

Grzegorz GORYŃSKI
Morski Oddział Straży Granicznej – Gdańsk

BATORY, KASZUB, MAZUR I ŚLĄZAK NA BAŁTYKU. Z HISTORII FLOTYLLI STRAŻY GRANICZNEJ II RP

Batory był chlubą Straży Granicznej II Rzeczypospolitej oraz dumą polskich konstruktorów. Na jego pokładzie przebywali prezydent RP Ignacy Mościcki i premier gen. dyw. Felicjan Sławoj Składkowski. Batory znany jest także z innych chlubnych dokonań. Obecnie, ten niepozorny kuter pościgowy, dzięki inicjatywie pracowników Muzeum Marynarki Wojennej ma powtórny szansę na ocalenie. W tym roku mija 80 lat od rozpoczęcia budowy tych jednostek.



8. Flotylla Straży Granicznej. Na pierwszym planie Batory – 1932 r.

Polska wraca nad Bałtyk

W 1920 roku z chwilą przejęcia części Pomorza przez Polskę zapoczątkowana została ochrona granicy morskiej. Początkowo, do grudnia 1920 roku, zadanie to sprawował stacjonujący w Pucku I Bata-

lion Morski. Do tego celu z Dowództwa Obrony Wybrzeża otrzymał on dwie motorówki *M-51* i *M-52*, które przydzielono do placówki na Helu¹. Miały one patrolować Zatokę Gdańską i ścigać przemytników, aż do granicy z Wolnym Miastem Gdańsk. Ich zły stan techniczny sprawiał, że nie wykorzystywano ich zbyt często.

Pod koniec stycznia 1922 roku zadania Batalionu przejęła nowa, zawodowa formacja – Straż Celna (SC). Jej zadaniem była głównie celna ochrona granicy przy współpracy urzędów celnych i policji. Odcinek morski podporządkowano inspektoratowi SC w Wejherowie. Mimo, że ochraniał on morski odcinek granicy, nie dysponował jednostkami pływającymi do tego celu. W wypadkach szczególnych interwencje SC odbywały się przy użyciu kutrów rybackich lub motorówki policyjnej. Dopiero w czerwcu 1923 roku do komisariatu SC w Pucku, którym wówczas kierował młodszy komisarz Kazimierz Lis, przydzielono kuter żaglowo – motorowy „*Strażnik I*”. Wcześniej jednostka ta była w dyspozycji Inspektoratu Ceł na obszar Wolnego Miasta. Kierownikiem tej jednostki z ramienia Inspektoratu Ceł do lutego 1927 roku był Franciszek Głowacki.

Po utworzeniu Straży Granicznej (SG) w kwietniu 1928 roku ochrona granicy morskiej znalazła się w gestii Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego SG. Jego kierownik mjr Józef Bohusz Zonczyk ochronę tego odcinka powierzył utworzonemu w maju 1928 roku Inspektoratowi Granicznemu Straży Granicznej w Gdyni.

Przemytnictwo, mimo jego względnego opanowania na odcinku lądowym, kwitło na morzu i w portach. Do przerzutu towarów wykorzystywano: łodzie, kutry i statki. Kiedy „*Strażnik I*” przestał być użyteczny w Pucku, od 1928 roku podporządkowano go Inspektoratowi Granicznemu w Gdyni. Bazował w porcie helskim, a zadania wykonywał na redzie portu w Gdyni. Jego załoga prowadziła obserwację oraz kontrolę motorówek i łodzi kontaktujących się ze statkami stojącymi na redzie. Ponadto raz w tygodniu, gdy na to pozwalała pogoda, odbywał patrol wzdłuż wybrzeża, aż do granicy polsko – niemieckiej. Jego obecność nie wpłynęła jednak na zwiększenie skuteczności działań SG.

Poszukiwanie nowych rozwiązań

Aby przeciwdziałać temu niekorzystnemu dla polskiej gospodarki zjawisku, podjęto kolejne działania prawne i organizacyjne. Miały

¹ Więcej o motorówkach *M-51* i *M-52* oraz o kutrze żaglowo – motorowym *Strażnik I*, ich pochodzeniu oraz losach końcowych pisał J. Miciński, *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920 – 1939*, Gdańsk 1967, s. 183 – 190 i in.

one zwiększyć skuteczność Straży Granicznej na morzu, gdyż dotychczasowe działania „Strażnika I” nie stanowiły większego zagrożenia dla przemytników.

Efektom działań prawnych było rozporządzenie ministra Skarbu wydane 4 marca 1932 roku w porozumieniu z ministrem Spraw Wewnętrznych „O ochronie wybrzeża morskiego przez organy Straży Granicznej” oraz rozporządzenie Prezydenta RP z 21 października 1932 roku „O granicy morskiej Państwa”. Rozporządzenie ministra Skarbu ustalało kompetencje oraz zadania, jakie ma realizować Straż Graniczna na morzu.

Do zadań tych należało m.in.:

- zapobieganie bezkarnym przekroczeniom granicy morskiej, a w razie jej naruszenia – ściganie sprawców,
- niedopuszczenie do opuszczenia portu przez statki zatrzymane decyzją uprawnionych władz,
- stała kontrola (na morzu) statków poniżej 10 ton rejestrowych brutto,
- zatrzymywanie i rewizja statków o większym tonażu w przypadku stwierdzenia jawnego naruszenia przepisów obowiązujących na morzu terytorialnym lub na polecenie władz administracyjnych.

W przypadku, gdy zatrzymany lub wezwany do zatrzymania statek usiłował opuścić polskie wody terytorialne, organy Straży Granicznej winny go ścigać, a po zatrzymaniu doprowadzić do polskiego portu. W myśl omawianego rozporządzenia Straż Graniczna miała prawo użycia broni wobec statku, który nie podporządkował się wezwaniom do zatrzymania. W stosunku do okrętów polskiej Marynarki Wojennej oraz okrętów wojennych innych państw Straż Graniczna – w przypadku stwierdzenia wykroczenia – zobowiązana była (bez prawa do bezpośredniej interwencji wobec okrętu) do złożenia odpowiedniego meldunku władzom wojskowym i celnym.

Rozporządzenia:

- o Straży Granicznej,
- o ochronie wybrzeża morskiego przez organy Straży Granicznej,
- o użyciu broni przez organy służby bezpieczeństwa publicznego i ochrony granic,

były podstawą do opracowania i wydania dla Straży Granicznej instrukcji dotyczącej służby na morzu.

Regulowała ona m.in.:

- formy pełnienia służby przez jednostki pływające (dozory, rejsy patrolowe, pościgi i konwojowanie);
- tryb postępowania wobec kontrolowanych statków, ich załóg i pasażerów;
- współdziałanie z organami lądowymi ochrony granic i warunki użycia broni.

Podjęte działania prawne i organizacyjne miały faktycznie przyczynić się do skuteczniejszej ochrony morza terytorialnego i ukrócić przemyt i inne naruszenia prawa, o co bardzo zabiegał ówczesny kierownik Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego Straży Granicznej insp. SG Wiktor Dunin – Wąsowicz.

W 1930 roku Straż Graniczna mając na celu poprawę skuteczności działań Straży Granicznej na morzu zamówiła w Stoczni Modlińskiej budowę czterech nowoczesnych jednostek pływających (kutra pościgowego i motorówek patrolowych) przystosowanych do wykonywania zadań na morzu. Według założeń „*motorowe łodzie strażnicze*” miały osiągać szybkość maksymalną 15 węzłów, a „*pościgowiec*” 25 węzłów. Projektem motorówek zajął się młody, zdolny konstruktor stoczniowy inż. Jerzy Cwingmann. Nie podjął się on jednak zaprojektowania i budowy kutra, gdyż zdawał sobie sprawę z trudności tego przedsięwzięcia.

