



Od kilku już lat społeczność międzynarodowa w ramach organizacji ponadnarodowych, a także poszczególne tworzące ją państwa, operując indywidualnie, prowadzą „wojnę” z somalijskimi piratami. Jest to doprawdy wojna „dziwna”. Oto bowiem z jednej strony do akcji ruszają nowoczesne oceaniczne okręty wojenne, wsparte lotnictwem rozpoznawczym, bezzałogowymi aparatami latającymi, kosmicznymi środkami rozpoznania, z drugiej zaś kłusują lokalne kabotażowce, często o drewnianych kadłubach (zwane „dhow”) holujące szybkie łodzie motorowe, z których piraci, przy użyciu drabin i haków, wdzierają się na cywilne statki...

# Dziwna wojna z somalijskimi piratami

Krzysztof Kubiak



Co więcej, mimo udziału w owej „antypirackiej koalicji chętnych” jednostek z ponad dwudziestu krajów, skala zagrożenia nie tylko nie uległa zmniejszeniu, ale nawet fala przemocy rozlewa się na coraz to nowe akweny. Statystyka aktów morskogo bandytyzmu jest przy tym nieubłagana – w pierwszym kwartale bieżącego roku na wodach nawiedzanych przez plagę piratów somalijskich odnotowano już 97 incydentów, wobec 35 w analogicznym okresie roku ubiegłego.

### Morderstwo załogi jachtu „Quest”

Somalijscy piraci przekroczyli właśnie kolejną granicę brutalności i bezwzględności, mordując z pełną premedytacją czwórkę przetrzymywanych w charakterze zakładników obywateli amerykańskich. Ofiarą bandytów padli Jean i Scott Adam z Marina del Rey w Kalifornii, będący

właścicielami jachtu oraz Phyllis Mackay i Bob Riggle z Seattle. Wszyscy zabici żeglarze byli aktywistami towarzystwa biblijnego, a sam rejs miał charakter misjonarski. Amerykanie dostali się w ręce piratów 18 lutego 2011 roku, gdy w rejonie położonym około 190 mil morskich na południowy wschód od omańskiej wyspy Masirah, został uprowadzony ich jacht noszący nazwę „Quest”. Jednostka żeglowała z Indii do Salalah w Omanie. Co ważne, jacht został porwany zaledwie dwa dni po skazaniu przez sąd federalny w Nowym Jorku jedyne go pozostałego przy życiu (z czterech uczestniczących w akcji) somalijskiego porywacza statku „Maersk Alabama” (próba zawładnięcia statkiem miała miejsce w kwietniu 2009 roku) na 33 lata więzienia.

Już kilka godzin później siły amerykańskie zlokalizowały zajęętą przez piratów jednostkę, a jej śledzenie podjęła grupa okrętów w składzie: lot-

Do operacji „Atalanta” realizowanej pod auspicjami Unii Europejskiej przyłączyła się ostatnio nawet Finlandia, kierując na wody Afryki Wschodniej stawiacz min/okręt szkolny „Pohjanmaa”  
Fot. MoD of Finland





*Piractwo somalijskie nie jest fenomenem samoistnym, jest ono ściśle związane z rozpadem Somalii jako państwa. Piractwo także wiąże się z pieniędzmi i prestiżem, gangi nie mają więc problemów z naborem „rekrutów”.*

