

Mapa morska jako narzędzie w planowaniu operacji przez Polską Marynarkę Wojenną w okresie funkcjonowania w Układzie Warszawskim

Robert Rybak

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

E-mail: robertrybak@umk.pl

Zarys treści: Mapy morskie to podstawowe narzędzie w prowadzeniu nawigacji. Zależenie od charakteru prowadzonej działalności człowieka na morzu są wykorzystywane do dokumentowania planowanej i przebytej drogi okrętu oraz wykonywanych działań. Autor przedstawia charakter pracy na mapie morskiej wykonywanej w Polskiej Marynarce Wojennej w wybranym okresie jej funkcjonowania w Układzie Warszawskim, opisuje przykłady operacji morskich prowadzonych wobec państw członkowskich NATO. Autor odwołuje się do dokumentacji operacyjnej marynarki wojennej, w tym nawigacji taktycznej i działań bojowych realizowanych zgodnie z przyjętymi dokumentami strategicznymi.

Słowa kluczowe: mapa morska, nawigacja taktyczna, działania bojowe, marynarka wojenna, Układ Warszawski

1. Wstęp

Marynarka Wojenna jest jednym z rodzajów sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Utworzona Dekretem Józefa Piłsudskiego w dniu 28 listopada 1918 r, została powołana do życia, aby posłużyć jako narzędzie polityczne w celu uzyskania możliwie największego dostępu do morza po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Nowo odrodzone państwo polskie od dnia utworzenia Marynarki Wojennej podjęło ponadprzeciętny wysiłek, aby w możliwie krótkim czasie wychować i wykształcić nowe pokolenia marynarzy szkolonych w najlepszych europejskich uczelniach. Mieli oni zarówno znacząco wzmacniać system bezpieczeństwa narodowego, jak również pełnić funkcje reprezentacyjne na arenie międzynarodowej.

Okres II wojny światowej i kształtujące się po wojnie realia polityki międzynarodowej prowadzonej przez sprzymierzonych doprowadziły do powstania 14 maja 1955 roku Układu Warszawskiego, organizacji polityczno-wojskowej mającej zapewnić równowagę sił dla NATO. Te organizacje militarne dwóch

przeciwstawnych bloków politycznych były gotowe do podjęcia wobec siebie akcji zbrojnej w wyniku jakiegokolwiek zagrożenia wojennego.

Członkostwo Polski w Układzie Warszawskim, poza narzuconymi zobowiązaniami politycznymi, miało zagwarantować nienaruszalność jej zachodniej granicy, której kwestia, choć zawarta w umowie poczdamskiej, nie została zrealizowana przez sprzymierzonych po ustaniu działań wojennych.

W prowadzonej powojennej polityce bezpieczeństwa PRL zasadniczą rolę odgrywały granice państwa, ich długość i ich sąsiedztwo. Charakterystyczna jest tu granica morska wynosząca 524 km i stanowiąca w ujęciu strategicznym jeden ze słabszych punktów polskiej obrony. Powyższy fakt spowodował konieczność podjęcia działań zmierzających do jej wzmocnienia oraz określenia miejsca w podejmowanych działaniach zbrojnych zgodnie z przyjętą doktryną wojenną. Powstał dokument określający sojusznicze współdziałanie Polskiej Marynarki Wojennej (PMW) z Flotą Bałtycką ZSRR i Ludową Marynarką Wojenną NRD, zarówno na obszarze Morza Bałtyckiego, jak i akwenów z nim graniczących. Należy zauważyć, że polskie okręty wojenne były głównie przewidziane do operowania na Morzu Bałtyckim i Cieśninach Duńskich realizując zadania w ramach Zjednoczonej Foty Bałtyckiej, będącej elementem Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego operującej na Zachodnim Teatrze Działań Wojennych. Ponadto, szkolenie załóg okrętowych PMW realizowano na morzach: Północnym, Norweskim i Oceanie Atlantyckim. Obejmowało ono między innymi monitorowanie szlaków komunikacyjnych przeciwnika i zwalczanie jego jednostek oraz prowadzenie rozpoznania i współdziałanie w ramach międzynarodowych grup okrętowych.

2. Ocena wojskowo-geograficzna Morza Bałtyckiego w okresie Układu Warszawskiego

Morze Bałtyckie, określane również jako morze śródziemne północnej Europy, jest płytkim akwenem położonym na szelfie kontynentalnym w północnej Europie. Morze to od wieków odgrywa znaczącą rolę gospodarczą dla krajów tej części kontynentu i ich bezpieczeństwa, w szczególności w planowanych operacjach militarnych. W świetle badanych dokumentów operacyjnych PMW opisywanego okresu, zwracano szczególną uwagę na jego rolę w czasie ewentualnej wojny. Opisano to między innymi w dokumencie przygotowanym przez kontradmirała Henryka Pietraszkiewicza w Dowództwie Marynarki Wojennej w 1970 roku (podpisali się pod nim Dowódca Marynarki Wojennej kontradmirał Ludwik Janczyszyn, Dowódca Pomorskiego Okręgu Wojskowego generał dywizji Józef Kamiński, Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju generał dywizji Roman Paszkiewicz, Szef Wojsk Ochrony Pogranicza generał brygady Mieczysław Dębicki). W dokumencie tym napisano, że: *Morze Bałtyckie ze względu na stykowe położenie pomiędzy środkowoeuropejskim i północnoeuropejskim TDW*