Komendant Straży Granicznej płk Jan Gorzechowski budowę jednostki pościgowej zamierzał zrealizować w oparciu o doświadczenia i plany włoskie. Na podstawie włoskiego projektu wykonawczego w Stoczni Modlińskiej miano zbudować kadłub kutra, a Włosi zobowiązali się dostarczyć do niego wyposażenie. Było to już prawie przesądzone, ponieważ do zawarcia z Włochami stosownej umowy brakowało już tylko podpisu płk. Gorzechowskiego. Komenda Straży Granicznej w ostatniej chwili zwróciła się jeszcze do Aleksandra Potyrała o wyrażenie opinii o włoskim projekcie. Odpowiedź była negatywna. Aleksander Potyrała kwestionował w nim dwa zasadnicze elementy włoskiego pościgowca: jego kadłub i silniki. Kadłub miał być płaskodenny, wzorowany na jednostkach włoskiej marynarki wojennej. Do służby na Bałtyku, charakteryzującego się krótką falą, niezbyt odpowiedni. Jednostkę napędową stanowić miały dwa silniki benzynowe, każdy po 450 KM, które miały zapewnić uzyskanie maksymalnej szybkości 25 węzłów, przewidzianej kontraktem. Były one niestety nieekonomiczne w przypadku szybkości patrolowej (krążowniczej), którą Straż Graniczna określiła na 12 węzłów. Były także za słabe do osiągnięcia umownej szybkości maksymalnej przy zastosowaniu kadłuba o kształtach obłych. Jak napisał Aleksander Poty-

rała we „Wspomnieniach dotyczących spraw Marynarki Wojennej – Gdańsk 1960” znajdujących się w Muzeum Marynarki Wojennej, przełamanie oporów decydentów w PZInż. i w Straży Granicznej nie było łatwe, gdyż nie znali się oni na zagadnieniach morskich i woleli nie brać na siebie odpowiedzialności za budowę pościgowca według włoskiego projektu. Dodatkowego smaczku sprawie nadawał fakt zakulisowej gry włoskiego dostawcy, który chciał wejść na rynek polski, a zainteresowania swoje kierował szczególnie do Marynarki Wojennej. W lobbing ten zaangażował się Paolo Carera, który dokładał wielu starań, aby doprowadzić to przedsięwzięcie do pomyślnego zakończenia. Dlatego też Aleksander Potyrała po przejściu do Stoczni Modlińskiej za pierwszy swój sukces uznał przekonanie czynników decyzyjnych w Straży Granicznej, a zwłaszcza jej ówczesnego komendanta płk. Jura – Gorzechowskiego i w PZInż., iż wspomniany pościgowiec należy zaprojektować w oparciu o realia panujące na Bałtyku. *„Fakt ten był dlatego ważnym, – jak napisał Aleksander Potyrała we wspomnieniach – zarówno dla mnie osobiście, jak i dla przyszłości polskiego przemysłu okrętowego, ponieważ już wówczas udało mi się, na skromnym jeszcze odcinku ówczesnych potrzeb, przełamać w Polakach niewiarę w nasze możliwości w zakresie własnych koncepcji technicznych. Przecież było to zaledwie 12 lat od odzyskania Niepodległości, a więc okres czasu, gdy Polacy jeszcze rozumowali, iż maszyny i urządzenia należy sprowadzić z zagranicy i że wystarczy, jeśli Polacy maszyny te i urządzenia obsłużą w zadawalający sposób. Jeśli sprawa tak się przedstawiała w zakresie maszyn i urządzeń lądowych, to cóż mówić o statku i to morskim, od którego wymagano dużej szybkości i pełnej niezawodności w służbie”.*

Ostatecznie odstąpiono od włoskiego projektu i zdecydowano się na budowę pościgowca na zupełnie odmiennej, opracowanej przez Aleksandra Potyragę, koncepcji technicznej. Sprowadzała się ona do następujących zasadniczych elementów:

- kształty kadłuba będą obłe, umożliwiające jednostce wykonywanie zadań w każdych warunkach pogodowych;
- kadłub wykonany będzie ze stali oraz z duraluminium. Ten ostatni materiał zastosowany będzie eksperymentalnie. Jeżeli zaistnieje konieczność wymiany, wiązania duraluminiowe wymienione zostaną w Stoczni Modlińskiej na jej koszt, a Straż Graniczna nie będzie wносить zastrzeżeń w przypadku zmniejszenia szybkości kutra;
- napęd jednostki stanowiły będą trzy silniki: dwa na paliwo lekkie (benzol), zapewniające jej szybkość maksymalną 25 węzłów, a trzeci na paliwo ciężkie. Ten silnik miał zapewnić jednostce ekonomiczność i szybkość 12 węzłów.

Realizacja projektu do łatwych nie należała, gdyż wymagania, jakie postawiła Straż Graniczna były wysokie. Dlatego też myśl techniczna i zastosowane rozwiązania przyjętej koncepcji były niecodzienne. Szybkość maksymalną zapewnić miały dwa silniki dwunastocylindrowe, gaźnikowe, na benzol, produkowane w niemieckich Zakładach Maybach (dziś znane pod marką MTU) w Friedrichshafen nad Jeziorem Bodeńskim, stosowane w gondolach do napędu sterowców, budowanych w pobliskich zakładach Zeppelina, każdy o mocy 550 KM przy 1600 obrotach, nawrotne i pracujące bezpośrednio na wał śrubowy. Trzeci silnik „Diesel” o mocy 175 KM przy 1600 obrotach produkcji tychże zakładów, stosowany na niemieckich kolejach w wagonach motorowych. Diesel ten był nienawrotny, pracujący z przekładnią redukującą 2:1 obroty na wał śruby o skrzydłach, których skok był regulowany, zależnie od wymaganej szybkości pościgowca i od kierunku jego biegu. Ten pomysł pozwolił na zastosowanie trzech śrub napędowych. Kiedy kuter płynął szybkością marszową, pozostałe dwie śruby silników pościgowych były za pomocą specjalnych sprzęgieł od nich odłączone i obracały się samodzielnie. Przez to pochłaniały one stosunkowo niedużo mocy. Natomiast przy pościgu, śruba silnika marszowego nastawiona była na duży skok tak dobrany, aby wspomagał silniki pościgowe. Zastosowanie tego pomysłu w *Batorym* okazało się rozwiązaniem dobrym i spełniającym stawiane wymagania.

Projektując kształt kadłuba *Batorego* Aleksander Potyrała kierował się – *„...w pierwszym rzędzie wyczuciem konstruktorskim, gdyż zbyt mało miałem materiałów porównawczych, o które parę lat później było znacznie łatwiej, gdy niemieckie stocznie „Lürssen” [z Vegesack k. Bremy] oraz „Abeking i Rassmussen” [z Lemwerder, na pń. wsch. od Bremy] zaczęły budować znaczne ilości motorowych jachtów, zwłaszcza na zamówienie obywateli amerykańskich. (...) Nadmienić jednak muszę, że wspólnie z inż. Cwingmannem byliśmy w lecie 1930 w obu wymienionych stoczniach, lecz nasze rozmowy na temat ewentualnej współpracy technicznej nie dały pozytywnych wyników. Rynek Polski nie stanowił podówczas żadnego zainteresowania dla stoczni niemieckich”* – podsumował Potyrała.