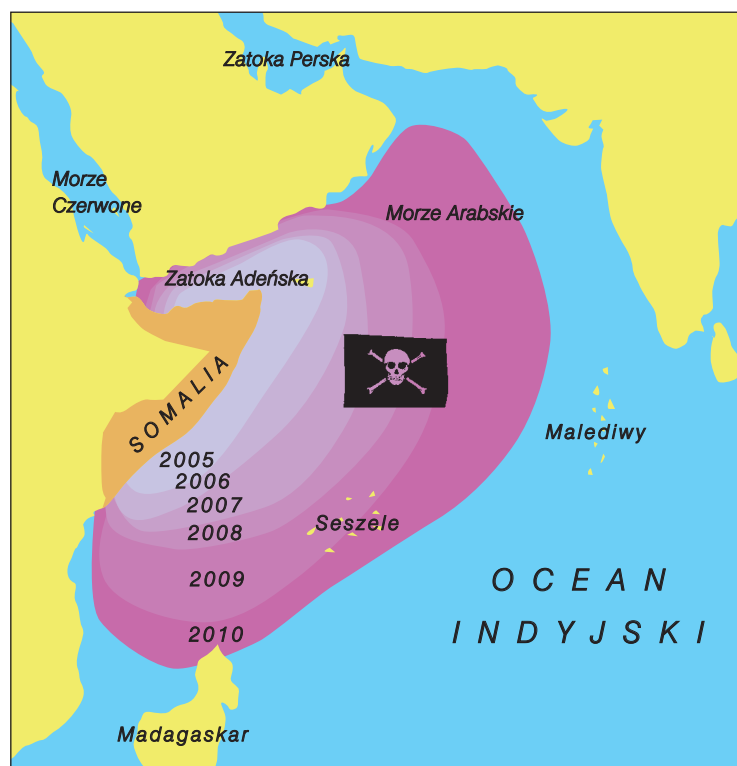
*Jednym z najpoważniejszych zagrożeń związanych z piractwem somalijskim jest ciągły wzrost zasięgu przestrzennego tego fenomenu. Bandyci, którzy zaczęli swój proceder w roku 2005 na somalijskich wodach przybrzeżnych, obecnie zapuszczają się niemal ku wybrzeżom Indii.*

niskowiec „Enterprise” (CVN 65), krążownik raketowy „Leyte Gulf” (CG 55) oraz niszczyciele raketowe „Stret” (DDG 104) i „Bulkeley” (DDG 84). Przy użyciu radiostacji znajdującej się na pokładzie jachtu nawiązano łączność z porywaczami i rozpoczęto negocjacje, ale rozmowy stosunkowo szybko zostały przejęte przez osoby znajdujące się na somalijskim brzegu, co potwierdza tezę, że faza spontanicznych działań piratów już się zakończyła, a proceder ten kierowany jest, być może w sposób częściowo scentralizowany, z lądu.

21 lutego na pokład niszczyciela „Sterett” weszło dwóch piratów w celu kontynuowania rozmów. Amerykanie znaleźli się w wyjątkowo trudnej sytuacji. Oto bowiem z piratami prowadził rozmowy nie podmiot prywatny (zazwyczaj ów przykry obowiązek spada na armatora zajętej przez piratów jednostki), ale przedstawiciele państwa, które oficjalnie odżegnuje się od jakichkolwiek negocjacji z terrorystami i piratami. Z udostępnionych, szczątkowych informacji, wynika że bandyci zażądali od Amerykanów „wolnej drogi” ku wybrzeżu Somalii. Podkreślić należy, że sprawcy pozostawali w kontakcie z przedstawicielami mediów, wykorzystując do tego zarówno radiostację pokładową, jak i telefony satelitarne. Owe kanały łączności wykorzystywano do wywierania dodatkowej presji na Amerykanów, na przykład 22 lutego, gdy negocjacje utknęły w martwym punkcie, jeden z bandytów zagroził, w rozmowie z reporterem Associated Press, że w przypadku utrzymania się impasu w nego-

cjacjach bądź podjęcia próby odbicia zakładników zostaną oni natychmiast zlikwidowani.

22 lutego doszło do przesilenia i tragicznego finału incydentu. Najpierw z uprowadzonego jachtu oddano z dystansu około 900 metrów, w kierunku niszczyciela „Sterett”, strzał w granat-



Rys. Wojciech T. Bednarski



## Operacje antypirackie

Zniszczenie pirackiej jednostki bazowej przez Finów. Zgodnie z wymogami skandynawskiego „kodeksu ekologicznego” przed odpaleniem ładunków wybuchowych usunięto z jej pokładu wszystkie substancje stanowiące zagrożenie dla środowiska naturalnego.

Fot. MoD of Finland



nika przeciwpancerneho, następnie rozległy się strzały pod pokładem, po czym grupa piratów przeszła na pokład jednostki, podnosząc ręce w geście poddania. Ku „Questowi” ruszyli wówczas amerykańscy komandosi, którzy bez przeciwdziałania ze strony porywaczy weszli na jego pokład. Na jachcie znaleziono zwłoki czterech zakładników i dwóch piratów. Pozostałych 15 napastników aresztowano – nie stawiali oni oporu.

Do chwili obecnej Amerykanie nie ujawnili ustaleń poczynionych w toku prowadzonego śledztwa, dziennikarze spekulują jednak, że wśród bandytów doszło do konfliktu dotyczącego

potraktowania zakładników, który ostatecznie doprowadził do wymiany ognia. Wydaje się być przy tym pewne, że Somalijscy nie zostali zastrzeleni przez Amerykanów. Zatrzymani piraci zostali przetransportowani na okręty US Navy i stanąć mają przed amerykańskim sądem.

