptować 22 statki rybackie uzbrojonych podobnie jak statki typu *Soldek*.

W projekcie na czas wojny z 23 marca 1953 roku DMW zamierzało wykorzystać statki handlowe i rybackie do zorganizowania: dywizjonu trałowców z lugrotrawlerów typu *B 11*, dywizjonu kutrów trałowych z dużych kutrów rybackich typu *B 12*, dywizjonu trałowców z kutrów rybackich typu CBKO, dywizjonu transportowców ze statków *Pokój*, *Olsztyn* i *Curie Skłodowska*, bazy pływającej OP i transportowca broni podwodnej. Ponadto statki handlowe miały być użyte do organizacji rejonów hydrograficznych Świnoujście-Szczecin i Gdańsk-Gdynia oraz odcinków hydrograficznych Ustka i Kołobrzeg.

Plany na wypadek wojny, w zależności od otrzymywanych zadań i rozwoju floty handlowej oraz rybackiej ulegały ciągłym zmianom i modyfikacjom. Podobnie postępowano we wszystkich niemal flotach handlowych i rybackich na świecie w zakresie planowania mobilizacyjnego<sup>297</sup>.

Wojna minowa w Korei spowodowała usilne starania o utworzenie zespołu jednostek minowych. Z braku odpowiednich okrętów, używano do tego celu dwóch barek desantowych. Do 1954 roku kilkakrotnie zajmowano się budową stawiaczy min lub zaadaptowaniem do tego celu statków. W 1952 roku dokonano przeglądu dwóch statków – *Bzura* i *Gliwice* celem ich wykorzystania jako stawiaczy min. Uznano za opłacalną przebudowę tylko *Gliwice*, który mógł zabrać 400 min<sup>298</sup>. Z przebudowy na stawiacze min zrezygnowano również ze statków *Hel* i *Puck*, ponieważ nie odpowiadały normom taktyczno-technicznym. Wiosną 1954 roku ostatecznie zdecydowano, że jest nieopłacalne budowanie ani stawiaczy min ani adaptowanie do tego celu statków. Uznano, że dopiero w przyszłości należy podjąć budowę specjalnych stawiaczy min, a w planach mobilizacyjnych zamierzano przystosować do tego kilka statków. Wobec szczupłości środków finansowych i konieczności przynajmniej szkolenia w zakresie stawiania min uznano, że miny stawiać będą mogły niszczyiele, dozorowce, trałowce i baza OP *Kopernik*.

Na wypadek wojny miały być również użyte jednostki morskie WOP. Plany w tym zakresie modyfikowano stale, a wraz z wprowadzaniem na wyposażenie dywizjonów WOP okrętów patrolowych i kutrów patrolowych, stanowiły one dla MW istotne wzmocnienie głównie sił zwalczania OP, dozorów i sił trałowych dobrze przygotowanych do tych zadań.

<sup>296</sup> AWOP 183/36.

<sup>297</sup> Przybylski, *Rozwój...1949-1956*, s. 166–170.

<sup>298</sup> *Tamże*, s. 16, przypis 50.



CHARAKTERYSTYKA JEDNOSTEK  
ZABEZPIECZAJĄCYCH  
OPERACYJNĄ DZIAŁALNOŚĆ OKRĘTÓW

Flota wojenna mogła wykonywać swoje zadania jedynie wówczas, gdy miała właściwe zabezpieczenie ze strony odpowiednio przygotowanych różnych wyspecjalizowanych do tego jednostek brzegowych MW. Zaczęto je organizować już w 1945 roku, a prace w tym zakresie trwały nieprzerwanie z różnym nasileniem, do końca omawianego okresu. Jedną z zasadniczych reorganizacji jednostek brzegowych MW przeprowadzono w latach 1957–1959<sup>299</sup>. Ważne miejsce w tym odgrywało zabezpieczenie ogniowe ze strony artylerii nadbrzeżnej i przeciwlotniczej, broniące nie tylko te jednostki, ale i bazy morskie, ponadto pododdziały inżynieryjne i chemiczne, łączność, różne służby itp.

Próby utworzenia artylerii nadbrzeżnej miały miejsce już latem 1945 roku. Zamierzano wówczas wykorzystać armaty lądowe kalibru 122 mm – 5 baterii 4-działowych, które w późniejszym okresie miały być zamienione na armaty morskie kalibrów 152 mm i 130 mm. Co prawda zamiar tego nie wykonano, ale w planach na lata 1945–1946 przewidywano sformowanie Dywizjonu Artylerii Nadbrzeżnej w Helu do 4 baterii<sup>300</sup>. Starano się również o trzy baterie czterodziałowe kalibru 130 mm od Związku Radzieckiego, z przeznaczeniem ich do wyposażenia artylerii nadbrzeżnej<sup>301</sup>. Planem rozmieszczenia artylerii nadbrzeżnej zajął się również wybitny specjalista artylerii morskiej – kmdr por. Zbigniew Przybyszewski<sup>302</sup>. Dokonano również przeglądu technicznego ocalałych armat kalibru 152 mm baterii cyplovej z przedwojennej baterii nadbrzeżnej, a nawet zamierzano sfinalizować zakup zamówionej w 1938 roku drugiej takiej baterii<sup>303</sup>. Jednak koncepcje Zbyszewskiego nie mogły zostać przyjęte, ponieważ nie były zgodne z założeniami proradzieckich władz wojskowych, zależnych wyłącznie od dostaw sprzętu wojskowego z Rosji. Zaś wobec braku możliwości wykorzystania armat kalibru 152 mm, zdjęto je i zakonserwowano w 1948 roku, a na ich miejsce zamontowano armaty kalibru 130 mm. Ostatecznie zdecydowano, że do 1950 roku wraz z organizacją stałych ośrodków obrony stałej, w ich skład wejdzie artyleria nadbrzeżna oraz ruchome oddziały artylerii zmotoryzowanej i kolejowej<sup>304</sup>.

W praktyce w latach 1946–1947 zaczęto więc organizować stałą artylerię nadbrzeżną i artylerię nadbrzeżną ruchomą. W połowie 1946 roku rozpoczęto organizację dywizjonu artylerii nadbrzeżnej w składzie 3 baterii – w każdej po 4 armaty kalibru 130 mm, 3 armaty plot kalibru 37 mm i 3 podwójne WKM kalibru 12,7 mm. Dywizjon sformowano do 1949 roku, a jego dowódcą został Przybyszewski. Następne baterie tego typu zorganizowano do 1954 roku. W tym czasie zasadniczymi armatami nadbrzeżnymi były działa kalibru 130 mm, a do ich obrony plot armaty kalibru 37 mm i WKM. Zaś latem 1947 roku sformowano dywizjon artylerii kolejowej z bazą na Oksywiu, na bazie niemieckiego pociągu pancernego, w składzie dwóch baterii. 5 kwiet-

nia 1948 roku dywizjon przeniesiono do Darłowa, a w roku następnym, wobec braku odpowiedniego uzbrojenia dla tego dywizjonu, wstrzymano jego dalszy rozwój. We wrześniu 1950 roku przekazano go ostatecznie do II Okręgu Wojskowego w Bydgoszczy. Od stycznia 1950 roku zaczęto tworzyć stałą artyleryjską obronę wybrzeża<sup>305</sup>. Zakładano zorganizowanie systemu samodzielnych baterii uzbrojonych w armaty kalibrów – 100 mm, 130 mm i 152 mm oraz plot – kalibrów 85 mm, 37 mm i WKM-y, które nazwano Bateriami Artylerii Stałej (BAS). Utworzono 9 BAS, w tym aż 7 w rejonie Zatoki Gdańskiej. Ich ogień pokrywał rejon planowanych obronnych ZM, zapewniał ochronę kotwicowisk i torów wodnych. Obronę plot Bazy Głównej MW wzmocniły 2 BAS armat kalibru 100 mm na cyplu Hel i na Oksywiu. Ponadto do osłony portów Gdyni i Gdańska przekazano 60 pułk artylerii plot składający się z 36 armat kalibru 85 mm<sup>306</sup>.

Baterie Artylerii Stałej zostały rozmieszczone następująco:

- rejon Zatoki Gdańskiej: armaty kalibru 130 mm w Helu (13 BAS na morze), Redłowie (11 BAS) i na Siankach (25 BAS); armaty kalibru 100 mm w Helu (27 BAS na zatokę) i na Oksywiu (28 BAS);
- rejon podejścia do Zatoki Gdańskiej: armaty kalibru 152 mm Hel-Bór (3 BAS); armaty kalibru 130 mm na Rozewiu (34 BAS);
- wzdłuż wybrzeża: armaty kalibru 130 mm w Ustce (9 BAS), Kołobrzegu (19 BAS), Ustroniu Morskim (31 BAS) i w Janogrodzie k. Międzyzdrojów (17 BAS)<sup>307</sup>.

Do obrony wybrzeża sformowano więc 1 BAS kalibru 152 mm, 8 BAS kalibru 130 mm i 2 BAS 100 mm. Największe skupienie artylerii nadbrzeżnej miało miejsce w rejonie Zatoki Gdańskiej, ale to nie tylko ze względu na obronę bazy morskiej Gdynia-Hel. System ten w istotny sposób wspomagał bazę morską floty radzieckiej i jej zaplecza w rejonie Piława-Kaliningrad.

BAS armat największego kalibru – 152 mm składała się z dział typu „MU-2-II-S”. Ich szybkostrzelność wynosiła 5/6 strzałów na minutę, zasięg 27.450 m (maksymalny 30.800 m), a ogień skuteczny do 23.000m<sup>308</sup>.

Armata BAS kalibru 130 mm typu „B-13” stanowiła podstawowe uzbrojenie artylerii nadbrzeżnej. Szybkostrzelność wynosiła 7–8 strzałów na minutę, maksymalny zasięg 25.100 m (donośność 25.715 m), a ogień skuteczny 19.000 m<sup>309</sup>.

Armata kalibru 100 mm typu „B-34-U” była na uzbrojeniu okrętów i BAS. Zadaniem tej BAS było zwalczanie kutrów torpedowych i wzmocnienie obrony połot w rejonie Bazy Głównej MW. Szybkostrzelność armaty wynosiła 12–15 strzałów na minutę, zasięg maksymalny 22.000 m, a ogień skuteczny – 16.400 m<sup>310</sup>.

<sup>305</sup> *Tamże*, 231/8, s. 17. Od tego roku następowała również modernizacja artylerii nadbrzeżnej, zmiany organizacyjne i rozbudowa Baterii Artylerii Stałej (*Tamże*, 207, t. 3, s. 86).

<sup>306</sup> *Tamże*, 207/3, s. 65; 1997/59, t. 28, s. 168, 208nn. W maju 1961 roku pułk przekazano do Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, które przejęły zadanie obrony powietrznej obszaru odpowiedzialności MW.

<sup>307</sup> *Tamże*, 340/5, s. 11; 1525/57/12, s. 76nn; 1851/59/126, s. 143, 147–148, 253–254.

<sup>308</sup> *Tamże*, 1997/59, t. 28, s. 208nn; 3563/76/254, s. 12. Zapas amunicji – 190 pocisków.

<sup>309</sup> *Tamże*, 35/49/97, s. 13; 340/5, s. 2nn; 3563/76/254, s. 12; *Armata morska 130mm B-13. Album rysunków*, DMW 1947; *Instrukcja artylerii morskiej. Amunicja do 130mm armaty morskiej wz. B-13*, MON 1953. Zapas amunicji wynosił 470 pocisków.

<sup>310</sup> *Instrukcja artylerii morskiej. 100mm armata morska B-34 i B-34-U. Opis i utrzymanie*, DMW 1956. Zapas amunicji wynosił 800 pocisków.

<sup>299</sup> AMW 3282/68, t. 27; 3563/76, t. 17.

<sup>300</sup> *Tamże*, 3768/27, s. 94nn, 203–204.

<sup>301</sup> *Tamże*, s. 4.

<sup>302</sup> *Tamże*, 2/49/8, s. 407nn, 568; 2/49/54, s. 79; 35/49/10, s. 28.

<sup>303</sup> *Tamże*, 2/49/7, s. 25.

<sup>304</sup> *Tamże*, 1/49/1, s. 62nn.

BAS miały solidne umocnienia żelbetonowe, trudne do likwidacji ogniem artyleryjskim i bombardowaniem lotniczym. Były doskonale zamaskowane, a podstawowy sprzęt miał odpowiednie schrony podziemne. Artyleria nadbrzeżna była w podobnych kalibrach do innych dział państw nadbałtyckich. Ustępowała jedynie najnowszym wzorom w szwedzkiej artylerii nadbrzeżnej, ale mogła wykonywać wszystkie zadania bojowe, jakie przed nią stawiano. Wyposażona była w radary artyleryjskie, a załogi były świetnie wyszkolone. Brakowało jednak odpowiedniej amunicji, której w kraju nie produkowano<sup>311</sup>. Od 1953 roku znacznie usprawniono kierowanie ogniem we wszystkich BAS<sup>312</sup>, co pozwoliło na uzyskiwanie bardzo dobrych wyników w strzelaniu.

Obronę plot zapewniały armaty kalibru 37 mm wz. 39 znajdujące się w kilku BAS oraz WKM kalibru 12,7 mm wz. 38 znajdujące się we wszystkich BAS. Szybkostrzelność armat kalibru 37 mm wynosiła 160–180 strzałów na minutę, donośność pionowa 6700 m, donośność pozioma 8500 m, a ogień skuteczny 3700 m<sup>313</sup>. Natomiast szybkostrzelność WKM wynosiła 80 strzałów na minutę, a skuteczny ogień do samolotów 1600 m<sup>314</sup>.

W 1957 roku zakończono budowę systemu BAS, który stanowił rdzeń artyleryjskiej obrony wybrzeża i baz morskich od strony morza. Jednak rozwój broni raketowej spowodował zmianę koncepcji artyleryjskiej obrony wybrzeża. Zaczęto przygotowywać się do rozbudowy baterii PK klasy „ziemia-woda”, nie związanych ze stałym miejscem ogniowym. Dlatego w latach 1961–1965 wszystkie BAS zostały skadrowane i podporządkowane dowództwom FOW, a ostateczna likwidacja BAS nastąpiła w listopadzie 1977 roku<sup>315</sup>.

Organizacja zaplecza lądowego dla floty wymagała odbudowy, rozbudowy i budowy nowych obiektów o charakterze obronnym i gospodarczym. Dlatego już w 1945 roku przystąpiono do wykonywania różnych prac, w oparciu o doraźnie powoływane grupy robocze wojskowe i cywilne, a ich nasilenie nastąpiło wraz z planowanym rozwojem zespołów okrętów i organizowaną obroną wybrzeża. Uwzględniono również budownictwo mieszkaniowe dla kadry w garnizonach MW, głównie poza Gdynią. W latach 1950–1951 utworzono jednostki budowlane i inżynierskie do prac fortyfikacyjnych i rozbudowy infrastruktury MW na wybrzeżu<sup>316</sup>. Wszelkie prace budowlane na rzecz MW objęto ścisłą tajemnicą, którą rygorystycznie przestrzegano<sup>317</sup>. W tym samym czasie przystąpiono do budowy i rozbudowy sowieckich obiektów wojskowych, włącznie z mieszkaniami dla ich kadry w głębi kraju i wzdłuż wybrzeża od wschodniej granicy Polski do NRD. W latach 50. budownictwo wojskowe – głównie o charakterze fortyfikacyjnym prowadzono na szeroką skalę niemal we wszystkich państwach nadbałtyckich.

Możliwość zagrożenia środkami masowego rażenia

<sup>311</sup> AMW 3563/76/254, s. 14.

<sup>312</sup> *Tamże*, 2024/60, t. 6, s. 542–543.

<sup>313</sup> *Tamże*, 1851/59/126, s. 101nn; 2143/61/6, s. 3.

<sup>314</sup> Instrukcja piechoty. 12,7mm wielkokalibrowy karabin maszynowy.

<sup>315</sup> W lipcu 1963 roku ukończono organizację 9 Dywizjonu Artylerii Nadbrzeżnej w Uście, uzbrojonego w 2 pojedyncze wyrzutnie rakiet „ziemia-woda” typu S-2 kompleksu 4K87 „Sopka” (AMW 8282/68, t. 51, s. 45; t. 60, s. 41; t. 70, s. 32).

<sup>316</sup> AMW 207, t. 3 passim; 1421/56, t. 6, s. 184; 2026/60, t. 8, s. 27; 3533/75, t. 123 passim.

<sup>317</sup> *Tamże*, 707, t. 13, s. 46nn.

spowodowała konieczność organizacji odpowiednich pododdziałów wojsk chemicznych MW. W tym celu zaczęto je tworzyć w październiku 1955 roku, a ich rozwój nastąpił od następnego roku<sup>318</sup>.

Przygotowywano je do rozpoznania i likwidacji skażeń, wyposażając w typowy sprzęt stosowany w całym WP.

Okręty do bezpiecznego pływania wymagały odpowiedniej służby hydrograficznej. Przejściowo posługiwano się nawet sprzętem poniemieckim lub rosyjskim, ale to była namiastka potrzeb. Już jednak w kwietniu 1945 roku udało się powołać Wydział Podręczników Nawigacyjnych, a w lipcu tego roku utworzono Biuro Hydrograficzne MW. Skompletowano część obsady, zbierano podstawowy materiał kartograficzny, mapy, książki nawigacyjne, przyrządy pomiarowe, materiały kreślarskie itp. Rozpoczęto przygotowania do druku podstawowego materiału map morskich. Wydawało ono co tydzień „Wiadomości Żeglarskie” w języku polskim i angielskim. Prowadzono pomiary, opracowywano nowe mapy i pomoce nawigacyjne, wytyczano szlaki żeglugowe w warunkach zagrożenia minowego<sup>319</sup>. Aktualizowano mapy nawigacyjne otrzymywane m.in. w drodze wymiany z innymi krajami, głównie nadbałtyckimi. Wiadomości nawigacyjne i ostrzeżenia były natychmiast nadawane radiem przez Urzędy Morskie i Polskie Radio. Planowano zaopatrywanie okrętów w sprzęt nawigacyjny i drobne remonty instrumentów we własnym zakresie. Przygotowano materiały do spisu latarni morskich, tablicy morskich znaków konwencjonalnych i locji wybrzeża polskiego; również wiadomości związane z aktualną pogodą. W tym celu Dowódca MW 18 czerwca 1946 roku zarządził nadawanie przez radiostację MW komunikatów PIHM dwa razy dziennie: między 1200–1230 i 1600–1630<sup>320</sup>. Prace w zakresie zabezpieczenia nawigacyjnego dla polskiej floty wzrosły po utworzeniu Wydziału Hydrograficznego w 1947 roku, z dotychczasowego Biura. Na początku 1947 roku w porozumieniu z PIHM MW zorganizowała stałe nadawanie przez radio komunikatów meteorologicznych i ostrzeżeń nawigacyjnych. W lipcu tego roku wydano opis latarni wybrzeża polskiego i drugie wydanie tablic nawigacyjnych. Prace te uległy intensyfikacji po przygotowaniu *Żurawia* do prac pomiarowych<sup>321</sup>.

W październiku 1946 roku na cyplu helskim zmontowano tymczasowe niekompletne urządzenie do określania dewiacji<sup>322</sup>. Było to szczególnie ważne, ponieważ wprowadzane okręty wymagały odpowiedniego przygotowania nawigacyjnego.

Dowodzenie flotą na morzu i jednostkami brzegowymi wymagało sprawnej łączności. Już w 1945 roku zamierzano sformować 20 punktów obserwacyjnych (PO) na wybrzeżu, ale istniało tylko 12 OP jeszcze w dyspozycji Południowej Floty Bałtyckiej ZSRR. Mimo to czyniono starania nie tylko o nie, ale i o rozbudowę zasadniczych organów łączności MW jako niezbędnego instrumentu w funkcjonowaniu tego rodzaju sił zbrojnych<sup>323</sup>. Łączność MW organizowano i reorganizowano

<sup>318</sup> *Tamże*, 2024/60, t. 6; 3533/75, t. 123.

<sup>319</sup> Pierwszą mapą morską po wojnie była mapa nr 102, którą wydano w 1946 roku.

<sup>320</sup> AMW 8/49/1. O służbie hydrograficznej MW w 1946 roku teczka (*Tamże*, 2/49/29).

<sup>321</sup> Frontczak, *Siły zbrojne...*, s. 202–203.

<sup>322</sup> AMW 8/49/1.

<sup>323</sup> *Tamże*, 2/49/15, s. 647–648; 3768/85/42, s. 2.

w latach 1945–1950, powoływano nowe komórki, w tym Wydział Łączności Specjalnej<sup>324</sup>, a każdą propozycję i opracowywane plany w zakresie łączności po konsultacji ze Sztabem Generalnym WP zatwierdzał Żymierski<sup>325</sup>. W początkowym okresie środki obserwacji i łączności okrętowej oraz OP i łączności dowództwa MW nie zapewniały ciągłej i niezawodnej widzialności i słyszalności. Na tym tle powstawały nawet pewne nieporozumienia i niewłaściwe wykonywanie zadań przez okręty na morzu, powstawało wiele błędów w wykonywaniu rozkazów. Nie było nawet zadania dla służby operacyjnej MW na wypadek utraty łączności z okrętem na morzu, co zdarzało się raczej często. Wielokrotnie tracono łączność z *Błyskawicą*, *Zetempowcem* i innymi jednostkami. Dopiero po uprowadzeniu *Zurawia* nakazywano okrętom wychodzącym na morze, po minięciu linii cypel Hel-Nowy Port, meldować swoją pozycję, kurs i prędkość w godzinach 0400, 0800, 1200, 1600, 2000 i o 2400. Zwracano więc większą uwagę na ten sprzęt łączności, który był niezbędny do prawidłowego funkcjonowania różnych organów na lądzie w ramach MW, a niezbędnych w dowodzeniu flotą wojenną<sup>326</sup>. Rozwijano również łączność telefoniczno-telegraficzną – początkowo w rejonie Gdańsk -Hel-Gdynia, ponieważ połączenia na zachód były jeszcze w rękach radzieckich. Dopiero w 1947 roku MW otrzymała linie na zachód, aż do Świnoujścia a w latach następnych ten system łączności systematycznie rozwijano<sup>327</sup>.

W dowodzeniu okrętami niezbędne było Centrum Radiowo Nadawcze MW, które zaczęto formować dopiero w końcu 1948 roku w Jelitkowie (Gdańsk), w pomieszczeniach po byłej radiostacji niemieckiej MW. W 1952 roku otrzymała ono nazwę „Radiowe Centrum Nadawcze”. Jego głównym zadaniem było przekazywanie rozkazów dotyczących gotowości bojowej na okrętach i w jednostkach nadbrzeżnych MW oraz innych zarządzeń wydawanych przez dowództwo WM<sup>328</sup>.

Istotne znaczenie w utrzymywaniu łączności ląd – okręt i odwrotnie miały również PO. Radziecka MW miała przekazać je w 1946 roku i na tej podstawie Żymierski 18 stycznia tego roku zatwierdził etaty dla 12 PO, a nie dla 20 PO jak wcześniej proponował szef sztabu MW<sup>329</sup>. 19 marca podpisano ostatecznie umowę z Rosjanami na szczeblu ministerialnym o przekazaniu tych PO, a ich obsady miano formować od 1 listopada 1946 roku. Przekazywanie PO miało więc rozpocząć się od 1 listopada, ale MW radziecka termin ten przesunęła na 20 listopada, zaś samo przekazanie miało nastąpić 1 grudnia tego roku. W protokole przekazania stwierdzono m.in., że PO są sprawne i należyście wyposażone<sup>330</sup>. Stan faktyczny był jednak nieco inny. Żaden z PO nie posiadał reflektora sygnałowego, ani

odpowiedniej lunety morskiej, zaś niektóre z nich nie posiadały łączności telefonicznej i rozmowy prowadziły za pomocą radia<sup>331</sup>. Ponadto oprócz PO w Gdyni i Rozewiu, wszystkie pozostałe nie odpowiadały wymogom technicznym. Większość PO utworzono na latarniach morskich, dzierżawiąc je od Głównego Urzędu Morskiego. M.in. PO na Oksywiu znajdował się na budynku KPW, na Helu – na wieży kościoła, a inne na latarniach morskich<sup>332</sup>. Sieć PO nie zabezpieczała potrzeb MW – od Gdańska do Kołobrzegu było ich 11, a dalej tylko w Dziwnowie. Utworzono więc dwa dodatkowe – w Niechorzu i Świnoujściu<sup>333</sup>. Od 1947 roku zaczęto wyposażać PO w morskie reflektory sygnałowe wraz lunetami, pozwalające nawiązać łączność między okrętami a PO w odległości 10–20 Mm oraz w aparaty sygnalizacyjno-migawkowe<sup>334</sup>. W dalszych planach rozwoju MW przewidywano utworzenie 20 PO, a potem 24 PO<sup>335</sup>. Jednak do końca 1949 roku zdołano utworzyć 18 stałych i 2 ruchomych PO. Brak było jednak nowoczesnego sprzętu, który często pochodził z demobilu.

Pod koniec 1951 roku na wybrzeżu polskim znajdowały się następujące PO: w rejonie Bazy Głównej MW znajdowało się 7 PO – PO 13 Hel, PO 14 Rozewie, PO 25 Biała Góra, PO 26 Skowronki, PO 11 Nowy Port, PO 12 Oksywie i PO 27 ruchomy; w rejonie Bazy MW Ustka było ich 5 – PO 17 Ustka, PO 15 Stilo, PO 18 Jarosławiec, PO 16 Czołpino i PO 28 Łeba; w rejonie Bazy MW Kołobrzeg było 4 PO – PO 19 Darłowo, PO 20 Gąski, PO 21 Kołobrzeg i PO 20 Gąski; w rejonie Bazy MW Świnoujście było ich 4 – PO 22 Niechorze, PO 23 Dziwnów, PO 24 Świnoujście i PO 30 ruchomy<sup>336</sup>. Do 1956 roku zbudowano 14 PO, a od następnego roku zaczęto je wyposażać w stacje radiolokacyjno-ostrzegawcze typu „LOT”, które umożliwiały obserwację na odległość do 19,4 Mm<sup>337</sup>.

Po reorganizacji i częściowej zmianie nazewnictwa, powstały dwa rejony: 7 Rejon Obserwacji i Łączności MW i 8 Rejon Obserwacji i Łączności. W 1958 roku w ich składzie znalazły się: w pierwszym rejonie – POWT 20 Ustka, PO ruchomy, POWT 21 Czołpino, POWT Jarosławiec, POWT 22 Łeba, POWT 23 Stilo, POWT 24 Biała Góra, POWT 25 Rozewie, POWT 27 Hel, POWT 28 Oksywie, POWT 29 Westerplatte i POWT 30 Skowronki; natomiast w drugim rejonie – POWT 10 Świnoujście, PO ruchomy, POWT 12 Dziwnów, POWT 11 Międzyzdroje, POWT 14 Mrzeżyno, POWT 13 Niechorze, POWT 16 Gąski, POWT 15 Kołobrzeg i POWT 18 Darłowo<sup>338</sup>.

Organizacja i rozwój służby łączności i obserwacji w MW przebiegały z różnym natężeniem w dwóch zasadniczych okresach: w latach 1946–1950 i 1951–1958. W latach 1953–1954 dokonano znacznej wymiany sprzętu, a w 1958 roku planowano wyposażenie PO w 4 maszyny teleskopowe, co wykonano dopiero na początku lat 60. Ponadto w maju 1956 roku powołano w Ustce kompanię rozpoznania radiotechnicznego. Na jej bazie w 1961 roku utworzono 6 Ośrodek Przeciwdziałania Ra-

<sup>324</sup> *Tamże*, 3768/85/27, s. 50, 141.

<sup>325</sup> *Tamże*, 2/49/5, s. 648; 3768/85/26, s. 103–104.

<sup>326</sup> *Tamże*, 22/152, s. 666; 1040/2, s. 5; 3768/85/27, t. 19/1, s. 157.

<sup>327</sup> *Tamże*, 35/49/61, t. 21, s. 570nn; 3768/85/42, s. 79; 3768/85/43, s. 79.

<sup>328</sup> *Tamże*, 47/49, s. 57; 87/50/2, s. 11–17; 2139/61/2, s. 199, 205.

<sup>329</sup> *Tamże*, 24/40/5, s. 26.

<sup>330</sup> *Tamże*, 2/49/6, s. 148, 274, 543. Wyposażenie każdego PO w chwili przekazywania stronie polskiej miało obejmować: radiostację typu „12-RO” – 1 komplet, radiostację typu „A-7-A” – 1 komplet, aparaty telefoniczne typu „UNA-i” – 3 sztuki, kabel telefoniczny jedнопроводowy 2000 mb, flagi sygnałowe – 1 komplet, lampę sygnałową typu „SP-95” – 1 sztukę i Międzynarodowy Kod Sygnałowy cz. I i cz. II – 1 sztukę.

<sup>331</sup> AMW 35/36, s. 93–94.

<sup>332</sup> *Tamże*, s. 98.

<sup>333</sup> *Tamże*, 35/13, s. 58; 87/50/2, s.17.

<sup>334</sup> *Tamże*, 35/36, t. 15, s. 93–94.

<sup>335</sup> *Tamże*, 2/5, s. 338nn.

<sup>336</sup> *Tamże*, 1324/65, t. 8, s. 152; 1421/56, t. 6, s. 192.

<sup>337</sup> *Tamże*, s. 3500/73, t. 12, s. 25.

<sup>338</sup> *Tamże*, 2140/61/12, s. 122.

dioelektronicznego w Gdańsku Oliwie. Dążenia do doskonalenia łączności i systemu obserwacji nadbrzeżnej, nie zapewniły jednak jej sprawności nawet w czasie pokoju. Jeszcze w 1958 roku nie było w MW nadajnika długofalowego o dużej mocy do łączności z OP w zanurzeniu, a brygada OP wykonywała już zadania bojowe. Ponadto w bazach na Helu, w Świnoujściu, Kołobrzegu i w Ustce nie było central nadawczych i odbiorczych systemu umocnionego, niezbędnego w czasie wojny. Występowały częste awarie w systemie obserwacji nadbrzeżnej, a zużyty sprzęt pozwalał jedynie na obserwację wzrokową przy średniej widoczności do 8 Mm, zaś technicznej do 15 Mm<sup>339</sup>.

Funkcjonowanie floty wojennej zależne było również od zabezpieczenia przez odpowiednie służby techniczne i od zaopatrzenia. Ich organizacja rozpoczęła się już w 1945 roku, ale szybki rozwój tych służb nastąpił po 1950 roku. Do ich zadań należało – budowa i remonty okrętów, organizacja dostaw uzbrojenia i sprzętu okrętowego i do jednostek brzegowych, gromadzenie i przechowywanie wszelkich zapasów przydatnych dla MW, rozśrodkowywanie składnic i magazynów, budowa mieszkań dla kadry i jej rodzin oraz koszar w bazach lub pobliskich garnizonach MW itd.<sup>340</sup> Magazyny MW rozmieszczano w portach lub w ich pobliżu, zasadniczo wzdłuż wybrzeża: w rejonie Gdyni i w Gdańsku, w Wejherowie i na Helu, w Darłowie, Ustce, Kołobrzegu, w Świnoujściu i w kilku innych miejscowościach. Miały one dogodnie wejścia dla jednostek pływających zaopatrzenia, dobre połączenia kolejowe i drogowe. Były to typowe bazy brzegowe stacjonarne, spełniające wszystkie funkcje zaopatrzenia, a kilka z nich ponadto zabezpieczało remonty, modernizacje i przebrojenie okrętów. Dysponowały stałymi urządzeniami – dźwigi, samochody, warsztaty podręczne, magazyny, koszary, stołówki itp. Ponadto organizowano bazy pływające, ruchome bazy brzegowe i mieszane bazy ruchome. Nie miały one jednak powszechnego zastosowania, a ich użycie planowano raczej w razie zagrożenia wojennego. Niemniej w różnych okresach próbowano wprowadzić bazy pływające, głównie małe o charakterze remontowym, ponadto ruchome brzegowe, szczególnie pod koniec lat 40. i na początku 50., co związane było z trudnościami magazynowymi w mniejszych portach polskiego wybrzeża.

#### SZKOLENIE NA OKRĘTACH

Prawidłowy tok szkolenia na okrętach i zespołów na morzu, mogły zapewnić wyłącznie kadry – oficerowie, podoficerowie i marynarze. Najważniejszym zagadnieniem było jednak przygotowanie oficerów tym bardziej, że proces ich szkolenia był stosunkowo długi i kosztowny. Po wojnie w MW wykwalifikowanymi byli tylko oficerowie sprzed wojny i POMW, stanowiący nieliczną grupę. Umacnianie się radzieckich wpływów i polskich komunistów nie pozwoliło na należyte wykorzystanie ich wykształcenia i doświadczenia, ze szkodą dla sprawy polskiej. Oficerowie ci nie nadążali za politycznymi

wymogami, obcymi rozwiązaniami taktycznymi i zawodną techniką radziecką, a nieufność wobec nich została przerodzona we wrogość klasową. Ponieważ właścicielami oceniali radzieckiego sojusznika, zostali szybko wyeliminowani z MW, co zostało przeprowadzone stopniowo. Nie mieścili się w politycznych kryteriach obowiązujących w przyjmowaniu oficerów do służby, które obejmowały: oblicze polityczne, stopień zaufania politycznego do oficera, wierność i oddanie władzy ludowej, szczerłość i uczciwość (w pojęciu oczywiście socjalistycznym), oblicze moralne (socjalistyczne), właściwy stosunek do podwładnych i ich potrzeb, bezkompromisowość wobec wroga, w tym głównie klasowego<sup>341</sup>. Jednak początkowo byli potrzebni, zajmowali różne stanowiska, ich wiedza i doświadczenie pozwalały na wypełnienie luk, ale rola tych oficerów malała w miarę rozwoju powojennego szkolnictwa wojskowego. Ponadto wzrosła rola oficerów radzieckich, a oficerowie lądowi z frontu uzyskiwali sukcesywnie odpowiednie kwalifikacje zawodowe. Dlatego już w latach 1949–1953 rozpoczęła się ostatnia faza pozbywania się polskich oficerów z floty przedwojennej i POMW. Radziecka dominacja i eliminacja doświadczonych i zdolnych do stworzenia samodzielnych koncepcji fachowych oficerów, pozbawiło MW możliwości opracowania narodowej polskiej myśli morsko-wojskowej. Ich eliminacja zmieniła oblicze wyższej kadry dowódczej, co zapewniło Rosjanom pełną kontrolę nad dalszym rozwojem floty wojennej i jej szkoleniem. Odpowiednio ją modelowali, dostosowując do własnych potrzeb<sup>342</sup>.

W miejsce eliminowanych dotychczasowych oficerów, przejściowo na kierownicze stanowiska kierowano radzieckich i rozwijano własne szkolnictwo wojenno-morskie. W styczniu 1946 roku Naczelny Dowódca WP zatwierdził statut OSMW opracowany przez kmr. dypl. Adama Mohuczego, wzorowanej na SPMW z trzema rocznikami<sup>343</sup>. W kwietniu 1947 roku w szkole tej wprowadzono kurs zerowy – czteroletni okres nauczania, celem uzupełnienia średniego wykształcenia. Obowiązywał on do końca istnienia OSMW, a więc do 1959 roku. Do 1949 roku obowiązywały wzory SPMW, a od tego roku nowe struktury. W październiku tego roku w OSMW utworzono Oficerski Kurs Aplikacyjny na okres zimowy dla oficerów nawigacyjnych i technicznych<sup>344</sup>. Zaś od następnego roku 4–12 miesięczne kursy dokształcające dla podoficerów przedwojennych, a od 1951 roku Kursy Doskonalenia Oficerów trwające od 5–10 miesięcy<sup>345</sup>. Mimo różnych działań organizacyjno-szkoleniowych nadal było brak oficerów morskich. W końcu 1948 roku pełniło służbę na różnych stanowiskach tylko 7 oficerów morskich, z których 5 przebywało w niewoli niemieckiej, jeden przybył z Wielkiej Brytanii i 1 z floty sowieckiej<sup>346</sup>. W stycz-

<sup>341</sup> PMW 1956, nr 7, s. 8–9.

<sup>342</sup> W. Topolski, *Kształcenie oficerów polskich dla potrzeb Marynarki Wojennej poza granicami kraju w latach 1952–1991*, PM 1992, z. 9, s. 118–119.

<sup>343</sup> AMW 2/13, s. 60; Akta OSMW, t. 6/50; t. 7/47; t. 11; t. 13/48. Szerzej o OSMW: W. Białek, Cz. Ciesielski, T. Struniewski, *Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte (geneza i rozwój)*, WSMW Gdynia 1972, passim

<sup>344</sup> AMW 8/49/1.

<sup>345</sup> *Tamże*, 7/22, t. 7, s. 290; 959, t. 79, s. 314; 3282, t. 3, s. 192nn. KDO od 1952 roku były formą doskonalenia w trybie stacjonarnym. Kursy te przygotowywały oficerów na stanowiska d.o., nawigatorów, artylerzystów, hydroakustyków i innych specjalności morskich.

<sup>346</sup> *Tamże*, 82/50/7, s. 1.

<sup>339</sup> *Tamże*, 2139/6/12, s. 29. W latach 1946–1950 przy wielu zmianach organizacyjnych, zabiegano o odpowiedni sprzęt i kadry, o który było szczególnie trudno (*Tamże*, 2/15, t. 16, s. 1; 2/49/15, t. 12b, s. 647–648; 15/542, t. 17, s. 7; 15/543, t. 15, s. 52, 102, 274; 35/13, s. 185–185; 35/49/13, s. 610; 145/51/36, s. 409, 454, 593; 1040/3, s. 1).

<sup>340</sup> *Tamże*, 82, t. 7, s. 1nn; 207, t. 3, passim; 341, t. 3; 1421/56, t. 6; 1997/59, t. 27 i 28; 2024/60, t. 6; 3282, t. 3.

niu następnego roku sytuacja nieco polepszyła się: na 130 oficerów morskich 126 wywodziło się z przedwojennej MW, 52 z nich było oficerami zawodowymi, a 74 pochodziło z korpusu podoficerskiego. Do września 1949 roku spośród 17 dowódców większych jednostek MW 11 pełniło służbę we flocie przedwojennej. Dlatego ówczesne władze wojskowe były mocno z tego niezadowolone<sup>347</sup>. Pod koniec października 1949 roku oficerów pokładowych do przewidywanego etatu brakowało 71% (187 oficerów), a w specjalności technicznej 80%. Na 3 OP było tylko 3 oficerów, na trałowcach tylko 2, na dozorcach żadnego, a na 14 jednostek w dywizjonie ścigaczy było tylko 2 oficerów. A to pociągało za sobą niski stan szkolenia załóg, nie mówiąc już o szkoleniu w zespołach. Ale mimo to zwalniano dalej dawnych polskich oficerów<sup>348</sup>. Była to szczególnie dogodna sytuacja kadrowa dla polskich komunistów wypierających ze stanowisk wojskowych swoich wrogów politycznych, żądających na ich miejsce do chwili przygotowania własnych kadr, przysyłania oficerów radzieckich. Tłumaczono, że flota wojenna nowego państwa nie może prawidłowo funkcjonować i prowadzić szkolenia okrętów oddanych władzy ludowej. Tej presji nieopatrnie uległ nawet Steyer, który osobiście czynił starania o oficerów radzieckich. W tej sprawie 12 listopada 1949 roku wystosował nawet pismo do Szefa Sztabu Generalnego WP, w którym stwierdzał niezbędność oficerów radzieckich do prawidłowego funkcjonowania dowództw, sztabów, tyłów i OSMW, podając jednocześnie wykaz niezbędnych specjalistów<sup>349</sup>. Było to błędem admirała, który tym sposobem poniżał godność polskiej MW.

Od 1951 roku rosła liczba podchorążych w OSMW – od 400 do 960 w 1954 roku<sup>350</sup>. Skierowano do MW również grupę oficerów radzieckich, ale niebawem trzeba było ich wycofać dlatego, że flota radziecka rozbudowywana ponad miarę miała również trudności kadrowe. Zamieniano więc oficerów radzieckich polskimi w różny dostępny sposób. Wyłaniano spośród absolwentów OSMW tych, którzy odpowiadali klasowo, ideologicznie i byli pewni co do wierności Związkowi Radzieckiemu. Następnie kierowano ich na kursy roczne, potem na dłuższe, a potem na radzieckie akademie wojskowo-morskie. Natomiast pozostałym przyspieszano awans w jednostkach i w sztabach i szybciej dawano im mieszkania służbowe. Szczególnie oddanych władzy ludowej wysuwano na coraz wyższe stanowiska, nawet bez odpowiednich kwalifikacji<sup>351</sup>.

Po wyeliminowaniu przedwojennych oficerów tempo kształcenia oficerów morskich przybierało na sile, a w lipcu 1955 roku OSMW przekształcono w WSMW z uprawnieniami akademickimi<sup>352</sup>. Od 1955 roku w WSMW

organizowano krótkotrwałe kursy dla oficerów kierowanych do akademii morskich radzieckich i do ASG oraz instruktorsko-metodyczne dla dowódców zespołów okrętów, jednostek i szefów sztabów. W 1957 roku zorganizowano kurs stacjonarny dla oficerów nie posiadających wykształcenia wojennomorskiego oraz przekwalifikowanie części oficerów z pozostałych korpusów MW. Natomiast w latach 1958/1959 zorganizowano dwuletni kurs zaoczny z zakresu OSMW. W WSMW organizowano różne krótkotrwałe kursy, w zależności od potrzeb ze strony dowództwa MW.

W 1950 roku zapoczątkowano szkolenie oficerów na kursach radzieckich, a od 1954 roku na ich akademiach. Pierwsza grupa starszych oficerów wróciła w 1952 roku po rocznym przeszkoleniu na Kursie Doskonalenia Oficerów przy AMW w Leningradzie. W 1954 roku na KDO skierowano 13 oficerów, przewidzianych na dowódców dz.o. niszczycieli typu *30 bis*, a po powstaniu Układu Warszawskiego, od 1956 roku szkolenie w szkołach radzieckich było obowiązkiem. Obok kursów doskonalenia, obowiązkowe były kursy operacyjno-taktyczne oraz w pełnym cyklu nauczania w akademiach radzieckich. W 1958 roku w Akademii Technicznej MW ZSRR rozpoczęła 5-letnie studia pierwsza grupa składająca się z 6 oficerów, a w tym samym roku 3 starszych oficerów przewidzianych na wyższe stanowiska służbowe, skierowano do Akademii Wojskowej im. Woroszyłowa w Moskwie<sup>353</sup>.

Oficerowie morscy lat 50. to absolwenci OSMW, zaś piloci – ze szkół lotniczych. Inni pochodzili z różnych szkół lądowych, nieraz po krótkim przeszkoleniu otrzymywali stopnie oficerskie – głównie oficerowie polityczni, administracji i kwatermistrzostwa. Ta coraz liczniejsza grupa żyła poza flotą wojenną nie mając o niej pojęcia i powodowała rozdymanie etatów oraz biurokracji<sup>354</sup>. Poza tym do służby w MW powoływano absolwentów Politechniki Gdańskiej, szkoły morskiej, lekarzy i innych specjalności. Od stycznia 1949 roku OSMW uczestniczyła w szkoleniu oficerów rezerwy korpusu morskiego Państwowej Szkoły Morskiej (2 miesiące szkolenie rekruckie i 6 miesięcy szkolenie teoretyczne w OSMW). Potem część z nich wcielono na okręty MW, ale w latach 1955–1957 w kolejnych redukcjach odchodzili z powrotem do floty handlowej, o czym decydowały względy finansowe i trudności adaptacji do służby wojskowej<sup>355</sup>. W WSMW corocznie organizowano kursy przeszkolenia oficerów rezerwy, które trwały 3–4 miesiące.

Pewne trudności były również z naborem odpowiednich podoficerów, ale tych można było szybciej wyszkolić aniżeli oficerów. Już w maju 1946 roku w MW było 244 podoficerów wyszkolonych przed wojną, a następnie zgłosiło się: 49 po przybyciu ze Szwecji i Wielkiej Brytanii, 86 z niemieckiej niewoli i 89 tych, którzy w czasie wojny przebywali w kraju<sup>356</sup>. W latach 1945–1950 w MW podoficerów morskich było 533, a wszystkich razem – 1054<sup>357</sup>. Szkolenie podoficerów rozpoczęto zimą 1947 roku w Szkole Specjalistów Morskich, a potem or-

<sup>347</sup> Admirał Ludwik Janczyszyn w 1980 roku oceniając oficerów mocno podkreślał, że taki stan był niedobry, należało go zmienić czym prędzej, ponieważ partia potrzebował swoich ludzi (*Ludowa Marynarka Wojenna 1945–1980*, PM 1980, z. 9, s. 9).

<sup>348</sup> Poksiński, *Srodowisko*, s. 90–91.

<sup>349</sup> *Tamże*, t. 157/7, s. 20.

<sup>350</sup> *Tamże*, 341/3, s. 246.

<sup>351</sup> *Tamże*, 1246/51, s. 63nn; 1664/58, t. 20 passim. W latach 50. polska flota wojenna była flotą poruczników, kierowaną przez radzieckich komandorów. Gorzej jeszcze było w WOP-ie. Tam nieliczne jednostki z porucznikami kierowane były początkowo przez radzieckich komandorów, a następnie przez pułkowników.

<sup>352</sup> Uchwała Rady Ministrów nr 439/55 z 11 czerwca 1955; AMW, t. 16, t. 19, t. 23. W 1960 roku przeprowadzono kolejną reorganizację, w wyniku której dla WSMW nadano kształt obowiązujący do połowy lat 70.

<sup>353</sup> W latach 1950–1992 w ZSRR zostało przeszkolonych ponad 500 oficerów z polskiej MW.

<sup>354</sup> Pod koniec lat 50. wybranych oficerów politycznych zaczęto kierować na studia zaoczne przy uniwersytetach, których punkty konsultacyjne zorganizowano przy ONSiW w Gdyni.

<sup>355</sup> AMW 1664/58, t. 20, s. 157, 225nn.

<sup>356</sup> *Tamże*, 2/16, s. 13nn; 175/12, s. 39.

<sup>357</sup> *Tamże*, 273/18, t. 12, s. 93nn.

ganizowano je w jednostkach. Wśród nich byli podoficerowie zawodowi, nadterminowi i służby czynnej i wszyscy byli dobrze przygotowani do pełnienia swoich funkcji. 15 października 1949 roku utworzono na Oksywiu Szkołę Podoficerów Zawodowych MW, podporządkowaną komendantowi OSMW, ale 15 lipca 1952 roku zreformowano ją<sup>358</sup>. Jednocześnie w 1952 roku wprowadzono system radziecki, według którego służbę zawodową podoficerów zamieniono na nadterminową, powołując na ich prośbę nie mniej niż na 2 lata. Mogli iść do szkół oficerskich i akademii, powstał duży ruch służbowy, ale chętnych nie było zbyt dużo. W cywilu było dużo dobrze płatnej pracy, stąd brak szerszego zainteresowania służbą podoficera nadterminowego. Zaczęły więc powstawać duże braki wśród podoficerów w jednostkach<sup>359</sup>. Pewne zainteresowanie tą formą służby nastąpiło od 1953 roku, kiedy zwiększono uposażenie i dano możliwość awansu na pierwszy stopień oficerski mając 8 klas szkoły podstawowej. W latach 1956–1960 zorganizowano 6-miesięczne kursy podoficerskie, a od 1959 roku każdy podoficer służby zasadniczej zatwierdzony do służby nadterminowej, kierowany był na 2–3 miesięczny kurs Doskonalenia Podoficerów Nadterminowych<sup>360</sup>.

Służba i szkolenie marynarzy również ulegała różnym zmianom. Początkowo w 1946 roku ustalono, że służyć będą 28 miesięcy, a w 1949 roku skrócono ją do 24 miesięcy. Ochotnicy mogli służyć 52 miesiące. Szkolenie marynarzy przebiegało w 2 etapach: pierwszy – w Kadrze MW, drugi – 6 miesięcy na młodszych kursach specjalistów w SSM, skąd marynarzy kierowano na 18 lub 14 miesięcy do służby na okręty<sup>361</sup>. Po tym okresie mogli pozostać na dalsze 24 miesiące w służbie nadterminowej, ale po 4 miesiącach od podpisania zobowiązania byli kierowani do SSM na 6-miesięczny kurs starszych specjalistów<sup>362</sup>. W 1950 roku wprowadzono dla marynarzy 3-letnią służbę na okrętach i w niektórych jednostkach nadbrzeżnych, co wpłynęło na możliwość utrzymania na okrętach dobrze wyszkolonych marynarzy 3-go rocznika, w wielu wypadkach spełniających funkcje podoficerów nadterminowych.

Od 1954 roku w OSSM w Ustce marynarzy szkolono we wszystkich specjalnościach: sterników, elektryków nawigacyjnych, elektryków artyleryjskich, torpedystów, minerów, chemików, radiotelegrafistów, sygnalistów,

operatorów radiolokacji i hydroakustyki, motorzystów, maszynistów, drenażystów i elektryków okrętowych. Kursy specjalistyczne trwały 6–9 miesięcy, po czym marynarzy kierowano na okręty. Po półrocznej praktyce nadających się kierowano na staż podoficerski, trwający 3 miesiące. Po jego ukończeniu służyli na samodzielnych stanowiskach podoficerskich i otrzymywali stopień mata. Jesienią 1956 roku załogi okrętów służyły nadal 2 lata, ale na jednostkach pływających WOP 2 lata. Poborowych kierowano na 2 miesiące szkolenia unitarnego, 6 miesięcy w OSSM, a część kierowano na okręty i tam organizowano dla nich kursy specjalistyczne, po których otrzymywali świadectwa ukończenia OSSM. W OSSM szkolono kandydatów na podoficerów<sup>363</sup>. Od 1959 roku zmieniano profil szkolenia marynarzy, ponieważ wprowadzono dwukrotny pobór do MW – w kwietniu i w październiku.