Zagadnienie napędu *Batorego*, jak się wydaje inż. Potyrała konsultował z niemiecką firmą „Theodor Zeise” w Altonie niedaleko Hamburga (od 1938 roku w jego granicach), z którą współpracował także znany specjalista do śrub napędowych dr inż. Karl Schaffran. Tam zamówiono śruby do tej jednostki.

Niezależnie od trzech silników głównych, na *Batorym* znajdował się silnik pomocniczy służący do napędu prądnicy i pompy ppoż. Była też

bateria akumulatorów kwasowo – ołowiowych o pojemności 750 Ah, zasilająca instalację elektryczną prądem stałym o napięciu 24 V.

Budowa w Stoczni Modlińskiej pościgowca dla Straży Granicznej napotykała na znaczne trudności. Ogólnie mówiąc, wynikały one z zastosowania w praktyce zupełnie nowej technologii wykonania elementów konstrukcyjnych kadłuba z duraluminium oraz opracowania bardzo złożonej instalacji maszynowej o łącznej mocy 1275 KM, w niewielkich pomieszczeniach statku. Udało się je jednak ostatecznie pokonać i w ciągu półtora roku pościgowiec został zbudowany. Chociaż nie od razu ze wszystkimi sobie poradzono. Jednym z problemów była mała szybkość. Pierwsze próby pozwoliły osiągnąć niewiele więcej niż 23 węzły. Okazało się, że trzyłopatkowe śruby „pościgowe” miały za duży skok. To spowodowało, że silniki nie mogły rozwinąć pełnej mocy, gdyż ich obroty wynosiły nieco ponad 1500 na minutę. Wróciły one do producenta śrub, to jest firmy „Zeise”, która przekuła ich łopatki. Ten zabieg umożliwił osiągnięcie oczekiwanych obrotów, a więc i pełnej mocy silników, która przełożyła się na szybkość 24,85 węzła. Uwzględniając dopuszczalną tolerancję wynoszącą 0,2 węzła, którą przewidywała zawarta umowa, kuter osiągnął zakontraktowaną szybkość.

Próby nowej jednostki wykonywane w Gdyni wzdłuż falochronu spowodowały irytację i rzecz można pierwszy incydent z udziałem *Batorygo*. Nie doceniając skutków falowania, jakie powstało po przepłynięciu kutra na maksymalnej szybkości wzdłuż falochronu, wytworzył się tak duży rozkołys wody w basenach wewnętrznych portu, że statki handlowe zaczęły zrywać się z cum i kapitan gdyńskiego portu zabronił dalszych prób. Zagroził on aresztowaniem (!) pościgowca w przypadku niedostosowania się do jego nakazu. Dlatego też próbę szybkości wykonano na mili pomiarowej znajdującej się po wewnętrznej stronie Półwyspu Helskiego.

Dane konstrukcyjne kurta pościgowego *Batory* z roku 1930 były następujące:

- długość całkowita – 23,60 m,
- długość konstrukcyjna – 23,00 m,
- szerokość na wręgach – 3,60 m,
- wysokość boczna – 2,00 m,
- zanurzenie konstrukcyjne – 0,75 m,
- zanurzenie całkowite – 1,00 m,
- wyporność konstrukcyjna 25 ton,

- szybkość maksymalna – 24,85 w,
- szybkość marszowa – 12 w,
- zapas paliwa przy maksymalnej szybkości – 10 godz.,
- zapas paliwa przy szybkości marszowej – 24 godz.,
- uzbrojenie – 2 ciężkie karabiny maszynowe².

Budowa i wyposażenie pościgowca

Prace nad *Batorym* zaczęto pod koniec 1930 roku. W dniu 23 kwietnia 1932 kuter zwodowano bocznie ze slipu, a 7 maja zakończono jego budowę.

Kadłub *Batorego* był konstrukcji mieszanej: stalowo – duraluminiowej, o kształcie obłym, z obniżonym pokładem rufowym. Jego stępkę i wręgi wykonano z kształtowników stalowych, a pokład i wiązania wewnętrzne kadłuba z duraluminium. Poszycie było stalowe z blach ocynkowanych i nitowane. Kadłub podzielono pięcioma grodziami wodoszczelnymi.

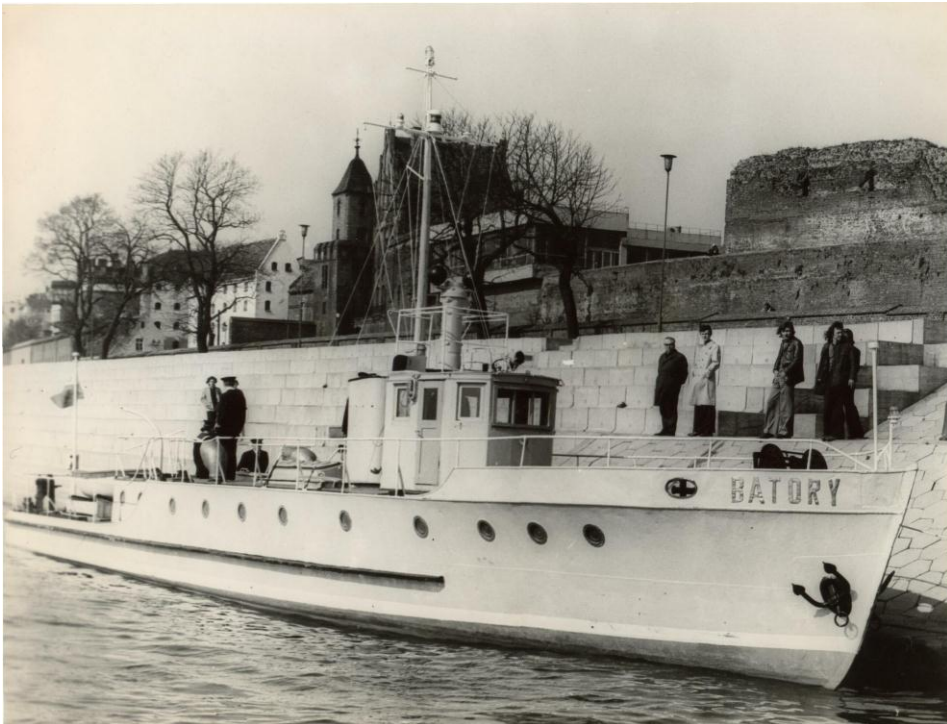
Począwszy od rufy w sześciu jego przedziałach rozmieszczono niezbędne pomieszczenia:

1. komora balastowa i magazynek bosmański,
2. trzy zapasowe zbiorniki paliwa,
3. pomieszczenie oficerskie i wc,
4. siłownia z trzema silnikami i dwa główne zbiorniki paliwa,
5. radiostacja (po LB), kuchnia i piec CO (po PB), , akumulatornia (pod sterówką, która była nieco zagłębiona w kadłub), pomieszczenie dla załogi i pomieszczenie bosmańskie,
6. zbiornik słodkiej wody 400 dm³ i komora łańcuchowa.

W kadłubie zabudowano ogółem siedem zbiorników paliwa. Cztery przeznaczone były na 1400 kg benzolu (sprowadzano go aż z gazowni w Poznaniu – dwa rozruchowe o pojemności po 100 kg każdy oraz 2 zapasowe mieszczące po 600 kg. Przeciętne zużycie paliwa przez obydwu silniki pościgowe wynosiło 230 kg na godzinę. Wystarczało go na nieco więcej niż 6 godzin i pokonanie ok. 145 Mm. W pozostałych

² A. Potyrała, *Wspomnienia dotyczące spraw morskich*, Gdańsk 1960, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 32, s. 27 – 32. M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985, s. 37 – 40.

trzech mieścił się olej gazowy do sześciocyndrowego diesla. Jeden z nich – rozruchowy mieścił 100 kg, a dwa pozostałe zapasowe, po 400 kg. Na tym zapasie (przy zużyciu 36,8 kg na godzinę) jednostka mogła być w ruchu dobę i pokonać 264 Mm. Dane podstawowe kadłuba podawane przez Jerzego Pertka, Jerzego Micińskiego i Mieczysława Kuligiewicza różnią się nieco do wyżej zaprezentowanych³.



