

Mariusz Kardas: Marynarka Wojenna – z dziejów obecności militarnej na Bałtyku

Polska została odepchnięta od morza wskutek utraty własnej floty zabezpieczającej jej pozycję, a morska racja stanu zapadła w wieloletni letarg, z którego wyrwało ją dopiero odzyskanie niepodległości w roku 1918 – pisze Mariusz Kardas w „Teologii Politycznej Co Tydzień”: „Bałtyk. Mare nostrum?”.

Historie społeczeństw od najdawniejszych czasów zdominowane są przez dążenia organizmów państwowych do opanowania wybrzeża morskiego i utrwalenia na nim swojej obecności. Nie inaczej było u zarania polskiego państwa. Mniej lub bardziej świadomie ośrodki władzy w Poznaniu i Gnieźnie dążyły do pozyskania ówczesnych nadmorskich grodów, które stawały się najlepszą drogą dla prowadzenia handlu w obszarze basenu Morza Bałtyckiego i Północnego. W tym działaniu, za panowania Mieszka I państwowość Polan przekroczyła nawet linię Odry. Także w kolejnych latach władztwo Piastów wielokrotnie opierało się o wybrzeża Bałtyku. Za panowania Bolesława Krzywoustego morska granica królestwa przebiegała od Gdańska, aż do wyspy Rugii z grodami: Kołobrzeg, Kamień, Wolin, Szczecin oraz wyspą Uznam (1121). Po jego śmierci granic tych nie udało się jednak utrzymać. Pomorze Zachodnie stopniowo przechodziło pod wpływ niemieckie i ostatecznie przy Polsce pozostało jedynie Pomorze Gdańskie.

Następcy Krzywoustego niestety nie przywiązywali znaczenia do polityki bałtyckiej, a podejmowane przez ostatnich Piastów decyzje odsunęły Polskę od morza na półtora wieku. Dopiero dążenia Jagiellonów przypieczętowane II Pokojem Toruńskim (1466) przywróciły Polsce Gdańsk i część Pomorza. W czasie „wojny trzynastoletniej” (1454-1466) z osiadłym w Prusach Zakonem Krzyżackim walczyła polska flota kaperska. W walkach z flotą krzyżacką, zwłaszcza w bitwie na Zalewie Wiślanym (1463), okręty gdańsko-elbląskie zadały jej klęskę, osłabiając zakon. Wydarzenia tej wojny

pokazały królewskiemu establishmentowi znaczenie morza i potrzebę posiadania na nim własnej siły zbrojnej. Jednocześnie jednak Gdańsk, a w konsekwencji handel straciły swój polski (królewski) charakter, co przypieczętowała decyzja Kazimierza Jagiellończyka nadająca miastu tzw. „Wielki Przywilej” (1457). Polski król „zrzekł się” korzyści z odzyskanego dostępu do morza, a żegluga i handel na Bałtyku oraz na Wiśle stały się wyłącznymi atrybutami Gdańska. W tym samym czasie nastąpił stopniowy upadek królewskiej floty kaperskiej.

*Niepodejmowanie żadnych
zdecydowanych kroków w
polityce morskiej przez
kolejnych władców Królestwa
Polskiego osłabiło pozycję
państwa na Bałtykiem. Brak
floty handlowej i wojennej
pozwolił wzmocnić w
znaczący sposób pozycje
sąsiadów*

Niepodejmowanie
żadnych
zdecydowanych
kroków w polityce
morskiej przez
kolejnych władców
Królestwa Polskiego
osłabiło pozycję
państwa na
Bałtykiem. Brak floty
handlowej i wojennej
pozwolił wzmocnić w
znaczący sposób
pozycje sąsiadów,