W pierwszych latach powojennych szkolenie na okrętach i w zespołach napotykało na duże trudności ze względu na braki kadrowe i nie zawsze sprawny sprzęt oraz mechanizmy okrętowe. Było to powodem nawet awarii na morzu<sup>364</sup>. Niemniej wraz z pracami organizacyjnymi wprowadzano system szkolenia i wykonywania zadań na morzu. Wzorem lat przedwojennych przyjęto system dzielenia roku na dwa okresy – zimowy i letni. Pierwszy okres, zimowo-wiosenny, przeznaczony był na remonty, prace przygotowawcze do trałowania bojowego, ćwiczeń na morzu i inspekcji. Drugi zaś to kampania letnia, w czasie której przeprowadzano trałowanie bojowe, ćwiczenia i inne szkolenia na morzu. Programy szkolenia obejmowały wyszkolenie polityczne kadry i marynarzy, szkolenie w specjalnościach, regulaminy, wyszkolenie strzeleckie, musztrę, chemiczne i wychowanie fizyczne. Ponadto program szkolenia w kampanii letniej obejmował oprócz trałowania bojowego ćwiczenia w działach okrętowych, na SB, ćwiczenia i alarmy ogólnokrętowe oraz ćwiczenia w grupach i dywizjonach. Szkolenie odbywało się w trudnych warunkach, głównie ze względu na niepełnych etatów oraz braku instrukcji obsługi i sprzętu radzieckiego, instrukcji alarmowych, regulaminów służby okrętowej itp.<sup>365</sup>

21 marca 1947 roku wydano program wyszkolenia MW na okres letni. Rozpoczęto również szkolenie oddziałów nadbrzeżnych, dostosowywanie ich do obrony baz morskich, rejonów umocnionych i do rozbudowy ich obrony<sup>366</sup>. Do 1948 roku Oddział Wyszkozenia Sztabu Głównego MW wydał 56 najbardziej niezbędnych materiałów szkoleniowych<sup>367</sup>. Były one niezwykle pomocne w należyтым programowaniu i przebiegu szkolenia, nad którym nadzór przejściowo sprawował Wydział ds. Floty Sztabu Głównego MW. Jednak mimo dużego wysiłku stwierdzano wiele niedociągnięć w szkoleniu, a o usterekach w tej sprawie dowódca MW złożył meldunek do MON 30 grudnia 1948 roku<sup>368</sup>. Ich analiza pozwoliła jed-

<sup>358</sup> *Tamże*, 1421/56, t. 2, s. 133. W szkole tej dobrze przygotowywano podoficerów, a szkolenie przebiegało według wzorów przedwojennych. Względny polityczny i przejście floty wojennej na system radziecki spowodował jej rozformowanie. Na dwóch kolejnych 18-miesięcznych kursach szkolono w specjalnościach: bosmanów okrętowych, minerów, artylerzystów morskich, motorzystów, maszynistów, elektryków oraz sterników.

<sup>359</sup> *Tamże*, 2024/60, t. 13 passim; 3533/75, t. 128.

<sup>360</sup> *Tamże*, 2637/63, t. 16, s. 715nn; 3563/76, t. 12, s. 100; 3596/78, t. 23, s. 2nn.

<sup>361</sup> 30 sierpnia 1945 roku w Gdańsku Nowym Porcie utworzono Szkolny Pułk MW, a w lutym następnego roku, na jego bazie utworzono na wzór przedwojenny Kadre MW. Wiosną 1947 roku przeniesiono ją do Ustki, gdzie funkcjonowała jako samodzielna jednostka szkolna do września 1954 roku. Natomiast 10 września 1945 roku na Oksywiu utworzono Szkołę Specjalistów Morskich, w której w oparciu o wzory przedwojenne szkolono młodszych i starszych specjalistów dla floty. W marcu 1947 roku przeniesiono ją do Nowego Portu, a w lipcu tego roku do Ustki. We wrześniu 1954 roku połączono Kadre MW i Szkołę Specjalistów Morskich w Ustce formując jednolitą szkołę – Ośrodek Szkolenia Specjalistów Morskich.

<sup>362</sup> *Tamże*, 2/43, s. 7. Do 1949 roku specjalność pokładową i techniczną w SSM ukończyło 2213 marynarzy (J. Kierzkowski, *Szkoły i kursy Marynarki Wojennej w latach 1945–1949*, BHMW nr 3, 1972, s. 125–130).

<sup>363</sup> AMW 3596/78, t. 27, s. 75.

<sup>364</sup> Np. na kutrze trałowym „Nr 2”, który zatonął 30 listopada 1946 roku, nie zachowano środków bezpieczeństwa dopuszczając do tego, że dziób okrętu przy stanie morza 3'B zanurzył się i cały kuter poszedł pod wodę (AMW 2/49/8, s. 109–111).

<sup>365</sup> Np. początkowo były poważne trudności w szkoleniu na trałowcach, ponieważ instrukcje mechanizmów i sprzętu trałowego były w języku rosyjskim, którego Polacy nie znali. Trzeba było je dopiero tłumaczyć.

<sup>366</sup> AMW 35/49/66.

<sup>367</sup> *Tamże*, 82/50/7, s. 2.

<sup>368</sup> *Tamże*.

nak na lepsze przygotowanie procesu szkolenia przed kampanią letnią w 1949 roku, do czego zaangażowały się dowództwa i sztaby<sup>369</sup>. Do dalszego polepszenia szkolenia w MW przyczyniło się powołanie Dowództwa Floty. Pozwoliło to na zwiększenie wymagalności w zakresie szkolenia i wychowania oraz wykonywania zadań na morzu. Szkolenie Floty prowadzono na podstawie rozkazu dowódcy MW i programów szkoleniowych zatwierdzonych przez Główny Inspektorat Wyszkalenia Bojowego.

Rok szkoleniowy we Flocie od początku roku dzielono, jak w poprzednich latach, na dwa okresy – do 15 lipca i od 15 lipca do końca roku. W pierwszym okresie większość okrętów przebywała w rezerwie, przeprowadzano remonty okresowe w stoczni gdyńskiej oraz w Warsztatach Remontowych MW. Natomiast w międzyczasie załogi okrętów szkolono i przygotowywano do letniego okresu szkoleniowego.

Po przejściu kierownictwa i dowodzenia flotą polską przez oficerów radzieckich, szkolenie przeszło na całkiem inne wzory, formy i metody. Oficerowie ci, wsparci przez absolwentów OSMW i przygotowani na oficerów w inny sposób, skrupulatnie dostosowywali szkolenie do systemu funkcjonującego w ich flocie. Co prawda flota dysponowała różnymi typami uzbrojenia, różnymi silnikami, to już w 1950 roku uważano, że sprawa szkolenia na okrętach polepszy się niebawem po otrzymaniu dalszej pomocy radzieckiej<sup>370</sup>. Wprowadzono szczegółowe sprawozdania z przebiegu szkolenia, na podstawie których kontrole przeprowadzone w dniach 16–21 grudnia 1951 roku stwierdziły, że w porównaniu do poprzedniego wzrósł poziom szkolenia kadry i marynarzy, a w zadaniach pokontrolnych zwrócono uwagę na konieczność doskonalenia metodyki szkolenia<sup>371</sup>. Przyjęty system szkolenia obowiązywał zasadniczo do 1956 roku, a po pewnej modyfikacji w latach następnych. W jego wdrażaniu służyło i to, że na miejsce wycofanego *Regulaminu Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (R.S.O.)* z 1947 roku, wprowadzono proradziecki *Regulamin Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO)*, cz. I i cz. II w czerwcu 1951 roku.

Od 1950 roku w sztabach organizowano grupy szkoleniowe operacyjno-taktyczne, obejmujące 200–260 godzin rocznie. Zaś ci, którzy nie zostali ujęci w tych grupach, szkolili się w swoich jednostkach 120–160 godzin rocznie. Główną uwagę zwrócono na znajomość regulaminów, instrukcji i różnych przepisów, które zaczęto w dużych ilościach wprowadzać do MW. Wszystkich oficerów obowiązywała znajomość sprzętu i uzbrojenia oraz sposoby jego wykorzystania, a w każdy czwartek wprowadzono w godzinach 1800–2000 obowiązkową naukę własną. Ponadto raz w tygodniu na okrętach obowiązywały treningi strzeleckie dla kadry i marynarzy i 2 razy w tygodniu wychowanie fizyczne po 45 minut dla oficerów. Szkolenie w okresie zimowym obejmowało ćwiczenia z zakresu obsługi okrętu, a marynarze zobowiązani byli umieć obsłużyć uzbrojenie i sprzęt na swoim SB w każdych warunkach atmosferycznych, w dzień i nocą. Ćwiczenia dzienne obejmowały 60% zajęć, nocne 25%, a 15%

z zastosowaniem indywidualnych środków obrony przeciwchemicznej. Każdy wtorek w godzinach 0830-0930 stan osobowy jednostek przebywał w maskach przeciwgazowych, a raz w roku przeprowadzano przejeżdżanie przez komorę gazową. Przed kampanią letnią co roku załogi zdawały egzamin do samodzielnej obsługi sprzętu i urządzeń okrętowych, a d.o. na samodzielne dowodzenie okrętem. Wyniki z przeprowadzonych egzaminów podawano w rozkazach dziennych jednostek<sup>372</sup>. Szkolenie obejmowało trzy okresy: przygotowawczy – październik, listopad; zimowy – od grudnia do kwietnia i letni – od maja do września<sup>373</sup>. Jednocześnie w roku szkoleniowym 1950/1951 na wzór radziecki wprowadzono surowe zasady prowadzenia zajęć. Ujmowano je w planach okresowych, nawet na szczeblu dowództwa MW, a nieprzestrzeganie programów traktowano nawet jako wypadek nadzwyczajny<sup>374</sup>. Całokształt szkolenia na okrętach (i nie tylko) charakteryzował się najdrobniejszymi wskazówkami, których nie wolno było przekroczyć lub zignorować<sup>375</sup>. Za odstęstwa od nakażów surowo karano.

Od pierwszych lat 50. wprowadzono współzawodnictwo o najlepszą załogę okrętu i tytuł najlepszego specjalisty oraz walkę o tytuł *Wzorowy Marynarz*. Ponadto po zimowym okresie szkolenia przeprowadzano zawody na szczeblu jednostek, a na szczeblu MW walczono o tytuł najlepszego podoficera i marynarza w danej specjalności oraz najlepszej obsługi SB i działu okrętowego. Do 1954 roku do szkolenia wprowadzono elementy zastosowania broni masowego rażenia, organizowania obrony przeciwatomowej baz morskich i okrętów stojących w portach, idących w szykach na morzu oraz walki z samolotami i bezpilotowymi środkami napadu. Elementy te nie odbiegały od innych flot na Bałtyku, gdzie je również wprowadzono i szkolono. Jednocześnie mimo starań ograniczenia dokumentów szkoleniowych, rosła ich liczba. Nadal obowiązywał uciążliwy obowiązek pisanie konspektów, wypełnianie rosnącej liczby różnych formularzy z rubrykami, tabele, do czego wykorzystywano nawet marynarzy. Jednocześnie kontrole przeprowadzane według tych dokumentów, starano się więc, aby były jak najlepiej wypełnione i jak najestetyczniej, aby uzyskać jak najlepszą ocenę. W ostateczności jednak cierpiało na tym szkolenie, ale zadowolona była załoga i kontrolujący. Dobre oceny przyspieszały również awanse i dawały inne profity.

Mimo rygoru szkolenie okrętów pozostawiało wiele do życzenia już w 1954 roku. W niewystarczający sposób przygotowano pojedyncze okręty i zespoły do działań w trudnych warunkach nawigacyjnych, we mgle, sztormie i w okresie jesienno-zimowym. Wielu d.o. nadal prowadziło szkolenie w prostych warunkach. Spowodowano wiele awarii i uszkodzeń ze względu na słabą dyscyplinę, niedostateczne przygotowanie niektórych oficerów i załóg oraz nieprzestrzeganie instrukcji, regulaminów i przepisów. U młodych dowódców stwierdzało się niskie nawyki dowódcze i słabą praktykę morską, a niedostatek pływania w trudnych warunkach powodował brak rozwoju tych nawyków w całych załogach. Jakość

<sup>369</sup> *Tamże*, 216/2, s. 14.

<sup>370</sup> *Tamże*, 231/8, s. 7, 49nn.

<sup>371</sup> *Tamże*, 722/5, s. 15. W ten sposób wykazano, że tylko dzięki pomocy radzieckiej szkolenie na polskich okrętach może odbywać się prawidłowo.

<sup>372</sup> *Tamże*, 959/79, s. 28nn.

<sup>373</sup> *Tamże*, 722/7, s. 371nn.

<sup>374</sup> *Tamże*, 231/2, s. 90; 1324/56, t. 7, s. 74nn.

<sup>375</sup> B. Mołodcow, *Zawczasu przygotować się do nowego roku szkoleniowego*, PMW 1953, nr 3, s. 309–310.

ćwiczeń na SB, SD i ogólnokrętowych były niskie. Nie osiągnięto zgrania poszczególnych SB, wyjścia okrętów nie nasycono odpowiednimi ćwiczeniami, a w większości wypadków jakość prowadzonych ćwiczeń ogólnokrętowych odbiegała od warunków rzeczywistości bojowej. Niskie było wyszkolenie pojedynczych marynarzy na SB. Część zadań taktycznych, ogniowych i kursowych, wykonywano w większości w warunkach uproszczonych. Dlatego stan gotowości bojowej okrętów nie odpowiadał stawianym wymaganiom. Ponadto nie przestrzegano – i to często, stawiania okrętów do remontu w ustalonych terminach, co poważnie dezorganizowało prace stoczni i przedłużało remont. Wiele niedociągnięć było również w dywizjonie OP, w którym szkolenie również przeprowadzano w uproszczonych warunkach i co gorsze, mało uwzględniano przeciwdziałanie nieprzyjaciela. Zadanie taktyczne wejścia do chronionej bazy wykonywano bez forsowania środków obrony bazy, mało wykorzystywano współdziałanie OP ze ścigaczami OP i dozorcami. Nie wykonano uderzeń torpedowych z faktycznym wprowadzaniem OP na cel przez lotnictwo<sup>376</sup>.

Zadania szkoleniowe dla floty na rok szkolny 1954/1955 obejmowały szereg istotnych zagadnień:

- doskonalenie zespołów i okrętów w wykonywaniu zasadniczych zadań taktycznych w danej klasie, w złej widoczności, nocą, na dużej fali, w warunkach użycia broni atomowej i innych nowych środków walki na morzu;
- stwarzanie sytuacji taktycznej zbliżonej do rzeczywistości bojowej w warunkach stosowania broni atomowej;
- lepsze wykorzystanie własnego rejonu operacyjnego i baz, a bazy wykorzystywać do szkolenia okrętów;
- na okres zimy 1955/1956 zamierzano pozostawić w kampanii około 40% okrętów wszystkich klas;
- wzmożenie bezawaryjności pływania;
- podwyższenie wymagalności przy dopuszczaniu dowódców do samodzielnego kierowania okrętem oraz składu osobowego do pełnienia samodzielnych wacht;
- podniesienie jakości wyszkolenia załóg w walce o żywotność okrętu;
- systematyczne i dokładne kontrolowanie przygotowania okrętów w bazie i nie dopuszczanie do wyjścia na morze bez gruntownego przygotowania się;
- położenie szczególnego nacisku na wyszkolenie pojedynczego marynarza na SB jako podstawowego elementu przygotowania SB, DB i okrętów;
- przestrzeganie terminów stawiania okrętów do remontu i demagnetyzacji;
- praktyczne przećwiczenie rozstawiania okrętów w rejonie Głównej Bazy w warunkach użycia broni atomowej i innych nowych środków walki<sup>377</sup>.

W 1955 roku w szkoleniu na okrętach zasadniczą metodą był praktyczny pokaz wykonywania obowiązków na SB dniem i nocą, w różnych warunkach atmosferycznych. Szkolenie prowadzono systematycznie w czasie kampanii, na postoju i w remoncie. Zimą i na stoczni prowadzono zajęcia teoretyczne, a potem ćwiczenia okrętowe. Zgodnie z zaleceniami główną uwagę zwrócono na szkolenie pojedynczych marynarzy na SB, dążące do „automatyzmu”. Przyjęto zasadę, że szkolenie na SB stanowi podstawowy czynnik w przygotowaniu dz.o.

i okrętu. Jednocześnie wprowadzono systematyczne treningi w kierowaniu ogniem dla oficerów i podoficerów 3 razy w tygodniu, po 30 minut<sup>378</sup>.

Podobnie jak w poprzednim, tak i w 1955 roku, wystąpiły poważne braki w szkoleniu. Nadal prowadzono je w prostych warunkach, okręty rzadko wychodziły na morze nocą, w złych warunkach pogodowych i do kilkunastu godzin. Również wyjścia na morze mało nasycały zadaniami wyszkolenia bojowego. Na wielu okrętach zbyt mało wykorzystywano czas dojścia i powrót z poligonów na przerabianie poszczególnych zadań kursowych. Stwierdzano niedostateczną walkę o bezawaryjne pływanie, stąd w 1955 roku nastąpił wzrost awarii w stosunku do roku poprzedniego. Przyczyną było słabe wyszkolenie morskie oficerów, wielu d.o. nawet przy dobrych warunkach meteorologicznych nie potrafiło sprawnie manewrować, podając zbyt dużo komend na ster i do maszyn, stwierdzono słabe zgranie pomostów, a oficerowie nie zawsze stosowali regulaminowe komendy. Zbyt pobieżnie przerabiano zadania kursowe, a dowódcy zespołów byli mało wymagający. Powszechna była dążność zawyżania ocen za zadania kursowe i ogniowe, a sposób bazowania okrętów nie odpowiadał jeszcze w pełni wymaganiom współczesnych warunków walki<sup>379</sup>.

W wytycznych DMW do szkolenia załóg okrętowych na 1956 rok ustalono nowe zasady organizacji, planowania i sprawozdawczości szkolenia. Szkolenie trwało od 1 stycznia do 31 października, a pozostałe miesiące przeznaczone były na przygotowanie szkolenia. Na okrętach czas szkolenia trwał 5 dni, a 1 dzień przeznaczony był na konserwację<sup>380</sup>.

Szkolenie okrętów w 1956 roku przeprowadzono w warunkach rozczłonkowanego bazowania jednostek pływających na dłuższy czas, z zapewnieniem wszystkich rodzajów obrony rejonów bazowania, głównie przeciwatomowej, w szybkim rozwijaniu okrętów do walki na morzu z rejonów rozczłonkowanego bazowania. Zamierzano ograniczać postój okrętów w porcie, a przygotowanie do zadań kursowych i ogniowych przeprowadzać na morzu i na redzie. Polecono podnieść wymogi wykonywanych zadań, aby wykonywać je w różnych warunkach pogodowych, w dzień i w nocy, zimą i latem. Ponadto dążono, aby nie wysyłać okrętów na morze celem wykonania zadania szkoleniowego na kilka godzin, a na kilka lub kilkanaście dni. Zalecano, aby okręty przygotować do pływania po torach według przepisów locji, doskonalić zgranie zespołów we wszystkich warunkach wykonywania zadań bojowych oraz współdziałania okrętów z artylerią nadbrzeżną, plot i samolotami. Czyniono starania o bezawaryjność okrętów, podnoszenie praktyki i kultury morskiej, przestrzeganie terminów remontów i demagnetyzacji, przerabianie zadań walki o żywotność okrętu i organizacji pomocy uszkodzonym jednostkom na morzu i w bazie. Nowym zadaniem było praktyczne przerabianie likwidowania uszkodzeń uzbrojenia i mechanizmów. Stałym zadaniem dla każdego okrętu było doskonalenie wyszkolenia jednostki i dywizjonów we wszystkich rodzajach obron, głównie przeciwatomowej i plot<sup>381</sup>. Wprowadzo-

<sup>376</sup> AMW 10/57, s. 7–10.

<sup>377</sup> *Tamże*, s. 18–19.

<sup>378</sup> *Tamże*, 7/57, s. 16.

<sup>379</sup> *Tamże*, s. 7–8.

<sup>380</sup> *Tamże*, 1544/57, t. 40, s. 158nn.

<sup>381</sup> *Tamże*, 7/57, s. 17–18.



no również zmodyfikowany program szkolenia morskiego dla marynarzy: na jednostkach bojowych 90 godzin, a na pomocniczych – 50 godzin. Ujęto w nim takie zagadnienia jak: podstawowe wiadomości o konstrukcji okrętu oraz klasy i typy okrętów, walka o żywotność okrętu, urządzenia instalacji na górnym pokładzie oraz sprzęt pokładowy, liny i prace linowe, budowa i wyposażenie łodzi, wiosłowanie, żeglowanie, podstawowe wiadomości o nawigacji i MPZM, prace okrętowe i malowanie okrętu, środki ratunkowe, dokowanie okrętu i przepisy postoju w doku, rozkłady alarmowe i czynności z nimi związane, udzielanie pomocy okrętowi uszkodzonemu – holowanie, oddawanie i pobieranie paliwa oraz innych środków na postoju i w ruchu oraz manewrowanie okrętem na morzu w różnych warunkach<sup>382</sup>.

W 1957 roku wysiłek szkoleniowy skierowano celem ostatecznego zlikwidowania braków i niedociągnięć oraz na przygotowanie okrętów do zadań w warunkach użycia broni masowego rażenia, a więc dalsze doskonalenie organizacji i prowadzenia obrony plot, działań w warunkach nocnych i w trudnej pogodzie, praktyczne wykonywanie wszystkich przedsięwzięć bojowego zabezpieczenia z uwzględnieniem obrony przeciwoatomowej. Ponadto każdy planował to, co sam wykonywał, aby w ten sposób dać inicjatywę w szkoleniu innym. Zespoły i okręty szkolono w warunkach rozczłonkowanego bazowania, z zabezpieczeniem postoju i wychodzeniem na morze. Załogi obowiązywała gruntowna znajomość własnego okrętu, uzbrojenia i bojowego wykorzystania jego techniki, a okręty wychodziły nie tylko na poligony, ale i na otwarte morze na dłuższy czas. Zlikwidowano wychodzenie jednostek tylko na kilka godzin, z wyjątkiem okrętów IV rangi. Ponadto dalej doskonalono okręty i dywizjony w zabezpieczeniu nadmorskiego skrzydła wojsk lądowych w początkowym okresie wojny, a niektórzy rodzaje jednostek otrzymały bardziej szczegółowe zadania:

- niszczyciele przygotowywano do walki na morzu dniami i nocą z równorzędnym przeciwnikiem, do wspierania oddziałów lądowych i do wyprowadzania kutrów torpedowych na małe odległości;
- ścigacze OP doskonalili wykrywanie i zwalczanie OP w składzie grup poszukująco-uderzeniowych na wezwanie i z naprowadzania lotnictwa;
- kutry torpedowe doskonalono w atakach torpedowych na zespół sił lekkich pojedynczym okrętem i w składzie małych grup uderzeniowych pod osłoną niszczycieli;
- trałowce nadal przygotowywano do przeprowadzenia okrętów za trałami, trałowania kontrolnego torów wodnych i rejonów morza, likwidowania ZM oraz stawiania ZM w składzie grup;
- wszystkie klasy okrętów przygotowano do pełnienia bliskiego do-zoru i prowadzenia rozpoznania w strefie operacyjnej Bazy Głównej.

Zorganizowano Bojowe Centrum Informacji i zaprowadzono system służby radiowej w Bazie Głównej, a Brygada OP i Oddział Awaryjno-Ratowniczy otrzymały dodatkowo zadania szkoleniowe.

Znaczną uwagę poświęcano szkoleniu OP, starając się przygotować załogi. Już w listopadzie 1947 roku na *Sępie* rozpoczął się kurs podwodnego pływania dla skła-

du osobowego dywizjonu OP<sup>383</sup>. Od listopada następnego roku do kwietnia 1950 roku kurs taki przeprowadzano już na wszystkich trzech OP dla absolwentów OSMW. W 1950 rozpoczęto intensywne szkolenie, a w lipcu następnego roku po raz pierwszy po wojnie OP zanurzyły się na maksymalną głębokość: *Sęp* – 85 m, a *Rys* – 70 m. W tym roku ustalono również roboczą głębokość zanurzenia: *Sęp* – 80 m, *Rys* i *Żbik* – 50 m. Szkolenie stało na dobrym poziomie, chociaż bywały niedociągnięcia. Np. na *Żbiku* odpalono torpedy bez stosownej komendy. Pod koniec 1952 roku OP były już przygotowane do ataków torpedowych pojedynczo i grupowo przy naprowadzaniu przez samoloty, do dalekiego rozpoznania, wysadzania grup rozpoznawczych na ląd oraz forsowania rubieży przeciw OP na podejściach do baz<sup>384</sup>.

Szkolenie OP zintensyfikowano po powstaniu brygady OP. W 1955 roku celem ustalenia jednakowego systemu szkolenia OP i ich gotowości bojowej, opracowano specjalny *Kurs szkolenia bojowego okrętów podwodnych*<sup>385</sup>. Określał on zasady i kolejność szkolenia pojedynczego OP oraz grupy i zasłony OP i w 1955 roku zawierał 7 zadań: nr 1 – bojowa i codzienna organizacja okrętów; nr 2 – pływanie nawodne i podwodne pojedynczego OP oraz organizacja wykorzystania uzbrojenia i środków technicznych OP; nr 3 – forsowanie przez OP środków obrony przeciw OP i samoobrona OP; nr 4 – wykorzystanie uzbrojenia torpedowego przez OP; nr 5 – wykorzystanie uzbrojenia minowego przez OP; nr 6 – prowadzenie rozpoznania przez OP i nr 7 – działania OP w grupie i zasłonie. Ponadto we wrześniu tego roku na Okywiu zorganizowano Szkołę Podwodnego Pływania, którą pod koniec grudnia następnego roku rozwiązano<sup>386</sup>. Brygada OP miała dalej doskonalić pojedyncze OP w działaniach na morskich liniach komunikacyjnych dniami i nocą, samodzielnie i we współdziałaniu z lotnictwem, doskonalić okręty w przeprowadzaniu rozpoznania i blokowania baz przeciwnika, forsowanie środków obrony przeciw OP oraz przygotowywanie do wysadzenia dywersyjnych grup rozpoznawczych. Ponadto doskonalenie w atakach torpedowych na konwoje i okręty w grupie – zasłonie z wykorzystaniem danych rozpoznania lotnictwa i ON oraz opanowanie zasady uderzeń na siły nawodne we współdziałaniu z lotnictwem i ON.

Oddział Awaryjno-Ratowniczy miał za zadanie opracować dokumenty udzielania pomocy uszkodzonym okrętom, doskonalić praktykę udzielania pomocy awaryjno-ratunkowej dla ON i OP, ponadto doskonalili nurków w pracach podwodnych i awaryjno-ratowniczych na głębokości do 60 m z uwzględnieniem skażenia wody, powietrza i sprzętu.

Szkolenie w specjalnościach – w dziale nawigacji, artylerii i broni podwodnej zamierzano polepszyć poprzez wzrost wymagalności. W zakresie nawigacji wprowadzono raz w tygodniu treningi z nawigacji dla oficerów okrętowych z nawigatorem zespołu i dwa razy w miesiącu z d.o. i oficerami wachtowymi. Ponadto zalecono organizować więcej podróży nawigacyjnych w ramach zespołów, celem poznawania portów i warunków

<sup>383</sup> *Rys* i *Żbik* przebywały w tym czasie w remoncie.

<sup>384</sup> Rudzki, *Okręty podwodne*, s. 181–182.

<sup>385</sup> AMW,31/57.

<sup>386</sup> *Tamże*, 1993/59, t. 2, s. 2160; 2024/60, t. 6, s. 2399.

<sup>382</sup> Program szkolenia morskiego i ogólnowojskowego marynarzy na jednostkach pływających Marynarki Wojennej, DMW 1956, s. 5–6.

nawigacyjnych. W zakresie artylerii główną uwagę zwrócono na dopuszczenie okrętów do strzelania, przestrzegania warunków strzelania, przyjmowania egzaminów od dowódców działu bojowego artylerii i dowódców baterii. Natomiast w zakresie broni podwodnej największą uwagę zwrócono na znajomość i wykorzystanie sprzętu przez oficerów tego działu<sup>387</sup>. Jednocześnie od 1 stycznia 1957 roku uściślono szkolenie marynarzy tej specjalności, które obejmowało: szkolenie minierów na trałowcach bazowych, redowych i rzecznych, specjalistów elektryków na trałowcach, specjalistów broni podwodnej na niszczycielach, szkolenie specjalistów elektryków torpedowych, specjalistów broni podwodnej na kuterach torpedowych, małych i dużych ścigaczach OP oraz na dozorowcach i na okrętach minowych<sup>388</sup>.

W latach 50. wiele uwagi zwrócono na organizację i przebieg szkolenia w zakresie łączności na okrętach. Szkolenie specjalistów oficerów – chętnych do tej służby, angażowano z Oficerskiej Szkoły Łączności, ale po przeszkoleniu w OSWM (WSMW). Ponadto oficerów tych kierowano na różne kursy specjalistyczne, KOD Obserwacji i Łączności, a od 1959 roku wielu kierowano na studia w akademiach radzieckich. Ponadto w jednostkach, na różnych szczeblach, organizowano kilkudniowe zbiorowe zajęcia z oficerami służby obserwacji i łączności. System szkolenia tych oficerów był sprawny, stale udoskonalany, co doprowadziło do tego, że na okrętach służyli oficerowie morscy specjalności łączności, a w jednostkach nadbrzeżnych oficerowie łączności z Oficerskiej Szkoły Łączności oraz z Wojskowej Akademii Technicznej<sup>389</sup>.

Szczególnie duże wymagania stawiano specjalistom na okrętach stacji radiolokacyjnych, hydroakustycznych i sygnalistom, organizując w tym celu kursy podoficerskie, łącząc je z praktyką na jednostkach. Ustalono również zasady nadawania klas specjalistom obserwacji i łączności oraz podnoszenia ich w trakcie służby. Dalsze szkolenie podoficerów prowadzono na okrętach i w zespołach<sup>390</sup>.

Szkolenie marynarzy ulegało ciągłej modyfikacji, a na jego kształt wpływ miało przedłużenie służby z dwóch do trzech lat. Szkolono ich w SSM i w 32 Batalionie Łączności. Kursy specjalistyczne trwały od stycznia do sierpnia lub do września, organizowano również kursy skrócone, ale nie przyniosły one spodziewanych rezultatów. Stały rozwój techniki w łączności i obserwacji zmuszał do doskonalenia procesu szkoleniowego, co spowodowało wprowadzenie w 1956 roku nowego systemu szkolenia. W dwa lata później, w 1958 roku, wprowadzono *Instrukcję o klasyfikacji specjalistów obserwacji i łączności Marynarki Wojennej*, która ustalała zasady zdobywania klas specjalistów przez marynarzy i podoficerów. Praktykę nabywano na okrętach. Ponadto organizowano młodsze kursy, celem przygotowania marynarzy na kursy podoficerskie i ugruntowanie wiedzy. Na okrętach uczestniczyli w treningach łączności<sup>391</sup>.

Ponieważ wszystkie bojowe ON uzbrojone były w artylerię, strzelanie z armat stanowiło jedno z najważniejszych zagadnień szkolenia okrętów. Po przebrojeniu floty przystąpiono do modyfikacji programów i zadań szkolenia artyleryjskiego, którym objęto d.o., d.dz.o. oraz działą okrętowe artylerii. Program szkolenia marynarzy obejmował po 132 godziny przy obsłudze armat kalibrów: 100 mm, 85 mm, 45 mm, 37 mm, 25 mm i WKM kalibru 14,5mm i 12,7 mm<sup>392</sup>. Szkolono również obsługi CA i dalmierzystów<sup>393</sup>. Wszystkie obsługi dział szkolono w zakresie znajomości instrukcji bojowych i organizacji bojowych, teorii strzelania, znajomości sylwetek okrętów i samolotów, obsługiwanego sprzętu, amunicję i organizację DB-II<sup>394</sup>. Od 1955 roku zintensyfikowano zajęcia praktyczne – ćwiczone zmiany numerów, aby każdy marynarz obsługi działą umiał wypełniać obowiązki drugiego – ładowniczy i zamkowy winni umieć zamieniać działonowego, nastawniczy KM dowódcę KM. Prowadzono ćwiczenia grupowe na SB i obsługę armat na czas. We wszystkich zespołach i na samodzielnych okrętach polecono wyznaczyć i przeszkolić stałe grupy obserwacji i zapisów, wprowadzono również treningi w kierowaniu ogniem dla oficerów i podoficerów 3 razy w tygodniu po 30 minut<sup>395</sup>.

Celem sprawdzenia gotowości okrętu do wykonania zadań bojowych, osiągnięcia skutecznego i szybkiego rażenia przeciwnika w różnych warunkach oraz dla praktyki obsługi w wykorzystaniu sprzętu artyleryjskiego, przeprowadzano praktyczne strzelanie. Dzielono je na strzelanie celowniczych, działonowych, techniczne, przygotowawcze, egzaminacyjne i inspekcyjne. Strzelanie celowniczych dzieliło się na strzelanie z luf wkładkowych – karabinowych dla kalibrów 45 mm i wyższych oraz z faktycznych luf dla kalibru 37 mm i niższych. Strzelanie egzaminacyjne dzieliło się według charakteru zadań ogniowych: nr 10–17 strzelanie według zadania *Walka w warunkach dziennych*; nr 18 strzelanie *Obrona przeciwminowa*; nr 20–22 strzelanie *Walka w warunkach nocnych*; nr 30–36 strzelanie *Obrona przeciw kutrom torpedowym*; nr 50–52 strzelanie do celów nadbrzeżnych; nr 70–71 strzelanie inspekcyjne.

Do strzelania artyleryjskiego przygotowywano całe załogi oraz DB-II, sporządzano plan strzelania, opracowywano warunki bezpieczeństwa oraz przeprowadzano omówienie strzelania. Po wykonaniu zadania przeprowadzano omówienie strzelania artyleryjskiego i jego ocenę: do widocznych celów morskich i lądowych z dział nieautomatycznych, z dział automatycznych i WKM, ocenę strzelań do celów powietrznych z dział średniego kalibru, ocenę strzelań małokalibrowej artylerii plot do celów powietrznych oraz ogólną ocenę strzelań zespołowych<sup>396</sup>.

#### SZKOLENIE OPERACYJNE, TAKTYCZNE I ĆWICZENIA NA MORZU

Ten rodzaj szkolenia dotyczył głównie dowódców i szta-

<sup>387</sup> *Tamże*, 44/57, s. 5–21.

<sup>388</sup> *Program szkolenia marynarzy DB-III na jednostkach pływających Marynarki Wojennej*, DMW 1956,

<sup>389</sup> AMW 17/56, s. 502; 1959/10, s. 427; 2028/60/19, s. 61; 2139/61/2, s. 16, 308, 330; 2217/61/7, s. 158; 3533/75/14, s. 70–71. Szkoleniem oficerów zajmowała się SSM oraz 32 (później 51) Batalion Łączności DMW (*Tamże*, 2026/60/8, s. 334).

<sup>390</sup> *Tamże*, 2024/60/5, s. 147–155; 3596/78/27, s. 75, 83.

<sup>391</sup> *Tamże*, 1993/59/2, s. 160; 2024/60/6, s. 230; 2138/61/2, s. 5, 6, 308; 2139/61/2, s. 14–17; 2227/61/7, s. 310–312, 314; 3506/74/15, s. 277; 36/78/8, s. 200–223, 329–334.

<sup>392</sup> *Program szkolenia marynarzy DB-II na okrętach Marynarki Wojennej*, DMW 1956, s. 6, 28, 42, 56, 70, 84, 97, 11, 118.

<sup>393</sup> *Tamże*, s. 131, 145, 157, 171.

<sup>394</sup> *Tamże*, s. 6–7.

<sup>395</sup> AMW 7/57, s. 17–18.

<sup>396</sup> *Instrukcja organizacji i oceny strzelań artylerii morskiej*, MON 1954.

bów różnych szczebli i miał na celu pogłębienie oraz aktualizowanie wiedzy i umiejętności z zakresu sztuki operacyjnej i taktyki sił morskich oraz sprawdzenie ich w toku ćwiczeń na morzu. W pierwszych latach powojennych było ono ograniczone w związku z organizacją floty, remontami okrętów, brakiem kadr i obowiązkiemu dostosowywaniu się do obcej Polakom radzieckiej wojskowości<sup>397</sup>. Po 1949 roku w szkoleniu tym zaszły istotne zmiany, a treści wynikały z ogólnych zadań floty wojennej w ramach MW oraz z doraźnych zadań stawianych w cyklach rocznych i wieloletnich<sup>398</sup>. Jednocześnie szkolenie operacyjno-taktyczne było nadrzędne i powiązane ze szkoleniem sił morskich, zapewniając zdolność do wykonywania zadań o charakterze operacyjnym flocie wojennej i obejmowało wszystkie szczeble dowodzenia<sup>399</sup>. Tematy, formy i metody tego szkolenia zależały od koncepcji użycia floty w walce na morzu, a od 1956 roku wpływ na nie miały przede wszystkim zadania wynikające z potrzeb Układu Warszawskiego.

W pierwszych kilkunastu miesiącach tworzenia floty nie było możliwości przeprowadzania jakichkolwiek szkoleń poza okrętami. Jednak w 1947 roku zaczęto prowadzić działania dające podstawy do szkolenia operacyjno-taktycznego i ćwiczeń na morzu. Zaczęto opracowywać regulaminy, instrukcje, przepisy oraz podręczniki. Ponadto doskonalono kadry, a w trakcie rozminowywania wód morskich poznawano własne wybrzeże<sup>400</sup>. Działania te przeprowadzano w warunkach rozwiniętych sił zbrojnych okresu wojny, a następnie w reorganizacji wojsk dostosowującej je do okresu pokoju. W trudnych warunkach organizacyjnych, kadrowych i technicznych, mocno odczuwalnych skutków minionej wojny i radzieckiej okupacji oraz toczącej się wojny domowej przeciwko nowemu okupantowi i narzucanemu komunizmowi, różne decyzje dotyczące floty ulegały ciągłym zmianom. Dlatego działając do marca 1947 roku Sztab Główny MW miał poważne trudności w organizowaniu i kierowaniu szkoleniem<sup>401</sup>. Wdrażano jednak nowy RSO, a w szkoleniu wyższych dowództw i sztabów przeprowadzono *Studium nad zorganizowaniem obrony wybrzeża środkami posiadanymi, mając na uwadze współdziałanie floty, obrony wybrzeża, lotnictwa i jednostek wojsk lądowych*. W tym celu przeprowadzono szereg ćwiczeń aplikacyjnych, których tematem było zaznajomienie się z organizacją, rozwojem MW i strukturą obrony wybrzeża, opracowanie zakresu pracy tyłów dla współpracy z obroną wybrzeża i zasadniczych danych w tym zakresie, przeprowadzenie studium wybrzeża pod względem wojenno-morskim z uwzględnieniem możli-

wości kierunków agresji i obrony<sup>402</sup>. Ćwiczenia aplikacyjne odbywały się w Sztabie Głównym MW dwa razy w miesiącu, a ich podsumowanie przeprowadzono 28–30 kwietnia tego roku, kończąc je pierwszą grą wojenną na mapach na temat *Działania obronne we współdziałaniu floty z obroną wybrzeża*. Zaplanowano również inne ćwiczenia, a w listopadzie 1948 roku przeprowadzono ćwiczenia aplikacyjne na temat *Zorganizowanie transportu dywizji piechoty drogą morską w warunkach bojowych*. Natomiast przeprowadzone ćwiczenia 27 grudnia tego roku, wspólnie z lotnictwem MW na temat *Rozpoznanie, osłona i współpraca z trałowcami* nie powiodły się<sup>403</sup>.

Szkolenie we flocie regulowała *Tymczasowa Instrukcja Organizacji i Zakresu Działania Dowództwa Marynarki Wojennej*, wprowadzona do użytku 17 grudnia 1948 roku. Według jej założeń całością szkolenia w MW kierował Sztab Główny MW, a szkoleniem operacyjno-taktycznym jego Oddział Operacyjny<sup>404</sup>. W tych latach ścierały się również różne poglądy na temat form i metod szkolenia, które dostosowywano do współczesnej sztuki wojenno-morskiej. Prowadzono również studia przez poszczególnych oficerów, które publikowano nawet na łamach PM i B. Próbowano również ustalać terminologię w zakresie morskiej sztuki wojennej, ogólnowojskowej i techniki wojskowej, a wykaz terminów dotyczących szkolenia operacyjno-taktycznego zatwierdził dopiero 19 września 1950 roku szef Sztabu Głównego MW<sup>405</sup>.

Analizy szkolenia sił morskich przeprowadzone jesienią 1948 roku i w maju roku następnego spowodowały, że latem 1949 roku dążono do przeprowadzania ćwiczeń według określonych założeń taktycznych. Miały one uwzględniać współdziałanie sił, głównie z lotnictwem i usprawnić łączność<sup>406</sup>. W pierwszej dekadzie lipca 1949 roku dowództwo Floty przeprowadziło dwuszczeblową, jednostronną grę na mapach, z udziałem specjalistów lotnictwa, WOP i artylerii nadbrzeżnej. W tym roku odbyły się również po raz pierwszy ćwiczenia aplikacyjne z taktyki tyłów. Jedno z nich dotyczyło zaopatrzenia desantu morskiego, a drugie – zaopatrzenia okrętów<sup>407</sup>. Ponadto w lipcu tego roku przeprowadzono jedno z pierwszych ćwiczeń z udziałem okrętów i lotnictwa na wodach Zatoki Puckiej, którymi kierował szef Sztabu Głównego kmdr Stanisław Mieszkowski. Wykazały one dobre przygotowanie załóg i sprzętu okrętowego i to, że flota przedstawiała sobą znaczną wartość bojową. Ćwiczyło również lotnictwo w atakach na flotę.

<sup>397</sup> Zgodnie z *Instrukcją o wojskowych doradcach z Armii Sowieckiej w Lotnictwie, Marynarce Wojennej i przy Departamencie Ministerstwa Obrony Narodowej* z 28 października 1946 roku, doradcy radzieccy brali udział we wszystkich pracach operacyjno-taktycznych, organizacyjno-mobilizacyjnych i byli odpowiedzialni na równi z dowódcą lub szefem sztabu za ich aktualność. Zaś *Instrukcja doradcy do spraw morskich* z 14 marca 1957 roku mówiła, że doradca udziela pomocy w opracowywaniu ćwiczeń dowództwo-sztabowych i ćwiczeń w zespołach (AMW 2050/GO/6, s. 1).

<sup>398</sup> Szkolenie tego rodzaju szerzej zaczęto organizować po wprowadzeniu działań personalnych, których celem było zorganizowanie silnego aparatu politycznego i informacyjnego, usadowienie w ośrodkach decyzyjnych oficerów radzieckich oraz proradzieckich, wykorzystanie kadr przedwojennych, a następnie ich usunięcie.

<sup>399</sup> B. Zalewski, *Szkolenie operacyjno-taktyczne jednostek nadbrzeżnych w latach 1948–1989*, PM 1996, z. 11, s. 24.

<sup>400</sup> AMW, 35/49/66, s. 1nn.

<sup>401</sup> *Tamże*, 82/50/7, s. 1.

<sup>402</sup> *Tamże*, 35/49/34, s. 146. Dodatkowo polecono oficerom studiowanie działań flot wojennych w II wojnie światowej, poznawania taktyczno-technicznych właściwości broni i sprzętu znajdujących się w MW oraz opracowywanie założeń do ćwiczeń.

<sup>403</sup> Były one nieudane, ponieważ piloci nie potrafili nawiązać kontaktu z okrętami.

<sup>404</sup> CAW IV.501.1/A.166, s. 4. Do zadań tego Oddziału należało planowanie i organizowanie szkolenia wyższych dowództw i sztabów, prowadzenie z nimi ćwiczeń, a ponadto opracowywanie działań taktycznych, współdziałanie floty z innymi siłami MW, opracowanie wytycznych do regulaminów, instrukcji operacyjnych, taktycznych itd.

<sup>405</sup> AMW 231/52/42, s. 1–2. Do tego czasu obowiązywała terminologia z okresu przedwojennego, którą systematycznie wypierała rosyjska. Wraz z przejściem dowodzenia przez oficerów rosyjskich, w polskiej MW wprowadzono zasadniczą terminologię sowiecką. Wytyczne w tej sprawie wydał szef Sztabu Głównego MW *Wykaz terminów dotyczących ćwiczeń operacyjno-taktycznych* (*Tamże*).

<sup>406</sup> CAW IV.501.1/A.2194, s. 1,33.

<sup>407</sup> *Tamże*, s. 8nn.

Samoloty szturmowe atakowały przeciwnika – w składzie *Błyskawica* i kilka trałowców idących z Gdyni do Świnoujścia. Ale dwa klucze szturmowców w złych warunkach atmosferycznych zamiast wyznaczonego celu, zaatakowały idącą z Ustki w kierunku Szwecji grupę szkunerów z węglem. Na szkunerach powstała panika, jeden wywiesił białe prześcieradło na znak poddania się. W sumie ćwiczenie to było nieudane<sup>408</sup>.

Ujawnione niepowodzenia w szkoleniu operacyjno-taktycznym skwapliwie zostały wykorzystane przez nowe kierownictwo wojskowe radzieckie i proradzieckie do ostatecznego zdyskredytowania przedwojennych polskich oficerów i tkwiącą jeszcze polską narodową myśl wojskową. Jesienna kontrola przeprowadzona przez komisję Sztabu Generalnego WP w zakresie wyszkolenia sił MW stwierdziła, że jest *brak skrystalizowanej i ustalonej koncepcji wykorzystania marynarki wojennej w ramach całokształtu zagadnień dotyczących obronności państwa*. Stwierdziła również, że szkolenie operacyjno-taktyczne jest na niskim poziomie<sup>409</sup>. Te aroganckie stwierdzenia radzieckich i polskich oficerów proradzieckich, którym nadano odpowiednią oprawę propagandową przez wiele jeszcze lat wykorzystywano przeciwko narodowej wojskowości. W ślad za tym, w Gdyni, w dniach 17–18 października 1949 roku, przeprowadzono doroczną odprawę szkoleniową w MW. Zaś 7 grudnia tego roku wydano wytyczne do szkolenia operacyjno-taktycznego MW na rok 1949/1950, w których zasadniczą uwagę zwrócono na specyfikę operacyjno-taktyczną Bałtyku i wyszkolenie taktyczne okrętów oraz współdziałających z nimi sił, a głównym tematem szkolenia była obrona bazy morskiej<sup>410</sup>. Zaplanowano również 6 ćwiczeń, z których większość dotyczyła organizacji, załadowania i wysadzenia desantu morskiego<sup>411</sup>.

W dniach 10–14 stycznia 1950 roku przeprowadzono ćwiczenie aplikacyjne na mapach na temat *Obrona Bazy Głównej Marynarki Wojennej*, w których udział wzięło 70 oficerów (głównie dowództwo i sztab MW, dowództwa jednostek morskich, lotnictwa i nadbrzeżnych)<sup>412</sup>. W zakresie floty ćwiczenie obejmowało Zatokę Gdańską oraz część południowo-środkową i wschodnią Bałtyku. Zasadniczym celem ćwiczenia było nauczenie i ujednoczenie przez różne szczeble dowodzenia organizowania i prowadzenia obrony bazy ze strony morza i powietrza<sup>413</sup>. W dwa miesiące później, w dniach 21–23 marca tego roku, przeprowadzono ćwiczenia aplikacyjne na mapach na temat *Organizacja i załadowanie desantu w warunkach działań wojennych*. Wzięły w nim udział – dowództwo i sztab Floty, dowódcy zespołów morskich, lotniczych i nadbrzeżnych<sup>414</sup>. Wykazały one niecelowość tego ćwiczenia, ponieważ w tym czasie nie było odpowiednich sił desantowych, a po ich zakończe-

niu postulowano dokładną analizę celu i możliwości ćwiczeń. W następnych latach pojawiały się nadal nieprzemyślane koncepcje nie tylko ćwiczeń, ale i różnych działań floty, co było istotą radzieckiej biurokracji wojskowej. Zalecono jednak pogłębianie przez oficerów zespołów morskich zasady pracy sztabowej, opracowywanie wzorów dokumentów bojowych dla floty oraz uzgodnienie tymczasowych znaków taktycznych stosowanych w MW ze znakami „Sztaby w polu”<sup>415</sup>. Ponadto, dostosowując się do nowych wymogów, z uwzględnieniem terminologii rosyjskiej obowiązującej już w Wojsku Polskim, szef Wydziału Marynarki Wojennej Sztabu Generalnego WP – kmdr Jerzy Staniewicz, opracował wzory sprawozdań i innych dokumentów dotyczących szkolenia operacyjno-taktycznego floty w marcu 1950 roku<sup>416</sup>.

