

Janusz Janik
Akademia Marynarki Wojennej

**SILY TRĄŁOWO-MINOWE
POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ
W SYSTEMIE BEZPIECZEŃSTWA
MORSKIEGO PAŃSTWA W LATACH 1945–1955**

STRESZCZENIE

Sily trałowo-minowe Polskiej Marynarki Wojennej od początku swego istnienia stanowiły jeden z kluczowych rodzajów sił okrętowych, a ich działalność miała duży wpływ na bezpieczeństwo morskie państwa. Tło geopolityczne odrodzenia ich po drugiej wojnie światowej określało funkcjonowanie okrętów trałowych przy oczyszczaniu polskiej strefy odpowiedzialności. Prezentowany artykuł to próba analizy i oceny tej tematyki, przedstawiona na podstawie materiałów źródłowych oraz dostępnych publikacji.

Słowa kluczowe:

siły trałowo-minowe, Polska Marynarka Wojenna, system bezpieczeństwa morskiego.

WSTĘP

Uzyskanie przez Polskę w 1945 roku szerokiego dostępu do morza stworzyło konieczność szybkiej organizacji ochrony granicy morskiej. Należało utrwalić również decyzje Wielkiej Trójki podjęte na poczdamskiej konferencji. Jednocześnie konsekwencje wojny minowej w rejonie przyznanego naszemu krajowi wybrzeża spowodowały konieczność przeprowadzenia prac, które otworzyłyby porty i drogi morskie na gospodarkę. Było to jedno z najważniejszych zadań postawionych w powojennych realiach Polskiej Marynarce Wojennej.

**POWOJENNA ORGANIZACJA POLSKIEJ MW
JAKO TŁO REAKTYWOWANIA SIŁ TRĄŁOWO MINOWYCH**

Procesowi tworzenia Polskiej Marynarki Wojennej, w tym sił trałowo-minowych, od początku towarzyszyła dyskusja, w ramach której kształtowała się

polska myśl wojskowa, stanowiąca część doktryny wojennej państwa. W latach 1945–1955 opracowano kilka planów rozwoju PMW oraz rozbudowy jej floty. Zakładały one, że wybrzeże morskie będzie bronię systemem obrony operacyjnej, którą stanowić miały następujące elementy:

- ośrodki obrony stałej (jako obszary nadmorskie osłaniające bazy morskie);
- ruchome oddziały artylerii zmotoryzowanej i kolejowej;
- dwie flotylle morskie (Gdynia i Świnoujście);
- lotnictwo lądowe i morskie;
- piechota morska, której rezerwę miały stanowić nadmorskie oddziały WOP¹.

Plany te wynikały z zadań, jakie stawiano przed PMW, a wśród nich zasadniczym była obrona wybrzeża i osłona, w przypadku wojny, północnego skrzydła oraz tyłów frontu nadmorskiego. Ponadto siły morskie miały być przygotowane do zwalczania na Bałtyku potencjalnego przeciwnika na morskich liniach komunikacyjnych, obrony i osłony własnych przewozów morskich, a także zagrożenia minowego w polskiej strefie odpowiedzialności².

W analizowanym okresie powstało wiele planów rozwoju PMW, które w mniejszym lub większym stopniu dostosowane były do możliwości ekonomicznych zniszczonego wojną kraju, co powodowało, że ich konstrukcja nie zawsze była realna i możliwa do zrealizowania. Istotny wpływ na planowany rozmiar, skład i zadania miała przede wszystkim współpraca z Flotą Bałtycką ZSRR oraz geograficzne i militarne właściwości Morza Bałtyckiego. Powojenne realia geopolityczne spowodowały przyjęcie przez Polskę zasad radzieckiej strategii wojny morskiej, która przewidywała, że siły morskie podczas działań na morzu spełniać będą głównie rolę pomocniczą w stosunku do wojsk lądowych działających na kierunku nadmorskim. Stąd też miały one prowadzić swoje działania przeważnie w rejonie przybrzeżnym, wykorzystując w szerokim zakresie zagrody minowe oraz artylerię nadbrzeżną i lotnictwo morskie. Do osłony zagród minowych i działań na liniach komunikacyjnych przewidywano użycie okrętów małych i średnich, ale o dużych możliwościach manewrowych i silnym uzbrojeniu artyleryjsko-minowym. Założeniom tej strategii podporządkowany był rozwój polskich sił trałowo-minowych.

¹ B. Zalewski, G. Piwnicki, *Polska wojskowa polityka morska od X do końca XX wieku*, Gdynia 2002, s. 125.

² Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), sygn. 2026/60/38, s. 386, *Instrukcja o organizacji i zakresie działania dowództwa MW nr 00872, cz. Zadania MW PRL*.

PIERWSZE POWOJENNE OKRĘTY TRAŁOWO-MINOWE

Tworzenie polskich powojennych sił trałowo-minowych zapoczątkowało rewindykowanie czterech przedwojennych minowców typu Jaskółka³. W końcu listopada 1945 roku Dowództwo Marynarki Wojennej zastało poinformowane przez szefa Polskiej Misji Wojskowej w Berlinie o odnalezieniu na obszarze Brytyjskiej Strefy Okupacyjnej Niemiec, w Trawemünde, czterech okrętów należących do dywizjonu minowców przedwojennej MW. Naczelne Dowództwo WP podjęło decyzję o sprowadzeniu ich do kraju. Rozpoczęto przygotowania polegające na skompletowaniu załóg okrętowych. Ze względu na odczuwalny brak kadr w nowo tworzonej PMW zadanie to było bardzo skomplikowane. Ponadto sytuację kadrową pogarszała konieczność obsadzenia okrętów, które miały być pozyskane z ZSRR. Szkieletową obsadę przysłanego dywizjonu trawlerów wytypowano na początku grudnia 1945 roku. Dowódcą został mianowany kmdr ppor. Kazimierz Miładowski, który dowodził w czasie kampanii wrześniowej okrętem ORP „Rybitwa”⁴. Rewindykacja okrętów z Niemiec była przedsięwzięciem prestiżowym i traktowano ją priorytetowo.

Rewindykowane cztery przedwojenne okręty trałowo-minowe to OORP „Rybitwa” (flagowy okręt dywizjonu), „Mewa”, „Czajka” i „Żuraw”⁵. Pozostałe przedwojenne dwa okręty dywizjonu minowców (OORP „Czapla” i „Jaskółka”) po kampanii wrześniowej nie nadawały się do remontu i w grudniu 1939 roku zostały podniesione przez hitlerowców z dna basenów portowych przez Marine Bergungsgruppe Gotenhafen, a następnie złomowane⁶. Po zakończeniu drugiej wojny światowej w Brytyjskiej Strefie Okupacyjnej utworzono Niemieckie Kierownictwo Służby Rozminowania⁷. Wszystkie cztery okręty zostały 15 października 1945 roku wcielone do DMRL i weszły w skład 3. Dywizjonu Trałowców. Jednostki pływały pod flagą „C” i były podporządkowane władzom Royal Navy. Okręty odnalazł pełnomocnik do spraw rewindykacji polskich statków kmdr ppor. Tadeusz Konarski (były dowódca ORP „Iskra”)⁸. Ich stan techniczny nie prezentował się najlepiej. Tylko jeden (ORP „Żuraw”) mógł po

³ W dokumentach i publikacjach wydanych po drugiej wojnie światowej można znaleźć określenie rewindykowanych minowców jako typ Czajka. Właściwym określeniem typu tych jednostek wydaje się być Jaskółka wz. 33.

⁴ W. Jeżyk, *Dziennik bosmana okrętowego z ORP Mewa*, Archiwum Muzeum MW (dalej AMMW), sygn. 277R, 278 s. 3.

⁵ E. Gröner, *Die Deutschen Kriegsschiffe von 1815–1945*, Bernard & Graefe, München 1982, t. 5, s. 184.

⁶ T. N. Fintzel, *Ptaszki i ich burzliwe dzieje*, AMMW, sygn. 907R, s. 5.

⁷ DMRL — Deutsche Minenräumdienstleitung (ang. German Sweeping Administration — GM/SA).

⁸ T. N. Fintzel, wyd. cyt., s. 6.

uzupełnieniu zapasów udać się natychmiast do kraju. Pozostałe wymagały napraw, których zakres przekraczał możliwości załóg i wymagał pomocy stoczni. Jednocześnie załogi odkryły akty sabotażu dokonane przez opuszczających okręty Niemców⁹. Po dokonaniu niezbędnych napraw oraz zamontowaniu uzbrojenia 27 lutego 1946 roku okręty były gotowe do opuszczenia Kilu. 10 marca 1946 roku jednostki opuściły redę Kilu i wyruszyły w drogę powrotną do Gdyni. 12 marca okręty weszły i zacumowały w basenie dziesiątym Portu Wojennego Gdynia¹⁰.