zwłaszcza Szwecji i Danii, które nie zanieczywały działań w tym zakresie. Druga połowa XV wieku i pierwsza połowa wieku XVI pozwoliła na ugruntowanie tego stanu rzeczy w tworzącej się Rzeczypospolitej. Co prawda, za Zygmunta Starego, wobec wojny z Wielkim Księstwem Moskiewskim, powołano flotę kaperską, ale była ona stosunkowo nieliczna i tylko w niewielkim stopniu wywiązała się z utrzymania skutecznej blokady żeglugi narewskiej. Przełomem stała się dopiero wojna królestwa z Moskwą o Inflanty. Ogłoszony przez króla Zygmunta Augusta manifest o zaciągu do floty kaperskiej (1561) stanowił istotny krok do wyjścia państwa na Morze Bałtyckie. Z kolei, obradujący w Lublinie Sejm zatwierdził powołanie do życia Komisji Morskiej (1568) – pierwszego w dziejach Polski organu władzy administracyjnej na morzu. W efekcie tych działań, ponownie powstała flota kaperska, która w sześć lat po ukazaniu się królewskiego manifestu liczyła trzydzieści okrętów. Kaprowie znakomicie wywiązywali się z zadania przecinania

linii komunikacyjnych do Narwy, w wyniku czego wojna z Moskwą przybrała pomyślny dla Polski obrót. Późniejsze okoliczności sprawiły jednak, że panowanie na Bałtyku przeszło w ręce szwedzkie.

Bez wsparcia ludzi takich jak Ty, nie mógłbyś czytać tego artykułu.

Prosimy, kliknij tutaj i przekaż darowiznę w dowolnej wysokości.

Większość naszych królów elekcyjnych doceniała znaczenie dostępu do morza oraz istnienia floty, zarówno handlowej, jak i wojennej. Jednak sytuacja polityczna, a przede wszystkim długotrwała wojna ze Szwecją o Dominium Maris Baltici utrudniła rozwój sił morskich. Próbę kontynuacji działań promorskich podjął, w sytuacji konfliktu władzy królewskiej z Gdańskiem, Stefan Batory. Jednak dopiero za panowania Zygmunta III Wazy zainicjowano ważne decyzje o budowie okrętów wojennych w Gdańsku i Pucku w ramach pierwszego w dziejach Polski „programu morskiego”. Decyzją króla powstała Komisja Okrętów Królewskich (1625), nawiązująca do istniejącej już Komisji Morskiej Zygmunta Augusta. W trakcie długoletniego konfliktu ze Szwecją, flota królewska odniosła zwycięstwo w bitwie pod Oliwą (1627), gdzie rozbiła blokującą Gdańsk eskadrę szwedzką. Był to jednak „łabędzi śpiew” floty, która w następnych latach przestała de facto istnieć.

Szansę na zmiany dawało panowanie Władysława IV. Wtedy Sejm zdecydował o wyasygnowaniu specjalnych środków na rzecz utrzymywania floty wojennej (1637). Był to pierwszy w dziejach Rzeczypospolitej akt uchwalenia przez organ ustawodawczy środków na siły morskie państwa. Następca Zygmunta III Wazy wybudował także forty we Władysławowie i Kazimierzowie na Półwyspie Helskim, których zadaniem była obrona wybrzeża. Jednak, zainspirowane prośbą Gdańska obawiającego się utraty dominującej w morskim handlu Rzeczypospolitej pozycji, militarne działania Danii zniweczyły podjęty przez króla trud. W kolejnych latach szereg potężnych konfliktów, które wstrząsnęły Rzeczpospolitą – wewnętrznych (powstanie Chmielnickiego 1648, Rokosz Lubomirskiego 1665-1666 i inne), a także zewnętrznych, w tym przede wszystkim ze Szwecją („potop szwedzki” 1655-1660) i państwem Osmanów (1672-1676, 1683-1699) - zmieniło optykę polskich królów na sprawy morskie. Polska została odepchnięta od morza wskutek utraty własnej floty zabezpieczającej jej pozycję, a

morska racja stanu zapadła w wieloletni letarg, z którego wyrwało ją dopiero odzyskanie niepodległości w roku 1918. W czasach panowania króla Jana III Sobieskiego, a zwłaszcza Augusta II Mocnego oraz Augusta III podejmowane były co prawda próby reaktywowania floty, jednak wobec trudności wewnętrznych i politycznych nie dały one pożądaných rezultatów. Nastąpił faktyczny regres wszelkich przejawów polityki morskiej państwa. Pierwszy rozbiór i odcięcie Polski od Morza Bałtyckiego w rejonie ujścia Wisły (1772) pogłębiły istniejący stan rzeczy.