Od maja do września tego roku prowadzono szereg ćwiczeń w zakresie łączności, na takie tematy jak: *Organizacja łączności w konwoju*, *Organizacja łączności w operacji desantowej na szczeblu Marynarki Wojennej*, *Organizacja łączności floty przy współdziałaniu z lotnictwem i artylerią nadbrzeżną*. Do tych ćwiczeń nie było większych zastrzeżeń, ponieważ nie było tam oficerów morskich przedwojennych mogących mieć wpływ na łączność. We wrześniu przeprowadzono również sprawdzian gotowości bojowej 30 pułku lotnictwa MW. Przeprowadzone wówczas ćwiczenie lotniczo-techniczne z udziałem floty wykazały dobre przygotowanie lotników, a same ćwiczenia były udane<sup>417</sup>. Zresztą inaczej być nie mogło, ponieważ i w pułku nie było oficerów morskich z okresu II Rzeczypospolitej.

Rok 1950 stanowił okres wzmoczonego szkolenia polskiej floty wojennej we wszystkich zakresach oraz rok, w którym Rosjanie i polscy komuniści wydali zdecydowaną walkę naszej narodowej wojskowości oraz przedwojennej kadrze. Przeprowadzona przez Głównego Inspektora Wyszczolenia Bojowego gen. broni Stanisława Popławskiego<sup>418</sup> kontrola wyszkolenia bojowego MW w dniach 26 czerwca – 1 lipca wykazała, że mimo intensyfikacji szkolenia, powstały zaniedbania we wszystkich dziedzinach. Ponadto, że był niski poziom szkolenia operacyjno-taktycznego oficerów wszystkich szczebli i że posługiwanie się RSO z 1947 roku jest szkodliwe, polecając wprowadzić nowy – na bazie radzieckiego. Jego antypolskie działania wiązały się z zapoczątkowaniem okresu zwalniania przedwojennych oficerów, ściąganie oficerów radzieckich do WP i MW i przeniesienie na grunt polski doświadczeń i wzorów radzieckich. Ćwiczenia wykonywane według wzorów radzieckich i kontrole przeprowadzone w MW w 1950 roku, ukształtowały schemat działań w tym zakresie na wiele lat. Ponadto oficjalnie zapoczątkowano proces kształtowania się polskiej proradzieckiej myśli operacyjno-taktycznej. Nie

<sup>408</sup> D. Nawrot, *Rozwój lotnictwa Polskiej Marynarki Wojennej po II wojnie światowej*, PM 1995, z. 6, s. 64.

<sup>409</sup> CAW IV.501.1/2191, s. 3, 22. Komisja podkreśliła również słabą znajomość organizacji i taktyki wojsk lądowych i nadbrzeżnych (*Tamże*, s. 4).

<sup>410</sup> AMW 148/51/11, s. 1–5. Motywacja tych wytycznych była szczególnie perfidna, ponieważ podobne zadania stawiano niemal zawsze w polskiej flocie, już od czasów przedwojennych.

<sup>411</sup> *Tamże*, 231/52/15.

<sup>412</sup> *Tamże*, 148/51/11, s. 343.

<sup>413</sup> *Tamże*, 231/52/72, s. 1–5.

<sup>414</sup> *Tamże*, 110/50/2, s. 1–8. Kierował nimi dowódca MW kadm. Steyer, a referat poprzedzający ćwiczenia wygłosił kmdr Mieszkowski na temat *Organizacja operacji desantowej*.

<sup>415</sup> CAW IV.501.1/A.792, s. 1.

<sup>416</sup> *Tamże*, IV.501.1/A.2208, s. 1–4.

<sup>417</sup> Nawrot, *Tamże*, s. 66.

<sup>418</sup> Generał radziecki, od 1920 roku w Armii Czerwonej, walczył z Polakami, a potem zajmował szereg ważnych stanowisk wojskowych. We wrześniu 1944 roku skierowany w stopniu generała na dowódcę 2 Armii WP, a następnie został dowódcą 1 Armii WP. W latach 1945–1947 był dowódcą śląskiego okręgu wojskowego, następnie głównym inspektorem wyszkolenia bojowego, a od kwietnia 1949 roku wiceministrem obrony narodowej. Był również stale posłem na sejm od 1947 roku i członkiem KC PZPR. Od końca 1956 roku musiał uchodzić z Polski wraz z Rokossowskim do ZSRR, gdzie m.in. służył w Inspektoracie Wyszczolenia Bojowego Armii Radzieckiej.

znalazło się tam miejsce i nie mogło tak się stać, nawet dla elementów z doświadczeń POMW.

W następnym roku organizowano szereg ćwiczeń na mapach w poszczególnych zespołach floty, a całokształt szkolenia i ćwiczeń, stale powtarzanych, wdrażanych i powielanych, służył do wpojenia polskim oficerom, że flota PRL stanowi czynnik mogący działać wyłącznie we współdziałaniu z flotą radziecką i pod kierownictwem jej dowództwa. W tym celu m.in. przeprowadzono w dniach 15–31 maja 1951 roku ćwiczenia szkieletowe na temat *Organizacja, planowanie i przeprowadzanie operacji obronnej wybrzeża przy współdziałaniu z Marynarką Wojenną* w terenie i ze środkami łączności. Ćwiczeniami kierował minister obrony narodowej z udziałem Sztabu Generalnego WP, instytucji centralnych MON i MW. Były one niezbędne dla wojsk imperium radzieckiego, które intensywnie przygotowywało się do operacji bojowych w kierunku zachodnim, w czym front nadbałtycki odgrywał zasadniczą rolę. A w tych działaniach miały brać również wojska polskie. Dlatego w trakcie szkoleń i ćwiczeń uzgadniano działania bojowe na wybrzeżu – organizację obrony przeciwdesantowej, okrężnej obrony bazy morskiej oraz natarcie wzdłuż wybrzeża przy współdziałaniu z MW. W tym celu opracowano i wydano odpowiednie materiały: Sztab Generalny WP wydał – *Zbiór zadań nr 1. Operacja obronna armii na wybrzeżu morskim i Zbiór zadań nr 2. Operacja zaczepna armii wzdłuż wybrzeża morskiego*; zaś Akademia Sztabu Generalnego WP wydała opracowanie pt. *Ogólne zasady operacji desantowej i działanie desantu morskiego na nieprzyjacielskim brzegu*. Były to opracowania według wzorów radzieckich i na ich potrzeby i według nich, w listopadzie 1951 roku przeprowadzono grę wojenną na temat *Organizacja i prowadzenie obrony przeciwdesantowej przez armię we współdziałaniu z Marynarką Wojenną*<sup>419</sup>. Udział w niej wzięli – dowództwa: MW i II Okręgu Wojskowego (od 1953 roku Pomorski Okręg Wojskowy), pod kierownictwem Rokossowskiego.

W następnych dwóch latach ćwiczenia na mapach i z użyciem wojsk nadal prowadzono według ustalonych wzorów, zwracając uwagę na operacje desantowe i przeciwdesantowe, mimo dalszego braku odpowiednich sił. Zasadniczymi tematami były: *Organizacja i zabezpieczenie oraz przeprowadzenie desantu morskiego na wybrzeże bronione przez nieprzyjaciela, Zasady organizacji i przeprowadzenia konwoju morskiego oraz Wsparcie wojsk lądowych w obronie przeciwdesantowej*. Zmiany personalne i nowe dowództwa oraz sztaby różnych szczebli, pracowały już zgodnie według zasad radzieckiej sztuki wojennej, przechodząc w 1954 roku na wyższy etap współdziałania MW z POW. W dniach 21–26 lutego tego roku przeprowadzono wspólną jednoszczęblową grę sztabową MW i POW na temat *Współdziałanie floty z wojskami lądowymi prowadzącymi operację zaczepną wzdłuż wybrzeża morskiego*<sup>420</sup>. Ustalono wówczas zasady współdziałania, a rejon operacji sił morskich przeniesiono z rejonów Bazy Głównej na za-

chodnie wybrzeże. Istotnym elementem współdziałania było to, że flota miała informować o wykrytych środkach desantowych, okrętach przeciwnika i niszczyć je na podejściach do lądu. We wrześniu część elementów tej gry powtórzono z użyciem wojsk. W tematyce szkolenia operacyjno-taktycznego zaczęły pojawiać się również zagadnienia związane z obroną przeciwatomową, przeciwlotniczą, przeciwdesantową i przeciwdywersyjną oraz wszystkie możliwe rodzaje współdziałania, a założenia wynikały z geopolitycznego położenia Polski. Dlatego przystąpiono do szkolenia w zakresie operacji wzdłuż wybrzeża na zachód, gdzie znajdował się aktualny nieprzyjaciel.

W styczniu 1955 roku przeprowadzono jednostronne, jednoszczęblowe ćwiczenie dowódczo-sztabowe na mapach na temat *Organizacja i przeprowadzenie operacji zaczepnej frontu wzdłuż wybrzeża morskiego z forsowaniem przeszkód wodnych w operacyjnej głębokości obrony nieprzyjaciela w warunkach obustronnego użycia broni atomowej*, którym kierował szef Sztabu Generalnego WP. Udział w tym ćwiczeniu brali dowódcy i sztaby POW oraz wyznaczone grupy dowódczo-sztabowe Wojsk Lotniczych i MW. Natomiast w MW w 1955 roku przeprowadzono następujące ćwiczenia na mapach: *Obrona bazy morskiej z morza, powietrza i lądu w warunkach użycia broni atomowej (siłami bazy we współdziałaniu ze związkami taktycznymi wojsk przeciwdesantowych)* prowadzili dowódcy baz morskich, *Organizacja i planowanie materiałowo-technicznego zabezpieczenia sił floty w czasie obrony bazy morskiej* prowadził szef Tyłów MW<sup>421</sup>. Natomiast tematyka szkolenia oficerów i sztabów obejmowała: *Zasady organizacji i prowadzenia obrony bazy morskiej z morza, powietrza i lądu w warunkach użycia broni atomowej; Zasady użycia broni atomowej i prowadzenie obrony przeciwatomowej w działaniach sił morskich; Wojenna geografia południowo-zachodniej części Bałtyku oraz Zastosowanie broni atomowej na polu walki i środki obrony przeciwatomowej według poglądów amerykańskich*<sup>422</sup>. Szkolenie operacyjno-taktyczne zostało skonkretyzowane nową instrukcją wydaną w lipcu 1955 roku przez Rokossowskiego *O organizacji i zakresie działania Dowództwa Marynarki Wojennej*. Według niej flota wojenna miała bronić od strony morza wybrzeże współdziałając z wojskami lądowymi i lotnictwem<sup>423</sup>.

Po wejściu do Układu Warszawskiego nastąpiły istotne zmiany w przyjmowaniu założeń taktyczno-operacyjnych ćwiczeń w MW. Rejony ćwiczeń przesunięto na wody Bałtyku Zachodniego, cieśnin duńskich i na północno-zachodnie obszary Polski i NRD. Polska MW zaczęła przejmować struktury floty operacyjnej, w przyszłości jako jeden z składników podległości operacyjnej Floty Bałtyckiej ZSRR. A na jej kształt szkolenia operacyjno-taktycznego wpłynęła strategia Układu Warszawskiego, mającego za głównego przeciwnika NATO<sup>424</sup>. Główną uwagę zwrócono na znajomość sił NATO rejonu bałtyckiego i Morza Północnego, doktryn i faktycznych możliwości bojowych, a flotę wojenną przygotowywano do działań zaczepnych i obronnych. Przez najbliższe kilka lat główną uwagę zwrócono na opanowanie za-

<sup>419</sup> AMW, 287, t. 23, s. 187; 1324/56, t. 7, s. 99. Ćwiczenie to i kilka innych o podobnym charakterze miały na celu doskonalenie struktur przydzielonych sił do obrony wybrzeża (w MW bazy operacyjne i Baza Główna MW, a w wojskach lądowych utworzone do tego przeciwdesantowe brygady obrony wybrzeża) oraz inżynierska rozbudowa umocnień polowych, których budowę kontynuowano do 1956 roku.

<sup>420</sup> *Tamże*, 1342/56/23, s. 1–208.

<sup>421</sup> *Tamże*, 7/57, s. 89.

<sup>422</sup> *Tamże*, s. 5.

<sup>423</sup> *Tamże*, 2026/60, t. 38, s. 311nn.

<sup>424</sup> *Tamże*, 3569/78/18, s. 34nn.

sad walki w początkowym okresie wojny. Podstawy teoretyczne do tego powstały w latach 1957–1958, w dwóch następnych latach 1959–1960 opracowywano szczegółowo i sprawdzano je w toku ćwiczeń sztabowych z użyciem sił<sup>425</sup>. Wprowadzono nowe zasady planowania szkolenia operacyjnego oraz nowe dokumenty. Sztaby i zespoły doskonalono w działaniach na rzecz zabezpieczenia frontu nadmorskiego, w warunkach użycia broni masowego rażenia i broni rakietowej, ponadto w obronie baz morskich, w zwalczaniu żeglugi przeciwnika i obrony własnej oraz rozpoznanie na morzu. Doskonalono również zasady współdziałania z flotami ZSRR i NRD, WOP i obrony plot kraju.

W 1957 roku w szkoleniu oficerów ujęto: zasady organizacji i prowadzenia działań bojowych floty wojennej w początkowym okresie wojny; sposoby działania ON i OP we wszystkich operacjach morskich oraz taktyczne wykorzystanie uzbrojenie, środków technicznych i bojowych znajdujących się na okrętach; zasady obrony wybrzeża i baz morskich we współdziałaniu z wojskami lądowymi, lotnictwem i sąsiadami (ze szczególnym zwróceniem uwagi na sposoby zabezpieczenia okrętów i baz od uderzeń rakietowych); zasady organizacji i prowadzenia operacji desantowych celem oprowadzania wysp oraz obiektów na wybrzeżu morskim; zasady organizacji obrony plot, przeciwkuterowej, przeciw OP i przeciwatomowej baz morskich i okrętów na morzu; dowodzenie oddziałami i okrętami w warunkach silnych zakłóceń radiowych; zasady organizacji rozśrodkowania bazowania sił MW; znajomość organizacji, uzbrojenia i poglądów taktycznych armii i flot obcych<sup>426</sup>. Szkolenie oficerów i sztabów prowadzono organizując zajęcia i ćwiczenia taktyczne, zajęcia zbiorowe dowódców i programowe oficerów, poprzez pracę samokształceniową oraz udział w pracy wojskowych kół naukowych. Szkoleniem operacyjno-taktycznym objęci byli dowódcy, zastępcy dowódców (pomocnicy) i szefowie sztabów jednostek podlegających bezpośrednio dowódcy MW oraz szefowie Oddziałów (zarządów i służb) dowództwa i Sztabu Głównego MW; natomiast szkoleniem taktycznym pozostali<sup>427</sup>.

Natłok tematów szkoleniowych w różnych dziedzinach, biurokracja wojskowa i niekompetencja wielu oficerów mimo posiadania przez nich dyplomów ukończenia akademii, powodowała straty finansowe i materiałowe w nieudanych ćwiczeniach. Jaskrawym tego przykładem były ćwiczenia przeprowadzone w 1957 roku na temat *Przejście konwoju w warunkach wojny z Gdyni do Świnoujścia*. W skład konwoju wchodziły: *Zetempowiec* osłaniany przez Flotyllę Trałowców oraz Dywizjon Dozorowców i Dużych Ścigaczy. Dowódcą konwoju był szef Sztabu Głównego MW, a szefem sztabu kmdr por. Bolesław Romanowski. Siłami przeciwnika dowodził kadm Jan Wiśniewski, a jego szefem sztabu był kmdr por. Ludwik Janczyszyn. W skład tych sił wchodziło lotnictwo morskie, Brygada OP, Dywizjon Niszczycieli i Dywizjon Kutrów Torpedowych. W rejonie Darłówka ćwiczenia przerwano, ponieważ siły uderzeniowe na podstawie złych wskazań radaru *Błyskawicy* omal nie spowodowały katastrofy. Zespół ten zamiast atakować konwój, szarżował wprost na ląd. Jedynie

dzięki przytomności umysłu dowódcy konwoju uniknięto tragedii<sup>428</sup>.

Od 1958 roku przystąpiono do szkolenia grup operacyjnych Sztabu Głównego MW w kierowaniu działaniami bojowymi z wysuniętych stanowisk dowodzenia. Było to niezbędne do wychodzenia okrętów poza Bałtyk, a rejon ćwiczeń na mapach przenoszono coraz bardziej na zachód. Od następnego roku przyjęto zasadę, że ćwiczenia dla zespołów jednostek pływających organizuje sztab wyższy o jeden szczebel od jednostek ćwiczących, przy tym większość ćwiczeń miało odbywać się na wodach odległych. Ponadto dowódcy zespołów otrzymali duże możliwości rozwijania własnej inicjatywy w zakresie doboru tematyki zadań kursowych, ogniowych i taktycznych<sup>429</sup>.

Po przejściu przez polskich oficerów wszystkich stanowisk w MW, w tym i we flocie wojennej, rósł stale poziom ich wiedzy teoretycznej w zakresie morskiej sztuki wojennej, organizacji szkolenia i praktyki dowodzenia. Potrafią już ściśle precyzować sposoby działania floty w różnych warunkach jej zastosowania. Opracowano zasady organizacji szkoleń na różnych szczeblach i organizowano ćwiczenia m.in. w zabezpieczeniu przez ON rozwinięta OP, ochrony konwojów, a ponadto przygotowano flotę do współdziałania z siłami morskimi ZSRR, NRD oraz z POW, Armia Lotniczą i WOPK. Udały się wspólne ćwiczenia z samolotami, co pozwoliło na zgrywanie operacji na morzu. Przygotowano również podstawy do właściwego szkolenia w zakresie desantów morskich na następne lata<sup>430</sup>. Flota wojenna PRL była więc w stanie brać udział w działaniach wojennych w interesie imperium radzieckiego.

### Operacyjna działalność jednostek pływających WOP

Wody morskie PRL w omawianym okresie obejmowały wody wewnętrzne, morza terytorialne oraz wody przyległe.

Morskie wody wewnętrzne obejmowały obszar wód między brzegiem a linią morza terytorialnego: część Zatoki Nowowarpieńskiej i Zalewu Szczecińskiego, zamknięta linią łamaną lub krzywą łączącą ujście rzeki Myślęborki z ujściem Kanału Torfowego; część Zatoki Gdańskiej zamkniętą linią łączącą cypel Hel z punktem styku granicy polsko-radzieckiej; część Zalewu Wiślanego położoną na zachód od linii łączącej punkt styku granicy polsko-radzieckiej na lądzie z tym na Mierzei Wiślanej oraz wody portów i rzek<sup>431</sup>. Statki mogły chodzić tylko określonymi torami wodnymi do portów otwartych dla żeglugi zagranicznej. Na wody mogły wejść również w razie potrzeby.

Morze terytorialne stanowiło pas wód morskich 3 Mm od brzegu w głąb morza. Wchodziło w skład terytorium państwa. Natomiast wody przyległe stanowiła strefa 3 Mm od linii morza terytorialnego w głąb morza. Pań-

<sup>428</sup> J. Ochman, *Fatalne decyzje*, PM 1997, z. 2, s. 81–82.

<sup>429</sup> AMW 3073/65/1, s. 1–15.

<sup>430</sup> Już od 1961 roku zasadniczym tematem szkolenia taktycznego floty było prowadzenie działań desantowych w początkowym okresie wojny w ramach operacji zaczepnej wojsk frontu nadmorskiego, we współdziałaniu z flotą radziecką i NRD (*Tamże*, 3084/61/10, s. 13–17).

<sup>431</sup> Dekret z dnia 23 marca 1956 roku o ochronie granic państwowych, *Dziennik Ustaw PRL* Nr 9, poz. 51, art. 1–4.

<sup>425</sup> *Tamże*, 2158/61/117, s. 1nn; Zalewski, *Tamże*, s. 35.

<sup>426</sup> AMW 44/57, s. 5.

<sup>427</sup> *Tamże*, s. 2.

stwo sprawowało tam kontrolę celną, skarbową, imigracyjną, sanitarną, ochrony wybrzeża i bezpieczeństwa żeglugi.

Władze PRL wychodziły z założenia, że statki mogły swobodnie pływać, ale jednocześnie stanowiły zagrożenie polityczne, gospodarcze i inne. Najważniejszym jednak – głównie do połowy lat 50., było wyolbrzymiane przez nie zagrożenie przestępstwami granicznymi, godzącymi w państwo socjalistyczne: wysadzanie na ląd band dywersyjnych, przerzucanie szpiegów, dywersantów, materiałów szpiegowskich, wrogiej komunizmu literatury oraz rozpoznawania przez państwa zachodnie z morza portów i urzędów brzegowych. Zdecydowano jednocześnie o odizolowaniu narodu polskiego od reszty świata, co zasadniczo początkowo realizowały morskie siły radzieckie; polskich było jeszcze brak, a ponadto Polakom nie dowierzano. Jednocześnie w miarę wzrostu napięcia międzynarodowego, wzrostu sił komunistycznych na świecie i zaostrzenia przez siły pro-radzieckie walki o władzę, rosła coraz mocniej odczuwalna represyjność graniczna. Władze PRL starały się uszczelnić granicę morską wszelkimi dostępnymi środkami. Do tego celu powołano WOP, który do ochrony granicy morskiej używał różnych jednostek pływających i samolotów<sup>432</sup>.

W pierwszych latach powojennych rozpowszechniony był przemyt, złodziejstwo w portach oraz ucieczki kryminalistów, działały dobrze zorganizowane bandy rabunkowe, często z udziałem milicji i wojska. Powszechnym był rabunek przez wojska radzieckie wszelkiego mienia. Nad tym nadmorskim chaosem WOP nie był w stanie należycie zapanować, głównie z powodu braku odpowiednich sił – jednostek pływających. Od 1948 roku nasiliła się walka ówczesnej władzy z opozycją, co spowodowało ucieczki polityczne, nasilone w 1949 roku. Było to m.in. powodem przejścia WOP przez MBP i rozwój flotyli tego ministerstwa. W latach 1950–1959 do Polski nikt nie uciekał, WOP nie zwalczał przemytu na morzu – były to lata służby ideowo-politycznej, a nie strażniczej.

Do warunków sprzyjających przekroczeniu granicy morskiej należało: słabo rozwinięty piaszczysty i płaski brzeg, duża liczba statków obcych bander wchodzących do portów, rosnący ruch turystyczny i tranzytowy, duża liczba małych portów i przystani na otwartym wybrzeżu i inne. Odbudowa portów i gospodarki morskiej ściągały masy ludzi do pracy i zatrudniano każdego, kto się zgłosił do pracy. Wielu z nich przybywało do pracy z myślą o opuszczeniu kraju. Zasadniczymi formami ucieczki z Polski były: kutrami rybackimi za opłatą i porwanymi kutrami oraz łodziami. Celem ucieczki były: statek zachodniej bandery, wyspa Bornholm i Szwecja. Do tego celu wykorzystywano takie środki, jak: ponton gumowy, kajak z pływakami (np. z dętek samochodowych), kajak z przyczepnym silnikiem, amfibia, łódź wiosłowa, rower wodny, motorówka rzeczna i inne motorówki, tratwa z materaców, a nawet wplaw do blisko przepływającego statku. Za granicę uciekali: grupy politycznie prześladowane (działacze i członkowie opozycyjnych partii, ugrupowania wrogie PPR-owi, członkowie AK, działacze gospodarczy, przed-

siębiorcy przemysłowi, handlowcy itd.); osoby powiązane z niemieckim okupantem (zbrodniarze wojenni, donosiciele i konfidenci, gestapo, kolaboracjoniści); margines społeczny (bandyci, złodzieje i inni kryminaliści); osoby szukające lepszego życia i poszukujące przygód. Służby bezpieczeństwa podejrzewały o chęć ucieczki lub organizowanie jej dla innych – głównie przez rybaków oraz mniejszości narodowe, które były stale pod obserwacją. Władze obawiały się szczególnie okresu letniego, kiedy nasilał się ruch turystyczny. Podejrzewano wówczas wszystkich i wszystko o chęć przekroczenia granicy morskiej lub szpiegostwo. A każda, nawet najmniejsza ucieczka, zwana przerwaniem granicznym, elektryzowała całą nadmorską brygadę WOP, podnoszono alarm, w pościg ruszały okręty patrolowe lub kutry patrolowe, zaś cały określony dywizjon stawiano w gotowości bojowej. Niosło to za sobą ogromne koszty, które były po prostu zbyt wysokie.

Pociągnęło to za sobą obostrzenia nad rybakami kaszubskimi<sup>433</sup>. Narastały one tym bardziej, że chętnych do ucieczki było coraz więcej. Nierzadko wraz z innymi z Polski uchodził wraz ze swoją rodziną właściciel kutra rybackiego lub jego szyper wraz z kutrem. Kuter taki do kraju już nie wracał<sup>434</sup>. Ludzie uchodzący z kraju kutrami ukrywali się w lukach lub w maszynowni, w skrzyniach od ryb lub w innych dogodnych miejscach – w sieciach, beczkach itp. Ucieczki planowano tak, aby korzystając z niedokładności kontroli WOP dotrzeć do celu – jeżeli rejs zagraniczny to do portu zachodniego, jeżeli nie, to po drodze przesiać się na inny umówiony statek<sup>435</sup>. Ucieczki organizowano nawet z portu wojennego na Oksywiu – 4 sierpnia 1948 roku uciekła stamtąd grupa ludzi motorówką *LCPL 4*. Uciekano również i na innych jednostkach – jachtami, ale najwięcej kutrami rybackimi<sup>436</sup>. Ucieczki kutrami wywołał szczyt represji, których nasilenie miało miejsce w 1948 roku. Właśnie wówczas właściciele kutrów uciekali z kraju przed tzw. spółdzielniami, do których ich siłą wciągano. Było to również powodem, że pod koniec grudnia tego roku objęto ścisłą kontrolą wszystkie kutry rybackie i łodzie rybackie<sup>437</sup>. Ponadto od 1949 roku polskie kutry rybackie obowiązkowo malowano na kolor żółty, aby były dobrze widoczne. A następnie, od 1953 roku, kutry te mogły wychodzić na łowiska wyłącznie grupowo. Przed wyjściem na morze kontrolowano je drobniogowo przez placówki kontrolne ruchu granicznego, a łowiska dokładnie patrolowały i penetrowały okręty WOP. Zaś obostrzenia wobec turystów były tak kłopotliwe, że o ich złagodzenie już zimą 1946 roku starali się ministrowie obrony narodowej i komunikacji<sup>438</sup>.

Mimo surowych środków ze strony służb bezpieczeństwa, próby ucieczki na zachód drogą morską stale powtarzano. Np. od maja do końca października 1946 roku w Gdyni zatrzymano 59 osób takich osób, które

<sup>433</sup> A WOP 149/19, s. 172.

<sup>434</sup> *Tamże*, 149/19, s. 172.

<sup>435</sup> *Tamże*, s. 173.

<sup>436</sup> *Tamże*, 149/31/57, s. 387; 150/42/57, s. 5. O ucieczkach statkami, kutrami rybackimi i łodziami rybackimi szereg wiadomości znajduje się również w dokumentach (*Tamże*, 150/77; 167/19; 168/36; 185/6; 150/8; 183/36; 149/15; 168/36; 168/19; 171/64; 169/46; AKW MO Koszalin (Sprawozdanie z Placówki UB Ustka za marzec 1949); Kronika KBWOP; Kronika BB WOP.

<sup>437</sup> A WOP, 150/3; 167/18.

<sup>438</sup> *Tamże*, 218/40.

<sup>432</sup> WOP ponadto sprawowało nadzór nad żeglugą i urzędzeniami na morskich wodach wewnętrznych, terytorialnych, przyległych oraz nad eksploatacją tych wód i dna morskiego (*Tamże*, s. 18).

usiłowały uciec statkami<sup>439</sup>. Do zatrzymujących się statków zachodnich bander na redach podpływały łodzie, wywożące towary i ludzi. Najważniejszymi artykułami przemytu z Polski były – żywność, tłuszcz i wódka, a do Polski – dolary, czekolada, kakao, kawa i cytrusy<sup>440</sup>. Jednak główną uwagę zwracano na przemysł polityczny. Według ówczesnych meldunków służb rozpoznawczych WOP polegał on na wwozie i wywozie kutrami rybackimi dokumentów i materiałów szpiegowskich oraz materiałów propagandowych szkalujących władzę ludową, które przechowywano w różnych schowkach, a nawet w lukach z rybą<sup>441</sup>.

Kwitło również łapówkarstwo. Coraz częściej żołnierze WOP przyjmowali łapówki od przestępców o charakterze gospodarczym. Żądali również łapówek i od innych osób, które dla spokoju dawali je. Żołnierze WOP nadużywali swych uprawnień, zatrzymywali wielu ludzi niesłusznie, aby wyłudzić od nich pieniądze lub jakieś towary. W tej sprawie ukazał się nawet rozkaz Sztabu Głównego Inspektoratu Ochrony Pogranicza w 1949 roku, zakazujący przyjmowania łapówek od przestępców granicznych<sup>442</sup>.

W 1950 roku, według MBP zaobserwowano dalszy nacisk na granicę morską z kraju na morze. Służby bezpieczeństwa stwierdziły również częste przypadki naruszania wód terytorialnych przez kutry rybackie NRF. M.in. kuter *Kil-720* prowadził działalność szpiegowską, nocą schodził z łowiska nr 8 w pobliżu wybrzeża i nadawał sygnały szczytówką. W sumie w 1950 roku zatrzymano 3 kutry rybackie NRF za przestępstwa graniczne, orzekając ich przepadek na rzecz skarbu państwa. W grudniu tego roku zostały one wcielone do Flotyli WOP<sup>443</sup>. W następnych latach zatrzymano również kilka innych kutrów rybackich NRF. Posłużyło to MBP na dalszą organizację jednostek pływających WOP i uszczelnienia granicy morskiej. Przystąpiono z dużym rozmachem do organizacji morskiej służby granicznej, zaplecza technicznego i kadrowego tej służby<sup>444</sup>.

### Organizacja ochrony morskiej granicy państwa

W pierwszym okresie na granicy morskiej służbę pełniła Morska Milicja Obywatelska, a następnie WOP<sup>445</sup>.

W czerwcu 1945 roku w Gdańsku powołano Milicję Morską, jako tymczasowy organ ochrony granicy morskiej<sup>446</sup>. Do jej zadań należało: zwalczanie nielegalnego przekroczenia granicy statkami i kutrami rybackimi, uniemożliwienie przywozu i wywozu broni i sprzętu wojskowego oraz uniemożliwianie przywozu materiałów propagandowych przeciw władzy proradzieckiej, ponadto – patrolowanie portu i wód terytorialnych, nadzór nad odprawą statków, ochrona statków pasażer-

skich i kontroli paszportowej, wydawanie przepustek na statki, ochrona statków z towarami stanowiącymi własność skarbu państwa, współpraca z władzami portowymi i celno-skarbowymi oraz asysta przy rewizjach celnych<sup>447</sup>. Milicja Morska tworzyła Komendy Rejonowe, Komisariaty i Posterunki Morskie. Formy tej organizacji rozrastały się na wybrzeżu przy KW MO w Gdańsku, Olsztynie i Szczecinie; najwcześniej na wybrzeżu gdańskim – w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, następnie w Elblągu (kontrola wzdłuż kanału portowego, walka z szabrownikami) i w Olsztynie – Komisariat we Fromborku. Były poważne trudności zorganizowania MMO na wybrzeżu szczecińskim, ponieważ znajdowało się ono pod zarządem władz radzieckich wojsk i trudno było zorganizować właściwą ochronę wód miejscowych<sup>448</sup>. MMO pełniła służbę morską na podstawie wprowadzonych w życie w 1945 roku dwóch dokumentów – *Tymczasowej Instrukcji Milicji Morskiej* oraz *Tymczasowych Przepisów Milicyjno-Portowych*<sup>449</sup>. Nie mogła skutecznie walczyć z pospolitymi przestępcami, szabrownikami i przemytnikami, ponieważ nie miała odpowiednich środków pływających. Ponadto wysiłek jej kierowano na działania o charakterze politycznym, uaktywnienie służby przy jednostkach rybackich i drobiazgowo kontrole wielu osób<sup>450</sup>. Od 1 listopada 1945 roku służbę graniczną zaczął przejmować WOP, a 19 grudnia tego roku polecono, aby Komendy Rejonów Morskich przekazały do 15 stycznia 1946 roku zadania w ochronie granicy morskiej dla WOP<sup>451</sup>.

Reorganizację służby morskiej WOP trwały niemal do 1950 roku i miały na celu szukanie skutecznych form politycznego uszczelnienia granicy morskiej tak, aby jednocześnie stwarzać możliwości rozwoju gospodarki morskiej i turystyki. Już od jesieni 1946 roku wprowadzani wyspecjalizowane służby do tego celu na wybrzeżu gdańskim i środkowym, z wyłączeniem ziemi szczecińskiej. A to dlatego, że tam jeszcze przebywały silne wojska radzieckie wszystkich trzech rodzajów broni, z własnymi służbami bezpieczeństwa i siłami służby granicznej. Jednostki radzieckiej Floty Bałtyckiej przejęły same ochronę polskiej granicy morskiej od Łeby aż do Świnoujścia, utrzymując ten stan do czerwca 1946 roku<sup>452</sup>. Jednocześnie od początku WOP napotykała na trudności w zakresie jednostek opływających i kadrowym<sup>453</sup>. Trudności z fachowcami miała i MW, a ponadto oficerowie morscy byli niechętni służbie w WOP. Wynikało to stąd, że już wówczas WOP

<sup>447</sup> *Tamże*, 78/25; A WPO 165/7/58, s. 123–124.

<sup>448</sup> CA MSW 78/1; 78/21; 78/40; AKW MO w Gdańsku 44/7, t. 7; 189/3; 189/4.

<sup>449</sup> CA MSW 78/25.

<sup>450</sup> *Tamże*, 44/5; 79/40. Do większych sukcesów należała walka z kradzieżami UNRRA (AKW MO Gdańsk, 189/7, s. 32; 189/18, s. 98).

<sup>451</sup> CA MSW 78/25; A WOP 217/4, s. 487. Mimo przejścia przez WOP swoich funkcji, w latach 1946–1948 ochrona wód terytorialnych i portów była prowadzona równoległe przez jednostki pływające WOP i MO. Np. rejon morski KW MO Gdańsk miał w tym czasie 13 motorówek, a Szczecin 10 motorówek. 11 lipca 1947 roku MBP usankcjonowało ten rodzaj służby, a jednostki pływające MO występowały pod banderą marynarki handlowej i nosiły numery taktyczna „MO” z odpowiednim numerem zaczynającym się od „MO-1”. W portach prowadziły działalność porządkową, a z braku odpowiednich jednostek nie patrolowały morza. Mimo tego kompetencje MO i WOP nakładały się, m.in. posterunki blokowe przy statkach w portach wystawiał WOP i MO. Jednak dopiero od wejścia WOP w skład MBP, MO przejęła właściwe swe funkcje.

<sup>452</sup> AMW 3724/83/1, s. 103.

<sup>453</sup> A WOP 148/10, s. 596,751.

<sup>439</sup> *Tamże*, 147/18/58, s. 101, 197. W Gdyni, w portowej firmie „Skandynawia”, działała nawet grupa organizująca przerzut do Szwecji za 200–300 dolarów od osoby.

<sup>440</sup> *Tamże*, 218/7, s. 20.

<sup>441</sup> *Tamże*, 149/19, s. 173.

<sup>442</sup> *Tamże*, 183/6.

<sup>443</sup> *Tamże*, 152/54/57, s. 101; 224/76/58, s. 235.

<sup>444</sup> *Tamże*.

<sup>445</sup> WOP obsadził granicę zachodnią 1 listopada 1945 roku, wschodnią i południową 1 stycznia 1946 roku, a morską przejął ostatecznie 15 stycznia 1945 roku (*Tamże*, 218/7, s. 19).

<sup>446</sup> CA MSW 78/1, s. 63.



stanowił formację zbyt upolitycznioną, czego w MW jeszcze nie dawało się specjalnie odczuć.

Tworzono różne struktury wojskowe o charakterze biurokratycznym, które w terenie nie istniały. Po prostu w wojskach lądowych nie było oficerów znających się na tej problematyce, a WOP już w 1945 roku planował patrole wód terytorialnych i inne formy służby<sup>454</sup>. Prowadzono różne analizy, dyskutowano nad rodzajami jednostek przydatnych do służby granicznej, a nawet opracowywano instrukcje do służby. Projektowano również organizację Flotylli Ścigaczy i bandery WOP<sup>455</sup>. Ostatecznie do 1948 roku na wybrzeżu prawidłowo działały tylko strażnice nadmorskie, strażnice portowe i morskie graniczne placówki kontrolne. Prawie nie funkcjonowała ochrona wybrzeża od strony morza.

1 stycznia 1949 roku WOP przeszedł w skład MBP, co znacznie zwiększyło funkcję polityczno-ideologiczną organów granicznych. Rosły represje władzy w stosunku do społeczeństwa, a tym samym jej starania o całkowitą izolację granicy. Dlatego przystąpienie do uszczelniania granicy morskiej wiązało się z możliwością uzyskania przez WOP niezbędnych jednostek pływających. W oparciu o MW zaczęto przygotowywać kadry, zaczęto organizować ściśle współpracę WOP z MW<sup>456</sup>. Somnicki opracował również projekt ochrony morskiej granicy, który był konsultowany w Sztapie Głównym MW. Tam go odpowiednio zmodyfikowano i poprawiono, zwracając uwagę m.in. na potrzebę użycia samolotów rozpoznawczych do patroli i poszukiwania na morzu<sup>457</sup>. Nastąpiły zmiany strukturalne i zwiększono etaty, zmieniono również nazwy jednostek w WOP, celem podniesienia ich rangi i nadania charakteru wojskowego. Dotychczasowy Główny Inspektorat Ochrony Pogranicza przemianowano na Dowództwo WOP, a brygady Ochrony Pogranicza na brygady WOP<sup>458</sup>. Dokonano również reorganizacji służby morskiej. W grudniu 1950 roku zastępcą dowódcy WOP ds. morskich został oficer radziecki kmr por. Jan Grycuk, który wprowadził jednolitą strukturę służby morskiej we wszystkich nadmorskich brygadach WOP na wzór rosyjski. Wiosną następnego roku dokonano przeglądu jednostek pływających i ich możliwości techniczno-operacyjnych, a 1 maja 1951 roku w gdańskiej brygadzie dywizjon patrolowców i dozorców połączono w jeden dywizjon – dywizjon morski WOP<sup>459</sup>. 1 lipca 1951 roku organizacja służby morskiej WOP obejmowała: Wydział Służby Morskiej WOP (dotychczas Wydział Morski Sztabu WOP); Szkołę Specjali-

stów Morskich WOP (dotychczas Szkoła Podoficerska Specjalistów Morskich WOP); Dywizjon Okrętów Pogranicza 12 Brygady WOP, Jednostka Wojskowa nr 3058 (dotychczas Flotylla Morska 12 Brygady WOP); Dywizjon Okrętów Pogranicza 15 Brygady WOP, Jednostka Wojskowa nr 3059 (dotychczas Flotylla Morska 15 Brygady WOP); Dywizjon Okrętów Pogranicza 16 Brygady WOP, Jednostka Wojskowa nr 3060 (dotychczas Flotylla Morska 16 Brygady WOP); Wydział Remontów Zaopatrzenia Technicznego i Nadzoru Służby Morskiej WOP<sup>460</sup>.

Od drugiej połowy 1951 roku ukształtowała się koncepcja ochrony morskiej granicy PRL – państwa totalitarnego, która opierała się na dywizjonach okrętów pogranicza, podporządkowanych bezpośrednio dowódcom nadmorskich brygad WOP. Ponadto przy dowództwie WOP funkcjonowało kierownictwo służby morskiej i jemu podległy pion techniczny oraz szkolnictwo morsko-specjalistyczne. Władza ludowa poprzez swoje służby bezpieczeństwa uzyskiwała więc bezpośredni, świetnie zorganizowany wgląd na granicę morską i jej formy uszczelniania. Scentralizowane kierownictwo znajdujące się w rękach radzieckich (dowódcy dywizjonów to również oficerowie radzieccy) ułatwiało zaopatrzenie techniczne okrętów, które jednak w większości nie miały nowoczesnych urządzeń nawigacyjnych, a nawet radiostacji. Dlatego pod naciskiem służb bezpieczeństwa i radzieckich dowódców przystąpiono do budowy nowych jednostek, przystosowanych do ochrony granicy morskiej, do czego przynaglali również dowódcy nadmorskich brygad WOP. Już 17 marca 1952 roku dowódca WOP złożył ministrowi Bezpieczeństwa Publicznego raport w sprawie zorganizowania 3 dywizjonów, które miały w swym składzie 47 jednostek pływających (12 Brygada – 18 jednostek, 15 Brygada – 5 jednostek i 16 Brygada – 24 jednostki). Z jednostek tych tylko część ze względów konstrukcyjnych i technicznych nadawało się do służby na pełnym morzu. Dlatego do tej służby można było wykorzystać 12 jednostek pływających na pełnym morzu (12 Brygada – 3 jednostki, 15 Brygada – 3 jednostki i 16 Brygada – 6 jednostek). Zaś pozostałe mogły być użyte do służby w portach, na redach i na Odrze<sup>461</sup>. Organizację dywizjonów oparto na strukturach i wzorach MW, a nie na strażnicach WOP jak zamierzano uczynić to początkowo.

Dywizjony morskie stacjonowały w Gdańsku, Darłowie i Świnoujściu, a w Szczecinie zorganizowano dywizjon rzeczny do służby w ujściu Odry.

W 1949 roku w 4 Brygadzie WOP w Gdańsku przydzielono do Samodzielnych Batalionów Kontroli Granicznej w Gdańsku i Gdyni Plutony Środków Pływających. Plutony te obejmowały: jednostki pływające w kampanii etatowo należące do Batalionu, jednostki pływające w kampanii etatowo należące do Flotylli Ści-

<sup>454</sup> *Tamże*, 147/7/57, s. 580; 165/7/58; 217/4/58, s. 36. Dopiero w kwietniu 1946 roku do pomocy fachowej Departament Personalny WP skierował do dyspozycji Departamentu WOP kmr. Somnickiego, którego następnie skierowano do 4 Oddziału WOP w Słupsku. Miał on za zadanie zorganizować i koordynować morską działalność na całym wybrzeżu służby WOP. Był to jednak oficer mechanik, nie znający się ani na dowodzeniu, ani na organizacji zadań operacyjnych na morzu.

<sup>455</sup> *Tamże*, 147/12; 217/4, s. 330; 218/40, s. 83–86.

<sup>456</sup> *Tamże*, 222/39. 3 grudnia 1949 roku w DMW odbyła się konferencja na temat współpracy WOP z MW, na żądanie MBP. Zobowiązano MW do szkolenia kadr dla WOP, udzielania fachowej rady w organizacji służby morskiej, ujęcia w planach MW wyposażenia i uzbrojenia okrętowego dla WOP, przydzielania do akcji granicznych okrętów i samolotów oraz korzystanie z systemu łączności i obserwacji MW na zasadzie wzajemności (*Tamże*, 169/26).

<sup>457</sup> *Tamże*, 222/39, s. 39; 224/76, s. 104.

<sup>458</sup> *Tamże*, 225/1, s. 7–8.

<sup>459</sup> *Tamże*, 462/7, s. 301, 311. W kwietniu i maju przekazano część jednostek z Gdańska do brygad nadmorskich w Szczecinie i Koszalinie (*Tamże*, 462/7/59, s. 311–312).

<sup>460</sup> *Tamże*, 152/54/57, s. 74, 108, 109, 113, 114, 120; 227/3/58, s. 12–13; 620/12/61, s. 599.

<sup>461</sup> Fotokopia raportu dowódcy WOP do ministra BP nr 0916 z 17 marca 1952 roku (w posiadaniu autora). Ówczesne jednostki pływające WOP miały zużyte kadłuby i silniki, o różnych typach i konstrukcji. Brak było zapasowych części do silników i innych urządzeń okrętowych. Jednak najważniejszym mankamentem tych jednostek była mała prędkość oraz brak technicznych środków obserwacji i nawigacji. Wyjście na morze takiej jednostki nie gwarantowało wykonania zadania, a poszukiwanie i pościg były niemożliwe. Ich prędkość była 3–4 razy mniejsza od wymaganej w służbie granicznej.

gaczy, a przydzielone do Batalionu, wydzierżawione jednostki pływające w kampanii posiadające całkowicie lub częściowo załogi WOP, załogi WOP tych jednostek, jednostki pływające posiadające wyłącznie załogi cywilne, jednostki opływające otrzymywane z innych instytucji do wykorzystania, ekipy kontrolerskie utrzymywane na powyższych jednostkach oraz magazyny materiałów pędnych i depozytowe<sup>462</sup>. Taka organizacja nie odpowiadała służbie morskiej – była to organizacja wyłącznie o charakterze lądowym i szybko ją zmieniono. 31 maja 1950 roku w miejsce Plutonów Środków Pływających powołano dwa dywizjony: Dywizjon Patrolowców w Gdyni i Dywizjon Dozorowców w Gdańsku<sup>463</sup>. Dywizjony zostały podporządkowane bezpośrednio sztabowi dowódcy brygady, a służbę pełniły według potrzeb sztabu brygady. Były duże trudności w utrzymaniu łączności okrętów WOP ze sztabem. Nie mając radiostacji, polegano na łączności wzrokowej, a z dalszych odległości używano gołębi, specjalnie do tego celu hodowane<sup>464</sup>. Następnie, celem lepszego wykorzystania jednostek, lepszego organizacji służby i ułatwienia zaopatrzenia, 1 maja 1951 roku oba te dywizjony połączono, tworząc jeden Dywizjon Morski z bazą w Gdańsku<sup>465</sup>.

Służbę morską WOP na środkowym wybrzeżu organizowano w oparciu o Darłowo. Tam w 1947 roku żołnierze miejscowej straży WOP, przy współudziale mieszkańców, wyremontowali dużą łódź motorową, nadając jej imię *Wopista*<sup>466</sup>. Wobec braku własnych jednostek, dzierżawiono je z instytucji rybackich w Kołobrzegu i Darłowie. Do służby granicznej wykorzystywano je dorywczo, głównie do poszukiwania i pościgu<sup>467</sup>. W lipcu 1951 roku Flotylla Morska, której nie zdołano ostatecznie powołać, została przemianowana z dniem 15 lipca tego roku na Dywizjon Okrętów Pogranicza z bazą w Darłowie, przy końcu portu rybackiego. W październiku 1951 roku przeniesiono ją do Darłowa. Dowódcą został oficer radziecki kmdr por. Włodzimierz Łazarew. Była to baza właściwie nie nadająca się do stacjonowania okrętów przeznaczonych do tego rodzaju służby. Miała trudne wyjście i wejście ze względu na podnoszony most na Wieprzy. Trzeba było sygnałami dźwiękowymi wywoływać jego obsługę, aby podniosła przęśla tego mostu. Trudności wzrastały przy silniejszym wietrze i fali.

W ujściu Odry służbę graniczną organizowano głównie w Szczecinie, ponieważ Świnoujście stanowiło bazę radziecką jeszcze przez wiele lat i trudno było tam uzyskać odpowiednie miejsce do stacjonowania jednostek własnych. Dlatego służba na Zalewie Szczecińskim opierała się na oddziałach lądowych WOP. Niemniej w Szczecinie przystąpiono do organizowania wyspecja-

lizowanej jednostki do tego celu – 7 lipca 1949 roku powołano Samodzielny Batalion Kutrów Granicznych w porcie Szczecin<sup>468</sup>. Jednostka mieściła się w budynku dawnego jachtklubu, a koszary i warsztaty w budynku byłej szkoły. Kutry i motorówki bazowały w basenie jachtowym stosunkowo płytkim i małym, ale wystarczającym do stacjonowania jednostek rzecznych. W 1954 roku w jego miejsce powołano Dywizjon Rzeczny Szczecin. Na Zalewie Szczecińskim służby bezpieczeństwa stwierdziły konieczność konwojowania statków na trasie Świnoujście-Szczecin. Wychodzono z założenia, że nie należy pozostawiać bez kontroli statków idących przez Świnoujście do Szczecina i odwrotnie, ponieważ miejscem kontroli był Szczecin i statki te mogły przed wejściem do Szczecina przekazywać lub przyjmować przemyt lub ludzi<sup>469</sup>. W 1949 roku konwojowano więc statki, patrolowano Odrę i Zalew, a na morzu w wyjątkowych sytuacjach korzystano z okrętów MW. Motorówki WOP stały w Szczecinie, Trzebieży, Wolinie, w Świnoujściu i Dziwnowie<sup>470</sup>.

We wrześniu 1950 roku przystąpiono również do tworzenia bazy morskiej WOP w Świnoujściu. Na jednostkach pływających zatrudniono tam kontraktowych pracowników cywilnych, a następnie po otrzymaniu kilku jednostek z brygady gdańskiej, Dywizjon Okrętów Pogranicza rozwijał się na podobnych zasadach, jak pozostałe.