Los czwórki Amerykanów może mieć istotny wpływ na notowania demokratycznego prezydenta i jego administracji, gdyż podatnicy w Stanach Zjednoczonych z trudnością akceptują fakt, iż ich współobywatele mordowani są o kilkaset metrów od burt okrętów podnoszących gwiazdzystą banderę. Dramat zakładników, podobnie jak wcześniej przypadek uprowadzenia z pokładu kontenerowca „Maersk Alabama” jego kapitana, Richarda Philipsa, unocznili dwie prawdy – w wymiarze taktycznym olbrzymią złożoność oraz ogrom trudności związanych z prowadzeniem akcji antyterrorystycznej na morzu, zwłaszcza gdy zaistniała sytuacja zakładnicza; a w wymiarze strategicznym – niewielką skuteczność działań prowadzonych olbrzymim nakładem sił i środków przez społeczność międzynarodową, przeciwko somalijskiemu piractwu.

Uwzględniając potencjalny wpływ na opinię publiczną wydarzeń związanych z jachtem „Quest” administracja Baraka Obamy wywarła silny nacisk na rząd tymczasowy w Mogadiszu ukierunkowany na zatrzymanie osób podejrzanych o organizowanie pirackich rejs, czyli sprawujących tak zwane „sprawstwo kierownicze”. W ich następstwie w kwietniu, w środkowej Somalii, zo-

Obecnie obawy ekspertów budzi możliwość sojuszu piratów z radykalnymi islamistami spod znaku Al-Shabab.





stał aresztowany Mohammad Saaili Shibin, czyli piracki „rzecznik” prowadzący w ich imieniu, po uprowadzeniu jachtu, rozmowy z Amerykanami. Przewieziono go do bazy US Navy w Norfolk w Wirginii. Jest to pierwszy przypadek – od czasu zatrzymania przez Francuzów sprawców uprowadzenia jachtu „Le Ponant” (kwiecień 2008, operacja „Thalathine”) – ujęcia na somalijskim wybrzeżu osoby podejrzanej o przynależność do zorganizowanych grup przestępczych parających się piractwem i sprawujących w nich relatywnie wysoką funkcję. Co więcej, o ile Francuzi działali samodzielnie, choć za zgodą rządu tymczasowego, to z Amerykanami (którzy do akcji skierowali własne siły), ściśle współpracowali Somalijszczyzy.

Wprowadzenie do działań na somalijskim lądzie amerykańskich sił specjalnych oraz podjęcie wysiłków ukierunkowanych na rozbiście kierownictwa gangów jest bez wątpienia tożsame z eskalacją konfliktu, ale trudno obecnie oceniać, czy był to epizod o jednostkowym charakterze, czy też pierwszy etap generalnej zmiany strategii w podejściu do zagadnienia zwalczania morskiego bandytyzmu. Ze względu na stan napięcia na całym Bliskim i Środkowym Wschodzie nie wydaje się jednak, by Waszyngton zaryzykował zaangażowanie w kolejną konfrontację o średniej lub dużej intensywności. Z drugiej jednak strony owe „ograniczone” operacją rządu się swoją własną motoryką, w końcu wysyłając pierwszych marines do Wietnamu Południowego nie przewidywano, że za kilka lat w Azji będzie pół miliona amerykańskich żołnierzy.

### *Holendrzy, Finowie i Ukraińcy*

Holandię można zaliczyć do „stałych” uczestników operacji antypirackich. 4 kwietnia holenderscy komandosi morscy operujący z pokładu



*Najnowsza ofiara piratów – niemiecki kontenerowiec „Susan K”*

fregaty „Tromp” podjęli próbę skontrolowania manewrującego na Zatoce Adeńskiej statku rybackiego. Kiedy dwie łodzie półsztynne zbliżyły się do podejrzanej jednostki przywitał je gęsty, acz niecelny ogień z broni automatycznej. Holendrzy odpowiadzieli ogniem, zabijając dwóch piratów. Na pokładzie statku zatrzymano sześciu bandytów, dziesięciu dalszych zatrzymano, gdy usiłowali zbiec na pokładach szybkich łodzi motorowych. Jednostka, którą posługiwali się piraci okazała się przejętym wcześniej irańskim statkiem rybackim.

