

Marjata i Egar — współczesne wcielenie kruków Odyna

Krzysztof KUBIAK



Norweski Wywiad Wojskowy (Etterretningstjenesten lub E-tjenesten) nie jest instytucją pojawiającą się często w agencyjnych czołówkach. Ze zrozumiałych względów większość działań tej służby jest niejawna. Jednak tajemnicy nie może stanowić fakt, że w jej kompetencjach leży również zbieranie informacji z platform pływających — specjalistycznych okrętów rozpoznawczych. Norwegowie wykorzystują taką możliwość od pół wieku: pierwszą jednostkę wprowadzili do służby w 1966.

Przechwytywanie i rozszyfrowywanie wiadomości nadawanych przez przeciwnika lub potencjalnego rywala stało się jedną z rutynowych form działalności wojska od momentu pojawienia się źródeł promieniowania radiowego. Obejmuje nie tylko wojskowy i cywilny transfer danych, ale pozwala również na okre-

Statek Globe, czyli była norweska jednostka rozpoznawcza, pierwsza z czterech Marjat. Zdjęcie wykonano w hiszpańskiej Ceucie, zanim na Globe wybuchł pożar, który doprowadził do utraty jednostki / Zdjęcie: Krzysztof Kubiak

ślanie dyslokacji wojsk, struktury dowodzenia, utrzymywanych poziomów gotowości bojowej, lokalizacji położenia stacji radiolokacyjnych, rozpoznawanie ich rodzaju itp.

Kwestie te były kluczowe m.in. dla pokonania bolszewików pod Warszawą w 1920, miały też ogromny wpływ na przebieg działań na frontach II wojny światowej. Wystarczy przypomnieć walki w Afryce, gdzie początkowe sukcesy Niemców można w dużej mierze przypisać rozpoznaniu radiowemu i przechwytywaniu korespondencji amerykańskich dyplomatów w Kairze, zaś późniejsze klęski — skutkiem złamania szyfrów Enigmy.

Efektywność okrętów

Ranga rozpoznania radioelektronicznego wzrosła znacząco po 1945, a pod koniec lat 1950. pozyskiwane z tego źródła dane wpły-

wały — niekiedy w sposób bardzo istotny — na decyzje podejmowane przez kierownictwa mocarstw przewodzących obu antagonyzującym blokom polityczno-wojskowym. Do prowadzenia rozpoznania radioelektronicznego wykorzystywano instalacje stacjonarne, urządzenia mobilne montowane na samochodach (głównie do działań w rejonach nadgranicznych), specjalnie wyposażone samoloty, okręty różnych klas, a w końcu również samoloty rozpoznawcze.

Stosunkowo szybko okazało się, że jednym z najbardziej efektywnych środków pozyskiwania danych rozpoznawczych za pomocą środków radioelektronicznych są specjalnie wyposażone okręty. Wykorzystując status prawny morza pełnego mogły one manewrować w bezpośredniej bliskości brzegu (odległość determinowana była notyfikowaną

przez państwo szerokością wód terytorialnych, z reguły były to wówczas 3 Mm) i prowadzić działalność, nie naruszając żadnych postanowień prawa międzynarodowego. Państwu, przeciwko któremu prowadzono rozpoznanie, pozostawało jedynie pogodzić się z ich obecnością, gdyż nie ma żadnych formalnych instrumentów umożliwiających podjęcie przeciwdziałania w sposób zgodny z prawem.

W odróżnieniu od samolotów, okręty rozpoznawcze mają możliwość prowadzenia długotrwałego i ciągłego rozpoznania. Mają też istotną przewagę nad rozpoznaniem satelitarnym, ze względu na wielokrotnie niższy koszt ich opracowania i wprowadzenia do służby. Pływające platformy rozpoznawcze były szczególnie przydatne do infiltracji systemów łączności wykorzystujących fale ultrakrótkie, które wymagają wzajemnej widzialności anten, a więc prowadzący rozpoznanie również znajdować się musi w ich pobliżu.

Doświadczenia amerykańskie

Zalety okrętów rozpoznawczych w połączeniu ze wzrostem zapotrzebowania na dane rozpoznawcze spowodowały, że na początku lat 1960. stwarzanymi przez nie możliwościami zainteresowała się amerykańska National Security Agency (NSA, Agencja Bezpieczeństwa Narodowego). Początkowo zadania rozpoznania z morza realizowały okręty wydzielone ze składu floty, ale szybko okazało się, że jest to rozwiązanie kosztowne i nieefektywne, a ponadto obciążone dużym ryzykiem spowodowania incydentów.

