

Krzysztof Rokiciński

OKRĘTY UNIWERSALNE. MOŻLIWOŚCI I OGRANICZENIA

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono zagadnienia związane z możliwościami zwiększenia spektrum zadań wykonywanych przez okręty. Rozważania oparto na konkretnych jednostkach i koncepcjach XX i XXI wieku. Dokonano analizy czynników determinujących wady i zalety tej idei. Następnie określony został zbiór problemów, które bezpośrednio rzutują na koncepcję i eksploatację okrętów uniwersalnych.

WSTĘP

Posiadanie broni uniwersalnej, którą można stosować adekwatnie do sytuacji, jest marzeniem każdego dowódcy. To naturalne dążenie nie jest niczym nowym i na przestrzeni dziejów wielokrotnie usiłowano takie narzędzie stworzyć. Objęło to także siły morskie, a w ich zakresie przede wszystkim okręty.

Celem niniejszego artykułu jest uzyskanie odpowiedzi na poniższe pytania:

1. Jakie czynniki ograniczają możliwości posiadania okrętu uniwersalnego?
2. Jakie są wady i zalety okrętu uniwersalnego?
3. Co rzutuje bezpośrednio na proces tworzenia i wykorzystania takiej jednostki?

Znalezienie odpowiedzi na te pytania jest istotnym czynnikiem determinującym możliwości planowania w zakresie budownictwa okrętowego, zwłaszcza prognozowania rozwoju i transformacji sztuki wojennomorskiej w najbliższej przyszłości.

Należy w tym miejscu zdefiniować, co rozumie się pod pojęciem okręt uniwersalny. W niniejszym artykule będzie to jednostka pływająca sił morskich, która dzięki możliwości zmiany konfiguracji uzbrojenia i wyposażenia¹ może wykonywać zadania różnych klas okrętów.

¹ W odróżnieniu do okrętów wielozadaniowych, które zdaniem autora mogą wykonywać swoje zadania dzięki integralnie zamontowanemu uzbrojeniu i wyposażeniu. Tym samym okręt jako platforma jest na stałe wyposażony w środki, które są uniwersalne, a nie w kadłub jako taki.

Zamiarem autora jest przedstawienie zagadnień związanych z koncepcją okrętu uniwersalnego, także zalet i wad. Jednocześnie autor zaznacza, że poniższe rozważania są prowadzone z dużym uogólnieniem, przez co niekiedy występują uproszczenia, które mają na celu nie analizę szczegółów, a ogólnej idei i trendów w tym zakresie.

TRANSFORMACJA KONCEPCJI OKRĘTU UNIWERSALNEGO

Koncepcja okrętów przeznaczonych „do wszystkiego” liczy sobie zapewne tyle czasu, ile istnieją siły morskie. Ideałem było posiadanie jednostki pływającej mogącej wykonywać zadania w wielu sferach, a przez to umożliwiającej szybkie uzyskanie przewagi nad stroną przeciwną. Należy jednak podkreślić, że koncepcja ta z mniejszą lub większą siłą pojawiała się cyklicznie w historii sił morskich. Można postawić tezę, iż do przełomu lat 50. i 60. XX wieku nie odniesiono znaczących sukcesów na tym polu, a było to raczej pasmo porażek. Eksperymenty okazywały się kosztowne zarówno w wymiarze ekonomicznym, jak i prestiżowym. Dotkliwie przekonali się o tym Szwedzi, którzy dążąc do umieszczenia na okręcie „wszystkiego, co najlepsze i niezbędne”, utracili już w 1628 roku galeon „Vasa” – zatonął on podczas dziewiczej podróży, nie osiągnąwszy nawet główek portu w Sztokholmie². Swoistym kuriozum tych czasów była francuska koncepcja pływającej fortecy z 1798 roku. Miała ona służyć do inwazji wysp brytyjskich, a była skrzyżowaniem gigantycznego okrętu liniowego i transportowca wojsk³.

Rozwój technologii spowodował swoisty wysyp koncepcji i konstrukcji okrętów wielozadaniowych w okresie międzywojennym XX wieku. Było to swoistą przygrzywką do rozwoju koncepcji okrętów uniwersalnych i warto przeanalizować ten trend, co stanie się dobrą podstawą do dalszych rozważań. Aby daleko nie sięgać, dokonana zostanie analiza dwóch okrętów z obszaru Morza Bałtyckiego – szwedzkiego krążownika lotniczego „Gotland”⁴ i polskiego stawiacza min ORP „Gryf”, których dane taktyczno-techniczne przedstawiono w tabeli 1.