Paradoksalnie, starania o odrodzenie polityki morskiej podejmowano w okresie powstań w XIX wieku. Wobec dążeń Polaków by z bronią w ręku uwolnić się spod jarzma niewoli zaborców, szukano dróg transportu ochotników, uzbrojenia i wszelkich dostaw dla powstańców. Optymalną drogą okazały się szlaki morskie. Podejmowane w powstaniach – Listopadowym i Styczniowym, próby desantu, zakończyły się niepowodzeniem. Do sukcesów należy natomiast zaliczyć utworzenie, przy kierownictwie Powstania Styczniowego w Paryżu, polskiej admiralicji – Organizacji Głównej Sił Narodowych Morskich (1863). W przypadku zwycięstwa powstania byłaby załączkiem władzy (urzędu), której celem byłoby utworzenie polskiej floty wojennej. Upadek powstań narodowych zamknął okres nadziei na utworzenie sił morskich. Coraz częściej zaczęto zdawać sobie sprawę, że istnienie marynarki wojennej ściśle związane jest z funkcjonowaniem państwa posiadającego dostęp do morza. W oficjalnym dyskursie wskazywano, że tysiącletnie dzieje walk o polski byt narodowy zawsze ściśle połączone były z zabiegami o utrzymanie dostępu do morza. Historia Rzeczypospolitej i doświadczenia powstańcze zaowocowały usilnymi staraniami o polskie wybrzeże w latach 1918-1919. Widoczne były również w działaniach lat 1944-1945.

Po odzyskaniu przez Rzeczpospolitą niepodległości, dekretem z 28 listopada 1918 roku, naczelnik Państwa Józef Piłsudski powołał do życia Marynarkę Polską. Pierwsze jednostki marynarki sformowano w porcie śródlądowym w Modlinie. W skład Flotyli Rzecznej, Oddziału Zapasowego Marynarzy i Batalionu Morskiego weszli marynarze z byłych flot zaborczych. To właśnie Batalion Morski wraz z generałem Józefem Hallerem, 10 lutego 1920 roku zaślubił Polskę z Bałtykiem. Niestety, traktat wersalski przyznał Polsce tylko 70 kilometrów wybrzeża morskiego z małymi portami w Helu i Pucku. Bazą rodzącej

się floty wojennej stał się ten ostatni. Tu stacjonował pierwszy polski okręt wojenny ORP „Pomorzanie” i kolejne okręty tworzonej od podstaw floty. Pucki porcik nie spełniał jednak wymogów morskiej bazy. Rozwijająca się Marynarka Wojenna natrafiła na regres spowodowany wojną, którą toczono z bolszewicką Rosją. Na lądzie walczyło 2,5 tysiąca marynarzy z Pułku Morskiego, Flotylli Wiślanej i Flotylli Pińskiej. Po zakończeniu wojny polska flota „urośli” o 6 niemieckich torpedowców, przyznanych Polsce decyzją Rady Ambasadorów państw Ententy z 9 grudnia 1919 roku, z podziału Kaiserliche Marine. Okręty miały być przeznaczone do przybrzeżnej służby patrolowej i szkolenia przyszłej kadry Marynarki Wojennej. Do linii trafiły również zakupione w Finlandii dwie kanonierki OORP „Generał Haller” i „Komendant Piłsudski” oraz cztery niemieckie trałowce typu FM, które weszły do służby w marcu 1921 roku jako OORP „Czajka”, „Jaskółka”, „Mewa” i „Rybitwa”.