Wtedy to podjęto decyzję o adaptacji na okręty rozpoznawcze znacznie mniej rzucających się w oczy transportowców z okresu II wojny światowej. Miały one pod względem organizacyjnym i operacyjnym wchodzić w skład US Navy, jednakże zadania w zakresie rozpoznania stawiała im NSA. Agencja włączała również swoich specjalistów w skład załóg.

Pierwszy okręt rozpoznawczy Pvt. Jose F. Valdez (T-AG 169) wszedł do służby w listopadzie 1961 i przez następne 10 lat prowadził rozpoznanie radioelektroniczne na wodach afrykańskich. W następnych latach do służby weszły jednostki James E. Robinson (T-AG 170) i Sgt. Joseph E. Muller (T-AG 171). Równolegle przygotowano i wcielono w skład floty jednostki prowadzące rozpoznanie przede wszystkim na rzecz wywiadu marynarki: Oxford (AG 159, prowadził on m.in. w czasie kryzysu karaibskiego w 1962 nasłuch łączności radiowej wojsk sowieckich rozmieszczonych na Kubie), Georgetown (AGTR 2, operował na wodach Ameryki Południowej), Jamestown (AGTR 3, wody wokół Afryki), Belmont (AGTR 4, Karaiby, odegrał istotną rolę w czasie amerykańskiej interwencji w republice Dominikany), Liberty (AGTR 5, Morze Śródziemne).

Rezultaty działań jednostek serii AGTR były na tyle zachęcające, że NSA i US Navy, działając przy aprobachie Departamentu Stanu, podjęły decyzję o adaptacji do zadań rozpoznawczych mniejszych jednostek, zdolnych operować bliżej brzegu niż względnie duże okręty będące dotąd w służbie. W rezultacie poczy-

nionych ustaleń do służby wcielono, po odpowiedniej adaptacji, trzy małe transportowce: Banner (AGER 1), Pueblo (AGER 2) i Palm Beach (AGER 3).