Wydaje się, że obie konstrukcje były pochodną następujących determinantów:

- rejonu (morze zamknięte);
- braku możliwości posiadania znaczących sił morskich (a więc przechodzenie z ilości w jakość);

² *Statki pomniki*, „Morze”, 1963, nr 12, s. 16.

³ *Wizje przeszłości*, „Morze”, 1960, nr 8, s. 32.

⁴ Przebudowanego zresztą w 1943 roku na krążownik minowy i przeciwlotniczy.

- podobnych koncepcji prowadzenia działań (wykorzystanie broni minowej);
- uzyskania prestiżu.

Tabela 1. Wybrane dane taktyczno-techniczne krążownika lotniczego „Gotland” i stawiacza min ORP „Gryf”

Parametr	Okręt	
	„Gotland”	ORP „Gryf”
Rozpoczęcie/zakończenie budowy [lata]	1930/1934	1934/1938
Wyporność pełna [tony]	5760	2250
Wymiary [metry]	134,8 x 15,4 x 4,5	103,2 x 13,1 x 3,6
Prędkość [węzły]	27,5	20
Zasięg/przy prędkości [mile morskie/węzły]	4000/12	9500/10
Moc napędu głównego [kW]	24004,1	4411,7
Załoga	417	205
Uzbrojenie	6x152	6 x 120
	4 x 75 plot	4 x 40 plot
	4 x 25 plot	4 nkm 13,2 plot
	6 wt 533	
	100 min	300 min
	11 wodnosamolotów Hawker Osprey 1 katapulta	

Analizując materiały źródłowe, można dojść do wniosku, że w zakresie ich koncepcji przyjęto następujące założenia:

1. Ze względu na warunki hydrometeorologiczne (wysokość fali, siła wiatru, możliwość szybkiego ukrycia się w celu przeczekania niesprzyjających warunków pogodowych itp.) wymagania stateczności nie są pierwszoplanowe, a więc można zamontować więcej uzbrojenia i wyposażenia niż na jednostkach przeznaczonych do działania na morzach otwartych⁵.
2. Brak możliwości odpowiedniej rozbudowy floty adekwatnie do potrzeb powoduje, iż należy posiadać okręty mogące wykonywać szersze spektrum zadań, co może rekompensować różnicę liczebności w odniesieniu do potencjalnego przeciwnika.

⁵ Doskonałym potwierdzeniem tej tezy są polskie niszczyciele, które w 1939 roku przeszły do Wielkiej Brytanii. Zostały one natychmiast „odchudzone” poprzez zdjęcie części wyposażenia (reflektory, łodzie okrętowe itp.), a później nawet uzbrojenia (np. 2 wieże 130 mm z ORP „Burza”). Okazało się bowiem, że ich działanie na Oceanie Atlantyckim, a nawet Morzu Północnym w dotychczasowej konfiguracji jest dla nich niebezpieczne w aspekcie stateczności. Por. W. Szczerkowski, *ORP „Błyskawica”*, Gdańsk 1970, s. 59; J. Pertek, *„BURZA” weteran atlantyckich szlaków*, Gdynia 1965, s. 48.

3. Okręty miały być narzędziem, które ogniskowałyby wymagania prowadzenia walki na morzu zamkniętym (przede wszystkim stawianie min i posiadanie silnej artylerii).
4. Flota była, jest i prawdopodobnie nadal będzie wizytówką państwa. Obejmuje to nie tylko prezentację czynnika ludzkiego (dyscyplina, wyszkolenie, kultura osobista i techniczna, wygląd zewnętrzny itp.), ogromną rolę odgrywa też sam okręt (rozwiązania techniczne, uzbrojenie i wyposażenie, wielkość). Tym samym zapewne istotnym determinantem było dążenie do osiągnięcia „śluszných gabarytów”, rzutujących na opinię o państwie i sile jego floty.