stanowi akwen, na którym działania sił morskich będą miały poważne znaczenie, szczególnie w początkowym okresie wojny. Na tym morzu krzyżują się bowiem interesy państw należących do dwóch przeciwstawnych ugrupowań politycznych. W realizacji zadań podporządkowanych tym interesom, szczególną rolę w przyszłym konflikcie zbrojnym będą spełniać siły morskie obu tych ugrupowań. Z jednej strony siły morskie nadbałtyckich państw Układu Warszawskiego będą dążyć do wyjścia na Morze Północne poprzez zniszczenie zasadniczych sił morskiego zgrupowania operacyjnego NRF i Danii z jednoczesnym opanowaniem strefy cieśnin duńskich, z drugiej zaś – siły morskie nadbałtyckich państw NATO będą zamierzały zrealizować swoje agresywne cele poprzez współdziałanie z nadmorskim skrzydłem własnych wojsk lądowych w ich działaniach zaczepnych, blokadę cieśnin duńskich, a tym samym uniemożliwienie wejścia sił morskich państw socjalistycznych na Morze Północne oraz utrzymanie inicjatywy w zachodniej części Morza Bałtyckiego. Szczególne znaczenie w realizacji zadań operacyjnych trzech flot sojuszniczych działających na północno-zachodnim kierunku operacyjnym odgrywają cieśniny duńskie, które stanowią jedyne możliwe, poza Kanałem Kilońskim, wyjście na Morze Północne. Zamknięty charakter Morza Bałtyckiego, jego stosunkowo niewielkie rozmiary, słabo rozwinięta linia brzegowa naszego wybrzeża morskiego i wynikające stąd znikome możliwości maskowania sił okrętowych, małe głębokości ograniczające szerokie wykorzystanie okrętów podwodnych, przy tym sprzyjające użyciu min morskich, praktycznie na całym akwenie – determinują konieczność posiadania sił uderzeniowych w postaci silnego lotnictwa i małych okrętów rakietowych oraz innych okrętów bojowych i specjalnych (okręty desantowe, okręty wsparcia ogniowego, okręty zwalczania okrętów podwodnych, trałowce, okręty ratownicze, pomocnicze jednostki pływające) przeznaczonych do utrzymania korzystnego reżimu operacyjnego w strefie działań bojowych i w rejonach bazowania sił własnych. Stosunkowo nieduże odległości oddzielające Morze Bałtyckie od Wielkiej Brytanii, Norwegii, Holandii i Belgii umożliwiają, w sprzyjającej sytuacji operacyjnej na Morzu Północnym, znaczne wzmocnienie sił morskich NATO na Bałtyku przez wprowadzenie na to morze części sił okrętowych wymienionych państw. Nie należy również wykluczać możliwości wprowadzenia na ten akwen części floty USA. Za taką ewentualnością przemawia nadzwyczaj duże znaczenie strefy cieśnin duńskich. Jest ona jakoby „naturalnym kluczem” umożliwiającym połączenie Morza Bałtyckiego z Morzem Północnym. Podyktowane geograficznymi względami niezadowalające warunki bazowania własnych sił okrętowych stwarzają konieczność posiadania odpowiednich sił i środków obrony i osłony rejonów bazowania w postaci brzegowych jednostek rakietowych, lotnictwa morskiego, czy okrętów z silnym uzbrojeniem przeciwlotniczym. Wychodząc z oceny charakteru brzegu morskiego południowej części Morza Bałtyckiego, jak również warunków do rozwijania działań wojsk desantu morskiego na lądzie w skali operacyjno-taktycznej i operacyjnej wydzielają się dwa zasadnicze, najbardziej prawdopodobne kierunki działań desantowych

potencjalnego przeciwnika. Należą do nich odcinki wybrzeża PRL: KOŁOBRZEG – ŚWIDWIN i USTKA – MIASTKO. Desanty taktyczne, dywersyjno-rozpoznawcze i dywersyjne mogą być wysadzane w dowolnym punkcie na wybrzeże PRL¹. Rejon Morza Bałtyckiego stanowi również dogodny obszar do przenikania na wybrzeże i w głąb kraju środków napadu powietrznego przeciwnika, tędy bowiem prowadzi jeden z zasadniczych kierunków operacyjno-powietrznych, a mianowicie kierunek wyspy brytyjskie – Kopenhaga – Warszawa. Kierunek ten zapewnia przeciwnikowi najdogodniejsze warunki wykonania nalotów od strony morza, gdzie strefa wykrywania radiolokacyjnego z powodu braku wysuniętych półwyspów i wysp jest wyjątkowo płytka. Należy podkreślić, że kierunek ten w przeciwieństwie do wszystkich pozostałych nie jest osłonięty przez siły i środki obrony powietrznej sąsiednich państw uczestników Układu Warszawskiego².

3. Przeznaczenie i zadania Marynarki Wojennej w okresie PRL

W przywołanym dokumencie zauważono również, iż Polska Rzeczpospolita Ludowa posiadająca 524-kilometrowy dostęp do morza z trzema dużymi i kilkoma mniejszymi portami rozwijała swoją flotę handlową i rybacką oraz dysponowała dużym prężnie działającym przemysłem okrętowym. Stanowiło to znaczący element organizmu ekonomicznego ówczesnej Polski. Dlatego też uznano, że specyficzna rola Marynarki Wojennej, we współpracy z sojusznikami, miała zabezpieczyć strategiczne cele polityczne i ekonomiczne PRL zarówno w czasie pokoju, jak i wojny³. Ustalono również, że w toku działań wojennych MW będzie odpowiedzialna za działania na morzu, natomiast na brzegu i lądzie odpowiedzialnym za bezpieczeństwo będzie dowódca Pomorskiego Okręgu Wojskowego, a w powietrzu dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju⁴.

¹ Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) 1596/29, k. 526–529.

² Ibidem, k. 454–455.

