

Bezpieczna żegluga to nasz priorytet

Z okazji jubileuszu 100-lecia Polskiej Służby Hydrograficznej rozmawiamy z szefem Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej kmdr. DARIUSZEM KOLATOREM

DAMIAN CZEKAJ: 19 lutego 1920 r. został utworzony Urząd Hydrograficzny Marynarki Wojennej (od 1922 r. Biuro Hydrograficzne MW). Jakie były jego zadania w odrodzonym państwie posiadającym bardzo skromny dostęp do morza?

DARIUSZ KOLATOR: Wprawdzie Marynarka Wojenna została powołana dekretem Józefa Piłsudskiego już 18 listopada 1918 r., ale dostęp do morza na mocy postanowień traktatu wersalskiego nasz kraj uzyskała dopiero 10 stycznia 1920 r. Miesiąc później miał miejsce akt zaślubin Polski z morzem, a zaraz potem powołanie Urzędu Hydrograficznego. Budowniczości państwa polskiego zdawali sobie sprawę z wagi problemu, jakim było zapewnienie bezpiecznej żegluga na tym naszym morzu. Ważne było, aby pokazać środowisku międzynarodowemu zdolność młodego państwa do realizacji tych zadań.

Faktycznie uzyskaliśmy niewielki dostęp do Bałtyku, ale dla naszych poprzedników było to wielkie wyzwanie. Musieli przejąć od strony niemieckiej istniejące oznakowanie nawigacyjne szlaków Zatoki Gdańskiej, a następnie je utrzymywać. Do tego prowadzić pomiary hydrograficzne i rozpocząć produkcję polskich map nawigacyjnych i publikacji nautycznych niezbędnych do zapewnienia bezpiecznej nawigacji na polskich wodach. Potrzebny był do tego okręt hydrograficzny. Kapitan Józef Unrug [pierwszy szef Urzędu Hydrograficznego – red.] zakupił na własne nazwisko statek „Wotan”, który po remoncie w gdańskiej Stoczni Wojana został przystosowany do realizacji zadań hydrograficznych. Na jednoczenie, przemianowanej na ORP Pomorzanin, 1 maja 1920 r. podniesiono białą-czerwoną banderę. Był to pierwszy okręt Marynarki Wojennej.

Czego udało się dokonać do wybuchu II wojny światowej?

Lata 20. ubiegłego wieku to był czas wielkiego zachłyśnięcia się wolnością i polskim morzem. Bardzo szybko zapadły decyzje o budowie portu w Gdyni, budowie floty handlowej i okrętów Marynarki Wojennej. Służba hydrograficzna uczestniczyła w tych wydarzeniach. Organizowano kursy mierników morskich, przystąpiono do produkcji map morskich. W 1921 r. rozpoczęto wydawanie „Wiadomości Żeglarskich”, prowadzenie korekty map i pomocy nawigacyjnych, a także opracowywanie własnych instrukcji nawigacyjnych.

Pierwszy plan portu i redy Gdyni wydano w 1923 r., a 4 lata później – pierwszą polską mapę do powszechnego użytku. Przedstawiała Zatokę Gdańską w skali 1:75 000 i była opracowana w całości na podstawie danych uzyskanych z własnych pomiarów prowadzonych od 1924 r. Kolejną mapę wydano w 1933 r. Był to plan portu i redy Gdyni w skali 1:10 000, przy którego tworzeniu wykorzystano także plany fotogrametryczne Wojskowego Instytutu Geograficznego. Trzecią z kolei mapę – portu i redy Jastarni – wydano w 1934 r. Wówczas do zbierania danych po raz pierwszy zastosowano w naszej hydrografii echosondę. Następnie opublikowano plan redy i portu Hel. Tuż przed wojną wydano mapę generalną w skali 1:500 000 obejmującą południową część Bałtyku. Oprócz tego BHMW opracowało mapę taktyczną w skali 1:1 000 000 oraz mapę radionawigacyjną.

A poza mapami?