Uzbrojenie *Batorego* imponujące nie było. Stanowiły je dwa ckm Maxim 08, kalibru 7,9 mm ustawione na trójnożnych, składanych podstawach morskich. Stały one na dziobie oraz rufie i umożliwiały prowadzenie ognia do celów powietrznych i nawodnych. Karabiny te strzelały amunicją zwykłą i chłodzone były wodą.

Na rufie jednostki znajdowała się drewniana łódź roboczo – ratownicza (bączek), która miała własny silnik o mocy 12 KM; na staniu były też cztery koła ratunkowe i kamizelki ratunkowe.

³ Według nich wyporność *Batorego* wynosiła 28 ton, (a nawet 28,5 t.), kadłub mierzył: 21,2 m długości, 3,6 m szerokości i 1,1 m (1,3 m) zanurzenia. Podawali oni też prędkość marszową 11 w (przy p. Autora).

W skład wyposażenia wchodziły jeszcze dwie kotwice o ruchomych łopatach, łańcuchy do nich, sześć par pachółków cumowniczych, sterówka częściowo wpuszczona w głęb kadłuba, maszt stalowo – drewniany z jedną reją i gablem, dwa nawiewniki, żurawik do opuszczania łodzi, trap oraz drzewce dziobowe i rufowe⁴.

Ważnym elementem wyposażenia tej jednostki była radiostacja nadawczo – odbiorcza o zasięgu 200 km. Umożliwiała ona organizację współdziałania z organami lądowymi Straży Granicznej (Inspektoratem Granicznym i Komisariatami), Ekspozyturą Inspektoratu Ceł (zakonspirowaną jednostką Straży Granicznej) w Wolnym Mieście Gdańsku, Polską Marynarką Wojenną oraz kapitanami portów. Jej antena stała, przewodowa rozpięta była między masztem a drzewcem bandery. Na sterówce kutra znajdował się reflektor Scintilla, dający snop światła do 5 km oraz lampę sygnalizacyjną – szczytówkę. Ponadto załoga dysponowała jeszcze zestawem flag sygnałowych.

Wyposażenie ruchome kutra pościgowego było zadawalające, aczkolwiek ulegało ono pewnym zmianom. W 1932 roku w skład jego wyposażenia nawigacyjnego wchodził: kompas magnetyczny – sterowy, chronometr, przechyłomierz, log i sonda. Miał on także przepisowy zestaw świateł nawigacyjnych i elektryczny buczonek. Podczas przebudowy kutra w 1933 roku (o której dalej) dodano jeszcze kompas główny, który ustawiono na pokładzie za świetlikiem maszynowym.

Zgodnie z przewidywaniami, co zawarto w umowie, w niespełna rok po przekazaniu Straży Granicznej *Batorego*, przeprowadzono na nim przebudowę (remont). Dotyczyło to tych elementów wykonanych z duraluminium, które stykały się z wodą morską. Uległy one daleko posuniętej korozji elektrolitycznej i musiano je zastąpić stalowymi. Wymieniono wówczas pokład, sterówkę i komin, któremu zmieniono kształt na nieco skośny. Zastąpiono także świetlik maszynowni, a siedem włazów „modlińskich” (o obrysie prostokątnym) wymieniono na sześć owalnych i mające większe zrębnice, likwidując jeden na dziobie. Zachowano natomiast wszystkie te elementy duraluminiowe, które nie stykały się z wodą, gdyż pozostały w stanie nienaruszonym. Podczas tych prac dokonano zmian w wyposażeniu wymieniając kabestan na windę kotwiczną o napędzie ręcznym. Zlikwidowano także duży, półokrągły falochron duraluminiowy, chroniący tylko sterówkę i włazy. Jego funkcję przejęło wykonane ze stalowej blachy nadburcie w części dziobowej *Batorego*, które dodatkowo osłaniało urządzenia kotwiczne i cumownicze.

⁴ M. Kuligiewicz, *Kuter pościgowy Batory*, (Typy broni i uzbrojenia nr 28), Wyd. MON, Warszawa 1974, s. 5 – 9.

Dokonane w 1933 roku na *Batorym* przeróbki i ulepszenia, a szczególnie zastąpienie elementów duraluminiowych cięższymi ze stali, spowodowało wzrost o 10 cm zanurzenia i wpłynęło nieznacznie na obniżenie jego szybkości.

Motorówki

O ile, opracowany przez Aleksandra Potyrałę projekt kutra pościgowego był nowatorską i jak się później okazało także niezwykle udaną konstrukcją, to projekt motorówek inż. Cwingmann okazał się niestety mało zadawalający.

Motorówki patrolowe charakteryzowały się następującymi parametrami:

- ✓ wyporność ok. 13 t.
- ✓ długość – 14 m,
- ✓ szerokość – 3,1 m,
- ✓ zanurzenie – 0,85 m.

Miały one konstrukcję stalową (pełnopokładową), z kabiną dla czteroosobowej załogi. Wyposażone były w pojedynczy silnik benzynowy amerykańskiej firmy Kermath 225 KM, który pozwalał osiągnąć prędkość tylko około 13 węzłów. Uzbrojono je w dwa pojedyncze ckm Maxim 08 na podstawie morskiej z celownikiem plot., a na „*Ślązaku*” w 1937 roku zamontowano dodatkowo jedno działko 37 mm pozyskane z magazynów PMW wraz z amunicją. W czasie prób odbiorczych przeprowadzonych w pierwszej połowie 1932 roku, najlepsza z nich – właśnie *Ślązak* – osiągnęła prędkość tylko niecałe 13 węzłów⁵.

Flotylla Straży Granicznej

Pod koniec marca 1931 r. w związku z „*zakończeniem budowy łodzi motorowych*” Komendant SG nadał im nazwy „*Mazur*”, „*Kaszub*” i „*Ślązak*”. Powołał też komisję w składzie: inspektor Wiktor Dunin – Wąsowicz, Julian Mamczyński, podkomisarz Marian Filipowicz oraz w charakterze rzeczoznawcy inż. Niewiadomski z Kierownictwa Marynarki Wojennej. Po zakończeniu budowy i przeprowadzeniu stosownych prób 23 czerwca 1932 r. Pomorski Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej otrzymał do służby na morzu kuter pościgowy (ścigacz dozorowy) „*Ba-*

⁵ J. Miciński, *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920 – 1939*, Gdańsk 1967, t. II, s. 194 i 197; J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987, s. 588.

tory” oraz trzy motorówki patrolowe „Kaszub”, „Mazur” i „Ślązak”. Jednostki te inspektor SG Wiktor Dunin – Wąsowicz włączył w skład utworzonej Flotylli Straży Granicznej, której komendantem mianowano podkomisarza Mariana Filipowicza.

Budowę *Batorego* zaczęto pod koniec 1930 roku. Po prawie półtora roku, 23 kwietnia 1932 roku kuter zwodowano, a 7 maja zakończono jego budowę. Koszt, jaki Straż Graniczna poniosła za *Batorego* wyniósł prawdopodobnie ok. 750 tys. złotych⁶. Sklasyfikowany on został jako dozorowiec, ale nazywano go także: kuter pościgowy, pościgowiec, ścigacz Straży Granicznej czy kuter patrolowy.