Znaczący rozwój floty i jej unowocześnienie przyniosła druga połowa lat 20-tych. Wówczas podjęto decyzję o zainicjowaniu budowy nowych okrętów we Francji, Anglii i Holandii. Równocześnie z rozbudową floty, dzięki inicjatywom Kierownictwa Marynarki Wojennej w osobach wiceadm. Kazimierza Porębskiego, kontradm. Jerzego Świrskiego i Dowódcy Floty kontradm. Józefa Unruga, rozpoczął się rozwój infrastruktury lądowej Marynarki Wojennej. Powstały porty wojenne w Gdyni i w Helu. Jednocześnie na polskich wodach pojawiły się nowoczesne okręty wojenne – kontrtorpedowce (niszczyciele): OORP „Wicher”, „Burza”, „Grom”, „Błyskawica”, stawiacz min ORP „Gryf”, okręty podwodne: OORP „Żbik”, „Ryś”, „Wilk”, „Sęp” i „Orzeł”. W krajowych stocznicach zaprojektowano i zbudowano serię 6 nowoczesnych minowców: OORP „Czajka”, „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa”, „Czapla” oraz „Żuraw”. Swoje loty nad morzem prowadziły samoloty Morskiego Dywizjonu Lotniczego z Pucka. Natomiast na wschodzie kraju stacjonowały, jako część składowa Marynarki Wojennej, monitory Flotylli Rzecznej bazujące w porcie w Pińsku na rzece Pinie.

Agresja hitlerowska zastała Marynarkę Wojenną w fazie formowania. W zetknięciu z potęgą przeciwnika mogła ona jedynie prowadzić działania obronne, i to w ograniczonym zakresie. Pozostając w kraju w całości zostałaby zniszczona. Dlatego, tuż przed wybuchem wojny, do portów brytyjskich, w ramach planu „Peking”, przebazowano trzy

najnowocześniejsze okręty nawodne: OORP „Błyskawica”, „Burza” i „Grom”. Stały się one załączkiem Polskiej Marynarki Wojennej u boku aliantów. W tym czasie w kraju i na polskim wybrzeżu trwała walka z wojskami hitlerowskimi. Pomimo szczupłych sił i przygniatającej przewagi wroga lądowa i morska obrona wybrzeża, kierowana przez dowódcę Floty kontradm. J. Unruga, przetrwała do 2 października 1939 roku. Marynarze walczyli także o utrzymanie mostów i przepraw na dolnej Wiśle oraz na Prypeci, jak również w składzie SGO „Polesie”, w ramach której wzięli udział w ostatniej bitwie Kampanii Polskiej pod Kockiem.

Od pierwszego do ostatniego dnia II wojny światowej polscy marynarze uczestniczyli we wszystkich najważniejszych operacjach morskich u boku aliantów. W tym czasie polskie okręty działały na Oceanie Atlantyckim oraz Morzach: Śródziemnym, Północnym i Arktycznym

W latach 1939–1947 Marynarka Wojenna funkcjonowała jako część składowa polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie podporządkowana dowództwu marynarki brytyjskiej. Oprócz okrętów przybyłych z kraju, Polska Marynarka Wojenna w czasie wojny

dzierżawiła od Wielkiej Brytanii szereg jednostek, głównie niszczycieli i okrętów podwodnych, a także dwa krążowniki, na pokładach których polscy marynarze dokonali wielu wybitnych czynów bojowych. Od pierwszego do ostatniego dnia II wojny światowej polscy marynarze uczestniczyli we wszystkich najważniejszych operacjach morskich u boku aliantów. W tym czasie polskie okręty działały na Oceanie Atlantyckim oraz Morzach: Śródziemnym, Północnym i Arktycznym, biorąc udział m.in. w konwojach atlantyckich i arktycznych oraz operacjach desantowych: pod Narwikiem (1940), w Afryce Północnej (1942), na Sycylii i pod Salerno (1943), a także w Normandii (1944). Łącznie okręty pod polską banderą przebyły około 1,21 mln mil morskich, eskortowały 787 konwojów oraz przeprowadziły 1162 patrole i operacje bojowe. Marynarka Wojenna poniosła w trakcie działań wojennych wiele bolesnych strat osobowych i sprzętowych. Zatopieniu

