

Prace Oddziału Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej w roku 1969, cz. II

WIELKIE MANEWRY

Teoretyczne aspekty działań bojowych OZH sprawdzono podczas wielkich manewrów państw Układu Warszawskiego pod kryptonimem „Odra – Nysa 69”. Punktem kulminacyjnym był desant z morza wojsk „południowych”, do których należały grupy hydrografów, na brzeg broniony przez wojska „północnych”.

ZDZISŁAW SZAMBELAN

● ZABEZPIECZANIE ĆWICZEŃ FLOTY

Pierwsze prace hydrograficzne w 1969 r. rozpoczęły się wraz z nastaniem wiosny. Już 25 marca wyjechała z „Formozy” w rejon Tolkmicka 11-osobowa grupa „radarzystów” pod dowództwem por. mar. Adama Skoczylaśa z zainstalowanymi na samochodach stacjami RYM-B w celu radionawigacyjnego zabezpieczenia ćwiczeń 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, stacjonującej na Helu. Ćwiczenia odbywały się w trudnych warunkach meteorologicznych i trwały tylko dwa dni. Po powrocie grupa otrzymała pochwałę od dowódcy OZH za dobre wykonanie zadania.

Na początku maja do miejscowości Wysoka k. Osowy (obecnie dzielnica Gdańska) i do Helu wyjechały dwa zespoły stacji RYM-B, po 4 osoby obsługi każdy. Ich zadaniem było zabezpieczenie hydrograficzne wszelkich działań Marynarki Wojennej w rejonie Zatoki Gdańskiej oraz wykonywanie prac na potrzeby gospodarki morskiej. Od 5 do 9 maja kuter hydrograficzny K-16, którym dowodził st. bsm. Stanisław Marciniak, przydzielił dowódcy 15. Dywizjonu Kutrów Trałowych do nawigacyjno-hydrograficznego zabezpieczenia trałowa-

nia bojowego. Operacja odbywała się według wytycznych Szefa Hydrografii Marynarki Wojennej. Kuter za pomocą systemu RYM prowadził zespoły trałowe w bezpośredniej bliskości brzegu, do izobaty 4 m. Aby zapewnić bezpieczeństwo kutra, prace wykonywano bardzo ostrożnie, wypatrując podwodnych przeszkód nawigacyjnych, szczególnie wraków.

Potwierdzeniem, iż sezon prac hydrograficznych rozpoczął się na dobre, był alarm wyjścia w teren, ogłoszony dla całej jednostki 12 maja o godz. 20.00. Kilkudziesięciu marynarzy z „Formozy” oraz 26 oficerów i podoficerów z dowódcą jednostki na czele wyjechało w trybie alarmowym ze sprzętem geodezyjnym i hydrograficznym do miejscowości Osłonino, położonej na południe od Pucka. Ćwiczenia, których celem było sprawdzenie sprawności bojowej oddziału, zakończono następnego dnia.

Z początkiem czerwca do Świnoujścia udała się I Grupa Brzegowych Stacji Radionawigacyjnych pod dowództwem por. mar. Jerzego Aleksandrowicza, złożona z 2 podoficerów i 6 marynarzy, którzy zabrali ze sobą dwie mobilne stacje RYM-B. Jej zadaniem było zabezpieczenie ćwiczeń 8 Flotylli Obrony Wybrzeża, głównie działań dużych okrętów desantowych w rejonie miejscowości Przytór na wyspie Wolin, które trwały do 20 czerwca.

● OH „KOMPAS” WYPŁYWA W MORZE

Wiosną każdego roku OZH wykonywał prace zabezpieczające ćwiczenia okrętów desantowych. O wyborze miejsca załadunku desantu i rejonów lądowania decydowały następujące czynniki:

- charakter głębokości na podejściach do brzegu w pasie przybrzeżnym,
- charakter pływów i prądów,
- rodzaj dna morskiego oraz rodzaj gruntów w pasie przylegającym do brzegu,
- niebezpieczeństwa nawigacyjne (wraki) i inne charakterystyczne punkty w pasie lądowania,
- kąt spadku dna,
- charakterystyka przybojów,
- warunki meteorologiczne.