Kolejnymi jednostkami, które weszły na wyposażenie powojennych polskich sił trałowo-minowych były radzieckie okręty projektu 253L. W lutym 1945 roku do Moskwy udała się Misja Marynarki Wojennej pod przewodnictwem komandora Steyera celem uzyskania od ZSRR, z tytułu reparacji wojennych, okrętów oraz sprzętu dla Polskiej Marynarki Wojennej. Na mocy podpisanej w marcu 1946 roku umowy Polska uzyskała od ZSRR sprzęt i okręty na ogólną sumę 6 626 000 dolarów¹¹.

18 stycznia 1946 roku ukazał się rozkaz Naczelnego Dowódcy nr 013/Org., na podstawie którego w związku z planowanym przybyciem z zagranicy okrętów szef Sztabu Generalnego do 20 lutego 1946 roku sformował:

- dowództwo Flotyli Traulerów Marynarki Wojennej wg etatów 35/26 o stanie osobowym 9 wojskowych;
- trzy dowództwa dywizjonów traulerów wg etatów 35/27 o stanie osobowym 6 wojskowych w każdym;
- cztery ORP typu Czajka wg etatów 35/28 o stanie osobowym 32 wojskowych;
- dziewięć ORP typu Sowiecki wg etatów 35/29 o stanie osobowym 32 wojskowych¹².

Termin przybycia okrętów z ZSRR i ich nazwy nie były znane do ostatniej chwili. Władze państwowe zaplanowały zorganizowanie uroczystości związanych z przekazaniem jednostek. W związku z tym do ostatniej chwili czekano na wiadomość o terminie wejścia okrętów do Gdyni. Datę wejścia i nazwy przekazano przez radio telefonogramem¹³. W końcu marca 1946 roku przybyły do Gdyni 23 okręty

⁹ AMW, sygn. 2/49/36, s. 24–85, *Meldunek Polskiej Misji Repatriacyjnej w Berlinie do Sztabu Głównego MW nr 0489 z 07.03.1946 r.*; AMW, sygn. 2/49/36, s. 14, *Meldunek o stanie traulerów znajdujących się w Trawemünde nr 0170/Wych. z dnia 08.02.1946 r.*

¹⁰ W. Jeżyk, wyd. cyt., s. 20.

¹¹ AMW, sygn. 2/49/36, s. 92, *Telefonogram Szefa Misji Morskiej kmdr Steyera do Naczelnego Dowódcy WP nr 3/MW z dnia 02.02.1946 r.*

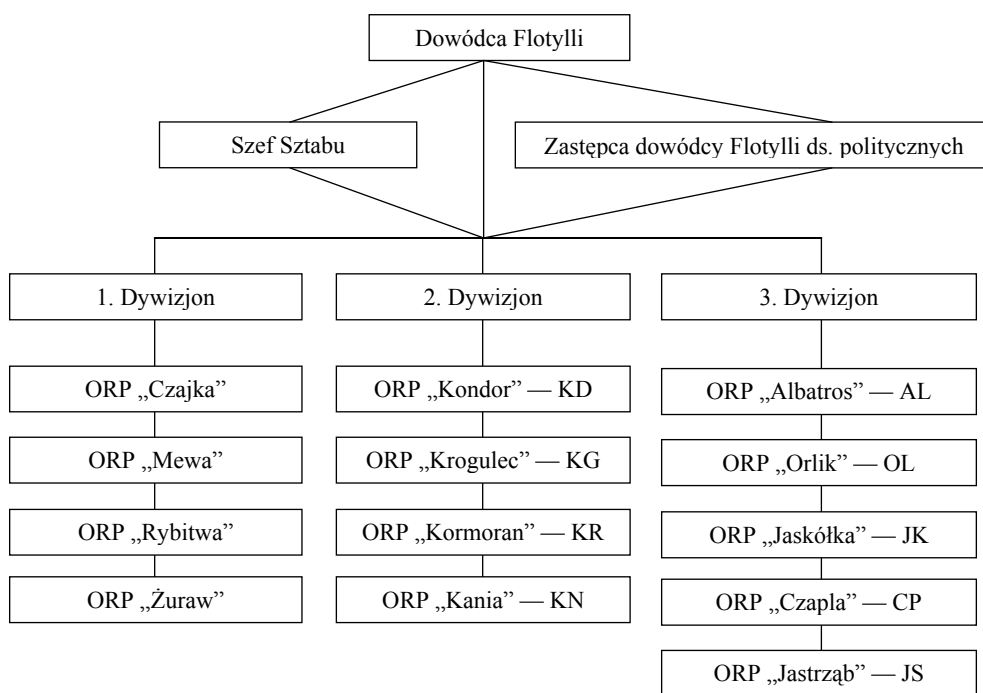
¹² AMW, sygn. 2/49/13, s. 209, *Dziennik zarządzeń dowództwa MW nr 1 z dnia 06.04.1946 r. Sztab główny nr 1677/Org. z dn. 06.04.1946 r.*

¹³ AMW, sygn. 2/49/13, s. 226, *Pismo Dowódcy MW kontradmirała Mohuczego do Szefa Gabinetu Ministra ON z dnia 30.03.1946 r.*

radzieckie. Wśród tych jednostek znajdowało się dziewięć trałowców o numerach taktycznych: T-228, T-225, T-231, T-465, T467, T-241, T-243, T-244, T-246.

ORGANIZACJA STRUKTURALNA SIŁ TRAŁOWO-MINOWYCH

Po przyjęciu¹⁴ i wcieleniu okrętów projektu 253L organizacja flotylli traule-
rów przedstawiała się jak na schemacie 1.



Schemat. 1. Organizacja Flotylli Traulerów w 1946 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie AMW, sygn. 4028/91/1, s. 182.

Siły trałowo-minowe przechodziły szereg zmian organizacyjnych. Pierwszą było wydzielenie z 1. Dywizjonu oraz przekazanie okrętu ORP „Żuraw” w podporządkowanie dowódcy Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego (SON)¹⁵. Okręt ten

¹⁴ AMW, sygn. 148/51/115, s. 200–201. Akt przekazania całości jednostek trałowych został podpisany 04.04.1946 r. w Gdańsku.

¹⁵ AMW, sygn. 2/49/36, s. 102, *Rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej nr 50 z dnia 29.11.1946 r.*

uważany był za jedną z najlepszych jednostek floty, niestety później stał się bohaterem szczególnego wydarzenia w historii Polskiej Marynarki Wojennej — ucieczki do Szwecji. Na ten temat ukazało się wiele publikacji, między innymi takich autorów jak J. Przybylski, J. Czerwiński czy też A. Gosk¹⁶.

Tabela 1. Zestawienie etatowe Flotyli Traulerów na dzień 01.07.1946 r.

Korpusy	Etatowo	Ewidencyjnie	Procent ukończenia
Oficerów	52	24	46
Podoficerów	265	61	23
Szeregowych	182	198	109
RAZEM	499	283	57

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych AMW, sygn. 2/49/14, s. 54.

Pierwsza reorganizacja PMW i potrzeba doposażenia SON oraz zachodniej części polskiej strefy odpowiedzialności w siły zdolne zwalczać zagrożenie minowe spowodowała, że w 1947 roku 1. Dywizjon po krótkim oddelegowaniu do dyspozycji komendanta Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej¹⁷ przydzielony został na stałe do Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego z siedzibą w Świnoujściu¹⁸. Kolejna reorganizacja strukturalna Flotyli Trałowców wprowadzona została w kwietniu 1947 roku. Dokonano wówczas zmian etatowych oraz nazwy. W miejsce Flotyli Traulerów wprowadzono Flotyllę Trałowców.

Podstawową wadą okrętów trałowo-minowych wchodzących w skład Flotyli Traulerów było nieefektywne uzbrojenie trałowe zdolne do niszczenia min z zapalnikami elektromagnetycznymi¹⁹. Ministerstwo Żeglugi, widząc pilną potrzebę

¹⁶ A. Gosk, *Urowadzenie ORP Żuraw*, „Nasze Sygnały”, 1999, nr 185 s. 25–28; J. Przybylski, *Zbiór dokumentów na temat ORP Żuraw*, „Biuletyn Historyczny MW”, 2003, nr 18, s. 154–166; J. Czerwiński, *ORP Żuraw — uprowadzenie czy... prowokacja?*, „Przegląd Morski”, 1989, nr 5, s. 32–41; J. Przybylski, *Czy na pewno prowokacja? (Jeszcze raz w sprawie OH Żuraw)*, „Przegląd Morski”, 1989, nr 10, s. 69–79; tenże, *Okręt hydrograficzny „Żuraw” i jego załoga. Zbiór studiów i dokumentów o uprowadzeniu okrętu i przebiegu śledztwa*, Wydawnictwo Waldemar Marszałek 2010.