uległy m.in. OORP „Wicher”, „Gryf”, „Orzeł”, „Grom”, „Jastrząb”, „Orkan”, „Kujawiak” i „Dragon”. Polska Marynarka Wojenna w Wielkiej Brytanii zakończyła swoją działalność 31 marca 1947 roku. Większość marynarzy pozostała na emigracji, tylko nieliczni zdecydowali się na powrót do kraju.

W powojennej Polsce Marynarkę Wojenną powołano 7 lipca 1945 roku. W tym czasie wszystkie porty i stocznie były zniszczone i zaminowane. Podstawowym zadaniem marynarzy stało się usuwanie zniszczeń oraz ochrona 500 kilometrowej granicy morskiej. Do kraju powróciły niektóre przedwojenne okręty. Wznowiono budowę floty, sformowano jednostki logistyczne oraz reaktywowano system szkolenia personelu. Tworzona w powojennych realiach geopolitycznych Marynarka Wojenna rozwijała się w ścisłym powiązaniu ze Związkiem Radzieckim. W związku z tym wszystkie istotne dla jej przyszłości decyzje podejmowane były w następstwie uzgodnień dokonywanych między Dowództwem Wojska Polskiego, a Dowództwem Armii Radzieckiej. Jej siła, w znacznym stopniu, oparta była o sprzęt i wyposażenie produkcji ZSRR lub pochodzący z kontyngentu aliantów. Państwo rozbudowywało i unowocześniało flotę również w oparciu o krajowy przemysł stoczniowy. W czasach gdy wchodziła w skład Układu Warszawskiego Marynarka Wojenna przygotowywała się do operacji desantowej w rejonie cieśnin duńskich. Wobec tak postawionych zadań, do trzonu floty wcielano okręty desantowe. Uzupełnienie stanowiły siły lekkie w postaci kutrów torpedowych i raketowych oraz trałowców. Do składu floty zaliczały się także niszczyciele i okręty podwodne oraz samoloty myśliwskie, rozpoznawcze i bombowe oraz śmigłowce.

Po przemianach przełomu lat 80-tych i 90-tych oraz zmianie polityki obronnej kraju Marynarka Wojenna zintensyfikowała współdziałanie z flotami państw Sojuszu Północnoatlantyckiego, które realizowano pod auspicjami programu „Partnerstwa dla Pokoju” (od 1994) oraz na mocy szeregu międzynarodowych porozumień. Pierwszym sprawdzianem polskich sił morskich był udział dwóch okrętów w operacji „Pustynna Burza” (1991). Okręt szpitalno-ewakuacyjny ORP „Wodnik” i okręt ratowniczy ORP „Piast” jako pierwsze polskie okręty w powojennej historii Polski uczestniczyły w działaniach związanych z USA i NATO. Następne lata skutkowały rozbudową i modernizacją floty, dostosowaniem programów szkolenia do wymagań NATO, ćwiczeniem procedur, wspólnymi manewrami, wymianą doświadczeń i

unowocześnianiem infrastruktury logistycznej. Jeszcze przed sformalizowaniem programu „Partnerstwa dla Pokoju”, Marynarka Wojenna uczestniczyła w międzynarodowych manewrach na Bałtyku pod kryptonimem „US Baltops 93”. Tym samym zainicjowała udział polskich sił zbrojnych w ćwiczeniach z państwami Sojuszu Północnoatlantyckiego. Do czasu, w którym Polska została członkiem NATO (1999), Marynarka Wojenna obecna była we wszystkich ćwiczeniach międzynarodowych organizowanych na Bałtyku przez państwa Sojuszu oraz w ramach wspomnianego już „Partnerstwa dla Pokoju”.