Dla wytypowanych rejonów wybrzeża należało przygotować dokumentację hydrograficzno-nawigacyjną niezbędną do zabezpieczenia ćwiczeń okrętów. 15 maja na pokładzie OH „Kompas” znalazło się 3 oficerów i 6 marynarzy z „Formozy” wraz ze sprzętem geodezyjnym, radiostacjami, nabieżnikami oraz wyposażeniem osobistym. Rankiem następnego dnia okręt wyszedł z portu wojennego w Gdyni, obierając kurs na pełne morze. Holował za rufą dwie motorówki sondażowe Ł-3 i Ł-4, a towarzyszył mu kuter hydrograficzny K-16. Po minięciu Helu okazało się, że stan otwartego morza, sięgający 6° w skali Beauforta, nie pozwa-



OH „Kompas” w porcie wojennym w Gdyni. Okręt miał 300 ton wyporności, wymiary 45,7 x 5,5 m, zanurzenie 2,2 m, prędkość maksymalną 14 węzłów i 38 osób załogi

łał na kontynuowanie rejsu. Wysoka fala nie była oczywiście problemem dla okrętu czy kutra, stanowiła jednak zagrożenie dla dwóch holowanych motorówek. Dowódca OH „Kompas” kpt. mar. Józef Buras podjął w tej sytuacji decyzję o zawinięciu do portu we Władysławowie i przeczekaniu niekorzystnej aury. Dopiero rankiem 18 maja flotylla hydrograficzna wyszła w morze i po południu dopłynęła do portu w Ustce. Na redzie kuter K-16 przejął holowanie motorówki Ł-3 i popłynął do Darłówka, dokąd zawiąnął przed godz. 21.00.

Nazajutrz rano „Kompas” wyszedł w morze z motorówką Ł-4 na holu i rzucił kotwicę kilka kabli od brzegu w odległości 6 Mm na zachód od Ustki, na wysokości uroczyska Breń. Szalupą przerzucono ze sprzętem na brzeg grupę pomiarową z „Formozy” pod dowództwem kpt. mar. Edwarda Szyka z zadaniem odszukania punktów triangulacyjnych, założenia osnowy i wykonania sondażu przybrzeżnego. Pogoda nie była najlepsza, utrzymywała się dość wysoka fala, a widzialność znacznie pogorszyła się z powodu mgły. Około 10.30 podjęto zatem decyzję o przerwaniu prac. Okręt wrócił do portu w Ustce, ale grupa brzegowa wypłynęła powtórnie w ten rejon ok. godz. 16.00 motorówką Ł-4, którą dowodził st. bsm. Władysław Jopek. Do zapadnięcia zmroku kontynuowano na lądzie prace przy nawiązaniu do osnowy geodezyjnej punktów oparcia dla pomiarów sondażowych. W ciągu następnych dwóch dni ze względu na wysoki stan morza nie wykonywano sondażu, zakończono natomiast obliczenia osnowy geodezyjnej i skartowano dotychczasowe wyniki prac sondażowych na planszetach roboczych w skali 1:10 000. 22 maja pogoda poprawiła się na tyle, że do południa udało się dokończyć pomiary głębokości w tym rejonie.

● SONDAŻ PRZYBRZEŻNY I NOWA POZYCJA STAWY

Po krótkim postoju na kotwicy OH „Kompas” z motorówką Ł-4 na holu popłynął w kierunku Darłówka, gdzie wykonywał prace hydrograficzne kuter K-16 z łodzią Ł-3, a potem do Świnoujścia. Sondaż przybrzeżny na wysokości miejscowości Przytór na wyspie Wolin rozpoczęto już 24 maja i kontynuowano w dniach następnych. Pomiarami kierował kpt. mar. Kazimierz Żółtek. Pewne trudności wystąpiły przy zakładaniu osnowy sondażu, gdyż nie zdołano odszukać wszystkich punktów nawiązania. Do 28 maja uporano się jednak z większością problemów i dokończono prace na morzu. Po dokonaniu pewnych poprawek i korekt pomiarowych kontrola wykonanych robót geodezyjnych i hydrograficznych wypadła zadowalająco.

Jeszcze tego samego dnia po południu „Kompas” wyszedł z portu w Świnoujściu i popłynął do Dziwnowa wykonać kolejne zadanie. 29 maja przeprowadzono jednodniowy sondaż przybrzeżny w rejonie Dziwnówka. Prace kameralne na stojącym w porcie okręcie, nad którymi podczas całego rejsu czuwał ppor. mar. Apoloniusz Łysejko, zakończono następnego dnia. Wieczorem OH „Kompas” udał się w drogę powrotną do Gdyni, holując obie motorówki, gdyż wcześniej, jeszcze w Dziwnowie, doszło do spotkania z kutrem K-16 i z łodzią Ł-3.



