

**P R Z E G L Ą D Z A C H O D N I O P O M O R S K I
R O C Z N I K X X X I I I (L X I I) R O K 2 0 1 8 Z E S Z Y T 3**

ANDRZEJ AKSAMITOWSKI

Wydział Humanistyczny, Uniwersytet Szczeciński
e-mail: aristodemos@wp.pl

**MILITARNE I TERRORYSTYCZNE ZAGROŻENIA MIAST I PORTÓW
POMORZA ZACHODNIEGO.
ASPEKTY HISTORYCZNE I WSPÓŁCZESNE**

Słowa kluczowe: historia powszechna, historia Polski, miasta nadmorskie, Szczecin, Świnoujście, porty zachodniopomorskie, konflikty morskie, I i II wojna światowa, zagrożenia terrorystyczne

Keywords: general history, the history of Poland, seaside towns, Szczecin, Świnoujście, West Pomeranian ports, naval conflicts, WW1, WW2, terrorist threat

Wprowadzenie

Obszar miasta portowego, podobnie jak aglomeracji położonych w głębi lądu, to w znacznej części budynki mieszkalne i usługowe, tworzące dzielnice i osiedla typu miejskiego. Odmiennością jednak jest położenie miasta nad morzem, rzeką lub kanałami, gdzie znajdują się urządzenia portowe oraz odbywa się ruch statków. Ludność w miastach utrzymuje się z handlu, przemysłu oraz usług i rzemiosła. Tereny miejskiej infrastruktury, tj. osiedla mieszkalne, są dzisiaj rozrzucone poza centrum. Obiekty przemysłowe i część magazynową (logistyczną) umieszcza się w rejonie nabrzeży, w pobliżu lądowych szlaków komunikacyjnych. W centrum współczesnego miasta pozostawiono ośrodki administracyjne i usługowe, obiekty

związane z kulturą i rozrywką oraz centra handlowe¹. Taki układ większości miast powoduje, że ludność jest zmuszona wielokrotnie, o tych samych porach, przemieszczać się w ciągu doby z domu do pracy, z pracy do centrów handlowych i z centrów handlowych do miejsca zamieszkania. Powoduje to korkowanie się tras komunikacyjnych i zatłoczenie środków miejskiego (masowego) transportu. Zjawisko to staje się niebezpieczne w dobie zagrożeń atakiem terrorystycznym.

Miasta portowe od stuleci stanowiły cel ataków militarnych regularnych sił morskich i piratów. Piractwo rozwijało się zazwyczaj w okresach, kiedy floty wojenne, strzegące bezpieczeństwa handlu morskiego, zaangażowane były w działania wojenne. Piraci atakowali statki starożytnych Fenicjan, Greków i Egipcjan, a w I wieku p.n.e. niemal sparaliżowali rzeczny transport zboża w krajach wschodniej części Morza Śródziemnego². Proceder ten obejmował także akwen Morza Bałtyckiego. Osady nadmorskie Pomorza Zachodniego od XI wieku, po włączeniu w obszar państwa polskiego, uzyskały naturalne zaplecze gospodarcze i wraz z szybkim rozwojem ekonomicznym przeobraziły się w miasta. Wskazuje na to przykład Wolina, Szczecina czy Stargardu³. Zagrożenie atakiem miasta położonego na „gorącym” pograniczu i uczęszczanym szlaku handlowym, który stosunkowo szybko mógł stać się traktem wojennym, zmuszało do przeobrażenia takiego ośrodka w punkt ufortyfikowany.

„Czas potrzebny do opanowania ufortyfikowanego miasta jest zbyt cenny dla atakującej armii”⁴. Wymagał od oblegających rozbudowy osłon zarówno od strony obleganych (możliwość przeprowadzenia wypadów z miasta), jak i od strony ewentualnej odsieczy. W razie blokady morskiej siły strony atakującej musiały rozdzielić flotę na dwie części – szturmującą i osłonową. Utrzymanie oblężenia miasta wymagało rozwiniętego systemu transportu w celu zabezpieczenia logistycznego własnej armii. Jednak głównym problemem mógł być brak budulca do przygotowania machin oblężniczych, jeżeli decydujący atak był zaplanowany od strony lądu. W starożytności często rezygnowano z ataku na miasta, ponieważ powodował on stratę czasu, ludzi i mógł, w niesprzyjającym terenie, doprowadzić do klęski własnej armii (zwłaszcza jeżeli by się przeciągał).

¹ Szerzej: A. Jasiński, *Architektura w czasach terroryzmu. Miasto – przestrzeń publiczna – budynek*, Warszawa 2013; P. Makowiec, M. Mroszczyk, *Taktyka walki w terenie zurbanizowanym*, Warszawa 2012, s. 11.

² W. Kopaliński, *Słownik mitów i kultury*, Warszawa 1985, s. 878.

³ Szerzej zob. W. Filipowiak, *Gospodarcze i polityczne znaczenie Cedyni w początkach państwowości polskiej*, w: *1000 lat dziejów oręża polskiego*, red. T. Białecki, K. Sobczak, Szczecin 1973.

⁴ Sun-Zi, *Sztuka wojenna*, Ożarów Mazowiecki 2012, s. 19.

Historyczne doświadczenia z walk o miasta zachodniopomorskie

Pirackie wyprawy wikingów

We wczesnym średniowieczu, między VIII a XI wiekiem, na wodach Morza Północnego, kanału La Manche oraz Morza Bałtyckiego zagrożenie stwarzali wikingowie – piraci ze Skandynawii⁵. Ich obszar działania obejmował południowe i wschodnie wybrzeża Morza Bałtyckiego, wybrzeża i wyspy Brytanii, Germanii, północnej Francji oraz Islandii. Z czasem wikingowie podjęli dalekie wyprawy morskie wzdłuż brzegów Europy i rzekami w głąb kontynentu. Podobnym procederem, chociaż o okrojonym wymiarze geograficznym (północna Europa), zajmowali się „słowiańscy ludzie morza”, nazywani chąśnikami. Jednocześnie bronili oni swoich wysp, osad i portów (m.in. Wolina czy Arkony na Rugii⁶) przed atakami wikingów z północy. Badacze tej problematyki jednoznacznie twierdzą, że chąśnicy byli przeciwwagą dla wikingów, czego miało dowodzić omijanie południowych (słowiańskich) wybrzeży Morza Bałtyckiego przez skandynawskich wojowników⁷. Obecność chąśników wpływała stabilizująco na wybrzeża rejonu zachodniopomorskiego. Flota wojowników słowiańskich (chąsa) wywodziła się z obodrzyckich, rańskich, wieleckich i wolińskich plemion mieszkających na południowych wybrzeżach, na wyspie Wolin, w rejonie Kamienia, Wołogoszczy, Gryfii, Strzałkowa, portów Rugii, Wyszomierza, wyspy Wębrzy (Fehmarn), portu Reric oraz dzisiejszego Meklemburga⁸.

Wikingowie i zachodni Słowianie zapoczątkowali dzieje żeglugi na wodach północnoeuropejskich⁹. Od VIII wieku wikingowie napadali i grabili europejskie

⁵ Wikingami nazywano mieszkańców północnej Europy (Skandynawii); nazwa wywodzi się ze staroskandynawskiego *vik* – co oznacza zatokę oraz ludzi zatoki i odnosi się głównie do wikingów z Norwegii.

⁶ Zob. J. Osieglowski, *Wyspa słowiańskich bogów*, Warszawa 1971; Z. Kossak, Z. Szatkowski, *Troja Północy*, Warszawa 1964.

⁷ Szerzej zob. A. Szejter, *Pod pogańskim sztandarem. Dzieje tysięcy wojen Słowian połabskich od VII do XII wieku*, Warszawa 2014; tenże, *Wielka wyprawa księcia Racibora. Zdobycie grodu Konungahela przez Słowian w 1136 roku*, Warszawa 2013; W. Mechło, *Chąśnicy. Słowiańscy wikingowie*, Szczecin b.r.w. [2005]; J. Hermann, *Wikinger und Slawen. Zur Frühgeschichte der Ostseevoelker*, Berlin 1982; E. Kosiarz, *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1981; Z. Binerowski, *Nadbałtyccy Słowianie i ich walki morskie w okresie wczesnohistorycznym*, Gdynia 1966.