Stosunkowo szybko rozwijał się Dywizjon Rzeczny, który otrzymał nr Jednostki Wojskowej 3165, a jego stan etatowy wynosił w poszczególnych latach: 1955 – 225; 1956 – 211; 1957 – 211; 1958 – 178; 1959 – 178. Miał początkowo 17 jednostek, a następnie 18<sup>471</sup>. Od 1959 roku nastąpiły zmiany służby granicznej na Zalewie Szczecińskim. Odstępiono od konwojowania statków oraz od intensywnej kontroli rybaków zalewowych. Były to służby po prostu zbyt ciężkie, ale w uzasadnieniu stwierdzono, że w znacznym stopniu zmniejszył się nacisk przestępczości granicznej w tym rejonie. Ponadto usprawniono metody technicznej ochrony granicy w dolnym biegu Odry. Ponieważ Dywizjon Rzeczny Szczecin stał się już zbyt ciężki, zaczęto go rozformowywać od 7 marca 1960 roku, co trwało niemal rok.

Do patrolowania granicy morskiej starano się włączyć również samoloty. Ponieważ WOP nie posiadał własnych, zwracano się w tej sprawie do MW. Początkowo były to przypadkowe wspólne przedsięwzięcia, które od 1949 roku stawały się niemal regułą, na podstawie porozumienia WOP z MW<sup>472</sup>. Zależało to od możliwości lotnictwa morskiego, które tak jak WOP, również napotykało trudności kadrowe i techniczne. Wraz z rozwojem lotnictwa MW współpraca ta stawała się coraz konkretniejsza. Jesienią 1949 roku WOP nawiązał współpracę z 3 Myśliwskim Pułkiem Lotniczym w Ba-

<sup>462</sup> AWOP 150/9; 150/34. Przekazane i dzierżawione jednostki w pierwszych miesiącach 1950 roku zaczęto przystosowywać do służby granicznej, malować je na kolor bojowy. Wobec braku kadr tworzone załogi mieszane – marynarzy WOP i cywilnych szyprów oraz mechaników, a dowódcami byli oficerowie WOP po kursie w MW. Podstawą życia okrętowego był RSO.

<sup>463</sup> *Tamże*, 151/56, s. 69. Dywizjony powstały w miejsce Flotylli Ścigaczy, których nie udało się do końca sformować.

<sup>464</sup> *Tamże*, 462/2, s. 274.

<sup>465</sup> *Tamże*, 462/9/59, s. 226. Dowódcą dywizjonu został por. Adam Rewiński, a szefem sztabu – por. Kazimierz Nowicki.

<sup>466</sup> *Tamże*, 171/64, s. 13. Była to pierwsza jednostka pływająca WOP na środkowym wybrzeżu. Wobec tego, że nie odpowiadała warunkom służby na morzu, w 1948 roku skierowano ją do służby na Zalewie Szczecińskim.

<sup>467</sup> *Tamże*, 183/31, s. 232.

<sup>468</sup> *Tamże*, 183/36. W pierwszych latach powojennych rybacy zalewowi uprawiali przemyt, odbywała się emigracja Niemców, złodziejstwo i inne przestępstwa nadgraniczne. Wyznaczano łodzie rybackie do dyspozycji WOP, z czego wynikały częste nieporozumienia. Sytuacja uległa poprawie w styczniu 1946 roku, kiedy MIR przekazał dla WOP 3 jednostki (*Tamże*, 217/42/58, s. 168–169).

<sup>469</sup> *Tamże*, 218/40, s. 80.

<sup>470</sup> *Tamże*, 222/39.

<sup>471</sup> W 1958 roku Rada Narodowa w Szczecinie wydała zarządzenie regulujące przebieg granicy na Zalewie: na Zalewie Szczecińskim została oznaczona pławami nr 3–30; na Zatoce Nowowarpińskiej wbito w dno pale drewniane, ale zła pogoda część z nich zmyła.

<sup>472</sup> *Tamże*, 617/6/61, s. 44.

bich Dołach. W tych latach wykorzystywano głównie loty ćwiczebne samolotów do patrolowania łowisk i poszukiwania kutrów rybackich na morzu. Ustalono nawet sygnały porozumiewawcze kutrów rybackich z samolotami, np. płomień ropy na pokładzie, co oznaczało, że kutr ma awarię. Ponieważ dla lotników trudno było odróżniać polskie kutry od innych, 16 grudnia tego roku zalecono przemalowanie wszystkich naszych kutrów rybackich na jednolity kolor żółty, co obowiązywało już od 1 stycznia 1950 roku<sup>473</sup>. Jednak starania WOP szły w kierunku zorganizowania własnego morskiego lotnictwa rozpoznawczego, w rezultacie czego 5 listopada 1958 roku powołano Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego, które miało wesprzeć dywizjony w uszczelnieniu polskiej granicy morskiej.

### Współpraca WOP z Marynarką Wojenną

W 1946 roku uzgodniono pierwsze formy współpracy WOP z MW, które przewidywały: udzielenie pomocy przez MW w wypadku konieczności zatrzymania statków państw obcych bander na polskich wodach terytorialnych; przeszkolenie w MW szeregowych WOP przewidzianych na załogi ścigaczy i motorówki; przekazanie dla WOP *Batorego* i przeszkolenie oficerów WOP w MW<sup>474</sup>. Dla WOP szczególnie ważne w tym czasie były pomocnicze działania MW w stosunku do statków obcych bander naruszających wody terytorialne, zabezpieczanie statków z repatriantami stojących na redach, patrolowanie red i wód przybrzeżnych. Ponadto MW pomagała dla WOP w pozyskaniu odpowiednich jednostek pływających mogących operować na wodach przybrzeżnych i zalewowych, przekazała również ścigacz *Batory*<sup>475</sup>. W 1948 roku opracowano instrukcję o wykorzystaniu przez nadmorskie Brygady Ochrony Pogranicza okrętów MW, stacjonujących w Świnoujściu i Gdyni ścigaczy dyżurnych oraz ze stacjonującego w Kołobrzegu kutra motorowego MW<sup>476</sup>. Przewidywała ona uprawnienia d.o. i załogi: na dowódców załogi okrętu pogranicza, która wychodzi każdorazowo na ścigaczu, wyznaczony powinien być oficer sztabu Brygady Ochrony Pogranicza, z wyjątkiem małych pościgów; wszelkie kontrole na morzu dokonuje ekipa kontrolna Ochrony Pogranicza pod dowództwem oficera, zaokrętowana na ścigaczu; dowód-

ca ekipy Ochrony Pogranicza po przybyciu na ścigacz stawia zadanie dowódcy ścigacza, który zobowiązany jest wykonać je w miarę technicznych i nawigacyjnych możliwości; pod względem ogólnej dyscypliny dowódca ekipy WOP podporządkowany jest dowódcy ścigacza; do zatrzymania statku ścigacz podnosi sygnał „K”, względnie w nocy sygnał świetlny; w razie nie zatrzymania się statku dowódca ekipy WOP może zażądać od dowódcy ścigacza otwarcie ognia, który zobowiązany jest zadanie to wykonać, ale odpowiedzialność za to ponosił dowódca ekipy WOP; w czasie działania na morzu okręt utrzymywał łączność ze sztabem Brygady Ochrony Pogranicza<sup>477</sup>. Ponadto 19 czerwca tego roku dowódca MW wyznaczył komisję MW pod przewodnictwem szefa sztabu Głównego MW – kmdr. por. Stanisława Mieszkowskiego, przy udziale przedstawiciela Głównego Inspektoratu Ochrony Pogranicza kmdr. por. inż. Romana Somnickiego, celem opracowania projektu łodzi motorowych i ścigaczy odpowiednich dla potrzeb służby granicznej<sup>478</sup>. MW pracowała również na rzecz WOP w zakresie dozoru wybrzeża polskiego. W tym celu np. 5 kwietnia 1949 roku DMW przesłało do MON projekt, według którego zadaniem WOP miałyby być zamknięcie granicy morskiej przed przenikaniem przemytu i jednostek morskich z kraju na zewnątrz. Do tego celu przewidywano użycie 6 dozorców, 24 ścigaczy (kutrów patrolowych), 15 motorówek morskich oraz 30 motorówek rzecznych i portowych. W razie wojny jednostki WOP zamierzano podporządkować dla MW<sup>479</sup>.

Ponieważ MBP dokładało wszelkich starań do uszczelnienia granicy morskiej, doprowadziło do konkretniejszego porozumienia w tej sprawie z MW. W jego wyniku 3 grudnia 1949 roku w DMW odbyła się konferencja z udziałem: dowódcy MW z grupą oficerów i Głównego Inspektora Ochrony Pogranicza z grupą przedstawicieli MBP, dowódcy 4 Brygady Ochrony Pogranicza i jego zastępcy – Somnickiego. Przyjęto wówczas następujące zasady współpracy: szkolenie i doksztalcanie oficerów morskich, pomoc w przeszkoleniu podoficerów morskich, kierowanie w razie potrzeby oficerów morskich na stanowiska dowódcze i instruktorów, zapatrywanie jednostek pływających WOP w wyposażenie okrętowe, pomoc instruktazowa, udzielanie pomocy przez okręty MW przy wykonywaniu zadań w służbie granicznej, przydzielanie samolotów do rozpoznania na morzu lub pościgu oraz korzystanie z sieci łączności PO na zasadzie wzajemności<sup>480</sup>. W następstwie konferencji poczyniono wiele przedsięwzięć, a 15 września 1950 roku wprowadzona została *Instrukcja współdziałania między Marynarką Wojenną a Wojskami Ochrony Pogranicza w zakresie zwalczania przestępstw granicznych na odcinku morskim*<sup>481</sup>.

<sup>473</sup> *Tamże*, 150/77/57, s. 359.

<sup>474</sup> *Tamże*, 147/5/57, s. 118; 165/20/57, s. 371. Współpracę tę początkowo widziano w stosunkowo szerokim zakresie i wiązała się ona z rozwojem baz MW. Przewidywano, że w przyszłości MW będzie miała bazę ścigaczy na Helu, co pozwoliłoby kontrolować wszystkie statki idące do i z Gdańska oraz Gdyni, a ponadto bazę w Świnoujściu, umożliwiającą kontrolę do Szczecina. Do sformowania tych baz MW posiadała jedynie bazę w porcie wojennym Gdynia, a w Świnoujściu ścigacza *Batorego*, którego można by było użyć do celów granicznych. Ustalono, że dla celów współpracy należy: przesłać przez Departament WOP do MW wykaz oficerów, upoważnionych do zwracania się o pomoc; wydanie przez Departament WOP tym oficerom upoważnienia pisemne przesyłając wzór takiego upoważnienia do DMW; upoważnieni oficerowie WOP każdorazowo wręczać pisemne zlecenie ustalonego wzoru bezpośrednio dowódcy dywizjonu ścigaczy (wzór zlecenia miał przesyłać Departament WOP dla DMW); DMW miało wydać stałe przepustki, zezwalające na wstęp do portu wojennego i zaokrętowanie na ścigaczu; Departament WOP miał spowodować rewindykację materiałów pędnych oraz kosztów awarii, powstałych w czasie akcji granicznych, a będących jej wynikiem (*Tamże*, 217/42).

<sup>475</sup> *Tamże*, 218/40, s. 78–81.

<sup>476</sup> *Tamże*, 183/6.

<sup>477</sup> *Tamże*, 150/77.

<sup>478</sup> *Tamże*, 219/2, s. 7–8. Obok wymienionych w składzie komisji jako członkowie byli: kmdr ppor. inż. Tadeusz Wajs, kmdr ppor. inż. Jan Zalewski, kmdr ppor. Zbigniew Węglarz, kpt. mar. inż. Wincenty Zawiasa, kpt. mar. Henryk Siedlecki (fotokopia dokumentu w posiadaniu autora).

<sup>479</sup> Projekt opracowali Stanisław Mieszkowski i Marian Wojcieszek. Widząc w nim również interes MW przewidywali, aby dozorców miały wyporność 250–300 t., prędkość 24–26 w., armaty kalibru do 76 mm i możliwość prowadzenia dozoru 20–30 Mm od brzegu, przy stanie morza 7–8'B. Natomiast ścigacze miały mieć 50 t. wyporności, prędkość 24w. oraz możliwość zamontowania wyrzutni BG i uzbrojenie w postaci WKM.

<sup>480</sup> AWOP, 222/39/58.

<sup>481</sup> *Tamże*, 617/6/61, s. 44.

MW zamierzała nie tylko wspierać WOP, ale w razie wojny wykorzystać jego jednostki pływające. W tym celu 15 stycznia 1951 roku DMW przedstawiło dla Sztabu Głównego WP projekt użycia okrętów i kutrów WOP w wojnie, przy organizacji dywizjonu kutrów dozorowych i obserwacji przeciwninowej składającego się z 12 jednostek, natomiast pozostałe do innych celów.

Wprowadzono również regularną operacyjną łączność radiową między WOP a MW, co ostatecznie nastąpiło od 10 maja 1954 roku<sup>482</sup>. W grudniu 1957 roku weszła w życie *Instrukcja organizacji wzrokowej obserwacji powietrznej wybrzeża morskiego*, opracowana na podstawie uzgodnień WOP i MW. Przyjęto razem obserwację wzrokową wzdłuż wybrzeża morskiego przez PO MW oraz stałe i ruchome posterunki WOP. PO MW przekazywały meldunki o wykrytych celach powietrznych do Głównego Posterunku Wojsk Radiotechnicznych MW, a posterunki WOP do batalionów i brygad WOP. Natomiast w marcu 1959 roku zarządzenie szefa Obserwacji i Łączności MW dotyczyło współdziałania między jednostkami MW a WOP. M.in. podłączono wówczas linie telefoniczne strażnic WOP z PO MW, wprowadzono do *Tablic Sygnałów Rozpoznawczych* sygnał zawezwawczego strażnicy WOP, przekazane na wszystkie PO MW. Zaś okręty WOP traktowano jak okręty MW. Przy wejściu okrętu WOP w rejon danego PO MW okręt i PO zobowiązane były do włączenia radiostacji UKF i wymiany sygnału zawezwawczego<sup>483</sup>.

Jednym z ważniejszych elementów współdziałania WOP z MW było szkolenie kadr na jednostki pływające pogranicza. Już w 1946 roku prowadzono starania o przeszkolenie przez MW szeregowych na motorzystów i sterników oraz o przydział kilku oficerów morskich<sup>484</sup>. 10 sierpnia tego roku skierowano 60 żołnierzy na 4-miesięczny kurs na ścigaczach MW, w tym 30 kierowców na motorzystów. Kurs ten ukończyło jednak tylko 23 motorzystów i 19 sygnalistów<sup>485</sup>. Okazało się bowiem, że szkolenie trwające do 15 grudnia było zbyt trudne dla żołnierzy i z różnych względów – głównie trudów służby na okręcie, wykruszyli się. Od wiosny 1947 roku szkolono następne grupy żołnierzy WOP w MW, a do OSMW w 1949 roku skierowano na kurs kilku oficerów, którzy wrócili do służby granicznej w 1950 roku<sup>486</sup>. Ponadto MW w 1951 roku skierowała do WOP dalszych 4 oficerów morskich i kilku podoficerów, a od chwili powstania SSM WOP szkolono własnych marynarzy. Natomiast w OSMW własnych oficerów od 1953 roku.

W oparciu o MW sformowano w WOP własne szkolnictwo dla marynarzy i podoficerów. 3 czerwca 1950 roku powołano nieetatową Szkołę Podoficerską Specjalistów Morskich WOP, a 11 grudnia tego roku w jej miejsce utworzono Podoficerską Szkołę Specjalistów Morskich WOP (2 plutony sterników-motorzystów, 2 plutony motorzystów, 1 pluton elektryków)<sup>487</sup>.

## Formy służby w ochronie granicy morskiej

Jednostki pływające WOP nosiły własną banderę i poręczyk, wprowadzone 15 marca 1948 roku. Jednocześnie wprowadzono na maszcie dwa światła fioletowe w odstępie jednego metra<sup>488</sup>. Określono również zasady posługiwania się nimi, wprowadzając *Instrukcję o miejscu, czasie i sposobie podnoszenia bandery i poręczyków na jednostkach Wojsk Ochrony Pogranicza*<sup>489</sup>. W późniejszych latach znaki WOP usankcjonowano dekretemi. 13 lipca 1953 roku minister BP wydał zarządzenie w sprawie sposobu używania bandery WOP, już jako znaku prawnego, ponieważ bandery tej używano już od 6 lat. Zarządzenie to wydano na podstawie dekretu o banderze jednostek pływających WOP<sup>490</sup>. W dwa lata później pozostawiono w mocy dekret o banderze jednostek pływających WOP z 1953 roku, ustanawiając, że jest ona znakiem przynależności do WOP<sup>491</sup>.

Mundury, regulamin na okręcie, sygnały, przepisy itd. na jednostkach pływających i w sztabach dywizjonów WOP stosowano te, które obowiązywały w MW<sup>492</sup>. Utrwalali je oficerowie przybywający z OSMW.

Pod naciskiem MBP w 1949 roku pospiesznie organizowano służbę morską, co przejął do wykonania referat morski w gdańskiej brygadzie Ochrony Pogranicza. Zajmował się on planowaniem jednostek do służby i rozmieszczaniem ich w portach. Od połowy 1949 roku organizowano następujące rodzaje służby granicznej na morzu: dozór, pościg, poszukiwanie, patrole kontrolne i obserwację. Do pościgu i poszukiwania wykorzystywano głównie okręty MW. Patrołowanie jednostkami znajdującymi się w dyspozycji brygad Ochrony Pogranicza było trudne i niemożliwe w ciężkich warunkach atmosferycznych, ze względu na nieprzygotowanie do tego jednostek pływających i zaokrętowywanych na nie żołnierzy WOP. Na morzu chorowali i stawali się tylko biernymi obserwatorami. Mimo to uszczelniano granicę morską państwa, wysyłając patrole żołnierzy WOP na wody terytorialne i łowiska<sup>493</sup>. Wobec braku dostatecznej liczby własnych jednostek pływających, WOP wykorzystywał przez pewien czas kutry i łodzie dozоровe Morskich Urzędów Rybackich oraz statków rybackich należących do państwowych przedsiębiorstw połowowych<sup>494</sup>. Opracowano również *Instrukcję wysyłania patroli morskich i ich działania*, która określała tok postępowania ekip patrolowych WOP na powyższych jednostkach<sup>495</sup>. Do ekip patrolowych dobierano żołnierzy wiernych dla władzy, wyrobionych politycznie, a ponadto w każdej takiej ekipie zawsze znajdował się członek PZPR lub ZMP. Ich zadaniem na morzu było: niedopuszczenie do przerwania granicy przez przeciwników Polski Ludowej przy pomocy kutrów i jachtów;

<sup>488</sup> *Tamże*, 149/31/57, s. 264.

<sup>489</sup> *Tamże*, 182/7, s. 414–416. Odbitka instrukcji w posiadaniu autora.

<sup>490</sup> Dz.U. 1953, nr 23, p. 94.

<sup>491</sup> *Tamże*, 1955, nr 47, p. 315, rozdział 5, art. 18; rozdział 6, art. 22.

<sup>492</sup> 14 marca 1946 roku w wyniku kontroli przeprowadzonej przez gen. Karola Świerczewskiego, dla żołnierzy WOP na punktach kontrolnych wprowadzono mundury obowiązujące w MW (A WOP, 147/7/57, s. 117). Dopiero później je wycofano.

<sup>493</sup> *Tamże*, 147/6.

<sup>494</sup> *Tamże*, 168/36, s. 4.

<sup>495</sup> Odbitka *Instrukcji...* w posiadaniu autora.

<sup>482</sup> *Tamże*, 618/15/61, s. 1.

<sup>483</sup> AMW, 3071/65/71, s. 2.

<sup>484</sup> A WOP, 217/42, s. 259.

<sup>485</sup> *Tamże*, 147/7/57, s. 48; 462/9, s. 71.

<sup>486</sup> Do OSMW w 1949 roku skierowano 10 żołnierzy piechoty na 6-miesięczny kurs oficerski, w tym było: 2 poruczników, 6 podporuczników, 1 chorąży i 1 sierżant (*Tamże*, 150/27, s. 13). Mieli oni objąć kierownicze stanowiska we flotyllach oraz w referatach nadmorskich Brygad Ochrony Pogranicza.

<sup>487</sup> *Tamże*, 255/1/58, s. 29; 462/9/59, s. 1–3.

niedopuszczanie do przemytu i wymytu z jednostek na jednostki pływające ludzi, towaru i materiałów politycznych; niedopuszczanie do kontaktowania się rybaków z załogami obcych jednostek pływających oraz przeprowadzanie kontroli, czy na kutrach przebywających na morzu znajdują się rybacy legalnie zamustrowani<sup>496</sup>. W celu maskowania patrole na kutrach rybackich nie podnosiły bandery WOP. Używano jej dopiero w czasie kontroli, pościgu i w innych formach służby<sup>497</sup>.

Szczególnie uporczywie śledzono kutry rybackie. Np. we wrześniu 1949 roku skontrolowano aż 102 kutry, 6 łodzi motorowych i 20 łodzi wiosłowo-żaglowych. Ponadto dwa razy użyto jednostek do pościgu. Pierwszy – 3 września, gdy kuter *Gdy 36* wyszedł na morze bez dokonania odprawy, a drugi – 24 września za jachtem, który według zgłoszenia miał płynąć do Jastarni, a szedł w kierunku Helu. Natychmiast WOP ocenił, że jacht może wyjść na pełne morze<sup>498</sup>. W październiku, w dniach 17/18, 19/20, 23, 24 i 31, ścigacz MW *Bystry* przeprowadził na rzecz WOP kontrole kutrów rybackich oraz patrolowanie wód terytorialnych i łowisk<sup>499</sup>. Nasiliły się również patrole WOP na morzu jednostkami cywilnymi, z których na miejscu składano bardzo szczegółowe pisemne meldunki<sup>500</sup>. Dalsze naciski MBP żądające od WOP coraz skuteczniejszego uszczelnienia granicy morskiej oraz doświadczenia z 1949 roku, były powodem lepszej organizacji służby granicznej w Dywizjonie Patrolowców, który rozpoczął kampanię letnią od 1 czerwca 1950 roku. Ścigacz *7 Listopada*, patrolowiec *Dzierżyński*, kutry dozоровe *Botwin* i *Górnik*, miały za zadanie patrolowanie łowisk nr 1–11. Natomiast motorówki przydzielono do dyspozycji: *Wola* dla dowódcy Dywizyonu Patrolowców, *Muranów* dla dowódcy Strażnicy Łeba, *Praga* dla dowódcy Strażnicy Władysławowo, a *Ochota* – dla dowódcy Strażnicy Hel. Motorówki *Muranów*, *Praga* i *Ochota* miały za zadanie wychodzić na korze w pościg za jednostką, przerywającą się z portu i patrolowania przybrzeżnych wód w odległości do 5 Mm od brzegu przy stanie morza do 2<sup>501</sup>.

Wraz z tworzeniem dywizjonów pogranicza, nadmorskie brygady WOP przystąpiły do organizacji morskiej służby granicznej, według następujących założeń:

- Jednostki pływające pełniły służbę na morzu oraz w portach i na zalewach. Okręty pełniły dozory na specjalnie wyznaczonych liniach dozoru, zaś w portach i na zalewach zabezpieczały służbę i pracę placówek granicznych.
- Okręty na dozory można było przenosić na inne, zależnie od sytuacji.
- Służbę na morzu tak organizowano, aby okręty stale przebywały na wyznaczonych do ochrony odcinkach. Każdy okręt w służbie przebywał 120–150 roboczogodzin.
- W czasie odprawy do służby na morzu dla każdego okrętu określano czasowe miejsce bazowania na wypadek sztormu i odpoczynek dla załogi. Czas przebywania okrętu na morzu, w oderwaniu od swojej

bazy głównej, określano zapasem paliwa, żywności oraz technicznymi właściwościami jednostki.

- Od chwili wyjścia na morze z okrętem utrzymywano nieprzerwaną łączność radiową. D.o. co 4 godziny zobowiązany był meldować o swojej pozycji i spotrzeżeniach, a w wypadkach ważnych natychmiast.
- Przed wyjściem na morze d.o. otrzymywał rozkaz ze szczegółowym zadaniem na okres służby.
- Dowódca dywizjonu zobowiązany był kontrolować służbę swoich okrętów na morzu.
- W dywizjonach zorganizowano stałą informację o stanie pogody, a przewidywany sztorm przekazywano okrętom na morzu.
- Po zatrzymaniu zagranicznych kutrów rybackich, d.o. odprowadzał je do wyznaczonego miejsca: Władysławowo, Darłowo lub inne wyznaczone miejsca, za wyjątkiem portów Zatoki Puckiej, Gdańska, Helu, Ustki, Kołobrzegu i Świnoujścia.
- Służba okrętu na morzu składała się z patrolu i obserwacji w wypadku postoju na kotwicy. Na okres służby d.o. otrzymywał program szkolenia załogi.
- Patrolowanie powierzonego odcinka koniecznie przeprowadzano przy słabej widoczności i nocą. Przy dobrej pogodzie obserwację prowadzono bez manewrowania okrętem<sup>502</sup>.

Według tych zasad postępowano do chwili wprowadzenia 21 sierpnia 1951 roku jednolitej dla wszystkich dywizjonów WOP *Instrukcji Służby Morskiej WOP*, którą potem kilkakrotnie modyfikowano<sup>503</sup>. Zmiany nie były jednak zbyt istotne, a formy służby granicznej pozostawały te same. Stanowiły odzwierciedlenie przepisów sowieckiej służby granicznej, z pewnymi dodatkami wynikającymi z polskich warunków.

Taktyczną jednostkę stanowił okręt pogranicza, który był zdolny samodzielnie i zespołowo wykonać określone zadania, natomiast taktycznym pododdziałem był dywizjon. Bezpośrednim przełożonym dowódców okrętów i kutrów był dowódca dywizjonu, zaś pośrednim – dowódca brygady WOP. Okręty i kutry pogranicza wykorzystywane były do służby granicznej pojedynczo lub grupowo. Na dowódcę grupy wyznaczano najbardziej doświadczonego dowódcę w danej grupie.

Zasadniczym założeniem ochrony morskiej granicy było wspólne działanie pododdziałów ławdowych WOP z jednostkami pływającymi pogranicza. Jednocześnie od 1953 roku nastąpiło nasilenie służby na morzu od maja do końca września, osiągając szczyt w czerwcu–sierpniu. Potem jej nasilenie malało. Okręty patrolowe w służbie przebywały na morzu 8–10 dni w miesiącu, natomiast kutry patrolowe 4–5 dni.

Jednostki pływające pogranicza obowiązywały dwie gotowości bojowa i marszowa.

Gotowości bojowe okrętów pogranicza dzieliły się na trzy rodzaje: gotowość bojowa nr 1 (natychmiastowa gotowość załogi, środków technicznych i uzbrojenia do działania); gotowość bojowa nr 2 (natychmiastowa gotowość 50% załogi i 50% uzbrojenia, przy 100% gotowości mechanizmów i środków łączności); gotowość bojowa nr 3 (gotowość załogi po sygnale alarmu bojowego i przygotowanie do działania w określonych terminach

<sup>496</sup> A WOP, 152/54, s. 8.

<sup>497</sup> *Tamże*, s. 23.

<sup>498</sup> *Tamże*, 163/35, s. 244.

<sup>499</sup> *Tamże*, s. 55.

<sup>500</sup> *Tamże*, 183/35, s. 76.

<sup>501</sup> Wyciąg z rozkazu organizacyjnego nr 020-SM 6 października 1950 roku, odbitka w posiadaniu autora.

<sup>502</sup> A WOP 179/45, s. 47–48.

<sup>503</sup> *Tamże*, 152/54/57, s. 120–150. W 1953 roku opracowano nową *Instrukcję...*, wprowadzając ją w grudniu do użytku (*Tamże* 617/6/61).

dla danego typu okrętu). W normalnych warunkach okręty i kutry pełniły służbę według gotowości bojowej nr 2, a w bazach znajdowały się w gotowości bojowej nr 3. Stopień gotowości bojowej określali: dowódca dywizjonu, dowódca grupy i dowódca okrętu w czasie samodzielnego pływania.

Gotowości marszowe dzieliły się również na trzy rodzaje: gotowość marszowa nr 1 (natychmiastowa gotowość uruchomienia głównych silników); gotowość marszowa nr 2 (gotowość uruchomienia okrętu w okresie 1 godziny po otrzymaniu rozkazu wyjścia na morze); gotowość marszowa nr 3 (gotowość uruchomienia okrętu w czasie 4 godzin po otrzymaniu rozkazu wyjścia na morze).

Jednostki dyżurne przebywały w bazie dywizjonu w gotowości nr 3, natomiast na redach w gotowości nr 2. Natomiast okręty dyżurne utrzymywano w gotowości nr 1<sup>504</sup>.

Dowódca Dywizjonu otrzymywał od dowódcy właściwej Brygady rozkaz do ochrony granicy morskiej, w którym wyszczególniano: linie dozoru w marszu i ich ilość; rejony portów gdzie potrzebne były kutry dla służby GPK; niezbędną ilość jednostek pływających do służby (ich ilość objętych w tym samym czasie służbą nie powinna przekraczać 50% ogólnej ilości okrętów i kutrów w Dywizjonie); niezbędną ilość okrętów, które dowódca Dywizjonu obowiązany był trzymać w rezerwie, w stałej gotowości, w celu wykorzystania ich do służby na takich kierunkach, których ważność dodatkowo określano w toku pełnienia służby (rezerwa ta wynosiła około 20% ogólnej ilości okrętów i kutrów); utrzymywanie zgodnie z planem remontów określoną ilość (około 30%) okrętów i kutrów w remoncie. Natomiast dowódcy okrętów i kutrów otrzymywali od dowódcy dywizjonu specjalne wskazówki, które zawierały: nakazane kursy i prędkości; gotowość bojową przy przejściu morzem; na wypadek mgły, awarii i innych uszkodzeń; odnośnie łączności na cały okres służby; o miejscach kotwiczenia i ukrycia się w razie sztormu; odnośnie szkolenia bojowego na okres służby oraz walki o żywotność okrętu oraz informacje o stanie pogody i jej prognozie<sup>505</sup>.

Jednostki pływające WOP pełniły służbę normalną lub wzmocnioną. Przy normalnej służbie nie przewidywano koncentracji okrętów i kutrów na jednym lub dwóch kierunkach, kosztem innych. Natomiast wzmocniona służba przewidywała koncentrację jednostek na pewnym odcinku dywizjonu, a nawet dwóch dywizjonów.

Jednostki pływające WOP pełniły następujące rodzaje służby granicznej: dozór, zwiad, rozpoznanie, dyżur, pościg i specjalne rodzaje służby.

Dozór był głównym rodzajem służby granicznej na morzu, obejmujący około 95% wszystkich jej form. Ilość okrętów niezbędna do tej służby określano sposobem dzielenia długości linii dozoru  $L$  na  $1/4$  długości widoczności z okrętu w określonych warunkach. Jednak podczas normalnej, nie wzmocnionej służby granicznej

na morzu, ilość jednostek przeznaczonych do dozoru określano w ten sposób, że odcinek każdego nadmorskiego batalionu WOP pokrywał się od strony morza z okrętem dozoru. Linia dozoru dla niego przebiegała w odległości 3–5 Mm od brzegu, zachowując przy tym równoległy kierunek do brzegu. Linia ta stanowiła pierwszą linię dozoru okrętów pogranicza. Natomiast druga linia przebiegająca w odległości 1,5–2 Mm od brzegu, pokrywała się od morza z odcinkiem Strażnicy WOP. Były to odległości średnie i mogły być przesuwane w zależności od potrzeb. Jednocześnie przyjęto zasadę, że okręty pierwszej linii dozoru operacyjnie podlegały dowódcy batalionu WOP, zaś drugiej – dowódcy Strażnicy WOP.

Okręt na linii dozoru mógł pełnić służbę w ruchu, w dryfie lub na kotwicy. W ruchu służbę pełniono w zasadzie w czasie złej pogody i w złej widoczności, zaś w innych okolicznościach – w dryfie lub na kotwicy. Zmiana okrętów w tym rodzaju służby odbywała się wyłącznie na linii dozoru<sup>506</sup>.

Zwiad stosowano w razie konieczności rozpoznania określonego rejonu, odcinka morza lub wybrzeża w określonym, ograniczonym czasie. Postawienie zadania oraz warunki wykonania zwiadu wymagały dokładnego określenia zadań zwiadu, szybkiego i skrytego przeprowadzenia rozpoznania oraz natychmiastowego meldowania o wynikach. Do przeprowadzenia zwiadu wykorzystywano pojedyncze okręty lub grupę okrętów. Warunkiem właściwego wykonania zwiadu była organizacja obserwacji morza i powietrza, a najbardziej odpowiednim szykiem okrętów podczas zwiadu był szyk czołowy. W czasie zwiadu przestrzegano określonych wcześniej kursów i prędkości, których zmiany mogły nastąpić tylko w wypadku, gdy cel zwiadu wykryto lub na rozkaz przełożonego<sup>507</sup>.

Poszukiwanie (rozpoznanie) stanowiło jeden z najważniejszych rodzajów służby jednostek WOP na morzu. Do jego przeprowadzenia ustalano: rejon i cel poszukiwania; sposób rozpoznania; ilość jednostek niezbędnych do tego zadania; ich kursy i prędkości; określenie czasu przeprowadzenia poszukiwania oraz ustalenie dowodzenia i kierowania operacją. Odległość między okrętami zależała od widoczności w momencie poszukiwania lub od zasięgu działania technicznych środków obserwacji.

Poszukiwanie prowadzono równoległymi kursami i w określonym sektorze. Przy pierwszym sposobie okręty ustawiały się w szyku czołowym, a odległość między nimi równała się  $1/4$  widzialności z okrętu w momencie poszukiwania lub  $1/4$  zasięgu działania technicznych środków obserwacji. Przy drugim sposobie – w określonym sektorze, wyliczenia kursów i odległości między okrętami wykonywano w ten sposób, aby do czasu wyjścia okrętu do łuku sektora odległości między nimi nie przekraczały  $1/4$  widzialności lub  $1/4$  zasięgu technicznych środków obserwacji. Jeżeli po upływie wyliczonego czasu poszukiwań naruszytel nie został wykryty, poszukiwanie przerywano i wprowadzono dozór na najważniejszych odcinkach<sup>508</sup>.

Służbę konwojową prowadzono w dwóch wypadkach: statków obcych, głównie zachodnich bander na określonych szlakach żeglugowych i statków aresztowanych.

<sup>504</sup> *Tamże*, 152/54, s. 13–14.

<sup>505</sup> *Tamże*, s. 3–4. Plan operacyjnego wykorzystania jednostek pływających dywizjonu wspólnie opracowywali – sztab brygady WOP z dowódcą dywizjonu. Stanowił on podstawę do rozliczenia niezbędnej ilości okrętów i kutrów do ochrony granicy. Plan ten stanowił również załącznik do rozkazu dowódcy brygady na służbę na pewien okres.

<sup>506</sup> *Tamże*, s. 5–7.

<sup>507</sup> *Tamże*, s. 7–8.

<sup>508</sup> *Tamże*, s. 8–10.

Konwojowanie statków wprowadzono na Zalewie Szczecińskim już w 1947 roku. Były to jednak konwoje żołnierzy WOP, którzy znajdowali się na pokładzie statku. Jednak na skutek silnych interwencji Ministerstwa Żeglugi ten sposób konwojowania przetrwano. Ponadto kapitanowie statków protestowali przeciwko takiej formie służby tym bardziej, że prawo międzynarodowe takiego konwojowania zabraniało<sup>509</sup>. Prowadzono więc obserwacje przechodzących statków przez zalew, a wraz z podporządkowaniem WOP MBP, konwojowanie przejął dywizjon rzeczny w Szczecinie. Kuter patrolowy płynął za statkiem tak, aby załoga mogła widzieć co się dzieje na jego pokładzie, z gotowym do otwarcia ognia WKM. Statki konwojowano ze Szczecina na redę Świnoujścia i stamtąd do Szczecina. Bywało również, że kutry patrolowe statek przejmowały jeden od drugiego na wodach zalewu.

Konwojowanie statków obcych bander przeprowadzono również na innych wodach, głównie w rejonie Gdańska, czasami nawet do tego portu i z portu na redę.

Celem konwojowania aresztowanego statku było zabezpieczenie jego przejścia od miejsca zatrzymanego do miejsca nakazanego postoju. Okręt lub kuter pogranicza tak organizował przejście, aby załoga mogła obserwować czynności na statku, mieć ciągłą i pewną łączność z grupą kontrolną i być w gotowości do udzielenia natychmiastowej pomocy. W tym celu posuwał się z prawej lub z lewej strony rufy aresztowanego, w odległości 1,5–2 kab. od niego. Po doprowadzeniu aresztowanego na miejsce, przy statku pozostawiano służbę dozoru, a grupa pozostała kontrolna na jego pokładzie<sup>510</sup>. Od 1960 roku ten rodzaj służby zaniechano niemal całkowicie.

Ostatni rodzaj służby granicznej jednostek pływających WOP był dyżur organizowany na redach, w portach z zagranicznymi statkami i w bazach jednostek pogranicza. Jednostka dyżurna stała w gotowości do natychmiastowych działań i pełniła ten rodzaj służby przez jedną dobę. Z dyżurnego okrętu nie wolno było zwalniać na ląd i cała załoga znajdował się na pokładzie<sup>511</sup>.

Pościg stosowały jednostki pogranicza, a wcześniej – okręty MW wyznaczone do dyspozycji WOP. Jednak prawo pościgu zostało zawarte dopiero w dekrete z 23 marca 1956 roku o ochronie granic państwowych<sup>512</sup>. Polskie prawo pościgu przewidywało, że w razie opuszczenia portu przez obcy statek bez zezwolenia organów celnych lub portowych, albo po zatrzymaniu lub wezwaniu do zatrzymania usiłował zbiec na morze, organa uprawnione do ochrony granic miały prawo ścigania go na otwartym morzu, aż do wód terytorialnych obcego państwa, celem zatrzymania zbiegłego statku i doprowadzenia go do portu polskiego. Prawo to przysługiwało okrętom i samolotom WOP<sup>513</sup>. Stanowiło ono kontynuację aktów władzy, które się rozpoczęły lub które by się rozpoczęły, gdyby statek nie uciekał. Było ono niezbędne dla sprawowania zwierzchnictwa nad morzem terytorialnym<sup>514</sup>. Pościg rozpoczynało nadanie sygnału „zatrzymać się”. Jeżeli statek nie usłuchał tego

sygnału, wówczas przystępowano do pościgu. Sygnał ten nadawano wyłącznie wzrokowy lub dźwiękowy, ponieważ radiowy był wykluczony<sup>515</sup>.

Jednostki WOP na wodach wewnętrznych, terytorialnych i pasa przyległego, miały prawo zatrzymać statek i doprowadzić go do portu, jeżeli: dokonywał załadunku lub wyładunku towaru poza miejscami do tego wyznaczonymi; przyjmował na pokład lub wysadzał ludzi wbrew obowiązującym przepisom; nawiązywał łączność z wybrzeżem w celach przestępczych; łowił ryby lub eksploatował w inny sposób wody morskie wbrew przepisom; trudnił się przemytem; naruszał przepisy celne lub dewizowe; wchodził na obszar wód zamkniętych dla żeglugi; kotwiczył poza miejscem do tego przeznaczonym; naruszał w inny sposób bezpieczeństwo lub porządek publiczny<sup>516</sup>.

Do specjalnych rodzajów służby granicznej należał przewóz pododdziałów WOP morzem i wysadzanie desantu okrętowego.

Przewóz pododdziałów WOP morzem miał miejsce przy zabezpieczaniu działalności MGPK, tworzeniu strażnic na wyspach lub w miejscach ze złymi drogami oraz w razie konieczności wzmocnienia określonego odcinka skrycie przed miejscową ludnością. Natomiast wysadzenie desantu okrętowego mogło mieć miejsce we wsparciu strażnicy z morza, prowadzącą walkę z uzbrojoną bandą naruszającą granicę. Desant wspierać mogła artyleria i broń maszynowa okrętu<sup>517</sup>.

Okręty i kutry WOP mogły użyć broni na wodach terytorialnych bez uprzedzenia – bezpośrednio do celu w razie wysadzenia na brzeg uzbrojonych grup lub desantu oraz zbrojnego napadu zagranicznych statków na statek polski lub na obywateli PRL. Natomiast w razie próby uprowadzenia polskich statków lub porwania obywateli, próby naruszenia granicy lub ucieczki z brzegu polskiego na morze (na łodziach lub kuterach) i nieusłuchania wezwania powrotu do portu lub brzegu oraz w razie próby zagranicznego statku wywiezienia polskich obywateli za granicę, przypadkowo lub specjalnie znajdujących się na statku, przy odmowie kapitana statku zwrócenia polskich obywateli, jednostki WOP mogły użyć broni z uprzedzeniem jej zastosowania. Przed strzelaniem w cel, oddać należało strzał przed dziób i rufę statku, a dopiero potem otworzyć ogień skuteczny<sup>518</sup>. Od drugiej połowy lat 50. użycie broni przez okręty i kutry WOP normował dekret z 23 marca 1956 roku o ochronie granic państwowych: *Jeżeli statek na morskich wodach wewnętrznych i wodach terytorialnych oraz na wodach pasa przyległego mimo wezwania nie zatrzyma się, nie przerwie załadunku lub wyładunku, nie przerwie przyjmowania ludzi na pokład lub wysadzania ze statku, należy najpierw oddać strzał ostrzegawczy w powietrze, następnie strzał przed dziób i za rufę statku, a jeżeli statek mimo to nie zastosuje się do wezwania, otworzyć ogień do statku. W nocy należy ponadto przed użyciem broni wystrzelić*

<sup>509</sup> *Tamże*, 218/40, s. 84.

<sup>510</sup> *Tamże*, 152/54, s. 27–28.

<sup>511</sup> *Tamże*, s. 10–11.

<sup>512</sup> Dz.U.1956, nr 9, poz. 51.

<sup>513</sup> *Tamże*.

<sup>514</sup> R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 222.

<sup>515</sup> R. Zaorski, *Konwencje geneńskie o prawie morza*, Gdynia 1962, s. 120–121. Konferencja geneńska w 1958 roku skodyfikowała dotychczasowe zasady prawa pościgu na morzu regulując je w art. 23 konwencji z 29 kwietnia 1958 roku w sprawie morza otwartego (R. Bierzanek, Z. Rotocki, *Vademecum dla kapitanów statków*, Warszawa 1959, s. 111–127).

<sup>516</sup> Dz.U. nr 9, poz. 51.

<sup>517</sup> A WOP 152/54, s. 11.

<sup>518</sup> *Tamże*, s. 24–25.

*dwie rakiety koloru zielonego. To samo stosuje się podczas pościgu statku na pełnym morzu*<sup>519</sup>.

W razie wejścia okrętu obcej bandery na polskie wody terytorialne, jednostka WOP prowadząc jego obserwację natychmiast powiadamiała o tym służbę operacyjną dywizjonu i zbliżała się do niego. W odległości dobrej widoczności nadawano sygnał flagami kodu międzynarodowego: *Naruszyliście polskie wody terytorialne proszę je opuścić*. Po stwierdzeniu, że sygnał został odebrany, jednostka WOP odchodziła od obcego okrętu, prowadząc nieprzerwanie jego obserwację z pewnej odległości i meldowała do służby operacyjnej dywizjonu o wszelkich jego ruchach. Nie nawiązywano żadnych kontaktów z tym okrętem, nie wolno było stosować jakichkolwiek dodatkowych sygnałów i odpowiadać na jakiegokolwiek pytania<sup>520</sup>.

Jednostki morskie WOP stale doskonaliły formy służby granicznej, osiągając wysoki stopień sprawności. Wraz z wprowadzaniem nowych okrętów patrolowych i kutrów patrolowych ulepszano je, dostosowując do aktualnych potrzeb politycznych i operacyjnych na morzu.

---

<sup>519</sup> Dz.U., *Tamże*, art. 28.

<sup>520</sup> A WOP 152/54, s. 24.



## Zakończenie

Polska flota wojenna stanowiła istotny czynnik utrwalający pozycję Rzeczypospolitej nad Bałtykiem. Zbudowana wysiłkiem narodu, była również jego dumą, łącząc niemal całe społeczeństwo wokół polskiej idei morskiej. Stanowiła ogromny – głównie moralny i patriotyczny kapitał Polaków, dający korzyści nie tylko w czasie wojny, ale i po jej zakończeniu. Należała ponadto do jednej z nowocześniejszych w rejonie Bałtyku i mimo słabości sił pod względem liczebnym, stanowiła zagrożenie dla III Rzeszy niemieckiej i Związku Radzieckiego, którzy poważnie liczyli się z polską banderą wojenną, głównie zaś z naszymi siłami podwodnymi.

Rzeczypospolita, nie mogąc uzyskać wsparcia ze strony Royal Navy na Bałtyku, przybyła z morską pomocą dla Wielkiej Brytanii wysyłając swoje okręty, a następnie rozbudowując tam własne siły morskie. POMW maksymalnie wykorzystany przez Brytyjczyków nawet po wojnie, jako już zbyt cenny, został rozwiązany, a powstająca w kraju marynarka wojenna została podporządkowana interesom imperium radzieckiego.

II wojna światowa na morzu stanowiła wojnę technologii i wszechstronnej techniki. Rozprzestrzeniła się na wszystkie oceany i przyległe morza, trwała na lądzie, na rzekach i w powietrzu. W Europie nosiła charakter kontynentalny, w której III Rzesza niemiecka odnosiła sukcesy bez operacji morskich. O zwycięstwie decydowały zasoby materiałowe i mógł zwyciężyć tylko ten, kto zastosował nowoczesną gospodarkę i masową produkcję<sup>1</sup>. Sztuka wojenna została podporządkowana nauce, produkcji przemysłowej i jej wytworom, a zwycięstwo odniosła technika, którą wykorzystwały sztaby. W wojnie tej nie zwyciężali wodzowie.

Zasadniczym uzbrojeniem sił morskich była artyleria okrętowa i nadbrzeżna dużych kalibrów, plot, a następnie torpedy, miny i uzbrojenie przeciwminowe, broń do zwalczania OP oraz broń lotnictwa morskiego. Wszystkie te środki doskonalono w okresie międzywojennym, ale osiągnięcia w poszczególnych krajach trzymano w tajemnicy. Szereg udoskonaleń znajdowało się jeszcze w postaci projektów w instytutach naukowo-badawczych albo w niewielkiej liczbie w trakcie doświadczeń poligonowych. Dotyczyło to głównie artylerii i systemów kie-

rowania strzelaniem, radarów, urządzeń magnetycznych i akustycznych do min, torped itp. Ich szybki rozwój nastąpił w toku wojny, a doskonalenie środków walki morskiej obejmowało okręty i samoloty. Wprowadzono radar do wykrywania celów nawodnych i powietrznych, który stale udoskonalano oraz upowszechniano. Na przełomie lat 1942/1943 radar posiadały niemal wszystkie alianckie okręty eskortowe i samoloty przybrzeżne. Zasięg radaru wzrósł do około 100 Mm, zmuszając U-booty do zejścia pod wodę. Jeszcze przydatniejsze były brytyjskie radionamierniki *Huff-Duff*, pozwalające przechwytywać meldunki radiowe z niemieckich OP do dowództwa na brzegu. Groźnym środkiem do zwalczania OP był doskonalony miotacz BG oraz niekierowane PR, w które uzbrajano samoloty zwalczania U-bootów<sup>2</sup>. Doskonalono stacje hydrolokacyjne do wykrywania OP, rozwinięto broń podwodną (torpedy akustyczne, magnetyczne, miny akustyczne i magnetyczne).

Postęp w budownictwie okrętowym obejmował: seryjność typów, montaż kadłubów z bloków lub sekcji, a ponadto coraz powszechniej stosowano spawanie zamiast dotychczasowego nitowania. Na mniejszych jednostkach wprowadzano silniki wysokoprężne, zaś na większych – polepszenie ekonomii napędu osiągnęto poprzez wyższe ciśnienie pary oraz turbiny z dwustopniowymi przekładniami redukcyjnymi. Wzrastała również niezatapialność poprzez doskonalenie urządzeń i organizacji obrony walki o żywotność okrętu oraz obrony przeciwminowej, plot i przeciw OP.

Nastąpił duży skok w rozwoju lotnictwa morskiego poprzez doskonalenie maszyn i katapult na dużych ON oraz sprawniejszą organizację ruchu lotniczego na lotniskowcach – szybsze i bezpieczniejsze starty i lądowania. Lotnictwo morskie wykazało, że jest silnym środkiem uderzeniowym na flotę przeciwnika, ponieważ potrafi odnaleźć okręty na morzu lub w bazach, atakować je i topić swoimi środkami bojowymi. Powodzenie osiągało dzięki dużej szybkości, doskonalonemu uzbrojeniu i szczególnym walorom taktycznym, a także zdolności skupienia w krótkim czasie dużej liczby samolotów w dowolnym punkcie walki. Jednocześnie lotnictwo zadawało nie tylko duże straty, ale też silnie oddziaływało na morale przeciwnika. Doskonalenie samolotów w zakresie sprzętu, zwiększanie zasięgu, uzbrojenia, ładunku użytecznego (bomb) do 10 ton i więcej oraz wprowadzenie celowników radiolokacyjnych przekształciło lotnictwo morskie w szczególnie

<sup>1</sup> Nieograniczona wojna podwodna i chęć zniszczenia żeglugi atlantyckiej, było wynikiem przegranej przez Niemców bitwy o Anglię. Marsz na wschód i wojna z niedawnym sojusznikiem – Związkiem Radzieckim – to szukanie wyjścia, aby stworzyć sobie bazę gospodarczą do przygotowania nowych środków w zwalczaniu Wielkiej Brytanii (Krzywiec, *Polityka i strategia*, s. 41). Wojnę morską wygrały Stany Zjednoczone uruchamiając masową produkcję, której wytwory kierowano na front, dając wszechstronne wsparcie dla Royal Navy i innym flotom alianckim.