Otoki, jakie nosili na czapkach marynarze okrętów hydrograficznych

NALEŻNOŚĆ ŻYWNOSCIOWA „MZ-S”			
Mar. Woj. Gdynia		Zestaw Nr 2	
1. Suchary pszenno-słodzone	1 paczka	a 100 g	— 100 g
2. Kawa zbożowa z cukrem w kostkach	3 kostki	a 30 g	— 60 g
3. Mleko zżęszczone słodzone	1 puszka	a 110 g	— 110 g
4. Herbata	1 torebka	a 2 g	— 2 g
5. Cukier w kostkach	1 porcja	a 12,5 g	— 50 g
6. Pastyki pudrowe specjalne z wit. „C” (25 g o smaku pomarańcz., 25 g o smaku cytryn.)	3 rulony	a 25 g	— 50 g
7. Baton owocowy	1 baton	a 25 g	— 25 g
8. Konserwa wiewprzowa skoncentrowana — kod 476	1 puszka	a 100 g	— 100 g
9. Wiewprzowina z fasolą w sosie pomidorowym — kod 567	1 puszka	a 200 g	— 200 g
10. Konserwa rybna — filety z makreli w oleju — kod 40	1 puszka	a 110 g	— 110 g
11. Pasztet rybny witaminizowany — kod 63	1 puszka	a 80 g	— 80 g
12. Koncentrat błyskawiczny fasolowy	2 torebki	a 50 g	— 100 g
13. Kompot truskawkowy	1 puszka	a 170 g	— 170 g
14. Kompot śliwkowy	1 puszka	a 170 g	— 170 g
15. Napój turystyczny	1 torebka	a 15 g	— 15 g
16. Kluczyk do otwierania puszek	1 sztuka		— 1 szt.

Data pakowania: 6. LISTOPAD 1968
Nr zespołu pakującego:
W. Dr. Gd. Nr 1385. 67. OIII-18648

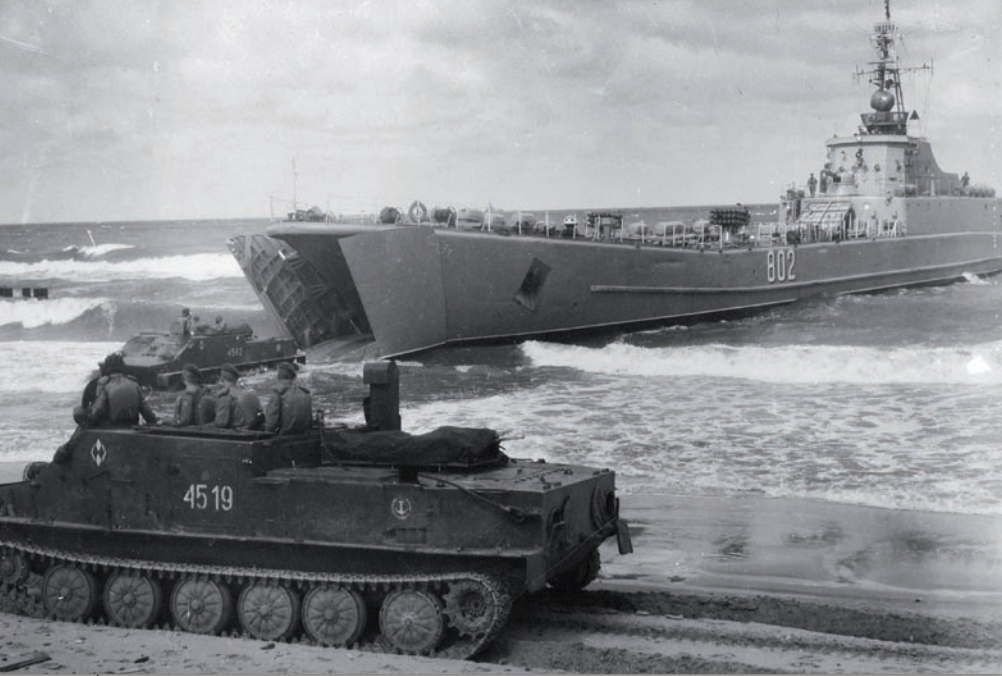
Wykaz zawartości paczki „MZ-S” (zestaw 2), całodzienniej racji żywnościowej wydawanej hydrografom w teren podczas prac sondażowych