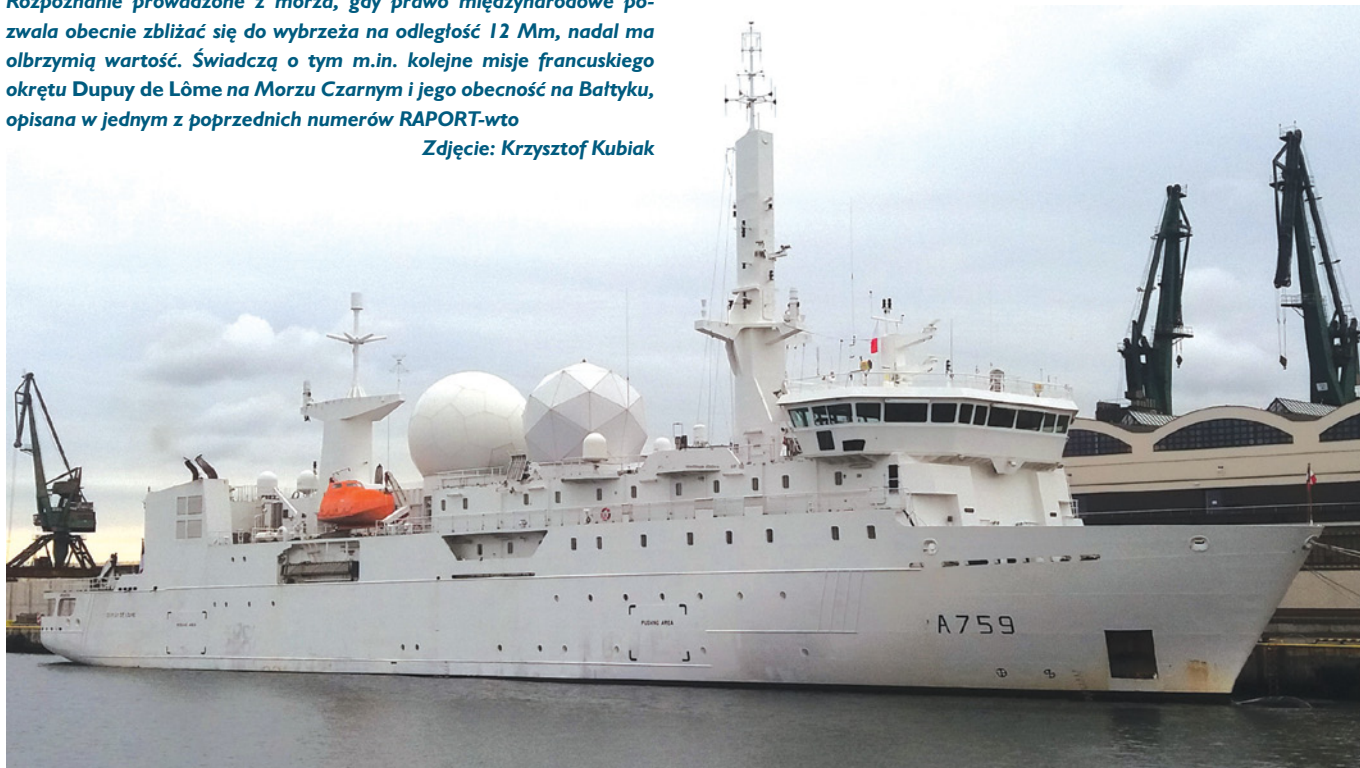
Norweska odmienność

Norwegowie poszli w innym kierunku. Wybór własnej drogi wynikał z tego, że – wbrew pozorom – dysponowali oni bogatszym od Amerykanów doświadczeniem w zakresie rozpoznania radiowego i to prowadzonego w podwójnie trudnych, zarówno geograficznie, jak i wojskowo-politycznie, warunkach. Dane rozpoznawcze zbierano bowiem na Dalekiej Północy, na Morzu Norweskim i Morzu Barentsa, u styku granic Norwegii i Związku Radzieckiego, a także wzdłuż granic sowieckich wód terytorialnych. Przez większość roku panowały tam bardzo trudne warunki hydrometeorologiczne, a ponadto reakcja sowiecka na obecność norweskich jednostek, zwłaszcza do połowy lat 1950., była trudna do przewidzenia.

O tym, jak bardzo ryzykowne może być prowadzenie rozpoznania wzdłuż sowieckich granic, przekonali się jednak Szwedzi. 13 czerwca 1952, na wschód od wyspy Gotska Sandön, sowiecki myśliwiec zestrzelił prowadzący rozpoznanie, ale nadal manewrujący w przestrzeni międzynarodowej samolot Douglas DC-3 (oznaczenie szwedzkie Tp 79). Zginęło trzech żołnierzy załogi i pięciu techników cywilnych. 16 czerwca w tym samym rejonie została zestrzelona łódź latająca PBV Catalina (Tp 47) prowadząca poszukiwanie

Rozpoznanie prowadzone z morza, gdy prawo międzynarodowe pozwala obecnie zbliżyć się do wybrzeża na odległość 12 Mm, nadal ma olbrzymią wartość. Świadczą o tym m.in. kolejne misje francuskiego okrętu Dupuy de Lôme na Morzu Czarnym i jego obecność na Bałtyku, opisana w jednym z poprzednich numerów RAPORT-wo

Zdjęcie: Krzysztof Kubiak





zaginionej trzy doby wcześniej maszyny. Pięcioosobową załogę uratował zachodnioniemiecki frachtowiec Münsterland.

Początkowo Norwegowie instalowali aparaturę radiową na pokładach kutrów rybackich. Ich szpytów do współpracy pozyskiwał wywiad wojskowy, bazując na fakcie, że część z nich była weteranami ruchu oporu. Na początku lat 1950. odpowiedzialny za tę działalność kapitan marynarki, kapteinløytnant Alf Martens Meyer (w czasie II wojny światowej koordynował przerzut agentów z Sztetlandów do Norwegii, nadzorował m.in. zaopatrywanie bazy partyzanckiej zlokalizowanej pod koniec wojny w rejonie Matre, ok. 40 km na północ od Bergen) przekonał szefów wywiadu wojskowego, że służba ta powinna dysponować własną jednostką.

Zakupiono więc, założwszy uprzednio w Egersund spółkę armatorską Egerfangst, w warsztatach Bolsønes Ship Yard w Molde trawler o długości ok. 30 m. Otrzymał on nazwę Eger, a całe przedsięwzięcie było realizowane w ścisłym współdziałaniu z CIA i finansowane głównie z amerykańskich środków. Co interesujące, w ramach maskowania operacji, statek prowadził normalne połowy, a spośród jego załogi tylko szyper miał być świadomy, czym w istocie zajmuje się trawler. Rozwiązanie takie związane było z szeregiem korzyści, ale niosło też zagrożenia i w ostatecznym rozrachunku uznano je za mało perspektywiczne. Po 10 latach prowadzenia skrytego rozpoznania radioelektronicznego Norwegowie, wspólnie z amerykańskimi partnerami, zdecydowali się radykalnie zmienić strategię.