Biuro wydało również pierwsze polskie publikacje nautyczne. W 1933 r. opublikowano locję, czyli opis wybrzeża obejmujący zachodnią część Zatoki



Fot. BHMW

Gdańskiej, wybrzeże Polski i Wolne Miasto Gdańsk, a w 1938 r. – wybrzeże Niemiec i Danii. Ponadto w 1938 r. powstał spis latarni i sygnałów nawigacyjnych.

W lipcu 1926 r. przystąpiliśmy do Międzynarodowego Biura Hydrograficznego (IHB), organizacji skupiającej krajowe instytucje hydrograficzne. Od samego początku przedstawicielem Polski w IHB, a obecnie IHO (Międzynarodowa Organizacja Hydrograficzna) jest Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

Jakie były losy służby hydrograficznej w latach 1939-1945?

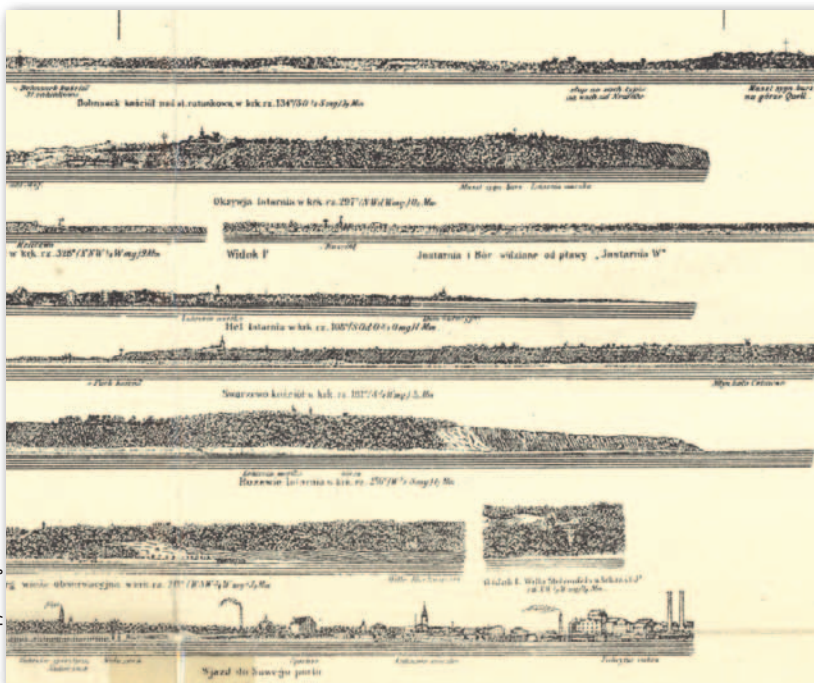
We wrześniu 1939 r. Biuro Hydrograficzne MW zostało ewakuowane z Warszawy jako część kierownictwa Marynarki Wojennej. Pozostałe elementy służby hydrograficznej na wybrzeżu w wyniku działań wojennych zostały ostatecznie zlikwidowane. W odtworzonych strukturach kierownictwa Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii nie przewidziano istnienia komórek hydrograficznych. Nie były one zresztą potrzebne. Polscy marynarze wykorzystywali morskie mapy nawigacyjne oraz wydawnictwa nautyczne opracowane przez służbę hydrograficzną Admiralicji Brytyjskiej. Biuro Hydrograficzne zostało odtworzone 26 lipca 1945 roku z siedzibą w Gdyni.

Po II wojnie światowej Polska zyskała szeroki dostęp do morza.

Od początku swego istnienia Biuro Hydrograficzne odgrywało rolę służby zabezpieczenia nawigacyjnego MW i państwowej służby hydrograficznej. Toteż