Do działań przeciwko piratom włączają się coraz to nowe nacje, które bądź to w istocie obawiają się o stabilność jednych z najważniejszych światowych komunikacji morskich, bądź to demonstrując swą obecność na wodach afrykańskich osiągnąć chcą zupełnie inne cele. Do grupy pierwszej zaliczyć można bałtycką Finlandię, która na Ocean Indyjski skierowała stawiacz min (zaadaptowany podczas modernizacji przeprowadzonej w latach 1996-1998 na okręt szkolny – patrolowiec oceaniczny „Pohjanmaa”. 6 kwietnia 2011 Finowie przechwycili lokalny kabotażowiec „dhow”, podejrzany o odgrywanie roli jednostki bazowej szyb-



*Napady na statki nie wyczerpują złożoności zagadnienia, jakim jest współczesne piractwo. Bandyty dysponują dobrze rozwiniętą infrastrukturą brzegową, będąc w wielu miejscach jedynym pracodawcą. Bez likwidacji pirackich baz na lądzie zwalczanie morskiej przemocy nie przyniesie pożądanego rezultatu. Na rozszerzenie działań na brzeg nie ma jednak woli politycznej, gdyż ryzyko jest zbyt wielkie.*



## Operacje antypirackie



*Komandosi z indyjskiej fregaty „Tir” demonstrują broń i sprzęt łączności przejęte na pokładzie zatrzymanej jednostki pirackiej*

kich łodzi motorowych. Zatrzymano 18 podejrzanych.

W trakcie przeszukania przeprowadzonego na pokładzie jednostki ujawniono kilkanaście sztuk automatycznej broni strzeleckiej i granatników przeciwpancernych, które to dowody uznano za wystarczające, by uznać zatrzymanych za piratów. Bandytów wraz z zabezpieczonym materiałem dowodowym oraz, co mocno eksponują Finowie, z materiałami i substancjami stanowiącymi zagrożenie dla środowiska naturalnego, przeniesiono na pokład „Pohjanmaa”. Po trzech dniach holowania opróżnione „dhow” zostało za-

topione w wyniku eksplozji założonych na jego pokładzie ładunków materiałów wybuchowych.

Wydawać się więc mogło, że odniesiono sukces, gdyby nie fakt, że dzień wcześniej, 8 kwietnia, ofiarą piratów padł niemiecki kontenerowiec „Susan K” żeglujący pod banderą Antigua i Barbuda z Mumbaju w Indiach do Port Sudan (nośność 3642 ton i pojemności 267 kontenerów dwudziestostopowych). W rękach piratów znajduje się nadal cała, licząca 10 osób, załoga (czterej Ukraińcy, sześciu Filipińczyków). Zatem mimo że na Oceanie Indyjskim operowały wówczas, według dokumentów EU Navfor „Atlanta”, tylko dwa pirackie gangi statki handlowe nie były w pełni bezpieczne. Trudno zresztą mówić o porażającym sukcesie sił międzynarodowych, skoro według danych z połowy kwietnia, w rękach piratów pozostaje wciąż... 26 statków i około 600 członków załóg.

Wobec ponawiających się przypadków zatrzymywania w charakterze zakładników obywateli Ukrainy na początku kwietnia rząd w Kijowie ogłosił, iż rozważanej jest wsparcie operacji „Atlanta” grupą patrolowych łodzi latających sowieckiego typu Beriev Be-12.

W sprawie ewentualnej partycypacji Ukraińców w działaniach przeciwko somalijskim piratom prowadzono już rozmowy na poziomie eksperckim, dotyczące wyposażenia tych maszyn w środki łączności umożliwiające im efektywne współdziałanie z zachodnimi zespołami okrętów oraz systemy nawigacyjne zwiększające bezpieczeństwo eksploatacji nad oceanem.