W związku ze zmianą doktryny obronnej po roku 1990 zaczęto stopniowo wycofywać środki desantowe i lekkie siły uderzeniowe oraz zlikwidowano lotnictwo taktyczne. W okresie lat 1992–1995 wybudowano 3 niedozbrojone okręty raketowo-artyleryjskie typu „Orkan”, które, dopiero w połowie kolejnej dekady, przyjęły na wyposażenie nowoczesne rakiety przeciwokrętowe firmy SAAB typu RBS-15 Mk 3 (2007). W latach 2000–2005 udało się wprowadzić do służby, подарowane przez Stany Zjednoczone, dwie fregaty raketowe typu Oliver Hazard Perry (OORP „gen. K. Pułaski” i „gen. T. Kościuszko”) i, подарowane przez Norwegię, cztery okręty podwodne typu Kobben (OORP „Sokół”, „Sęp”, „Bielik” i Kondor”), które zastąpiły radzieckie jednostki starszej generacji. Jako ostatnie, szeregi Marynarki Wojennej zasiłły: niszczyciel min ORP „Kormoran” i patrolowiec ORP „Ślązak”. Do służby w lotnictwie morskim weszły nowe samoloty M-28 „Bryza” w wersji patrolowej, transportowo-desantowej, medycznej i monitoringu ekologicznego, nowe śmigłowce: ratownicze „Anakonda”, transportowe Mi-17 i Mi-8 oraz, zmodernizowane do zwalczania okrętów podwodnych, Mi-14 PŁ, a także typu SH-2G „Super Seasprite” operujące z pokładu fregat raketowych. Do eksploatacji wprowadzono nowoczesne systemy obserwacji i łączności, systemy dowodzenia i specjalistyczne wyposażenie jednostek brzegowych (Morska Jednostka Rakietowa). Unowocześniono systemy logistyczne baz morskich i lotniczych, tak aby spełniały one wysokie standardy NATO.

Po wejściu Polski do Paktu Północnoatlantyckiego (12 marca 1999) polskie okręty, samoloty i śmigłowce lotnictwa morskiego ok. 400 razy brały udział w międzynarodowych manewrach, z czego 47 razy już w pierwszym roku członkostwa. W czerwcu 1999 roku Baza Morska w Gdyni po raz pierwszy była gospodarzem ćwiczenia NATO okrętów

podwodnych pod kryptonimem „Coperative Poseidon”, a w listopadzie tego roku pierwszy raz Marynarka Wojenna organizowała ćwiczenia okrętów podwodnych Sojuszu pod kryptonimem „Baltic Porpoise”. Zmodernizowane i dostosowane do standardów NATO polskie okręty i samoloty lotnictwa morskiego rozpoczęły udział w międzynarodowych ćwiczeniach morskich i lotniczych na Bałtyku oraz poza jego granicami. Obecnie, każde ćwiczenie państw Sojuszu na Atlantyku i Morzu Północnym odbywa się z udziałem okrętów i lotnictwa polskich sił morskich. Jednostki Marynarki Wojennej są na stałe włączone do elitarnych Sił Odpowiedzi NATO oraz uczestniczą w większości operacji Sojuszu, m.in. w antyterrorystycznej „Active Endeavour” na Morzu Śródziemnym oraz stałych zespołach antyminowych (obecnie pod nazwą Standing NATO Mine Countermeasures Group One – SNMCMG1).