<sup>2</sup> Pierwszym był U 752 zniszczony 23 maja 1943 roku przez samolot z lotniskowca eskortowego *Archer*.

groźną broń spełniającą różne zadania na morzu samodzielnie, przy współdziałaniu z flotą i artylerią nadbrzeżną<sup>3</sup>. Do zasadniczych zadań lotnictwa morskiego w II wojnie światowej na morzu należało: operowanie na morskich liniach komunikacyjnych, zabezpieczanie desantów morskich, uderzanie na bazy floty, działania w operacjach przeciwdesantowych, blokowanie baz i portów, działania na rejonach obrony nadbrzeżnej przeciwnika, osłona własnych baz, portów, konwojów, zespołów na morzu i floty oraz prowadzenie rozpoznania bliskiego i dalekiego. Stosowano nękanie konwojów na całej trasie przejścia morzem. Na dalekich podejściach konwoje były atakowane przez samoloty torpedowo-bombowe współdziałające z OP, a na bliskich – wspomaganie przez samoloty szturmowe<sup>4</sup>.

Wprowadzono nowe rodzaje jednostek pływających – eskortowe, desantowe, lilipucie OP oraz środki szturmowe i pletwonurków<sup>5</sup>. Te trzy ostatnie, stanowiąc siły dywersyjne, używano głównie przeciwko dużym i cennym okrętom oraz statkom, których zatopienie mogło wpłynąć na zmianę stosunku sił i sytuację operacyjną na wodach określonego akwenu. Stwarzały one stałe zagrożenie, ponieważ obrona przed nimi była pasywna i sprowadzała się do stawiania zagród bonowo-siecowych i obserwacji.

Środki te wraz z lotnictwem i nieznanym dotychczas rozmachem działań bojowych, spowodowały scentralizowanie kierownictwa aliantów w wojnie morskiej – łączenie wysiłków wojskowych i politycznych. Punkt ciężkości tej wojny był oparty na brytyjskich liniach żeglugowych, dając podstawy do decydujących uderzeń na III Rzeszę niemiecką<sup>6</sup>. Zaś działania bojowe flot były podporządkowane zadaniom wojsk lądowych, ponieważ na kontynencie europejskim rozstrzygały się losy tej wojny. Siły morskie miały jednak na jej przebieg wpływ, a głównymi rodzajami ich operacji było zwalczanie i obrona żeglugi oraz działania desantowe.

Zwalczanie morskich linii komunikacyjnych aliantów stanowiło podstawę działań niemieckich dużych ON i OP. Był to poważny problem organizacyjno-techniczny dla aliantów szukających rozwiązania spraw dotyczących zabezpieczenia żeglugi, co wiązało się z przygotowaniem do operacji desantowych na kontynent. Bez dostaw sprzętu wojskowego i nowoczesnej techniki ze Stanów Zjednoczonych byłoby to po prostu nie-

możliwe. Niemcy popełnili błąd, nie angażując masy U-bootów od pierwszych dni wojny, a budując kosztowne duże ON, które wkrótce zostały wyeliminowane z walk i nie rozwijając jeszcze przed wojną odpowiedniej liczby samolotów do zmasowanych uderzeń na bazy, porty i przemysł angielski. Dopiero wraz z rozmachem wojny morskiej rozwijano tam produkcję OP, stopniowo coraz bardziej zagrażających żegludzie alianckiej. Mimo to III Rzesza pozostawiła je samym sobie, nie będąc w stanie rozwinąć współdziałania U-bootów z innymi rodzajami sił morskich, głównie zaś z lotnictwem. Dało to aliantom czas na przygotowanie sił ZOP i masowej produkcji statków. Zaś wyeliminowanie z mórz i oceanów niemieckich sił nawodnych pozbawiło możliwości organizowania współdziałania dużych ON z U-bootami. Flota niemiecka nie miała sił do zwalczania alianckich sił ZOP na szlakach komunikacyjnych, a próby ich niszczenia w bazach lotnictwem nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Do zwalczania osłony konwojów alianckich na morzu Śródziemnym wystąpiła flota włoska, ale działania te były marginalne w stosunku do masowości konwojów atlantyckich.

Spirala techniki i masowość środków walki przeciwników powodowały rozwój sposobów walki morskiej, rozwijając strategiczne wykorzystanie floty, morską sztukę operacyjną i taktykę<sup>7</sup>.

Strategiczne wykorzystanie floty obejmowało: planowanie, organizację i prowadzenie wojny na morzu; określanie planów i programów rozwoju poszczególnych rodzajów sił morskich oraz ich składu; typowanie morskich teatrów działań wojennych i określanie ich granic; planowanie przygotowania morskich teatrów działań wojennych i określanie głównych kierunków uderzeń na tych teatrach; przygotowanie współdziałania floty, lotnictwa i wojsk lądowych realizowane w oparciu o jeden zamiar strategiczny.

Morska sztuka operacyjna zajmowała się przygotowaniem i prowadzeniem morskich operacji bojowych przez różnorodne siły floty lub kombinowane – wspólnie z lotnictwem i wojskami lądowymi. Spowodowało to rozmach działań bojowych, na ogromnych przestrzeniach, z udziałem dużych ilości jednostek pływających. Zaś zmasowany udział lotnictwa rozszerzył front lądowy od strony morza i głębokości operacji.

Taktyka floty podporządkowana morskiej sztuce operacyjnej służyła rozwiązywaniu praktycznych zadań bitew morskich dla osiągnięcia celów operacji. Taktyka ogólna floty zajmowała się przygotowaniem i prowadzeniem bitew morskich przez okrętowe zespoły taktyczne z podporządkowanymi i wspierającymi zespołami lub jednostkami innych rodzajów sił. Natomiast taktyka poszczególnych rodzajów sił – przygotowanie i prowadzenie walki przez dany rodzaj sił, a więc – taktyka krążowników, niszczycieli, OP i innych rodzajów okrę-

<sup>3</sup> W wyniku II wojny światowej na 1000 zatopionych okrętów, 380 zniszczyło lotnictwo, w tym ponad 40% ogólnej ilości zatopionych pancerników, 15 lotniskowców i 102 niszczyciele. Postawiło 66% min z ogólnej ilości min postawionych w tej wojnie (*Taktyka*, s. 251).

<sup>4</sup> *Tamże*, s. 251–253.

<sup>5</sup> Lilipucie OP, pletwonurkowie i łodzie wybuchowe stanowiły środki dywersji podwodnej, gwarantujące zaskoczenie. Jednak masowa produkcja lilipucich OP i ich użycie w operacjach bojowych nie spełniły pokładanych w nich nadziei ze względu na brak urządzeń hydroakustycznych i środków łączności podwodnej, mały zasięg, prędkość i autonomizność oraz duże uzależnienie od pogody. Zaś użycie żywych torped mogło nastąpić tylko w określonej temperaturze wody i małym stanie morza.

<sup>6</sup> Anglia sprowadzała drogą morską: 100% ropy naftowej, bawełny i kauczuku, 90% żywności, 85–90% metali i innych artykułów. Do przewozów zaangażowano całą flotę brytyjską i pozostałych aliantów. W ciągu wojny wyładowano w portach angielskich około 250 milionów ton surowców i żywności oraz ponad 80 milionów ton gotowych produktów i materiałów wojskowych. W ciągu doby na morzu znajdowało się około 2000 statków angielskich i 500 statków sojusznicznych i neutralnych z ładunkami dla Anglii. Zasadniczą ilość ładunków przewożono linią Anglia-Ameryka Północna 67,5% ogólnych przewozów oraz linią przechodzącą wzdłuż zachodniego wybrzeża Afryki – 21% ogólnych przewozów (Lacki, *Działania na oceanicznych*, s. 9).

<sup>7</sup> Działania bojowe na morzu miały szczególne cechy w sztuce wojennej i stanowiły integralną część walki zbrojnej wojsk przeciwników. Specyfiką floty w walce morskiej były środki bojowe wykorzystywane przez okręty i lotnictwo morskie w warunkach żywiołu morskiego oraz odrębny charakter zadań wykonywanych w czasie operacji bojowych i walk morskich. Morza i oceany były otwarte, a działania bojowe prowadzono na dużych przestrzeniach wodnych. Jednocześnie istniała zależność floty od baz morskich, a system ich maskowania stawał się coraz trudniejszy. Ponadto system bazowania zależał od współdziałania między siłami floty, lotnictwa i wojsk lądowych, jako warunku utrzymania baz lub tworzenia nowych.

tów. Wzrost zdolności manewrowych spowodował zwiększenie rozmiarów akwenów walki, co spowodowało potrzebę zgrywania różnorodnych sił w czasie i przestrzeni. Natomiast wzrost mocy ogniowej, rozpoznania i siła lotnictwa wspierającego flotę spowodowały możliwość zmasowanych uderzeń na całą głębokość ugrupowań przeciwnika. Bitwy morskie wymagały organizacji współdziałania między okrętami w zespołach i między zespołami oraz z lotnictwem. Obowiązkowym zabezpieczeniem działań bojowych stały się obrony: plot, przeciwminowa, przeciw OP, a w rejonach przybrzeżnych – obrona przed ścigaczami torpedowymi<sup>8</sup>.

W morskiej sztuce wojennej rozwijano również masowanie sił, współdziałanie i manewr, które powodowały jej dalsze doskonalenie.

Środki niszczenia mimo ich doskonalenia były jednak jeszcze ograniczone, a prawdopodobieństwo trafień nieduże. Dlatego trzeba było odpowiedniej liczby trafień pociskami artyleryjskimi lub torpedami, co mogła zapewnić odpowiednia liczba okrętów oraz samolotów, wszystkie z odpowiednim uzbrojeniem. Bywało, że działania planowane jednocześnie, przeradzały się w kolejne, ponieważ ze względu na przeciwdziałanie przeciwnika nie zrealizowano pierwotnego planu<sup>9</sup>. W tym celu masowano siły, co pozwalało na przeprowadzenie uderzeń na określone cele przez dwie grupy nosicieli środków bojowych – artylerii i torped, ich ześrodkowanie lub ataki kolejnymi rzutami. Najczęściej stosowano ześrodkowane masowanie sił powodujące rozproszenie obrony nieprzyjaciela.

W siłach alianckich szczyt możliwości w działaniach taktycznych osiągnęły pancerniki, lotniskowce, krążowniki i siły lekkie. Tworzenie z nich grup uderzeniowych i zabezpieczających komplikowało organizację współdziałania, jednak było ono niezbędne dla zabezpieczenia wykonania zadań przez określone rodzaje okrętów. Siły lekkie zabezpieczały obronę przeciw OP i plot, lotniskowce wysyłały samoloty albo na ląd, albo na ON lub duże ON stosowały ciężką artylerię, a ponadto siły lekkie mogły nanosić ataki torpedowe. Manewr polegał na zajęciu określonej pozycji artyleryjskiej lub torpedowej w stosunku do celu, a podstawowymi elementami były zamiar i odległość do przeciwnika. Zajęcie pozycji ogniowej było jednak długotrwałe, a proces ten wydłużało przeciwdziałanie nieprzyjaciela. Powodowało to straty we własnych ugrupowaniach, których trudno było uniknąć<sup>10</sup>.

Te elementy morskiej sztuki wojennej doskonalono w toku wojny, a po jej zakończeniu, głównie wraz ze wzrostem broni atomowej i raketowej – modyfikowano. W wyniku doświadczeń wojennych i nowych technicznych możliwości, przewartościowano rolę poszczególnych klas okrętów, upadła idea bitwy morskiej prowadzonej przez duże ON, a pancerniki i ciężkie krążowniki oraz monitory szybko traciły na znaczeniu jako zasadnicze siły artyleryjskiego uderzenia flot<sup>11</sup>. Wpro-

wadzano kompleksowe działania morskie na wodzie, pod wodą i w powietrzu. Wojna rozwinęła współdziałanie flot wojennych z wojskami lądowymi, a w trakcie działań bojowych wykształciła się i rozwinęła sztuka operacji i taktyki desantowej. Doskonalono formy działania flot na korzyść wojsk lądowych, a organizacja współdziałania nabierała coraz większego znaczenia.

II wojna światowa na morzu wzbogaciła i unowocześniła formy wykorzystywania flot wojennych, wykazała rosnące znaczenie marynarki wojennej, zwiększyła się liczba i skala bitew, rozmach i zasięg operacji bojowych. Wprowadzono operacje bojowe o znaczeniu strategicznym, w których duże znaczenie miało wsparcie wojsk lądowych przez okręty, a to wiązało się ze znacznym rozwojem środków desantowych. Straciły na znaczeniu duże ON, a głównymi siłami uderzeniowymi na wodach europejskich stało się lotnictwo i OP. Niemal od początku wojny morskiej stale następował rozwój obrony plot, przeciw OP, przeciwminowej, przeciw kutrowej i innych obron, które nadal doskonalono po zakończeniu działań wojennych<sup>12</sup>.

Polska flota wojenna weszła do działań bojowych na morzu od pierwszego dnia wojny – na wodach Zatoki Gdańskiej, a następnie uczestniczyła w operacjach na Atlantyku i przyległych morzach w ramach Royal Navy. Nasze okręty były modernizowane i dostosowywane do wymogów współczesnej morskiej sztuki wojennej, przechodząc niemal wszystkie etapy rozwoju, podobnie jak brytyjskie.

We wrześniu 1939 roku jednostki pływające polskiej marynarki wojennej działały w trzech odrębnych rejonach operacyjnych: na wodach Zatoki Gdańskiej (OP również na innych akwenach Bałtyku), 3 niszczyciele na wodach brytyjskich i Flotylla Pińska na Polesiu (jej wydzielony oddział również na Wiśle).

Główne działania morskie we wrześniu 1939 roku rozegrały się w rejonie Zatoki Gdańskiej, w których udział wzięły zasadnicze siły polskiej floty oraz Kriegsmarine i niemieckie lotnictwo. Na środkowym i północnym Bałtyku w pierwszych dwóch tygodniach wojny operowały niemieckie siły do zwalczania polskich OP, a następnie, zachodnia część tego morza znalazła się w zasięgu floty i lotnictwa niemieckiego, zaś wschodnia i północna w zasięgu floty i lotnictwa radzieckiego – również poszukujące polskich OP. Polskie władze liczyły na neutralność państw nadbałtyckich, ale w stosunku do Estonii i Łotwy dysponujące odpowiednimi portami było to wątpliwe, ponieważ w obliczu demonstracji radzieckich sił morskich i lądowych stawały się uległe Moskwie. Pomoc floty brytyjskiej i francuskiej była również niemożliwa, podobnie jak i przez pozostałe rodzaje wojsk sojuszników, nie mające odpowiednich sił w obliczu wejścia do wojny Związku Radzieckiego po stronie III Rzeszy niemieckiej. I co gorsza, francuska opinia publiczna w zdecydowanej większości, była przeciwna do aktywnego zaangażowania swych wojsk po stronie Rzeczypospolitej, a komuniści użyli wszelkich legalnych i nielegalnych środków do destabilizacji wojsk francuskich. Ponadto Polska nie dyspono-

<sup>8</sup> Mandat, *O niektórych...*, s. 5–8.

<sup>9</sup> Np. samolot zabierał 1–2 torpedy, niszczyciel 5–10 torped, wystrzelanych z dużych odległości, co utrudniało trafienie.

<sup>10</sup> *Tamże*, s. 9–12.

<sup>11</sup> M.in. uderzenia artyleryjskie na flotę przeciwnika w jego bazach przez duże ON nie dawały pełnego powodzenia już na początku II wojny światowej (Mers el Kebir 3 lipca 1940 roku, Genua i Livorno 9 lutego 1941 roku, Tripolis 21 kwietnia 1941 roku), mimo wydzielenia znacznych sił. Okręty nie mogły całkiem zniszczyć przeciwnika w bazach

ze względu na mały zasięg artylerii, małej siły burzącej pocisków i własnego bezpieczeństwa w przypadku przeciwdziałania lotnictwa i OP nieprzyjaciela.

<sup>12</sup> Cz. Pertkiewicz, *Znaczenie historii morskiej sztuki wojennej dla rozwoju współczesnej myśli wojennej*, PM 1986, z. 9, s. 8–10.

wała jeszcze odpowiednio zabezpieczonymi bazami morskimi, mogącymi dać schronienie ewentualnym zespołom Royal Navy<sup>13</sup>.

Zasadniczym zadaniem polskich ON stała się obrona bazy helskiej, a OP – zwalczanie niemieckiej żeglugi.

ON wykonywały zadania artyleryjskie przeciw celom nawodnym, lądowym i powietrznym. Ponadto miały zabezpieczyć stawianie obronnych ZM.

Zadania artyleryjskie do wszystkich celów niemieckich wykonały należycie, chociaż w pierwszym dniu wojny były pewne niedoskonałości w strzelaniu do samolotów stosujących mało znaną taktykę lotnictwa nurkowego. Po jej rozpoznaniu samoloty nie były już w stanie atakować z zaskoczenia, a piloci niemieccy stawali się coraz ostrożniejsi i po ukazaniu się serii lub rozprysków, natychmiast uchodzili zrzucając bomby na oślep. Dobre wyniki uzyskiwano w strzelaniu do celów nawodnych i brzegowych. Nie powiodły się zadania minowe, a dowodzący stawiaczem min *Gryf* – kpt. mar. Wiktor Łomidze nie wykonał zadania bojowego ze szkodą dla obrony polskiego wybrzeża<sup>14</sup>. Mimo to Niemcy niemal do końca walk o Hel obawiali się polskich min, kierując do ich zwalczania znaczne siły przeciwminowe.

OP stanowiły zasadniczy rodzaj jednostek ofensywnych polskiej floty, do zwalczania których przeciwnik zaangażował większość swoich sił lekkich oraz lotnictwo. Jednak nasze OP nie były w stanie wykonać głównego zamiaru operacyjnego – zwalczania niemieckiej żeglugi na trasie Rzesza-Prusy, ponieważ takiej nieprzyjacieli nie zastosował. Co prawda próbowały atakować duże niemieckie ON, których operowało na Bałtyku tylko kilka i ze względu na ich bezpieczeństwo wycofano je wkrótce do baz. Jednak obecność polskich OP na morzu zaangażowała ogromne siły nawodne i powietrzne Niemiec, a od 17 września rozpoznanie przeciw podwodne prowadziły również okręty radzieckie. Niemieckie sztaby zespołów morskich i lotniczych wszystkich szczebli robiły wszystko, aby zniszczyć polskie OP, których pojawienie się w określonym miejscu elektryzowały przeciwnika. Było to również przyczyną sowieckiej prowokacji przeciw polskim OP<sup>15</sup>. *Wilk* i *Orzeł* opuściły Bałtyk i weszły do baz brytyjskich, a pozostałe 3 OP zostały internowane w Szwecji<sup>16</sup>.

W działaniach OP zdarzył się również element zlekceważenia rozkazów, co miało miejsce na *Orle*. Jego dowódca – kmdr ppor. Henryk Kłoczkowski tracił czas kładąc okręt na dnie, samowolnie opuszczał nakazany sektor dozoru, a następnie skierował jednostkę do Tallina. Doprowadził do internowania i rozbrojenia *Orla*,

<sup>13</sup> Bazy Gdynia-Hel były łatwe do zablokowania, ale w podobnej sytuacji znajdowało się Świnoujście, Piława i Gdańsk. Przy odpowiednich siłach można je było również łatwo zablokować, w tym przez ZM aktywne.

<sup>14</sup> IPMS MAR.A.II.5/1A. Na temat nieudanej operacji minowej *Rurka* ukazało się wiele różnych publikacji, których autorzy starali się dociec przyczyn niewykonania zadania, ale wszyscy jednoznacznie obarczają za to winą Łomidze (m.in.: M. Borowiak, *ORP „Gryf” – największy okręt II Rzeczypospolitej*, PM 1993, z. 7–8; Z. Jagusiewicz, *Wspomnienia z ORP „Gryf”*, NS 1980, nr 145, s. 7; Piaskowski, *Kroniki*, t. 2, s. 31; Rzepiewski, *Obrona...*, s. 318–319; R. Witkowski, *Na straży Wybrzeża 1920–1930*, Warszawa 1974, s. 219). Do najcenniejszych ostatnich prac należy artykuł Mariusza Borowiaka pt. *Fiasko operacji Rurka* (PM 1998, z. 1, s. 80–88).

<sup>15</sup> Bachmann, *Die polnische...*, *passim*.

<sup>16</sup> *Ryś* i *Żbik* miały również szanse sforsowania blokady niemieckiej i przejścia do portów brytyjskich, z czego ich dowódcy nie skorzystali.

powodując szkodę dla interesów polskich sił zbrojnych, a *przedsięwzięcia nieprzyjacielskie doznały pośrednio poparcia*<sup>17</sup>.

Działania bojowe polskiej marynarki wojennej we wrześniu 1939 roku zasługują na szczególną uwagę. Dowodzenie w niczym nie odbiegało na tle innych flot, w tym niemieckiej, a sztaby, dowódcy i załogi nie ustępowały pod względem wyszkolenia przeciwnikowi, górując nad nim celnością strzelania oraz chęcią walki za wszelką cenę. Niemal bez przerwy działała łączność, a radiostacje marynarki były do końca sprawne. Jest to ewenement w polskich siłach zbrojnych, ponieważ łączność w wojskach lądowych zawiodła na wszystkich szczeblach. Polacy spowodowali znaczne straty w siłach niemieckich, a ponadto zaangażowali większość sił lekkich Kriegsmarine, które pochłonęły duże zapasy i spowodowały potrzebę remontów oraz przeglądów okrętów i sprzętu bojowego<sup>18</sup>.

Również polska obrona baz morskich była twarda i na tle innych marynarek wojennych jest również ewenementem. Niemieckie operacje bojowe od wiosny następnego roku charakteryzowały się tym, że przeprowadzono uderzenia lądowe na bazy przeciwników, prawie bez udziału Kriegsmarine. Wehrmacht zdobywał je bez większego wysiłku, a większość bez walk. Początek wojny stanowił więc niejako etap walki o bazy morskie, niezbędne dla floty niemieckiej do zniszczenia żeglugi brytyjskiej<sup>19</sup>. W działaniach tych przeważnie brak było woli walki ze strony napadniętych, a kolejne floty wojenne łatwo ulegały Niemcom. I co gorsze, w znacznej części dawały możliwość opanowania wielu jednostek przez przeciwnika, a nawet potem służyły mu swoimi kadrami. Walki nie podjęła duńska flota wojenna i stała się uległa wobec Niemców, współpracując z nimi na morzu<sup>20</sup>. Flota norweska została częściowo zatopiona przez przeciwnika lub własne załogi, a znaczna część została opanowana przez Niemców. Ponadto Norwegowie w dużej części wsparli Niemców i współpracowali z nimi na morzu, podobnie jak Duńczycy<sup>21</sup>. Belgia na początku wojny nie posiadała własnej floty wojennej. Po opanowaniu jej portów, wielu Belgów chętnie współpracowało z Niemcami na rzecz ich sił morskich. Niezdecydowane działania przeciwko Niemcom przeprowadziła flota holenderska i mimo brytyjskiej pomocy nie potrafiła odnieść sukcesów, chociażby prestiżowych. Zaś złe dowodzenie spowodowało wzmocnienie Kriegsmarine opanowanymi holenderski-

<sup>17</sup> Piaskowski, *Kroniki*, t. 3, s. 46. Kłoczkowski wyrokiem Morskiego Sądu Wojennego 4 lipca 1942 roku skazany został na 4 lata więzienia i wydalenie z wojska.

<sup>18</sup> Niektórzy historycy i teoretycy wojskowości PRL z mocą podkreślają, że polskie dowództwo floty na czele z Unrugiem oraz nasze OP we wrześniu 1939 roku, zbyt kurczowo trzymały się obowiązujących wówczas przepisów prawa międzynarodowego. Jest to bałamutne mniemanie, mające na celu zdyskredytowanie polskich oficerów i wynika z wyszkolenia w warunkach radzieckich, nie doceniających realiów obowiązujących w 1939 roku w wojnie morskiej. Faktem jest, że Niemcy i Sowieci nie przestrzegali prawa międzynarodowego na morzu, co nie oznacza, że nasza flota wojenna miała postępować tak samo.

<sup>19</sup> Zasadniczym etapem ofensywy alianckiej w rejonie Morza Śródziemnego, a następnie w Normandii, były również walki o bazy i porty morskie z tym, że stanowiły one ośrodki zaopatrzenia dla sił lądowych.

<sup>20</sup> Cieślak, *Zarys historii...*, s. 324nn; Czaplinski, *Dzieje Danii*, s. 293; Kacprzak, *Sily morskie...*, s. 53; Lacki, *Agresja...*; Pertek, *Napaść...*, s. 38–39.

<sup>21</sup> Jedynie król i rząd norweski udali się do Anglii, dokąd ewakuowano niewielkie oddziały wojskowe, kilka okrętów i niemal całą flotę handlową (Dziegiel, *Tamże*, s. 44; *Polskie Sity*, t. II, cz. 1, s. 166).

mi okrętami w portach i na stocznich<sup>22</sup>. Ponadto spora część Holendrów chętnie współpracowała z Niemcami, przyczyniając się do wzmocnienia niemieckich sił morskich. Szczególnie haniebnie zachowała się admiralica francuska, a za jej przykładem niemal cała flota wojenna. Niechętnie walczyła, a następnie starała się zachować neutralność w wojnie. Ponadto wielu Francuzów, w tym admirałów i wyższych oficerów, chętnie współpracowało z Niemcami. Podobna sytuacja miała miejsce wśród brytyjskich sojuszników na Morzu Śródziemnym. Flota jugosłowiańska nie wzięła udziału w walkach obronnych i jako siła zbrojna przestała istnieć jeszcze przed wkroczeniem nieprzyjaciela do jej portów i baz, a załogi uciekły. Jedynie flota grecka dzielnie walczyła z przeciwnikiem zadając mu znaczne straty. Również silna flota radziecka na Bałtyku nie sprostała Niemcom. Źle dowodzona, ponosiła straty, a zdemoralizowane załogi pozostawiały okręty przeciwnikowi.

Na tle flot europejskich państw walczących z III Rzeszą niemiecką, jedynie słaba liczebnie polska marynarka wojenna stawiała zdecydowany opór przeciwnikowi, starała się zadać nieprzyjacielowi jak najwięcej strat, nie pozwoliła na przejęcie jej okrętów, a kadry nigdy nie weszły we współpracę z przeciwnikiem<sup>23</sup>. Działania bojowe prowadziła w izolacji od reszty polskich sił zbrojnych, co było normalnym zjawiskiem operacyjnym, z którym się liczone przez cały okres międzywojennym. Każda marynarka wojenna działała zawsze w oparciu o bazy morskie i lotnicze, które stanowiły silny węzeł strategiczny samowystarczalny pod względem obrony morskiej, lądowej i lotniczej. I te bazy, które zostały w ten sposób przygotowane, stanowiły silne punkty oporu dając możliwość przeprowadzania operacji morskich. W początkowym okresie wojny, która obejmowała niemal wyłącznie operacje o charakterze lądowym, niemal wszystkie bazy morskie aliantów poza brytyjskimi, stanowiły tak jak polskie wybrzeże, odosobnione punkty oporu. Różnica była tylko ta, że szczególnie silne bazy niektórych aliantów – głównie francuskie, nie zamierzały prowadzić walki i weszły w porozumienie z Niemcami, przekazując im całą infrastrukturę i wyposażenie.

Mimo niepowodzenia polskich sił zbrojnych w wojnie z Niemcami i Związkiem Radzieckim w 1939 roku, nasza flota wojenna nadal prowadziła walki w oparciu o bazy brytyjskie, zachowując ciągłość swojej formacji, pod tym samym dowództwem. Jej załączkiem były 3 niszczyciele oraz 2 OP, które wspierały w dalszych działaniach wojennych Wielką Brytanię. Flota ta rozwijała się do 1943 roku, a kres jej dalszej rozbudowie położyło zamordowanie gen. Władysława Sikorskiego (tzw. katastrofa gibraltarska). Sikorski doceniał znaczenie polityczno-wojskowe floty wojennej, starał się o nowe okręty, w tym o krążowniki, zamierzając początkowo przebudować polski statek pasażerski na krążownik pomocniczy. Ze wszech miar wspierał Świrskiego w jego zabiegach o nowe jednostki i ich udział w walkach. Po śmierci Sikorskiego starania o nowe okręty – poza ścigaczami, nie przyniosły już spodziewanych rezultatów,

ale KMW zabiegało o nie planując rozwój floty wojennej po zakończeniu działań wojennych<sup>24</sup>.

W składzie POMW pełniły służbę: 2 krążowniki lekkie, 9 niszczycieli, 5 OP, 3 ścigacze artyleryjskie i 7 ścigaczy torpedowo-artyleryjskich, a okresowo przejęte po Francuzach – 1 niszczyciel, 2 ścigacze OP i 2 dozowrowce oraz 12 kutrów dozorowych belgijsko-holenderskich na okres zagrożenia wysp angielskich przez Niemców. Ponadto wielu polskich oficerów pełniło służbę na okrętach brytyjskich, w różnych specjalnych misjach morskich itp. Korzystano z brytyjskich stoczn i arsenałów, z jednostek pomocniczych i specjalnych, magazynów zaopatrzeniowych, stacji paliw i innego zaopatrzenia, ponieważ własnych nie było. Okręty stały w bazach lub innych portach brytyjskich, które były broniące przez Anglików, dlatego nie było własnej artylerii nadbrzeżnej i pozostałych obron wybrzeża. Niemniej nasze okręty stojąc w bazie lub na jej redzie, uczestniczyły w obronie plot, przeciwpożarowej i w ratownictwie. POMW nie posiadał również własnego lotnictwa morskiego, o które KMW czyniło starania, ale bez powodzenia.

POMW stanowił zwartą część PSZ, organizacyjnie i administracyjnie podległy KMW, ale pod względem operacyjnym okręty kierowano do określonych zespołów Royal Navy. Operowały na wodach różnych akwenów w rozproszeniu, chociaż czyniono starania o polski związek taktyczny złożony z niszczycieli. To rozproszenie pozwoliło jednak na udział polskich okrętów niemal we wszystkich znaczących operacjach morskich aliantów.

Polskie okręty stosowały najnowocześniejszą technikę bojową oraz przejęły angielską morską sztukę wojenną, którą z powodzeniem stosowały. Szkolenie teoretyczne odbywało się w polskich i brytyjskich ośrodkach, a praktyczne na okrętach. Przeprowadzano ćwiczenia na morzu z alianckimi okrętami, głównie przed wykonaniem określonego zadania bojowego. Polscy oficerowie brali udział w naradach organizowanych na różnych szczeblach dowodzenia Royal Navy, a szef KMW był zapraszany na posiedzenia sztabów i dowództw jako jeden z nielicznych spośród alianckich admirałów. Ponadto ze zdaniem Świrskiego liczyli się Brytyjczycy, uważając go za wybitnego dowódcę i organizatora sił morskich. Nasze załogi w niczym nie ustępowały alianckim nawet tym, których floty wojenne miały bogate tradycje na przestrzeni setek lat, a polskie okręty u Brytyjczyków cieszyły się dobrą opinią.

Obok nowoczesnej techniki, polscy oficerowie zdobywali doświadczenia wojenne, obserwowali metody dowodzenia stosowane w najlepszej flocie wojennej Europy, podejmowania decyzji, planowania i wykonywania operacji<sup>25</sup>. Dla Anglików było ważne pozyskanie już od września 1939 roku kilku nowoczesnych polskich okrętów i co ważniejsze – oficerów i marynarzy w chwili, gdy własne rezerwy pochłaniał szybki rozwój Royal Navy. Polskie okręty zyskały równouprawnienie z bry-

<sup>22</sup> Conway's, s. 377nn; *Taschenbuch*, s. 132–140, 343–348.

<sup>23</sup> Poza polską marynarką wojenną w podobny sposób postąpiła marynarka grecka wobec niemieckiej i włoskiej, a fińska – wobec marynarki radzieckiej.

<sup>24</sup> Pozostałe floty alianckie były systematycznie rozbudowywane, głównie przez dostawy amerykańskie od jesieni 1943 roku oraz przez Brytyjczyków. Szczególnie flota wojenna Francji szybko rosła w siłę, a następnie holenderska. Pomocy w rozbudowie floty udzielono nawet komunistycznej Jugosławii. Jedynie POMW pozostał na dotychczasowej dzierżawie.

<sup>25</sup> W ramach POMW nie przeprowadzano samodzielnego przygotowania operacji bojowych, ponieważ okręty przydzielano do określonych brytyjskich zespołów.

tyjskimi i stało się rzeczą normalną, że starszy stopniem polski dowódca obejmował dowództwo nad mieszanym zespołem i kierował nim w czasie walki<sup>26</sup>. Jednocześnie KMW zabiegało o popularyzację czynów wojennych POMW wśród wojsk polskich, władz państwowych i społeczeństwa na emigracji i w kraju, a ponadto wśród Brytyjczyków oraz innych aliantów.

Okręty polskie były mocno eksploatowane, a załogi stale rwały się do walki. Brały udział w operacjach bojowych w ramach Royal Navy: na liniach żeglugowych, w blokadzie morskiej, zabezpieczaniu minowania, desantach morskich oraz w innych działaniach bojowych na morzu. Przeprowadzały walki artyleryjskie morskie, do celów brzegowych i powietrznych, doskonaląc metody strzelania, ataki torpedowe i zwalczanie OP. Ponadto wzbogacały organizację i metody strzelań torpedowych z OP (na polskich OP wypracowano metodę strzelań torpedami po powierzchni wody). POMW zdobył ogromne doświadczenia wojenne w zakresie dowodzenia i sztabowe na różnych szczeblach, a okręty i ich załogi w przeprowadzaniu wszystkich wówczas znanych w Royal Navy działań na morzu i na postoju. Okręty nasze nabyły umiejętności nawigacyjnych na morzach zachodniej i północnej Europy, na Morzu Śródziemnym i na Atlantyku, w różnych warunkach hydrometeorologicznych i klimatycznych bez względu na porę roku.

KMW zbierało i oceniało te doświadczenia, analizując ich przydatność dla dalszej działalności polskiej floty wojennej oraz jej organizacji już w wyzwolonym kraju. Te doświadczenia i nabyte we wrześniu 1939 roku w czasie obrony wybrzeża, pozwoliły na opracowywanie planów rozwoju polskiej marynarki wojennej na miarę potrzeb niepodległej Rzeczypospolitej. Przewidywały one: system nowoczesnych baz morskich od Piławy po Świnoujście, silnie bronionych przez jednostki lądowe, morskie i lotnictwo; rozbudowę lotnictwa morskiego włącznie z samolotami pokładowymi; utworzenie zespołu uderzeniowego w składzie pancerników, lotniskowców, lekkich krążowników i niszczycieli, zespołów sił lekkich z masą ścigaczy różnego przeznaczenia; rozwinięcie zespołów minowych i obrony przeciwminowej; utworzenie szkolnictwa morskiego i ośrodków szkolenia MW oraz powołanie innych niezbędnych instytucji i organów do prawidłowego funkcjonowania sił morskich<sup>27</sup>.

O dalszym obliczu floty wojennej zdecydowały jednak wrogi Polsce powojenne układy polityczne 3 mocarstw, podjęte na konferencjach w Teheranie, Jałcie i Poczdamie. Rzeczypospolita została podporządkowana Związkowi Radzieckiemu pod względem politycznym, gospodarczym, wojskowym i ideologicznym – komunizmowi. Tym samym do kraju nie mógł powrócić POMW, mający charakter zdecydowanie antykomunistyczny, a ze względów ideologicznych i politycznych niemożliwe było również nawiązanie dialogu KMW z prosowieckim DMW w kraju<sup>28</sup>.

Imperialne dążenia Związku Radzieckiego, systematycznie i bez reszty podporządkowywały Polskę po-

trzebom Moskwy, a ostrze agresji sowieckiej skierowane na zachodnią Europę, powodowały wzrost gotowości bojowej Armii Czerwonej i jej satelitów<sup>29</sup>. Aby wywrzeć nacisk psychologiczny na Polaków w kraju, podsycano nastroje antyniemieckie. Zaś po powstaniu NRF silnie forowano tendencje rewizjonistyczne w tym państwie, a spirala komunistycznej propagandy w Polsce wzrosła po wejściu do NATO NRF. Zagrożenie ze strony sowieckiej pociągało za sobą wzrost sił obronnych państw zachodnich, w tym flot wojennych Danii i NRF, co z kolei stało się dodatkowym czynnikiem propagandowym korzystnym dla polskich komunistów zmuszających kraj do aktywnego wzrostu sił obronnych po stronie radzieckiej. I tak spirala ta stale rosła, niemal do upadku systemu totalitarnego w Rzeczypospolitej, a władza ludowa podejmowała działania organizacyjne i szkoleniowe, uwzględniające użycie floty wojennej w obronie własnego wybrzeża i w realizacji satelickich zobowiązań.

W organizowaniu floty wojennej PRL opierano się wyłącznie na doświadczeniach radzieckich<sup>30</sup>. Polskie wybrzeże było szczególnie ważne dla zadań strategiczno-politycznych Związku Radzieckiego – zabezpieczało linie wojskowo-komunikacyjne daleko na zachód, w pobliżu cieśnin duńskich. Dlatego jego obrona miała charakter kompleksowy i obejmowała obronę powietrzną, morską i lądową organizowaną przez PRL i osobno – przez Sowieców<sup>31</sup>. Ponieważ od lat 50-tych był to szczególnie ważny odcinek północnych rubieży strategicznych Związku Radzieckiego, w obronie polskiego wybrzeża miały brać udział nie tylko siły sowieckie i polskie, ale również wschodnioniemieckie. Temu też celowi służyła tzw. Zjednoczona Flota UW, wspólne ćwiczenia i szkolenia oraz opracowywanie jednolitych dokumentów, instrukcji i innych niezbędnych w przyszłej walce z flotami NATO – głównie NRF i Danii. Rosnąca agresywność Związku Radzieckiego wpływała na niejednolitość programów rozwoju floty, które zależały od aktualnych koncepcji strategicznych Moskwy. Powodowało to również zbyt wysokie, nieprzemysłane wydatki państwa, które poważnie obciążały budżet zniszczonego kraju przez wojnę.

Początkowo w składzie wojsk polskich dowodzonych przez Żymierskiego, bez reszty oddanego sprawie sowieckiej, nie było floty wojennej. Myślano jednak o własnych siłach morskich, których zaczątkiem była jednostka lądowa – 1 Samodzielny Morski Batalion Zapasowy. W lipcu 1945 roku utworzono DMW w kraju przy jednoczesnym funkcjonowaniu w Wielkiej Brytanii POMW dowodzonego przez KMW. Pierwsze nie dysponowało ani flotą, ani odpowiednimi kadrami, drugie zaś – miało nowoczesne okręty, doświadczone w walkach morskich kadry oraz ambitne plany rozwoju polskich sił morskich. Ponadto nastąpiły zmiany granic, a Polska uży-

<sup>29</sup> Związek Radziecki wspierał już w 1944 roku rebelie komunistyczne w Grecji, ich próby we Włoszech i we Francji. Zaś po wojnie do tych działań weszła Polska i inne kraje zależne od Sowieców, wspierające komunistów w różnych krajach nie tylko moralnie, ale i pomocą materiałowo-techniczną oraz uzbrojeniem.

<sup>30</sup> Odrzucono doświadczenia nowoczesnych sił morskich POMW, korzystając z kierunków rozwoju floty radzieckiej, a sowieckie morskie poglądy strategiczno-operacyjne wywarły decydujący wpływ na rozwój polskiej marynarki wojennej.

<sup>31</sup> Związek Radziecki rozwijał swoje siły zbrojne na terenach PRL, w tym na wybrzeżu, samowolnie i zgodnie ze swoimi celami strategicznymi na kierunku cieśnin duńskich. Siły morskie PRL stanowiły jedynie niejako ich uzupełnienie, głównie na wodach przybrzeżnych.

<sup>26</sup> Wroński, *Działalność polskiej*, s. 64.

<sup>27</sup> IPMS, MAR.V.4/6; A.II. 4/7; A.21.2/16

<sup>28</sup> Do głównych czynników uniemożliwiających nawiązanie dialogu KMW z DMW PRL należały: 1 SMB, utworzenie ZPMW, rozbudowa aparatu politycznego w MW z oficerów wojsk lądowych, radziecka Misja Morska i sowieccy doradcy, służba polskich sił zbrojnych na rzecz imperium radzieckiego.

skala szeroki dostęp do morza. Jednak ujście Zalewu Wiślanego przejęli Rosjanie, zaś nad Zatoką Gdańską ciążyła radziecka flota z bazą w Piławie. Natomiast ujście Odry i Zatoka Pomorska znalazły się pod kontrolą sowieckiej floty bazującej w Swinoujściu i w pobliskich portach niemieckich radzieckiej strefy okupacyjnej następnie NRD.

W stosunku do KMW i oficerów POMW w siłach zbrojnych Żymierskiego wyrażano nie tylko dezaprobatę, ale i wrogość podsycaną przez polskich komunistów, radzieckich generałów i oficerów służących w polskich mundurach. Utarczki o okręty i załogi POMW miały na celu rozbić jedność polskich sił morskich w Anglii, odizolowanie KMW od reszty załóg tak, aby nie stanowiły one liczącej się siły. Jednocześnie liczone na to, że rząd warszawski otrzyma część okrętów z podziału floty niemieckiej i w oparciu o pomoc sowieckiej MW, utworzy własne siły morskie. Było to niezbędne dla splendoru LWP w oczach sowieckiego dowództwa i polskich komunistów.

Decyzje w zakresie tworzenia i wykorzystania polskiej floty wojennej zależne były wyłącznie od politycznego miejsca Polski w Europie, w jakiej znajdzie się strefie wpływów – zachodniej czy wschodniej. Ponieważ znalazła się w strefie sowieckiej, polska flota wojenna podlegała różnym dylematom. Przede wszystkim świetnie wyszkolony i zaprawiony w walkach morskich OPMW już jako zbyt cenny dla Wielkiej Brytanii, musiał ulec rozwiązaniu. Do kraju miały wrócić tylko te okręty, które znalazły się na Zachodzie w 1939 roku bez personelu i internowane w Szwecji, ale władza ludowa niechętnie widziała w kraju oficerów marynarki z POMW.

Od chwili przejścia władzy w Polsce przez komunistów nastąpiły całkowite powiązania polityczne, ekonomiczne i wojskowe ze Związkiem Radzieckim. Dochodziło to również poglądów w zakresie użycia własnych sił morskich, ich rozwoju, importu okrętów oraz ich wyposażenia z zasady jednak w przestarzały sowiecki sprzęt<sup>32</sup>.

Na rozwój i wykorzystanie POMW wpływ miała nowoczesna Royal Navy, a na MW w kraju zacofana pod każdym względem flota sowiecka. Doktryna przyjęta przez usamodzielniającą się KMW widziało polską flotę wojenną jako czynnik państwowotwórczy, w ścisłym powiązaniu z sojusznikami zachodnimi – głównie z Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi<sup>33</sup>. Zaś narzucona nam doktryna socjalistyczna stanowiła rozwinięcie sowieckiej, co zostało ugruntowane w UW.

Dalszy rozwój floty PRL uzależniony został od jej usytuowania w systemie obrony wybrzeża morskiego oraz w odpowiednich strukturach sił zbrojnych. Ponadto system obrony granicy morskiej systematycznie wzmocniano jednostkami WOP, podległych MSW (MBP).

Stan floty wojennej i sposób jej wykorzystania zależny był również od powiązań osobistych osób kierujących sprawami MW z czynnikami wojskowymi, rządowymi i politycznymi. Należy podkreślić, że szczególnie Świrski cieszył się ogromnym autorytetem we władzach wszystkich szczebli nie tylko polskich, ale i alianckich. Dlatego flota stanowiła liczący się element nie tylko w PSZ, ale i w polityce rządu Rzeczypospolitej, a świadomość morską władz państwowych, organów wojskowych i polityków była wysoka. Główna rola w tym należała do polskiej floty wojennej, przejawiającej szczególną aktywność w wojnie morskiej. Natomiast świadomość morską podobnych organów w PRL była słaba, a przejawiali ją ci, którzy posiadali ją przed wojną. Braki w tym ze strony narzuconej władzy nadrabiało polskie społeczeństwo, którego świadomość morską stała na wysokim poziomie. Stąd obserwowano ogromny pęd ku morzu, rozbudowę portów i floty mimo brutalnych rabunków sowieckich przy biernej postawie polskich komunistów i mimo coraz wyraźniej rysującej się zależności od Związku Radzieckiego. Wynikało to m. in. stąd, że Polacy od 1945 roku, tak jak do 1939 roku, w Bałtyku widzieli swój byt niepodległy.

Na kształt polskiej floty wojennej wpłynęła nie tylko radziecka doktryna wojenna, ale również wychowanie w duchu socjalistycznym prowadzone od samego początku, a więc już w 1944 roku w 1 SMBZ. Co prawda nie było ono powszechne ze względu na opór ze strony adresatów, ale i brakowało odpowiednich wykształconych kadr, które dopiero tworzone. Mimo to działania te przyniosły wiele szkód trudnych do naprawienia po dziś dzień. W zakresie wychowania ideologicznego opracowywano dyrektywy, zarządzenia, instrukcje, statuty, poradniki, instrukcje i inne dokumenty, które starano się wciekać w życie<sup>34</sup>.

Rosła rola aparatu polityczno-wychowawczego, wprowadzono systematyczne szkolenie polityczne na okrętach, wspierane przez różne formy jego uzupełnienia sprawdzone we flocie radzieckiej<sup>35</sup>. Wprowadzono kontrolowane przez aparat polityczno-wychowawczy czytelnictwo, ruch amatorski i czasopisma, a dla kadry i jej rodzin dodatkowo kluby oraz Ligę Kobiet Rodzin Wojskowych<sup>36</sup>. Prowadzono stałą współpracę polityczno-wychowawczą z flotą radziecką już od 1947 roku<sup>37</sup>. Rozwijano ją z organami władzy ludowej, zwłaszcza z komendami MO, komórkami UB i Strażą Portową. Zaś w obliczu nasilonej akcji politycznej ze strony komunistów, wznawiano współpracę również z WOP<sup>38</sup>. ZPMMW prowadził również działania polityczno-wychowawcze poza MW, głównie w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, zakładach pracy o profilu morskim na wybrzeżu i utrzymywał stałą współpracę z Wojewódz-

<sup>32</sup> Przed 1939 rokiem polska flota wojenna korzystała również z dostaw i innej pomocy materiałowej z Zachodu. Korzystano ponadto z pomocy Misji Morskiej Francji i doradców brytyjskich. Różnica ich obecności była jednak bardzo istotna, ponieważ II Rzeczypospolita stanowiła kraj suwerenny i mogła brać to, co jej było wygodne. Zaś od 1944 – 1945 roku będąc państwem satelickim ZSRR, brała tylko to, co przekazywali jej Sowieci wedle ich pomysłów.

<sup>33</sup> Stan POMW był liczący się i planowano jego wzrost. Przewidywano również odpowiednie warunki bazowania, m.in. w Swinoujściu, Gdyni i Piławie. Zaś w PRL początkowo nieliczną flotę rozmieszczono w Gdyni i na Helu, a później – po odpowiednim wzmocnieniu bazy sowieckiej w Swinoujściu, tam również zaczęto obok radzieckiej, tworzyć polską.

<sup>34</sup> J. Cytowski, *Wychowanie w Ludowym Wojsku Polskim w latach 1945–1970. Materiały źródłowe*, Warszawa 1987, s. 399nn; PMW 1951, nr 2, s. 169; B. Rudnicki, *Działalność wychowawcza w Wojsku Polskim (1945–1956)*, WiW 1993, nr 6.

<sup>35</sup> AMW 67/1, s. 50, 57, 85; 67/3, s. 24, 79, 81, 217, 219; 67/5; 67/11, s. 64, 84, 104, 124, 438, 196nn; 67/12, s. 105, 146; 67/14, s. 112–113, 167nn; 67/15, s. 43, 92, 156–157; 68/11; 68/18; 336/28; 336/33; 698/3; 698/6; 1026/53; 1458/38; 1458/71; 1559/57/53.

<sup>36</sup> *Tamże*, 8/1; 67/15; 67/17; 68/19; 132/9; 132/19; 67/3; 67/4; 67/12; 68/17; 68/16; 68/20; 132/6; 223/20; 223/31; 336/63; 1991/59/39.

<sup>37</sup> *Tamże*, 68/13. Wprowadzono wzajemne odczyty, referaty, wymianę zespołów artystycznych i sportowych oraz inne formy działalności polityczno-wychowawczej.

<sup>38</sup> *Tamże*, 19.3, s. 24; 19/6, s. 33; 67/11, s. 150.

kim Urzędem Informacji i Propagandy. Udzielano wsparcia MBP, które od początku swego istnienia szukało wszędzie wrogów, a zwykle napady bandyckie uosabiało dwyersją imperialistyczną<sup>39</sup>.