³ Do zadań Marynarki Wojennej należało: 1. Zwalczanie sił morskich nieprzyjaciela na morzu i w rejonach bazowania; 2. Zabezpieczenie działań wojsk lądowych na nadmorskim kierunku operacyjnym (udział w działaniach desantowych, przeciwdesantowych, dowóz wojsk i zaopatrzenie, osłona wojsk od uderzeń ze strony morza, wsparcie ogniowe wojsk lądowych); 3. Obrona własnych morskich linii komunikacyjnych; 4. Obrona strefy operacyjnej Marynarki Wojennej (udział w obronie wybrzeża). Zadania miały być wykonywane we współdziałaniu z innymi rodzajami Sił Zbrojnych PRL oraz Flotą Bałtycką ZSRR i Ludową Marynarką Wojenną NRD, wykorzystując odpowiednie siły i środki, do których zaliczono: lotnictwo morskie, okręty nawodne i podwodne oraz nadbrzeżne jednostki artylerijsko-rakietowe. Marynarka Wojenna dysponowała wówczas pododdziałami łączności, wojskami inżynieryjnymi oraz wojskami chemicznymi. Dla tyłowego i specjalnego zabezpieczenia zasadniczych sił MW dysponowała bazami, w których ulokowano warsztaty, składy uzbrojenia, paliwa, umundurowania i żywności, szpitale, ośrodki szkoleniowe itp. Główną siłę uderzeniową w warunkach Morza Bałtyckiego stanowiły okręty i kutry rakietowe oraz lotnictwo morskie. Zaplanowano, że w przypadku bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa PRL zarządzona miała być mobilizacja, podporządkowanie Marynarce Wojennej Brygady WOP oraz przejęcie przez nią określonej liczby statków handlowych i rybackich będących w okresie pokojowym w gestii Ministerstwa Żeglugi. Źródło: Ibidem, k. 533.

⁴ Ibidem, k. 534.



Ryc. 1. Możliwe zasięgi i rejony działań sił Marynarki Wojennej.
Źródło: Archiwum Wojskowe w Gdyni 3596/78/4, k. 82

W dniu 22 czerwca 1964 roku Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Marian Spychalski wydał Dyrektywę operacyjną nr 0041/Oper. stwierdzającą, że Marynarka Wojenna stanowi związek operacyjny wydzielony przez Siły Zbrojne PRL do Zjednoczonych Sił Zbrojnych państw stron Układu Warszawskiego, określając następujące zadania dla MW na czas wojny:

- 1) zwalczanie sił morskich NATO i niedopuszczenie ich do działania w środkowej części Bałtyku;
- 2) udział w obronie polskiego wybrzeża wspólnie z wojskami OTK;
- 3) zabezpieczenie przewozów drogą morską zaopatrzenia dla frontu nadmorskiego;
- 4) prowadzenie operacji desantowych wspólnie z wojskami frontu nadmorskiego;
- 5) udział w organizowaniu systemu bazowania sił własnych i sojuszniczych⁵.

Powyższe punkty zawarto we wprowadzonym do użytku w 1964 roku Regulaminie Walki Sił Zbrojnych PRL, uwzględniając działania Marynarki Wojennej zarówno na korzyść wojsk operacyjnych, jak i militarnej obrony terytorium kraju⁶.

⁵ J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956–1980 (studium historyczno-wojskowe cz. I)*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej”, nr 096, Gdynia 1988, s. 76.

⁶ Ibidem, s. 79.

Istotną rolę w obronie wybrzeża odgrywały bazy morskie, do których należały dwie flotylle obrony wybrzeża: 9. i 8. FOW. Flotylle będące związkami operacyjno-taktycznymi przeznaczone były do wykonywania zadań w zakresie: organizacji i realizacji obrony określonej strefy odpowiedzialności; obrony przybrzeżnych morskich linii komunikacyjnych; zabezpieczenia materiałowo-technicznego i specjalnego sił uderzeniowych Marynarki Wojennej oraz sił organicznych; przygotowania i przechowywania zapasów mobilizacyjnych uzbrojenia, sprzętu technicznego i różnego rodzaju zaopatrzenia; zabezpieczenia warunków bytowych i kulturalnych stanów osobowych okrętów i jednostek oraz rodzin kadry.

Strefę operacyjną Marynarki Wojennej określono obszarem ograniczonym punktami: styk granicy państwowej z ZSRR z linią brzegu – punkt o współrzędnych $\phi=55^{\circ}21'N$, $\lambda=18^{\circ}10'E$ – Dueodde na wyspie Bornholm – m. Rønne (w. Bornholm) – punkt o współrzędnych $\phi=55^{\circ}05'N$, $\lambda=14^{\circ}13'E$ – styk granicy państwowej z NRD z linią brzegu. Granicę południową strefy stanowi linia brzegu. Południk przechodzący przez latarnię Jarosławiec dzieli strefę operacyjną Marynarki Wojennej na dwie strefy odpowiedzialności flotylli: część zachodnią, za którą odpowiadała 8. Flotylla Obrony Wybrzeża (8. FOW) oraz wschodnią będącą w odpowiedzialności nieistniejącej już 9. Flotylli Obrony Wybrzeża (9. FOW), odpowiadającej za porty morskie Gdynia i Gdańsk oraz porty wojenne Oksywie i Hel (przemianowany obecnie na punkt bazowania MW). W strefie odpowiedzialności 8. FOW znalazły się zespół portowy Szczecin-Świnoujście oraz pozostałe mniejsze porty i przystanie mogące być wykorzystane jako punkty stałego lub manewrowego bazowania sił⁷.