Rankiem 31 maja okręt stanął na kotwicy kilka mil przed Ustką, na wysokości uroczyska Breń. Motorówka Ł-4 wysadziła na brzeg grupę marynarzy ze sprzętem geodezyjnym, którzy mieli wyznaczyć nową pozycję stawy nawigacyjnej. Zadanie zostało wykonane w ciągu dwóch godzin, lecz nie można było kontynuować rejsu ze względu na gęstą mgłę. Flotylla hydrograficzna weszła zatem do portu w Ustce na przymusowy postój, lecz o godz. 18.00 uzyskała zgodę na wyjście w morze. Po nocnym rejsie, rankiem 1 czerwca, „Kompas” wraz z towarzyszącymi mu jednostkami wpłynął do portu wojennego w Gdyni

● „ZABAWNY” INCYDENT

Trzy tygodnie później załoga okrętu otrzymała nowe zadanie, polegające na wykonaniu kolejnych robót sondażowych w rejonie Ustki. OH „Kompas” wraz z motorówką Ł-4 na holu wypłynął z Gdyni przed południem 26 czerwca, zabierając z „Formozy” na pokład kpt. mar. Edwarda Szyka, 3 marynarzy oraz niezbędny sprzęt geodezyjny.

Zaraz za Rozewiem doszło do incydentu. O godz. 18.15 obserwator na GSD dostrzegł bowiem w pobliżu naszych wód terytorialnych stojącą w dryfie obcą jednostkę wojenną, którą sklasyfikował jako krążownik. Dowódca okrętu kpt. mar. Józef Buras połączył się z oficerem operacyjnym w Gdyni, który polecił rozpoznanie obcego okrętu. „Kompas”, holując „elkę”, wykonał zwrot i obrał kurs na intruza z prędkością ok. 10 węzłów. Po 20 minutach zbliżył się do obcego okrętu na tyle, że można było odczytać jego



FOT. D. ZPMW, FOTOPERYSKOP / IZE ZBIORÓW AUTORA

Wysadzenie desantu morskiego z dużego okrętu desantowego – lato 1969 r.

numer burtowy 952 i sklasyfikować go jako dużą fregatę rakietową, prawdopodobnie radziecką. Rozpoczęła się „rozmowa” pomiędzy jednostkami za pomocą aldisu – okrętowej lampy sygnalizacyjnej. Oni pytali, czy mają do czynienia z polskim okrętem, i polecili „Kompasowi” nie zbliżać się na odległość mniejszą niż 5 kabli, a „Kompas” chciał wiedzieć, pod jaką banderą pływa intruz. Po chwili z kominów obcej fregaty wystrzelił czarny dym i w ciągu kilku minut oddaliła się ona z prędkością przekraczającą 30 węzłów na poprzednią odległość między okrętami. OH „Kompas” nie zrezygnował i po zwrocie znów obrał kurs na nierozpoznaną fregatę z tą samą żółwią prędkością i z motorówką na holu. Sytuacja powtórzyła się – po wymianie sygnałów okręt ponownie oddalił się szybko od polskiej jednostki. Przypuszczać można, że cała ta historia, przypominająca zabawę w kotka i myszkę, wywołała duże rozbawienie na obcej fregacie. W tej sytuacji rozpoznanie przerwano i „Kompas” obrał kurs na port w Ustce, w którym zacumował o 21.00.

● OD GDYNI DO ŚWINOUJŚCIA I Z POWROTEM

Następnego dnia okręt wyszedł w morze z motorówką Ł-4 i zakotwiczył w rejonie uroczyska Breń. Zadaniem wysadzonej na brzeg grupy hydrografów i geodetów było odszukanie osnowy geodezyjnej, nawiązanie punktów oparcia pomiaru głębokości oraz wykonanie stolikowych pomiarów topograficznych przybrzeżnego pasa terenu i linii brzegowej. Tego dnia zrealizowano też część prac sondażowych na wyznaczonym akwenu. Pogoda sprzyjała, a więc już 28 czerwca zakończono planowane prace w terenie i przystąpiono do robót kameralnych na planszetach roboczych.

30 czerwca rozpoczęto pomiary głębokości morza w pasie przybrzeżnym w rejonie określanym jako Królewice, położonym jeszcze bardziej na zachód od Ustki, w okolicach poligonu Wicko Morskie. Prace sondażowe kontynuowano do wieczora następnego dnia, wyruszając sprzyjającą aurę. Kolejne dwa dni poświęcono na prace obliczeniowe i kameralne. 4 lipca przed północą, po upewnieniu się o poprawności pomiarów, OH „Kompas” odcumował z Ustki i wyruszył w podróż powrotną do Gdyni. O godz. 3.20 w nocy doszło na morzu do spotkania z kutrem K-16, który zgodnie z rozkazem dowódcy OZH przebywał wówczas w Darłównu. Do portu wojennego w Gdyni OH „Kompas” dopłynął przed południem 5 lipca 1969 r.