¹⁷ AMW, sygn. 35/49/12, s. 189, *Pismo Komendanta Oficerskiej Szkoły MW nr 189 z dnia 15.10.1947 r. w sprawie zakończenia pływania zespołu szkolnego utworzonego zgodnie z rozkazem tajnym nr 60.*

¹⁸ AMW, sygn. 35/49/12, s.102, *Pismo nr 171 z dnia 18.10.1947 r. w sprawie rozkazu tajnego dowódcy MW w sprawie przekazania do dyspozycji dowódcy SON 1. Dywizjonu Traulerów Flotyli. Rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej nr 51 z dnia 01.06.1947 r.*

¹⁹ Państwa walczące, wykorzystujące najnowsze osiągnięcia techniki, oprócz klasycznych min kontaktowych stosowały duże ilości min niekontaktowych. Były to miny wyposażone w zapalniki elektromagnetyczne, elektroakustyczne i ciśnieniowe. Konstrukcje zapalników były bardzo skomplikowane, co utrudniało ich wytrałowanie. W okresie drugiej wojny światowej powstało

otworzenia polskich portów i torów podejściowych do nich oraz dostrzegając problem niedostatecznej ilości sprzętu i nieefektywnego uzbrojenia Marynarki Wojennej w okręty przeciwminowe wyposażenie w odpowiednie trały, w 1946 roku zakupiło w Wielkiej Brytanii stojące w tym czasie beczynn timer cztery okręty projektu BYMS. Były to BYMS 2189, BYMS 2211, BYMS 2257 oraz BYMS 2282. Po dokonaniu niezbędnego remontu 18 kwietnia 1948 roku trzy trałowce BYMS, którym nadano nazwy OORP „Delfin”, „Foka” i „Mors” weszły w skład Flotylli Traulerów jako 3. Dywizjon. Czwarty okręt — „Zodiak” — pozostał w służbie cywilnej jako statek hydrograficzny.

Trałowce formalnie przekazano Marynarce Wojennej bezpłatnie w zamian za przetrałowanie toru wodnego ze Szczecina do Szwecji, toru podejściowego do Kołobrzegu i rozminowanie basenu portowego w rejonie Westerplatte²⁰. Po wcieleniu trałowców projektu BYMS flotylla wzbogaciła się o okręty przeznaczone do trałowania min niekontaktowych. Będące na ich uzbrojeniu elektromagnetyczne trały elektrodowe typu TEM-VI pozwalały na efektywną walkę szczególnie z minami magnetycznymi²¹. Jednakże brak w polu magnetycznym trału w pełni rozwiniętej składowej poziomej czynił go mało efektywnym w przypadku trałowania min indukcyjnych wzoru A-IV²². Jednocześnie same trałowce, ze względu na małomagnetyczną (drewnianą) konstrukcję, były mniej narażone na zagrożenie minami magnetycznymi.

Wejście na wyposażenie Flotylli Trałowców 3. Dywizjonu spowodowało reorganizację strukturalną. Zmiany wprowadzono 18 maja 1948 roku. Na przełomie lat 1950/1951 w Marynarce Wojennej przeprowadzona została reorganizacja sił morskich²³. W wyniku dokonanych zmian w miejsce istniejącego dotychczas Dowództwa Flotylli powołano Dowództwo Obrony Wodnego Rejonu Głównej Bazy, któremu podporządkowano Flotyllę Trałowców.

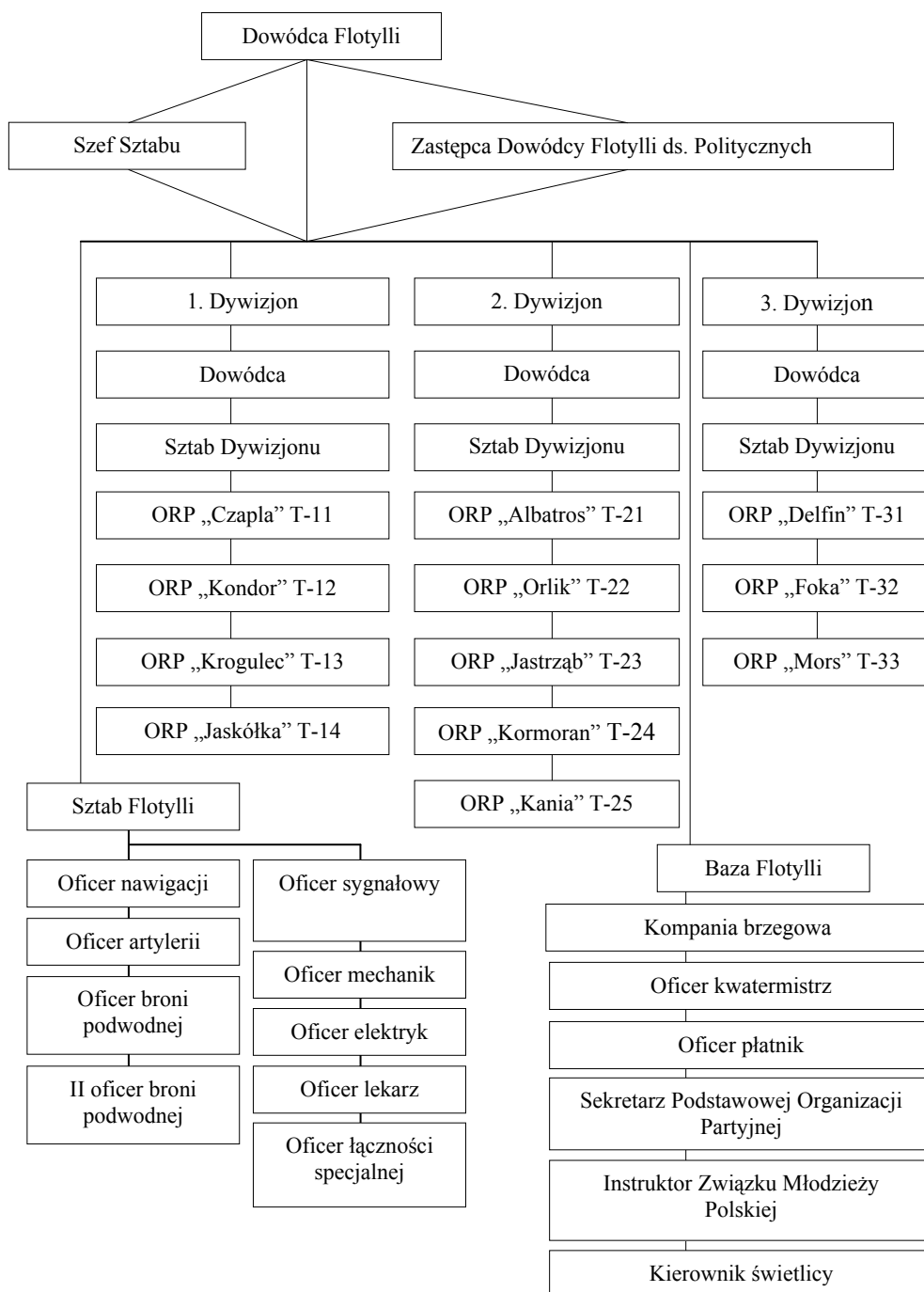
około 100 różnych zapalników do min niekontaktowych. Na Zatoce Gdańskiej postawiono około 1070 min z zapalnikami niekontaktowymi, natomiast na Zatoce Pomorskiej takich min zostało postawionych około 830. Szerzej na temat powojennego rozminowania polskiej strefy odpowiedzialności za rozminowanie w pracach: W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po II wojnie światowej*, „Przegląd Morski”, 1965, nr 9; S. Szajna, *Wkład MW w likwidację zagrożenia minowego na Bałtyku w latach 1965–1973*, „Przegląd Morski”, 1973, nr 9; N. Klatka, *Zagrożenie minowe w 25 lat po wojnie*, „Przegląd Morski”, 1971, nr 1; W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski*, „Przegląd Morski”, 1966, nr 1.

²⁰ AMW, sygn. 87/50/5, s. 106; sygn. 87/50/2, s. 142.