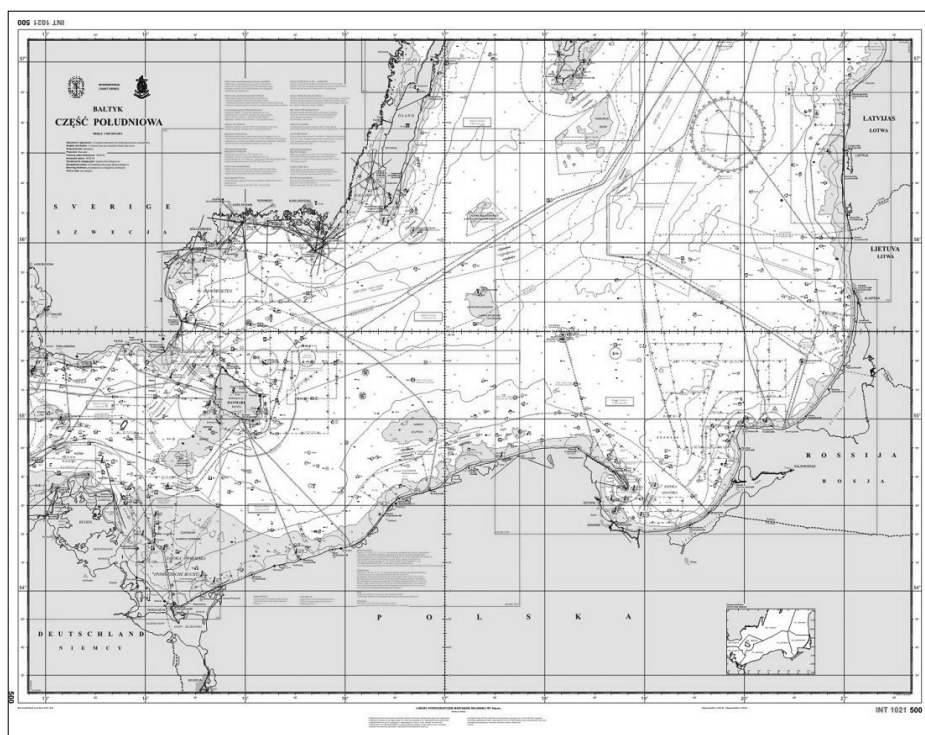
Ponadto, ze względu na szczególne zagrożenie baz morskich, portów handlowych i infrastruktury wojskowej i gospodarki narodowej, na wybrzeżu zorganizowano kompleksową obronę wybrzeża wyodrębniając następujące jej rodzaje: obronę powietrzną (OPow), obronę przed bronią masowego rażenia (OPBMAR), obronę przeciw okrętom podwodnym (OPOP), obronę przeciwinową (OPM), obronę przeciwkutową (OPKut), obronę przeciwdywersyjną (OPDyw), i obronę przeciwdesntową (OPDes)⁸.

4. Mapa morska w działalności operacyjnej MW

Mapa morska jest zmniejszonym, zgeneralizowanym i matematycznie określonym obrazem powierzchni kuli ziemskiej lub jej części przedstawionym na płaszczyźnie za pomocą znaków graficznych. Na mapach morskich wykonywany jest nakres drogi okrętu. W Marynarce Wojennej stosowane były i są mapy

⁷ CAW 1596/29, k. 537.

⁸ Ibidem, k. 538.



Ryc. 2. Mapa generalna: Bałtyk – część południowa.

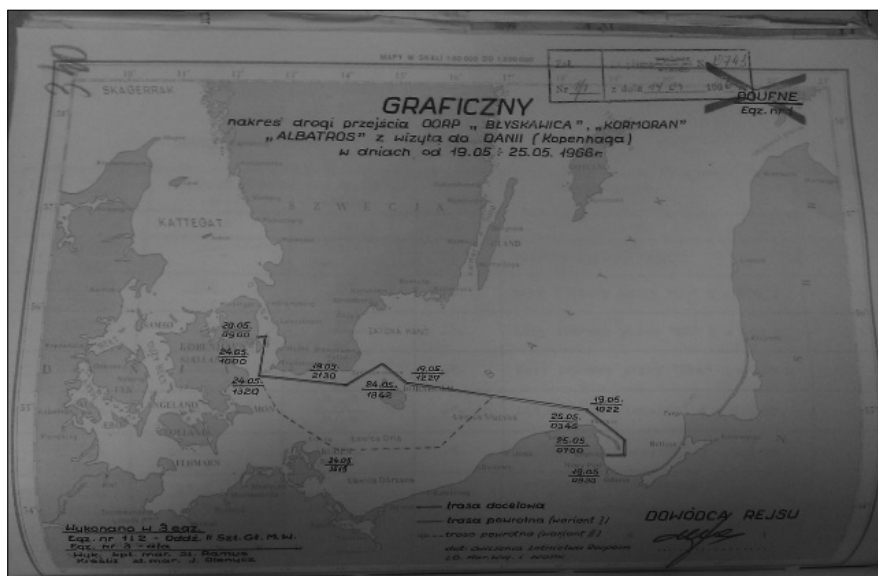
Źródło: <http://www.bhmw.mw.mil.pl/mapy2.php#> (dostęp 22.04.2017)

morskie w odwzorowaniu Merkatora⁹. Używane do prowadzenia nawigacji spełniają określone warunki, z których najważniejszym jest wierne odwzorowanie kątów zawartych na mapie między danym równoleżnikiem a południkiem zgodnie z kątami rzeczywistymi. Realizowana w ten sposób nawigacja morska prowadzona jest po loksodromie. Na mapach morskich wykonanych w odwzorowaniu Merkatora *południki i równoleżniki geograficzne tworzą układ linii prostych, równoległych i prostopadłych do siebie. Linie pionowe przedstawiają południki geograficzne o kierunku N–S. Linie poziome równoleżniki geograficzne o kierunku E–W. Długość geograficzna jest u góry i u dołu mapy, szerokość geograficzna – z prawej i lewej strony*¹⁰. Mapy morskie ze względu na skalę i treść jaką przedstawiają dzielimy na generalne, brzegowe i plany. Ponadto wyróżniamy

⁹ Podstawowym odwzorowaniem stosownym zarówno w nawigacji morskiej jak i w nawigacji lotniczej jest odwzorowanie równokątne walcowe normalne. Po raz pierwszy zostało ono użyte w 1569 roku przez Merkatora (właściwe nazwisko Gerard Kremer). Około 1630 roku odwzorowanie Merkatora weszło do powszechnego użytku w nawigacji. Źródło: J. Wereszczyński, *Kartografia nawigacyjna. Część I, Podstawy matematyczne*, Warszawa 1970, s. 104–105.

¹⁰ B. Gradysz, *Poradnik marynarza*, Gdańsk 1973, s. 131. Zob. również: J. Wereszczyński, *Kartografia nawigacyjna. Część II, Mapy morskie*, Warszawa 1970.

mapy pomocnicze i mapy informacyjne¹¹. Czasami mapy morskie wykonuje się w rzucie gnomonicznym w celu zobrazowania obszarów podbiegunowych oraz do żeglugi po ortodromie¹². Mapy nawigacyjne dla Marynarki Wojennej opracowuje Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.