Jego załoga liczyć powinna 10 osób, ale w ówczesnych warunkach składała się z 9 marynarzy. Komendantem kutra był przodownik SG Marcin Chmielewski, I motorzystą starszy przodownik SG Stanisław Borowik, II motorzystą starszy strażnik SG Józef Lis, radiotelegrafistą st. sierż. J. Koźnicki, sternikiem strażnik SG J. Kierzek, pokładowymi strażnikami SG: S. Trepala, J. Borzyński i P. Ziemiań. Kwaternistrzem został strażnik SG J. Stawiński. Nieco później skład załogi uległ zmianie. Pierwszym sternikiem został Stefan Stankiewicz, drugim sternikiem – sygnalistą August Biskupski. Doszedł też na drugiego motorzystę strażnik SG Roch Kaźmierczak, gdyż Stanisław Borowik został kierownikiem maszyn. Nastąpiły też zmiany na etatach radiotelegrafisty. Zajmowali je: Stanisław Lis i Władysław Skuła. Załogi motorówek składały się z trzech osób: komendanta jednostki, sternika i motorzysty – mechanika. Funkcje te odpowiednio sprawowali:

- na *Kaszubie*: Ignacy Lipiecki, Stanisław Dziedzic i Ludwik Teichert;
- na *Mazurze*: Jan Majewski, Leon Korwatowicz i Stanisław Leszczyński;
- skład załogi *Ślązaka* to: Franciszek Lisiecki, Józef Walkowski i Józef Piotrowski.

Jak podaje Ludwik Teichert w *„Moich wspomnieniach... – załogę Flotylli Straży Granicznej stanowili przeważnie podoficerowie rezerwy Marynarki Wojennej, toteż szkolenie załóg organizowało się przeważnie z dziedziny znajomości prawa celnego, znajomości towaroznawstwa, przepisów o ruchu granicznym, paszportów, przepisów o małym ruchu granicznym, znajomości broni pokładowej i osobistej. Poza tym nauka w specjalnościach morskich: sygnalizacja morska – świetlna, optyczna i słuchu. Ostre strzelania z KB CKM i pistoletu do tarczy na morzu i lądzie. Również obowiązywało załogi ćwiczenie WF, a w szcze-*

⁶ J. Miciński, op. cit., s.194.

*gólności walka wręcz, którą szkolił przodownik J. Majewski, bardzo dobry znawca walki*⁷.

W ochronie polskiego morza

Flotylla Straży Granicznej służbowo podlegała Komisariatowi SG „Hel”, a operacyjnie Inspektoratowi Granicznemu w Gdyni. Jednostki flotyli bazowały w porcie rybackim na Helu. „Batory” regularnie patrolowały wody terytorialne po zewnętrznej stronie Mierzei Helskiej. W okresie letnim w większości wypadków wychodził na dozory nocne. W dzień używany był tylko do akcji interwencyjnych i pościgowych. Motorówki natomiast pełniły głównie służbę kontrolną na Zatoce Gdańskiej, szczególnie na redach portów Gdyni i Gdańska. Kuter i łodzie Straży Granicznej oznakowane były banderą ustanowioną dla niewojennych statków państwowych. W czasie pełnienia służby na maszcie zakładano białą flagę z godłem Ministerstwa Skarbu (żółty znak łaski Merkurego). Pełniące służbę w nocy jednostki pływające SG miały na maszcie dwa fioletowe światła umieszczone jedno nad drugim w odległości 1 metra. Szeregowi Straży Granicznej pływający na jednostkach pływających SG umundurowani byli w mundury koloru khaki kroju marynarskiego. Czapka (w lecie biała) miała otok opasany 3 centymetrową ciemno – zieloną wstążką z drukowanym srebrnym napisem STRAŻ GRANICZNA. Litera miały wysokość 2 cm i szerokość 1 cm.

Jednostki Flotyli SG, a szczególnie „Batory”, brały udział w różnych innych, „dyplomatycznych” misjach. Niedługo po wcieleniu do służby kuter pościgowy zaprezentowano, łącznie z przejażdżką po Zatoce Gdańskiej, Prezydentowi RP Ignacemu Mościckiemu, który przebywał w Juracie na wakacjach. W drugiej połowie 1935 r. do komendanta Straży Granicznej płk. Jana Gorzechowskiego wpłynęło pismo od szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirała Jerzego Świrskiego.

„W związku z wypadkiem, który się zdarzył na Helu w dniu 26 lipca 1935 r. – pisał w nim – proszę Pana Pułkownika przyjąć wyrazy mej wdzięczności za pomoc udzieloną władzom Marynarki Wojennej przez personel Straży Granicznej, a w szczególności za przewiezienie motorówką Straży Granicznej („Batory” – dop. Autora artykułu) rannego oficera z Helu do szpitala w Gdyni”. Był to por. mar. Władysław Trzciniński, który został postrzelony przez marynarza w łokieć. Po przewiezieniu z Helu do szpitala w Gdyni jego rękę niestety musiano amputować. O kolejnym zdarzeniu na pokładzie Batorego komunikował komendant

⁷ L. Teichert, *Moje wspomnienia ze służby we Flotylli Straży Granicznej na Helu w latach 1934 – 1939*, Gdynia 1960, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 20, s. 5.

SG w swoim rozkazie w sierpniu 1936 r. „*Pan Prezes Rady Ministrów (Felicjan Sławoj Składkowski – dop. Autora artykułu) w czasie pobytu na Helu przeprowadził inspekcję na Statku Straży Granicznej „Batory”, w wyniku której odznaczył brązowym Krzyżem Zasługi po raz pierwszy, starszego przodownika Stanisława Borowika za zasługi w służbie Straży Granicznej.*”

Działalność Flotylli Straży Granicznej w ochronie granicy morskiej RP – mimo jej ograniczonych możliwości – należy ocenić pozytywnie. Zadania i organizację Straży Granicznej w okresie pokojowym określały rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 23 grudnia 1927r. o granicach państwa oraz z 22 marca 1928 roku o Straży Granicznej. Z ich treści wynikało, że do podstawowych obowiązków tej formacji należało: niedopuszczenie do nielegalnego ruchu osobowego i towarowego na granicy oraz wodach granicznych RP, jak też wykrywanie przemytu i innych wykroczeń wynikających z przepisów skarbowo – celnych i granicznych. Inne zadania miała ona realizować w czasie wojny. W przypadku częściowej lub całkowitej mobilizacji – z chwilą jej ogłoszenia – względnie od dnia wskazanego uchwałą Rady Ministrów stawała się częścią sił zbrojnych. Powyższy zapis przez bardzo długi okres oczekiwał na rozwinięcie w postaci opracowanych dokumentów mobilizacyjnych.

W okresie międzywojennym (szczególnie w okresie pierwszej dekady) działalność służb granicznych na morzu z wielu powodów była niedoskonała, a rozwiązania organizacyjne nie uwzględniały istniejących w tym zakresie potrzeb. Dopiero utworzona w 1928 roku Straż Graniczna w swojej organizacji i działalności uwzględniała nie tylko specyfikę tego odcinka granicy, ale także burzliwy rozwój gospodarczy Wybrzeża – szczególnie Gdyni. Zwalczanie na wodach terytorialnych, w przystaniach rybackich i gdyńskim porcie bardzo aktywnej przestępczości wymagało od oficerów i szeregowych Straży Granicznej dużej sprawności, operatywności oraz stosowania niekonwencjonalnych rozwiązań. Otrzymane w 1932r. przez Straż Graniczną jednostki pływające były nowoczesne i szybkie („*Batory*” szybkością ustępował tylko niemieckim ścigaczom typu „*UZ*”). Pozwoliły one na usprawnienie systemu kontroli na morzu. Nie doprowadziły co prawda do likwidacji przemytu, ale przynajmniej ograniczyły jego rozmiar.