W MW rozwinięto również na szeroką skalę organa represji, wspierające DMW, wzmacniające polityczno-ideologiczne działania PPR (PZPR). System represji politycznej obejmował trzy pionierzy: ZPMMW, Wydział Informacji (grupa tworzona od sierpnia 1945 roku, którą w styczniu 1948 roku przekształcono w Oddział Informacji, a 1 marca tego roku w Okręgowy Zarząd Informacji) oraz Prokuraturę i Sąd MW, które współpracowały ze sobą bardzo ściśle. System ten wzmacniali współpracownicy nieoficjalni – agenci, rezydenci i informatorzy. W latach 1946–1948 było ich około 500 rocznie, a jeden oficer informacji utrzymywał łączność z około 14 tajnymi współpracownikami<sup>40</sup>.

Silna indoktrynacja ideologiczna i bezgraniczna zależność od Związku Radzieckiego spowodowały upolitycznienie MW, co następowało systematycznie aż do osiągnięcia odpowiedniego pułapu pozwalającego na utworzenie UW. Miało to istotne znaczenie na poglądy oficerów przygotowywanych do prowadzenia wojny według komunistycznej nauki wojennej<sup>41</sup>. Bazując na tym, że tylko UW daje pokój, zniewalała w większości umysły polskich oficerów, a zabijana przez dziesiątki lat nawet najmniejsza samodzielność też zrobiły swoje. Przy braku określonej wiedzy i umiejętności kierowniczych, różni młodzi dowódcy chętnie korzystali z pomocy sowieckich oficerów, co dodatkowo uzależniało polską flotę wojenną od radzieckiej. Ponadto każdy dowódca musiał być przede wszystkim działaczem partyjnym, a dopiero potem przełożonym, co było wbrew polskiemu tradycjom i zwyczajom. Narzucane wzory radzieckie w MW tłamsiły ducha wśród załóg, co uwidoczniło się m.in. po wprowadzeniu nowego umundurowania według wzorów sowieckich w styczniu 1951 roku. Zostały one przyjęte negatywnie nie tylko przez załogi okrętów, ale i przez społeczeństwo i zostały zmienione od 1956 roku.

UW stanowił dalszy etap wzmocnionej sowietyzacji wojsk, w którym już zasadniczą rolę odgrywali polscy komuniści. Flotę wojenną zaczęto przygotowywać

do działań ofensywnych w kierunku cieśnin duńskich, a zdolność bojowa uzależniona była od dostaw środków ogniowych i części zamiennych od Związku Radzieckiego.

Od 1945 roku rozwój floty wojennej był ściśle związany ze zmianami zachodzącymi w wojsku. Obejmowały one częste zmiany struktur organizacyjnych, planów budowy okrętów, a ponadto nie udało się utworzyć jednolitych zespołów okrętów. W czasie pełnienia służby w polskiej flocie przez Sowieców, nastąpiła silna walka o stanowiska wśród naszych oficerów, był to okres szybkich niczym nie zasłużonych awansów i karierowiczostwa. Nieuzasadnione zmiany organizacyjne powodowały przenoszenie kadry, rosły trudności mieszkaniowe, rozrastały się niektóre jednostki i służby tworzone dla poszczególnych zasłużonych dla nowej władzy osób lub grup, zbyt licznych dla floty wojennej.

Flota wojenna PRL, głównie w latach 1945–1949, stanowiła zbiór kilku klas okrętów, o różnej wartości bojowej. Ze względów gospodarczych najwartościowsze był trałowce, które mimo trudności technicznych wykonywały zadania bojowe. Zróżnicowany sprzęt, wyposażenie i uzbrojenie, braki w dostawach części zamiennych od Sowieców lub ich zupełny brak, ograniczały wartości bojowe poszczególnych okrętów. Dużą wartość bojową nadal miały *Błyskawica* i *Sęp*. Ścigacze torpedowe i przeciw OP mogły operować w rejonie bazy do stanu morza 5°B, *Ryś* i *Żbik* miały tylko 20% gotowości i wkrótce je wycofano ze służby. Jednorodne zespoły stanowiły trałowce trzech typów oraz ścigacze OP. Flota ta wykonywała zadania w obronie bazy morskiej i stanowiła ośrodek praktycznego szkolenia.

Do 1949 roku i jeszcze do połowy następnego, o sprawach floty wojennej zasadniczo decydowali oficerowie II Rzeczypospolitej. Była to flota taka, jak w innych mniejszych krajach nadmorskich, m.in. w Danii i Norwegii. Tam nie budowano nowych zespołów okrętów, kierując wysiłek państwa na usuwanie skutków wojny. Dla Polski rozbudowa floty wojennej również nie była potrzebna poza okrętami szkolnymi, patrolowymi i trałowymi, a jej rozwój stanowił zbędny wysiłek państwa wzmacniający potrzeby imperium sowieckiego<sup>42</sup>.

Do 1956 roku przygotowano odpowiednio urządzone porty wojenne w Gdyni i na Helu, a w budowie znajdowały się w Świnoujściu i Dziwnowie. W pierwszej połowie lat 50. ujednolicono uzbrojenie, wyposażenie oraz większość mechanizmów okrętowych, przechodząc wyłącznie na wzory radzieckie. Uzbrojenie zapewniało obronę plot przed samolotami tłokowymi z niskich pułapów poza *Błyskawicą* i *Burzą*, które mogły zwalczać cele powietrzne na wysokich pułapach. Flota ta miała małą siłę ognia bez możliwości działań zaczepnych i mogła jedynie prowadzić obronę Bazy Głównej oraz dozory – daleki i bliski. Ponadto razem z artylerią nadbrzeżną mogła wiązać pewne siły nawodne przeciwnika oraz ochraniać ZM i przybrzeżne linie żeglugowe. Posiadana broń podwodna, radary, stacje hydroaku-

<sup>39</sup> Całość działania UB podlegało wyłącznie głównemu doradcy radzieckiemu. Miał on decydujący głos o tym, jak polityczne i gospodarcze instrukcje Kremla miały być wykonane w Polsce. Aparat bezpieczeństwa miał pewną autonomię, ale nie działał nigdy wbrew partii. Działania były zawsze konsultowane z PPR, a następnie z PZPR, od góry do dołu. Na werbunek wśród członków PZPR na agentów UB, musiał wyrazić zgodę I sekretarz KW PZPR. Zaś w Wydziale Administracyjnym KC PZPR znajdowała się sekcja specjalna, zajmująca się wyłącznie kadrą MBP. 7 grudnia 1954 roku Rada Państwa wniosła MBP, a na jego miejsce powołała MSW i Komitet ds. Bezpieczeństwa Publicznego. Służba bezpieczeństwa była olbrzymim aparatem, za pomocą którego kierownictwo PZPR rządziło każdą dziedziną polskiego życia politycznego, gospodarczego i społecznego. Każda dziedzina życia miała swoją komórkę w tej służbie, zbiegając się w odpowiedniej komórce w ministerstwie. Tam, przy każdej komórce, funkcjonował doradca radziecki – z zasady pułkownik. W ministerstwie funkcjonowali tzw. pomocnicy ministra ds. WOP i KBW, komendant MO, dyrektor ochrony rządu, dyrektor departamentu ogólnego, odpowiedzialny za magazyny broni (*Za kulisami bezpieki*, s. 17, 38–39; *O terrorze*, s. 7, 9).

<sup>40</sup> W. Tkaczew, *Powstanie i działalność Informacji Wojska Polskiego w latach 1943–1948*, Warszawa 1994, s. 214.

<sup>41</sup> Komunistyczna nauka wojenna bazowała na nierealnych i doktrynerskich poglądach Lenina i innych teoretyków komunistycznych, miała wizję wielkich wojen i absurdalną tezę o wyższości komunizmu nad wszystkimi innymi ustrojami społeczno-politycznymi, a ostatecznym celem człowieka miał być komunizm. Drogę do tego miały stanowić radzieckie siły zbrojne i ich satelitów, w tym polskie.

<sup>42</sup> W tym czasie flota radziecka posiadała ogromne ilości różnych okrętów, różnego przeznaczenia własnych, otrzymanych po flocie niemieckiej i włoskiej oraz od aliantów w czasie wojny. Mimo liczbowego ogromu była to jednak flota przybrzeżna i dopiero wraz z rozwojem celów imperialnych komunizmu nastąpił rozwój sowieckich sił morskich i oceanicznych. W znacznym stopniu do tego zainicjowała również wojna koreańska. I dopiero wówczas większą uwagę zwrócono na rozbudowę floty PRL.



styczne oraz znaczna część armat była przestarzała i wymagała wymiany. Załogi były jednak dobrze wyszkolone i chętnie wykonywały powinności wynikające ze służby okrętowej.

DMW czyniło więc usilne starania o polepszenie kondycji floty i mimo trudności gospodarczych dążyło do tworzenia nowych jednostek<sup>43</sup>. Te działania zapobiegawcze, nie miały jednak większego wpływu na poprawę stanu floty wojennej, która stawała się coraz bardziej zacofana technicznie<sup>44</sup>. Jej niedostatek powodowało również niewłaściwe funkcjonowanie zaopatrzenia baz i gromadzenie zapasów, brak było odpowiednich magazynów i składnic, które planowano zbudować już w roku 1948 i 1952. Panował również chaos w tworzeniu koncepcji floty wojennej PRL.

We wszystkich sprawach związanych z flotą decydował SGWP, PKPG, przy stałych konsultacjach z Moskwą, co ograniczało samodzielności DMW. Różnorodność decydentów powodowała ciągle zmiany koncepcji wykorzystania floty i jej rozwoju niemal do 1959 roku. W rezultacie braku samodzielności w planowaniu, rosnącej zależności od Rosjan, nie pozwoliło to na rozwój nowoczesnej floty wojennej, jak to miało miejsce w innych flotach bałtyckich. Natomiast rozbudowywano nadmiernie biurokrację i jednostki nadbrzeżne, ponieważ to one zabezpieczały swobodne ruchy sowieckich sił morskich. Parcie komunizmu do wojny powodowało nieliczenie się z trudnościami gospodarczymi kraju, powstawały więc opóźnienia i zaniedbania w stosunku do ciągle zmienianych planów MW. Zaś potrzeba dużych ilości wojsk lądowych powodowała brak szerszego zainteresowania flotą ze strony nie tylko MON, SGWP, ale i rządu, które nie przydzielały wymaganych funduszy na flotę wojenną. Stąd wysiłek DMW skierowany był głównie na remonty, przebudowę przestarzałych okrętów i budowę jednostek pomocniczych<sup>45</sup>. Większą uwagę na rozwój floty wojennej PRL zaczęto zwracać po utworzeniu UW. Wiązało się to z podjętymi pracami w zbudowaniu sowieckiej potęgi rakietowo-jądrowej<sup>46</sup>.

Różnorodne koncepcje rozwoju i wykorzystania floty wojennej PRL powodowały heterogeniczną morską myśl wojskową. Wywodziła się ona z sowieckich zaleceń i z programu ideowo-politycznego PPR (PZPR). Opierała się na marksistowsko-leninowskich zasadach o wojnie i wojsku, a systematycznie rozwijała się w Polsce od 1950 roku. Uwzględniała potrzeby głównie radzieckiego dominanta, a po powstaniu UW zasady te rozszerzano niemal do absurdu.

Potrzeby własnego narodu, doświadczenia, a przede wszystkim własne tradycje miały pewne odzwierciedlenie do 1949 roku i po 1956 roku. Do 1949 roku nie było jednak większych możliwości opracowania własnej

morskiej sztuki wojennej w kraju, ponieważ wyeliminowano wykształcone i doświadczone w wojnie morskiej kadry POMW. Pewne prace powstawały w OSMW i SGMW na podstawie doświadczeń radzieckich i dopuszczanych przez nich materiałów alianckich. Tworzyli je jednak oficerowie nie mający styczności z flotami w II wojnie światowej, a więc korzystali z tego, co czytali. Niemniej na łamach PM, B i w szeregu innych pism publikowano liczące się materiały. Ich autorzy, znając doskonale realia polityczne kraju, odrzucili ideę współdziałania z aliantami zachodnimi. Dlatego zwrócono uwagę na analizę morskich działań bojowych, a ponadto formułowano wnioski dotyczące obrony bazy morskiej od strony morza, rosnącej roli lotnictwa morskiego, dużej roli OP, min i obrony przeciwmicznej. Natomiast w praktyce – organizowano kompleksową obronę wybrzeża, głównie zabezpieczenie baz morskich, rozwijano artylerię nadbrzeżną oraz lotnictwo. Ponadto prowadzono trałowanie bojowe, co pozwoliło na doskonalenie taktyki trałowania<sup>47</sup>.

Rozwój w kraju polskiej myśli wojskowej w zakresie morskiej sztuki wojennej był ograniczony ze względu na jej polityczne odizolowanie od POMW. Została ona pozbawiona teorii i praktyki nowoczesnej floty polskiej, korzystającej z techniki i sztuki wojennej najlepszych sił morskich w Europie – Royal Navy. W jej miejsce obowiązywały doktrynerskie wzory radzieckie, dalekie od nowoczesności. Jednak od 1950 roku i ten mocno ograniczony polski element morskiej sztuki wojennej został zlikwidowany. W MW zabrakło już światłych ludzi, których wcześniej usunięto, a nowi wyrosli dopiero w przyszłych latach. Jednocześnie w miejsce oficjalnej silnej sowietyzacji weszła PZPR coraz bardziej podporządkowując wojsko i myśl wojskową idei komunistycznej<sup>48</sup>. Nie stwierdza się więc oryginalnych wojskowo-morskich prac teoretyków polskich opartych chociażby na doświadczeniach polskich. Własne przemyślenia i propozycje są nieliczne, a druzgocąca przewaga w tej myśli stanowi powielanie sowieckich wzorów i ich rozwijanie na własnym gruncie.

Analizy doświadczeń z II wojny światowej były jednostronne i prorosyjskie i nic nie wносиły do sztuki wojennej. Wprowadzano gotowe opracowania i podręczniki tłumaczone z języka rosyjskiego, a doktrynalna radziecka sztuka wojenna powodowała ograniczenie roli floty wojennej. Było to powodem ograniczenia jej do zadań w rejonach przybrzeżnych, a szkolenie prowadzono do przygotowania do walki na pozycjach minowo-artyleryjskich. Ponadto teoretycy radzieccy negowali przez długi czas znaczenie floty wojennej w obliczu wprowadzenia broni atomowej. Według nich główną rolę miały odegrać wojska lądowe mające taką broń i wsparcie okrętów byłoby zbyt duże. Wbrew nowoczesnej morskiej sztuce wojennej, rozwijanej z powodzeniem w zachodnich państwach morskich, radziecka negocowała niemal wszystkie zadania operacyjne floty, włącznie z desantami morskimi. Ponieważ te doktrynalne założenia były dyrektywne, w rozwoju morskiej sztuki wojennej nastąpił znaczny chaos, hamujący nowoczesną myśl wojskową wśród teoretyków i praktyków sowiec-

<sup>43</sup> AMW, 102/68, s. 62, 83.

<sup>44</sup> Rudomino, *Aspekty techniczne*, s. 34.

<sup>45</sup> W PRL uruchomiono produkcję okrętową na szeroką skalę dopiero po wprowadzeniu programów rozwoju oceanicznej floty sowieckiej i odpowiednich zadań dla sił morskich UW na Bałtyku. Według nich rozwinięto produkcję okrętów desantowych dla floty PRL i innych flot satelickich Związku Radzieckiego. W PRL rozwinięto również zespoły ścigaczy torpedowych, ale z dużym opóźnieniem. W innych flotach zaczął następować ich zmierzch, a w miejsce ścigaczy torpedowych zaczęto wprowadzać kutry rakietowe.

<sup>46</sup> Gorskow, *Potęga*, s. 291. Z tych sowieckich koncepcji wynikały również zadania dla floty wojennej PRL. Były one dyskutowane, modyfikowane tak, że od 1960 roku uzyskały kształt obowiązujący aż do 1989 roku.

<sup>47</sup> Miecznikowski, *Rozwój*.

<sup>48</sup> Działalność tę prowadzono delikatnie, na zewnątrz niejako w interesie narodu, a w rzeczywistości na rzecz imperium sowieckiego i ruchu komunistycznego.

kich i powoli wyłaniających się w polskich siłach zbrojnych. Jednocześnie te błędne założenia miały wpływ na rozbudowę MW, które szły w niepożądanym kierunku i spowodowały duże straty finansowe i personalne.

W tym doktrynalnym chaosie wprowadzano dokumenty, m.in. *Taktykę Marynarki Wojennej*, określające zasady i sposoby walki na morzu, taktykę poszczególnych rodzajów okrętów i współdziałanie sił. Starano się jednak uwzględnić działania bojowe okrętów na morzu w warunkach użycia broni atomowej.

Dokumenty, podręczniki i inne tego rodzaju tłumaczenia trudno było jednak zastosować. Wprowadzano je bez głębszej analizy ich przydatności w naszych warunkach, a szkolenie floty według takich błędnych założeń pochłonęło znaczny wysiłek organizacyjno-finansowy. Co prawda w międzyczasie sowiecka morską sztuką wojenną zaczęła ulegać modyfikacji i unowocześnianiu – głównie po powstaniu NATO i wojnie koreańskiej, ale nie miało to jeszcze większego odbicia w MW PRL.

Szybki rozwój morskiej sztuki wojennej nastąpił wraz z powstaniem UW<sup>49</sup>. Rozpoczęła się wówczas szeroka wymiana doświadczeń między flotami tego układu, których oficerowie pokończyli studia różnego rodzaju i typów w ZSRR. Wśród nich było wielu takich, którzy nieraz przewyższali swoich nauczycieli – w tym Polacy (Zdzisław Studziński, Ludwik Janczyszyn, Henryk Pietraszkiewicz i inni) i wnosili znaczący wkład w rozwój morskiej sztuki wojennej UW. Nie mieli jednak możliwości przekraczania ram radzieckiej myśli wojskowej, która była zawsze podporządkowana ideologii komunistycznej. Nowe założenia morskiej sztuki wojennej UW spowodowały konieczność zmian organizacyjnych, wymagały nowych okrętów i techniki.

Z MW PRL związane były morskie jednostki WOP, głównie w zakresie technicznym, szkoleniowym i personalnym. W porównaniu z MW, WOP stanowił istotny element represyjny władzy ludowej, głównie do 1956 roku. Co prawda w okresie tym normy prawne ochrony morskiej granicy państwa pochodziły z czasów II Rzeczypospolitej, to jednak zakładały ostry reżim na granicy. Utrudniało to znacząco rozwój gospodarki morskiej i turystyki, dlatego z biegiem lat obostrzenia te coraz częściej krytykowane nie tylko ze strony społeczeństwa, ale i ze strony wielu osób będących w różnych strukturach władzy ludowej.

W pierwszych latach powojennych było duże nasilenie przekroczeń granicy o charakterze pospolitego przestępstwa, co wykorzystano do walki z opozycją polityczną. Potem liczba osób chcących przekroczyć granicę morską malała, ale wraz z tym wzmacniano środki do jej uszczelnienia. W jej ochronie stosowano różne formy, które rozwijano w oparciu o pomoc kadrową i organizacyjno-szkoleniową MW. Natomiast w zakresie politycznym i porządkowym utrzymywano współpracę z terenowymi organami UB (MBP), MO, PPR (PZPR) i władzy ludowej, które przybierały na sile przy okazji

akcji politycznych. Od 1957 roku nastąpiło znaczne zmniejszenie prób nielegalnego przekraczania granicy przez pospolitych przestępców. Ponieważ nie stwierdzono takich prób o charakterze politycznym, stopniowo łagodzone obostrzenia na granicy morskiej. Jednocześnie współdziałanie morskich jednostek WOP z organami władzy ludowej i represji stawały się luźne i raczej już okazjonalne. Rosło natomiast współdziałanie z MW.

Morskie jednostki WOP do służby granicznej używały różnych jednostek o charakterze morskim, przybrzeżnym i rzeczonym, różnych rodzajów i typów. Do połowy lat 50. były to jednostki cywilne, adaptowane do potrzeb granicznych, uzbrojone w broń maszynową (czasami w armaty kalibru 37 mm) i pozbawione odpowiedniego wyposażenia, niezbędnego do takiej służby. Jedyną jednostką odpowiednią do tego celu był *KP 1* (ex *Batory*). Sytuacja uległa zmianie po uruchomieniu produkcji stoczniowej okrętów i kutrów patrolowych oraz odpowiednich motorówek. Natomiast organizacja morskiej służby granicznej – powstanie dywizjonów, spowodowała, że stały się one jednostkami bojowymi. Na wypadek wojny miały stanowić jednostki MW do zwalczania OP, służby patrolowej, przeciwminowej i do innych pomocniczych zadań w rejonie baz morskich<sup>50</sup>.

W omawianym okresie okręty, kutry i motorówki WOP dużo przebywały w służbie na morzu, a ich załogi należały do dobrze wyszkolonych, należycie znoszących trudy służby w różnych warunkach pogodowych. Gorzej było ze szkoleniem zespołowym, którego w omawianym czasie nie prowadzono, ponieważ nie było komu organizować.

Jednostki morskie WOP odegrały liczącą się rolę w utrwalaniu systemu totalitarnego w Polsce, skutecznie uszczelniając granicę morską. Możliwe jeszcze próby opuszczenia kraju przed prześladowaniami służb bezpieczeństwa pod koniec lat 40. zostały znacznie ograniczone, a w latach 50. stały się niemożliwe. Oddział Służby Morskiej WOP przejęli oficerowie radzieccy, którzy przy wsparciu MBP przeprowadzili reorganizację morskiej służby granicznej według wzorów sowieckich, stanowiącą jeden z priorytetów władzy ludowej. Rosła więc szybko liczba jednostek pływających, następował rozwój form służby granicznej, współdziałanie między jednostkami na morzu i brygadami nadmorskimi WOP<sup>51</sup>.

W uszczelnianiu morskiej granicy swój znaczny udział miały również UB (MBP), komitety PPR (PZPR) nadmorskich miejscowości, organa administracji lokalnej oraz MW. Działały one coraz sprawniej na rzecz wzmocnienia tej służby.

Polska morską myśl wojskowa nie była więc samodzielna. Kształtowana pod wpływem wielkomocarstwowych idei radzieckiej floty wojennej i wynikających z niej zadań dla morskich sił UW na Bałtyku, uwzględn-

<sup>49</sup> Związane z tym było przejście radzieckich sił zbrojnych na wyższy etap zadań bojowych – przygotowanie wojsk do wsparcia rozwoju komunizmu. Dotyczyło to również floty wojennej, która stopniowo przechodziła na wyższy etap – stając się niebawem morską potęgą, obok Stanów Zjednoczonych. Decydującą rolę w przewartościowaniu morskiej sztuki wojennej ZSRR i szybkiego rozwoju sił morskich tego państwa, odegrał admirał Gorszkow z grupą szczególnie wykształconych admirałów i oficerów, których potrafił wyłonić z masy dowódczo-sztabowej sowieckiej MW.

<sup>50</sup> W oparciu o niektóre organa partyjne i MSW, o szczególnie wybujałych ambicjach, po pewnym usamodzielnieniu się morskiej służby granicznej, jej decydenci planowali szaloną rozbudowę swoich jednostek. Miały one składać się z kilku dywizjonów o dużej liczbie okrętów i kutrów pościgowych, lotnictwa morskiego, własnego szkolnictwa, zaplecza remontowego oraz magazynów i składnic. Planowano w związku z tym niebawem rozbudowę etatów, w tym kilku admirałskich. Zamiany te niejako stanowiłyby konkurencję jednostek morskich WOP w stosunku do MW, a MSW w stosunku do MON.

<sup>51</sup> AWOP, 617/6/61.

niała realia geograficzno-wojskowe tego morza, przyjmowała odpowiednie formy szkolenia operacyjno-taktycznego, a potem – wykorzystywała rozwijające się zaplecze naukowo-techniczne MW. Polscy oficerowie zdobywający odpowiednie kwalifikacje w Związku Radzieckim i w kraju, w niczym nie ustępowali sowieckim, a nawet zaczęli przewyższać ich pod każdym względem. Z biegiem lat rodziła się jedność z własnymi tradycjami, a wzorcem powoli stawała się polska flota wojenna operująca w czasie II wojny światowej z baz brytyjskich<sup>52</sup>. Jednocześnie, mimo silnej indoktrynacji komunistycznej, znaczna część oficerów marynarki pojmowała służbę we flocie wojennej jako działanie potrzebne dla własnego Narodu. Coraz silniej rosło poczucie wspólnoty narodowej. Wielu z nich lekceważyło i ignorowało sowieckich oficerów, a dowódcy i sztaby różnych szczebli coraz powszechniej spychali oficerów politycznych do roli aparatu urzędniczego, który tracił wpływy na okrętach. A to miało jednak wpływ, przynajmniej na starania, w kierunku niezależnej polskiej myśli wojskowej.

Polska flota wojenna rozwijała się i działała na rzecz własnego Narodu i w czasie wojny w niczym nie ustępowała sojusznikom i przeciwnikom. Kilka lat po wojnie, należała do jej podobnych mniejszych flot na Bałtyku, a następnie rozwijano ją w ramach UW na potrzeby wrogiej narodowi ideologii. Operowała w różnych środowiskach geograficznych, co wymagało wystawiania odpowiedniej klasy okrętów, które w zależności od warunków politycznych miały różnorodną technikę okrętową i środki bojowe oraz sposoby walki morskiej. Nowoczesną technikę i środki bojowe miały okręty POMW, korzystające ze wsparcia Wielkiej Brytanii. Natomiast w PRL należały one do przestarzałych, a zależność od Sowietów powodowała stałe zacofanie polskich sił morskich w stosunku do innych flot wojennych na Bałtyku, co leżało zresztą w politycznym interesie Moskwy. Z tym była związana morską sztuką wojenną, która w POMW przyjmowała najnowsze osiągnięcia myśli wojskowej i mogła się nadal rozwijać, zaś w PRL podlegała komunistycznemu doktrynerstwu. Jednocześnie polska flota wojenna miała narodowy charakter w czasie operowania z baz brytyjskich, który starano się różnymi sposobami utrzymać nawet w czasie silnej sowietyzacji w kraju. Narzucona zależność od Związku Radzieckiego i komunistyczna indoktrynacja stanów osobowych floty PRL nie były w stanie wynarodowić naszych oficerów, podoficerów oraz marynarzy. A polska bandera wojenna zawsze stanowiła dumę dla Polaków.

<sup>52</sup> Znaczne utożsamianie floty PRL z morskimi siłami II Rzeczypospolitej nasiliło się od końca lat 50-tych. Stanowiła ona dumę dla polskiej bandery wojennej, która jako jedyna w UW toczyła bezpartonową walkę z flotą Niemiec i Włoch. Natomiast wszystkie pozostałe floty UW w czasie wojny stanęły po stronie Niemiec i Włoch – floty Rumunii i Bułgarii, flotylla rzeczna Węgier, albo wspierały przez pewien czas Kriegsmarine – flota sowiecka, albo wywodziły się z floty III Rzeszy niemieckiej – flota NRD. Coraz powszechniej zdawano z tego sprawę i Polacy przejawiali moralną wyższość nad innymi. Tym bardziej, że po latach zauważono pewną niechęć do polskiej MW, która była pomijana w UW pod względem wyposażenia i zaopatrzenia.

## Źródła i literatura

### MATERIAŁY ARCHIWALNE

Archiwum Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Gdańsku: 44/7/7; 189/3; 189/4; 189/7; 189/18.

Archiwum Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Koszalinie: Sprawozdanie z placówki Urzędu Bezpieczeństwa Ustka, za marzec 1949 rok.

Archiwum Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku: 1/I; 1/III/1; 1/V/16; 1/V/17; 1/V/18; 1/V/19.

Archiwum Marynarki Wojennej – Wejherowo: 1/49/1; 2; 2/5; 2/12; 2/13; 2/15; 2/15/16; 2/16; 2/40; 2/43; 2/49/1; 2/49/5; 2/49/6; 2/49/7; 2/49/8; 2/49/12; 2/49/15; 2/49/29; 2/49/54; 7/57; 8/1; 8/13; 8/49/1; 8/49/2; 8/49/25; 8/49/31; 8/49/33; 9; 9/97; 10/57; 15/542/17; 15/543/15; 17/56; 19/3; 19/16; 22; 22/152; 24/40/5; 31/57; 34/4; 34/57; 35; 35/4; 35/9; 35/13; 35/36; 35/49/10; 35/49/13; 35/49/34; 35/49/61; 35/49/66; 36/78/8; 37/42/1; 37/57; 44/57; 47/49; 61/1; 62/7; 67/1; 67/3; 67/4; 67/5; 67/7; 67/11; 67/12; 67/14; 67/15; 67/16; 67/17; 67/18; 67/19; 68/6; 68/8; 68/9; 68/11; 68/15; 68/16; 68/17; 68/18; 68/19; 68/20; 68/24; 82; 82/3; 82/7; 82/50/7; 87/50/2; 110/50/2; 132/6; 132/9; 132/19; 145/2; 145/36; 145/51/36; 148/51/11; 157/7; 175/7; 175/12; 183/36; 195/10; 207/2; 207/3; 216/2; 223/20; 223/31; 231/1; 231/2; 231/8; 231/9; 231/52/15,42,72; 241/9; 267/3; 273/18/12,14; 287/1; 287/4; 287/5; 287/6; 287/23; 340/5; 328/3; 336/63; 336/142; 340/5; 341/3; 366/25; 707/12; 707/13; 722/5,7; 777/76; 959/79; 1040/2; 1040/3; 1234/2; 1246/51; 1246/56/1; 1324; 1324/56/23; 1324/65/8; 1342/56/23; 1385/56/1; 1421/2; 1421/56/2; 1421/56/6; 1525/57/12; 1544/57/40; 1564/58/20; 1640/57/89,90; 1640/89,90; 1664/58/20; 1851/59/126; 1991/59/39; 1993/59/2; 1997/59/27,28; 2024/60/6; 2024/60/13; 2026/60; 2024/60/5,6; 2026/60/8; 2027/60/18; 2028/60/13,19; 2050/GO/6; 2052/60/26; 2138/61/2; 2139/61/2,12; 2140/61/12; 2143/61/6; 2158/61/31,117; 2217/61/7; 2227/61/7; 2637/3; 2637/63/16,26; 3071/65/39,71; 3073/65/1; 3084/61/10; 3218/51/2; 3282/3; 3282/13; 3282/68/20,27,42; 3348/69/104; 3403/1; 3403/3; 3403/5; 3403/9; 3403/13; 3403/17; 3403/21; 3403/72; 3500/73/12; 3506/74/15; 3533/75/14,114,118,119,125,128,131,192; 3563/76/31; 3563/76/12,254; 3569/78/18; 3596/73/IV; 3596/78/4,23,27; 3724/83/1; 3738/85/42; 3768/27; 3768/85/26; 3768/85/27; 3768/85/43,60; 5333/75/123; 8282/68.

Archiwum Państwowe Gdańsk: GUM/1045.

Archiwum Wojsk Ochrony Pogranicza: 4c; 147/5/57; 147/6; 147/7/57; 147/12; 147/16/57; 147/18/58; 147/20/57; 148/3/57; 148/10; 149/15; 149/19; 149/31/57; 150/3; 150/8; 150/9; 150/27; 150/34; 150/42; 150/42/57; 150/77; 151/56; 152/54; 163/35; 165/7/58; 165/20/57; 167/18; 167/19; 168/19; 168/36; 169/26; 169/46; 171/64; 179/45; 182/7; 183/6; 183/35; 183/36; 185/6; 217/4; 217/42; 217/45/58; 217/64/58; 218/7; 218/40; 219/2; 222/38,39; 224/76; 225/1; 227/3/58; 230/102; 240; 241; 255/1/58; 462/2; 462/7; 462/7/59; 462/9; 462/9; 545; 617/6/61; 618/15/61; 620/12/61.

Centralne Archiwum Ministerstwa Spraw Wewnętrznych: 44/5; 78/1; 78/21; 78/25; 78/40; 79/40.

Centralne Archiwum Wojskowe: 110/65, t. 9; 465/57, t. 1592, 1593; I.302.4.258; I.302.4.1942; I.304.2.1942; IV.501.1/A.166; IV.501.1/A.792; IV.501.1/A.2191; IV.501.1/A.2194; IV.501.1/A.2208.

Muzeum Marynarki Wojennej: 45; 69; 83; 103; 108; 127; 131; 145; 156; 247; 251; 290; 301; 357; 407; 411; 415; 427; 452; 500; 501; 509; 608; 619; 636; 645.

Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego w Londynie: MAR.A.1/12; MAR.A.21.2/15; MAR.A.21.2/16; MAR.A.I/8; MAR.A.I/13; MAR.A.I/18; MAR.A.II/1; MAR.A.II.1/1; MAR.A.II.2/1; MAR.A.II.4/7; MAR.A.II.5/1A; NAR.A.II.417; MAR.A.IV.1; MAR.A.IV.1/1; MAR.A.V.1/2; MAR.A.V.1/3; MAR.A.V.1/4; MAR.A.V.1/5; MAR.A.V.1/8; MAR.A.V.1/9; MAR.A.V.1/12; MAR.A.V.4/6; MAR.A.V.8/1; MAR.A.V.8/9; MAR.A.V.9/3; MAR.A.V.15/1; MAR.A.V.15/2; MAR.A.V.15/3; MAR.A.V.16; MAR.A.V.16/1; MAR.A.V.16/16; MAR.A.V.16/31; MAR.A.V.16/51; MAR.A.V.17/7; MAR.A.V.17/14; MAR.A.18/9; MAR.A.V.18; MAR.A.V.19; MAR.A.V.21/2; MAR.A.V.21.2/15; MAR.A.V.21.2/16; MAR.A.V.28;

MAR.A.V.29; MAR.A.V.30/1; MAR.A.V.30/2.

Zbiory archiwalne własne: Nr 4 – 0 No.897/03-010/92, Marnix; Nr 5 – „INS GODAVARI EX HMS BEDALE”; Nr 7 – 28. Historisch-Taktische Tagung der Flotte 1988. Seesstrategische Konzeption und operative Führung in der deutschen Marine; Nr 8 – The Sea War in Korea, Annapolis, Maryland United States Naval Institute; nr 9 – nr 035/POL/AD/NC; nr 10 (ORP „Iskra”, DS „Czujmy”, KP 101); Nr 11 – Seemacht und Geschichte. Festschrift zum 80. Geburtstag von Friedrich Ruge, Herausgeber Deutsches Marine Institut; Nr 12 – fotokopia raportu dowódcy WOP do ministra BP nr 0916 z 17 marca 1959; Nr 13 – wyciąg rozkazu organizacyjnego nr 020 – SM z 6 października 1950; Colonel Józef Gáspár (Budapest Military District Command), The History of the Hungarian Riverine Forces and their Wartime Operations between 1914 and 1945; Les ancêtres de notre Force Navale, odb. Centrum voor historische dokumentatie Belgische Krijgsmacht; Seemacht und Geschichte. Festschrift zum 80. Geburtstag von Friedrich Ruge.

### WYDAWNICTWA ŹRÓDŁOWE

*Album schiem i tablic po kursu istorii wojenno-morskogo isskustwa*, Wojskowo-Morskaja Akademia 1954.

*Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. I–V, Wrocław 1990–1991.

Cytowski J., *Wychowanie w Ludowym Wojsku Polskim w latach 1945–1970. Materiały źródłowe*, Warszawa 1987.

Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1937 r. o znakach wojska i marynarki wojennej, (DUR, 28 stycznia 1938 r., Nr 5, poz. 32.

Dekret z dnia 23 kwietnia 1953 r. o banderze jednostek pływających Wojsk Ochrony Pogranicza, DUPRL z 24 kwietnia 1953 r., Nr 23, poz. 94.

Dekret z dnia 9 listopada 1955 r. o znakach Sił Zbrojnych, rozdział 4 (znaki Marynarki Wojennej), DUPRL z dnia 31 grudnia 1955 r., Nr 47, poz. 315.

Dekret z dnia 23 marca 1956 r. o ochronie granic państwowych, DUPRL, Nr 9, poz. 51.

*Dziennik działań bojowych pancernika „Schleswig-Holstein” od 25.08 do 7.09.1939. Opracowanie i tłumaczenie J. Roszko i J. Żebrowski*, Kraków 1995.

Hubatsch W., *Hitlers Weisungen für die Kriegführung 1939–1945*, Frankfurt am main 1962.

Kondracki T., *Polska Marynarka Wojenna w początkowym okresie drugiej wojny światowej – meldunek kontradm. Świrskiego 7.X.1939*, ZN 1993, nr 7.

*Łocja Bałtyku. Część południowa. Wybrzeże polskie*, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Gdynia 1982.

Łakomy Z., Perzanowski K., *Album jednostek pływających MW PRL zbudowanych przez krajowy przemysł okrętowy*, DMW 1973.

*Marynarka Wojenna. Dokumenty i opracowania*, Londyn 1968.

*Międzynarodowe tło agresji Rzeszy Niemieckiej na Polskę 1939 r. Wybór dokumentów*, Warszawa 1986.

Ney-Krwawicz M., *Komenda Główna Armii Krajowej 1939–1945*, Warszawa 1990.

*Organizacja Układu Warszawskiego. Dokumenty 1955–1980*, Warszawa 1981.

*Plany portów wybrzeża PRL*, DMW 1972.

*PPR VIII.1944–XII.1945. Dokumenty*, Warszawa 1959.

Pragier A., *Czas przeszły dokonany*, Londyn 1966.

*Protokoły polsko-brytyjskich rozmów sztabowych w Warszawie w maju 1939 r.*, B 1957, z. 3–4.

*Relacja w sprawie radzieckich przedsiębiorstw rybackich przesłana wojewodzie szczecińskiemu przez Stefana Kosiora, naczelnika Wydziału Społeczno-Politycznego Urzędu Wojewódzkiego Szczecińskiego 30 września 1947 r.*, Nautologia 1994, nr 1.

Rozporządzenie ministra obrony narodowej z dnia 29 marca 1957 r.

- w sprawie warunków przebywania obcych okrętów wojennych na obszarach morskich wód wewnętrznych, wód terytorialnych i wód pasa przyległego, DU PRL 1957, Nr 19, poz. 96.
- Rozważania o taktycznym użyciu okrętów podwodnych*, KMW 1938.
- Sprawa polska w czasie drugiej wojny światowej w pamiętnikach. Wybór i komentarz M. Tomala*, Warszawa 1990.
- Stawecki P., *Protokoły rozmów polskiej misji wojskowej w Londynie we wrześniu 1939 r.*, WPH 1961, nr 2.
- Techman R., *Radzieckie bazy rybackie w rejonie ujścia Odry. Dokument z roku 1947*, N 1994, nr 1.
- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stanie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonujących w Polsce, podpisana w Warszawie dnia 17 grudnia 1956 rok, DUPRL 1957, Nr 29, poz. 127.
- Ustawa z 10 grudnia 1959 r. o zmianie dekretu z 9 listopada 1955 r. o znakach Sił Zbrojnych, DUPRL z dnia 28 grudnia 1959 r., Nr 71, poz. 447.
- Żymierski M., Spychalski M., *Wojsko Polskie 1944–1947. Wybór rozkazów, przemówień i artykułów*, Warszawa 1947.

## PAMIĘTNIKI, WSPOMNIENIA I DZIEŁA TEORETYCZNE

- Anders W., *Bez ostatniego rozdziału*, Bydgoszcz 1989.
- Bagiński Z., *Do góry kilem*, Warszawa 1976.
- Bartosik J., *Wierny okręt*, Warszawa 1948.
- Beaufre A., *Wstęp do strategii. Odstraszanie i strategia*, Warszawa 1968.
- Berling Z., *Wspomnienia. Wolność na przetarg*, Warszawa 1991.
- Boczkowski Z., *Miny za burtą*, Warszawa 1968.
- Bojczuk L., *Polski kontrtorpedowiec płynie w konwoju*, PW-ŻPO 1947, nr 17.
- Borowski M., *Od Tobruku do Murmańska*, Warszawa 1966.
- Bór-Komorowski T., *Armia Podziemna*, Londyn 1952.
- Bradley O. N., *Żołnierska epopeja*, Warszawa 1989.
- Churchill W. S., *Druga wojna światowa*, t. I, księga 2, Gdańsk 1995.
- Cygan W., *Granatowa załoga*, Londyn 1955.
- Dąbrowski F., *Wspomnienia z obrony Westerplatte (Wspomnienia i dokumenty)*, Gdańsk 1957.
- Dąbrowski C., *W walkach z U-bootami*, [w:] *Pamiętniki inwalidów wojennych, wybór i oprac. H. Gawiński*, Warszawa 1971.
- Doerffer J. W., *Kilka osobistych wspomnień związanych z ORP „Błyskawica”*, BH 1997, nr 15.
- Domiczek A., *Opowiadania marynarskie*, Londyn 1945.
- Dönitz K., *10 lat i 20 dni. Wspomnienia 1935–1945*, Gdańsk 1997.
- Douhet G., *Panowanie w powietrzu*, Warszawa 1965.
- Dyl S., *Bałtycka wachta*, Warszawa 1984.
- Eisenhower D. D., *Krucjata w Europie*, Warszawa 1959.
- Filipowicz M., *Ludzie, stoczenie i okręty*, Gdańsk 1985.
- Francki W., *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*, NS 1973, nr 130.
- de Gaulle Ch., *Pamiętniki wojenne. Apel 1940–1942*, Warszawa 1962.
- Gołowko A., *Wojna za kręgiem polarnym*, Warszawa 1964.
- gorazdowski S., *„U 407” zatonał. Wspomnienia oficera z ORP „Garland”*, MP 1947, nr 16.
- Gorszkow S. G., *Rozwój radzieckiej sztuki wojennomorskiej*, PM 1967, z. 7.
- Gorszkow S., *Potęga morską współczesnego państwa*, Warszawa 1979.
- Goska A., *Na ścigaczach. Wspomnienia Andrzeja Jaroszewskiego*, NS 1986, nr 158.
- Grzywaczyk K., *Jak ORP „Piorun” wytopił „Bismarcka”. Relacja naocznej świadka*, Kaszëbë 1958, nr 12.
- Guderian H., *Wspomnienia żołnierza*, Warszawa 1958.
- Guzowski A., *Kanał La Manche*, NS 1980, nr 143.
- Halder F., *Dziennik wojenny*, t. I, Warszawa 1971.
- Haller J., *Pamiętniki*, Londyn 1964.
- Hermaszewski T., *ORP „Ślązak” w wypadzie na Dieppe*, NS 1978, nr 141.
- Horton adm., *Wejście Sochoła w miejsce Orła*, PWŻPO 1941, nr 37.
- Jagusiewicz Z., *Wspomnienia z ORP „Gryf”*, NS 1980, nr 145.
- Janczyszyn L., *Geneza powstania i rola Marynarki Wojennej w systemie obronnym kraju*, PM 1975, z. 6.
- Janczyszyn L., *Ludowa Marynarka Wojenna*, PM 1980, z. 9.
- Karnicki B., *Marynarski worek wspomnień*, Warszawa 1987.
- Kłossowski J., *Wspomnienia z marynarki wojennej*, Warszawa 1970.
- Kołodziej A., *Ich trzydziestu sześciu*, Gdańsk 1977.
- Kon W., *Atlantyckie patrole*, Warszawa 1958.
- Kon W., *Przy angielskim brzegu*, Gdańsk 1974.
- Kot S., *Rozmowy z Kremlem*, Londyn 1959.
- Kowalski J., *„Błyskawica”. Opowieść marynarska według relacji bosmanata Z. Dutkiewicza*, Poznań 1949.
- Kuropieska J., *Misja w Londynie*, Warszawa 1981.
- Kuropieska J., *Z powrotem w służbie*, Warszawa 1984.
- Kuzniecowa N. G., *Zwycięskim kursem*, Warszawa 1978.
- Maczek S., *Od podwoły do czołga*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1990.
- Mannerheim C. G. E., *Wspomnienia*, Warszawa 1996.
- Mańkowski S., *Pod banderą z zielonym otokiem*, Warszawa 1967.
- Mayak S. H., *Dokąd idziemy?*, Londyn 1947.
- Milenuszkina W. Z., *Wybierać kotwicę*, Gdańsk 1970.
- Montgomery A., *Inwazja na Europę*, Warszawa 1948.
- Montgomery A., *Wspomnienia*, Warszawa 1961.
- Należcz-Tymiński R., *„Błyskawica” w Narwiku*, NS 1986, nr 157.
- Patton G., *Wojna jak ją poznałem*, Warszawa 1989.
- Piór T., *Armia ze skażoną. W Wojsku Polskim 1945–1968*, Warszawa 1994.
- Pohorecki S., *Zatonięcie ORP „Orkan”*, NS 1971, nr 124.
- Poksiński J., *Stefan Mossor – wstępne rozważania strategiczne nad geopolitycznym położeniem Polski*, WPH 1987, nr 2.
- Poksiński J., *Memoriał generała brygady Stefana Mossora do naczelnego dowódcy Wojska Polskiego z 19.VII.1946 r. w sprawie koncepcji obrony wybrzeża i rozwoju marynarki wojennej*, ZN WAP 1985, nr 3.
- Poksiński J., *Flota wojenna Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1951–1967. Koncepcje kontradmirała Włodzimierza Steyera z 3 maja 1947 roku*, ZN WAP 1988, nr 3.
- Poray-Wojciechowski W., *Trumna na pokładzie. Urywki z pamiętnika*, NS 1969, nr 118.
- Poray-Wojciechowski W., *Na pokładzie ORP „Błyskawica”. Urywki z pamiętnika*, NS 1969, nr 119.
- Romanowski B., *Torpeda w celu*, Warszawa 1985.
- Ruge F., *Der Seekrieg 1939–1945*, Stuttgart 1962.
- Ruge F., *Die Minensuchwaffe im Kampf gegen Polen 1939*, Berlin 1941.
- Rylke A., *W służbie okrętu*, Gdynia 1967.
- Skrzypek E., *List marynarza*, PW-ŻPO 1941, nr 33.
- Skrzynka pocztowa, PW-ŻPO 1942, nr 22–23.
- Steyer W., *Samotny półwysep*, Poznań 1957.
- Thornhill D., *Wspomnienia ze służby w polskiej marynarce wojennej (październik 1944 – luty 1946 r.)*, PM 1996, z. 4.
- Tumaniszwili J., *Z kampanii norweskiej. Urywki z pamiętnika*, PW-ŻPO 1941, nr 21–22.
- Tumaniszwili J., *Polska flota w kampanii norweskiej*, NS 1990, nr 166.
- Tumaniszwili J., *Rozmowa z Hessem – ostatnie chwile na „Gromie”*, NS 1990, nr 167.
- Wasilewski M., *Kartki z pamiętnika 1939–1942*, NS 1963, nr 104.
- Weniger W., *Die Seestrategie des Weltkriegs*, Berlin 1929.
- Węglarz Z., *Wspomnienia ze służby na ORP „Burza” w latach 1939–1940*, BH 1989, nr 11.
- Wroński B., *Wspomnienia płyną jak okręty*, Londyn 1981.
- Wroński B., *Pożegnanie przyjaciela*, NS 1985, nr 155.
- Ven, *Współczesna flota morską. Jej cele, skład i uzbrojenia*, Toruń 1927.