Ryc. 3. Graficzny nakres drogi przejścia OORP „Błyskawica”, „Kormoran”, „Albatros” z wizytą do Danii (Kopenhaga) w dniach od 19 do 25 maja 1966 r. Źródło: CAW 1475/10/62, k. 340

Stosowane w Marynarce Wojennej mapy morskie, zarówno w okresie Układu Warszawskiego, jak i obecnie, przeznaczone były i są do zabezpieczenia pływania i działań okrętów na morzu oraz wykonywania różnorodnych prac. Jako podstawowe narzędzie nawigatora zawierają one dane o linii brzegowej, głębokości, rodzaju dna, przeszkodach nawigacyjnych i wyposażeniu nawigacyjnym akwenów¹³. Cechą charakterystyczną mapy morskiej jest jej wartość pomiarowa, pozwalająca na traktowanie jej jako dokumentu technicznego¹⁴. Pozwalająca tym samym na graficzne zobrazowanie działań Marynarki Wojennej¹⁵ na

¹¹ Ibidem, E.W. Anderson, *The Principles of navigations*, London 1966, s. 328.

¹² Ortodromą nazywa się linię najkrótszej odległości między dwoma punktami na powierzchni kuli ziemskiej; Źródło: J. Wereszczyński, op. cit., s. 56, 65; J. Giertowski, T. Meissner, *Nawigacja terestryczna*, Gdynia 1963, s. 268, 293.

¹³ C.H. Cotter, *The complete coastal navigator*, London 1964, s. 84–87.

¹⁴ J. Urbański, Z. Kopacz, J. Posiła, *Nawigacja morska cz. I*, Gdynia 1995, s. 125–126.

¹⁵ Na przykład: *Plan Rejsu wizyta OORP „Błyskawica”, „Kormoran” i „Albatros” („Orlik”) w Danii (Kopenhaga) w okresie od 20.05. do 25.05.1966*, zatwierdzony przez Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego generała dywizji Wojciecha Jaruzelskiego w dniu 23 kwietnia 1966 roku.; Źródło: CAW 1475/70/62, k. 338.

morzu z uwzględnieniem drogi okrętu po krzywiznie Ziemi, a co za tym idzie określaniem pozycji okrętu na morzu i jej dokładności¹⁶. Dodatkowo, odgrywa ona zasadniczą rolę w realizowanej w MW nawigacji taktycznej okrętów, mającej na celu nie tylko bezkolizyjne prowadzenie okrętu po morzu, ale przede wszystkim optymalne wykorzystanie środków walki okrętu własnego zarówno w ataku, jak i obronie. Realizowane w tym celu obliczenia, wykonywane również na mapie, zwiększały obrazowość sytuacji¹⁷. Wszystko to było elementem planowania i realizowania operacji morskiej, rozumianej jako zespół wzajemnie powiązanych działań bojowych z góry uzgodnionym co do obiektów, czasu i miejsca (rejonu) wykonywaniu uderzenia. Należy zauważyć, że operacje morskie mogą być wykonywane przez związki operacyjne i związki taktyczne marynarki wojennej, samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych. Charakterystyczna dla tego rodzaju operacji jest jedność zamiaru i planu działania wszystkich sił podległych scentralizowanemu dowództwu. Operacja morska w odróżnieniu od działań systematycznych (wykonywanych dla osiągnięcia celu operacyjnego) marynarki wojennej prowadzona jest w stosunkowo krótkim czasie, na który w ogólnym przypadku składa się czas potrzebny na rozwinięcie sił, wykonanie zadań częściowych operacji, działania zabezpieczające oraz powrót sił do bazy¹⁸. *Czas potrzebny na przeprowadzenie operacji morskiej zależy od charakteru wykonywanego zadania, sił i środków biorących w niej udział, odległości rejonu działań bojowych od własnych baz, a także psychicznych i fizycznych możliwości załóg*¹⁹. W czasie operacji prowadzone są działania bojowe²⁰.

Podstawą przeprowadzenia operacji morskiej jest zabezpieczenie nawigacyjno-hydrograficzne (tj. między innymi przygotowanie i dostarczenie map morskich opisujących rejon pływania oraz właściwych wydawnictw nautycznych) i hydrometeorologiczne mające na celu stworzenie i wybór dogodnych warunków nawigacyjnych i hydrometeorologicznych dla działań sił MW w rejonie operacji²¹. Za przykład może posłużyć *Plan rejsów okrętów Marynarki Wojennej*

¹⁶ J. Urbański, T. Kantak, Wyznaczanie trajektorii z uwzględnianiem elipsoidalnego kształtu Ziemi, w: *Nawigacyjno-hydrograficzne i meteorologiczne zabezpieczenie działań na morzu. Materiały na konferencję naukowo-techniczną*, Gdynia 1985, s. 6–7. W. Wojewoda, *Nawigacja taktyczna. Podstawy teoretyczne*, cz. I, Gdynia 1989, s. 10–11.

¹⁷ W. Wojewoda, W. Drobniewski, *Nawigacja taktyczna. Nakresy manewrowe*, Gdynia 1986, s. 3–4; W. Sobich, *Lehrbuch der militärischen Navigation*, Berlin 1966, s. 175.

¹⁸ R. Miecznikowski, *Sztuka operacyjna Marynarki Wojennej. Zasady ogólne*, Gdynia 1977, s. 15.

¹⁹ Ibidem, s. 15.

²⁰ *Działania bojowe na morzu to użycie środków walki, manewru i środków walki albo wyłącznie manewru przez związki (oddziały, pododdziały, okręty, samoloty) marynarki wojennej wobec nieprzyjaciela, celem jego zniszczenia, obezwładnienia, osłabienia, odparcia lub zdobycia o nim określonych danych*. Źródło: T. Mandat, *Vademecum zasad walki Marynarki Wojennej Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Gdynia 1983.