Na tym tle należy ocenić założenia i efekty wprowadzenia do składu flot takich okrętów w aspekcie ich możliwości, co przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Założenia i efekty wprowadzenia do służby krążownika lotniczego „Gotland” i stawiacza min ORP „Gryf” w funkcji poszczególnych parametrów technicznych i taktycznych

Parametr	Okręt	
	„Gotland”	ORP „Gryf”
Wielkość	Na morzu zamkniętym okręty o dużych gabarytach wymagają odpowiednio dużych punktów bazowania, a więc mogą być wykorzystywane tylko niektóre z nich, zmniejszając znacznie możliwości rozśrodkowania, co jest istotne w warunkach zagrożenia lotnictwem.	
Prędkość	Mała prędkość wymaga podczas prowadzenia działań bojowych angażowania znacznych sił osłony, a także ogranicza zastosowanie czynnika zaskoczenia. Duża wrażliwość na oddziaływanie szybkich okrętów uderzeniowych i lotnictwa. Okręty o równorzędnym uzbrojeniu dyktują warunki pojedynku artyleryjskiego.	
Zasięg	Wymiary Morza Bałtyckiego umożliwiają bezproblemowe odnawianie zapasów paliwa, a więc zasięg nie jest czynnikiem rzutującym znacząco na możliwości tych okrętów, zwłaszcza jeśli obydwa państwa nie mają interesów poza granicami.	
Uzbrojenie artyleryjskie	Zapewnia osłonę własnych sił i prowadzenie walki z okrętem klasy krążownik włącznie. Przy dobrze rozwiniętej artylerii nadbrzeżnej problematyczne jest jednak posiadanie okrętu artyleryjskiego, jeżeli doktryną wykorzystania sił morskich jest obrona własnego wybrzeża i brak interesów poza obszarem kraju.	Kaliber zapewnia równorzędną walkę z okrętem klasy niszczyciel. Przydatny do zwalczania celów brzegowych. Siły morskie potencjalnych przeciwników dysponują jednak w każdym zakresie (okręty i lotnictwo) możliwościami zniszczenia okrętu (uniemożliwienia prowadzenia przez niego działań). Posiadanie okrętu nie wpływa w znaczącym stopniu na zmianę dysproporcji sił.
Uzbrojenie minowe	Nie zapewnia postawienia jednorazowo znaczącej zagrody minowej.	Zapewnia postawienie jednorazowo znaczącej zagrody minowej
Uzbrojenie torpedowe	Problematyczne wykorzystanie ze względu na wielkość okrętu.	Brak.

Wposażenie lotnicze	Zasięg lotnictwa bazowania lądowego obejmuje obszar działań sił morskich, a więc nie ma potrzeby jego zwiększania zasięgu poprzez zastosowanie ruchomej platformy. Wodnosamoloty stanowiące wyposażenie okrętu umożliwiają praktycznie tylko wykonywanie zadań rozpoznawczych, a nie uderzeniowych. Konieczność podnoszenia wodnosamolotów z wody wymaga zatrzymywania okrętu, co ogranicza możliwości manewrowe zespołu i naraża na ataki okrętów podwodnych.	Planowane (jeden wodnosamolot), lecz niezrealizowane.
Zadania dodatkowe	–	Wobec napędu silnikami wysokoprężnymi problematyczna jest jakość szkolenia podchorążych wydziału mechanicznego (60 osób), gdy inne duże okręty floty mają tylko napęd turbinowy. Ewentualność wykorzystania jako okręt dowodzenia wskazana pod względem przestrzeni i warunków działań wojennych (mała długość wybrzeża, niewielki akwen ograniczony dodatkowo półwyspem), gdzie stanowiska lądowe zapewniają całkowicie zabezpieczenie tego procesu.

Z analizy tabeli 2. wynikają następujące wnioski:

- okręty miały służyć do wszystkiego i wyposażone były we „wszystko po trochu” (za wyjątkiem uzbrojenia minowego ORP „Gryf”), co powodowało, że nie mogły wykorzystywać posiadanych możliwości w pewnym zakresie; kmdr W. Steyer koncepcję ORP „Gryf” określił nawet mianem „przerośniętej barki”;
- ich posiadanie pod względem operacyjnym byłoby racjonalne na morzach otwartych, ale ze względów statecznościowych mogło okazać się problematyczne;
- sytuacja militarna powodowała, że posiadanie dużych okrętów przy drastycznej różnicy sił potencjalnych przeciwników (Niemiec i ZSRR) było nieracjonalne; w tym wypadku wskazane byłoby posiadanie większej liczby mniejszych, szybkich okrętów, których atutem jest wykorzystanie właściwości małego morza zamkniętego⁶;

⁶ Polska tuż przed wojną zamówiła kutry torpedowe w Wielkiej Brytanii. Jednocześnie zamówiono dwa duże niszczyciele (przypuszczalne nazwy „Huragan” i „Orkan”), zbudowano duże okręty podwodne (ORP „Orzeł” i „Sęp”) oraz zamówiono dwa następne (przypuszczalne nazwy „Kuna” i „Łasica”).