⁸ W. Mechło, *Chąśnicy...*, s. 5–6.

⁹ Historia wypraw wikingów i Słowian sięga III tysiąclecia przed Chrystusem, zob. B. Kozłowski, *Dzieje okrętu*, Warszawa 1956, s. 105.

wybrzeża zarówno na północy, jak i na południu kontynentu¹⁰. Pierwszy odnotowany napad wikingów miał miejsce w 793 roku, kiedy to złupili klasztor, wzniesiony na wyspie Lindisfarne u wybrzeży północnej Anglii¹¹. Było to zderzenie piratów świata pogańskiego z cywilizacją o charakterze rzymsko-chrześcijańskim. W ciągu niecałych stu lat wikingowie dokonali ekspansji o charakterze pirackim i osadniczym na Hebrydy, Orkady, Szetlandy, a w 874 roku opanowali północno-wschodnią Anglię, gdzie ustanowiono „Danelaw” (obszar prawa duńskiego). Podczas ekspansyjnych wypraw¹² wikingowie poznali świat celtycki, północny Atlantyk oraz Wschód z Rusią.

Oddziały wikingów były formacjami pospolitego ruszenia, na czele których stali dowódcy. Wojownicy z wielkich oddziałów, biorących udział w najazdach i grabieżach, byli zawodowymi żołnierzami werbowanymi w miastach. Oddziały składały się z tylu osób, ile mógł pomieścić okręt, czyli zazwyczaj od 30 do 60.

W latach osiemdziesiątych IX wieku część wikingów opuściła Anglię, prowadząc ekspansję na obszary zajmowane przez Celtów (dzisiaj Francja i Belgia). Wikingowie najechali również ziemie Germanów, od ujścia Łaby i wzdłuż wybrzeży do ujścia Sekwany, Rodanu, aż po Sycylię¹³.

Słowiańska chęsa również uczestniczyła w pirackich wyprawach, atakując porty skandynawskie. Prowadziła także, wspólnie z wikingami, łupieżcze wyprawy na miasta i porty Wysp Brytyjskich. O swoistym sojuszu chęśników z wikingami można mówić od około 970 roku, gdy duński król Harald Sinozęby zawarł układ z Wolinianami i założył na wyspie (na Srebrnym Wzgórzu) ufortyfikowany gród Jomsborg¹⁴. Wojskowa twierdza wikingów dysponowała portem dla około 300 statków. W stoczni Wolinianie budowali statki oraz zaciągali się na

¹⁰ Opis wypraw zob. F. Mowat, *Wyprawy wikingów*, Katowice 2008.

¹¹ C. Batey, H. Clarke, R.I. Page, N.S. Price, *Wikingowie*, Warszawa 1998, s. 38.

¹² Wyprawa wojenna wikingów rozpoczęła się od zwołania oddziałów. Dania i Norwegia były podzielone na rejony okrętowe i każdy z nich miał swojego dowódcę wojennego. Władca wysyłał posłańców z żelaznymi strzałami i każdy mężczyzna, który zobaczył strzałę, miał obowiązek stawić się na okręt w ciągu 5 dni. Wojownik musiał być umyty, uczesany i najedzony, co oznaczało – przygotowany. Jeśli ktoś się temu nie podporządkowywał, zostawał wyjęty spod prawa – tamże, s. 68; W. Czaplinski, K. Górski, *Historia Danii*, Wrocław 1965, s. 31–36.

¹³ B. Kozłowski, *Dzieje...*, s. 107; zob. też M. Bennett, J. Bradbury, K. DeVries, I. Dickie, P. Jestice, *Sztuka wojenna w czasach średniowiecza 500 – 1500 r. Wyposażenie, umiejętności walki, taktyka*, Warszawa 2012, s. 235, passim.

¹⁴ Pierwszym jarlem w twierdzy Jomsborg miał być legendarny duński wiking o imieniu Palnatoki.

służbę w obozie wojskowym jomswikingów¹⁵. Podczas walk, toczonych w latach 984–985 między duńskimi, norweskimi i szwedzkimi wikingami, opuszczony Jomsborg obsadziły oddziały polskie¹⁶. Od tej chwili w Jomsborgu władzę zaczęli sprawować jarlowie sprzyjający Piastom i Polsce.

Pirackie wyprawy wikingów ukazały tych skandynawskich rabusiów jako groźnych wojowników niosących śmierć¹⁷. W tym okresie wszystkie nieufortyfikowane osady i porty, znajdujące się w zasięgu najazdów i ekspansji wikingów, były zagrożone atakiem i bez własnych wojowników nie były w stanie powstrzymać napastników.

Miasto-port w średniowieczu

W X i XI wieku sytuacja polityczno-militarna Pomorza słowiańskiego, wpisanego w prostokąt, którego boki wyznaczał bieg dolnej Odry i Wisły oraz bieg dolnej Warty i Noteci, stała się stabilna w porównaniu z okresem wcześniejszym. Centra osadnictwa pomorskiego (Szczecin, Wolin, Kamień, Kołobrzeg, Białogard, Sławno, Słupsk i Gdańsk) znajdowały się w strefie nadbałtyckiej¹⁸ i były bezpieczne od sąsiedzkich napadów. Ataki od strony lądowej uniemożliwiał charakter terenu (gęste puszcze i bory, bagna Warty i Noteci oraz możliwość blokowania traktów), a także odległości, których nie mogły pokonać ówczesne armie. Od strony Morza Bałtyckiego osłonę przed atakami wikingów stanowiły siły słowiańskiej chasy, która była ważnym czynnikiem militarnym na Bałtyku i aktywnie uczestniczyła w wypadach na Morze Północne i w morskich zmaganiach królów Szwecji, Danii i Norwegii¹⁹. Jednak w kolejnych wiekach sytuacja militarna na Pomorzu uległa zmianie w wyniku podbojów dokonanych, na przełomie lat 1121–1122, przez władcę piastowskiej Polski, Bolesława Krzywoustego. Celem ataku stał się wówczas również Szczecin. Nieufortyfikowane miejscowości

¹⁵ W. Mechło, *Chąśnicy...*, s. 42.

¹⁶ Część badaczy historii tego obszaru uważa, że Jomsborg i jego załogę wymyślili w XII wieku skandynawscy skaldowie [informacja pochodzi od W. Mechło, *Chąśnicy...*, s. 9, 44].

¹⁷ B. Kozłowski, *Dzieje...*, s. 107. Szerzej patrz też: H.W. van Loon, *Dzieje zdobycia mórz*, Warszawa 1939, s. 55–65.

¹⁸ G. Labuda, *Pomorze Zachodnie w walce z naporem niemieckim w tysiącleciu swej historii*, w: *1000 lat dziejów oręża polskiego...*

¹⁹ 9 września 1000 r. flota Słowian i polskiego Wolina uczestniczyła w największej bitwie morskiej tego czasu, pod Svoldern (Zwłodziem), w której klęskę poniosła wielka flota norweskiego króla Olafa Tryggvasona.

szybko padały łupem najeźdźców, koniecznością stało się więc wzniesienie budowli zabezpieczających miasto i port.

Obwarowania Szczecina, najpotężniejszego miasta regionu, nazywanego „matką miast pomorskich”²⁰, do połowy XIII wieku miały charakter drewniano-ziemny. Dopiero w drugiej połowie tego stulecia przystąpiono do budowy murów miejskich z kamienia i cegły, wzmocnionych basztami (nazywanymi czatowniami) wznoszonymi na planie prostokąta lub półkola²¹. Miasto obwarowano na planie czworokąta, otaczając je z trzech stron fosą, którą od strony wschodniej tworzyła Odra.

Front walk o miasta w średniowieczu stanowiły obronne mury i to właśnie na murach i o mury toczono najważniejsze walki. Były one najważniejszym zabezpieczeniem dla mieszkańców i ze względu na swoją konstrukcję tworzyły trudne do pokonania kurtyny miejskiej twierdzy²². Dopiero na przełomie XIV i XV wieku mury miejskie Szczecina przebudowano. Zmodernizowano wówczas również baszty i bramy miejskie.