Marynarki Wojennej po 1918 roku nie byłoby bez zaplecza portowego (logistycznego). Jak już wskazano, początkowo jako port wojenny wykorzystywano Puck. Ten mały porcik nie spełniał jednak, w żadnym wymiarze, wymogów morskiej bazy dość szybko rozrastającej się polskiej floty. Pierwsze decyzje o budowie portu wojennego oraz handlowego zapadły jeszcze w 1920 roku. Jako najlepszy teren pod tę inwestycję wskazano dolinę pomiędzy Oksywiem i Redłowem. Pierwszy „Bożą Zatoczkę” u ujścia Chylonki wskazał już Fryderyk Getkant, artylerzysta, inżynier wojskowy, a przede wszystkim kartograf, w trakcie swoich pomiarów wybrzeża w roku 1634, gdy szukał najlepszego miejsca do bazowania ówczesnej królewskiej floty kaperskiej. Właściwa budowa portu wojennego dla Marynarki Wojennej rozpoczęła się w Gdyni w 1922 roku. Jego uruchomienie w formie drewnianej palisady, jako „Tymczasowego Portu Wojennego i Przystani dla Rybaków” nastąpiło 29 kwietnia 1923 roku. Tempo budowy było duże i już w trzy lata później do Gdyni przeniesiono z Pucka komendę portu wojennego. Po tym czasie gdyński port stanowił główną bazę logistyczną Marynarki Wojennej okresu międzywojennego. Budowa stoczni (Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej) i urządzeń portowych, mieszkań niezbędnych dla marynarzy i ich rodzin, a także wszystkich tych, którzy stanowili obsługę floty oraz infrastruktury obronnej dla miasta, było bodźcem wspomagającym procesy miastotwórcze. Ważną rolę dla tego miasta i portu przewidywano w dokumentach przygotowywanych przez władze wojskowe „rządu londyńskiego” i krajowego podziemia w czasie II wojny światowej. Potrzeby morskich sił zbrojnych wpływały na

rozwój Gdyni (stopniowo rozszerzając się na pozostałe obszary wybrzeża) również po wojnie. W latach 30-tych, obok Gdyni rozpoczęto rozbudowę infrastruktury przy porcie wojennym na Helu, który na czas wojny stał się główną bazą floty.

W roku 1945 Polska znalazła się w nowej sytuacji geopolitycznej. Uzyskany w wyniku decyzji jałtańskich brzeg Bałtyku, z dużą ilością małych i dużych portów, gwarantował nieskrępowane wyjście gospodarcze i wojskowe Polski na morze. Wiadomym stawało się, że Gdynia, ze swoim zbudowanym przed wojną portem, sama nie zdoła obsłużyć odradzającej się ze zniszczeń wojennych polskiej gospodarki i zabezpieczyć spraw bezpieczeństwa morskiego. Będzie musiał dołączyć do niej Gdańsk, Szczecin i inne, mniejsze ośrodki portowe w miarę ich uruchamiania. Jednak w gremiach rządowych i Dowództwa Wojska Polskiego w 1945 roku w dalszym ciągu przewidywano, że prymat w zagadnieniach morskich, również w zakresie wojskowym, pozostanie przy Gdyni.

Polska Marynarka Wojenna od chwili swojego powstania, obok wykonywania zadań ściśle związanych z obroną wybrzeża i szlaków morskich, wypełniała ważne zadania polityczne, społeczne i propagandowe. Zarówno w okresie dwudziestolecia międzywojennego, jak i po roku 1945, funkcjonowała w ściśle określonych warunkach ideowo-politycznych. W okresie do wybuchu drugiej wojny światowej należy jednak wskazać ukierunkowanie propaństwowe nacechowane – zgodnie z kierunkami ówczesnej propagandy – silnymi elementami działania progdyńskiego. Po wojnie kierunek propaństwowy silnie przemieszany był z elementami indoktrynacji komunistycznej.