Marjata nr 1

W 1966 do służby wszedł statek *Marjata*. Nazwa pochodzi prawdopodobnie ze skandynawskich legend, występuje m.in. w fińskim eposie *Kalewala*, choć według bardziej spiskowej wersji upamiętnia Alfa Martensa Meyera, gdyż składać się na nią mają pierwsze litery imion jego najbliższych. Bez względu na te kwestie, faktem jest, że jednostka ta to odkupiony od armatora cywilnego Melsom & Melsom z Larvik były wielorybniczy statek

Inny przykład francuskiej jednostki specjalnej. Francuzi, z racji swych atomowych ambicji, prócz typowej jednostki rozpoznawczej utrzymują okręt do śledzenia obiektów kosmicznych Monge

Zdjęcie: Krzysztof Kubiak



Rozpoznanie radioelektroniczne z morza prowadzą również Rosjanie. W marcu 2017 Wiktor Leonow (proj. 964) manewrował na podejściach Kings Bay w Georgia, gdzie bazują amerykańskie atomowe okręty podwodne uzbrojone w rakiety balistyczne / Zdjęcie: abcnews.go.com



Druga norweska Marjata w końcowym okresie eksploatacji, w charakterze statku rozpoznawczego. W trakcie modernizacji przedłużono o 14 m kadłub i dodano rufowy maszt bramowy



Trzecią Marjatę zbudowano w układzie ramform, który potem wykorzystano przy konstruowaniu serii jednostek do badań sejsmicznych i geofizycznych. Zdjęcie doskonale tłumaczy, dlaczego Norwegowie nazywają jednostkę żelazkiem



Marjata nr 3 na patrolu. Okręty sowieckie i rosyjskie wykorzystywały manewrującą w ich pobliżu norweską jednostkę do wizowania systemów uzbrojenia



łowczy *Globe XIV*. Został zbudowany w 1951, w stoczni Stord dla Hvalfangerselskapet Globus (czyli Melsom & Melsom). Zwodowano go 8 maja.

Długość jednostki wynosiła 51,6 m, szerokość 9,0 m, a zanurzenie 5,5 m, przy pojemności brutto 613 jednostek i pojemności netto 202 jednostki. Pierwotnie statek napędzała maszyna parowa zasilana z dwóch kotłów. Ostatni sezon łowczy odbył on w latach 1961-1962. W 1965 sprzedano go za 300 tys. NOK Instytutowi Badawczemu Sił Zbrojnych (Forsvarets Forskningsinstitut) z Horten. Remontu i adaptacji dokonała stocznia Mjelle & Karlsen z Bergen. W jej trakcie maszynę parową zastąpiono ośmiocylindrowym silnikiem wysokopiętnym MaA 4CY/SA o mocy 1 400 KM (przy 375 obr./min), wyprodukowanym przez kilońskie zakłady Maschinenbau Kiel. Nad dotychczasowym pomostem powstała wówczas kopuła mieszcząca wyposażenie rozpoznawcze. Zainstalowano również trzy generatory prądotwórcze, o łącznej mocy 150 kW, ze względu na zapotrzebowanie na energię urządzeń specjalnych.

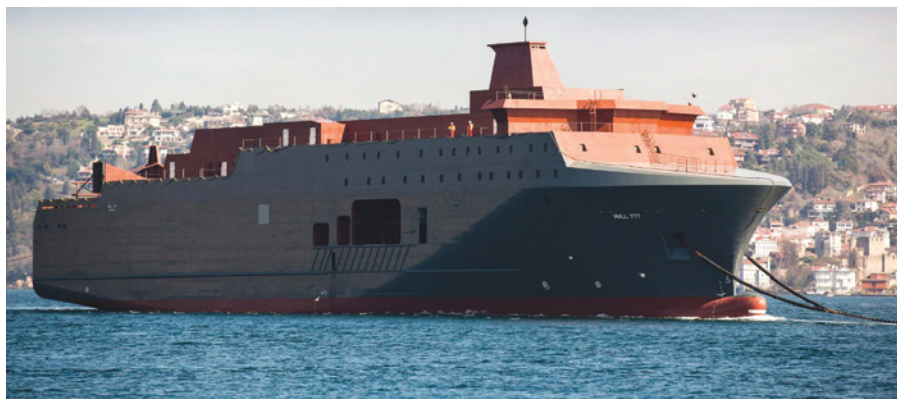
Po remoncie pojemność brutto wynosiła 631 jednostek, zaś pojemność netto 160 t. Statek – formalnie była to nadal jednostka cywilna, nie wcielono jej w skład sił morskich, w związku z czym nie podnosiła bandery wojennej – był intensywnie eksploatowany. Z zachowanych relacji wynika, że dysponował on dobrą dzielnością morską, ale w czasie zimowych sztormów środki rozpoznawcze zabudowane na relatywnie niewielkim kadłubie często nie mogły utrzymać śledzenia emisji elektromagnetycznej, co obniżało efektywność misji. Najbardziej skuteczną Marjata była jakoby między majem a wrześniem.