²¹ Trały typu TEM-VI miały trzykrotnie szersze pasy trałowe w porównaniu z trałem typu PEMT-3.

²² Należało przykrywać rejon trałowania dwa razy na kursach prostopadłych, na tak zwaną „kratkę”.

²³ AMW, sygn. 82/50/54 s. 337 *Rozkaz Ministra Obrony Narodowej nr 0130/org. z dnia 6 grudnia 1950 r.*



Schemat. 2. Organizacja Flotylli Trałowców w 1950 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie AMW, sygn. 274/23, s. 109.

Tabela 2. Zestawienie etatowe Flotylli Traulerów na dzień 01.07.1948 r.

Korpusy	Etatowo	Ewidencyjnie	Procent ukończenia
Oficerów	55	49	89
Podoficerów	271	158	58
Szeregowych	183	168	109
RAZEM	509	375	74

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych AMW, sygn. 679/54/2, s. 5.

Tabela 3. Zestawienie etatowe Flotylli Trałowców na dzień 06.12.1950 r.

Korpusy	Etatowo	Ewidencyjnie	Procent ukończenia
Oficerów starszych	12	2	17
Oficerów młodszych	54	50	93
Podoficerów	Służby zawodowej	71	38
	Służby zasadniczej	115	62
Szeregowych	201	184	92
RAZEM	453	336	74

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych AMW, sygn. 679/54/2, s. 316.

Kolejna reorganizacja struktur sił trałowo-minowych nastąpiła w 1954 roku, kiedy to szef Sztabu Generalnego WP polecił rozformować Flotyllę Trałowców i na jej miejsce powołać Brygadę Trałowców²⁴. Jednocześnie w ramach Brygady Trałowców od 10 lutego 1955 roku rozpoczęto formowanie Dywizjonu Rzecznych Kutrów Trałowych²⁵. Następnie, celem rozśrodkowania sił PMW, dowódca Marynarki Wojennej w oparciu o zarządzenie szefa Sztabu Generalnego WP nr 0025/Org. z 3 marca 1955 roku rozkazał w kwietniu przebazować Brygadę Trałowców wraz z innymi jednostkami OWR GB z Gdyni na Hel.

W 1955 roku w związku ze złym stanem technicznym okrętów oraz problemami z zakupem części zamiennych dla jednostek wywodzących się z USA²⁶ dowództwo MW zaproponowało przebudowę dwóch trałowców typu Delfin na poławiacze torped.

²⁴ AMW, sygn. 1234/56/7, s. 159–160, Zarządzenie Szefa Sztabu Generalnego nr 0294 z dnia 09.12.1954, Rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej nr 064/Org. z dnia 30.12.1954 r.; AMW, sygn. 2024/60/5, s. 14, Meldunek dowódcy OWRGB kmdr por. L. Janczyszyna o wykonaniu rozkazu 064/Org. z dnia 30.12.1954 r. dotyczącego przejścia z etatu Flotylli Trałowców na Brygadę Trałowców, pismo nr 0105 z dnia 21.01.1955 r.

²⁵ AMW, sygn. 3563/76/2, s. 10; sygn. 3563/76/2, s. 35.

²⁶ AMW, sygn. 82/50/54, s. 438, Pismo dowódcy MW do Szefa Sztabu Generalnego WP.

Ze względu na bardzo zły stan techniczny trzeciego z nich, ORP „Foka”, zdecydowano się oddać go na złom. Jednocześnie zaproponowano zmiany w etacie dywizjonu trałowców, skreślając 3. grupę trałowców. Przebudowane na poławiacze torped miały zostać trałowce:

- T-31, ORP „Delfin”, z przeznaczeniem dla Brygady OWRGB;
- T-33, ORP „Mors”, z przeznaczeniem dla 1. Brygady Okrętów Podwodnych.

24 października 1955 roku dowódca MW kontradmirał Studziński skierował wniosek do szefa Sztabu Generalnego z prośbą o skreślenie z ewidencji jednostek pływających i etatu 35/258 okrętu T-32²⁷. Okręt skreślono ze stanu floty 7 grudnia 1955 roku²⁸. W rozkazie dowódca MW polecił kadłub kasowanego okrętu przeznaczyć na rozmieszczenie Sztabu Dyonu Dozorowców i Dużych Ścigaczy. Dokonano zmian w etacie 35/258²⁹. Rozkazem dowódcy MW nr 03/Org. z dnia 08.01.1957 r. w związku z pismem ministra obrony narodowej nr 01200/VII z dnia 10.12.1956 r. skreślono z ewidencji trałowce T-31 i T-33. W związku ze skreśleniem jednostek polecono, aby na trałowcach przeprowadzić demontaż sprzętu, T-31 wykorzystać do zasilania w energię elektryczną jednostek pływających, natomiast T-33 przekazać dowódcy Oddziału Awaryjno-Ratowniczego MW w celu złomowania³⁰.

9 maja 1955 roku zarządzeniem szefa Sztabu Głównego nr 016/Org. Brygada Trałowców została przeformowana w Dywizjon Trałowców³¹. Reorganizacja poza nazwą i zmianą dywizjonów w grupy taktyczne nie wiązała się ze zmianami etatowymi.

Tabela 4. Zestawienie etatowe Flotylli Traulerów na dzień 9.05.1955 r.

Korpusy	Etatowo	Ewidencyjnie	Procent ukompletowania (%)
Oficerów	37	20	54
Podoficerów	203	132	65
Szeregowych	122	104	85
RAZEM	362	283	78

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych AMW, sygn. 679/54/2 s. 412.

Analizując zmiany strukturalne, należy zauważyć, że na początku funkcjonowania sił trałowo-minowych odnotowano bardzo poważne braki w korpusach oficerskim

²⁷ AMW, sygn. 2024/60/5, s. 433, Pismo nr 0395/Org. z dnia 24.10.1955 r.

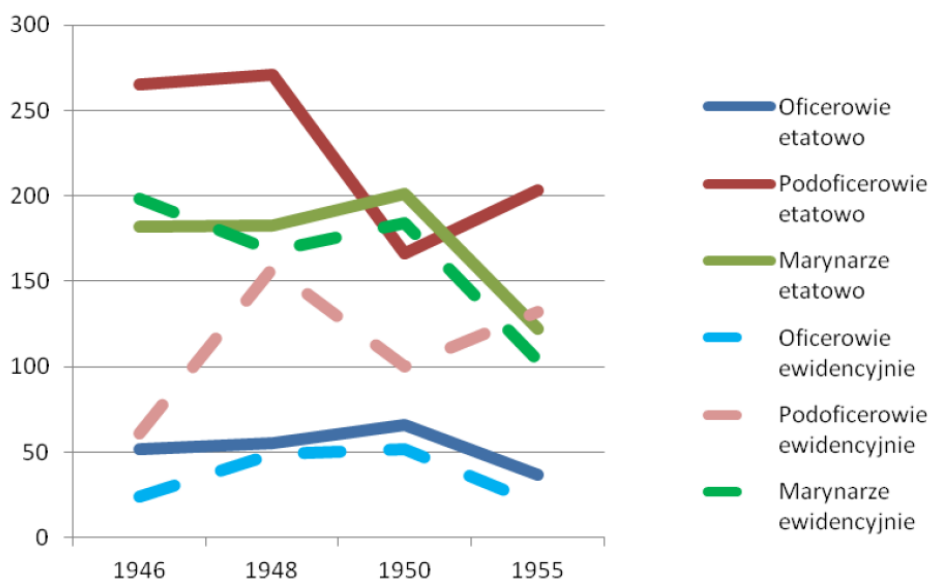
²⁸ AMW, sygn. 3563/76/2, s. 104, Rozkaz 053/Org. z dnia 07.12.1955 r. zgodnie z zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego nr 0244/Org. z dnia 14.11.1955 r.

²⁹ AMW, sygn. 3563/76/9, s. 105, Załącznik do rozkazu nr 053/Org. z dnia 07.12.1955 r.

³⁰ AMW, sygn. 3563/76/9, s. 2.

³¹ AMW, sygn. 138/3563/76/1, s. 153; AMW, sygn. 138/3563/76/3, s. 42.

i podoficerskim. Obsadzenie tych stanowisk stanowiło jedynie około 50 procent stanu etatowego. Analizę zmian etatowych oraz ewidencyjnych przedstawia rysunek 1.



Rys. 1. Zmiany etatowe i ewidencyjne w siłach trałowo-minowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zespołu Oddziału VI Organizacyjnego AMW.