## REGULAMINY, INSTRUKCJE, PRZEPISY, PODRĘCZNIKI I KATALOGI

- Album min morskich, DMW 1947.
- Album rysunków do instrukcji artylerii morskiej. 25 mm samoczynna armata przeciwlotnicza 84KM. Opis i utrzymanie, MON 1955.
- Armata morską 130 mm B-13. Album rysunków, DMW 1947.
- Artyleria morską. Podręcznik, DMW 1951.
- Bezpieczeństwo i higiena pracy na okrętach i pomocniczych jednostkach pływających marynarki wojennej, MON 1957.
- Bojowa tabela strzelania do celów powietrznych sposobem TS-50 85 mm armaty uniwersalnej nie posiadającej przedniego hamulca odrzutu, WSMW 1956.
- Grabowski Z., Hydroakustyk, MON 1951.
- Hydroakustyka. Podręcznik, MON 1952.
- Instrukcja artylerii morskiej. Amunicja do 130 mm armaty morskiej wz. B-13, MON 1953.
- Instrukcja artylerii morskiej. 25 mm samoczynna armata przeciwlotnicza 84 KM. Opis i utrzymanie, MON 1955.
- Instrukcja artylerii morskiej. 100 mm armata morską B-34 i B-34U. Opis i utrzymanie, DMW 1956.
- Instrukcja artylerii morskiej. 37 mm sprężona armata przeciwlotnicza morską W-11 67 kal. Opis, obsługa i utrzymanie, MON 1955.
- Instrukcja artylerii morskiej. 12,7 mm zdwojony KM Browning-Colt. Część I – opis i utrzymanie, Część II – sposób użycia, MON 1949.
- Instrukcja artylerii morskiej. Konżugator morską MK II, konżugator przeciwlotniczy MK III i żyrokorektor przechęłłów MK VII. Opis, sposób użycia i utrzymanie, MON 1949.
- Instrukcja obsługi 45 mm półautomatycznej armaty morskiej wz.43 systemu 21-KM, DMW 1947.
- Instrukcja obsługi dalmierzy stereoskopowych typu D.M., DMW 1948.
- Instrukcja artylerii morskiej. Organizacja i ocena strzelań artyleryjskich, DMW 1951.
- Instrukcja organizacji i oceny strzelań artylerii morskiej, MON 1954.
- Instrukcja broni podwodnej. Opis urządzenia do trawienia elektromagnetycznego, MON 1949.
- Instrukcja broni podwodnej. Opis torpedy wz.53-38. MON 1950.
- Instrukcja GZP WP nr 019 z 26.08.1949 w sprawie pracy politycznej

- w zakresie szkolenia bojowego.  
Instrukcja obsługi potrójnej wyrzutni torpedowej do torped kal. 533 mm, wz. 53-38, MON 1953.
- Instrukcja piechoty. 12,7 mm wielkokalibrowy karabin maszynowy wz. 1938 (46), cz. 1 (opis i utrzymanie), cz. 2 (sposoby i zasady strzelania), MON 1952.
- Iwaszko L., *Regulamin walki Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej*, AMW 1990.
- Jane's Fighting Ships*, London (lata) 1944/1945–1954/1955.
- Katalog sprzętu artylerii lufowej państw NATO, cz. VI. Artyleria okrętowa, MON 1982.
- Kurs wyszkolenia bojowego okrętów podwodnych (KWBO-55), DMW 1955.
- Makowski A., *Zasady taktycznego użycia min przez okręty nawodne. Taktyka Marynarki Wojennej*, cz. I, WSMW 1983.
- Naprawa 45 mm uniwersalnej armaty morskiej 21-K (RS-21-K), DMW 1957.
- Nawigacja taktyczna. Podręcznik, MON 1950.
- Opis i przepis obchodzenia się z miną wz. 1908/39, MON 1955.
- Opis przyrządów celowniczych typu MO (MO i MO-I), MON 1953.
- Opis trału elektromagnetycznego pętlowego, DMW 1947.
- Podręcznik tymczasowy zwalczania okrętów podwodnych, DMW 1952.
- Podręcznik artylerii, t. I, pod redakcją A.D. Blinowa, Warszawa 1953.
- Poradnik dowódcy plutonu ogniowego 37 mm armat przeciwlotniczych, DMW 1988.
- Praktyczna tabela strzelania do celów powietrznych sposobem TS-50 85 mm armaty uniwersalnej posiadającej przedni hamulec i nie posiadającej przedniego hamulca, WSMW 1956.
- Program szkolenia marynarzy DB-II na okrętach marynarki wojennej, DMW 1956.
- Program szkolenia marynarzy DB-III na jednostkach pływających marynarki wojennej, DMW 1956.
- Program szkolenia morskiego i ogólnowojskowego marynarzy na jednostkach pływających marynarki wojennej, DMW 1956.
- Przepisy broni podwodnej. Lekka wiecha trałowa wz. OTW. Opis, obsługa i utrzymanie (PBP nr 74-D), DMW 1956.
- Przepisy broni podwodnej. Mała mina kotwiczna JAM. Opis, obsługa i utrzymanie, MON 1958.
- Przepisy broni podwodnej. Miotacz bomb głębinowych wz. BMB-1. Opis i obsługa (PBP nr 53-D), MON 1956.
- Przepisy broni podwodnej. Morska mina kotwiczna wz. KB. Opis, obsługa i utrzymanie, DMW 1958.
- Przepisy broni podwodnej. Opis i obchodzenie się z bombą głębinową wz. B-1 z przyrządem zapalającym K-3 (PBP nr 51-D), MON 1955.
- Przepisy broni podwodnej. Torpeda wz. 53-39. Opis i obsługa, MON 1958.
- Przepisy broni podwodnej. Torpeda wz. 53-39. Album rysunków, MON 1958.
- Przepisy o obchodzeniu się z wyrzutniami torpedowymi wz. BS, MON 1953.
- Przepisy o sygnalizacji wzrokowej i dźwiękowej w marynarce wojennej, MON 1960.
- Radiostacja okrętowa R-609 „Akacja”. Opis i obsługiwanie, DMW 1957.
- Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej, KMW, Warszawa 1932.
- Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (R.S.O.), DMW 1947.
- Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO). Część I. Służba bojowa okrętu. Część II. Służba codzienna okrętu, DMW 1951.
- Regulamin służby na okrętach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (RSO), MON 1959.
- Tabela manewrowania i strzelań torpedowych okrętów podwodnych przy szybkości torpedy 43,5 węzła (PBP nr 3 C 1956), MON 1956.
- Taktyka Marynarki Wojennej, MON 1951.
- Taschenbuch der Kriegsflootten*, t. XXXV, München b.r.w.
- Tymczasowy podręcznik zwalczania okrętów podwodnych, DMW 1953.
- Weyers *Taschenbuch der Kriegsflootten*, München-Berlin 1954–1955, 1955.
- Wskazówki organizacyjno-metodyczne do wyszkolenia bojowego jednostek marynarki wojennej w roku szkoleniowym 1955, DMW 1954.
- Zaborski L., *Sygnalizacja*, Warszawa 1951.
- Bekker C., *Verdamnte See Ein Kriegstagebuch der deutschen Marine*, Oldenburg 1971.
- Bekker C., *Kampf und Untergang der Kriegsmarine*, Hannover 1953.
- Bekker C., *Die versunkene Flotte. Deutsche Schlachtschiffe und Kreuzer 1925–1945*, Oldenburg 1961.
- Bialek W., Ciesielski Cz., Strumiewski T., *Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte (Geneza i rozwój)*, Gdynia 1972.
- Biały J. (Czarnecki Z.), *Wspomnienia i przyszłość 1941–1947*, Londyn 1948.
- Biegański W., *Polacy w bitwie o Narwik*, Warszawa 1969.
- Biegański W., *Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie 1939–1945*, Warszawa 1990.
- Biereźnoy S., *Sowietskij WFM 1945–1995. Kriejsiera, bolszije protiwo-docznyje korabli, esminy*, Moskwa 1995.
- Bierżanek R., *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960.
- Bierżanek R., Rotocki Z., *Vademecum dla kapitanów statków*, Warszawa 1963.
- Biskupski S., *Na kursie „Bismarck”*, Warszawa 1963.
- Bragadin M. A., *The Italian Navy in World War II*, Annapolis-Maryland 1957.
- Bregman A., *Jak świat światem?*, Londyn 1964.
- Bregman A., *Polska i nowa Europa*, Londyn 1963.
- Bregman A., *Najlepszy sojusznik Hitlera*, Londyn 1958.
- Bregman A., *Najlepszy sojusznik Hitlera. Studium o współpracy Niemiec-ko-sowieckiej 1939–1941*, Londyn 1974.
- Brennecke J., *Schlachtschiff „Tirpitz”. Das Drama der einsamen Königin des Nordes*, Hannover 1953.
- Brennecke J., *Eismeer, Atlantik, Ostsee. Die Einsätze des schweren Kreuzers „Admiral Hipper” (1940–1945). Mit Geleitwort von F. Ruge*, Jüngerheim 1963.
- Brennecke J., *Kreuzerkrieg in zwei Ozeanen*, Leipzig 1942.
- Brennecke J., *Jäger-Gejagte. Deutsche U-Boote 1939 bis 1945*, Biberach a.d.Riss 1957.
- Brennecke J., *Schlachtschiff „Bismarck”*, Maryland 1960.
- Brennecke J., Krancke T., *RRR-das glückhafte Schiff. Kreuzerfahrten der „Admiral Scheer”*, Biberach/Riss 1955.
- Brodie B., *Strategia w erze broni raketowej*, Warszawa 1963.
- Busch F. O., *Unsere Kriegsmarine im polnischen Feldzug*, Berlin 1940.
- Busch F. O., *„Prinz Eugen” im ersten Gefecht*, Berlin 1943.
- Busch F. O., *Tragödie am Nordkap. Untergang des Schlachtschiffes „Scharnhorst”*, Hannover 1952.
- Busch F. O., *Schwerer Kreuzer „Prinz Eugen”. Die Geschichte eines fröhlichen Schieffes*, Hannover 1958.
- Busch F. O., *Zehn Zerstörer. Die Besetzung Narviks*, Hannover 1959.
- Busch F. O., *Kampf um Norwegens Fjörde. Fall Weserübung Nord*, Peetz 1964.
- Buchheim L. G., *Okręt*, Warszawa 1987.
- Charisius A., Dobias T., Kozaczuk W., *NATO. Strategia i siły zbrojne 1949–1975*, Warszawa 1977.
- Chijajnen Ł. P., *Rozwicie zarubieźnych podwodnych łodok i ich taktitki*, Moskwa 1979.
- Chocha B., Kaczmarek J., *Wojna i doktryna wojenna*, Warszawa 1980.
- Ciećkowski Z., *Ludowa Marynarka NRD – nasz sojusznik i przyjaciel*, Gdynia 1974.
- Ciesielski Cz., *Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1974.
- Ciesielski Cz., *Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920–1939. Na tle bałtyckich flot wojennych*, Zeszyty Naukowe, Uniwersytet Gdański, Rozprawy i monografie nr 58, Gdańsk 1985.
- Ciesielski Cz., *Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1951*, Gdańsk 1995.
- Ciesielski Cz., Pater W., Przybylski J., *Polska Marynarka Wojenna 1918–1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992.
- Cieśla J., Maltowski J., *Morska broń minowa*, Warszawa 1969.
- Cieślak T., *Zarys historii najnowszej krajów skandynawskich*, Warszawa 1978.
- Conway's *All the world's Fighting Ships 1922–1946*, London 1980.
- Csonkaréti K., *Hadihajók a Dunán*, Zrinyi 1980.
- Csonkaréti – Benczur, *Hadidengerészek és folyamerók a Dunán 1870–1945*, Zrinyi 1991.
- Czapliński W., *Ruch oporu w Danii 1940–1945*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1973.
- Czapliński W., *Dzieje Danii nowożytnej (1500–1975)*, Warszawa 1985.
- Czarnotta J., Moszumański Z., *Wojna zimowa*, Warszawa 1994.
- Czmur S., *Wykorzystanie lotnictwa w morskich i powietrznych operacjach desantowych w okresie II wojny światowej*, ASG WP 1965.
- Czynnik moralno-polityczny w wojnie współczesnej*, Warszawa 1960.
- Dec W., *Narwik i Falaise*, Warszawa 1972.
- Ders, *Endkampf an der Donau 1944/45*, Wien 1969.
- Detmers T., *The Raider „Kormoran”*, London 1959.
- Druga wojna światowa. Informator 1939–1945*, Warszawa 1962.
- II wojna światowa. Wojna w Afryce Północnej 1940–1943*, Warszawa 1982.

- II wojna światowa. Bitwa o Atlantyk*, Warszawa 1984.
- Dyskant J. W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983.
- Dziennik Obozowy AWP 1944*, nr 52, 70, 76, 110.
- Dzięgiel L., *Norwegia*, Warszawa 1972.
- Economic Survey of Europe since the War*, Genewa 1953.
- Egbert T., *Torpedoboote und Zerstörer*, Oldenburg und Hamburg 1964.
- Engel F. W., *Handbuch der NATO*, Frankfurt/M. 1957.
- Feret S., *Polska sztuka wojenna 1918–1939*, Warszawa 1972.
- Flemming M., *Definicja agresji*, Warszawa 1962.
- Forester C. S., *Bitwa o Malte*, Warszawa 1964.
- Frankowski S., *Polityczno-strategiczna geografia Morza Bałtyckiego*, Toruń 1931.
- Frontczak K., *Siły Zbrojne Polski Ludowej. Przejsie na stopę pokojową 1945–1947*, Warszawa 1974.
- Fuller J. F. C., *Druga wojna światowa 1939–1945*, Warszawa 1958.
- Gavin J., *Wojna i pokój w erze przestrzeni międzyplanetarnej*, Warszawa 1961.
- Gazet S., *Z morza i portów*, Londyn 1942.
- Geografia Powszechna*, t. IV, Warszawa 1967.
- Gierowski J. A., *Historia Włoch*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Lódź 1986.
- Giese F. E., *Die deutsche marine 1920 bis 1945*, Frankfurt 1956.
- Giorgerini G., Nani A., *Le Navi di Linea Italiane*, Roma 1962.
- Gilewicz R., *Układ Warszawski i jego znaczenie w umacnianiu obronności granic morskich nadbałtyckich państw socjalistycznych*, RONSiWMW, Gdynia 1963, nr 3.
- Gliński W., *Morskie operacje desantowe*, Gdańsk 1969.
- Godlewski J. R., Odyniec W., *Pomorze Gdańskie. Koncepcje obrony i militarnego wykorzystania od wieku XIII do roku 1939*, Warszawa 1982.
- Golczewski K., *Porzucona twierdza 1944–1945*, Poznań 1967.
- Gołąb Z., *O poglądach polskiej myśli wojskowej w latach 1956–1970 na wykorzystanie sił zbrojnych i prowadzenie działań bojowych*, Warszawa 1975.
- Górski T., *Operacyjna działalność Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej z baz brytyjskich. Obrona Polskiego Morza. 75 lat Polskiej Marynarki Wojennej, publikacja pod redakcją naukową Czesława Ciesielskiego*, Gdańsk-Gdynia 1993.
- Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, t.1–2, München 1966–1968.
- Grot L., Konecki T., Nalepa E., *Pokojowe dzieje Wojska Polskiego*, Warszawa 1988.
- Hadler W., *Der Flugzeugträger, sein Wesen und werden von 1911 bis zur gegenwart*, München 1968.
- Hansson P., *Co dziesiąty musiał umrzeć*, Gdańsk 1975.
- Hausen H. J., *Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945*, Ludwigsburg 1973.
- Herzog B., *60 Jahre deutsche U-boote 1906-1966*, München 1968.
- Hewlett R. G., Duncan F., *Nuclear Navy (1946–1962)*, Chicago-London 1974.
- Hoare S., *Ambassador on Special Mission*, London 1946.
- Holec M., *Uwagi o metodyce opracowania zjawiska mgły*, Zbiór prac WSMW nr 16, Gdynia 1966.
- Hubatsch W., *Der Admiralstab und die obersten marinebehörden in Deutschland 1848-1945*, Frankfurt/M. 1958.
- Hwoszcz W. A., *Taktyka podwodnych łodok*, Moskwa 1989.
- Hutnikiewicz A., *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991.
- Istoria wojenno-morskiego iskkustwa*, Moskwa 1969.
- Jackiewicz H., *Brytyjskie gwarancje dla Polski w 1939 roku*, Olsztyn 1980.
- Jacobson M., *Diplomatie im finnischen Winterkrieg 1939–1940*, Düsseldorf-Wien. 1970.
- Jacquot P. E., *Strategia peryferyjna a bomba atomowa*, Warszawa 1957.
- Jacquot P. E., *Zagadnienia strategii Zachodu*, Warszawa 1957.
- Jaskowski A., *Kampania norweska*, Glasgow 1944.
- Kamiński J., *Koalicja wojskowa (zarys dziejów)*, ASG WP 1982.
- Katz R., Gumanskoja E. L., *Bojowyje diejstwa monitorow na Dnieprze i Dunaje*, Sudostrojenie 1985, nr 6.
- Kautz G., *Schiffe der NATO*, Berlin 1966.
- Keegan J., *Historia wojen*, Warszawa 1998.
- Kersten K., *Narodziny systemu władzy. Polska 1943–1948*, Poznań 1990.
- Kijak J., *Hełmy Wojska Polskiego*, Warszawa 1993.
- Klatka N., *Polskie żywe torpedy w 1939 roku*.
- Klimeczyk T., *Hood*, Gdańsk 1992.
- Komorowski A., *Broń torpedowa 1866–1990 (studium historyczno-wojskowe)*, AMW, Zeszyty Naukowe nr 114 A, Gdynia 1992.
- Kon W., *Na „Błyskawicy” pod Narwikiem o Dunkierkę*, Gdańsk 1970.
- Konecki T., *Wojna radziecko-fińska 1939–1940*, Warszawa 1998.
- Kornijenko D., Milgram N., *Marynarka Wojenna ZSRR*, Warszawa 1951.
- Kosiarz E., *Flota Orła Białego*, Gdańsk 1980.
- Kosiarz E., *Na wodach Norwegii*, Warszawa 1982.
- Kosiarz E., *Druga wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988.
- Kosiarz E., *Wojna na morzach i oceanach 1939–1945*, Gdańsk 1988.
- Król W., *Polacy w bitwie o Atlantyk*, Warszawa 1974.
- Krysa-Karski T., *Materiały do historii Wojska Polskiego*, Nr 19, Londyn 1986.
- Kukiel M., *Generał Sikorski. Żołnierz i mąż stanu Polski Walczącej*, Londyn 1970.
- Kula H., *Granica morska PRL 1945–1950*, Warszawa 1979.
- Kulakowski M., *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej. 1918–1939*, Toronto 1988.
- Lacki M., *Niektóre operacje floty niemieckiej w II wojnie światowej*, WSMW. Katedra Taktyki Floty i Lotnictwa, Gdynia 1959.
- Lacki M., *Działania na oceanicznych i morskich komunikacjach w okresie drugiej wojny światowej*, WSMW. Katedra Taktyki Sił Morskich, Gdynia 1966.
- Lacki M., *Geografia wojennomorska. Morze Bałtyckie i Północne*, WSMW, Gdynia 1979.
- Laugs H., *Kampf um die Erzbahn. Als Seeoffizier von Narvik*, Leipzig 1941.
- Les Ancêtres de notre Force Navale*, odb. Centrum voor historische documentatie Belgische Krijgsmacht.
- Lider J., *Armie Ludowe. Krótkie zarysy historyczne*, Warszawa 1965.
- Lider J., *Wojny i doktryny wojenne XX wieku*, Warszawa 1966.
- Liebach A., *Na obcej ziemi. Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie 1939–1945*, Londyn 1947.
- Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Gdynia 1962.
- Łazarienko N., Majewski A., *Hydrometeorologiczny ustrój Zalewu Wiślanego*, Warszawa 1975.
- Łojek J. (Leopold Jerzewski), *Agresja 17 września 1939*, Warszawa 1990.
- Łosowski P., *Stosunki polsko-estońskie 1918–1939*, Gdańsk 1992.
- Machaliński Z., *Admiralowie polscy 1919–1950*, Warszawa 1993.
- Macintyre D., *Pogromca u-bootów*, Gdańsk 1977.
- Madejski A., *Zasady i właściwości obrony wybrzeża PRL*, Warszawa 1970.
- Majewski S., *Bohaterowie Adriatyku*, Warszawa 1980.
- Mańkowski S., *Zarys historii ochrony granicy morskiej w Polsce*, Warszawa 1967.
- Mańkowski S., *Małe okręty wojenne*, Warszawa 1971.
- Marczak J., *Kutry torpedowe*, Gdynia 1968.
- Marczak J., *Konrtorpedowiec „Burza”*, Warszawa 1970.
- Marek K. W., *Wir hielten Narvik*, Berlin 1941.
- Marynarka Wojenna*, praca zbiorowa, Warszawa 1961.
- Maszlanka B., *Bundeswehra*, Warszawa 1959.
- Materiały z VI konferencji naukowej poświęconej rozwojowi polskiej sztuki wojennej*, ASG WP, 1967.
- Mc Lachlan D., *Admiralicyja. Pokój nr 39. Brytyjski wywiad morski w akcji 1939–1945*, Warszawa 1971.
- Miciński J., Koliccki S., *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.
- Mielczarek R., *ORP „Grom”. Zarys dziejów*, Gdańsk 1970.
- Miksche F., *Uwaga – broń atomowa*, Warszawa 1958.
- Mitchell M., *The Maritime History of Russia 848–1948*, London 1949.
- Monelli P., *Mussolini*, Warszawa 1973.
- Morrison S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, Vol. IX, Boston 1953.
- Mrozowicki J., *Konwój w nieznane*, Gdańsk 1969.
- Myllyniemi S., *Die baltische Krise 1938–1941*, Stuttgart 1979.
- Nalepa E. J., *Oficerowie radzieccy w Wojsku Polskim w latach 1943–1968*, Warszawa 1992.
- Nauka i doktryna wojenna*, praca zbiorowa, Warszawa 1980.
- Nikolskij W. I., Litinskij D. I., *Eshadrionnnye minoscy tipa „Smietyj”. Projekt 30bis*, Sankt Petersburg 1994.
- Nowakowski St., *Wielka Geografia powszechna*, Warszawa b.r.w.
- Nurek M., *Polityka Wielkiej Brytanii w rejonie Morza Bałtyckiego w latach 1935–1939*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego nr 120, Gdańsk 1988.
- Nurek M., *Polska w polityce Wielkiej Brytanii w latach 1936–1941*, Warszawa 1983.
- Okręty podwodne w służbie Wielkiej Brytanii*, Londyn 1946.
- Ordon S., *Wojna obronna Polski w 1939 r. na morzu i wybrzeżu w świetle prawa międzynarodowego*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1974.
- Ordon S., *Polska marynarka wojenna w latach 1918–1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966.
- Padfield P., *Waffen auf See*, Biefeld und Berlin 1973.
- Papuga J., *Oceany, oceany*, Poznań 1975.
- Parentew G., *Sowietskaja bieregowaja artillerija*, Moskwa 1975.
- Partyzancka flota. II wojna światowa. Ruch oporu na Bałkanach*, Warszawa 1986.
- Pawłow A. S., *Wojennyje korabli SSSR i Rosji 1945–1955*, Jakuck 1995.
- Peplowski A., *Wywiad Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939–1945*, Warszawa 1995.
- Perepeczko A., *Wojna za kręgiem polarnym*, Gdańsk 1973.
- Perepeczko A., *Od Mers El-Kebir do Tulonu*, Gdańsk 1979.
- Perepeczko A., *Komandosi w akcji*, Gdańsk 1982.
- Pertek J., *Okręty podwodne „Ryś”, „Zbik” i „Wilk”*, Gdynia 1958.
- Pertek J., *Niszczyciel „Piorun”*, Gdynia 1958.
- Pertek J., *Niszczyciel „Garland”*, Gdynia 1958.
- Pertek J., *Okręty podwodne „Orzeł” i „Sęp”*, Gdynia 1958.
- Pertek J., *Eskortowce „Kraakowiak”, „Kujawiak” i „Ślązak”*, Gdynia 1959.

- Pertek J., *Niszczyciele „Grom” i „Błyskawica”*, Gdynia 1959.
- Pertek J., *Okręty szkolne*, Gdynia 1959.
- Pertek J., *Torpedowce i ścigacze*, Gdynia 1959.
- Pertek J., Supiński W., *Wojna morską 1939–1945*, Poznań 1959.
- Pertek J., *Pod obcymi banderami*, Poznań 1963.
- Pertek J., „Burza” – *weteran atlantyckich szlaków*, Gdynia 1965.
- Pertek J., *Dzieje ORP „Orzeł”*, Gdynia 1966.
- Pertek J., *Od Reichsmarine do Bundesmarine 1918–1965*, Poznań 1966.
- Pertek J., *Krażownik „Dragon” i „Conrad”*, Gdańsk 1969.
- Pertek J., *Morze w ogniu 1942–1945*, Poznań 1971.
- Pertek J., *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1972.
- Pertek J., *Rajdy niemieckich pancerników*, Poznań 1979.
- Pertek J., „Barbarossa” na morzu 1941–1942, Poznań 1983.
- Pertek J., *Zatopienie „Scharnhorsta” i „Tirpitz”*, Poznań 1985.
- Pertek J., *Napaść morską na Danię i Norwegię*, Poznań 1986.
- Pertek J., *Na Bałtyku, w Arktyce i na Morzu Czarnym*, Poznań 1989.
- Peter K., *Die fremden Flotten im 2. Weltkrieg und ihr Schicksal*, München 1968.
- Piaskowski S. M., *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t.1–3, Albany N. Y. 1983–1990.
- Piaskowski S. M., *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920–1946. Album planów*, Albany N. Y. 1984.
- Pietraszkiewicz H., *Rozwój polskiej morskiej myśli wojskowej w latach 1945–1969*, ONSiWMW 1970, nr 5.
- Pióro T., *Procesy odpryskowe*, P 1988, nr 38.
- Piskozub A., *Geograficzno-hoistyczna jedność zlewiska Zalewu Wiślanego*, V Sejmik Morski w Elblągu, Warszawa 1989.
- Piwowski J., *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989.
- Pobóg-Malinowski W., *Najnowsza historia polityczna 1864–1945*, t. 3, Londyn 1960.
- Poksiński J., *Tatar – Utnik – Nowicki*, Warszawa 1992.
- Polmar N., Noot J. S., *Submarines of the Russian and Soviet navies 1718–1990*, Annapolis 1991.
- Polska Marynarka Wojenna od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej. Album pamiątkowy*, oprac. W. Kosianowski, Rzym 1947.
- Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I: *Kampania wrześniowa 1939*, cz. 5: *Marynarka Wojenna i obrona polskiego wybrzeża*, Londyn 1962; t. II: *Kampanie na obczyźnie*, cz. I: *Wrzesień 1939-czerwiec 1941*, Londyn 1959.
- Potapow I., *Doktryny morskie państw imperialistycznych*, Warszawa 1968.
- Potapow I., *Postęp naukowo-techniczny a marynarka wojenna*, Warszawa 1980.
- Prezydenci Polski*, praca pod redakcją A. Ajnenkela, Warszawa 1991.
- Pruszyński K., *Droga wodna przez Narvik*, Warszawa 1956.
- Przybylski J., *Rozwój Marynarki Wojennej i jej rola w obronie Wybrzeża w latach 1949–1956* (maszynopis), WAP Wydział Nauk Politycznych. Katedra Teorii Wojen i Historii Wojskowej, Warszawa 1979.
- Przybylski J., *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956–1980 (Studium historyczno-wojskowe)*, cz.1–3, AMW, Gdynia 1988.
- Radzieckie siły zbrojne 1918–1968*, Warszawa 1970.
- Radziszewski W., *XXX lat Marynarki Wojennej PRL*, Warszawa 1975.
- Radziszewski W., *Marynarka Wojenna w latach 1945–1949*, Gdańsk 1976.
- Rakiety i pociski kierowane*, praca zbiorowa, t. II, Warszawa 1960.
- Rawski T., *Wojna na Bałkanach 1941*, Warszawa 1981.
- Rojek W., *Spór o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919–1939*, Kraków 1994.
- Ropelewski A., *Śladami Korabii II*, Gdańsk 1982.
- Rotocki T., *Odrodzenie sił zbrojnych w Niemieckiej Republice Federalnej*, Poznań 1959.
- Rudzki Cz., *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985.
- Rzepniewski A., *Obrona Wybrzeża w 1939 r. na tle rozwoju marynarki wojennej Polski i Niemiec*, Warszawa 1970.
- Rzepniewski A., *Wojna powietrzna w Polsce – 1939 na tle rozwoju lotnictwa Polski i Niemiec*, Warszawa 1970.
- Salewski M., *Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945*, t. I, Frankfurt/M. 1970.
- Sawicki K., *Polskie cele wojny w dziedzinie morskiej w koncepcjach Rządu RP w Londynie (1940–1944). Sesja na temat: Polityka morską państwa w 40-leciu PRL*, Urząd Gospodarki Morskiej, Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Gdańsku, Gdańsk 1986.
- Sawicki J. K., *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce*, Gdańsk 1988.
- Sawicki J. K., *Polska marynarka handlowa (1939–1945)*, t. I, Gdynia 1991.
- Sawicki J. K., *Bezbronne konwoje*, Gdynia 1993.
- Sawicki J. K., Sobiś S. A., *Na alianckich szlakach*, Gdańsk 1985.
- Schmalenbach P., *Kreuzer Prinz Eugen...unter 3 Flaggen*, Herford 1985.
- Schönkecht R., *Gewiese A., Auf Flüssen und Kanälen*, Berlin 1988.
- Schultz W., *Linienschiff Schleswig-Holstein*, Herford 1992.
- Sea Power: A Naval History*, 1960.
- Seekrieg im Bild 1939–1945*, Stuttgart 1989.
- Siemaszko Z., *Narodowe Siły Zbrojne*, Londyn 1982.
- Skibiński F., *Dowodzenie wojskami koalicji na tle bitwy w Normandii*, Warszawa 1963.
- Skibiński F., *O sztuce wojennej na północno-zachodnim teatrze działań wojennych*, Warszawa 1977.
- Skibiński F., *Bitwa o Kretę. Maj 1941*, Warszawa 1983.
- Skinder-Suchcitz T., *Projekt przerobienia m/s „Piłsudski” na krążownik pomocniczy*, Teki Historyczne, t. XXI, Londyn 1994–1995.
- Skinder-Suchcitz T., *Rok 1939. Polsko-brytyjska polityka morską*, Warszawa-Londyn 1997.
- Skrzypek A., *Stosunki polsko-łotewskie 1918–1938*, Gdańsk 1977.
- Slessor J., *Strategia Zachodu*, Warszawa 1958.
- Słomiński R. M., *Moralność w czasie wojny na morzu*, Gdynia-Pelplin 1995.
- Słownik Geografii Świata*, t. I, Warszawa 1977.
- Smolis S., *Podwodna broń dywersyjna*, Warszawa 1974.
- Sobiś S. A., *Na alianckich szlakach*, Gdańsk 1985.
- Soroka M., *Polskie okręty wojenne 1945–1986*, Gdańsk 1986.
- Speidel H., *Invasion 1944*, Tübingen 1949.
- Stankiewicz W., *Ekonomika wojenna*, Warszawa 1970.
- Stawecki P., *Polityka wojskowa Polski, 1921–1939*, Warszawa 1970.
- Strategia wojenna*, pod redakcją W. D. Sokołowskiego, Warszawa 1964.
- Supiński W., *100 lat okrętów wojennych*, Warszawa 1965.
- Supiński W., Lechowski M., *Torpedowce i niszczyciele*, Gdańsk 1971.
- Szczerkowski W., *ORP „Błyskawica”*, Gdańsk 1970.
- Szpitun E., *Ogólne zasady sztuki wojenno-morskiej*, ONSiWMW, 1960.
- Tarniewski M., *Porcja wolności (październik 1956)*, Paryż 1979.
- Technika wojskowa LWP XXX lat rozwoju 1943–1973*, Warszawa 1973.
- The Royal Swedish Navy*, Sztokholm 1957.
- The Polish Navy, USNI Proceedings, Marsch 1991*.
- Tkaczew W., *Powstanie i działalność Informacji Wojska Polskiego w latach 1943–1948*, Warszawa 1994.
- Topolski W., *Siły morskie państw NATO akwenów mórz Bałtyckiego i Północnego w polityce paktu północnoatlantyckiego w latach 1949–1981*, cz. I, WAP 1988 (maszynopis).
- Transport de chalandes de débarquement*, 1966.
- Trojca H. i W., *Krażowniki ciężkie klasy „Admiral Hipper”*, Warszawa-Hannover-Speyer 1993.
- Tufuzow A., *Doktryna niemieckiej floty*, Moskwa 1960.
- Upton F.A., *Finland 1939–1940*, London 1940.
- Viksne I., *Łotewska polityka obronna: aspekt militarny*, Biuletyn Bałtycki 1/2.
- Walki formacji polskich na Zachodzie 1939–1945*, Warszawa 1981.
- Wasiutyński W., *Skończył się XX wiek*, Gdańsk 1991.
- Waszko Z., Witkowski R., *Regularne jednostki Wojska Polskiego. Organizacja, uzbrojenie, wyposażenie, metryki okrętów i oddziałów lądowych marynarki wojennej*, Warszawa 1976.
- Wielowski J., *Z pamiętników admirała Kuzniecowa*, I–II, Biuletyn Zachodniej Agencji Prasowej 1965, nr 182, 183.
- Witkowski R., *Na straży Wybrzeża 1920–1939*, Warszawa 1974.
- Wojna. Ocean. Człowiek. O moralno-politycznym i psychologicznym przygotowaniu marynarzy*, Warszawa 1976.
- Wojsko Polskie 1939–1945. Barwa i broń*, wyd. II, Warszawa 1990.
- Woodward D., *The Russians at Sea*, New York-Washington 1966.
- W 50-lecie powstania Wyższej Szkoły Wojennej w Warszawie*, zebra. I oprac. W. Chocianowicz, Londyn 1960.
- Wroński B., *Poza krajem – za Ojczyznę. Żołnierz Polski na frontach zachodnich II wojny światowej*, Paryż 1975.
- Wybrane zagadnienia wojennomorskie*, ZPMW 1980.
- Wybuch atomowy na morzu*, Warszawa 1957.
- W walce o utrwalenie władzy ludowej w Polsce 1944–1947*, Warszawa 1967.
- Za kulisami bezpieki i partii*, Biuro Informacji Studenckiej ZSP, wyd. III, Warszawa 1989.
- Zakrzewski J., *Narwik*, Warszawa 1972.
- Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, t. I., Warszawa 1994.
- Zaorski R., *Konwencje genewskie o prawie morza*, Gdynia 1962.
- Zapolski S., *Współczesna doktryna wojenna Paktu Północnoatlantyckiego*, Warszawa 1970.
- Z dziejów oręża polskiego na morzu*, ZPMW 1965.
- Zieb P., *Logistik-probleme der marine*, Neckargemünd 1961.
- Żukowski O., *Statek morski i rzeczny*, Lwów 1936.
- Żukowski O., *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1932.



## CZASOPISMA

A	– Argumenty
AR	– Artillerie Rundschau
B	– Bellona
Ba	– Bandera
DzB	– Dziennik Bałtycki
Ga	– Gangut
GaM	– Gazeta Morska
GKo	– Głos Koszaliński
Go	– Gospodarka Morska
GP	– Gazeta Poznańska
GW	– Głos Wybrzeża
Ha	– Haditechnika
I	– Inspiracje
KS	– Kurier Synodalny
M	– Morze
MG	– Militär Geschichte
MMP	– Morze. Marynarz Polski
MP	– Marynarz Polski
MR	– Marine Rundschau
MSiO	– Morza Statki i Okręty
MW	– Mysł Wojskowa
N	– Nautologia
NCz	– Najwyższy Czas
NS	– Nasze Sygnały
OW	– Okręty Wojenne
P	– Polityka
Po	– Poglądy
PFRetL	– Pro Fide Rege et Lege
PH	– Przegląd Historyczny
PM	– Przegląd Morski
PMW	– Przegląd Marynarki Wojennej
PnaM	– Polska na Morzach
PWŻPO	– Polska Walcząca – Żołnierz Polski na obczyźnie
PZ	– Przegląd Zachodni
PZb	– Polska Zbrojna
PZO	– Przegląd Zachodnio Pomorski
RMiK	– Rocznik Morski i Kolonialny
S	– Sudostrojenie
7my GT	– 7-my Głos Tygodnia
TS	– Tygodnik Solidarność
W	– Więź
WH	– Wiadomości Historyczne
WiW	– Wojsko i Wychowanie
WodM	– Wiatr od Morza
WPH	– Wojskowy Przegląd Historyczny
ZH	– Zeszyty Historyczne
ZaH	– Zapiski Historyczne

## WYKAZ SKRÓTÓW

AMW	– Akademia Marynarki Wojennej
ASGWP	– Akademia Sztabu Generalnego Wojska Polskiego
BAS	– Bateria Artylerii Stałej
BG	– Bomba Głębinowa
BH	– Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej
CA	– Centrala artyleryjska
CKM	– ciężki karabin maszynowy
DMW	– Dowództwo Marynarki Wojennej
DURP (DURPL)	– Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej (Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej Ludowej/
d.o.	– dowódca okrętu
dz.b.	– dział bojowy
d. dz. o.	– dowódca działu okrętowego
dz. o.	– dział okrętowy
FOW	– Flotylla Obrony Wybrzeża
GPK	– Graniczny Punkt Kontroli
GSD	– Główne Stanowisko Dowodzenia
GZPWP	– Główny Zarząd Polityczny Wojska Polskiego
IPMS	– Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego
kab.	– kabel
KB	– kąta biegu
KBW	– Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego
KK	– kąta kursowy
KM	– karabin maszynowy
KMW	– Kierownictwo Marynarki Wojennej
KDO	– Kurs Doskonalenia Oficerów
KO	– kierujący ogniem
KPW	– Komenda Portu Wojennego
KWMO	– Komenda Wojewódzka Milicji Obywatelskiej

LKM	– lekki karabin maszynowy
LWP	– Ludowe Wojsko Polskie
MBP	– Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego
Mm	– Miła morska
MW	– Marynarka Wojenna
MMO	– Morska Milicja Obywatelska
MO	– Milicja Obywatelska
MON	– Ministerstwo Obrony Narodowej
MSW	– Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
MMW	– Muzeum Marynarki Wojennej
MPHiŻ	– Ministerstwo Przemysłu Handlu i Żeglugi
NKM	– najcięższy karabin maszynowy
NRD	– Niemiecka Republika Demokratyczna
NRF (RFN)	– Niemiecka Republika Federalna (Republika Federalna Niemiec)
ON	– Okręty Nawodne
OORP	– Okręty Rzeczypospolitej Polskiej
OP	– Okręty podwodne
ORP	– Okręt Rzeczypospolitej Polskiej
OSMW	– Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej
OWRGB	– Ochrona Wodnego Rejonu Głównej Bazy
PK	– Pocisk kierowany
plot	– przeciwlotniczy
POMW	– Polski Oddział Marynarki Wojennej
PR	– Pocisk Rakietowy
PIHM	– Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny
PKPG	– Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego
POWT	– Punkt Obserwacji Wzroku Technicznej
PSM	– Państwowa Szkoła Morska
PSZ	– Polskie Siły Zbrojne
RONSIWMW	– Rocznik Ośrodka Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej
RSO	– Regulamin Służby Okrętowej
SB	– Stanowisko Bojowe
SD	– Stanowisko Dowodzenia
SGWP	– Sztab Generalny Wojska Polskiego
SON	– Szczeciński Obszar Nadmorski
SPMW	– Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej
SSM	– Szkoła Specjalistów Morskich
TDW	– Teatr Działań Wojennych
UW	– Układ Warszawski
WKM	– wielkokalibrowy karabin maszynowy
WOP	– Wojska Ochrony Pogranicza
WSMW	– Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej
wz.	– wzór
ZAW	– Zbiory Archiwalne Własne
ZM	– Zagroda Minowa
ZN	– Zeszyty Naukowe
ZNWAP	– Zeszyty Naukowe Wojskowej Akademii Politycznej
ZOP	– Zwalczanie okrętów podwodnych
ZPMW	– Zarząd Polityczny Marynarki Wojennej
ZPMMW	– Zarząd Polityczno Wychowawczy Marynarki Wojennej
ZSD	– Zapasowe Stanowisko Dowodzenia



Tabela 2. Programy rozbudowy polskiej floty wojennej 1944–1959 (autorzy i data opracowania)

Klasy okrętów	Karol Korytowski 1944	Adam Mohuczy 1946	Włodzimierz Steyer 3 IV 1947	Włodzimierz Steyer 14 IV 1948	Wiktor Czerokow 21 IX 1950	Wiktor Czerokow 19 I 1953	Jan Wiśniewski 25 XI 1956	Zdzisław Studziński 13 VII 1959
Pancerniki	3							
Lotniskowce	6							
Krążowniki	6	5						
Konrtorpedowce (niszczyciele)	36	12				4	16	
Fregaty i korwety (dozorowce)	12	16	9	9		9	24	1
Okręty podwodne	24	20	18	18		12	60	7
Ścigacze (różnego przeznaczenia)	200	42	42	42	12	80	24	12
Ścigacze torpedowe		42	24	36	12	96	48	28
Stawiacze min	2							
Trawlery (trałowce)	36	48	42	42	9	27	48	27
Kutry trałowe			24	24	9	33	36	26
Okręty desantowe średnie						21		21
Okręty pomocnicze i specjalnego przeznaczenia	kilka- dziesiąt	59	30	7	7	75	50	72

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Artyleria na polskich okrętach w latach 1939–1945

Kaliber (mm)	Typ i przeznaczenie; okręty	Kąt podniesienia (stopnie)	Szybkość początk. pocisku (m/s)	Szybkostrzelność (strz./min)	Pułap (m)	Zasięg (kable)
152	Armata morską „Vickers-Armstrong”, ustawiona pojedynczo; do zwalczania celów morskich i lądowych; <i>Dragon, Conrad</i>	30	945	10	–	109
130	Armata morską wz. 19/24 typu „Schneider-Creusot”, ustawiona pojedynczo; do zwalczania celów morskich i nadbrzeżnych; <i>Wicher, Burza, Ouragan</i>	35	750	10	–	98
130	Armata morską „B-2-LM” ustawiona podwójnie; do niszczenia celów nawodnych i brzegowych; niszczyciele „30bis” 1957–1972	–	–	8	–	110
120	Armata morską wz. 34/36 typu „Bofors”, uniwersalna i półautomatyczna, ustawiona pojedynczo lub po dwie; do zwalczania celów morskich, brzegowych i powietrznych; <i>Grom, Błyskawica, Gryf</i>	-10 +30	900	8–9	12900	106
120	Armata morską typu „Vickers-Armstrong”, uniwersalna, półautomatyczna, ustawiona pojedynczo lub sprzężona po dwie; do niszczenia celów morskich, brzegowych i powietrznych; niszczyciele przejęte od Brytyjczyków	+90	900	12	–	120
119,8	Podwójna armata Mk XI na podstawie Mk XX, umieszczona w zamkniętej, wentylowanej wieży; <i>Orkan</i>	40	–	–	–	–
105	Armata morską wz. 25 typu „Bofors”, ustawiona na specjalnej obrotowej podstawie osłoniętej stalową maską przylegającą do kiosku; do niszczenia celów morskich i brzegowych; <i>Orzeł, Sęp</i>	-10 +32	720	8–10	–	84
102	Armata plot typu „Vickers-Armstrong”, uniwersalna, półautomatyczna, ustawiona na jedno- lub dwudziałowej podstawie; <i>Dragon, Conrad, niszczyciele przejęte od Brytyjczyków</i>	+90	830	15	13600	106
100	Armata morską wz. 24 typu „Schneider-Creusot”, ustawiona na podstawie przed kioskiem i tam pozostawała w trakcie zanurzenia OP; <i>Wilk, Żbik, Ryś</i>	+70	720	10	–	52
100	Armata uniwersalna typu „P-2-100” do niszczenia celów morskich, brzegowych i powietrznych; <i>Błyskawica i Burza</i> w latach 1951–1975	–	–	12	12000	75
85	Armata uniwersalna typu „90-K” do niszczenia celów morskich, brzegowych i powietrznych; niszczyciele „30bis” duże ścigacze OP „122-bis” (1956–1972), <i>Gryf</i> , trałowce BYMS	–	–	15	11000	85
76	Armata plot typu „Vickers-Armstrong”, półautomatyczna, ustawiona przed kioskiem OP lub w części rufowej niszczyciela; <i>Burza, Garland, Sokół, Dzięk</i>	+90	610	20	6300	55
75	Armata morską wz. 97 „Schneider” – polowa „guerre”, przystosowana do strzelań morskich, ustawiona na podstawie stożkowej; trałowce, kanonierki i <i>Mazur</i> do IX 1939	-11 +18	570	8	–	60
57	Szybkostrzelna armata Mk II na podstawie Mk VII; ścigacze od <i>S-5</i> do <i>S-10</i>	–	–	40	–	27
47	Armata salutacyjna; <i>Bałtyk</i>	–	–	–	–	–

Tabela 3. Artyleria na polskich okrętach w latach 1939–1945, c.d.

45	Armata morska półautomatyczna, uniwersalna 21-KM wz. 1943, przeznaczona do walki z samolotami i małymi okrętami; OP typu „M-15-bis”, trałowce BTSZCZ, ścigacz <i>Błyskawiczny</i>	-10 +85	–	30–40	7000	60
40	Armata plot wz. 36 typu „Bofors”, sprzężona po dwie, ustawiona na pomostach lub stożkowej podstawie; na OP zainstalowana na ruchomej platformie, chowanej w wodoszczelnej studni w kiosku; <i>Błyskawica, Grom, Orzeł, Sęp</i>	-10 +90	900	100–120	4300	37
40	Armata plot wz. 28 typu „Vickers-Armstrong”, półautomatyczna, ustawiona pojedynczo; <i>Wicher, Burza</i>	+85	600	130	4000	35
40	Armata typu „Vickers-Armstrong, półautomatyczna, popularnie zwana „pom-pom”, ustawiona początkowo na platformie; <i>Dragon, Conrad, niszczyciele przejęte od Brytyjczyków</i>	+90	610	550	400	41
37	Armata plot wz. 25 typu „Schneider”; <i>Wicher, Burza, Ouragan</i>	-10 +80	850	100	5000	–
37	Armata plot typu „W-11”, „70-KX2”; do niszczenia celów powietrznych i małych celów morskich; niszczyciele, duże ścigacze OP, TRD-254, małe ścigacze OP, okręty patrolowe WOP po 1951	-5 +85	–	160–180	6700	46
25	Armata plot typu „2M-3M”, do niszczenia celów powietrznych i małych celów morskich; rzeczne kutry trałowe proj. „151”, pomocnicze jednostki pływające, ścigacze torpedowe „P-6”	–	–	300	2000	18
20	Armata plot FLAK; <i>Rybitwa, Mewa, Czajka, Żuraw</i> (wszystkie w 1946)	–	900	120	2000	22
20	Armata plot Mk I, typu „Oerlikon”, ustawiona na specjalnych pomostach lub podstawie stożkowej; większość okrętów POMW, Tp-1	+75	850	465–480	3000	31
20	Armata plot SzWAK, Tp-2	–	–	–	–	–

Źródło: AMW 2/49/8; *Instrukcja artylerii morskiej. 25 mm samoczynna armata przeciwlotnicza 84 KM. Opis i utrzymanie*, MON 1955; *Instrukcja artylerii morskiej. 37 mm sprzężona armata przeciwlotnicza morska „W-11” 67 Kal. Opis, obsługa i utrzymanie*, MON 1955; *Instrukcja obsługi 45 mm półautomatycznej armaty morskiej wz. 43 systemu 21 KM*, DMW 1947; W. Pater, *Uzbrojenie Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945–1952*, PM 1991, z. 1; S. Piaskowski, *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920–1946. Album planów*, Albany 1981; Z. Waśko, R. Witkowski, *Regularne jednostki Wojska Polskiego. Formowanie...*, Marynarka Wojenna, Warszawa 1976.