PIERWSZA POLSKA MAPA MORSKA (1927 R., SKALA 1:75 000) obejmuje obszar od granicy polsko-niemieckiej do ujścia Wisły przy Schiewenhorst (obecnie Świbno, część Gdańska), z zachodnią częścią Zatoki Gdańskiej. Na północy granicą mapy jest równoleżnik $54^{\circ}55'$, a na południu – $54^{\circ}20'$. Znaki konwencjonalne są identyczne z używanymi na ówczesnych mapach morskich niemieckich. Z obszaru lądowego opracowano tylko tę część, która ma znaczenie dla żeglugi, tj. pas przybrzeżny o szerokości do 5 km. Rzeźbę terenu uwypuklono kreskami, a charakterystyczne i widoczne z morza wzniesienia mają koty wysokościowe. Powierzchnię dna morskiego oznaczono izobatami, głębokości odniesione są do średniego stanu wody na Bałtyku. Przy lewej ramce mapy umieszczono 7 szczegółowych planów: Wjazd do Nowego Portu, Plan Portu Gdyni, Port Rybacki Jastarnia-Bór, Ujście Wisły przy Schiewenhorst, Port Rybacki Puck, Port Rybacki Hel i Kanał Depke. Obok planów znajduje się 15 widoków charakterystycznych części wybrzeża (powiększenie poniżej). Ramka mapy zawiera co $10''$, a równoleżniki co $5''$.
Źródło: „Wiadomości Służby Geograficznej” nr 1 z 1928 r.



Źródło: MapyWIG.org

od razu po wojnie podjęło zadania hydrograficzne wynikające z potrzeby wyznaczenia nowych szlaków żeglugowych i opracowania map nawigacyjnych dla polskich obszarów morskich. Pierwsza powojenna mapa ukazała się w 1946 r. i obejmowała Zatokę Gdańską. Przystąpiono także do opracowywania i wydawania „Wiadomości Żeglarskich”. Dzięki współpracy z Państwowym Instytutem Hydrologiczno-Meteorologicznym

(PIHM) od 1947 r. służba hydrograficzna rozpoczęła nadawanie przez radio komunikatów meteorologicznych i ostrzeżeń nawigacyjnych. W lipcu 1947 r. ukazał się spis latarni wybrzeża polskiego oraz tablice nawigacyjne.

Jakie okręty hydrograficzne pływały w tym czasie pod polską banderą?

Od pierwszych lat powojennych zadania pomiarowe prowadził początkowo ORP Żuraw, a następnie ORP Bałtyk.

W 1959 r. utworzono Oddział Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej, który skupiał pododdziały (morskie i lądowe) realizujące pomiary dla potrzeb produkcji map i publikacji Nautycznych Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej. Oddział ten w 1987 r. przemianowano na istniejący do dziś dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego MW. W jego skład wchodziły m.in. okręty hydrograficzne – ORP Kopernik



Fot. BHMW

Próby zdawczo-odbiorcze autonomicznego pojazdu nawodnego Z-Boat 1800. Pojazd jest przeznaczony do wykonywania pomiarów batymetrycznych na akwenach przybrzeżnych i płytkowodnych, w portach i na akwenach śródlądowych (grudzień 2018 r.)

(1971-2005), a od 1982 roku ORP Arctowski i ORP Heweliusz.

Zmiany zachodzące po 1989 r. dotknęły też polską służbę hydrograficzną?

Oczywiście. Przez krótki czas istniały obok siebie nawet dwa biura hydrograficzne: Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej i cywilna instytucja pod nazwą Biuro Hydrograficzne RP. Szybko jednak zrezygnowano z tej koncepcji.

Kolejne ważne wydarzenie to wejście do NATO w 1999 r.

Marynarka Wojenna była pierwszym elementem Sił Zbrojnych RP, który włączył się do współdziałania z NATO, jeszcze w ramach tzw. Partnerstwa dla Pokoju. Nasze okręty brały udział w ćwiczeniach z okrętami państw Sojuszu Północnoatlantyckiego, zanim do niego przystąpiliśmy. Dla służby hydrograficznej był to okres bardzo dynamicznych zmian, szczególnie w obszarze technologicznym. Szybko pozyskaliśmy specjalistyczne nowoczesne oprogramowanie, które zostało wykorzystane w działalności produkcyjnej Biura.

Ostatnie lata to z kolei rewolucja cyfrowa.