Zagrożeniem dla miast pomorskich tego okresu okazały się jednak nie militarne najazdy, lecz bogate niemieckie kupiectwo. W imię interesów handlowych zagarnęło ono władzę we wszystkich większych portach Bałtyku, tworząc związek zwany Hanzą²³. Silne, portowe miasta hanzeatyckie rozwijały handel, co przyczyniło się do ich rozwoju gospodarczego, a ponadto nie były atakowane zbrojnie z zewnątrz, ponieważ bogata Hanza mogła wystawić potężną flotę wojenną przeciwko każdemu ewentualnemu przeciwnikowi. W XIV wieku nieudaną próbę zrzucenia wyzysku Hanzy podjęli Duńczycy.

Od drugiej połowy XV wieku aż do wieku XVII na Pomorzu nie prowadzono działań wojennych, chociaż dochodziło do buntów pospólstwa (m.in. w Strzałkowie i Gdańsku), zwolenników reformacji.

Obrona miast i portów w czasach nowożytnych

Zaangażowanie się Danii i Szwecji w wojnę trzydziestoletnią spowodowało przeniesienie działań nad Bałtyk. W 1628 roku armia szwedzka opanowała

²⁰ B. Zientara, *Szkice szczecińskie (X–XVIII w.)*, Warszawa 1958, s. 24.

²¹ M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 54–55.

²² Szerzej zob. E. Lukas, *Średniowieczne mury miejskie na Pomorzu Zachodnim*, Poznań 1975; A. Kowalska, M. Dworaczyk, *Szczecin średniowieczny. Nadodrzańskie centrum*, Warszawa 2011.

²³ Związek hanzeatycki utworzono w XIII w.

wyspę Uznam i Wolin. Wkrótce szwedzki korpus inżynieryjny przystąpił do wznoszenia fortyfikacji przy ujściu Odry i w Penemünde. Wraz z umacnianymi w tym okresie miastami: Gryfino, Dąbie, Kamień Pomorski, Nowe Warpno, Szczecin, Stargard, Stralsund, Wismar, Wolin i Wołogoszcz, stworzono ziemny system fortyfikacyjny²⁴.

Po zajęciu Szczecina przez Szwedów w 1630 roku nastąpiła rozbudowa bastionowych fortyfikacji miasta. Prace trwały dziewięć lat; opasano wówczas ziemnymi wałami wszystkie dzielnice miasta, wykorzystując także średnio-wieczne budowle obronne²⁵. Były to umocnienia wzorowane na holenderskiej szkole fortyfikacyjnej²⁶.

Przeobrażenia wojny polegające na zmienności sposobów walki powodują bezustanny rozwój środków materialnych, którymi się ona posługuje (zarówno w ataku, jak i obronie). Zmiany w rozbudowie fortyfikacji okresu nowożytnego nie pozostały bez wpływu również na miasta i porty Pomorza.

Przykładem może być szwedzka, a następnie pruska rozbudowa umocnień Łasztowni, wyspy Międzyodrza w Szczecinie, co spinało w całość system fortyfikacji miasta i portu²⁷. Palisady i mury osłaniające domy, targowiska, magazyny i zbrojownie gwarantowały funkcjonowanie miasta podczas blokady – aż do ewentualnej klęski będącej skutkiem oblężenia lub do czasu przybycia odsieczy.

W okresie tym zwrócono również uwagę na militarne znaczenie ujścia Świny. Wzniesione na początku XVII wieku szańce w Świnoujściu odegrały znaczącą rolę w okresie wojny trzydziestoletniej. Szwedzi, którzy na kilka lat zawładnęli Świnoujściem, wzmocnili fortyfikacje. Jednak dopiero po przejściu ujścia Świny przez Prusy sytuacja uległa zmianie. W 1746 roku król pruski Fryderyk II nadał Świnoujściu rangę morskiego portu. Fortyfikacje potwierdziły swoją przydatność, gdy w 1757 roku Szwedzi ponownie zaatakowali Świnoujście i nie zdobyli ani portu,

²⁴ A. Biranowska-Kurtz, *Świnoujście. Fortyfikacje nowożytne w planach, projektach i rycinach*, Szczecin 2005, s. 17.

²⁵ J. Smoliński, J. Sarniak, M. Trubas, R. Gil, *Z najnowszych dziejów wojskowości Pomorza Zachodniego*, Warszawa 2015, s. 115, passim.

²⁶ Na czele prac stał Daniel Portius. Szerzej zob. I. Kozłowska, *Szczecińskie fortyfikacje nowożytne. Rola fortyfikacji nowożytnych w kształtowaniu układu przestrzennego miasta Szczecina oraz wpływ analizy historycznej na współczesne działania projektowe i zakres ochrony konserwatorskiej*, Szczecin 2007 (rozprawa doktorska w zasobach internetowych Pomorskiej Biblioteki Cyfrowej).

²⁷ Szwedzi wzniesli obwałowania ziemne Łasztowni w latach 30. XVII w., a w kolejnym stuleciu system wzmocnili Prusacy – T. Białecki, L. Turek-Kwiatkowska, *Szczecin stary i nowy*, Szczecin 1991, s. 145–148; *Dzieje Szczecina (wiek X–1805)*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa 1963, s. 318–320.

ani miasta²⁸. W drugiej połowie XVIII wieku opracowano plan rozbudowy fortyfikacji miejskich, który był realizowany do czasu wojen napoleońskich.

Okres napoleoński miał szczególne znaczenie dla nadmorskich miast i portów. Rozciągnięcie kontroli nad miastami portowymi w ramach tzw. blokady kontynentalnej odcięło również miasta Pomorza od handlu z rynkiem brytyjskim. W konsekwencji rozwinął się przemysł, w którym aktywnie uczestniczyli kupcy ze Świnoujścia²⁹.

Swoiste położenie dwóch miast twierdz i jednocześnie portów (Szczecina i Świnoujścia) mogło okazać się niezwykle ważne przy osłonie dużego portu (jakim był Szczecin) i wspieraniu wysuniętego umocnionego portu w Świnoujściu podczas zmagañ wojennych. W XVIII i XIX wieku Szczecin był silną twierdzą morską. Dysponował dużą stoczną, miał więc wielkie znaczenie dla portu wojennego w Świnoujściu, który faktycznie został przemianowany na twierdę dopiero w 1846 roku.

Szczecin był największym niemieckim portem nad Morzem Bałtyckim. Miasto, chociaż wzniesione około 100 km od ujścia Odry, miało duże znaczenie gospodarcze dla Berlina i Śląska. Jednak system fortyfikacyjny Szczecina na początku XIX stulecia okazał się przestarzały i miasto straciło dotychczasowe znaczenie militarne. W latach 80. XIX wieku niemieckie władze nakazały wzmocnienie fortyfikacji oraz rejonów obronnych. Prace miały objąć porty i twierdze położone nad Bałtykiem. W latach 90. Komisja Saperów Wojsk Lądowych opracowała projekt wzmocnienia przestarzałych fortyfikacji. Stare nadbałtyckie twierdze planowano wzmocnić nowymi osłonami, odpornymi na ostrzał artylerii, która weszła w okres przemian technologicznych³⁰.

Forteczne przygotowanie wybrzeża do obrony uwzględniało aspekty: militarny, ważny dla działań operacyjno-strategicznych, polityczny (miasta wybrzeża) oraz ekonomiczny. Osłonie fortyfikacyjnej podlegały punkty, rejony, umocnione odcinki i obiekty mające znaczenie:

- a) wojskowe (operacyjne i obronne)³¹:
 - porty wojenne,

²⁸ P. Laskowski, *Fortyfikacje Świnoujścia*, Warszawa 2008, s. 9.

²⁹ Zob. Stollenz, *Swinemünde als Seefestung und Kriegshafen*, w: *Die deutschen Bäder-Insel Usedom-Wollin*, red. Kreisaußschuß des Kreises Usedom-Wollin, Magdeburg 1934.

³⁰ J.E. Kaufmann, H.W. Kaufmann, R.M. Jurga, *Fortyfikacje Trzeciej Rzeszy. Niemieckie umocnienia i systemy obrony w II wojnie światowej*, Poznań 2011, s. 29.

³¹ K. Kleczke, W. Wszyński, *Fortyfikacja stała*, Oświęcim 2012, s. 281.