Z uwagi na znaczną złożoność owej modernizacji, a i nie małe koszty szacuje się, że przebazowanie pierwszych ukraińskich wodnosamol-

*Przy sprzyjających warunkach pogodowych piraci odrywają się coraz dalej od swoich jednostek bazowych. Na szybkiej łodzi zajętej przez Francuzów najważniejszym ładunkiem jest paliwo. MoD of France*





*Pirackie uzbrojenie, mimo że na ogół przestarzałe i kiepsko utrzymane, jest w rękach zdeterminowanych sprawców śmiertelnie groźne.*

*W przypadku amerykańskiego jachtu „Quest” postawić można hipotezę, że wpadł on w ręce piratów w następstwie życzeniowego postrzegania rzeczywistości przez jego właścicieli. Właściciele jachtu, Jean i Scott Adam z Marina del Rey w Kalifornii, zastrzeleni zostali przez somalijskich piratów. Życie stracili również przebywający na jednostce goście – Phyllis Mackay i Bob Riggle z Seattle.*

tów w rejon działań, prawdopodobnie do Dżibuti, nastąpi nie wcześniej niż na początku roku 2012. Ze złożonych deklaracji wynika, że Ukraińcy rozważają wydzielenie samolotów nawet na okres dwóch lat. Maszyny wystawiać będzie 1. Brygada Lotnictwa Morskiego posiadająca obecnie cztery łodzie latające typu Be-12.

Doprowadziło to do przechwycenia wcześniej zajętego przez piratów irańskiego statku rybackiego „Morteza”. Ponieważ jego załoga odmówiła zastopowania maszyn jednostka ta została ostrzelana z armaty 76 mm. W następstwie tego wybuchł pożar, który doprowadził do zatonięcia „Mortezy”. Hindusi podjęli piratów, którzy wysko-

### **Hindusi**

#### **w pobliżu własnych wybrzeży**

Charakterystyczną cechą somalijskiego piractwa jest zwiększanie się zasięgu jego działań i prowadzenie przez piratów akcji przeciwko statkom handlowym w coraz większej odległości od własnego wybrzeża. Jak już wspomniano, amerykański jacht „Quest” został zajęty na wysokości Omanu, zaś niemiecki kontenerowiec „Susan K” jeszcze dalej na wschód.

Wcześniej, 27 marca, piraci zaatakowali w rejonie archipelagu indyjskich wysp Lakkadiwów kontenerowiec „Maersk Kensington”. Centrum Koordynacji Ratownictwa skierowała w rejon określony przez wzywającego pomocy kapitana statku morski samolot patrolowy sowieckiego typu Tupolew Tu-142. Zlokalizował on jednostkę, którą piraci zdążyli już opanować i naprowadził na nią dwa okręty patrolowe, pierwszy podnoszący banderę marynarki „Suvarna” i drugi pod banderą Straży Wybrzeża „Sangram”. „Suvarna” zbliżyła się do statku handlowego, a indyjscy komandosi wdarli się na jego pokład. Piraci nie stawiali oporu, uwolniono wszystkich zakładników (12 obywateli Iranu). Na tym jednak nie poprzestano, opanowawszy sytuację na pokładzie „Maersk Kensington” hinduski zespół rozpoczął pościg za jednostką, którą uznano za jednostkę bazową pirackich szybkich łodzi motorowych.





Piracka jednostka bazowa „Morteza”, czyli zdobyty przez nich wcześniej irański statek rybacki. Jego załogę z opresji uwolniła Marynarka Wojenna Indii  
Fot. NATO

czyli do wody (łącznie z zatrzymanymi na pokładzie kontenerowca w ich rękach znalazło się 16 bandytów) oraz czterech przetrzymywanych jako zakładnicy irańskich marynarzy.

Zauważyć należy, że jakość prowadzonych przez Indie działań ukierunkowanych na ochronę własnych wód przybrzeżnych i wybrzeża w ostatnich latach skokowo wzrosła. Trzeba to bez wątpienia wiązać z doświadczeniami wynikającymi z ataku terrorystycznego na Bombaj, przeprowadzonego pod koniec listopada 2008 roku. Sprawcy przedostali się wówczas na teren tej największej indyjskiej metropolii zachodniego wybrzeża morzem, na pokładzie uprowadzonego wcześniej kutra rybackiego „Kuber”. Po tych tragicznych wydarzeniach ochrona wybrzeża uyskała bardzo wysoki priorytet, co przekłada się również na jakość operacji przeciwpirackich.

### Co dalej?

W działania przeciwko somalijskim piratom zaangażowane jest obecnie kilkadziesiąt okrętów i samoloty z: Australii, Arabii Saudyjskiej, Belgii, Bułgarii, Chińskiej Republiki Ludowej, Danii, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Indii,

Iranu, Japonii, Kanady, Malezji, Niemiec, Pakistanu, Portugalii, Republiki Korei, Rosji, Singapuru, Stanów Zjednoczonych, Szwecji, Tajlandii, Turcji, Włoch oraz Wielkiej Brytanii.