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, jako instytucja odpowiedzialna za zabezpieczenie działań Marynarki Wojennej, a także realizująca zadania służby państwowej w obszarze hydrografii i kartografii morskiej, musi stosować standardy określone przez IHO

w obszarze produkcji map nawigacyjnych, zarówno tych papierowych, jak i elektronicznych. Byliśmy jednym z pierwszych państw, które opracowało komplet elektronicznych map nawigacyjnych (ENC) na swoje obszary morskie. Obecnie prowadzimy serwis (produkcję) 63 komórek (map) ENC. Co więcej, byliśmy współzałożycielem PRIMAR, jednego z dwóch regionalnych centrów zajmujących się sprzedażą komórek ENC w wymiarze globalnym – dla wszystkich użytkowników mórz i oceanów. Nasze produkty spełniają wysokie standardy w zakresie produkcji map i publikacji nautycznych.

Jakie zadania realizuje obecnie BHMW?

Podobnie jak przed 100 laty sprowadzają się one do zapewnienia warunków bezpiecznej nawigacji na polskich akwenach morskich. W tym celu prowadzimy produkcję i serwis map nawigacyjnych papierowych i elektronicznych, wydajemy publikacje nautyczne, takie jak locja polskiego wybrzeża, spisy światel i sygnałów nawigacyjnych, spis radiostacji nautycznych oraz cotygodniowe „Wiadomości Żeglarskie”. Ponadto w ramach światowego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych (WWNWS) prowadzimy dyżur 24/7 z zadaniem bezzwłocznej dystrybucji ostrzeżeń mających wpływ na bezpieczeństwo nawigacji na polskich akwenach morskich.

Jesteśmy również nadal aktywnym członkiem IHO. Bierzymy udział w pracach komitetów i komisji międzynarodowych i okresowo organizujemy w kraju spotkania tych grup. Obecnie jestem przewodniczącym Komisji Państw Morza Bałtyckiego BSHC. Uczestniczymy również w pracach struktur NATO realizujących zadania w obszarze hydrografii, w marcu będziemy gospodarzem spotkania NATO-wskiej grupy roboczej.

Jakie są najważniejsze wyzwania, przed którymi stoi teraz polska hydrografia?

Przed wszystkim przygotowujemy się do zmiany standardu produktów nautycznych. Zgodnie z planami IHO i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) będziemy produkować nasze mapy (jak i pozostałe publikacje nautyczne) zgodnie ze standardem S-100. To nowy format zapewniający możliwość przekazania dużo większej ilości danych niż obecnie. Poza tym zamierzamy dokonać zmiany pokoleniowej naszych jednostek hydrograficznych. Obecnie eksploatowane okręty (ORP Arctowski i ORP Heweliusz) weszły do służby w 1982 roku. Mimo że posiadają na wyposażeniu najnowocześniejsze systemy hydrograficzne, są już jednostkami mocno wysłużonymi. Obowiązujący plan przewiduje wprowadzenie nowego, nowoczesnego okrętu hydrograficznego w 2025 r., a drugiego w 2027 r. Mam nadzieję, że te plany zostaną zrealizowane.

Macie już też pierwsze doświadczenia z wykorzystywania pojazdów autonomicznych.

Rzeczywiście, w 2018 r. wprowadziliśmy do służby pierwszy autonomiczny pojazd nawodny (Z-boat 1800), a w 2019 r. – pierwsze drony latające, które będą wykorzystywane do produkcji ortofotomap dla potrzeb kartograficznych rejonów przybrzeżnych. Zamierzamy te doświadczenia kontynuować zarówno w zakresie pojazdów pływających powierzchniowych i podwodnych, jak i latających.

Jednak w odróżnieniu od obszarów lądowych nie jest możliwa szybka aktualizacja map morskich z wykorzystaniem nowoczesnych technologii satelitarnych czy choćby dronów. W naszym przypadku podstawą uzyskania danych pomiarowych o kształcie dna i głębokościach jest bezpośredni sondaż albo jednostkami załogowymi, albo autonomicznymi, co ciągle wymaga czasu i wielkiej cierpliwości. Najważniejszym celem naszej działalności jest zapewnienie bezpiecznej żeglugi na polskich akwenach morskich. Tak więc pracy przed nami ciągle dużo.

Rozmawiał Damian Czekaj