- nadbrzeżne baterie artylerii,
 - zagrożone desantem punkty i odcinki wybrzeża,
 - rejon y zetknięcia frontu lądowego z morzem,
 - porty handlowe służące do operacji logistycznych (wyładunku transportu wojsk, amunicji, sprzętu, żywności),
 - węzły drogowe i kolejowe w rejonach nadmorskich;
- b) ekonomiczne (logistyczne):
- porty handlowe i rybackie,
 - zakłady pracujące na rzecz wojska,
 - obiekty logistyczne (magazyny wojskowe, składy zapasów);
- c) polityczne:
- duże miasta nadmorskie.

Rozbudowa systemu fortyfikacji stałych na wybrzeżu musiała być zaplanowana, prowadzona i realizowana już w okresie pokoju. System obiektów (dzieł³²) stałych był uzupełniany elementami fortyfikacji polowej, stanowiskami artylerii (lądowej, morskiej i przeciwlotniczej), systemem aktywnych przeszkód (polami minowymi) i przeszkód pasywnych (zapory, rowy, zasieki i doły) oraz maskowaniem³³. Od połowy XIX wieku do roku 1918 w strefie wybrzeża wzniesiono:

- twierdze nadmorskie (morskie) (np. Twierdza Świnoujście),
- baterie (stanowiska) artylerii nadbrzeżnej (m.in. Werk IV Westbatterie [Fort Zachodni] Twierdzy Świnoujście),
- baterie artylerii przeciwlotniczej (zaporowe, osłonowe),
- stanowiska reflektorów³⁴.

Fortyfikacje wybrzeży wzmacniano przeszkodami³⁵ oraz – dodatkowo – grupą przeciwdesantowych zapór inżynierskich:

- przeszkodami lądowymi (płoty kolczaste, sidła, jeże, kozły hiszpańskie),
- sieciami kolczastymi (niskimi i normalnymi),

³² Dzieło fortyfikacyjne to pojedyncza budowla lub zespół budowli fortyfikacyjnych przeznaczonych do wykonania jednego określonego zadania. Dziełem fortyfikacyjnym jest np. dzieło koronowe, bastion, kleszcze.

³³ Maskowanie to rodzaj zabezpieczenia działań bojowych, wykonywanego w celu ukrycia sił i środków przed rozpoznaniem nieprzyjaciela lub wprowadzeniem go w błąd.

³⁴ Reflektory przy obronie wybrzeża, rozmieszczone na stanowiskach odkrytych i osłoniętych (pancernych), służyły do oświetlania oddziałom artylerii celów na morzu oraz do kontroli pól minowych, głównie zaś przejść między nimi.

³⁵ K. Biesiekierski, K. Kleczke, M. Rewiński, *Fortyfikacja polowa*, Oświęcim 2014, s. 77–97.

- przeszkodami morskimi; wśród nich sieciami podwodnymi, zaporami bonowymi (pływającymi), drewnianymi blokadami wejścia do portu,
- morskimi i lądowymi polami minowymi,
- składanymi i ruchomymi przeszkodami (odcinkami lub ogniwami przeszkód łatwych do transportu i przenoszenia, m.in. „walcami Bruna”).

Na Morzu Bałtyckim istniały duże możliwości zastosowania broni minowej. Miało to związek z małą głębokością tego akwenu – tylko 13% obszaru nie nadaje się do skutecznego użycia min ze względu na głębokości powyżej 200 m. Podczas działań ofensywnych flota mogła także wykonywać desanty na tyły przeciwnika, tego typu działania są jednak ograniczone do odcinków wybrzeża, naturalnie dogodnych do tego typu operacji.

W latach I wojny światowej Świnoujście było dużą bazą morską z zapleczem stoczniowo-remontowym w Szczecinie. Ponadto miało niezwykle dogodne położenie operacyjno-wojskowe, co wynikało ze znacznego oddalenia od baz rosyjskich i jednocześnie doskonałego skomunikowania z głównymi szlakami morskimi na Bałtyku, łączącymi porty niemieckie ze szwedzkimi³⁶. Świnoujście nadawało się zatem do postoju jednostek wydzielonych do obrony żeglugi na szlakach wodnych do Sztokholmu i Zatoki Botnickiej. Było również bezpiecznym miejscem odholowywania uszkodzonych okrętów³⁷ oraz miejscem formowania konwojów idących do Szwecji. Konwoje formowano także w porcie w Gedser (Dania), w Lipawie i Cieśninie Kalmarskiej.

Po zakończeniu działań wojennych Niemcy zachowały prawo do utrzymania części fortyfikacji na swoich wschodnich granicach. Dotyczyło to m.in. umocnień nadbrzeżnych Świnoujścia i Piławy nad Bałtykiem oraz urządzeń obronnych w Cuxhaven i Wilhelmshaven nad Morzem Północnym³⁸. Od 1920 roku w każdym okręgu wojskowym znajdowali się oficerowie z Inspektoratu Saperów i Twierdz, których przydzielano do dowództw rejonów umocnionych. Oficer sztabowy saperów (*Stabsoffizier der Pioniere*) znajdował się m.in. przy

³⁶ E. Kosiarz, *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979, s. 20–21.

³⁷ Między innymi 25.01.1915 r. niemiecki krążownik „Gazelle” wszedł na rosyjską minę (postawioną przez krążownik „Rossija”) i został odholowany do bazy w Świnoujściu; krążownik wycofano ze służby ze względu na poważne uszkodzenia. Latem 1915 r. krążownik pancerny „Prinz Adalbert” został storpedowany pod Rozewiem przez brytyjski okręt podwodny „E-9” (kmdr por. Max Horton). Uszkodzony okręt odeskortowano do Świnoujścia – E. Kosiarz, *Pierwsza wojna światowa...*, s. 120.

³⁸ J. Kaufmann, R. Jurga, *Twierdza Europa. Europejskie fortyfikacje II wojny światowej*, Poznań 2013, s. 84.

dowództwie korpusu nr II w Szczecinie³⁹, został także przydzielony do Dowództwa Obszaru Morskiego „Morze Bałtyckie” z siedzibą w Kilonii, któremu podlegali komendanci twierdz w Świnoujściu i Piławie⁴⁰.

W okresie międzywojennym na wybrzeżu przewidywano wzniesienie trzech stref obronnych, które zostały podporządkowane organom marynarki wojennej⁴¹:

- 1 strefa – wysunięta w morze, miała być broniona przez okręty marynarki wojennej i lotnictwo morskie,
- 2 strefa – położona blisko linii brzegowej, miała być osłaniana przez artylerię,
- 3 strefa (ufortyfikowana) – to pas lądu, broniony przez oddziały obrony wybrzeża, formacje forteczne i jednostki artyleryjskie.

We wrześniu 1939 roku niemieckie dowództwa forteczne rozmieszczone w strefie nadmorskiej stały się dowództwami obrony wybrzeża.

W czasie zmagania wojennych flota zabezpieczała dowóz sprzętu i zaopatrzenia dla walczących (w morskiej twierdzy lub w nadmorskim rejonie ufortyfikowanym) wojsk lądowych i sił morskich. W sytuacji koniecznej (np. blokady od strony lądu) mogła przeprowadzić ich ewakuację drogą morską. Podczas wojen światowych wojska lądowe stanowiły podstawową siłę państw basenu Morza Bałtyckiego, flota natomiast tworzyła siłę wspierającą, która swoimi działaniami wywierała większy bądź mniejszy wpływ na sytuację i charakter działań na lądzie⁴².

Niemiecki system portów i baz morskich wzdłuż południowych wybrzeży Bałtyku ciągnął się od Świnoujścia przez Kołobrzeg i Ustkę po Piławę i Kłajpedę, a wkrótce, po aneksji polskiego Wybrzeża i Gdańska, do systemu włączono również Gdańsk⁴³. Podejścia do portów w Piławie i Świnoujściu były najbardziej narażone na atak przeciwnika. Istniejące w nich stanowiska obrony wybrzeża były zbyt słabe, a twierdze nie miały odpowiednio silnej artylerii ani obrony przeciwlotniczej. Pierwszą linię osłony portu twierdzy musiały tworzyć okręty⁴⁴. Ponadto Dowództwo Zachodniego Bałtyku (Küstenbefehlshaber Westlich

³⁹ Dowództwu Korpusu nr II w Szczecinie podlegali komendant twierdzy Neustettin (Szczecinek) oraz komendant twierdzy Deutsch Krone (Wałcz).