REALIZACJA ZADAŃ

Jednym z najpoważniejszych zadań stojących przed powojenną PMW było zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na polskich wodach terytorialnych. Do głównego zagrożenia morskich szlaków komunikacyjnych na wodach okalających kontynent europejski, w tym na Bałtyku, należy zaliczyć miny morskie. Walka z niebezpieczeństwem minowym wymagała zaangażowania licznych sił przystosowanych do poszukiwania i niszczenia min, co stanowiło dla zniszczonych przez wojnę państw poważne obciążenie ekonomiczne.

Powojenna walka z minami na tych wodach przybrała międzynarodowego charakteru. Do zbierania i upowszechniania danych o każdym przypadku postawienia min w czasie wojny oraz w celu planowania i koordynacji prac trałowych powołano w 1945 roku w Londynie międzynarodową organizację, której zadaniem było usuwanie min. W jej skład weszły ZSRR, USA, Wielka Brytania i Francja. Strukturą organizacyjną składała się z centralnego i czterech strefowych kolegiów. Domeną działania III Kolegium Strefowego, powołanego 26 lutego 1946 roku, z siedzibą w Moskwie, były Morze

Barentsa, Bałtyk i Morze Czarne (BBCzZ)³². W skład wchodziły ZSRR, Wielka Brytania, Polska, Dania, Norwegia, Finlandia oraz w charakterze obserwatorów przedstawiciele Szwecji i Turcji. Oprócz kolegów utworzono w Londynie międzynarodową organizację zajmującą się wszechstronną informacją o sytuacji minowej³³.

Sytuacja minowa w rejonie polskich wód terytorialnych po drugiej wojnie światowej była bardzo trudna. Szczególne nasilenie zaminowania zaobserwowano na ważnych akwenach operacyjnych, morzach płytkich, cieśninach, kanałach, podejściach do portów i baz oraz redach i rzekach. Ze względu na to, że na Bałtyku krzyżowały się trasy żeglugowe państw wojujących oraz ze względu na płytkość i podatność morza do prowadzenia na szeroką skalę wojny minowej minowano go bardzo intensywnie przez całą wojnę. Zgodnie z danymi zawartymi w protokole nr 11 Strefowego Kolegium ds. rozminowania mórz Barentsa, Bałtyckiego i Czarnego (BBCzZ) z 1947 roku na Bałtyku postawiono łącznie 69123 miny morskie oraz 15836 ochraniaczy pola minowego. Z liczby tej Niemcy i Finlandia postawiły 60071 min i ochraniaczy, ZSRR — 18342, Anglia — 2090, Szwecja — 4346, Polska — 110. Jednocześnie tylko w polskiej strefie odpowiedzialności postawiono 2282 miny, z tego 1627 dennych min niekontaktowych, 637 kotwicznych min kontaktowych oraz 19 ochraniaczy pola minowego³⁴. Szczególne nasilenie minowania wystąpiło na ważnych akwenach operacyjnych w pobliżu baz, dużych portów i na torach podejściowych do portów³⁵.

Na Zatoce Gdańskiej postawiono czternaście zagród minowych, a powierzchnia akwenów zagrożonych minami wynosiła prawie 900 Mm². W rejonie wybrzeża środkowego postawiono sześć zagród minowych. Oprócz tego Zatoka Gdańska i Zatoka Pomorska minowane były przez lotnictwo angielskie w ramach operacji „Marlin”. Z udostępnionych po wojnie danych wynika, że postawiono wówczas na akwenie o powierzchni około 1500 Mm² ponad 1400 dennych min niekontaktowych. Ponadto Niemcy zaminowali baseny, kanały, awanporty i redy prawie wszystkich portów polskich oraz prowadzące do nich tory podejściowe³⁶.

Ze względu na brak w PMW okrętów trałowych powojenne rozminowanie morskich torów wodnych i basenów portowych rozpoczęła Flota Bałtycka ZSRR. Nie zwalniało to jednak strony polskiej od odpowiedzialności za rozminowanie własnych

³² AMW, sygn. 35/49/34, s. 178/188, *Sprawozdania i dokumentacja Komisji do spraw Rozminowania Morza Barentsa, Bałtyku i Czarnego (BBCzZ) — protokoły z posiedzeń nr 1–19, biuletyny oraz korespondencja przewodniczącego BBCzZ*.

³³ W skrócie IRRA (Issued under of the International Routing and Reporting Authority).

³⁴ W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po II wojnie światowej*, „Przegląd Morski”, 1965 nr 9, s. 70.

³⁵ Tamże, s. 71.

³⁶ S. Szajna, *Wkład PMW w likwidację zagrożenia minowego*, „Przegląd Morski”, 1973, nr 6, s. 1.

wód morskich. Wykonanie tego zadania wymagało utworzenia zespołu okrętów trałowych.

Z początkiem kwietnia 1946 roku DMW otrzymało sprawozdanie z trzeciego posiedzenia Kolegium BBCzZ wraz z charakterystyką zagród minowych (ZM) postawionych przez strony walczące w strefie polskiej odpowiedzialności trałowania. Wraz z tymi dokumentami otrzymano mapę przedstawiającą poszczególne zagrody oraz zalecenia, w jakiej kolejności planować trałowanie strefy. Zgodnie z zaleceniami trałowanie należało przeprowadzić w następującej kolejności:

- trałowanie dla potrzeb żeglugi międzynarodowej;
- trałowanie wód wewnętrznych własnych portów;
- trałowanie torów podejściowych do portów;
- wyprostowanie, skrócenie i poszerzenie już istniejących torów wodnych.

W oparciu o odzyskane i otrzymane z ZSRR okręty utworzono Flotyllę Trałowców składającą się z trzech dywizjonów: pierwszy dywizjon złożony był z czterech przedwojennych okrętów typu Jaskółka, a dwa kolejne — z czterech i pięciu okrętów typu Albatros. PMW mogła rozpocząć przygotowania do włączenia się do zadań związanych z oczyszczaniem z min własnej strefy odpowiedzialności. Charakterystykę zagród minowych oraz rejonów zagrożonych w polskiej strefie odpowiedzialności przedstawiono w tabeli 5.

W początkowym okresie działalności polskich sił trałowo-minowych napotymano na szereg problemów natury organizacyjnej związanych między innymi z brakiem odpowiedniej dokumentacji, map z zaznaczonymi obszarami zaminowanymi, instrukcji, a także niepełnymi stanami osobowymi na okrętach. W związku z tym, że Dowództwu Marynarki Wojennej oraz przewodniczącemu BBCzZ bardzo zależało na wprowadzeniu trałowców PMW do działań przeciwminowych, prace trałowe rozpoczęły się jeszcze w 1946 roku³⁷.

Pierwsze powojenne trałowanie bojowe rozpoczęło się 16 lipca 1946 roku. Prace prowadzono na wschodniej krawędzi toru wodnego Gdańsk — Hel. Najpierw zajęto się akwenem przetrałowanym przez okręty Floty Bałtyckiej ZSRR. Celem było wprowadzenie polskich załóg w system trałowania w zespołach bojowych. Trałowanie zakończono pod koniec sierpnia, poszerzając tor wodny do 2 Mm³⁸.

³⁷ AMW, sygn. 35/49/34, s. 257–259. W 1946 r. rozpoczęto ćwiczenia przygotowawcze, takie jak trałowania, ćwiczebne strzelania (ostre strzelania do beczek pozorujących rozstrzeliwanie dryfujących min), okrętowe ćwiczenia indywidualne i grupowe.

³⁸ AMW, sygn. 2/49/8, s. 212–215. W trałowaniu wzięło udział sześć trałowców typu Albatros. Cztery z nich tworzyły dwie pary trałujące trałem typu Szulca, dwa kolejne pracowały jako wiehostawy.