- obydwu państw nie miały interesów poza swoimi granicami, a więc posiadanie dużych okrętów zdolnych przede wszystkim do działań w rejonach oddalonych było niepotrzebne;
- wydaje się, iż koszt prestiżu był niewspółmierny z wydatkami na budowę i utrzymanie okrętów;
- wielkie floty nie preferowały wówczas budowy okrętów tej koncepcji⁷.

Druga wojna światowa także nie przyniosła znaczącego rozwinięcia tej koncepcji, a nawet nastąpiła dalsza specjalizacja klas okrętów. Można jednak przytoczyć kilka tego rodzaju prób i jednocześnie podkreślić, że obejmowały one państwa Osi, co dowodzi, iż próbowano w ten sposób rekompensować ilość (wobec przytłaczającej przewagi aliantów na morzu) jakością.

Japończycy usiłowali mnożyć okręty lotnicze kosztem artyleryjskich. W tym celu przebudowano na takie hybrydy między innymi okręty liniowe „Hyuga” i „Ise” (22 wodnosamoloty) oraz ciężki krążownik „Mogami” (11 wodnosamolotów). Okazały się one kompletnymi niewypałami, gdyż nie mogły prowadzić walki z równorzędnymi okrętami przeciwnika, a wodnosamoloty nie mogły wykonywać zadań uderzeniowych, co było cechą najbardziej pożądaną w działaniach na Oceanie Spokojnym. Z kolei przebudowa lekkiego krążownika „Kitakami” na torpedowy (40 wyrzutni torpedowych) wobec niewielkiej jego prędkości (do 27 węzłów) stawiała pod znakiem zapytania możliwość zajęcia przez niego pozycji salwy torpedowej.

KONCEPCJE OKRĘTÓW UNIWERSALNYCH PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Po II wojnie światowej obserwuje się specjalizację klas okrętów. Należy tu wspomnieć o fregatach i korwetach jako okrętach wielozadaniowych, ale trzeba też podkreślić, że osiągnięto to praktycznie tylko w ramach ograniczonej liczby systemów uzbrojenia zamontowanego na stałe. Fregaty miały 1 – 2 wyrzutnie kierowanych pocisków raketowych (KPR) klasy „woda – powietrze”, 1 – 2 klasy „woda – woda” (niekiedy również „woda – głęбина wodna”), 3 – 6 wyrzutni torped do zwalczania okrętów podwodnych (ZOP) oraz szczątkową artylerię.

⁷ Doskonałym przykładem jest Francja, która w 1934 roku (a więc w tym samym czasie) wprowadziła do służby krążownik minowy „Emilie Bertin”, który charakteryzował się możliwością postawienia 200 min, lecz poza tym nie ustępował pod żadnym względem ówczesnym krążownikom lekkim.

Pierwszym okrętem wprowadzonym do linii, o którym można mówić jako o w pełni uniwersalnym, był duński „Flyvefisken”, określanej popularnie mianem „StanFlex 300”. Ówczesne źródła zachłyśnięte tą konstrukcją, określając ją jako rewolucję w budownictwie okrętowym, a przez to i w sztuce wojennomorskiej. Rzeczywiście konstrukcja pod względem taktycznym była bardzo interesująca. Okręt dysponował czterema gniazdami (jednym na dziobie oraz trzema na śródokręciu i rufie), w których można było w dowolnej konfiguracji umieszczać standardowe kontenery z uzbrojeniem i wyposażeniem. Dzięki temu, adekwatnie do konfiguracji zamontowanych kontenerów, jednostka reprezentowała kilka klas okrętów (kuter raketowy, torpedowy, niszczyciel min, patrolowiec itd.). Prognozowano, że stanie się ona kanonem w budownictwie okrętowym. Opinię tę ugruntowały wypowiedzi przedstawicieli sił morskich i producentów, a następnie podchwyciły ją i rozpowszechniły media. Jak błędne było to mniemanie, dowodzi fakt, iż w 2004 roku Duńczycy zrezygnowali z owej koncepcji, a okręty otrzymały na stałe określoną konfigurację kontenerów, co spowodowało, iż każdą z nich można obecnie zaszerzować do konkretnej klasy.