⁴⁰ J.E. Kaufmann, H.W. Kaufmann, R.M. Jurga, *Fortyfikacje Trzeciej Rzeszy...*, s. 81.

⁴¹ Takie podporządkowanie wynikało z faktu, że w obronie wybrzeży przeważał czynnik morski; zob. K. Kleczke, W. Wszyński, *Fortyfikacja...*, s. 283.

⁴² E. Kosiarz, *Pierwsza wojna światowa...*, s. 16–17.

⁴³ E. Kosiarz, *Druga wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988, s. 74–76.

⁴⁴ J. Kaufmann, R. Jurga, *Twierdza Europa...*, s. 109.

Ostsee⁴⁵) wzmocniło siły na wybrzeżu artylerią marynarki wojennej. Dowództwo w Świnoujściu dysponowało 3. pułkiem artylerii przeciwlotniczej Kriegsmarine i pododdziałem artylerii marynarki wojennej. W chwili wybuchu wojny ciężkie baterie artylerii stacjonowały w Kilonii, Fehmarn, Piławie i Świnoujściu, w którym umieszczono:

- Plantagenbatterie – cztery działa o kalibrze 210 mm,
- baterię Goeben – cztery działa o kalibrze 280 mm⁴⁶.

Porty tworzyły podstawę działań operacyjnych Kriegsmarine na Morzu Bałtyckim. W 1939 roku Świnoujście stało się bazą okrętów II rzutu. We wrześniu stacjonująca w świnoujskiej bazie 7. Flotylla, w składzie sześciu okrętów, przeszła do działań w Zatoce Gdańskiej.

Podczas kampanii norweskiej w Świnoujściu stacjonowały okręty desantowe wysłane przeciwko portom Norwegii. Okręty z tej bazy zaatakowały także port Rønne, desantując na wyspie Bornholm II batalion⁴⁷ 305. pułku piechoty, który opanował ważniejsze punkty na wyspie⁴⁸.

Na początku lat 40. Niemcy przystąpili do rozbudowy schronów dla U-bootów w portach wojennych Francji (m.in. Cherbourg, Hawr, Dunkierka), Niemiec (Hamburg, Kilonia) i Norwegii (Trondheim) nad Morzem Północnym. W roku 1944 zaplanowano umieszczenie kilku dużych schronów na 24 i 35 U-bootów, na wybrzeżu Morza Bałtyckiego – na Rugii, w Świnoujściu⁴⁹ i Gdyni.

W marcu 1945 roku, podczas walk obronnych Twierdzy Kołobrzeg, siły morskie z portu w Świnoujściu⁵⁰ wspierały jej załogę. Eskortowano ludność cywilną do Świnoujścia, a do portu w Kołobrzegu dostarczano zaopatrzenie. W dniach 15–16 marca dokonano przetransportowania batalionu alarmowego

⁴⁵ Küstenbefehlshaber Westlich Ostsee miało swoją siedzibę w Kilonii i obejmowało obronę wybrzeża od wschodniego zakończenia Kanału Kilońskiego po linię Odry; zob. *Lexikon der Wehrmacht*, www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Marinegruppenkommandos/Gliederung.htm.

⁴⁶ W obu bateriach wykorzystano stare armaty morskie.

⁴⁷ W niemieckiej dokumentacji i literaturze historycznej wszystkie bataliony były oznakowane rzymskimi cyframi. Wynikało to z oznaczania jednostek wojskowych naprzemiennie cyframi arabskimi lub rzymskimi, np.: drużyna oznaczana była cyfrą arabską, pluton – rzymską, kompania – arabską, batalion – rzymską, pułk – arabską, brygada – rzymską itd. Ponadto Niemcy rzymską liczbę czterdzieści oznaczali przez – XXXX; np. XXXX Korpus Armii (nie stosowali zapisu XL).

⁴⁸ E. Kosiarz, *Druga wojna światowa...*, s. 194–197.

⁴⁹ Świnoujście było bazą niemieckich okrętów podwodnych, których remonty przeprowadzano w Szczecinie; zob. J.E. Kaufmann, H.W. Kaufmann, R.M. Jurga, *Fortyfikacje Trzeciej Rzeszy...*, s. 274.

⁵⁰ W porcie świnoujskim stacjonowały w tym czasie małe okręty bojowe (ścigacze i trałowce), które prowadziły bardzo aktywne działania.

„Kell” z 5. pułku fortecznego ze Świnoujścia, wzmacniając załogę Kołobrzegu. Pod koniec walk załoga Festung Kolberg została wycofana drogą morską do Świnoujścia⁵¹.

Działania wojenne na małych akwenach morskich są z natury rzeczy ograniczone i z reguły ściśle związane z obroną wybrzeża morskiego oraz działaniami na froncie lądowym. Planując jednak rozbudowę fortyfikacyjną wybrzeży morskich, należy uwzględnić znacznie większą różnorodność działań. Ponadto wznoszony system obronny musi być powiązany z koncepcją operacyjną działań morskich, lądowych i powietrznych. Przewaga na morzu w żaden sposób nie mogła powstrzymać ciężkich bombardowań z powietrza miast i portów, czego w toku wojny doświadczyły zarówno Szczecin, jak i Świnoujście⁵².

Współczesne zagrożenia nadbrzeżnych miast

Analiza współczesnych wojen i zagrożeń bezpieczeństwa aglomeracji miejskich wskazuje na dwie główne przyczyny wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa w miastach. Odnoszą się one zarówno do aglomeracji nadmorskich, jak i położonych w głębi lądu.

Pierwszą przyczyną jest rozwój techniki wojskowej, co dotyczy załogowych i bezzałogowych środków ataku powietrznego oraz artylerii raketowej. Rozwój infrastruktury terenu wokół miasta ułatwia wykorzystanie także dróg transportu zaopatrzenia (zarówno drogowego, wodnego, jak i powietrznego). Współczesne miasta, ze względu na rozwój techniki militarnej, nie są osłaniane fortyfikacjami, co może ułatwić atak i prowadzenie walki w mieście, czego wcześniej nie spotykano, ponieważ do XIX wieku miasta opasane były umocnieniami.

Po drugie miasta to skupiska ludności, a obecnie to właśnie ludność stanowi główny cel (punkt ciężkości) terrorystycznych działań. W opracowaniu Roberta Leonharda⁵³ określono pojęcie punktu ciężkości i zaznaczono, że jego zniszczenie, neutralizacja (lub opanowanie) decyduje o wygranej. To atak na wrażliwy punkt w rozumieniu skutków i konsekwencji. Uderzenie w czuły lub wrażliwy punkt ma na celu osłabienie woli politycznej przeciwnika.

⁵¹ E. Kosiarz, *Druga wojna światowa...*, s. 630–631.

⁵² G. Ciechanowski, J. Ciechanowski, M. Murawski, *Kurs bojowy Stettin. Bombardowania Szczecina i Polic w okresie 1940–1945*, Toruń 2013; *Wspomnienia z Twierdzy Świnoujście. Relacje polskich i niemieckich świadków zebrane przez Piotra Laskowskiego*, t. 1, Warszawa 2009.

⁵³ R. Leonhard, *The Art of Maneuver. Maneuver: Warfahre Theory and Airland Battle*, Novato 1994, s. 20–21.

Niezależnie od położenia, w każdym mieście (a także państwie) znajdują się obiekty wrażliwe, określane jako „punkty ciężkości”⁵⁴. Na terytorium Polski wśród „punktów ciężkości” wyróżnia się duże porty, m.in. Szczecin, Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot) oraz wielkie aglomeracje miejskie – Warszawę, Kraków, Poznań czy Aglomerację Śląską ze względu na przemysł i duże skupisko ludzkie. Współcześnie celem ataku terrorystycznego każdego kraju mogą być centra polityczne (urzędy państwowe: siedziby rządu, parlamentu i władz lokalnych), centra dowodzenia (sztaby wojskowe i antykryzysowe), dworce i porty lotnicze oraz morskie, węzły i linie komunikacyjne, w tym mosty, rozgłośnie radiowe i telewizyjne (tj. centra przekazu informacji) oraz ludność⁵⁵.