Operują one w ramach zespołów zorganizowanych przez Amerykanów, Unię Europejską, NATO lub autonomicznie. Jest to niewątpliwie potencjał poważny, ale różne cele przyświecające kontrybutariuszom uniemożliwiają jego efektywne wykorzystanie. Dość powiedzieć, że dla Chińczyków pretekst piractwa umożliwia prezentowanie bandery na wodach afrykańskich bez obawiania się zarzutu uprawiania „żółtej polityki kanonierek” i budowania systemu bazowo-logistycznego wymierzonego w interesy indyjskie. Japończycy, w dużej mierze dzięki somalijskim piratom, mogą oderwać się, po dekadach konstytucyjnego pacyfizmu, od swoich wód ojcystych i zademonstrować wzrastającą potęgę swej floty. Również Republika Korei zyskała kapitalną sposobność, by objawić się jako „flota błękitnych wód” (oceaniczna).

Powyższe, niezwiązane z piractwem, uwarunkowania można przypisać większości uczestników „antypirackiej koalicji”. Poza tym nie należy się spodziewać, by po jak najgorszych doświadczeniach związanych z próbami stabilizowania Somalii w ramach operacji „Restore Hope” prowadzonej pod auspicjami ONZ znalazło się zbyt wielu chętnych, by podjąć w tym kraju polityczne, ekonomiczne i wojskowe ryzyko „odbudowy państwa”. Bez stabilizacji sytuacji na lądzie i likwidacji egzystujących na wybrzeżu pirackich gniazd o jakiegokolwiek skutecznej walce z tym fenomenem mówić ni można.

Zauważyć przy tym należy, że cała sytuacja budzi coraz większe zniecierpliwienie biznesu żeglugowo-transportowego, który swoje roczne straty (wynikające głównie ze wzrostu wysokości stawek ubezpieczeniowych) ocenia na kilkanaście miliardów dolarów. Przejawem tego jest inicjatywa przedstawiona przez londyńskie podmioty, które zaproponowały ni mniej, ni więcej tylko zorganizowanie, za pieniądze przekazywane do wspólnego „budżetu bezpieczeństwa”, swistej „korporacyjnej” floty, przeznaczonej do eskortowania statków na Zatoce Adeńskiej i w zachodniej części Oceanu Indyjskiego.

Szkic owego pomysłu przybrał formę tak zwanego „Convoy Escort Programme” (CEP). Według jego akuszerów nabycie z drugiej ręki 18 przydatnych do celów eskortowych jednostek i ich uzbrojenie oraz wyekwipowanie, a następnie obsadzenie wyszkolonymi załogami nie pociągnęłyby za sobą kosztów większych niż około 30 mln dolarów. Świadczenie usług z zakresu ochrony zaplanowano jako przedsięwzięcie czysto komercyjne, a armatorzy wykupujący taką usługę

CTF 150 (amerykański)	„Atalanta” (Unia Europejska)	„Ocean Shield” (NATO)	Autonomicznie
Australia, Republika Korei, Pakistan, Singapur, Tajlandia, Stany Zjednoczone.	Belgia, Finlandia, Francja, Niemcy, Holandia, Szwecja.	Arabia Saudyjska, Bułgaria, Dania, Kanada, Francja, Grecja, Hiszpania, Portugalia, Turcja, Włochy, W. Brytania.	Chińska Rep. Lud., Indie, Iran, Japonia, Malezja, Rosja



płaciliby normalne, a nie podwyższone z uwagi na zagrożenie pirackie stawki ubezpieczeniowe.

Co interesujące, część organizacji zrzeszających biznes żeglugowy, na przykład Balic and International Maritime Council (BIMCO, międzynarodowe stowarzyszenie shippingowe, założone w 1905 roku, w skład którego wchodzi armatorzy, brokerzy, agenci żeglugowi, organizacja jest akredytowana jako organizacja pozarządowa przy ONZ i aktywnie uczestniczy w sesjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej) wyraziła entuzjastyczne poparcie dla pomysłu oraz gotowość współpracy przy jego wcieleniu w życie. Póki co całą sprawę należy jednak traktować bardziej w kategoriach presji wywieranej na rządy niż przedsięwzięcia mogącego doczekać się realizacji. Zgodnie bowiem z obowiązującym prawem międzynarodowym uzbrojonymi jednostkami mają prawo operować na wodach Oceanu Światowego tylko państwa. Prywatny uzbrojony statek wpisuje się zaś w definicję korsarstwa, który to proceder zakazany został w traktacie paryskim z 1856 roku. O ile więc nie jest tajemnicą, że prywatne firmy wojskowe uzbrojone jednostki jednak posiadają, to raczej mało prawdopodobne jest, by doszło do tego nijako w „świetle reflektorów”, na akwenu patrolowanym przez okręty kilkunastu flot wojennych. Co innego, gdyby taka inicjatywa realizowana była pod banderą jednego z państw regionu – w takiej sytuacji opory społeczności międzynarodowej byłyby zapewne zdecydowanie mniejsze...