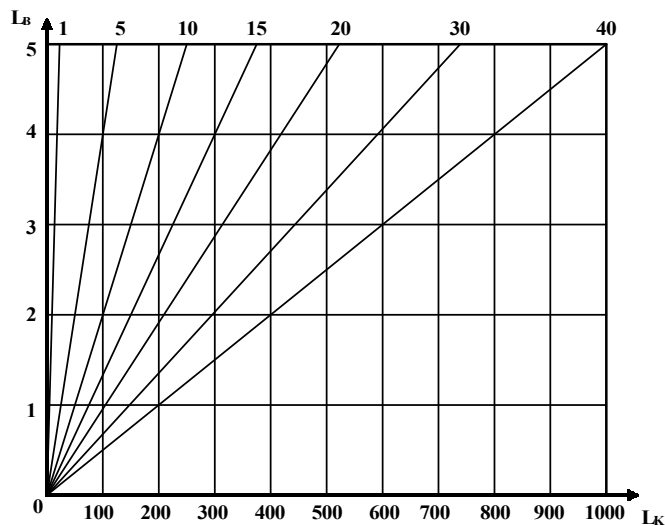
W odniesieniu do przedstawionej konstrukcji, będącej prekursorem ucieleśnienia idei okrętu uniwersalnego, należy dokonać analizy przebiegu jej służby i przyczyn porzucenia tej koncepcji.

Na wstępie należy podkreślić zasadę, która w pewnym stopniu będzie determinowała dalsze rozważania, a mianowicie efektywność. Nie można jej rozpatrywać w oparciu o te same kryteria w sferze militarnej i cywilnej. W sferze militarnej ciąg opisujących ją elementów w znacznej mierze obejmuje niewymierne. Prawie niemożliwe jest bowiem stwierdzenie, co przyniesie konkretne zdarzenie w czasie prowadzenia działań, a można mówić jedynie o określeniu pewnej tendencji (czynników sprzyjających lub nie), modelującej kolejne zjawiska (sytuację). Tym samym opłacalne jest zniszczenie celu o wymiernej wartości X środkami przekraczającymi ją nawet kilkadziesiąt razy⁸.

Wydaje się jednak, że rozpad bipolarnego świata spowodował szacowanie przedsięwzięć militarnych w konkretnych relacjach „nakład – efekt”, co można określić mianem „militarnego kapitalizmu”. Tym samym zarówno koszt narzędzi, jak i nakłady na ich utrzymanie mają relatywnie sztywne ramy budżetowe. Niemożliwe jest obecnie zwiększanie nakładów ze źródeł zewnętrznych (finanse państwa), a może to nastąpić jedynie wewnątrz budżetu obronnego, co powoduje konieczność przesunięcia określonych środków, przez co jeden projekt zyskuje, a drugi traci.

⁸ Przykładem może być zatopienie starego małego tankowca o wartości 100 tysięcy \$ kierowanym pociskiem raketowym za 400 tysięcy \$, dzięki czemu np. brygada pancerna przeciwnika nie będzie mogła prowadzić działań.

Rozważania dotyczące efektywności sił zbrojnych, zarówno w odniesieniu do teraźniejszości, jak i najbliższej przyszłości, należy prowadzić w oparciu o tę zasadę, nie licząc, że stanie się cud i nagle znajdą się ekstra dodatkowe środki. Wynika z tego, iż należy pragmatycznie mierzyć siły na zamiary oraz planować i wykorzystywać środki, ze świadomością, że i te mogą ulec zmniejszeniu. W odniesieniu do koncepcji okrętów „StanFlex 300” wydaje się, iż już w początkowej fazie ich budowy można się było spodziewać takiego końca. Chęci nie mogły zastąpić realiów finansowych, nawet tak zasobnego państwa jak Dania. Wydaje się, że zajęto się okrętem jako platformą bez wnikliwszej analizy infrastruktury niezbędnej do ich obsługi (kontenery i logistyka), przez co nie oszacowano całości kosztów. Być może liczone się z możliwością eksportu do innych krajów, co zrekompensowałyby w pewnym stopniu koszty programu. Przede wszystkim w celu wyzyskania możliwości tej koncepcji należałoby mieć odpowiednią liczbę kontenerów wszystkich typów w określonej liczbie baz. Autorowi nie udało się natrafić w materiałach źródłowych na dane o liczbie kontenerów posiadanych przez siły morskie Danii, przez co dalsze rozważania na ten temat będą prowadzone w oparciu o hipotetyczne założenia, bez opierania się na konkretnych przykładach. Problem ten został zilustrowany na rysunku 1.