Wspomniane punkty tworzą teren zurbanizowany, co określa obszar o charakterze miejskim. Wyjątkiem mogą być m.in. aglomeracje powstające w miejscach dawnych portów (także wojennych, m.in. w Kopenhadze) czy nadmorskie miasta żyjące z turystyki. W czasach współczesnych takie miasta, chociaż może to dotyczyć mniejszych skupisk (osiedli czy dzielnic), tworzą rozbudowane ośrodki rekreacyjne. W czasie sezonu letniego (od czerwca do sierpnia) zwiększa się liczebność miast nadmorskich, co podnosi poziom zagrożenia atakiem terrorystycznym. Na Pomorzu Zachodnim do takich miast można zaliczyć m.in. Międzyzdroje czy Świnoujście. Szczególnie to ostatnie miasto, w ciągu ostatnich 15 lat, w ogromnym stopniu rozwinęło się pod względem usług i atrakcji turystycznych. W Dzielnicy Nadmorskiej pola namiotowe zabudowano apartamentowcami, które, ze względu na ceny, wykupują zamożni cudzoziemcy (głównie z Niemiec i Szwecji). Część polityków i przedstawicieli struktur bezpieczeństwa uważa, że napływ bogatych obcokrajowców zwiększa stan zagrożenia ze strony przestępczości zorganizowanej.

W XX wieku urbanizacja przekroczyła granice starych miast. W tak zwanych granicach wielkiego miasta powstały osiedla mieszkaniowe i przemysłowe, charakteryzujące się standardowymi budowlami, przeważnie konstrukcji żelbetowej. Osiedla te będą obiektami pierwszych walk o miasto. Dla pododdziałów będzie to już natarcie i obrona w warunkach miejskich.

⁵⁴ C. v. Clausewitz, *O wojnie*, Lublin 1995, s. 626, passim.

⁵⁵ P. Makowiec, M. Mroszczyk, *Taktyka walki...*, s. 11.

Z wojskowego punktu widzenia rozróżnia się trzy typy terenu zurbanizowanego⁵⁶:

- przemysłowy, często też kopalniano-przemysłowy,
- miejski – duże miasto wraz z centrum,
- portowy, którego centrum stanowi port (lub zespół portów).

Podział miasta na centra biurowe i handlowe oraz dzielnice mieszkalne to wynik teorii urbanistycznej doprowadzającej do izolacji obszarów o odmiennych funkcjach. Powoduje to jednak konieczność korzystania przez mieszkańców z komunikacji miejskiej oraz samochodowej, co w konsekwencji prowadzi do blokowania (korkowania) miasta.

W obecnych czasach metropolie stały się otwarte, wizualnie zatarły się granice między śródmieściem a przedmieściami. Najeźdźca zewnętrzny ustąpił miejsca wrogom wewnętrznym (terrorystom), którzy żyją w mieście, wśród mieszkańców będących potencjalnymi ofiarami ich ataku. Zamachy terrorystyczne często są wymierzone w transport miejski (w godzinach szczytu), a także w centra handlowe.

Miasto terenem działań asymetrycznych w XX i XXI wieku

Terrorysty przełomu XIX i XX wieku za cel obierali przede wszystkim ważne obiekty i postacie życia politycznego i administracyjnego, policję lub wojsko, czego przykładem mogą być zamachy przeprowadzone w Imperium Rosyjskim. Ludność mieszkająca w zagęszczonych centrach nie stanowiła obiektu ataku terrorystycznego.

Terror w miastach XX wieku wprowadzały siły okupacyjne, które zastraszały ludność. W Europie Wschodniej oraz Południowej (Bałkany) niemal codziennie dochodziło do rozstrzeliwania cywilnej ludności w odwecie za łamanie praw okupacyjnych. Terror okupanta miał swoje reperkusje w atakach zbrojnych (o charakterze terrorystycznym) organizacji podziemnych, a także w zorganizowanej walce zbrojnej w miastach. To nasuwa ważny wniosek, że terror rodzi terror.

Po zniszczeniach II wojny światowej nastąpił gwałtowny rozwój miast, który trwa do dzisiaj i trwać będzie nadal. Na początku XX wieku tylko 10%

⁵⁶ G. Sobolewski, *Teren zurbanizowany środowiskiem operacji militarnych XXI wieku*, w: *Rola terenu zurbanizowanego we współczesnych operacjach*, red. G. Sobolewski, Warszawa 2005, s. 15.

światowej populacji mieszkało w miastach, dziś liczba ta wynosi ponad 50%, zaś – według szacunków – w 2050 roku przekroczy 75%⁵⁷.

Po zakończeniu zimnej wojny, w czasie której istniała groźba użycia broni atomowej przeciwko wielkim aglomeracjom miejskim, przyjęto nową doktrynę militarną. Zakładała ona wzrost ryzyka użycia broni jądrowej nie przez mocarstwa, lecz przez słabszych przeciwników – ugrupowania terrorystyczne. Pozy-skanie tej broni wiąże się z działaniem zorganizowanej przestępczości, która w okresie zagrożeń terrorystycznych jest „niedostrzegana”, ale istnieje i działa⁵⁸.

Konflikty lokalne rozciągają się obecnie poza działania wyłącznie militarne (w rozumieniu klasycznej wojny regularnej) i przyjmują formę asymetryczną. Oznacza to, że konflikt prowadzą strony o znaczącej dysproporcji sił. Zamachy w miastach powodują, że obszary zurbanizowane stają się kontrolowanymi przestrzeniami publicznymi, w których, ze względów bezpieczeństwa, ogranicza się mieszkańcom prawo do wolności. Jest to obecnie konieczny składnik życia miejskiego, który pozwala szybciej wychwycić zagrożenia. Ogromny ruch migracyjny z Afryki, Bliskiego Wschodu i Azji do Europy doprowadził do zmiany struktury społecznej części miast zachodniej części kontynentu. Przykładem może być Frankfurt nad Menem, gdzie w połowie 2017 roku ludność napływowa stanowiła 52% wszystkich mieszkańców. Przy braku (lub niedokładnej) kontroli danych osobowych ludności napływowej i aktywnych komórkach terrorystycznych działających w mieście stwarza to zagrożenie wybuchu rozruchów na dużą skalę i utratę kontroli nad miastem. W dobie tak licznej migracji i Internetu, a także możliwej synchronizacji działań, atak może objąć nawet kilka miast.

Ruch migracyjny ludności z Azji, Bliskiego Wschodu i Afryki drogą lądową (przez Bałkany) oraz morską (przez Morze Śródziemne) w 2016 roku postawił w skomplikowanej sytuacji miasta nadgraniczne i portowe oraz wyspy w Grecji, Włoszech i Hiszpanii. Jest to z jednej strony ucieczka migrujących przed wojną, ale również napływ terrorystów z tzw. Państwa Islamskiego. Miasta portowe południowej Europy nie dają gwarancji bezpieczeństwa. Nie dotyczy to portów bałtyckich jak w okresie, gdy na morzach panowali wikingowie. Ale narastanie ludności migracyjnej, przy słabym zabezpieczeniu socjalnym, może przerodzić się w zorganizowany bunt.

⁵⁷ A. Jasiński, *Architektura...*, s. 28–30.

⁵⁸ *Bezpieczne miasta. Współczesne zagrożenia i wyzwania*, red. W. Kustra, L. Smolak, Warszawa 2013.

Wydarzenia o takim charakterze, określane jako miejska masakra, miały już (wielokrotnie) miejsce w historii XX wieku. Między innymi doszło do niej 20 sierpnia 1955 roku podczas wojny francusko-algierskiej, w porcie Philippeville nad Morzem Śródziemnym. Masakra ta jest znana jako „sprawa Philippeville”⁵⁹. Wczesnym rankiem weszły do miasta grupy uzbrojonych bojowników algierskiego Frontu Wyzwolenia Narodowego. W mieście zakonspirowane grupy Arabów z Philippeville wyszły z domów i kryjówek, aby wesprzeć atakujących miasto rebeliantów. Aby zachęcić do ataku na Europejczyków, posłużono się dezinformacją, przekazując wszystkim Arabom nieprawdziwą informację, że Algierię wkrótce ogarnie powszechne powstanie. O uzgodnionym czasie rebelianci zaatakowali mieszkających w mieście Europejczyków (głównie Francuzów), rozpoczynając masakrę. Używając broni palnej, granatów, noży, kamieni, sierpów i kijów, przez ponad godzinę terroryści byli „panami” miasta, mordując bezbronnych mężczyzn, kobiety i dzieci. Ludzi zabijano w sposób okrutny, jednocześnie nie dopuszczając nikogo do francuskiego garnizonu stacjonującego w mieście. Również arabskie dzieci, ogarnięte amokiem zabijania, dobijały rannych. Działania te określono jako „ślepą masakrę”, w której zamordowano 71 pieds-noirs (francuscy cywile) oraz 52 muzułmańskich „kolaborantów”.