²¹ R. Miecznikowski, *Sztuka operacyjna Marynarki Wojennej. Operacje wspólne*, cz. III, Gdynia 1986, s. 26. Zob. również: S. Dzierżak, T. Fryauf, *Oceaniczne i morskie teatry działań wojennych*, cz. I. *Atlantycki i Arktyczny Teatr Działania Wojennych*, Gdynia 1980.

do portów zagranicznych oraz poza akweny Morza Bałtyckiego na rok 1967²². Ponadto mapa morska w omawianym okresie była wykorzystywana do doskonalenia pływania nawodnego i podwodnego okrętów w węzłowych rejonach szlaków komunikacyjnych oraz poznawania warunków hydrometeorologicznych i nawigacyjnych różnych akwenów morskich w celu studiowania zachodniego teatru działań wojennych. Działania te prowadzono podczas podróży do różnych portów państw członków NATO.

W 1966 roku szef Zarządu I Sztabu Generalnego zatwierdził plan rejsu rozpoznawczego jachtu „Hetman”. W piśmie do dowódcy MW zaznaczył, że w związku z otrzymaną przez ambasadę polską w Kopenhadze notą zakazującą wykonywania zdjęć na wodach terytorialnych oraz fotografowania obiektów portowych w Danii, zabronił robienia przez załogę zdjęć, szkiców i notatek podczas pobytu na wodach terytorialnych i w portach Danii i NRF. Jednocześnie polecił przygotować uczestników rejsu do wykonywania zadań rozpoznawczych w warunkach wprowadzonych ograniczeń. Rejs miał na celu: *zbadać wyposażenie i możliwości bazowania okrętów wojennych w planowanych portach postoju; stwierdzić, czy w portach postoju są obiekty wojskowe takie jak magazyny, koszary, punkty obserwacji i łączności, warsztaty remontowe i inne; zapoznać oficerów z systemem torów wodnych, podejść do portów oraz ukształtowaniem linii brzegowej wybrzeży; zbadać od strony morza i lądu możliwości lądowania desantu w rejonie Faksø, zbadać możliwości ustawienia przeszkód przeciwdesantowych w wodzie oraz odległość ich ustawienia od brzegu; wykonać fotoszki-ce i zdjęcia charakterystycznych odcinków w/w rejonu; zapoznać oficerów z warunkami nawigacyjnymi w wąskich przejściach pomiędzy wyspami duńskimi*²³.

Podobne działania realizowano podczas rejsu operacyjno-szkoleniowego okrętów podwodnych OORP „Sokół”, „Kondor” i „Bielik”. Trasa rejsu przebiegała przez Morze Bałtyckie – Fehmarnbełt – Duży Bełt – Kattegat – Skagerak – Mrze Północne – Ocean Atlantycki – Kanał La Manche – Morze Północne – Skagerak – Kattegat – Sund – Morze Bałtyckie. Celami rejsu były wówczas: *wykonać zadania rozpoznawcze w ramach „służby bojowej” okrętów podwodnych Floty Bałtyckiej ZSRR w rejonie Oceanu Atlantyckiego; doskonalic współdziałanie z okrętami podwodnymi Floty Bałtyckiej ZSRR z wykorzystaniem jej długofalowego centrum nadawczego dużej mocy; wykonać zadania taktyczne planowane na rok 1966; doskonalic załogi okrętowe w długotrwałym pływaniu nawodnym i podwodnym w węzłowych rejonach szlaków komunikacyjnych Morza Północnego i północno-wschodniej części Oceanu Atlantyckiego w czasie wykonywania typowych zadań bojowych; dać praktykę astronawigacyjną oficerom pokładowym*²⁴. W ramach postawionych zadań operacyjno-szkoleniowych

²² CAW 1516/70/6, k. 4.

²³ CAW 1475/70/62, k. 389.

²⁴ CAW 1475/70/62, k. 461.

polecono meldować o wykryciu w wyznaczonym rejonie lotniskowców USA i Wielkiej Brytanii, raketowych okrętów podwodnych, zespołów okrętowych od trzech niszczycieli wzwyż, zespołów okrętowych państw bloku NATO prowadzących ćwiczenia taktyczne. Dodatkowo wykonać programowe zadania taktyczne na temat: *Zwalczania komunikacji nieprzyjaciela w rejonie północno-wschodniego Atlantyku oraz Forsowanie rubieży przeciwko okrętom podwodnym na linii „SHETLAD – FAEROES”*²⁵. We wnioskach dotyczących prowadzenia okrętu po określonych akwenach z wykorzystaniem pomocy nautycznych, w tym odpowiednio dokładnych map morskich, zawarto informację o słabej znajomości warunków hydrologicznych w rejonach działań, wynikającej z braku odpowiednio dokładnych opracowań dotyczących dynamiki wód w przekroju pionowym. Miało to znaczący wpływ na dokładność prowadzenia nawigacji podczas pływania podwodnego. Natomiast określanie pozycji okrętów w tych rejonach było możliwe tylko za pomocą systemu „CONSOL” i radiolaterni. Niestety, niekorzystne ustawienie stacji nadawczych nie zapewniło możliwości dokładnego określania pozycji okrętów na morzu. Stwierdzono wówczas, że jedynym sposobem gwarantującym prowadzenie dokładnej nawigacji były astronomiczne linie pozycyjne. Pomiarów dokonywały grupy obserwacyjne wykonujące pomiar jednocześnie dwoma sekstantami. Dokładność określonej w ten sposób pozycji okrętu obarczona była błędem do jednej mili morskiej (Mm). Okręty pokonały w położeniu nawodnym/podwodnym drogę o długości: OORP „Bielik” – 2444,9/1150,1 Mm; „Kondor” – 2375,5/1430,1 Mm; „Sokół” – 2652,3/893,0 Mm²⁶.

Innym przykładem graficznego zobrazowania pokonanej przez okręt drogi podczas realizacji zadań operacyjnych jest rejs szkoleniowy OORP „Warta” i „Notec” realizowany w 1966 roku (ryc. 4). Jego celami szkoleniowymi były: *poznanie pod względem nawigacyjnym wybrzeży NRD; zapoznanie się z torami wodnymi w południowo-zachodniej części Bałtyku oraz na wewnętrznych wodach NRD; trening w prowadzeniu nawigacji w wąskich przejściach i przy podejściu do portów; poznanie przejść do portów Stralsund, Warnemunde, Sassnitz*²⁷.