Tabela 5. Zagrody minowe oraz rejony zagrożone minami w polskiej strefie odpowiedzialności za rozminowanie

Nr ZM	Rejon zagrody	Typ i wzór postawionych min	Liczba min (szt.)	Powierzchnia akwenu zagrożonego minami (Mm ²)
1	Podjeście do portu KOŁOBRZEG	Kotwiczne wz. UMA	150	65,0
2	Podjeście do portu KOŁOBRZEG	Kotwiczne	300	84,0
3	Port GDYNIA	Niekontaktowe denne	64	15,0
4	Port GDANSK	Niekontaktowe denne wz. CiD	14	14,7
		Niekontaktowe denne	10	
5	Port WŁADYSŁAWOWO	Niekontaktowe denne	12	26,4
6	Podjeście do portu KOŁOBRZEG	Niekontaktowe denne wz. CiD	33	14,1
7	Zatoka PUCKA I	Kotwiczne wz. UMA	15	28,0
		Ochraniacz pola minowego	5	
		Kotwiczne wz. UMA	35	
	Zatoka PUCKA II	Ochraniacz pola minowego	8	
8	Na północ od portu GDYNIA	Kotwiczne wz. UMA	24	20,9
9	Port GDANSK	Niekontaktowe denne	11	3,0
10	Podjeście do przekopu Wisły	Kotwiczne wz. UMA	16	35,0
		Ochraniacz pola minowego	6	
11	Port WŁADYSŁAWOWO	Niekontaktowe denne	11	12,3
12	Zalew SZCZECIŃSKI i kanały	Niekontaktowe denne	24	15,0
13	Północny wschód od portu KOŁOBRZEG	Kotwiczne	20	40,0
14	Północny zachód od latarni STILO	Kotwiczne wz. PŁ/T	17	33,0
15	Cypel HEL	Kotwiczne	20	40,8
16	Na północ od cypla HEL	Kotwiczne wz. PŁ/T	20	57,4
17	Na północ od ROZEWIA	Kotwiczne wz. PŁ/T	20	25,8
18	Przekop WISŁY	Niekontaktowe denne	4	1,0
19	Zatoka GDAŃSKA	Niekontaktowe denne wz. A-IV	700	880,0
20	Zatoka POMORSKA	Niekontaktowe denne wz. A-IV	744	444,0
55	Podjeście do potu USTKA	-----	-----	19,6
56	Podjeście do portu DARŁOWO	-----	-----	10,0
AL-LAN	Na północ od miasta NIECHORZE	Niekontaktowe denne wz. A-IV	-----	65,0
RAZEM			2283	1950

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z trałowań bojowych znajdujących się w zespole Oddziału I Operacyjnego AMW oraz prac W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po II wojnie światowej*, „Przegląd Morski”, 1965, nr 9; S. Szajna *Wkład MW w likwidację zagrożenia minowego na Bałtyku w latach 1965–1973*, „Przegląd Morski”, 1973, nr 9; N. Klatka, *Zagrożenie minowe w 25 lat po wojnie*, „Przegląd Morski”, 1971, nr 1; W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski*, „Przegląd Morski”, 1966, nr 1.

W planie walki z zagrożeniem minowym na 1946 rok przekazany Strefowemu Kolegium ds. rozminowania przewidywano, że siły obrony przeciwminowej (OPM) PMW wykonają trałowania kontaktowe zagród minowych ZM 16 i ZM 17. Jednakże ze względu na konieczność przeprowadzenia remontów oraz z powodu sztormowej pogody na Bałtyku i zwolnień marynarzy do rezerwy trałowania przesunięto na 1947 rok. Jesienią 1946 wszystkie okręty Flotylli Trałowców skierowano na remonty stoczniove, które przebiegały bardzo powoli. Jednocześnie kolegium uznało trałowanie kontaktowe przeprowadzone na torze wodnym Nowy Port — pława Hel 3 i zdecydowało się otworzyć przetrałowany rejon dla żeglugi. W tym momencie prace polskich sił trałowo-minowych zostały oficjalnie włączone do trałowań powojennych³⁹.

Ponownie trałowania rozpoczęto 10 czerwca 1947 roku w sile trzech okrętów⁴⁰. Do 31 lipca trałowano zagrodę minową ZM 16. Z przygotowanego sprawozdania wynika, że trałowanie przeprowadzono sposobem określenia granicy wykrytej miny⁴¹. Niezwłocznie po wykonaniu tego zadania Flotyllę Trałowców przebazowano do portu Władysławowo. Od 2 sierpnia do 16 października 1947 roku wykonała ona trałowania kontaktowe zagrody minowej ZM 17 położonej na północ od Rozewia. Likwidacją zagrożenia minowego w tym rejonie Dowództwo MW było szczególnie zainteresowane ze względu na wiodące tędy tory podejściowe do portów Zatoki Gdańskiej.

5 grudnia 1947 roku trałowce ORP „Kondor” i ORP „Czapla” udały się do Kołobrzegu, aby zapewnić bezpieczne przejście duńskiej jednostce „Minerwa”, która na zlecenie Ministerstwa Poczty i Telegrafów usuwała uszkodzenia kabla telegraficznego łączącego Kołobrzeg i wyspę Bornholm. Asysta trałowców była konieczna, ponieważ kabel przechodził przez akwen zaminowany. Dowództwo Marynarki Wojennej uznało, iż dzięki przetrałowaniu kablownicy wąskiego toru wodnego zapewni wystarczające bezpieczeństwo podczas sprawdzania kabla.

³⁹ AMW, sygn. 35/49/34, s. 193, *Pismo attache wojskowego przy ambasadzie RP w Moskwie płk. J. Banacha do dowódcy PMW kmdr. Steyera nr 79/At/47 z dnia 28.03.1947 r.*, AMW, sygn. 2/49/8, s. 552. W tym okresie przewodniczący Strefowego Kolegium ds. rozminowania poinformował DMW, że zgodnie z przyjętą procedurą propozycje otwarcia przetrałowanych rejonów dają państwa, które wykonały trałowanie. BBCzZ po akceptacji przez Centralne Kolegium dało zgodę na otwarcie akwenu dla żeglugi. Jednocześnie zalecono, aby rejon, w których nie stawiano min, uznać za wolne dla żeglugi i rybołówstwa, a prowadzić prace trałowe wyłącznie tam, gdzie jest prawdopodobieństwo postawienia kontaktowych min kotwicznych. Zagrody składające się z min niekontaktowych zalecono otwierać w miarę upływu czasu żywotności pozostawionych w minach źródeł zasilania. W razie konieczności należało przetrałować przeciwko minom niekontaktowym jedynie tory wodne.

⁴⁰ AMW, sygn. 2/49/8, s. 398. Pozostałe okręty flotylli znajdowały się jeszcze w stoczni lub demagnetyzacji. Wchodziły kolejno do kampanii do końca czerwca.

⁴¹ W późniejszym okresie trałowania przeprowadzano sposobem pokrycia pasami trałowymi całego zagrożonego minami rejonu, z zachowaniem odpowiednich przysłon pomiędzy trałami i pasami trałowymi (sposób przetrałowania). Wynikało to niewątpliwie z nieznamomości taktyki i braku taktycznych zasad użycia trałowców. Zob. S. Szerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po drugiej wojnie światowej*, „Przegląd Morski”, 1973, nr 6, s. 73.

W okresie od 12 czerwca do 23 sierpnia 1948 roku 2. Dywizjon Trałowców w składzie czterech trałowców prowadził trałowanie akwenu pomiędzy Świnoujściem i Ławicą Odrzańską, a następnie toru wodnego Świnoujście — Dziwnów⁴². Drugim akwenem trałowań były wody przyległe do portu Kołobrzeg. Operował w tym rejonie 3. Dywizjon Trałowców, który w okresie od 2 maja do 27 września 1948 roku przeprowadził trałowania kontrolne zagród minowych ZN 1 i 2 oraz redy portu. Analizę trałowań bojowych w 1948 roku przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6. Zestawienie godzin trałowań bojowych w 1948 r.

Nazwa okrętu	Godziny na morzu	Godziny trałowania	Czas remontów w godzinach
„Czapla”	441,19	188,29	41
„Jaskółka”	557,36	227,00	9
„Kormoran”	420,53	202,16	43
„Krogulec”	197,33	109,49	–
„Orlik”	455,51	236,50	41
„Albatros”	579,04	342,20	–
„Kania”	538,29	333,53	–
„Jastrząb”	524,37	293,07	–
„Kondor”	204,42	48,00	Od 09.07 w Stoczni Gdynia
RAZEM	3931,04	1981,44	134

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z trałowań bojowych znajdujących się w zespole Oddziału I Operacyjnego AMW.

Kampanię trałową w 1949 roku rozpoczęto od trałowania akwenu na północ od Przekopu Wisły, gdzie jesienią 1947 rybacy odkryli dwie kontaktowe miny kotwiczne. Trałowano od 26 kwietnia do 16 maja 1949 roku. Pomimo przetrałowania powierzchni 16 Mm² żadnej miny nie wytrałowano. Począwszy od 31 maja do 14 czerwca 1949 trałowano zagrodę minową na północ od Stilo, bazując w porcie Władysławowo. Także w tych działaniach min nie wytrałowano. Od 6 sierpnia do 27 sierpnia 1949 roku Flotylla Trałowców prowadziła trałowanie zagród minowych na podejściach do portów Ustka i Darłowo. Na czas prowadzonych prac okręty przebazowano do portu Ustka. W sumie przetrałowano 60 Mm² akwenu⁴³.