Masakrę ludności europejskiej powstrzymali dopiero francuscy żołnierze, doprowadzając do odwetu⁶⁰. W walce z uzbrojonymi Arabami nie brano jeńców. Francuscy żołnierze, według oficjalnych danych, zabili 1272 muzułmanów. Według nieoficjalnych danych Frontu Wyzwolenia zginęło około 12 000 ludzi⁶¹. W konsekwencji tych wydarzeń, trwających od poranka do południa, pełne kwiatów portowe miasto zostało przeorane rowami strzeleckimi oraz jeżami i zaparami z drutu kolczastego. Philippeville, z pięknego kurortu, stało się frontowym miastem⁶².

⁵⁹ Wydarzenia w algierskim porcie, określane też jako masakra lub bitwa o Phillipeville, miały miejsce podczas wojny francusko-algierskiej; zob. P. Leullietle, *Święty Michał i smok. Wspomnienia spadochroniarza*, Warszawa 1965, s. 181–185.

⁶⁰ Tamże; M. Staniul, *Francuskie zbrodnie w wojnie i niepodległość Algierii*, [www// opinie.wp.pl](http://www.opinie.wp.pl).

⁶¹ Masakra w Philippeville to jedno z wielu tego typu wydarzeń w Algierii. Podobne wydarzenia miały miejsce 5 lipca 1962 r. w Oranie, gdzie zginęło od 95 do 3500 ludzi. W latach 90. XX w. doszło w miastach Algierii do około 30 masakr.

⁶² Interesujący może być fakt, że współcześni analitycy w niewielkim zakresie odnoszą się do doświadczeń niektórych konfliktów kolonialnych, w tym m.in. wojny francusko-algierskiej – uznawanej za jedną z najokrutniejszych, i z przeciwnikiem z obszaru islamu. Konsekwencje tego konfliktu miały swoje reperkusje także na obszarze Ameryki Południowej, gdzie w sztabach

Mimo takich doświadczeń dopiero ataki terrorystyczne na Nowy Jork i Waszyngton, przeprowadzone we wrześniu 2001 roku przez terrorystów, w znaczący sposób zmieniły podejście do kwestii bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

Podsumowanie

W podsumowaniu artykułu należy zauważyć, że morza, oceany i porty w XXI wieku to atrakcyjne obszary działań o charakterze terrorystycznym oraz pirackim. Żegluga to przepływ ludzi i towarów drogami morskimi, co stanowi 95% międzykontynentalnej wymiany handlowej. Akweny nie są wolne od terroryzmu morskiego i ataków o charakterze ekonomicznym (piraci) i politycznym (terroryści)⁶³.

Działania o charakterze terrorystycznym mogą być prowadzone w dowolnym miejscu na kuli ziemskiej i akwen Morza Bałtyckiego nie jest nich wolny. Osiągnięcie celów medialnych i propagandowych może doprowadzić do ataków w celu zniszczenia lub uszkodzenia jednostek pływających (zarówno pasażerskich, jak i wojskowych), obiektów hydrotechnicznych czy instalacji portowych. Zamach terrorystyczny może również doprowadzić do wywołania katastrofy ekologicznej, np. w wyniku rozlania ropy naftowej ze zbiornikowca lub podczas ataku na urządzenia i instalacje przeładunkowe⁶⁴.

Miasta, w tym również miasta nadmorskie, we współczesnym świecie stały się głównym teatrem walki, zarówno podczas lokalnych wojen, jak i podczas konfliktów asymetrycznych. Niewątpliwym atutem prowadzonych ataków terrorystycznych jest teren zurbanizowany, stwarzający łatwość ukrycia i przetrwania, a także maksymalizację strat zaskoczonego przeciwnika przy minimalnym uzyciu własnych sił i środków.

Obecnie w Polsce wiele uwagi poświęca się ewentualnym skutkom ataku terrorystycznego wymierzonego w zbiornikowiec LNG⁶⁵ (tj. gazowiec). Wiąże się to w sposób oczywisty z kwestiami bezpieczeństwa Gazoportu w Świnoujściu. Atak terrorystyczny powodujący wybuch zbiornika z gazem o pojemności

wojskowych Brazylii czy Argentyny zatrudniono francuskich specjalistów od zwalczania partyzantki (tworząc tzw. szwadrony śmierci).

⁶³ W 1961 r. porwano pasażerski liniowiec „Santa Maria”, należący do portugalskiej Kompanii Kolonialnej; incydent obył się bez ofiar.

⁶⁴ K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, www.dsw.edu.pl/fileadmin/user/wszechnica/04/pdf.

⁶⁵ Liquefied natural gas.

130 000 m³ mógłby doprowadzić do strat bezpowrotnych na obszarze o promieniu 5600 m, a poparzenia dotknęłyby ludzi w odległości do 10 000 m od epicentrum⁶⁶. Atak na Gazoport doprowadziłby do katastrofy ekologicznej i ogromnych strat w ludziach. Należy jednak zaznaczyć, że zbiornik LNG jest niezwykle trudny do uszkodzenia, a system ochrony wyposażony jest w nowoczesne technologie.

Atak terrorystyczny wymierzony w światową gospodarkę paliwami mógłby przede wszystkim doprowadzić do wzrostu cen towarów (szczególnie ropy naftowej i gazu). Jednocześnie doszłoby do paraliżu strumieni transportowych tego typu surowców. Eksplozja, porównywalna jedynie z wybuchem bomby atomowej, doprowadziłaby do ogromnych zniszczeń w portowych miastach, strat w infrastrukturze oraz zniszczeń rozległych odcinków wybrzeża. Zagrożenie jest realne, dlatego szczególnie ważne zadania, w zakresie rozpoznawania, przeciwdziałania i zwalczania tego typu zdarzeń, stoją przed służbami odpowiedzialnymi za ochronę żeglugi i portów.

Bibliografia

Opracowania

- Batey C., Clarke H., Page R.I., Price N.S., *Wikingowie*, red. J. Graham-Campbell, Warszawa 1998.
- Bezpieczne miasta. Współczesne zagrożenia i wyzwania*, red. W. Kustra, L. Smolak, Warszawa 2013.
- Białecki T., Turek-Kwiatkowska L., *Szczecin stary i nowy*, Szczecin 1991.
- Binerowski Z., *Nadbałtyccy Słowianie i ich walki morskie w okresie wczesnohistorycznym*, Gdynia 1966.
- Biranowska-Kurtz A., *Świnoujście. Fortyfikacje nowożytne w planach, projektach i rycinach*, Szczecin 2005.
- Bujak A., Sobolewski G., *Teren zabudowany środowiskiem walki XXI wieku*, Warszawa 2005.
- Ciechanowski G., Ciechanowski J., Murawski M., *Kurs bojowy Stettin. Bombardowania Szczecina i Polic w okresie 1940–1945*, Toruń 2013.
- Clausewitz C. v., *O wojnie*, Lublin 1995.
- Die deutschen Bäder-Insel Usedom-Wollin*, red. Kreisauusschuß des Kreises Usedom-Wollin, Magdeburg 1934.
- Dmochowski A., *Wietnam – wojna bez zwycięzców*, Kraków 1991.

⁶⁶ W. Zubrzycki, *Bezpieczeństwo polskich obszarów morskich i wybrzeża RP w kontekście zagrożeń terrorystycznych*, w: *Przeciwdziałanie zagrożeniom i skutkom zamachów terrorystycznych w kontekście bezpieczeństwa Gazoportu w Świnoujściu*, red. M. Cupryjak, T. Czapiewski, M. Jaształ, Szczecin 2013, s. 29.