W 1976 statek przekazano marynarce wojennej, która wcieliła go, po kolejnej adaptacji, do służby w Straży Wybrzeża pod nazwą *Vadsø*. Po opuszczeniu bandery w 1986 jednostkę sprzedano spółce Simon Mølkster ze Stavanger. Nazwa statku zmieniła się wówczas na *Strilfaks*. W 1990, już jako *Globe*, stał się on własnością Bjørn Svendsen ze Sandefjord, która przerobiła go na wycieczkowiec wykorzystywany na wodach Svalbardu. W latach 1992-1994 statek, jako *Globe Whaler*, był wykorzystywany jako jednostka inspekcyjna rybołówstwa w Namibii. Ostatecznie – po aresztowaniu za długi i kilkuletnim postoju w hiszpańskiej Ceucie – była jednostką rozpoznawczą, uszkodzoną dodatkowo przez

Jeden z cywilnych statków klasy ramform. Doskonale widoczne możliwości wykorzystania ogromnej rufy. Mimo że jednostka rozpoznawcza nie posiada podobnych wnęk, nie można wykluczyć wykorzystania licznych, holowanych urządzeń do rozpoznania obszaru pod powierzchnią wody / Zdjęcie: PGS



Statek hydrograficzny i instrumentalno-pomiarowy Sverdrup II towarzyszył Marjacie w czasie akcji ratowniczej na Kursku w 2000



Kadłub najnowszej Marjaty w czasie holowania z Rumunii do Norwegii. Zdjęcie wykonano w Bosforze. Zwracają uwagę wnętrza w burcie przeznaczone na łódź i tratwy ratunkowe



Marjata w całej okazałości. Po zakończeniu budowy statek pożegłował do USA, gdzie na jego pokładzie zainstalowano wyposażenie specjalne / Zdjęcie: thehulltruth.com

pożar, który wybuchł w nadbudówce, złomowano ok. 2010.

Dedykowane rozwiązanie

Najwidoczniej doświadczenia z eksploatacji jednostki przebudowanej nie były wyjątkowo dobre, gdyż druga *Marjata*, która weszła do użycia w 1976, była już tworzoną od podstaw statkiem rozpoznawczym. Jednostkę zbudowała stocznia Mjellum & Karlsen Mekaniske Verksted z Bergen. Nowy statek miał 940 jednostek pojemności, 46,2 m długości oraz 11,1 m szerokości. Napędzały go dwa silniki wysokoprężne pracujące na dwie śruby. Stosunkowo przestronny kadłub dawał możliwość zabudowy znacznej ilości wyposażenia rozpoznawczego i powodował, że jednostka dysponowała dużym potencjałem modernizacyjnym.

Jej swoistą ikoną był i jest nadal zabudowany na śródokręciu cylindryczny hangar mieszczący, jak się można domyślać, anteny urządzeń rozpoznawczych. Tkwiące w statku możliwości modernizacyjne wykorzystano w 1982, kiedy skierowano *Marjatę* na remont połączony z przebudową. O 14 m przedłużono wówczas kadłub i zainstalowano zapewne nowe wyposażenie rozpoznawcze. Prace przeprowadzono w rekordowym czasie – latem 1983 statek ponownie pojawił się na morzu. Podkreślić należy, że w polityce międzynarodowej był to bardzo gorący czas – ostatnia faza zimnej wojny osiągnęła apogeum, Sowieci utknęli w Afganistanie, a w Polsce trwał stan wojenny. W takiej sytuacji dane pozyskiwane z rozpoznawania radioelektronicznego mogły okazać się decydującym atutem w prowadzonej rozgrywce.

Po przebudowie *Marjata* ma – przy pojemności brutto wynoszącej 1 385 jednostek – 62,0 m długości, 11,1 m szerokości i 5,6 m zanurzenia. Nośność jest oceniana na 659 t. Kolejną poważną modernizację przeprowadzono na początku lat 1990. Statek otrzymał wówczas rufowy maszt.

Pod norweską banderą jednostka pozostawała do 1994, kiedy to sprzedano ją, po demontażu wyposażenia specjalnego, brytyjskiemu przedsiębiorstwu Gardline. Jest to podmiot specjalizujący się w komercyjnej działalności badawczej na obszarach morskich, obejmującej prace z zakresu geofizyki, geotechniki, oceny stanu i ochrony środowiska morskiego, testów sejsmicznych itp. Oferta skierowana jest zarówno do państw, które nie posiadają własnego zaplecza naukowego, jak i do podmiotów komercyjnych, w tym przed wszystkim zajmujących się górnictwem morskim. Obecnie statek żegluguje pod banderą Wysp Bahama.