Kilka dni później załoga jednostki otrzymała nowe zadanie polegające na wykonaniu sondażu morskiego rejonu położonego na północny zachód od Świnoujścia oraz sondażu toru wodnego przed wejściem do tego portu. Dodatkowych pomiarów kontrolnych oraz korekt wymagały też prace geodezyjne i sondażowe, które wykonywano w końcu maja na wysokości miejscowości Przytór. Okręt wyszedł z Gdyni w południe 10 lipca, holując motorówkę Ł-3, którą dowodził bsm. szt. Michał Forszpaniak, i po krótkim postoju w Darłównu zawinął następnego dnia rano do portu w Świnoujściu. Tego samego dnia „ełka” wraz z grupą brzegową rozpoczęła prace geodezyjne i sondażowe w rejonie wsi Przytór, które kontynuowano do 16 lipca. W tym czasie OH „Kompas” wykonał sondaż morski toru wodnego na podejściu do portu dla Gdańskiego Urzędu Morskiego.

Pomiędzy 16 a 18 lipca okręt wraz z motorówką Ł-3 przebywał w Darłównu,

gdzie również przeprowadzono drobne korekty wykonanych wcześniej prac i gdzie doszło do spotkania z kutrem K-16. Potem „Kompas” udał się z powrotem do Świnoujścia i od 21 do 27 lipca wykonywał sondaż morski akwenu położonego na północny zachód od portu, w pobliżu granicy niemieckiej. Po zakończeniu prac okręt wypłynął w rejs powrotny i po nocnym postoju w Darłównu wieczorem 28 lipca 1969 r. zacumował w porcie w Gdyni.

● PRZYGOTOWANIA DO WIELKICH MANEWRÓW

3 lipca wyjechały do Darłowa, Koszalina i Jarosławca, w rejonie ćwiczeń marynarki wojennej, 3 wozy stacji RYM-B wraz z załogami (w sumie 17 ludzi) pod ogólnym dowództwem kmdr. ppor. Stanisława Małachowskiego. Wiązało się to z przygotowaniem do wielkich manewrów wojsk Układu Warszawskiego pod nazwą „Odra – Nysa 69”, które miały się odbyć w dniach 23-26 września i obejmować swym zakresem również działania na morzu i w pasie nadmorskim. Wielką wagę przywiązywało więc dowództwo Marynarki Wojennej do sprawnego przeprowadzenia załadunku pododdziałów zmechanizowanych piechoty morskiej na duże okręty desantowe, a potem do szybkiego i skutecznego wysadzenia tego desantu w wybranych, ćwiczebnych rejonach działań bojowych. W ślad za „radarzystami” wypłynęły następnego dnia do Darłówna kutry hydrograficzne K-15 i K-16 z zadaniem wykonania tam doraźnych prac sondażowych. Zespoły obsługujące stacje RYM-B przebywały w terenie aż do 20 października 1969 r., natomiast kutry zostały po kilku tygodniach skierowane do innych zadań.

Bardzo ważnym etapem w przygotowaniach OZH do manewrów były tygodniowe ćwiczenia w Dziwnowie, na które 16 sierpnia wyjechała grupa złożona z 14 hydrografów i „radarzystów” pod dowództwem bosmanmata Tadeusza Gilewicza. Do zadań tej grupy należało rozstawienie na wydmach podczas manewrów elektrooptycznych nabieżników dla okrętów desantowych na najbardziej korzystnych profilach podejścia do brzegu. Grupa miała być przewieziona i wysadzona na brzeg morski przez helikoptery. Lądowanie na plaży miało odbyć się wraz z oddziałami osłonowymi i saperami. Trenowano to zadanie, ale marynarze skaczący z helikopterów nie mogli sobie poradzić z nadmiarem sprzętu i bronią, która wyraźnie zawadzała i przeszkadza-

ła. Ta sama grupa marynarzy, lecz już pod dowództwem kpt. mar. Czesława Zaciugi, otrzymała 9 września rozkaz wyjazdu do Dziwnowa na powtórne ćwiczenia. Po dwóch tygodniach przygotowań grupa hydrograficzna miała wziąć czynny udział w manewrach „Odra – Nysa 69” w rejonie na zachód od Ustki.