- Dzieje Szczecina (wiek X–1805)*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa 1963.
- Esper G., *The Eyewitness History of the Vietnam War*, New York 1983.
- Hermann J., *Wikinger und Slawen. Zur Fruhgeschichte der Ostseevoelker*, Berlin 1982.
- Jasiński A., *Architektura w czasach terroryzmu. Miasto – przestrzeń publiczna – budynek*, Warszawa 2013.
- Kaufmann J., Jurga R., *Twierdza Europa. Europejskie fortyfikacje II wojny światowej*, Poznań 2013.
- Kaufmann J.E., Kaufmann H.W., Jurga R.M., *Fortyfikacje Trzeciej Rzeszy. Niemieckie umocnienia i systemy obrony w II wojnie światowej*, Poznań 2011.
- Kosiarz E., *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1981.
- Kosiarz E., *Druga wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1988.
- Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.
- Kossak Z., Szatkowski Z., *Troja Północy*, Warszawa 1964.
- Kowalska A., Dworaczyk M., *Szczecin średniowieczny. Nadodrzańskie centrum*, Warszawa 2011.
- Kozłowski B., *Dzieje okrętu*, Warszawa 1956.
- Laskowski P., *Fortyfikacje Świnoujścia*, Warszawa 2008.
- Leonhard R., *The Art of Maneuver. Maneuver – Warfahre Theory and Airland Battle*, Novato 1994.
- Leulliettle P., *Święty Michał i smok. Wspomnienia spadochroniarza*, Warszawa 1965.
- Loon van H.W., *Dzieje zdobycia mórz*, Warszawa 1939.
- Lukas E., *Średniowieczne mury miejskie na Pomorzu Zachodnim*, Poznań 1975.
- Makowiec P., Mroszczyk M., *Taktyka walki w terenie zurbanizowanym*, Warszawa 2012.
- Mechło W., *Chąśnicy. Słowiańscy wikingowie*, Szczecin b.r.w. [2005].
- Mowat F., *Wyprawy Wikingów*, Katowice 2008.
- Osięgłowski J., *Wyspa słowiańskich bogów*, Warszawa 1971.
- Plebanek P., *36 forteli. Chińska sztuka podstępów, układania planów i skutecznego działania*, Poznań 2017.
- Przeciwdziałanie zagrożeniom i skutkom zamachów terrorystycznych w kontekście bezpieczeństwa Gazoportu w Świnoujściu*, red. M. Cupryjak, T. Czapiewski, M. Jaształ, Szczecin 2013.
- Rola terenu zurbanizowanego we współczesnych operacjach*, red. G. Sobolewski, Warszawa 2005.
- Smoliński J., Sarniak J., Trubas M., Gil R., *Z najnowszych dziejów wojskowości Pomorza Zachodniego. Międzyrzecki rejon Umocniony, Choszczno, Szczecin, Świnoujście. Aspekty militarne i turystyczne*, Warszawa 2015.
- Sobolewski G., *Wybrane aspekty walki w mieście*, Warszawa 2006.
- Sun-Zi, *Sztuka wojenna*, Ożarów Mazowiecki 2012.

Szrejter A., *Pod pogańskim sztandarem. Dzieje tysiąca wojen Słowian połabskich od VII do XII wieku*, Warszawa 2014.

Szrejter A., *Wielka wyprawa księcia Racibora. Zdobycie grodu Konungahela przez Słowian w 1136 roku*, Warszawa 2013.

1000 lat dziejów oręża polskiego, red. T. Białecki, K. Sobczak, Szczecin 1973.

Wehrmann M., *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911.

Wspomnienia z Twierdzy Świnoujście. Relacje polskich i niemieckich świadków, zebrane przez Piotra Laskowskiego, t. 1, Warszawa 2009.

Zientara B., *Szkice szczecińskie (X–XVIII w.)*, Warszawa 1958.

Netografia

Kozłowska I., *Szczecińskie fortyfikacje nowożytnie. Rola fortyfikacji nowożytnych w kształtowaniu układu przestrzennego miasta Szczecina oraz wpływ analizy historycznej na współczesne działania projektowe i zakres ochrony konserwatorskiej*, Szczecin 2007 (rozprawa doktorska w zasobach internetowych Pomorskiej Biblioteki Cyfrowej).

Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, www.dsw.edu.pl/fileadmin/user_upload/wszechnica/04/pdf.

Lexikon der Wehrmacht, www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Marinegruppenkommandos/Gliederung.htm.

Staniul M., *Francuskie zbrodnie w wojnie i niepodległość Algierii*, [www/opinie.wp.pl/francuskie-zbrodnie-w-wojnie-i-niepodleglosc-algerii-6126018594641537a](http://www.opinie.wp.pl/francuskie-zbrodnie-w-wojnie-i-niepodleglosc-algerii-6126018594641537a).

ABSTRAKT

W artykule przedstawiono zarys historii miast portowych, które od stuleci stanowiły cel ataków militarnych regularnych sił morskich i piratów. Ataki prowadzono w okresie starożytnym, m.in. na porty Fenicjan, Greków i Egipcjan, a w I wieku p.n.e. piraci nieomal sparaliżowali rzeczny transport zboż w krajach wschodniej części Morza Śródziemnego. Zagrożenia portów i miast portowych obejmowały także obszar Morza Bałtyckiego. Autor ukazał przykłady rozwoju osad nadmorskich na Pomorzu Zachodnim od XI wieku, które po włączeniu w obszar państwa polskiego uzyskują naturalne zaplecze gospodarcze i wraz z szybkim rozwojem ekonomicznym i przeobrażają się w miasta. Za przykład posłużył Wolin, Szczecin, Stargard czy Świnoujście. W artykule zwrócono uwagę na fakt, iż zagrożone atakiem nadmorskie miasto często było położone na „gorącym” pograniczu i uczęszczanym szlaku handlowym. W celu obrony musiało przeobrazić się w punkt ufortyfikowany lub tworzyć zorganizowaną strukturę obronną w sojuszu z innymi miastami.

Miasta nadmorskie, z portami wojennymi, stanowiły także bardzo ważny składnik konfliktów morskich, co przedstawiono w artykule głównie przez pryzmat wydarzeń militarnych I i II wojny światowej.

W artykule odniesiono się również do współczesnych miast nadmorskich, które stanowią ważne punkty strategiczne oraz turystyczne i mogą stać się skupiskami przestępczości zorganizowanej o charakterze przemytniczym i rabunkowym oraz celem ataków terrorystycznych. „Punkty ciężkości”, tj. elementy ważne dla życia miasta, które występują we wszystkich wielkich aglomeracjach, muszą być właściwie chronione przed zagrożeniami naturalnymi i ze strony ludzi, co autor starał się ukazać w artykule.

**MILITARY AND TERRORIST THREAT TO THE TOWNS AND PORTS
OF WEST POMERANIA.
HISTORICAL AND MODERN ASPECTS**

ABSTRACT

The article presents an outline of the history of the harbour towns that for centuries had been the target of military attacks of regular naval forces and pirates. In antiquity the attacks were launched, *inter alia* on the ports of Phoenicia, Greece and Egypt, and in the first century BC the fluvial transport of corn was almost paralysed in the countries of the eastern part of the Mediterranean Sea. The ports and harbour towns of the Baltic Sea were under threat, too.

The author provides examples that illustrate the development of seaside settlements in the West Pomerania since the 11th century, which after being included into the territory of the Polish state gained access to the Polish economic resources and started developing rapidly and transformed themselves into towns, such as Wolin/Wollin, Szczecin/Stettin, Stargard or Świnoujście/Swinemünde. A special attention was paid to the fact that the seaside towns under threat in most cases were situated in the ‘heated’ borderland and a busy trade route; therefore, for defensive reasons they had to be turned into fortified towns or create an organised defensive structure in alliance with other towns.

The seaside towns, together with their naval ports, were an important element of naval conflicts, which was presented in the article from the angle of WW1 and WW2.

The article also deals with the present-day seaside towns, which are important strategic and tourist points, and might become centres of organised crime engaged in smuggling and robbing and targets of terrorist attacks. The centres of gravity, i.e. the elements essential for the functioning of the town, which are to be found in all big urbanised areas, have to be properly protected against natural threats and the ones posed by people.