Stałą łączność radiową między jednostkami pływającymi komisariatem SG Hel uruchomiono w 1932 roku. W następnych latach została ona rozbudowana. To znacznie usprawniło działalność flotylli. Natomiast sieć nadmorskich posterunków SG wybudowanych w latach 1932 – 1933 umożliwiała prowadzenie stałej obserwacji ruchu statków

wzdłuż wybrzeża. Taki system, w przypadku naruszenia przepisów przez obce statki pozwalał na szybką interwencję za pomocą jednostek pływających SG.

Ciekawą informację o funkcjonowaniu na wybrzeżu sieci łączności Straży Granicznej za Zbigniewem Korsakiem podaje Ireneusz Bieniecki. Otóż wiosną 1938 roku po uzgodnieniu z polskimi służbami wywiadowczymi podjęto decyzję o rozszerzeniu porozumiewania się drogą radiową z terenowymi placówkami SG i Inspektoratu Ceł przez główny ośrodek wywiadu wojskowego oraz nadzoru ruchu osobowego i towarowego w Gdańsku, którym była Ekspozytura Inspektoratu Ceł, którym w tym czasie kierował nadinspektor Stefan Świda. Terenowe placówki ekspozytury oraz patrolujące na Wiśle i Nogacie służbowe motorówki wyposażono w specjalną aparaturę nadawczo – odbiorczą zasilaną z baterii. Urządzenia te umieszczono w obudowie podobnej wyglądem do powszechnie używanego w WM Gdańsku aparatu radiowego „*Elektrolit*”. Oprócz nawiązywania łączności, za ich pomocą można też było odbierać program gdańskiej radiostacji „*Landessender Danzig*”. Dzięki temu obsługa terenowych radiostacji SG nie wzbudzała podejrzeń w przypadku, gdy namierzali je współpracujący z Gestapo, kontrolerzy nadzoru radiowego. Sztab Ekspozytury Inspektoratu Ceł w Gdańsku posiadał ponadto ukrytą w pomieszczeniu budynku biurowego radiostację główną, która funkcjonowała w sieci Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego SG. Dzięki temu utrzymywano w ciągu całej doby łączność radiową z Inspektoratami Granicznymi w Gdyni oraz Tczewie, które współpracowały z Samodzielnym Referatem Informacyjnym (SRI) przy Dowództwie Floty oraz z Ekspozyturą Oddziału II Sztabu Głównego nr 3 w Bydgoszczy oraz Flotyllą SG. Sprawne funkcjonowanie łączności radiowej ze Sztabem Ekspozytury Inspektoratu Ceł w Gdańsku na stosunkowo rozległym obszarze pozwalało na szybkie przekazywanie istotnych informacji i przeprowadzanie kontroli przez funkcjonariuszy SG oraz inspektorów celnych. Powyższy system łączności funkcjonował sprawnie do czasu jego likwidacji i wywiezienia 25 sierpnia 1939 roku używanej w pracy radiostacji do Gdyni⁸.

Na drodze do większych efektów Flotylli SG stał brak odpowiednich środków finansowych w budżecie Straży Granicznej na remonty posiadanych i zakup nowych – niezbędnych do pełnienia służby na mo-

⁸ I. Bieniecki, *Jednostki pływające polskich formacji ochrony granicy morskiej w latach 1918-1939*, [w:] *80 rocznica powstania Straży Granicznej II Rzeczypospolitej*, pod redakcją Anny Gosławskiej – Hrychorczuk, Wyd. KGSG i CSSG, Warszawa – Kętrzyn 2008, tom II, s. 66 – 67; Z. Korsak, *Służby wywiadowcze w obronie wybrzeża (1935-1939)*, „*Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej*” nr 22, Gdynia 2007, s. 73; H. Kula, *Gdańska „Dziura celna”*, Gdańsk 1999.

rzę jednostek pływających oraz powiększenie stanów osobowych placówek SG nad morzem.

Wrzesień 1939 roku

Dopiero przygotowania do wojny spowodowały, że w plany te włączono także Straż Graniczną. W dniu 24 sierpnia 1939 r. zmobilizowana została również Flotylla Straży Granicznej. Ścigacz „*Batory*” oraz motorówki patrolowe „*Kaszub*” i „*Mazur*” (bez „*Ślązaka*”, który jesienią 1937 r. przebazowano do Gniewu i przekazano tamtejszemu Komisarjatu SG) podniosły banderę wojenną. Dnia 1 września podporządkowane zostały dowódcy RU „*Hel*” kmdr. Włodzimierzowi Steyerowi.

Tabor Flotylli nie miał większej wartości bojowej. Jednostki były jednak wykorzystywane do różnych zadań pomocniczych. W dniu 10 września Flotyllę Straży Granicznej rozwiązano, a jej załogi wraz z uzbrojeniem zeszyły na ląd. W przeddzień kapitulacji Helu jednostki byłej flotylli użyte zostały przez obrońców do próby pokonania blokady na morzu. „*Mazur*” i „*Kaszub*” nie miały szczęścia. Wykryte przez niemieckie okręty wojenne zostały ostrzelane i zmuszone do zawrócenia. Po przybyciu w pobliże helskiego cypla zostały zatopione przez własne załogi. Więcej szczęścia mieli oficerowie, podoficerowie, szeregowcy i cywile zaokrętowani na „*Batorym*”, który w nocy z 1 na 2 października podjął próbę przepłynięcia z Helu do Szwecji. Przebieg tej ucieczki opisał w „*Pamiętniku*” kpt. Jerzy Milisiewicz, który był on dowódcą wyprawy. Oprócz niego na pokład *Batorego* zaokrętowali się jeszcze: kpt. mar. Konrad Sawicz – Korsak, kpt. mar. Eligiusz Ceceniowski, por. mar. Tadeusz Męczyński, por. mar. Stefan Górski, ppor. mar. Mieczysław Tarczyński, mat Alfred Chęciński, st. mar. Stanisław Kwiatkowski, st. mar. Henryk Pull, st. mar. Antoni Słomiński oraz mar. rez. Witold Hubert. Z etatowej załogi *Batorego* byli: mat Roch Kaźmierczak, kpr. SG Jan Gawlik i radiotelegrafista Stanisław Lis. W tej grupie znalazło się także dwóch pracowników kontraktowych Dowództwa Floty: Kazimierz Sokołowski i Stanisław Nikiel.