Rys. 1. Stosunek liczby niezbędnych kontenerów (L_K) do liczby punktów bazowania (L_B) w funkcji posiadanych okrętów, przy założeniu, że istnieje 5 typów kontenerów

Analizując powyższy wykres, trzeba stwierdzić, że liczba kontenerów niezbędna do wyposażenia posiadanych okrętów modułowych może przyprawić o zawrót głowy. Należy pamiętać, że w każdym pakiecie kontenerów dla „StanFlex 300” znajdowała się armata 76,2 mm OTO Melara, wyrzutnia KPR RGM 84 Harpoon i holowany sonar. Przyjmując dla tych okrętów 3 punkty bazowania (w służbie znajduje się 14 jednostek), w wariantcie maksimum należałoby mieć 32 armaty OTO Melara! Naturalnie można ich liczbę zmniejszyć poprzez przewożenie z portu do portu kontenerów drogą lądową, czy korzystając z transportu lotniczego, ale rozszerza to znacznie obudowę logistyczną przedsięwzięcia i stawia pod znakiem zapytania samą ideę. O ile Dania jest relatywnie niewielkim krajem i odległości pomiędzy portami nie są duże, to w odniesieniu do większych państw, w miarę ich wzrastania, rosną również wielkości angażowanych sił i nakładów. A nadal pozostaje problem ich składowania oraz utrzymania w gotowości do działania, co wymaga dodatkowej infrastruktury.

Kolejnym, niezwykle istotnym problemem jest obsługa operatorska każdej konfiguracji. Wydaje się, iż między bajki można włożyć stwierdzenie, że jedna obsada (załoga) jest w stanie efektywnie obsługiwać każdą konfiguracją sprzętu i uzbrojenia. Teoretycznie jest to możliwe, trudno jednak wyobrazić sobie, aby w sytuacjach niestandardowych (a więc takich, jakich należy oczekiwać obecnie i w przyszłości, szczególnie w odniesieniu do przeciwnika asymetrycznego) operatorzy KPR klasy „woda – woda” byli jednocześnie ekspertami w zwalczaniu okrętów podwodnych, a operator radaru doskonale obsługiwał armatę. Przyjmując, że każdy typ kontenera obsługiwany będzie przez innych operatorów, rodzi się problem związany z ich liczebnością. Powstaje pytanie, do ilu kontenerów powinna być przypisana obsługa. Jest co prawda zdecydowanie łatwiej przetransportować ludzi, ale przecież rosną koszty ich utrzymania⁹.

Rozwiązaniem pośrednim pomiędzy okrętem wielozadaniowym a modułowym jest niemiecka koncepcja MEKO (**ME**hrzweck **KO**nzeption). Przyjęto tu pragmatycznie, że niewiele jest na świecie sił morskich, które będzie stać na utrzymanie okrętów modułowych podobnych do typu „Flyvefisken”. Tym samym zaproponowano, by wymiana poszczególnych modułów następowała w czasie modernizacji okrętów. Przyjęto założenie, iż zmiany sytuacji polityczno-militarnej nie będą następowały nagle i konfiguracja sprzętu oraz uzbrojenia zmieniana co kilka lat będzie w zupełności odpowiadać aktualnym potrzebom. Należy podkreślić, iż

⁹ Doskonałym przykładem jest amerykański USS „Freedom”, gdzie oprócz załogi szkieletowej (15 osób) do obsługi wszystkich kontenerów przewidzianych jest 75 operatorów.

koncepcja ta odniosła niebywały sukces komercyjny, gdyż na standardowych platformach¹⁰ konfiguracja wyposażenia zawsze odpowiada nabywcy.