⁴² AMW, sygn. 148/51/34, s. 73. Dni postoju w porcie wykorzystywano na uzupełnienie zaopatrzenia i zajęcia programowe. W przypadku pogody uniemożliwiającej prowadzenie trałowań w wyznaczonych dniach wykorzystywano je do prowadzenia zajęć programowych, a trałowania prowadzono w dni przeznaczone na postój w porcie. Wytyczne z rozkazu Dowódcy Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego.

⁴³ AMW, sygn. 148/51/34, s. 100. Wykonaniem trałowań w 1949 r. zamknięto etap likwidacji zagród minowych składających się z kontaktowych min kotwicznych w polskiej strefie odpowiedzialności. Zob. W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po II wojnie światowej*, „Przegląd Morski”, 1965, nr 9, s. 70–74.

10 lutego 1950 roku opracowano roczny plan trałowañ, który uwzględniał cały szereg postulatów Resortu Żeglugi. Plan ten przedstawia poniższa tabela.

Tabela 7. Plan trałowañ bojowych na 1950 r.

Rejon	Wielkość	Termin	Siły
Tor wodny Sopot — boja „G” toru wodnego Gdynia — Gdańsk	Szerokość 3 kable	Początek maja	1. i 2. Dywizjon Trałowców
Tor wodny Orłowo — boja „F” toru wodnego Gdynia — Gdańsk	Szerokość 3 kable	Początek maja	1. i 2. Dywizjon Trałowców
Tor wodny Kołobrzeg od boi „Koł-1”	Do szerokości φ 54°15'N po dwa kable na każdą stronę toru, przez co szerokość miała wynosić 6–7 kbl., oraz wykonać trałowanie redy portu w granicach: φ 54°15,0'N λ 015°29,5'E φ 54°15,0'N λ 015°34,0'E φ 54°12,5'N λ 015°29,5'E φ 54°12,5'N λ 015°34,0'E	Początek maja	3. Dywizjon Trałowców
Tor wodny Jastarnia — boja „Hel”	Szerokość 3 kable	15–31.05	1. i 2. Dywizjon Trałowców
Tor wodny Kaszyce — Jastarnia	---	---	Grupa nurków
Reda Nowego Portu	Poszerzenie redy portu do współrzędnych φ 54°25,0'N λ 018°38,0'E φ 54°25,0'N λ 018°40,0'E φ 54°26,9'N λ 018°38,0'E φ 54°26,9'N λ 018°40,0'E wyłączając z trałowania dotychczasowy tor wodny, który był już eksploatowany przez żeglugę	Lipiec	1. i 2. Dywizjon Trałowców
Reda portu Gdynia	Poszerzenie od toru wodnego Gdynia — Gdańsk do współrzędnych: φ 54°32,5'N λ 018°34,6'E φ 54°32,6'N λ 018°36,8'E φ 54°30,7'N λ 018°34,6'E φ 54°31,1'N λ 018°36,4'E φ 54°32,2'N λ 018°35,5'E	01–15.06	3. Dywizjon Trałowców
Poligon dla okrętów podwodnych	W granicach: φ 54°37,2'N λ 018°40,0'E φ 54°40,0'N λ 018°36,9'E φ 54°37,4'N λ 018°45,2'E φ 54°41,2'N λ 018°39,0'E	15.05–15.06	1. i 2. Dywizjon Trałowców

Źródło: opracowanie własne na podstawie AMW, sygn. 31/53/33, s. 23; W. Szczerkowski, Rozmiowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski, „Przegląd Morski”, 1966, nr 1, s. 48–64.

Realizacja planu trałowań niekontaktowych w 1950 roku nastęrczała wiele trudności. Przed siłami trałowo-minowymi piętrzyło się mnóstwo problemów, które należało rozwiązać przed przystąpieniem do trałowań niekontaktowych. Niestety, w związku ze zniszczeniem akt oraz sprawozdań nie można odtworzyć sytuacji i odpowiedzieć na pytanie, jak wyglądała realizacja tego planu⁴⁴.

W dniach od 25 czerwca do 17 lipca 1951 roku przeprowadzono trałowanie niekontaktowe akwenu ćwiczeń bojowych okrętów nawodnych na Zatoce Puckiej. Prowadziły je trzy trałowce 3. Dywizjonu Trałowców typu Delfin oraz jeden okręt typu Albatros⁴⁵.

W okresie od 19 do 31 maja 1951 roku siłami pięciu okrętów z 1. i 2. Dywizjonu Trałowców wykonano trałowanie kontaktowe akwenu przybrzeżnego Sopot — Orłowo⁴⁶. Przetrałowano powierzchnię 3,6 Mm². Ze względu na dokładność określania pozycji akwen podzielono na dwie części od południka λ 018°37,0'E. Trałowanie niekontaktowe części akwenu wykonały cztery trałowce⁴⁷ w okresie od 27 lipca do 31 października 1951 roku. Nie przetrałowano całości, ponieważ pogorszyła się pogoda, a ponadto flotylla przygotowywała się do trałowania redy portu Dziwnów.

Kolejnym zadaniem było wykonanie trałowania kontaktowego i niekontaktowego redy Nowego Portu⁴⁸. W trałowaniu kontaktowym zachodniej części redy portu (odbyło się w dniach 24–26 lipca) i w trałowaniu wschodniego odcinka rejonu (w dniach 26–27 lipca) brały udział trzy trałowce z 2. Dywizjonu Trałowców. Po zrealizowaniu trałowania kontaktowego w okresie od 1 sierpnia do 15 września 1951 roku

⁴⁴ AMW, sygn. 31/53/33, s. 51. Pod koniec kwietnia 1950 r. dowódca PMW wyznaczył komisję pod przewodnictwem dowódcy Floty, która miała za zadanie ustosunkować się do planu trałowań i przeprowadzić korektę pod kątem możliwości Flotylli Trałowców. Powyższe polecenie DMW spowodowane było obawą o dość znaczne opóźnienie rozpoczęcia prac trałowych ze względu na niewywiązywanie się z terminów remontowych przez gdyńską stocznnię. Na początku czerwca 1950 r. w kampanii znajdowało się jedynie 30 procent okrętów wyznaczonych do prowadzenia prac. Protokół dwudziestego piątego posiedzenia Komisji BBCzZ z 28 grudnia 1950 r. zawiera jedynie sprawozdanie z prac Floty Bałtyckiej ZSRR oraz lakoniczne stwierdzenie: „(...) innych wiadomości o trałowaniach i zniszczeniach min w strefie odpowiedzialności Polski brak”. Z pisma dowódcy PMW do attache wojskowego przy Ambasadzie PRL w Moskwie wynika, że poza trałowaniem prowadzonymi przez FB ZSRR innych nie prowadzono.

⁴⁵ AMW, sygn. 31/53/33, s. 69. Okręt typu Albatros wyznaczony został ze składu 1. Dywizjonu Trałowców i spełniał rolę wiehostawa.

⁴⁶ AMW, sygn. 31/53/33, s. 75. W zadaniu brały udział okręty T-11, T-14, T-22, T-24 oraz T-13 jako okręt wiehostaw.

⁴⁷ AMW, sygn. 31/53/33, s. 88. Zadanie wykonywały trzy okręty 3. Dywizjonu Trałowców oraz jeden z 1. Dywizjonu Trałowców służący jako wiehostaw.

⁴⁸ AMW, sygn. 31/53/33, s. 93. Na obszarze redy Nowego Portu była zlokalizowana zagroda minowa ZM 4.

przeprowadzono trałowanie niekontaktowe redy portu⁴⁹. Od 30 czerwca do 6 lipca 1951 roku przeprowadzono trałowanie kontaktowe akwenu na północny wschód od Przekopu Wisły.

W 1951 roku w związku z planowanym przez Polskie Ratownictwo Okrętowe wydobyciem statku m/s „Seeburg” poproszono PMW o szybkie przetrałowanie toru podejściowego do wraku oraz rejonu wokół niego⁵⁰. Kolejne trałowanie bojowe w 1951 roku prowadzone było w związku z budową bazy rybackiej. Świnoujski Urząd Morski (SUM) zwrócił się z prośbą o przetrałowanie rejonu okładu piasku wydobywanego z terenu portu usytuowanego na wschód od wejścia do portu Świnoujście⁵¹.