Termin opuszczenia Helu początkowo zaplanowano na godz. 18⁰⁰, jednak przygotowania przedłużyły się. O tej godzinie na *Batorym* nie było jeszcze w wystarczającej ilości paliwa, które por. Męczyński miał przywieźć z portu wojennego. „*Chcę ustalić zasadnicze przygotowania – pisze w pamiętniku kpt. Milisiewicz. – Nie można... Idę wobec tego do strażników. Zbieram informacje o mechaniku, o motorach, o właściwościach nawigacyjnych łodzi. Moje zaufanie do niej utrwala się. O 17³⁰ wyznaczam zbiórkę i odejście o 18⁰⁰.... Benzyna jest. Teraz motory. Nie chcę zaskoczyć. Nerwy są napięte do ostatnich granic. Jeszcze jedna*

próba... A księżyc wyszedł już poza dachy, noc jasna, a w wiosce jeszcze większy ruch. Światła. Boże, jeden motor zaskoczył, prawy! Pompowanie powietrza do butli, żeby uruchomić drugi, lewy silnik. Znowu próby rozpaczliwe. Pomagają motorzyście, co sił, inni strażnicy. Nareszcie zaskakuje i drugi silnik. Jeszcze podymić kilka minut, wydać ludziom dyspozycje i dać polecenie odbicia. Na pokładzie rządzi się kilku, choć czuć, że gardła mają ściśnięte z rozrzewnienia.... 19⁴⁰ – spojrzenie na zegarek, mijam latarnie wyjściowe. Obejmuję kierownictwo... Ale ten księżyc przekłęty. Widno. A ja liczę na motory. Pracują pięknie. Melodia pełna jak na samolotach. Tylko żałuję, że nie można uruchomić Diesla... Rozmowy z Rochem Kazimierzakiem utrzymują mnie w moim zaufaniu do silników. Są nowe, pracowały minimalnie, łódź leży dobrze na fali jeszcze małej....

O 12⁰⁰ (2 października – dop. Autora artykułu) *mamy trawers latarni, jesteśmy bezpieczni. Blisko brzegu ciągnę kursami pilotowymi, jeszcze jedna narada, sprawdzenie ropy i decyzja, idziemy do Klintehamm. Do Visy może nie starczyć ropy....*

Po kolacji – na zaproszenie kpt. Ströma, dowódcy kontrtorpedowca Ragnar – wracam na pokład. Łódź gotowa do drogi. Kilka zarządzeń, porozumiałem się z por. Mączyńskim, który ma łódź wyprowadzić, bo zna port na pamięć. Pytam się dla wszelkiej pewności, czy przestudiował locję, którą zabrałem. Mówi, że tak. No to odbój. Staliśmy rufą do kanału wyjściowego. Początek już zły. Łódź zwolniona z cum zaczyna się cofać, widocznie sprzęgło ciągnęło śrubę, flagsztek opiera się o rufę „Ragnara” i łamie się. Odbijam od kei i każe robić jak najmniejszą cyrkulację. Por... miał na myśli swój manewr. Z cofaniem się. Bieg w tył nie chwyta – siedzimy na kamieniach! Ale jeszcze nie tracę nadziei. Cała wstecz. Śruba bije po kamieniach. Stop! ... łódź schodzi na głęboką wodę. Westchnienie ulgi. Teraz próba śruby: dwa obroty i staje. Wszystko przepało.” – podsumował kpt. Milisiewicz⁹.

Ich próba, mimo pewnych problemów, zakończyła się powodzeniem. Dnia 2 października 1939 roku o 15³⁰, *Batory* w asyście szwedzkiego torpedowca *Ragnar* zacumował w porcie Klintehamn. Możliwość wykrycia przez okręty *Kriegsmarine* oraz przetrwanie burzy sprawiły, że rejs ten do spokojnych nie należał. Po 24 godzinach pobytu w porcie *Batory* i jego załoga zostali internowani. Polski kuter przeprowadzony został do Visby. Tam wyslipowano jednostkę, poddano naprawie uszkodzoną śrubę (odpadło jedno skrzydło) i pomalowano część podwodną

⁹ J. Milisiewicz, *Pamiętnik przeprawy na kutrze „Batory” i wspomnienia z internowania w Szwecji 1939 – 1943* [w:] „*Biuletyn Historyczny*” Muzeum Marynarki Wojennej nr 21, Gdynia 2006, s. 85 – 88.

kadłuba, a Roch Kaźmierczak, Jan Gawlik, Stanisław Lis, Kazimierz Sokołowski, Stanisław Nikła i Witold Hubert zostali zwolnieni. Marynarze natomiast rozpoczęli życie w internowaniu. Dnia 1 listopada 1939 roku *Batory* i jego pozostali członkowie załogi zostali przecholowani przez dozorcę *Snapphanen* do Vaxholmu, gdzie obok *Daru Pomorza* i okrętów podwodnych – ORP *Sęp*, ORP *Ryś* i ORP *Żbik* doczekali zakończenia wojny.

Opis wyprawy, a raczej ucieczki do Szwecji, opisał także inny z uczestników – mar. rez. Witold Hubert. Tak on ją upamiętnił. „(...) Tymczasem tworzą się grupki, które kombinują jakby zwiąć i nie dostać się do niewoli. Pozostaje tylko kierunek Szwecja. Tak też w dniu 1.10.1939 r. doszło do akcji z motorówką Straży Granicznej »Batory«. Wskoczyłem na nią w ostatniej niemal sekundzie. Ruszamy na dwóch benzynowych motorach, bo marszowy »Diesel« nie chciał zaskoczyć. Niesamowity huk motorów. Choć jest ciemno, jednak orientuję się, że idziemy w kierunku na Gdańsk. Zaglądam do sterówki, patrzę, przy sterze jakiś oficer armii lądowej – z pewnością był to kpt. Jerzy Milisiewicz, dop. Autora artykułu – (...) W pewnej chwili błyski reflektorów przejechały się po nas i zgasły. Czy nas nie zauważyli, czy też wzięli nas szkopy za jakiś swój ścigacz, bo zmylił ich nas kurs. W każdym razie idziemy dalej. Po pewnym czasie zmieniamy kurs na Nord. Idziemy na Gotland. Ale czy dojdziemy, czy starczy nam benzyny (...), a mamy w zapasie tylko cztery beczki. Zaczyna solidnie kiwać, godziny się wloką, benzyny coraz mniej. Aby tylko udało się uruchomić »Diesla«, który wolno, ale zawsze pociągnie nas naprzód. Kpt. Milisiewicz jest duszą całej wyprawy. Tak idzie prawie do rana. Kiedy już szliśmy dosłownie na ostatnich litrach, motorzysta Roch Kaźmierczak zdołał uruchomić »Diesla«. Teraz w nim cała nadzieja. Powoli, ale możemy się pchać naprzód, byle nas szkopy nie wymacali, bo będzie źle. Jesteśmy solidnie głodni, a przede wszystkim szalenie doskwiera pragnienie. Próbuję na prymusie zrobić kawę. Tak, ale wodę mamy tylko tą, po której płyniemy. Co z tego wyszło to trudno nazwać, lecz zmoczeni, zmarznięci i spragnieni wypiliśmy po kilka łyków tego »napoju«.

Okolo południa nadleciał szkopski samolot, zatoczył dwa koła, lecz dał nam spokój. Na pewno nas tak nie zostawi, więc co sił w silniku, aby tylko na wody terytorialne, aby tylko bliżej Gotlandu.

Coś okolo godziny 16⁰⁰ przed dziobem zarysowuje się sylwetka latarni na Gotlandzie, ale też w chwilę później za naszą rufą też się coś zarysowuje. Co to może być? Pewno ścigacze, które sprowadził samolot. Już wchodzimy na wody terytorialne, gdy na jakieś 25° w lewo od naszego kursu na pełnych obrotach wyłania się jakiś niszczyciel, który od-

cina drogę goniącym nas ścigaczom, które skonsternowane zawracają. Jesteśmy uratowani. Był to szwedzki niszczyciel „Ragnar”, który skierował nas do portu Klintenham, sam zaś zakotwiczył na redzie. (...) W czasie manewrów w bardzo płytkim i ciasnym basenie portowym uszkodziliśmy śrubę marszową, więc „Ragnar wziął nas na hol (...)”¹⁰.