● TEORETYCZNE ASPEKTY DZIAŁAŃ BOJOWYCH OZH

Z chwilą wybrania rejonu pod desant morski przeprowadzano sondaż ogólny i przystępowano do oznakowania nawigacyjno-hydrograficznego. Należało przede wszystkim oznakować na morzu punkty taktycznego rozwinięcia desantu (odległe o około 9-10 Mm od brzegu), z dokładnością 0,5 kabla o zasięgu widoczności 9 Mm, które w warunkach bojowych miały rozpocząć pracę na 4 godziny przed lądowaniem desantu. Następnie wykonywano oznakowanie linii wyjściowej, wyznaczanej zazwyczaj w odległości 2,5-3 Mm od brzegu, na której następowało rozwinięcie sił desantowych i gdzie rozpoczynał się etap podchodzenia do punktów lądowania. W warunkach bojowych miały wykonywać to zadanie szybkie jednostki pływające lub samoloty, a czas rozpoczęcia pracy oznakowania określono na 1,5 godz. przed lądowaniem desantu. Ostatnim, najtrudniejszym etapem prac hydrografów, było wystawienie na wydmach w czasie akcji specjalnych elektrooptycznych nabieżników, m.in. szczelinowych typu SPU-45, emitujących w kierunku morza bardzo wąską (sektorową) wiązkę światła na najbardziej dogodnych profilach podejścia okrętów desantowych do punktów lądowania na brzegu.

Wszystkie wymienione powyżej teoretyczne aspekty działań bojowych OZH zamierzano sprawdzić w praktyce podczas wielkich manewrów państw Układu Warszawskiego pod kryptonimem „Odra – Nysa 69”. Punktem kulminacyjnym tych manewrów miał być desant z morza wojsk „południowych”, do których należały również grupy hydrografów, na brzeg broniony przez wojska „północnych”. Lądowanie desantu miało odbyć się na plażach należących do poligonu w Wicku Morskim.

● USTAWIANIE TARCZ STRZELNICZYCH

W połowie września OZH otrzymał zadanie ustawienia na morzu, w rejonie lądowania sił desantowych, określanym nazwą Królewice, trzech tarcz strzelni-

czych: dla artylerii ciężkiej, dla samolotów oraz dla czołgów i brzołowej artylerii raketowej. Wyznaczono do tego celu kuter K-15, którym dowodził bsm. szt. Marian Schmidt i grupę doświadczonych hydrografów przebywających na rutynowym sondażu przybrzeżnym w Darłóweku pod komendą kpt. mar. Edwarda Szyka. Hydrografów przewożono z kutra na brzeg na raty niewielką szalupą, która lądowała na plaży z teodolitami, statywami, radiostacjami i innym sprzętem podczas silnego przyboju. Fale z łatwością wywracały łódź i wyrzucały oszołomionych marynarzy na piasek. Na szczęście strat w ludziach i sprzęcie nie było, więc natychmiast po wylądowaniu ustawiono teodolity i radiostacje na wcześniej wybranych punktach podstawy.

Miejsca ustawienia tarcz były określone współrzędnymi geodezyjnymi. Wyznaczenie tych punktów miało być wykonane teodolitami metodą wcięcia w przód. Przed wyjazdem w teren przeprowadzono zatem obliczenia wartości kątów do wytyczenia i określono sposób prowadzenia prac. Kuter K-15 miał być prowadzony przez hydrografa za pomocą radiostacji wzdłuż osi celowej teodo-



Sprawdzanie teodolitu Wilda przed rozpoczęciem prac sondażowych w Darłóweku, po prawej st. mar. Tadeusz Mardyłło - sierpień 1969 r.



Kutry hydrograficzne K-15 i K-16 w gali banderowej

litu stojącego na stanowisku lewym. Hydrograf obsługujący teodolit na prawym stanowisku w chwili dostrzeżenia kutra w krzyżu nitek miał za zadanie podać przez radiostację sygnał „top” oznaczający, iż jednostka jest na właściwej pozycji. W tym momencie załoga miała oznaczyć miejsce ustawienia tarczy, zrzucając do morza pławę z kotwicą.

