

## **Nasza flota choć...**

„Teraz wolne przed nami światy i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj wszędzie dotrzeć pod znakiem Białego Orła, cały świat stoi mu otworem” – oto pamiętne słowa gen. Józefa Hallera dokonującego w dniu 10 lutego 1920 roku Aktu Zaślubin Polski z Morzem w Pucku. Generałowi rzucającemu w morze pierścień, w dowód zaślubin, towarzyszyła liczna delegacja sejmu, rządu, w tym wicepremier Wincenty Witos, minister spraw wewnętrznych Stanisław Wojciechowski, wojewoda pomorski Maciej Rataj, kontradmirał Kazimierz Porębski, dyplomaci, liczni Kaszubi. Od tego momentu rozpoczął się dla II Rzeczypospolitej piękny i heroiczny okres zagospodarowywania polskiej obecności nad Bałtykiem, budowa miasta, portu i bazy Marynarki Wojennej w Gdyni, obecności handlowej i pasażerskiej polskiej bandery w świecie. Ten krótki, 19-letni zaledwie czas, Polacy wykorzystali bardzo dobrze, a pomagała w tym wielka duma z posiadania polskiego morza i odzyskanej niepodległości. Do tamtej atmosfery, z nutką zazdrości, powracają chętnie ci, którym dziś towarzyszy troska o bezpieczeństwo morskie i interesy Polski na Bałtyku i w całym światowym obszarze morskim. Świat przecież, już od 100 lat, wciąż stoi przed nami otworem.

Spotkałem się w Gdańsku z dwoma współautorami powstałej trzy lata temu „Strategicznej koncepcji bezpieczeństwa morskiego RP”, opracowanej z inicjatywy prezydenta Andrzeja Dudy, komandorem Maciejem Janiakiem ze Stowarzyszenia Rada Budowy Okrętów i Szymonem Hatłasem z Akademii Sztuki Wojennej i Instytutu gen. Józefa Hallera. Z treścią „Strategicznej koncepcji” można się zapoznać na stronie internetowej BBN.

Szybkie wdrożenie niektórych koncepcji tej „Strategii” mogłyby zastąpić utrzymującą się wciąż niekorzystną dla Polski statyczną koncepcję bezpieczeństwa morskiego Polski nad Bałtykiem. Trzeba zmienić mylny obraz naszych sił morskich („by było, tak jak było”), gdyż zdaniem członków NATO – „w rejonie Morza Bałtyckiego, sytuacja w zakresie bezpieczeństwa uległa pogorszeniu”. Ze strony Federacji Rosyjskiej postępuje militaryzacja regionu, nasila się tranzyt surowców energetycznych, rosną oczekiwania związane z bezpieczeństwem żeglugi i ochrony środowiska. Tymczasem potencjał Marynarki Wojennej RP nie jest adekwatny do postawionych zadań oraz akwenów. Do tych zadań należy między innymi ochrona mającego się rozbudowywać Gazoportu LNG w Świnoujściu, Naftoportu w Gdańsku, przyszłego szlaku podmorskiego gazociągu Baltic Pipe idącego z Norwegii i Danii i platform wydobywczych. Do tego dochodzą zadania wynikające z umów sojuszniczych nie tylko w akwenie Bałtyku. Autorzy „Strategii” widzą polską flotę wojenną zdolną także do wykonywania zadań sojuszniczych na innych akwenach, z dala od polskich wód terytorialnych. Flotę tę, średnią pod względem siły i potencjału, należałoby porównywać do marynarki wojennej Kanady, Holandii, Australii, Danii lub Norwegii. W tym celu potrzebne są nie korwety, ale większe, do 6500 ton, wielozadaniowe fregaty wyposażone w rakiety SM-1 o zasięgu ponad 40 kilometrów, dzięki którym mogą one także wzmocnić system obrony powietrznej RP.

Tymczasem flota nasza „wciąż nie duża”, powinna mieć więcej niż dwie fregaty bojowe typu OHP, jedną korwetę i trzy małe okręty rakietowe, czy pięć okrętów podwodnych, z których cztery typu Kobben pochodzą z lat 1964-1967. „Marynarka wojenna nie może być zakładnikiem ograniczonych możliwości produkcyjnych polskich stoczní” – piszą autorzy „Strategii”. Marynarka wojenna musi mieć jednostki

morskie potrzebne do ściśle określonych zadań operacyjnych, „a nie jedynie takie, które są obecnie w stanie produkować polskie stocznie”. Ta krytyczna opinia także nawiązuje do myślenia sprowadzającego się do tego, aby jedynie strzec „portów bram”.

Współczesne operacje sił morskich to także misje pokojowe, stabilizacyjne. Misje, które są częścią polityki państwa, jego dyplomacji, świadczące o pozycji gospodarczej państwa, w tym potencjale gospodarki. 90 procent towarów na świecie transportowanych jest drogą morską, a 80 procent ludzkości mieszka tuż przy brzegu mórz i oceanów. Porty Trójmiasta dysponują jednymi z największych na Bałtyku terminalami kontenerowymi. Polskie stocznie mogłyby dziś remontować największe statki, w tym budować dowolne okręty w tym wojenne, gdyby nie rządy spod znaku PO-PSL.

Rok 2020 to Rok Zaślubin Polski z Morzem, tak zdecydował w październiku ubiegłego roku Sejm. Jest ważny dokument, o którym wspominam – „Strategia bezpieczeństwa morskiego RP”. Winien być przedyskutowany, być może uzupełniony ale szybko przyjęty do realizacji jako strategia kompletna, całościowa, właśnie w 100-lecie zaślubin Polski z Morzem.

201 wSieci 10.02.2020  
[www.wojciechreszczyński.pl](http://www.wojciechreszczyński.pl)