Fot. archiwum autora



W zalewie książek o II wojnie światowej trudno niekiedy znaleźć rzeczy naprawdę wartościowe. Z tym większą przyjemnością wypada więc odnotować ukazanie się monografii Rafała Mariusza Kaczmarka. Studium nad dziejami niemieckich okrętów pancernych autor poświęcił znaczną część swojego życia. Efektem tej pracy jest książka napisana z ogromną dbałością o najmniejszy szczegół, a przy tym wcale nienudna.

Okręty pancerne Kriegsmarine aż do klęski marynarki niemieckiej w bitwie koło Wyspy Niedźwiedziej siały postrach na morzach i oceanach świata, dając zatrudnienie flocie Sprzymierzonych, ochraniającej własne linie komunikacyjne. Większa liczba niemieckich okrętów pancernych, jak podkreśla autor, przypuszczalnie nie zmieniłaby losów wojny, ale mogłaby wpłynąć na jej przedłużenie. To, że na szczęście dla aliantów było ich niewiele, jest w głównej mierze winą przywódców Niemiec, w tym samego Adolfa Hitlera.

Niektóre z opisanych przez autora okrętów istnieją w pewnym sensie do dzisiaj. Wrak „Bismarcka” został odnaleziony 14 czerwca 1989 roku przez zdalnie sterowany pojazd podwodny „Argo”, „Prinz Eugen” stał się przedmiotem amerykańskich eksperymentów z ładunkami nuklearnymi, przeprowadzonych w atolu Kwajalein, „Blücher” był obiektem badań norweskich, brytyjskich i holenderskich pletwonurków. Rozdział poświęcony losom ich wraków czyta się niemalże jak powieść sensacyjną. Gorąco polecam Państwu tę godną uwagi książkę.

J.B.

Rafał Mariusz Kaczmarek „Pancerni korsarze Kriegsmarine”, wyd. Wydawnictwo Attyka, Warszawa 2010



Znakomitym dopełnieniem tego „korsarskiego” tematu jest książka poświęcona dalekiemu rejsowi niemieckiego okrętu wojennego „Wolf”, który przez około rok siał grozę, topiąc statki aliantów na odległych akwenach Pacyfiku, u wrót Australii i Nowej Gwinei podczas I wojny światowej. Poniekąd z konieczności „Wolf” stał się także okrętem-więzieniem, gdyż jego załoga, stosując się do postanowień konwencji międzynarodowych, podejmowała na swój pokład załogi oraz pasażerów z zatopionych przez siebie jednostek; ostatecznie na niemieckim okręcie znaleźli się przedstawiciele... 25 różnych narodowości, w liczbie 400 osób, tworząc barwną mikrospołeczność.

Co ciekawe, niemiecki „rajder” skutecznie wymknął się alianckiej flocie i szczęśliwie powrócił do macierzystego portu w Kilonii krótko przed kapitulacją Niemiec, w 1918 roku, a jego dowódca Karl Nergler był najbardziej fetowanym bohaterem wojennym w swej ojczyźnie. Po latach, jako domniemany członek nazistowskiej nomenklatury trafił do sowieckiego obozu filtracyjnego na terenie wschodnich Niemiec, gdzie najprawdopodobniej został zamordowany przez współwięźnia o bandyckich skłonnościach, liczył wówczas ponad 70 lat. Po upływie niemal wieku fascynująca eskapada „Wolfa” stała się przedmiotem pięcioletnich dociekań... jednego z powinowatych uwięzionego na „rajderze” australijskich marynarzy; w ich wyniku powstała ta pasjonująca opowieść.

XXL

Richard Guilliat & Peter Hohnen „SMS Wolf”, wyd. Wydawnictwo Replika, Zakrzewo 2011