Awangardowa odsłona

Trzecia *Marjata*, w porównaniu z poprzedniczkami, była jednostką awangardową, ale

Dwa kruki Odyna – Marjata i Egar

jak można sądzić, także niewspółmiernie kosztowniejszą. Budowę rozpoczęto w 1992 w stoczni Langsten Aker Yards z Tomrefjord. Jednostkę zwodowano 18 grudnia tego samego roku, zaś gotowość operacyjną osiągnęła ona w 1995.

Kadłub statku ma nietypową konstrukcję, jego kształt zbliżony jest do trójkąta. Zapewnia to znaczną stabilność oraz możliwość holowania z rufy znacznie większej, niż w przypadku klasycznej konstrukcji, ilości rozmaitej aparatury pomiarowej. Opracowanie takich jednostek, zwanych niekiedy ramform, jest osiągnięciem norweskim. Koncept rozwijany był przez spółkę Petroleum Geo-Services (PGS), zajmującą się poszukiwaniem złóż węglowodorów, ale prototyp całej serii został sfinansowany ze środków rządowych. Jest to interesujący przykład głębokiej koegzystencji między cywilnym biznesem a szeroko pojmowaną publiczną sferą obronną. Kiedy trzecia *Marjata* przeszła pomyślnie próby, PGS zdecydowała się zbudować swój pierwszy statek geofizyczny w takim układzie: *Ramform Explorer*. Obecnie spółka, prócz niego oraz podobnych *Ramform Sterling* i *Ramform Sovereign*, eksploatuje też znacznie większe jednostki o takim samym układzie konstrukcyjnym: *Ramform Titan*, *Ramform Atlas*, *Ramform Tethys* i *Ramform Hyperion*.

Innowacyjna *Marjata* ma 7 560 t wyporności pełnej przy długości 81,5 m, szerokości 40,0 m i zanurzeniu 6,0 m. W siłowni zabudowano dwa marszowe silniki wysokopiętne i dwa silniki elektryczne zasilane z turbogene-



ratorów. Rozwiązanie takie zmniejsza zużycie paliwa podczas żeglugi z prędkością patrolową i umożliwia płynne manewrowanie prędkością, co ułatwia operowanie sprzętem holowanym. Tym bardziej, że kształt jednostki zdaje się sugerować, że przy jej projektowaniu tyle samo wysiłku, co zapewnienie jej możliwości prowadzenia rozpoznania w eterze, pochłonęło wyposażenie jej w zdolność rozpoznawania toni wodnej.

Prędkość maksymalna jednostki wynosi 15 w. Szeroki, rufowy pokład umożliwił umieszczenie tam lądowiska dla śmigłowca. W trak-

cie budowy statku sięgnięto po najnowsze zdobycze automatyki okrętowej, dzięki czemu do jego obsługi ma wystarczać załoga czternastoosobowa. Prócz tego na pokładzie przewidziano miejsca dla 31 naukowców, czyli operatorów systemów rozpoznawczych. W rosyjskich publikacjach uporczywie pojawia się opinia, że owi uczeni to bez wyjątku Amerykanie, ale jest to raczej legenda koszarowa. Z drugiej strony obecność na pokładzie specjalistów z amerykańskiej National Security Agency też raczej nie budzi wątpliwości.

Horten – monarsza wizyta na pomoście Marjaty.

Po prawej stoi szef norweskiego wywiadu wojskowego gen. por. Morten Haga, siedzą król Harald i książę korony (następca tronu) Haakon
Zdjęcie: Etterretningstjenesten



Marjata w ostatniej fazie prac wyposażeniowych, prowadzonych w stoczni VARD w Tomrefjorden na południowym zachodzie Norwegii. Jednostka ma gruszkę dziobową i dwa stery strumieniowe

Zdjęcie: VARD



Z wyjątkiem najnowszej jednostki norweskiej i włoskiej Elettry, wszystkie okręty rozpoznawcze państw zachodu Europy tkwią korzeniami głęboko w zimnej wojnie. Niemieckie Alster, Okre i Oste weszły do służby w latach 1988-1989, szwedzki Orion w 1984, polskie Nawigator i Hydrograf (na zdjęciu) w latach 1975-1976. Hiszpańska Alerta to zaś były wschodnio-niemiecki Jasmund z 1982, pozyskany przez Armada Española 11 lat później

Zdjęcie: Krzysztof Kubiak



Masza i Kursk

Marjata stanowiła zupełnie nową jakość w norweskim rozpoznaniu prowadzonym z morza. Przede wszystkim radykalnie zwiększono możliwości jej sensorów (w tym hydroakustycznych i sejsmicznych), a ponadto – w odróżnieniu od wcześniejszych statków – mogła ona operować na Morzu Beringa przez cały rok. Do statku w Norwegii szybko przyłgnęło miano Strykejernet (żelazko), co biorąc pod uwagę kształt kadłuba, nie powinno dziwić. Z kolei we flocie sowieckiej i rosyjskiej nazywano jednostkę Masza.