W praktyce okazało się, że łatwo było prowadzić kuter po osi celowej teodolitu, kiedy znajdował się stosunkowo blisko brzegu. Podczas ustawiania pławy pod najdalej wysuniętą w morze tarczę wystąpiły już z tym poważne kłopoty, gdyż luneta miała zbyt małe powiększenie i obraz rozmywał się w okularze, tym bardziej że widoczność nie była najlepsza. W rezultacie, mimo łączności radiowej, hydrograf prowadzący kuter miał wątpliwości, czy dobrze podaje komendy sternikowi. Powtarzano więc dwa razy dojście okrętu do wyznaczonej pozycji, aż uzyskano pewność, że płynie po właściwej linii. Wówczas zrzucano pławę na sygnał dany z prawego stanowiska teodolitu. Do punktów zaznaczonych pławami podchodziły holowniki ciągnące tarcze strzelnicze i kotwiczyły je we właściwych miejscach.

● TEORIA A PRAKTYKA

Znacznie trudniejsze zadanie stało przed hydrografami, którzy otrzymali rozkaz oznaczenia najbardziej dogodnych kierunków podejścia okrętów desantowych do brzegu za pomocą nabieżników elektrooptycznych typu MJU i SPU-45 (szczelinowych). Miały być one ustawione na wydmach zajętych przez oddziały przeciwnika. W pierwotnej wersji zamierzano przetransportować grupę hydrografów na „wrogi” brzeg na pokładzie helikopterów wraz z silną grupą osłonową i oddziałem saperów, których zadaniem było oczyszczenie plaży z min. Planowano, że śmigłowce wysadzą ten egzotyczny desant, „wisząc” nad plażą na wysokości 1 m. Podczas cwi-



FOT. AUTORA

Dowódca Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW, kmdr Dariusz Kolator podczas rozmowy z kmdr. rez. Apoloniuszem Łysejko (na pierwszym planie) - kwiecień 2009 r.

czeń przed manewrami okazało się jednak, że jest to ryzykowne, gdyż obciążeni sprzętem i bronią hydrografowie, wyskakujący ze śmigłowców w kurzawie plażowego piasku, mieli duże trudności z lądowaniem na plaży. Dowództwo postanowiło zatem, że grupa hydrografów z elektrooptycznymi nabeźnikami dla okrętów desantowych będzie podczas manewrów „Odra – Nysa 69” podwieziona w rejon lądowania desantu morskiego samochodami, niejako „od tyłu”, czyli od strony lądu zajętego przez „wroga”. Doszło więc podczas tych manewrów do tego, że należący do „południowych” hydrografowie, podrzuceni zniecałką na pozycje „północnych”, rozstawiali swoje elektrooptyczne nabeźniki na wydmach, gdzie okopały się „obce” wojska i bratali się z przeciwnikami, częstując papierosami i gawędząc. Nikomu to nie przeszkadzało – chodziło przecież o pomyślny wynik manewrów wojsk „bratnich państw Układu Warszawskiego”.

● SONDAŻ PRZYBRZEŻNY DO MAP MORSKICH

Od kilku już lat OZH wykonywał w sezonie letnim pomiary sondażowe wzdłuż wybrzeża do opracowania przybrzeżnej morskiej „mapy podstawowej”, obejmującej obszar od linii brzegowej do 1,5 - 2,0 km w morze. Prace zaczęto prowadzić od wschodu, posuwając się każdego sezonu z robotami w kierunku zachodnim. W 1968 r. zakończono pomiary w rejonie Jarosławca i od tego też miejsca rozpoczęto prace w następnym roku.

Wyjazd zespołu hydrografów w teren nastąpił bardzo późno, bo dopiero 6 sierpnia 1969 r., ze względu na inne pilniejsze prace wykonywane przez jed-

nostkę. Pod komen-
dą kpt. mar. Edwarda Szyka i bsm. Jana Chmielińskiego wyjechała samochodami do Darłówka grupa hydrograficzna licząca 14 marynarzy. W ślad za nią 11 sierpnia wypłynęły obydwie kutry oraz obydwie motorowe łodzie sondażowe. Obóz rozbito obok latarni morskiej w Darłówku, tuż za wysokim betonowym falochronem. Rozstawiono duże namioty: dwa 10-osobowe dla marynarzy i trzeci na kuchnię polową i stołówkę. Zmontowano też z przywiezionych płyt i elementów dwa domki, mieszkalny dla kadry i gospodarczy do przechowywania sprzętu i prowiantu. Do dyspozycji grupy pozostały dwa samochody – ciężarowy i „gazik”, którymi podwożono w teren zespoły hydrografów.