Problem zabezpieczenia nawigacyjnego podczas prowadzenia operacji morskich był analizowany przez cały okres funkcjonowania Układu Warszawskiego. Szczególną uwagę przywiązywano do jakości map i pokrycia przez nie akwenów morskich w celu usprawnienia operowania marynarki wojennej, w tym we współpracy z flotami sojuszniczymi. W 1970 roku podjęto działania zmierzające do ujednolicenia metod zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego flot sojuszniczych. W tym celu *wprowadzono w życie na okres podwyższonej i pełnej gotowości bojowej jednolity system torów wodnych w południowej części Morza Bałtyckiego i strefy cieśnin; w związku z potrzebą włączenia*

²⁵ CAW 1475/70/62, k. 462.

²⁶ Ibidem, k. 601.

²⁷ CAW 1595/47, k. 503.



Ryc. 4. Graficzny nakres drogi rejsu szkoleniowego do portów NRD wykonany na oleacie mapy morskiej w odwzorowaniu Markatora. Źródło: CAW 1595/47, k. 505

śłużby oznakowania nawigacyjnego Gdańskiego Urzędu Morskiego do systemu zabezpieczającego funkcjonowanie jednolitego systemu torów wodnych, wypracowano zasady współpracy Szefostwa Hydrografii Marynarki Wojennej z w/w służbą oraz ustalono podział ich kompetencji; zgodnie z harmonogramem ustalonym przez Zarząd I Sztabu Generalnego, przystąpiono do reorganizacji służby hydrometeorologicznej w Marynarce Wojennej; dokonano rozpoznania hydrograficznego wybranych rejonów Danii i Norwegii..., w ramach prac hydrograficzno-pomiarowych przeprowadzono sondaż przybrzeżny wybrzeża PRL w rejonie Darłowa do dwóch map nawigacyjno-artyleryjskich w skali 1:25 000, planowanych do wydania w 1971 r.; opracowano i wydano dziewięć map operacyjnych południowej części Morza Bałtyckiego i cieśnin w skali 1:200 000, numery: 420, 421, 424, 426, 428, 429, 430, 431, opracowane i przygotowane do wydania w I kwartale 1970 r., trzy mapy nawigacyjne przejścia Świnoujście – Szczecin w skali 1:25 000, numery: 21, 22, 23 oraz mapę nawigacyjną Kattegat w skali 1:25 000, numer 219, uaktualniono i wznowiono nakłady map nawigacyjnych: od Stilo do Kłajpedy w skali 1:200 000 nr 201, od Świnoujścia do Stilo w skali 1:200 000 nr 202; Zatoka Gdańska część zachodnia w skali 1:50 000 nr 5; opracowano i przygotowano do wydania w 1970 r. „Spis światła nawigacyjnych” tom I, Bałtyk, część południowa oraz „Spis radiostacji nautycznych” tom I, II i III, uaktualniono i wznowiono nakład locji wybrzeża PRL²⁸. W 1971 roku zapotrzebowanie importowanego sprzętu nawigacyjnego z ZSRR opiewało na wartość 44 966 rubli²⁹.

²⁸ CAW 1596/29, k. 524–525.

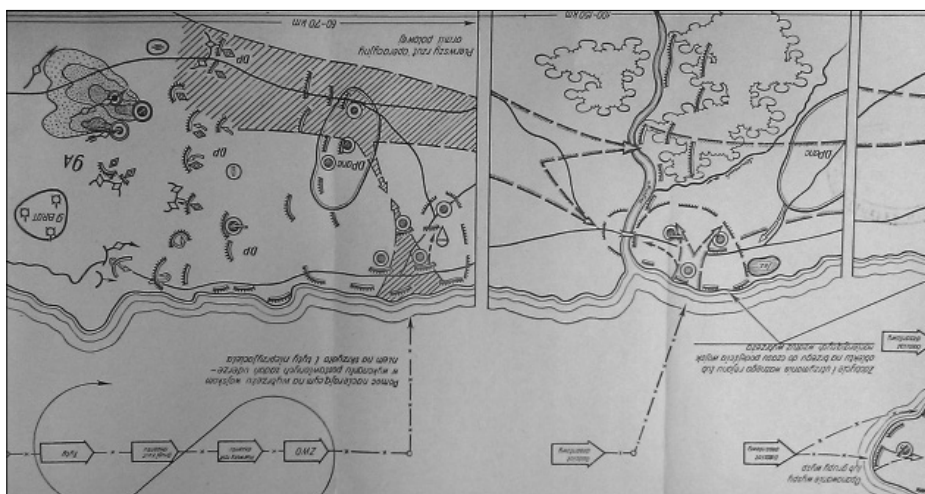
²⁹ Ibidem, k. 65.

Jak wynika z dokumentacji operacyjnej marynarki wojennej omawianego okresu, mapy morskie będące w użytkowaniu na okrętach odgrywały istotną rolę w prowadzonej działalności operacyjnej przygotowywanej na podstawie dokumentów strategicznych. Miała ona nie tylko umacniać bezpieczeństwo narodowe, ale również realizować bieżące interesy państwa. Dodatkowo przykładano starań do jej rozwoju i ciągłego technicznego doskonalenia.