Masza zrobiła medialną karierę po 12 sierpnia 2000, kiedy zatonął rosyjski, uzbrojony w pociski manewrujące, atomowy okręt podwodny Kursk. Norweska jednostka znajdowała się w odległości zaledwie 18 km od miejsca tragedii, prowadząc rutynową obserwację prowadzonych na morzu otwartym przedsięwzięć szkoleniowych Floty Północnej. Strona rosyjska wielokrotnie wyrażała niezadowolenie z powodu działalności Marjaty, a po zatonięciu Kurska przybrało to jeszcze na sile. Mimo to Norwegowie statku nie tylko nie wycofali, ale w czasie prowadzenia przez Flotę Północną akcji ratowniczej skierowali tam dodatkowo jednostkę hydrograficzną i pomiarowo-instrumentalną Sverdrup II.

Wzrost potrzeb

Wydawać by się mogło, że sukcesywnie modernizowana, aktualnie użytkowana Marjata będzie zaspokajać jeszcze przez lata potrzeby zarówno norweskie, jak sojuszników Norwegii. Tymczasem już w 2010 ówczesny szef wywiadu wojskowego gen. por. Kjell Grandhagen, omawiając budżet swojej służby, stwierdził, że planowane jest zbudowanie nowego okrętu rozpoznawczego. Na cel ten zaplanowano 1,2 mld NOK.

Wśród specjalistów oczywistym było, że jest to reakcja na zaostreżenie przez Rosję realizowanej linii politycznej, czego przejawem była wcześniejsza o dwa lata wojna z Gruzją. Rząd norweski podjął zatem wysiłki ukierunkowane na podniesienie swojej świadomości sytuacyjnej na długo przed kryzysem krymskim. Tezę tę potwierdza jeszcze jeden fakt: tylko w latach 2005-2010 środki przeznaczone na wywiad wojskowy wzrosły z 690 mln do 930 mln NOK. Był to przyrost znacznie bardziej dynamiczny, niż w przypadku ujmowanego całościowo ministerstwa obrony. Ponieważ jednak koszt budowy nowej jednostki i tak pozostaje niewspółmiernie wysoki w stosunku do wydatków wywiadowczych, oczywistym wydaje się, że podobnie jak w przypadku poprzednich statków rozpoznawczych, Norwegowie uzyskali istotne wsparcie amerykańskie.

Przetarg na budowę jednostki rozstrzygnięto jesienią 2011. Organem prowadzącym postępowanie była norweska Wojskowa Agencja Logistyczna (Forsvarets logistikkorganisasjon). Wygrała go norweska stocznia VARD Langsten. Wartość kontraktu wzrosła już wówczas do 1,5 mld NOK (ok. 760 mln złotych). Główny wykonawca zlecił budowę kadłuba swoim zakładom znajdującym się w rumuńskiej Tulczy. Do stoczni VARD w Tomrefjorden, na południowym zachodzie Norwegii, przeprowadzono go na początku 2014.

Tam, po zakończeniu prac wyposażeniowych i częściowym montażu specjalistycznego wyposażenia odbyła się ceremonia chrztu, w trakcie której statek otrzymał nazwę... Marjata. Matką chrzestną została premier Erna Solberg. W uroczystości wzięła udział minister obrony Norwegii, Ine Marie Eriksen. Nie oznacza to, że jednostkę do-

tychczas noszącą tę nazwę wycofano. Do niczego takiego nie doszło, a jedynie na burcie Marjaty nr 3 pojawiło się nowe miano – również posiadające już swoją historię – Eger.

Marjata nr 4

Czwarta Marjata w niczym nie przypomina swojej poprzedniczki. Linie kadłuba nowej jednostki rozpoznawczej kojarzą się raczej z ekskluzywnym wycieczkowcem ekspedycyjnym, niż działalnością o charakterze wojskowym. Co prawda już po sekundzie widok pięciu sferycznych kopuł na górnym pokładzie rozwiewa wszelkie wątpliwości o przeznaczeniu jednostki, ale nadal trudno oprzeć się wrażeniu, że norweski statek cechuje pewna trudna do jednoznacznego zdefiniowania, subtelna elegancja. Zwłaszcza w zestawieniu z żelazkopodobną Maszą.