Od 22 maja do 16 lipca 1952 roku przeprowadzono trałowanie niekontaktowe akwenu na Zatoce Puckiej przeznaczonego na poligon torpedowy. Przeprowadzał je 3. Dywizjon Trałowców w składzie trzech okrętów. W okresie od 23 maja do 31 lipca i od 23 października do 7 listopada 1952 roku miało miejsce trałowanie niekontaktowe redy portu Kołobrzeg. Początkowo prowadziły je okręty 1. i 2. Dywizjonu Trałowców. Trałowanie przerwano 31 lipca ze względu na odwołanie dywizjonów do Gdyni. Prace kontynuował 3. Dywizjon i zakończył je 7 listopada 1952 roku. Podczas prac na pierwszym halsie piętnastego pasa trałowego stratowano minę niekontaktową⁵². W dniach od 27 lipca do 8 sierpnia 1952 roku przeprowadzono trałowanie niekontaktowe akwenu położonego na północny wschód od Przekopu Wisły. Z kolei od 17 do 26 lipca 1952 roku kontynuowano rozpoczęte w 1951 trałowanie niekontaktowe dalszej części akwenu przybrzeżnego na wysokości Sopot — Orłowo. Trałowały okręty 3. Dywizjonu Trałowców. Od 10 do 14 sierpnia 1952 roku 3. Dywizjon Trałowców wykonał trałowanie niekontaktowe toru wodnego Gdynia — Babie Doły.

Od 7 do 23 lipca 1953 roku okręty 1. i 2. Dywizjonu Trałowców wykonywały trałowanie kontaktowe toru wodnego Gdańsk — Hel. Już pierwszego dnia w czasie prac przy wejściu na drugi hals pierwszego pasa trałowego okręty T-23 i T-12 zahaczyły trałem o wrak⁵³. W okresie od 16 do 18 sierpnia 1953 roku sześć

⁴⁹ AMW, sygn. 31/53/33, s. 167. Wyznaczono pięć okrętów z 1. i 2. Dywizjonu Trałowców: trzy okręty trałujące, jeden prowadzący i jeden wiechostaw.

⁵⁰ AMW, sygn. 31/53/33, s. 184. Statek o wyporności 11000 BRT leżał zatopiony w Zatoce Puckiej na pozycji φ 54°39,3'N λ 018°39,0'E. Był stosunkowo mało uszkodzony i jego wartość określono na około 30 milionów złotych. W tym okresie statki tego typu były bardzo potrzebne Polskiej Marynarce Handlowej. Prace związane z przetrałowaniem dojścia do wraku zostały wykonane w sugerowanym przez PRO terminie.

⁵¹ AMW, sygn. 31/53/33, s. 183. Za odkładaniem urobku w pobliżu wejścia do portu przemawiały względy ekonomiczne. Obliczono, że w tym wypadku koszty kłapowania będą niższe o 1,2 mln złotych od kosztów, jakie musiałyby pociągnąć za sobą roboty wykonane przy zastosowaniu dodatkowego refulera, co musiałyby nastąpić w sytuacji odkładania piasku w innym miejscu.

⁵² AMW, sygn. 707/54/9, s. 38. Mina zdetonowała na pozycji φ 54°12,58'N λ 015°33,07'E.

⁵³ AMW, sygn. 942/55/17, s. 25. Wrak zatratowano w namiarze 280° od boi NP w odległości 100 metrów od niej na pozycji φ 54°26,30'N λ 018°39,1'E. Po opuszczeniu nurka rozpoznano jednostkę jako niemiecką drewnianą barcę wypełnioną amunicją.

okrętów z 1. i 2. Dywizjonu Trałowców⁵⁴ wykonywało trałowanie kontaktowe akwenu na północny wschód od Przekopu Wisły. Od 14 lipca do 30 października 1953 roku 3. Dywizjon Trałowców wykonywał trałowania niekontaktowe akwenu przeznaczonego na poligon dla okrętów podwodnych na Zatoce Puckiej. Od 3 do 13 października oraz od 9 listopada do 5 grudnia 1953 roku trzy okręty 3. Dywizjonu Trałowców przeprowadziły trałowania niekontaktowe akwenu reedy portu Gdynia.

W dniach od 29 czerwca do 30 lipca 1954 roku dokończono trałowanie poligonu dla okrętów podwodnych na Zatoce Puckiej. Trałowanie wykonał 3. Dywizjon Trałowców siłami dwóch okrętów oraz jeden trałowiec 1. Dywizjonu Trałowców jako wiechostaw. Od 3 do 6 sierpnia okręty 1. i 2. Dywizjonu Trałowców⁵⁵ wykonywały trałowanie kontaktowe toru wodnego Gdańsk — Przekop Wisły. Z kolei od 9 sierpnia do 28 września dwa trałowce z 3. Dywizjonu Trałowców i jeden okręt z 1. Dywizjonu Trałowców⁵⁶ wykonywały trałowania niekontaktowe połowy powierzchni toru wodnego Gdańsk — Hel⁵⁷.

Tabela 8. Zestawienie powierzchni przetrałowanych kontaktowo i niekontaktowo w latach 1946–1954

Rok	Trałowanie kontaktowe	Trałowanie niekontaktowe
1946	szkolenie	–
1947	60 Mm ²	–
1948	146 Mm ²	–
1949	60 Mm ²	–
1950	?	?
1951	6,7 Mm ²	12,4 Mm ²
1952	0	18,3 Mm ²
1953	7,7 Mm ²	8,4 Mm ²
1954	5,8 Mm ²	8,7 Mm ²
RAZEM	286,2 Mm ²	47,8 Mm ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z trałowań bojowych znajdujących się w zespole Oddziału I Operacyjnego AMW; W. Szczerkowski, Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski, „Przegląd Morski”, 1966, nr 1, s. 48–64.

⁵⁴ AMW, sygn. 942/55/17, s. 21. Jeden z okrętów pracował jako prowadzący, cztery jako trałujące i jeden jako wiechostaw.

⁵⁵ AMW, sygn. 1997/59/30, s. 11. Jeden okręt prowadzący, trzy pary trałujące i jeden okręt jako wiechostaw.

⁵⁶ AMW, sygn. 1997/59/30, s. 25. Pracował jako wiechostaw.

⁵⁷ Oddanie nowego toru wodnego skróciło drogę do Gdańska o 6 Mm. Przetrałowany został akwen o powierzchni 2,76 Mm².

PODSUMOWANIE

Działalność minowo-zagrodowa wskazuje, że broń minowa odegrała na bałtyckim teatrze działań wojennych zasadniczą rolę i przysporzyła stronom walczącym strat, których ranga oraz wpływ na losy wojny nie pozostały bez znaczenia. Biorąc pod uwagę powyższe powody, nadbrzeżne państwa⁵⁸ wojujące traktowały walkę z zagrożeniem minowym na Bałtyku jako najważniejsze przedsięwzięcie zabezpieczające działalność bojową okrętów, a obrona przeciwinowa nabrała dominującego znaczenia w działalności poszczególnych flot.

Organizacja i funkcjonowanie sił trałowo-minowych PMW w początkowych latach jej funkcjonowania po drugiej wojnie światowej (1945–1955) były ściśle związane z zależnością geopolityczną i wspólną strategią militarną PMW i Floty Bałtyckiej ZSRR oraz możliwościami ekonomicznymi naszego kraju. Rewindykowane oraz pozyskane po drugiej wojnie światowej okręty trałowe przyczyniły się do ugruntowania naszej obecności nad Bałtykiem. Oddały one znaczące usługi w zapewnieniu odpowiedniego zabezpieczenia tras żeglugowych, torów podejściowych do polskich portów oraz w procesie szkolenia marynarzy.

MINE SWEEPING AND LAYING FORCE OF THE POLISH NAVY IN THE STATE MARITIME SECURITY SYSTEM 1945–1955

ABSTRACT

The mine sweeping and laying force of the Polish Navy was one of the key type of naval force from its beginning and its activity had significant impact on the state maritime security. The employment of mine-sweepers in clearing the Polish zone of responsibility was the geopolitical

⁵⁸ Za najbardziej adekwatną definicję państwa nadbrzeżnego uznaje się tę sformułowaną przez A. Makowskiego. Według jej autora „termin państwo nadbrzeżne może być stosowany w odniesieniu do państw średnich i małych położonych nad brzegiem morza (oceanu) i nieposiadających możliwości bądź woli politycznej, by utrzymać siły morskie przeznaczone do działań na dużych akwenach, o potencjale pozwalającym na kontrolę mórz poza własnymi obszarami morskimi”. Zob. A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000, s. 319.

background of its rebirth after WWII. The paper attempts to analyze and evaluate the issue on the basis of source materials and available publications.

Keywords:

mine sleeping and laying force, Polish Navy, state maritime security system.