Szybko zaprojektowano i pomierzono osnowę geodezyjną do wykonania sondażu. Utrzymywała się bardzo dobra pogoda, pozwalająca na sprawne prowadzenie pomiarów głębokości. Hydrografów podzielono na dwa zespoły wyposażone w motorówki. Sondaż przybrzeżny rozpoczęto od Jarosławca i kontynuowano w kierunku zachodnim. Pozycje motorówki hydrograficznej na profilach sondażowych określano metodą wcięcia w przód. Nie obyło się bez poprawiania pomiarów, szukania błędów i wyjaśniania niezgodności – jak zwykle przy tego typu pracach – lecz nie miało to wpływu na tempo robót.

W połowie września, przed manewrami „Odra – Nysa 69”, grupa hydrograficzna oddelegowana była na kilka dni do prac związanych z tymi ćwiczeniami, a później w nich uczestniczyła. W nocy z 1 na 2 października, podczas szalejącego sztormu, fale morskie przelały się przez falochron w Darłówku i podtopiły obozowisko hydrografów, które trzeba było rano ewakuować. Grupa została ulokowana w prowizorycznych warunkach na latarni morskiej, lecz robót sondażowych nie przerwano. Zakończono je dopiero 20 października 1969 r. w rejonie Sarbinowa. W rezultacie uzyskano bardzo dobry wynik prac, gdyż wykonano w opisanym sezonie ok. 50 km sondażu przybrzeżnego.

● KONIEC SEZONU

W drugiej połowie października zjeżdżali na „Formozę” wszystkie terenowe grupy hydrografów i zespoły obsługujące stacje radionawigacyjne RYM-B. Materiały z pomiarów morskich i lądowych poddawane były teraz obróbce przez Sekcję Opracowań Kameralnych, której kierownikiem był kmdr ppor. Hieronim Kozłowski mający do pomocy ppor. mar. Apoloniusza Łysejkę. Prace kameralne wykonywało 3-4 marynarzy, z reguły techników geodetów posiadających predyspozycje kreślarskie. Pracownia zajmowała pomieszczenie nr 6 na parterze budynku kadry, nazywane potocznie „szóstką”. Wykonywano tam obliczenia współrzędnych punktów osnowy, opracowywano echogramy sondażu, interpretując zapisy sondy i opisując głębokości, oraz kartowano na planszetach w skali 1:10 000 pomierzone w terenie pozycje na profilach sondażowych. Następnie opisywano tuszem rzędne głębokości oraz interpolowano i wykreślano izobaty. Tak podczas jesienno-zimowej przerwy w pracach sondażowych powstawały pierworysy przybrzeżnych map morskich.

Jubileusz 50-lecia Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW skłonił mnie do podjęcia próby przedstawienia typowych zadań wykonywanych przez tę jednostkę przed 40 laty. Pragnę w tym miejscu złożyć serdeczne podziękowania kmdr. Dariuszowi Kolatorowi, dowódcy DZH MW, oraz kmdr. rez. Apoloniuszowi Łysejko za udzieloną pomoc w uzyskaniu dostępu do źródeł i w opracowaniu tego artykułu.

ZDZISŁAW SZAMBELAN

Źródła:

- Akta OZH, Archiwum Marynarki Wojennej; Dziennik zdarzeń OH „Bałtyk” (1969), sygn. 3463/72; Dziennik zdarzeń OH „Kompas” (1969), sygn. 3463/72; Książka rozkazów dziennych OZH (1969), sygn. 3905/90; Książka rozkazów dowódcy OH „Kompas” (1969), sygn. 3748/84; Książka rozkazów dowódcy Grupy Jednostek Pływających (1969), sygn. 3748/84;
- Banachowicz Andrzej, Nitner Henryk, Zarys dziejów okrętów hydrograficznych PMW 1918-1993, „Przegląd Morski”, nr 1 z 1994 r.;
- Grabiec Dariusz, Służba hydrograficzna Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1920-1989, niepublikowana praca doktorska z 2003 r.;
- Kobalczuk Andrzej, Na morskim poligonie hydrografów, „Bandera” nr 35 (704) z 1970;
- Kronika jednostki wojskowej nr 5511, cz. I;
- Notatki i listy autora z lat 1969-1970;
- Piwoński Jan, Flota spod biało-czerwonej, Warszawa 1989;
- Soroka Marek, Polskie okręty wojenne 1945-1980, Gdańsk 1986;
- Wardziak Anna, Na Bałtyku coraz bezpieczniej. 85 lat polskiej hydrografii morskiej, GEODETA 3/2005;
- Wywiad przeprowadzony przez autora z kmdr. rez. Apoloniuszem Łysejko.