Inne były losy motorówek patrolowych. *Ślązak* – jak wspomniano – przekazany został jesienią 1937 roku komisariatowi SG w Gniewie, a później posterunkowi Nogat do służby granicznej. Dnia 1 września 1939 roku brał udział w osłonie ewakuacji ludności polskiej i strażników na lewy brzeg Wisły. W związku z odwołaniem jednostek WP, na telefoniczne polecenie komendanta Obwodu SG w Tczewie, po godzinie 19⁰⁰ jednostkę zatopiono przy główce na głębokości 5 m. *Ślązak* podniesiony został prawdopodobnie już 8 września 1939 r. przez Niemców i wcielony do flotyli na Wiśle pod nazwą *Spatz*. Dnia 12 grudnia tegoż roku został wycofany ze służby, a jego dalsze losy nie są znane.

Kaszub i *Mazur* zostały również podniesione z dna przez Niemców, a po wyremontowaniu wcielone do służby w Kriegsmarine. Jedna z motorówek otrzymała nazwę *Taucher 1*, a druga *Pantther*. Po kapitulacji Niemiec *Taucher 1* był przejściowo brytyjski, jako *RN 696*. W grudniu 1947 roku w czasie rewyndykacji zatonął wraz z transportującym go dźwigiem pływającym w czasie sztormu koło Arkony na Bałtyku. Więcej szczęścia miała druga jednostka. Po wojnie czasowo brytyjska *RN 52*. Rewindykowana 1 października 1949 roku, przekazana została do WOP. Po remoncie i zmianie nazwy na *Starówka*, a później na *KP – 3*, do 1959 roku pełniła służbę w ochronie granicy morskiej. Następnie skreślono ją ze stanu jednostek pływających i przekazano na złom¹¹.

Powojenne dzieje Batorego

Do Polski kuter powrócił na holu 24 października 1945 roku, aby rozpocząć dalszą służbę na morzu Bałtyckim. Przydzielony został do Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego w Świnoujściu. Tu nadano mu nową nazwę *Hel*. Decyzją Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego w połowie sierpnia 1947 roku przekazany został do organizowanej przez kmdr. por. Romana Somnickiego Flotyli Ścigaczy Gdańskiego Oddziału Wojsk Ochrony Pogranicza nr 12. Jego pierwszym dowódcą w WOP zo-

¹⁰ Cyt. za I. Bieniecki, op. cit., s. 70 – 71.

¹¹ G. Goryński, *Pomorski Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej 1928 – 1939. Wybrane problemy organizacyjne*, [w:] *80 rocznica powstania Straży Granicznej II Rzeczypospolitej*, pod redakcją Anny Gosławskiej – Hrychorczuk, Wyd. KGSG i CSSG, Warszawa – Kętrzyn 2008, tom II. s. 77 – 120.

stał bosman Władysław Andrzejewski. W maju 1950 roku rozkazem specjalnym dowódcy 4 Brygady Ochrony Pogranicza płk. Władysława Bąka – *Hel* otrzymał nową nazwę – ścigacz *7 Listopada*, którą 1 czerwca 1951 roku zmieniono na *KP – 1*.

Dawny *Batory* służbę w ochronie granic Polski pełnił w Dywizjonie OP 16 Brygady WOP w Gdańsku Westerplatte. Tu też w 1954 roku poddano go gruntownemu remontowi. Wymieniono jego silniki. Dwa zepeliny zastąpiły dwie Škody 706 R a diesla Gray Marine. Ten ostatni silnik służył niedługo i wymieniony został na Deutza. Służbę graniczną *KP – 1 (Batory)* zakończył pod koniec 1957 roku. W tym czasie WOP otrzymywał już nowobudowane kutry i okręty patrolowe. Po remoncie *Batory* pływał jeszcze do 1969 roku jako jednostka szkolna i ratownicza Ligi Obrony Kraju na Zalewie Zegrzyńskim¹².

W okresie powojennym – z uwagi na oznaczenie *KP – 1*, dawniejszy *Batory* pieszczotliwie nazywany był przez marynarzy „Kapunią”.

Idea działalności Flotyli Straży Granicznej RP na Bałtyku odrodziła się i zmaterializowała ponownie po 62 latach, od rozwiązania tej pierwszej, wraz z powstaniem Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

Ocalić Batorego dla potomnych

Dzięki inicjatywie grupy dziennikarzy i oficerów MW z Helu, a szczególnie por. mar. Gerarda Łukaszewicza *Batory* nie został pocięty na przysłowiowe żyletki. W wyniku starań, w grudniu 1973 roku zapadła decyzja o przekazaniu tej jednostki Marynarce Wojennej. Por. Gerard Łukaszewicz z grupą kilku marynarzy przygotował *Batorego* do jego ostatniej wodnej drogi, z Żerania na Hel i w okresie od 1 do 4 kwietnia 1964 roku przeholował go do portu wojennego. *Batory* trafił znów na Hel, tym razem do 9 Flotyli Obrony Wybrzeża. Został poddany renowacji, aby w sierpniu 1975 roku zostać wystawiony na reprezentacyjne nabrzeże portu wojennego, jako okręt pomnik. Pełnił tam do grudnia 2009 roku „straż”. Kmdr por. dr Sławomir Kudela nie ukrywa, że losy *Batorego* leżały mu na sercu odkąd objął funkcję Dyrektora Muzeum Marynarki Wojennej. Po zmianach organizacyjnych MW przyszły decyzje o ratowaniu tego zabytku. Konieczny jest jego remont, a właściwie rekonstrukcja, gdyż wiele elementów *Batorego* zostało zdemontowanych i zabranych. Udało się przełamać niechęć stoczni, które nie były gotowe do jego odbudowy. Ostatecznie dzieła tego podjęła się mieszcząca się w Lubiczu koło Torunia firma konserwatorska Gotyk. W grudniu 2009 roku roze-

¹² B. Huras, M. Twardowski, *Księga statków polskich 1918 – 1945*, t. 4, Gdańsk 2002, s. 249 – 251.

brany na elementy, kadłub *Batorego* przewieziono do Gdyni na dziedzi-
niec Muzeum MW¹³. Tu, przez dwa lata poddawany jest zabiegom przy-
wracania należytego mu wyglądu. Tu także jest już eksponowany.

Nie ulega wątpliwości, że pomysł ratowania tego pierwszego
w pełni polskiego statku (projekt opracował Polak, a wybudowała polska
stocznia) zasługuje na uwagę. Więcej, na nasze wsparcie, gdyż bez
niego ten pomysł niełatwo będzie zrealizować. Apeluję o wsparcie do
kierownictwa Straży Granicznej oraz Ligi Morskiej i Rzecznej. Mamy nie-
powtarzającą szansę uratować jedyny w swoim rodzaju zabytek. Zróbmy
to nim będzie za późno!

Myśl tę kieruję także do czytelników Biuletynu COSSG oraz do
szerokiej rzeszy miłośników spraw morskich. Może dysponują Państwo
wiedzą o losach kutra *Batory*, którą z nikim się nie dzielili, może cokol-
wiek moglibyście powiedzieć o elementach jego wyposażenia. Bez wąt-
pienia, nawet najdrobniejszy element może być przydatny pracownikom
Muzeum Marynarki Wojennej w jego odrestaurowaniu.



Goryński Grzegorz; *Batory, Kaszub, Mazur i Ślązak* na Bałtyku. Z historii Flotyli Straży
Granicznej II RP, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia nr 3/10,
Koszalin 2010, s. 67 – 87.

¹³ Zob. „Morze, Statki i Okręty” nr 1 z 2010 r., s. 2.