Ciekawa jest amerykańska koncepcja okrętu modułowego typu „Freedom” (określanego także jako LCS 1). Amerykanie odrzucili duńską koncepcję w momencie, gdy ci ją zarzucili. Także tym razem autor dość sceptycznie ocenia jej przydatność i możliwości wykorzystania tego typu okrętów¹¹. Ma on być przeznaczony do działań w rejonach litoralnych (przybrzeżnych), w tym do zwalczania zagrożeń asymetrycznych. Przyjmuje się, iż w zależności od potrzeb będzie przemieszczał się samodzielnie lub na pokładzie jednostki transportowej w dowolny punkt globu i tam zostanie skonfigurowany adekwatnie do potrzeb. Do jego zadań należy¹²:

- zwalczanie celów nawodnych (przede wszystkim małych), okrętów podwodnych oraz walka z zagrożeniem minowym;
- zbieranie, przetwarzanie i dystrybucja informacji (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance – ISR¹³) w odniesieniu do sił w rejonie i zespołów zadaniowych;
- obrona własnego wybrzeża od strony morza;
- wsparcie działań sił specjalnych;
- wsparcie logistyczne działań;
- prowadzenie akcji ratowniczych w czasie faktycznych działań (Combat Search and Rescue – CSAR);
- ewakuacja osób cywilnych (Noncombatant Evacuation Operations – NEO);
- udział w ochronie antyterrorystycznej zespołów okrętów (Anti Terrorism/Task Protection – AT/FP).

Ogromny będzie koszt przedsięwzięcia, gdyż okręt tego typu wymaga potężnej obudowy logistycznej, która obejmie składowanie kontenerów i utrzymanie odpowiedniej liczby operatorów w rejonie działań. Ponadto trzeba będzie to wszystko dostarczyć do określonych punktów, co wymusi posiadanie lub zmobilizowanie odpowiednich środków.

¹⁰ Zastosowano tu daleko idące uproszczenie, ale oddające ideę zamierzenia.

¹¹ Autor sugerował krach koncepcji „StanFlex 300” już w 1996 roku. Por. K. Rokiciński, *Lekkie nawodne siły uderzeniowe na Morzu Bałtyckim*, „Przegląd Morski”, 1996, nr 2, s. 26.

¹² S. R. Gourley, *Littoral Combat Ship*, „Special Operations Technology”, 2005, September 29, pp. 4 – 5. Littoral Combat Ship (LCS),

<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/lcs.htm> z 28.09.2005;

Littoral Combat Ship Modules,

<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/lcs - mods.htm> z 28.09.2005.

¹³ Określana powszechnie mianem sieciocentryczności.

I tym razem niejako powtarza się *casus* „StanFlex 300”. Szef Operacji Morskich USA adm. Clark stwierdza: „(...) Ta idea – ten okręt – rewolucjonizuje możliwości naszego narodu i naszej floty”¹⁴, a szef Centrum Analiz Firmy Northrop Grumman A. Singel: „(...) To więcej niż »ciężarówka« [platforma – przyp. aut.]”¹⁵. Zdaniem autora pobrzmiwa tu nuta zbytniego optymizmu, gdyż analizując ogromne spektrum zadań, można stwierdzić, iż jeden okręt nie jest w stanie w rzeczywistych działaniach zmieniać w odpowiednim tempie konfiguracji wyposażenia. Można przewidywać, że faktycznie USS „Freedom” będzie plasował się bliżej koncepcji MEKO niż „StanFlex 300”¹⁶.

Na tym tle ciekawie przedstawia się niemiecka koncepcja okrętu SAWS (Seabased Asymmetric Warfare Ship¹⁷), gdzie uniwersalność ma zostać osiągnięta dzięki przenoszonym małym jednostkom pływającym (załogowym i zdalnie sterowanym)¹⁸. Wydaje się, że i tym razem niemiecki pragmatyzm okaże się bardziej efektywny.

WNIOSKI

Reasumując rozważania dokonane w niniejszym artykule, można wysnuć następujące wnioski:

1. Najistotniejszym determinantem ograniczającym uniwersalność okrętów jest obecnie czynnik ekonomiczny.
2. Koncepcja uniwersalności okrętu musi być poprzedzona zimną, pragmatyczną kalkulacją, tak aby nie wymyślać „białych słońi”¹⁹ służących tylko temu, by „cieszyły oko”. Każde nieuzasadnione „chciejstwo” w zakresie doposażenia okrętu powinno być kategorięcznie odrzucane, zwłaszcza jeśli dotyczy zagad-

¹⁴ Keel Laid for First Littoral Combat Ship, USS Freedom, http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id+18629 z 06.03.2005.