Marynarka Wojenna była zawsze ważnym elementem regulującym sytuację polityczną na wybrzeżu. Nie ulega wątpliwości, że wpływ na to miała powszechna i masowa propaganda głoszona na rzecz Gdyni i pracy dla morza jeszcze w okresie międzywojennym przez gremia rządowe i powiązane z nim organizacje, np. Ligą Morską i Kolonialną. Pozytywny odbiór w pamięci społecznej miała również nieugięta postawa „małej floty” w działaniach bojowych na morskim teatrze zmaganiań ostatniej wojny. Akceptacja takiego obrazu w świadomości Polaków pozwoliła na zaciągnięcie po roku 1920, a zwłaszcza po zakończeniu II wojny światowej, wyjątkowych więzi pomiędzy tym

Pozytywny odbiór w pamięci społecznej miała nieugięta postawa „małej floty” w działaniach bojowych na morskim teatrze zmagañ ostatniej wojny. Akceptacja takiego obrazu w świadomości Polaków pozwoliła na zaciągnięcie wyjątkowych więzi pomiędzy tym szczególnym rodzajem polskich sił zbrojnych a ludnością wybrzeża

szczególnym rodzajem polskich sił zbrojnych, a ludnością wybrzeża, która w swej większości – w wyniku działań migracyjnych po 1945 roku - miała niewielkie pojęcie o tzw. uprawie morza. Dzięki temu marynarzom było łatwiej, niż żołnierzom innych jednostek Wojska Polskiego w pozostałych

regionach kraju, uczestniczyć we współtworzeniu życia społeczno-gospodarczego na Pomorzu w okresie powojennym. Przez to działalność Marynarki Wojennej w obszarze cywilnym w latach 1945-1989 należy do najlepszych kart w historii morskiego rodzaju sił zbrojnych. Marynarka Wojenna wpisała się niestety również - w wymuszone na niej jak się dzisiaj wydaje – działania mające na celu umocnienie władzy ludowej. Błędem byłoby jednak przypisywanie jej roli zwykłego „utrwalacza”, jak to niejednokrotnie miało miejsce w dość powszechnym odbiorze przez mieszkańców wybrzeża. W żaden sposób nie można jej przypisać w tym zakresie tego samego znaczenia, co innym jednostkom wojskowym, wywodzącym się np. z jednostek Korpusu Bezpieczeństwa Wojskowego, którego działanie, zwłaszcza w epoce stalinowskiej, kładzie się cieniem na relacjach ze społeczeństwem. Niewyjaśniona (nietransparentna) do końca pozostaje jednak postawa Dowództwa Marynarki Wojennej w momentach tzw. przesilení roku 1968, a zwłaszcza grudnia 70. i stanu wojennego w 1981 roku, co zamazuje rzeczywisty wizerunek Marynarki Wojennej lat 1945-1989.

Dzisiaj Marynarka Wojenna stanowi jeden z pięciu rodzajów sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Jej głównym zadaniem jest obrona interesów państwa na polskich obszarach morskich, morska obrona

wybrzeża oraz udział w lądowej obronie wybrzeża we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych RP, w ramach strategicznych działań obronnych. Na podstawie umów międzynarodowych Marynarka Wojenna zobowiązana jest do utrzymywania zdolności do realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w obszarach morskich, zwłaszcza w basenie Morza Bałtyckiego. Podstawowym zadaniem Marynarki Wojennej jest obrona i utrzymanie morskich linii komunikacyjnych państwa podczas wojny lub innego kryzysu wymagającego sięgnięcia po rozwiązania militarne (zadania antyterrorystyczne), a także niedopuszczenie do blokady kraju na morzu. W czasie pokoju Marynarka Wojenna wspiera działania Straży Granicznej na obszarze polskich wód terytorialnych oraz wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej. Trzon organizacyjny Marynarki Wojennej tworzą dwie flotylle okrętów, Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej oraz brzegowe jednostki wsparcia i zabezpieczenia działań, a także ośrodki szkoleniowe. Cieniem na jej działaniu kładzie się od wielu lat kwestia jej unowocześnienia, poprzez zaniechanie przez kolejne rządy inwestycji w nowoczesne okręty.

Mariusz Kardas



Sfinansowano przez Narodowy Instytut
Wolności - Centrum Rozwoju
Społeczeństwa Obywatelskiego
ze środków Programu Rozwoju
Organizacji Obywatelskich
na lata 2018 - 2030



Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego.

Dofinansowano
ze środków Ministra
Kultury i Dziedzictwa
Narodowego