5. Zakończenie

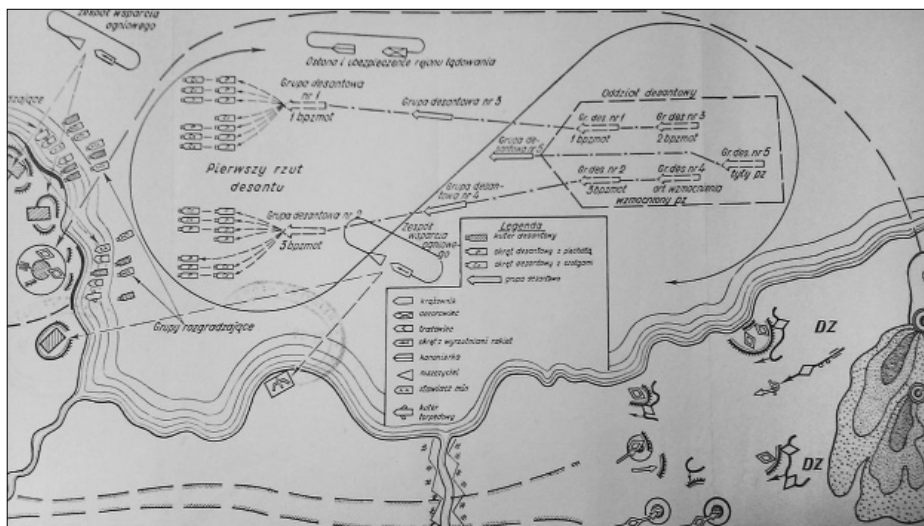
Mapa morska jako podstawowe narzędzie każdego nawigatora jest zasadniczym dokumentem planowanej podróży i działalności na morzu. Jak zauważono w zaprezentowanym materiale, mapy morskie wykorzystywane w marynarce wojennej służą nie tylko do wykreślenia drogi okrętu, ale również planowania operacji morskiej i związanej z nią nawigacji taktycznej. Na szczególną uwagę zasługują tu okoliczności jej prowadzenia warunkujące możliwości użycia uzbrojenia okrętowego w celu skutecznego rażenia przeciwnika, zmniejszenia efektywności oddziaływania sił przeciwnika na własne jednostki, wykonywanie określonych manewrów oraz inne działania bojowe na morzu. Choć nie ma możliwości pełnego zobrazowania zakresu prowadzonej działalności bojowej na morzu przez okręty, mapy morskie stanowiły i stanowią cenne źródło informacji podczas prowadzenia różnego rodzaju gier wojennych lub ćwiczeń, sytuacji zarówno rzeczywistych, jak i hipotetycznych.

Należy również zauważyć, że mapy morskie będące nieodłącznym elementem dokumentacji nautycznej dotyczącej planowanej podróży pozwalają prowa-



Ryc. 5. Przykładowe zobrazowanie lądowania desantu.

Źródło: *Działania bojowe w warunkach szczególnych. Podręcznik*, Warszawa 1964



Ryc. 6. Sposób przejścia morzem i możliwe zadanie desantu morskiego podczas natarcia wzdłuż wybrzeża morskiego. Źródło: *Działania bojowe w warunkach szczególnych*. Podręcznik, Warszawa 1964

dział czynności wyjaśniające w przypadku zaistnienia katastrofy morskiej lub kolizji okrętu na morzu.

Bez wątpienia mapy morskie, wykonane w okresie Układu Warszawskiego, wraz z wykreślonymi na nich nakresami drogi okrętu oraz zobrazowaną sytuacją prowadzonej operacji morskiej samodzielnie lub w ramach sił połączonych, stanowią cenne źródło informacji dla współczesnych badaczy morskiej historii wojskowej.

Literatura

- Anderson E.W., 1966, *The Principles of navigations*, London.
 Cotter C.H., 1964, *The complete coastal navigator*, London.
 Giertowski J., Meissner T., 1963, *Nawigacja terestryczna*, Gdynia.
 Gradysz B., 1973, *Poradnik marynarza*, Gdańsk.
 Mandat T., 1983, *Vademecum zasad walki Marynarki Wojennej Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Gdynia.
 Miecznikowski R., 1977, *Sztuka operacyjna Marynarki Wojennej. Zasady ogólne*, Gdynia.
 Miecznikowski R., 1986, *Sztuka operacyjna Marynarki Wojennej. Operacje wspólne, cz. III*, Gdynia.
 Przybylski J., 1988, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956–1980 (studium historyczno-wojskowe, cz. I)*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej”, nr 096, Gdynia.

- Sobich W., 1966, *Lehrbuch der militärlichen Navigation*, Berlin.
- Urbański J., Kopacz Z., Posiła J., 1995, *Nawigacja morska, cz. I*, Gdynia.
- Urbański J., Kantak T., 1985, *Wyznaczanie trajektorii z uwzględnieniem elipsoidalnego kształtu Ziemi*, w: *Nawigacyjno-hydrograficzne i meteorologiczne zabezpieczenie działań na morzu. Materiały na konferencję naukowo-techniczną*, Gdynia.
- Wereszczyński J., 1970, *Kartografia nawigacyjna. Część I, Podstawy matematyczne*, Warszawa.
- Wojewoda W., 1989, *Nawigacja taktyczna. Podstawy teoretyczne, cz. I*, Gdynia.
- Wojewoda W., Drobniewski W., 1986, *Nawigacja taktyczna. Nakresy manewrowe*, Gdynia.

Źródła archiwalne

- Centralne Archiwum Wojskowe 1596/29.
- Centralne Archiwum Wojskowe 1595/47.
- Centralne Archiwum Wojskowe 1475/70/62.
- Centralne Archiwum Wojskowe 1516/70/6.
- Archiwum Wojskowe w Gdyni 3596/78/4

Źródła internetowe

<http://www.bhmw.mw.mil.pl/mapy2.php#> (dostęp 22.04.2017)

A nautical chart in planning of maritime operations carried out by the Polish Navy during the period of the Warsaw Pact

Robert Rybak

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

E-mail: robertrybak@umk.pl

Summary: A nautical chart is a graphic representation of a maritime area and adjacent coastal regions. Dependently from the human activity at sea they are using to show routes of the ship at sea. But not only, in the Navy they are also using to plan maritime operations and tactical navigation. The main aim of it is to pre-

pare the warships to the most efficient activity during their mission. The material is presented some examples of the Polish Navy activities realized in cooperation with navy forces of the Warsaw Pact. The text contains a description of unique documents presenting real maritime operations conducted by the Polish warships to reconnaissance of the NATO members maritime areas and preparing to eventual military conflict.

Keywords: chart, tactical navigation, maritime operation, Polish Navy, Warsaw Pact