¹⁵ *Take More Than a Truck Into a Fight*, „Defense News” z 05.05.2005; A. Siegel, *The LCS: Much more than a „truck”*, <http://www.analysiscenter.northropgrumman.com/files/lcs.pdf>

¹⁶ Jest to tym bardziej prawdopodobne, że szacowane koszty interwencji w Iraku i strat powstałych w wyniku cyklonu „Catherine” i „Wilma” (wstępnie określane na ponad 200 mld \$) będą wymagały cięć w programach zbrojeniowych.

¹⁷ Określana w niektórych źródłach jako LCF 125 lub KDZ 2012.

¹⁸ K.-O. Sadler, *Seabased Asymmetric Warfare Ship. Kampfschiff zur Abwehr asymmetrischer Bedrohungen auf See*, „Marineforum”, 2004, Nr 5, S. 12 – 19.

¹⁹ Określenie używane przez Brytyjczyków w odniesieniu do rzeczy kosztownych i niczemu niesłużących.

nień drugoplanowych lub tylko prestiżowych. Lepiej mieć jeden czy dwa okręty mogące wykonywać tylko konkretne działania niż hybrydę, w odniesieniu do której nie ma spójnej i logicznej koncepcji wykorzystania. Doskonałymi przykładami tej tezy są opisane na wstępie krążownik „Gotland” i stawiacz min ORP „Gryf”. Pozyskiwanie prestiżu poprzez tworzenie cudów techniki jest zbyt kosztowne.

3. Koncepcja „gumowych kadłubów”, tj. takich, na których chce się umieścić wszystko, co może być niezbędne do prowadzenia działań, powoduje ograniczenie jednych możliwości przez drugie.
4. Pod względem operacyjnym koncepcja okrętów modułowych wydaje się najbardziej obiecującą i perspektywiczną. Należy jednak stwierdzić, że stan technologii nie pozwala na efektywne i ekonomiczne wyposażenie okrętów, pozwalające im spełniać wymogi okrętów uniwersalnych. W tym wypadku będzie to plasowało się bliżej koncepcji okrętów wielozadaniowych.
5. Konieczność posiadania rozbudowanej i kosztownej bazy logistycznej powoduje, że na posiadanie tych okrętów stać zaledwie kilka krajów. Najbliższa przyszłość pokaże, czy stać na to także najbogatsze państwo świata – USA.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Gourley S. R., *Littoral Combat Ship*, „Special Operations Technology”, 2005, September 29, pp. 4 – 5.
- [2] Keel Laid for First Littoral Combat Ship, USS Freedom, http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id+18629 z 06.03.2005.
- [3] Littoral Combat Ship (LCS), <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/lcs.htm> z 28.09.2005.
- [4] Littoral Combat Ship Modules, <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/lcs-mods.htm> z 28.09.2005.
- [5] Pertek J., „BURZA” *weteran atlantyckich szlaków*, Gdynia 1996.
- [6] Rochowicz R., *Okręty typu Standard Flex 300*, „Nowa Technika Wojskowa”, 1998, nr 3.
- [7] Rokiciński K., Lekkie nawodne siły uderzeniowe na Morzu Bałtyckim, „Przegląd Morski”, 1996, nr 2.
- [8] Sadler K.-O., *Seabased Asymmetric Warfare Ship. Kampfschiff zur Abwehr asymmetrischer Bedrohungen auf See*, „Marineforum”, 2004, Nr 5.

- [9] Siegel A., *The LCS: Much more than a „truck”*
<http://www.analysiscenter.northropgrumman.com/files/lcs.pdf>
- [10] *Statki pomniki*, „Morze”, 1963, nr 12.
- [11] Szczerkowski W., *ORP „Błyskawica”*, Gdańsk 1970.
- [12] *Take More Than a Truck Into a Fight*, „Defense News”, 2005, May 5.
- [13] *Wizje przeszłości*, „Morze”, 1960, nr 8.

ABSTRACT

The paper presents the issues related to the possible expanded spectrum of ships' missions and tasks. The particular technical solutions and concepts used in XX and XXI centuries have been a background on the considerations taken below. The main problems which have an impact on building the concept up and maintaining the universal ships were defined based on the analysis of factors which determined strenghts and weaknesses of the idea.

Recenzent prof. dr hab. inż. Krzysztof Ficoń