Przy długości 126 m i szerokości 23,5 m będzie to największy, choć zapewne nie tonażowo, norweski okręt rozpoznawczy. Mimo, że w przypadku obu znajdujących się obecnie w służbie jednostek tej klasy formalnym portem macierzystym jest Horten, to bazują one w Kirkenes, położonym nad Bøkfjorden, będącym odgałęzieniem większego Varangerfjorden. Nie bez powodu: granica z Rosją przebiega w odległości zaledwie 8 km na południowy wschód.

W 2015 statek udał się w swój pierwszy rejs do... USA. Zlokalizowano go nad rzecze Jork, między Yorktown a Jamestown w Wirginii. Zapewne tam przeprowadzono montaż specjalistycznego wyposażenia rozpoznawczego, którego Amerykanie nie chcieli powierzać norweskiej stoczni. W kwietniu 2016 Marjata osiągnęła gotowość operacyjną.

W kwietniu br. ma do niej dołączyć Egar, którego wyposażenia głęboko zmodernizowa-



Norweskie możliwości w zakresie rozpoznania radioelektronicznego na morzu w porównaniu z innymi państwami europejskimi (bez Federacji Rosyjskiej). Należy pamiętać, że norweskie jednostki nie wchodzą w skład marynarki wojennej. Formalnie są statkami państwowymi

wano. Według trudnych do zweryfikowania spekulacji, głównym zadaniem zrewitalizowanej jednostki ma być śledzenie rosyjskich atomowych okrętów podwodnych operujących z baz Półwyspu Kolskiego. Byłoby to o tyle logiczne, że rozmieszczono tam zarówno jeden z dwóch najnowocześniejszych nosicieli pocisków balistycznych *Jurij Dołgorukij* (K-535, proj. 955), jak i atomowe wielozadaniowe okręty oraz jednostki z napędem konwencjonalnym.

Relacja koszt-efekt

Po osiągnięciu przez *Marjatę* zdolności do działania, Norwegia stała się prawdziwą potęgą w zakresie rozpoznania morskiego, mogąc skierować do działań jednocześnie dwa, bardzo nowoczesne, statki. W istotny sposób zwiększa to ilość pozyskiwanych informacji rozpoznawczych, wpływając na świadomość sytuacyjną decydentów politycznych i wojskowych. Co więcej, znakomicie wzmacnia pozycję tego relatywnie słabego skandynawskiego państwa, zarówno w relacjach bilateralnych z USA, jak i innymi sojusznikami oraz partnerami.

Jednocześnie jest to działalność mało spektakularna, rzadko przyciągająca uwagę mediów. Z punktu widzenia głównego oponenta

jest niemal rutynowa, a zatem obciążona niewielkim ryzykiem spowodowania eskalacji. Godząc się na pewien poziom uproszczenia, można przyjąć, że Norwegowie potrafią uzyskiwać istotne korzyści ze swego położenia polityczno-wojskowego, nie ponosząc przy tym nadmiernego ryzyka międzynarodowego.

Nasuwa się przy tym pewna mitologiczno-symboliczna analogia. W godle norweskiego wywiadu wojskowego znajdują się dwa kruki, ptaki Odyna, z których jeden ma imię Hugin (myśl), a drugi Munin (pamięć). Opuszczały one boga o świcie, by latając nad światem, zbierać wieści. O zmroku siadały na ramionach swego pana i szeptały mu o tym, co zaszło. Oba statki rozpoznawcze odgrywają rolę bardzo podobną – *zbierają wieści*, co zaś z owymi wieściami uczyni ten, dla którego uszu owe informacje finalnie trafiają, to już zupełnie inna kwestia.

Kogo to obchodzi?

W Polsce kilka lat temu toczyła się dyskusja, co mogłoby być specjalnością, swoistym znakiem firmowym, Marynarki Wojennej w Sojuszu Północnoatlantyckim. Wśród rozmaitych koncepcji – obok logistyki morskiej, morskich sił specjalnych i działań trałowo-minowych –

wspomniano również o rozpoznaniu. Wydaje się, że jak wiele wcześniejszych i wiele późniejszych, w tym prowadzonych całkiem współcześnie debat, dyskursów i konferencji o przyszłym kształcie polskich sił morskich, ta zakończyła się, jak zwykle, niczym.

W następstwie tego od kilkunastu lat, zamiast rzeczywistego, realnego i konsekwentnie realizowanego programu utrzymania floty, kolejni decydenci miotają się od skrajności do skrajności, a wyniku tego ich idee przyjmują coraz bardziej egzotyczne (lub jak kto woli – żałosne) kształty. A że Norwegowie czynią inaczej – kogóż to, na Odyna, nad Wisłą obchodzi? 

Krzysztof KUBIAK



Godło norweskiego wywiadu wojskowego to dwa kruki Odyna, noszące imiona Myśl (Hugin) i Pamięć (Munin)