Tabela 4. Karabiny maszynowe na uzbrojeniu polskich okrętów

Kaliber (mm)	Typ; okręt	Kąt podniesienia (stopnie)	Szybkość początk. pocisku (m/s)	Szybkostrzelność (strz./min)	Pułap (m)	Zasięg (m)
14,7	WKM do niszczenia nisko lecących samolotów, małych celów morskich i nieosłoniętych brzegowych; trałowce rzeczne 1951–1956	–	–	460	1000	760
13,2	Podwójnie sprzężony NKM wz. 30 typu „Hotchkiss”, na podstawie morskiej; OP, ON i niektóre jednostki pomocnicze	-5 +85	800	450	3000	6500
12,7	NKM typu „Vickers”, ustawiony pojedynczo na podstawie morskiej lub sprzężony po dwa lub cztery na skrzydłach pomostu; niektóre niszczyciele, ścigacze artyleryjskie, ścigacze torpedowe	80	–	8	–	1400
12,7	Podwójny WKM wz. 1924 typu „Colt”; ścigacze typów „M-D-3; ścigacz Błyskawiczny, trałowiec typu BTSzCz i BYMS, ścigacz torpedowy Tp-2, dozowce typu <i>Czajka</i>	–	400	–	–	–
12,7	Podwójny WKM wz. 1938 typu „DSzK”; ścigacz torpedowy TP-2, trałowce, trałowce, ścigacze OP, okręty patrolowe WOP, kutry patrolowe WOP Pojedynczy na podstawie słupowej; kutry patrolowe WOP	+90	900	12	–	120
7,92	CKM wz. 08 typu „Maxim” na podstawie sprężystej; trałowce i niektóre jednostki pomocnicze	40	–	–	–	–
7,92	CKM wz. 15 typu „Lewis”, umocowany pojedynczo lub po dwa na podstawie lekkiej lub ciężkiej, umożliwiającej prowadzenie ognia do samolotów; okręty POMW	-10 +32	720	8–10	–	84

Źródło: W. Pater, *Uzbrojenie Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945–1952*, PM 1991, z. 1, s. 42; S. Piaskowski, *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920–1946. Album planów*, Albany 1981, s. 131; Z. Waśko, R. Witkowski, *Regularne jednostki Wojska Polskiego. Formowanie...*, *Marynarka Wojenna*, Warszawa 1976, s. 31–32; K. Wolbek, W. Podoski, *Uzbrojenie ORP „Błyskawica”*, BH 1987, nr 11, s. 43

Tabela 5. Zmiany uzbrojenia na niszczycielach POMW

Data	Art. główna	Artyleria przeciwlotnicza					WT	Uzbrojenie P.O.P.	Elektronika	Miny
		40 mm	Vickers (BU) Bofors (BŁ i GR) pop-pom (okr. angielskie)					bg: bomby głęb. wbg: wyrzutnie bg. mbg: miotacze bg. H-h: „Hedgehog” (jeż)	A: asdic R: radar [y] HF/DF: Huff-Duff	TSDS: trał
		20 mm	Oerlikon							
		13,2 mm	Hotchkiss							
		12,7 mm	Vickers							
		7,7 mm	Lewis							
<b>ORP BŁYSKAWICA</b>										
09.39	7-120		4-40		8-13,2		6-550	2 wbg, 2 mbg, 20 bg		44 min
10.39	7-120		4-40		8-13,2	4-12,7	6-550	2 wbg, 2 mbg, 20 bg		44 min
08.40	7-120	1-102	4-40		8-13,2		3-550	2 wbg, 4 mbg, ? bg	A	
11.40	7-120	1-102	4-40		8-13,2		3-550	2 wbg, 4 mbg, ? bg	A, R: 86	
11.41	8-102		4-40		8-13,2		6-550	2 wbg, 4 mbg, ? bg	A, R: 91, 85	
11.43	8-102		4-40	4-20		4-7,7	6-550	2 wbg, 4 mbg, ? bg	A, R: 91, 85	
03.44	8-102		4-40	4-20		4-7,7	6-550	2 wbg, 4 mbg, ? bg	A, R: 91, 72, 85	
07.45	8-102		4-40	4-20			4-533	2 wbg, 4 mbg, ? bg	A, R: 91, 93, 85	
07.47	8-102		4-40	4-20			4-533	2 wbg, 4 mbg, ? bg	A, R: 91, 85	
<b>ORP BURZA (§ 11.44)</b>										
09.39	4-130		2-40		4-13,2		6-550	2 wbg, 2 mbg, 60 bg		60 min
01.40	4-130		2-40		4-13,2	8-12,7	6-550	2 wbg, 2 mbg, 60 bg		60 min
08.40	4-130	1-76	2-40		4-13,2	8-12,7	3-550	2 wbg, 4 mbg, 60 bg	A	
07.41	4-130	1-76	2-40		4-13,2	8-12,7	3-550	2 wbg, 4 mbg, 60 bg	A, R: 86	
09.42	2-130	1-76	4-40	4-20	4-13,2		3-550	2 wbg, 4 mbg, 110 bg, H-h	A, R: 71, 91	
04.43	2-130	1-76	4-40	4-20			3-550	2 wbg, 4 mbg, 110 bg, H-h	A, R: 71, 91, HF/DF	
<b>ORP GARLAND</b>										
05.40	4-120				8-12,7	5-7,7	8-533	2 mbg, 1 wbg, 20 bg	A	TSDS
06.40	3-120	1-76			8-12,7	5-7,7	4-533	2 mbg, 2 wbg, 45 bg	A	
12.40	3-120	1-76			8-12,7	5-7,7	4-533	2 mbg, 2 wbg, 45 bg	A, R: 86	
05.42	3-120	1-76		2-20	8-12,7		4-533	2 mbg, 2 wbg, 45 bg	A, R: 91, 85, HF/DF	
10.42	3-120	1-76		4-20			4-533	2 mbg, 2 wbg, 140 bg	A, R: 91, 85, HF/DF	
12.43	2-120			6-20			4-533	2 mbg, 2 wbg, 140 bg, H-h	A, R: 91, 71, HF/DF	
<b>ORP GROM († 4.05.40)</b>										
09.37	7-120		4-40		8-13,2		6-550	2 wbg, 2 mbg, 20 bg		44 min
10.39	7-120		4-40		8-13,2	4-12,7	6-550	2 wbg, 2 mbg, 20 bg		44 min
<b>ORP KRAKOWIAK</b>										
05.41	6-102		4-40					2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 86, 85	
11.41	6-102		4-40	2-20				2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 90, 85	
05.44	6-102		4-40	4-20				2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 90, 85, 71	
<b>ORP KUJAWIAK († 16.06.42)</b>										
05.41	6-102		4-40					2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 86, 85	
11.41	6-102		4-40	2-20				2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 90, 85	
<b>ORP ORKAN († 8.10.43)</b>										
11.42	6-120	1-102	4-40	6-20			4-533	2 wbg, 2 mbg, 42 bg	A, R: 90, 85, HF/DF	
<b>OF OURAGAN (§ 04.41)</b>										
07.40	3-130	1-76	2-37		4-13,2		3-550	2 wbg, 2 mbg, ? bg		
<b>ORP PIORUN</b>										
11.40	6-120	1-102	4-40		8-12,7		5-533	2 wbg, 2 mbg, 45 bg	A, R: 86	TSDS
01.42	6-120	1-102	4-40	4-20			5-533	2 wbg, 2 mbg, 45 bg	A, R: 91, 85, HF/DF	TSDS
01.44	6-120	1-102	4-40	4-20			5-533	2 wbg, 2 mbg, 45 bg	A, R: 91, 85, 71, HF/DF	TSDS
<b>ORP ŚLĄZAK</b>										
04.42	6-102		4-40	2-20		2-7,7		2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 90, 85	
02.43	6-102		4-40	2-20		2-7,7		2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 90, 85, 71	
07.44	6-102		5-40	2-20		2-7,7		2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 90, 85, 71	
05.45	6-102		4-40	2-20		2-7,7		2 wbg, 2 mbg, 50 bg	A, R: 90, 85, 71	

Źródło: M. Twardowski, P. Budzbon, *Zmiany uzbrojenia na polskich niszczycielach podczas drugiej wojny światowej*, „Nautologia” 1993, nr 4, s. 33.

Tabela 6. Rodzaje torped na polskich okrętach

Typ	Kaliber (mm)	Długość (m)	Masa (kg)	Masa m.w. (kg)	Prędkość (węzły)	Zasięg (km)	Rodz. silnika
1923d	550	8,18	2008	240	38/33	8/14	4 cyl.
1924V	550	6,5	1497	315	44/35	3/7	4 cyl.
AB 1937	533,4	7,2	1619	240	47/36	3/8	2 cyl.
IX	533,4	7,74	1670	340	40/35	9/12	
45-36	450	5,7	935	160	39	4	
450LK	457	5,75	835	–	42	3	
53-38	533,4	7,4	1850	300	45/35	4/8	
53-39	533,4	7,74	1950	300 (400)	51/39	4/8	
53-39PM	533,4	7,74	1950	300 (400)	51/39	4/8	
53-56W	533,4	7,74	1950	400	51/39	4/8	

Źródło: A. Komorowski, *Koncepcje rozwoju i zakupu broni torpedowej dla okrętów i samolotów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918–1990*, „Nautologia” 1993, nr 4, s. 41, 43.

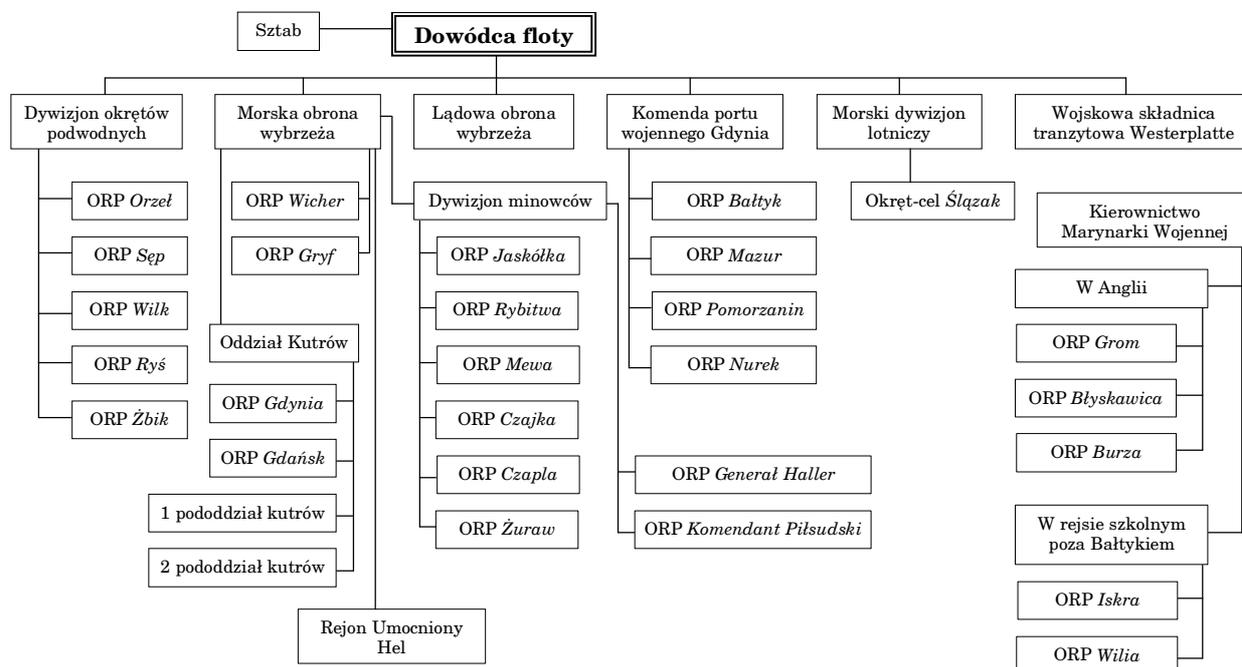
Tabela 7. Możliwości wykorzystania taktycznego okrętów wydzierżawionych od Sowiec w latach 50.

Identyfikacja	Niszczyciele „30bis”	Ścigacze torpedowe proj. „183”	Duże ścigacze OP proj. „122bis”	Małe OP typu „M-XV-bis”
Dzielność morską (B <sup>0</sup> )	10	6	9	6
Wykorzystanie zasadniczego uzbrojenia w zależności od stanu morza (B <sup>0</sup> )	6	4	6	–
Zasięg pływania (Mm)	2000	420	1200	900/75
Prędkość maksymalna (w.)	34	30	21	15/7,8
Niezależność od bazy (doby)	20	3	15	10

Źródło: Opracowanie własne.

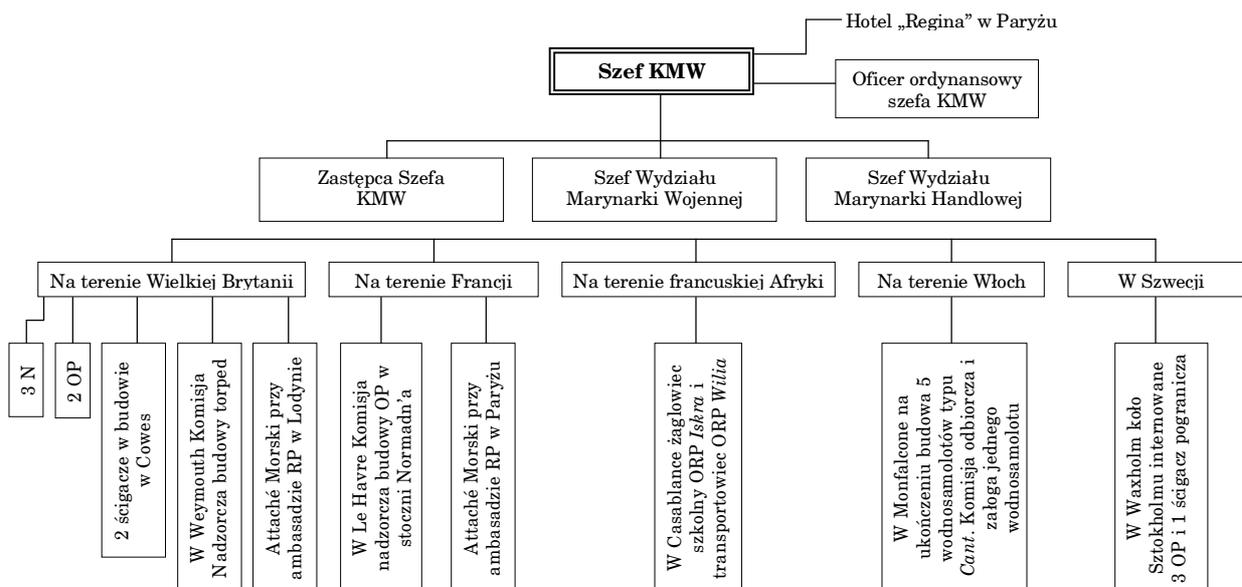


Schemat 1. Organizacja Polskiej Floty Wojennej we wrześniu 1939 roku



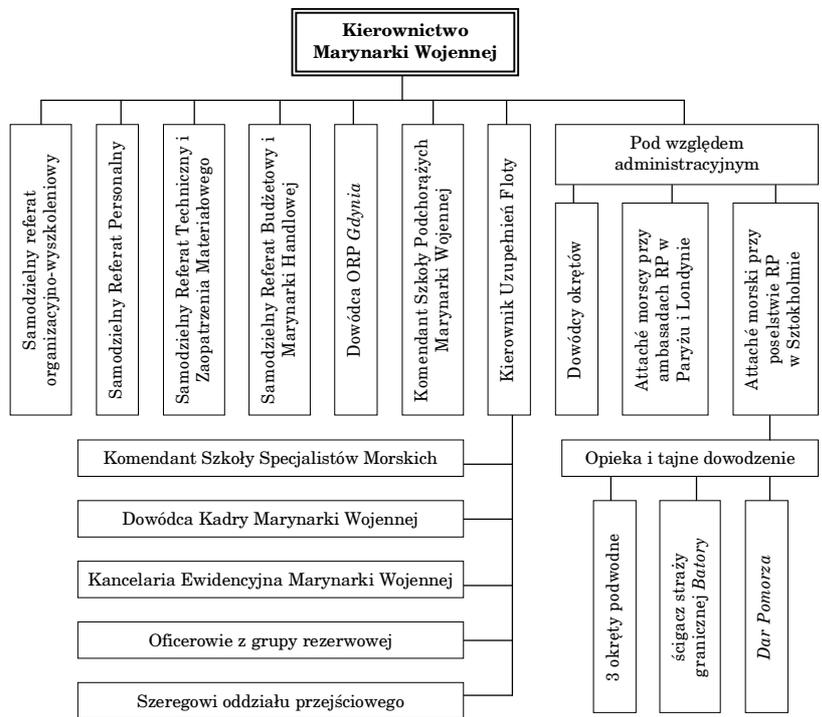
Źródło: opracowanie własne

Schemat 1. Organizacja Polskiej Marynarki Wojennej w październiku 1939 roku



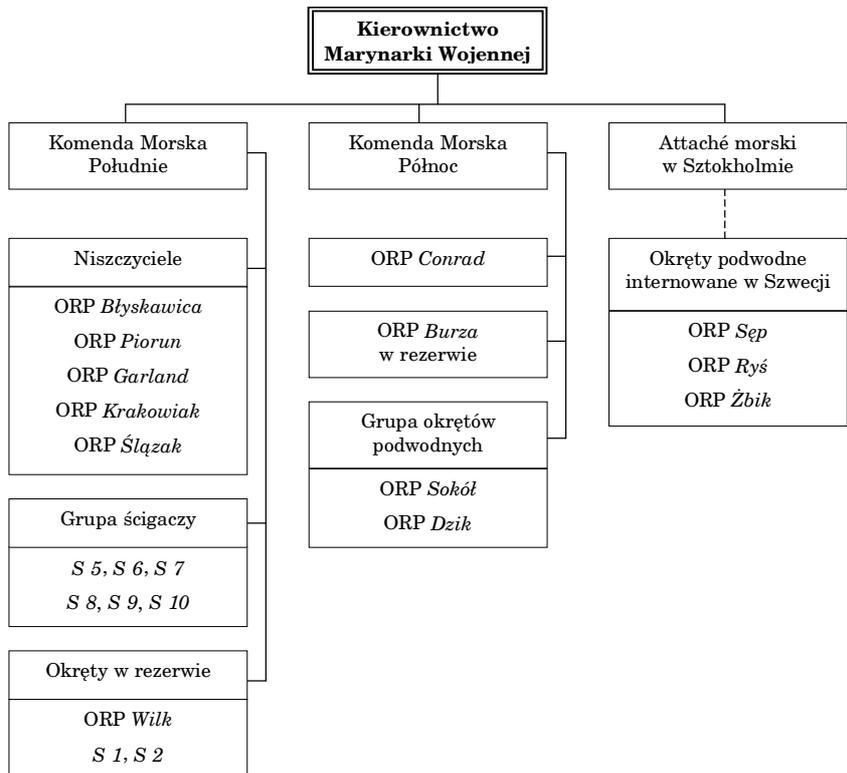
Źródło: opracowanie własne

Schemat 3. Organizacja Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii w styczniu 1940 roku



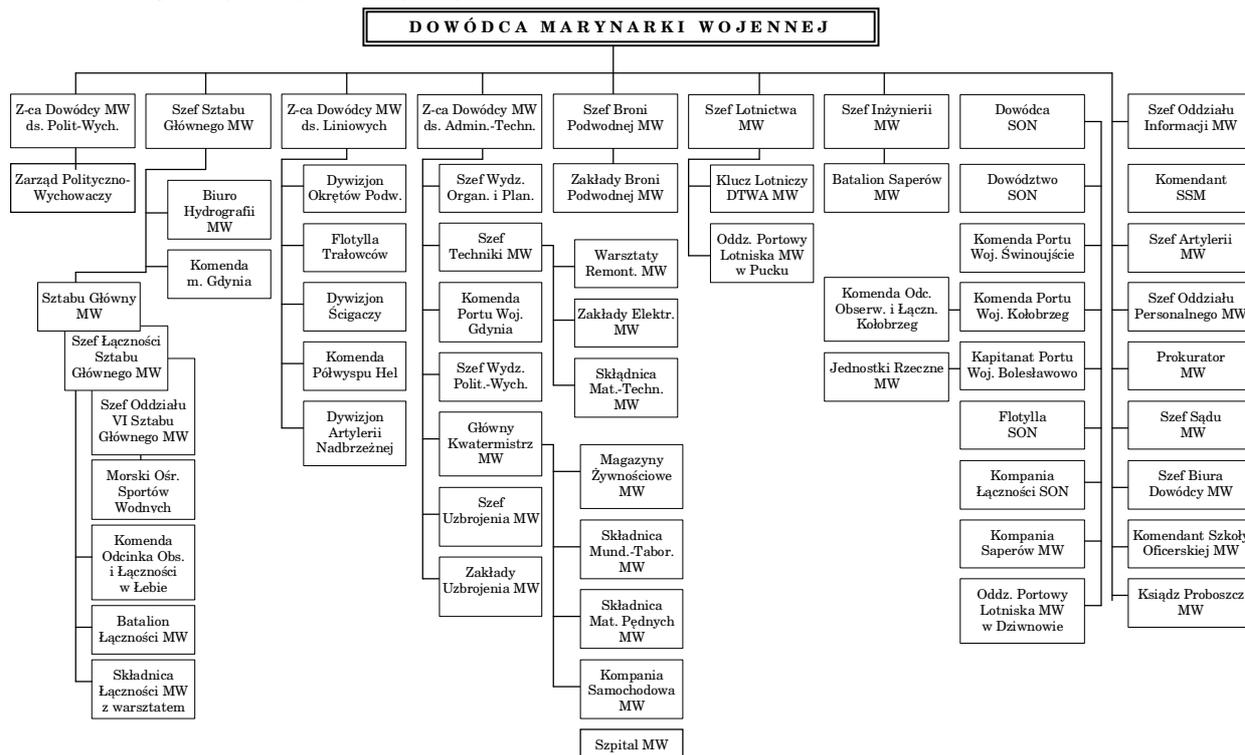
Źródło: opracowanie własne

Schemat 3. Organizacja Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii w 1945 roku



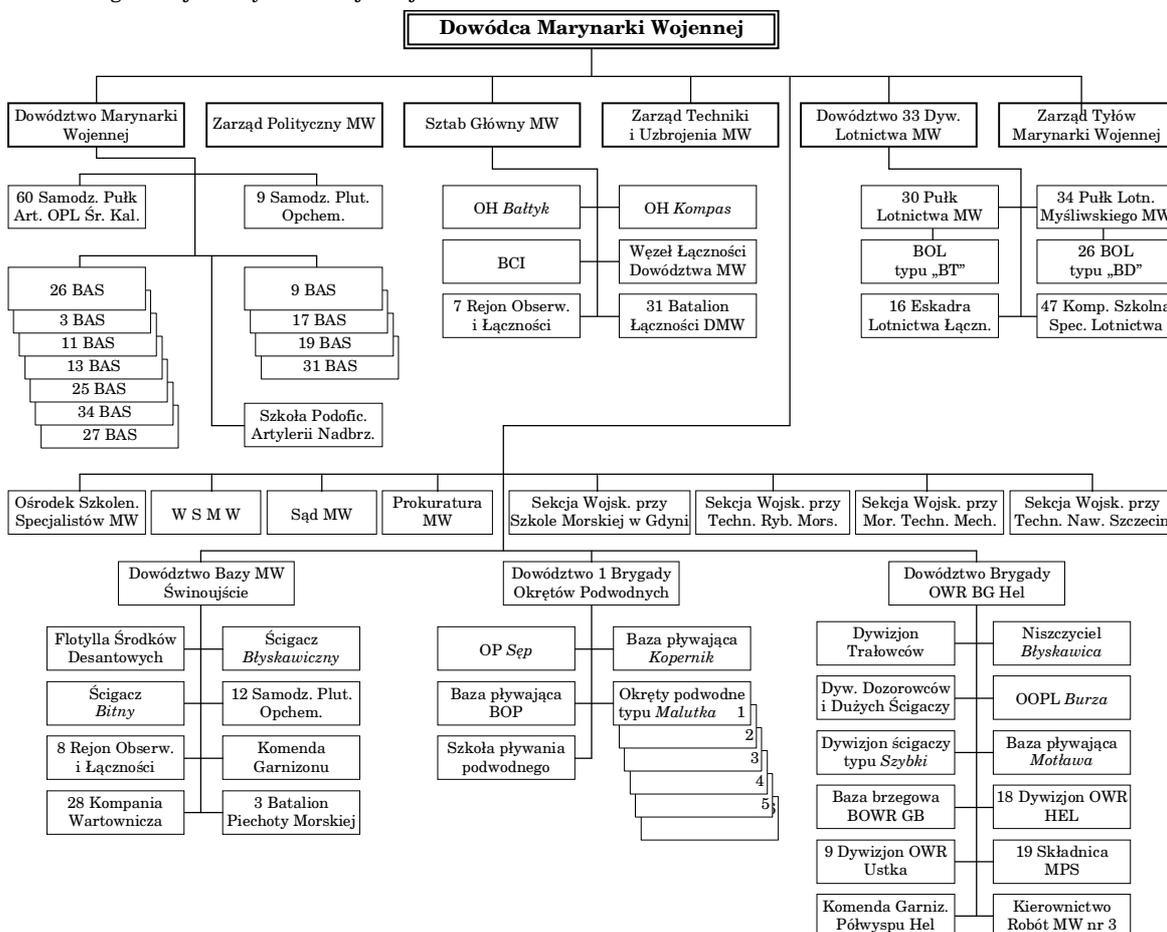
Źródło: opracowanie własne

Schemat 5. Organizacja Marynarki Wojennej (czerwiec 1947 r.)



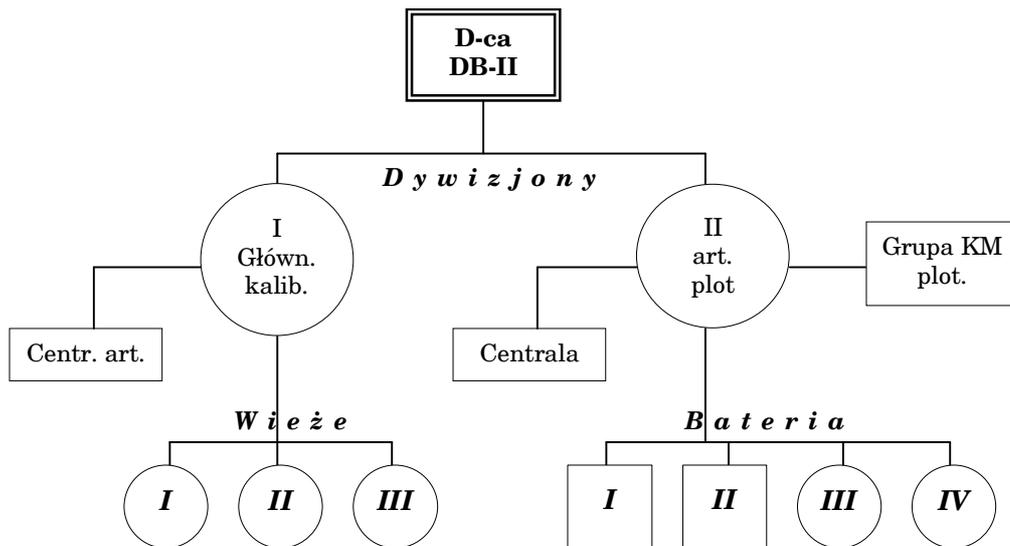
Źródło: Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918–1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992, s. 398.

Schemat 6. Organizacja Marynarki Wojennej na dzień 1 IX 1956 r.



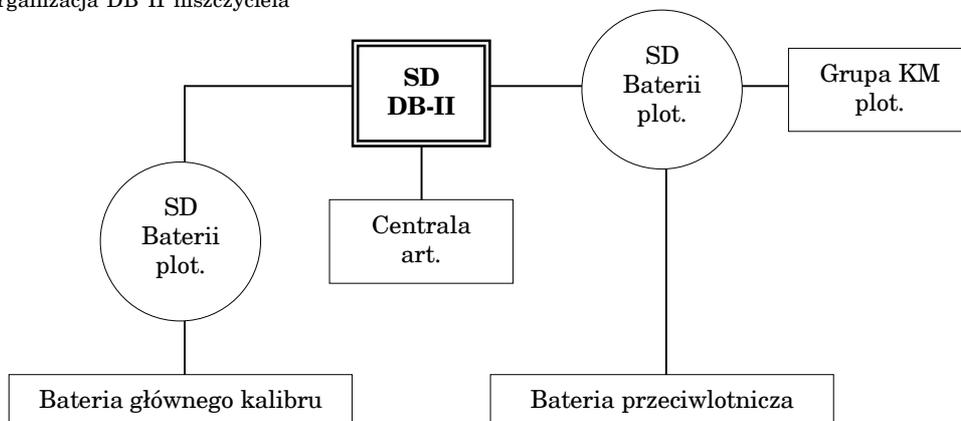
Źródło: Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918–1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992, s. 405.

Schemat 7. Organizacja DB II krążownika



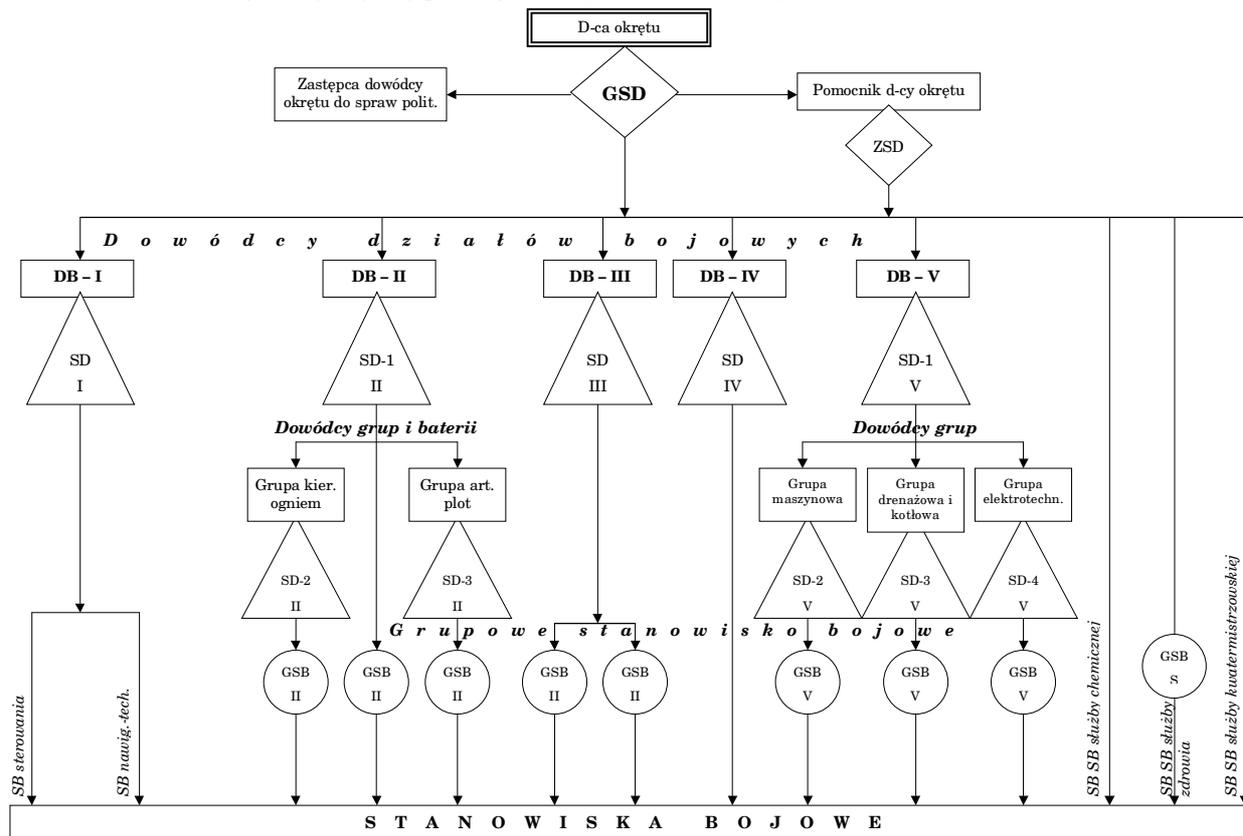
Źródło: *Artyleria morska. Podręcznik*, MON 1951, rys. 195.

Schemat 8. Organizacja DB II niszczyciela



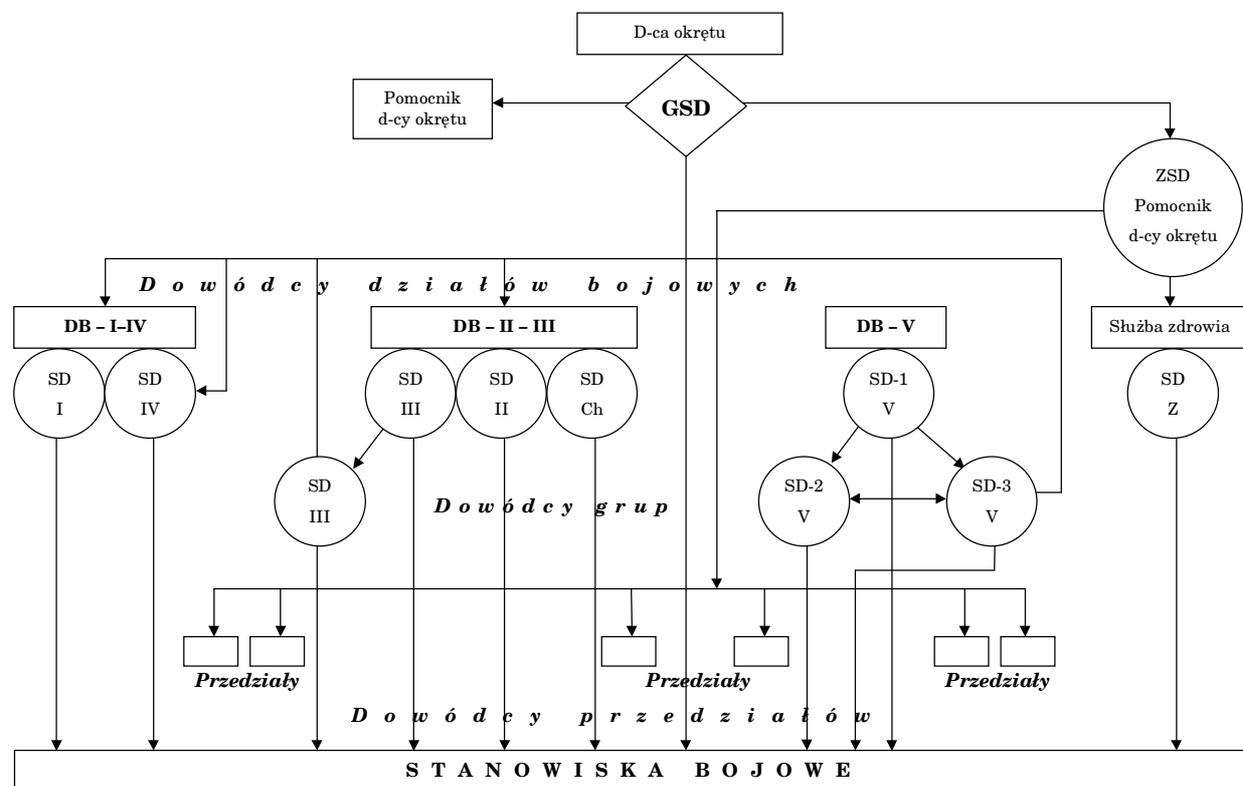
Źródło: *Artyleria morska. Podręcznik*, MON 1951, rys. 196.

Schemat 9. Schemat organizacji bojowej polskiego niszczyciela w latach 50-tych



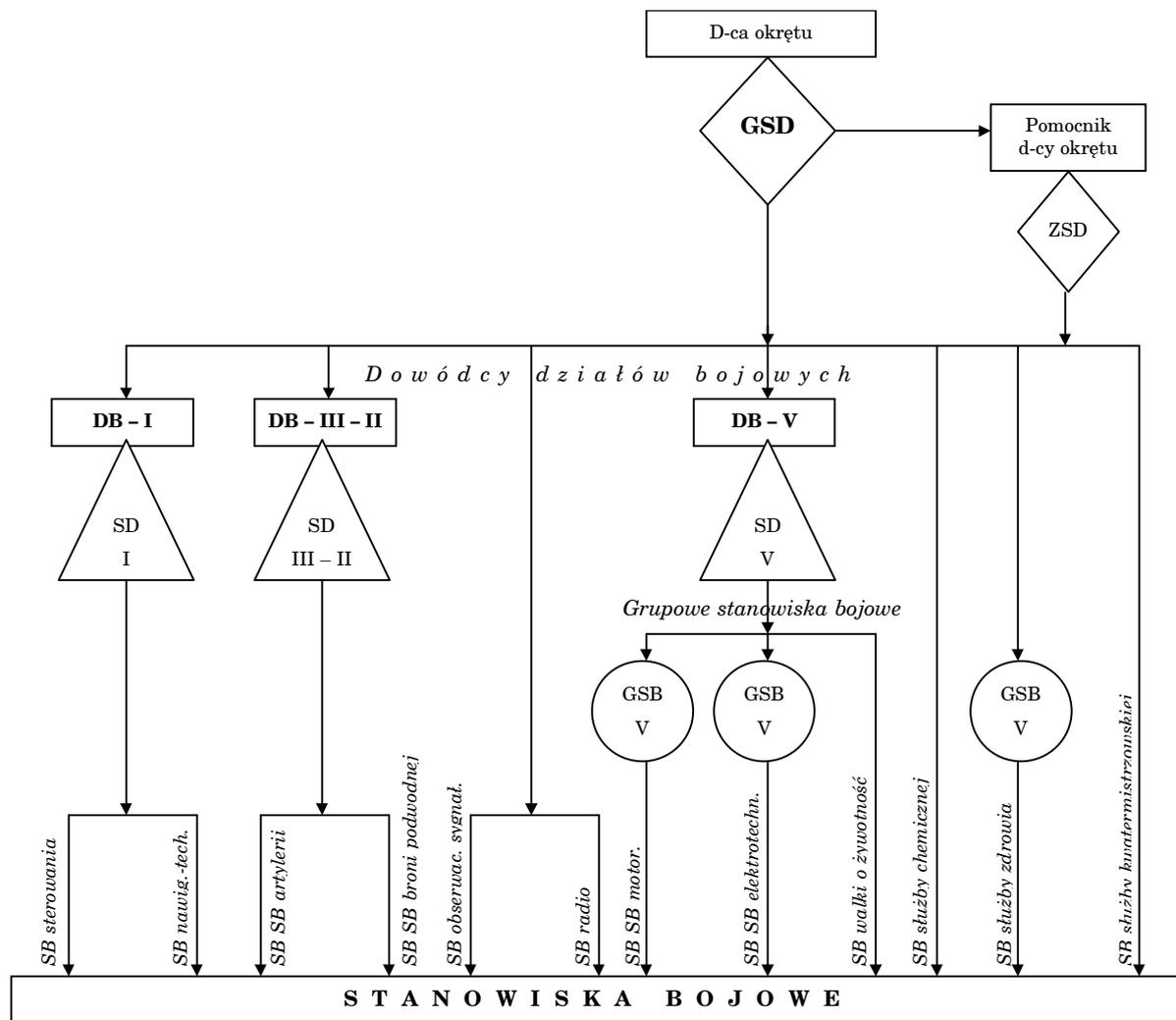
Źródło: Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO). Część I. Służba bojowa okrętu, MON 1951, załącznik nr 2

Schemat 10. Schemat organizacji bojowej polskiego okrętu podwodnego w latach 50-tych



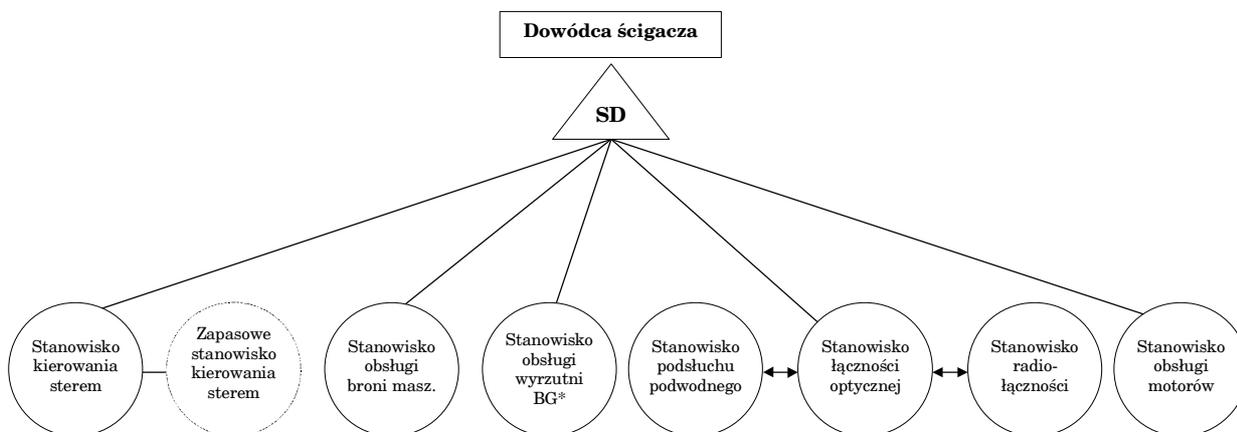
Źródło: Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO). Część I. Służba bojowa okrętu, MON 1951, załącznik nr 3.

Schemat 11. Schemat organizacji bojowej polskiego trałowca w latach 50-tych



Źródło: Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO). Część I. Służba bojowa okrętu, MON 1951, załącznik nr 4.

Schemat 12. Schemat organizacji bojowej polskiego ścigacza w latach 50-tych



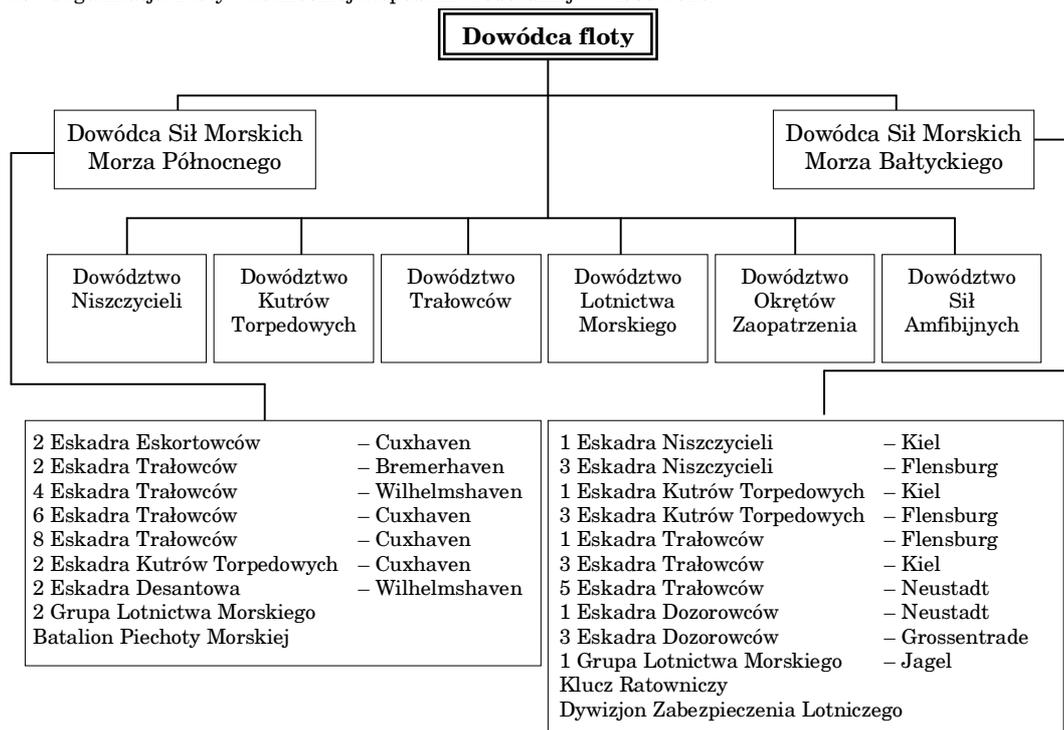
Źródło: Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej (RSO). Część I. Służba bojowa okrętu, MON 1951, załącznik nr 5.





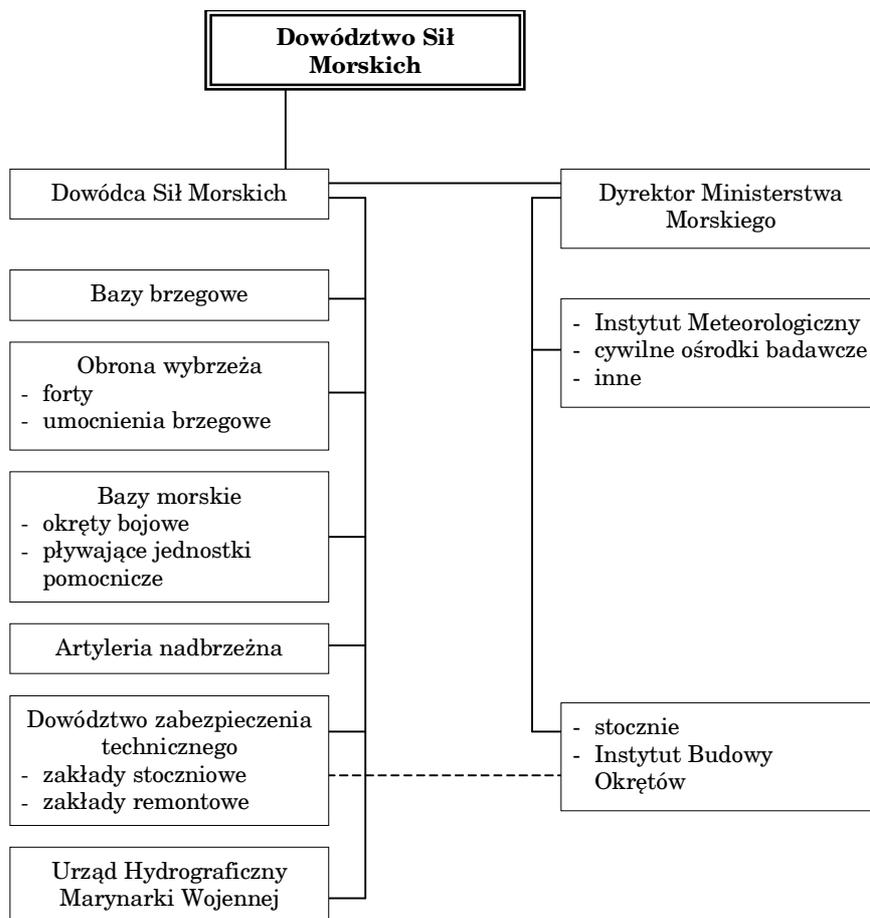


Schemat 15. Organizacja Floty Niemieckiej Republiki Federalnej w 1959 roku



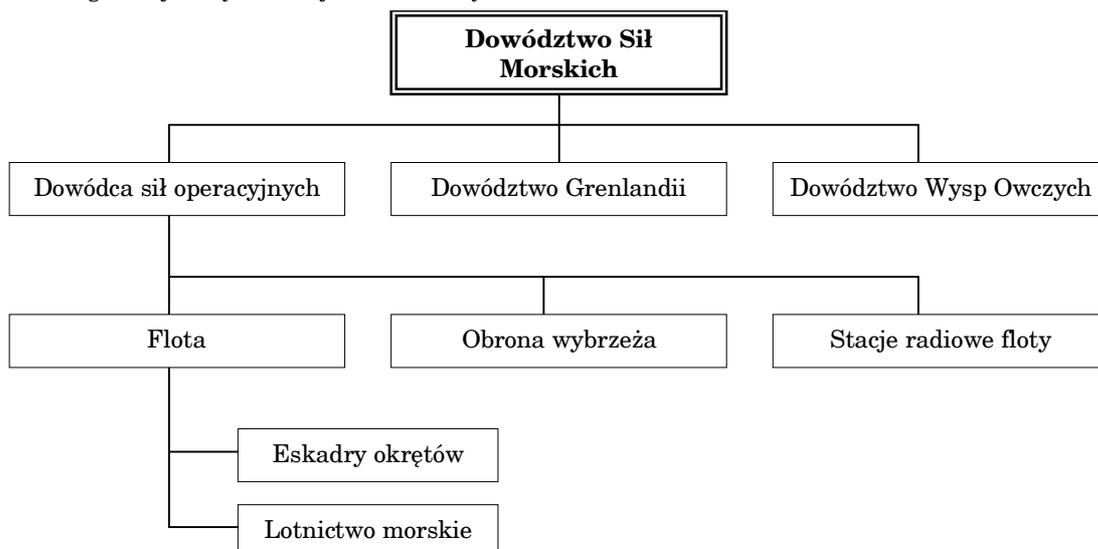
Źródło: W. Topolski, *Siły morskie państw NATO akwenów mórz Bałtyckiego i Północnego w polityce paktu północnoatlantyckiego w latach 1949–1981*, Cz. I, maszynopis w WAP, s. 332.

Schemat 16. Organizacja sił morskich Danii w 1959 roku



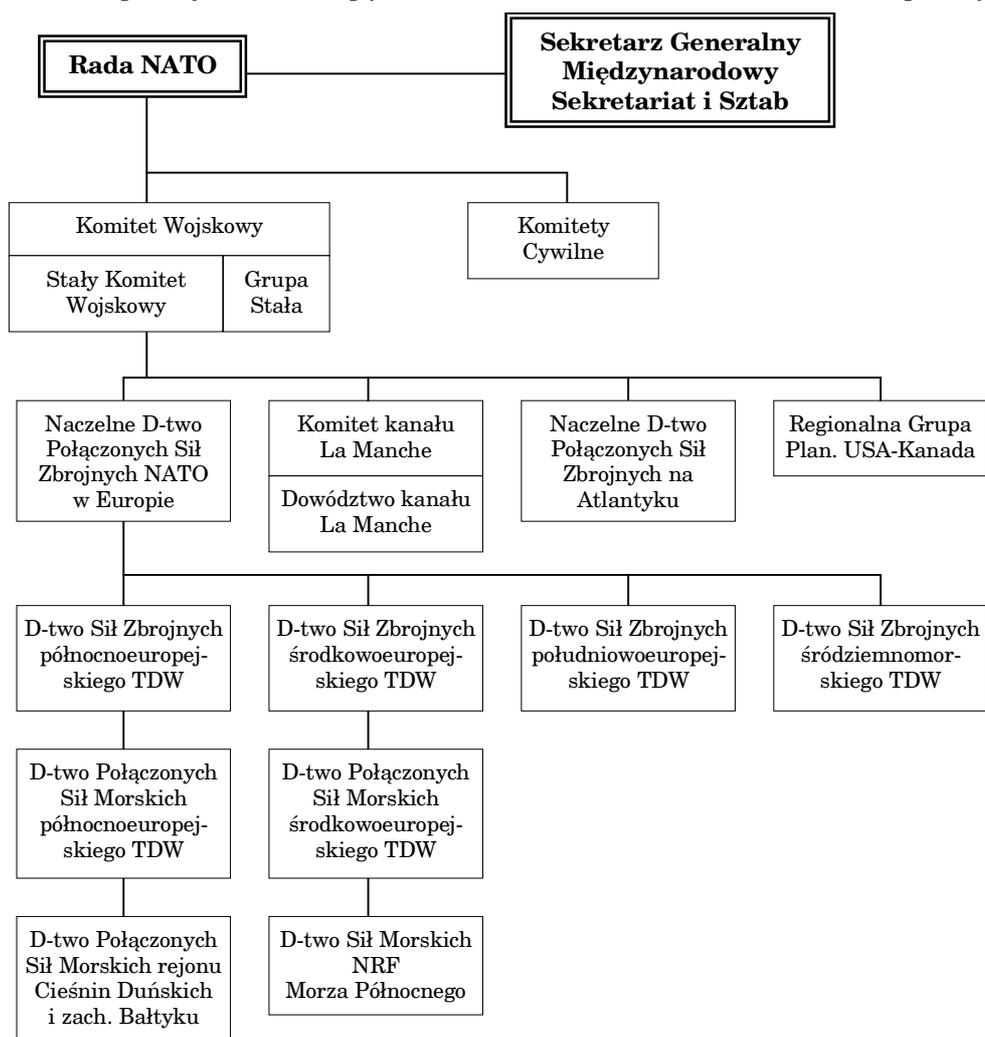
Źródło: W. Topolski, *Siły morskie państw NATO akwenów mórz Bałtyckiego i Północnego w polityce paktu północnoatlantyckiego w latach 1949–1981*, Cz. I, maszynopis w WAP, s. 201.

Schemat 17. Organizacja floty duńskiej w latach 50-tych



Źródło: opracowanie własne.

Schemat 18. Schemat organizacji NATO z uwzględnieniem sił morskich cieśnin duńskich i zachodniego Bałtyku



Źródło: opracowanie własne.