

Marek PADJAS

Morski Oddział Straży Granicznej – Gdańsk

Paulina OLSZEWSKA, Marta FRĄCKOWIAK, Paweł MIKOŁAJEK

Zespół Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy – Kołobrzeg

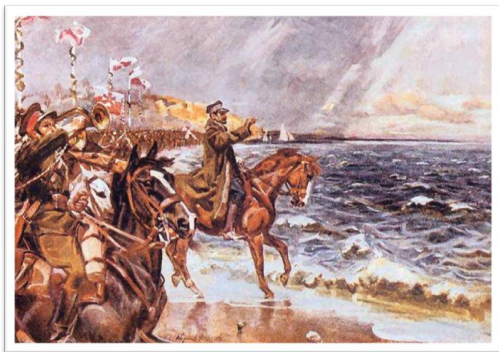
KUTER POŚCIGOWY STRAŻY GRANICZNEJ „BATORY”¹



Za symboliczną datę związaną z początkiem służby w ochronie granicy morskiej można uznać akt zaślubin Polski z morzem² dokonany w Pucku przez gen. Józefa Hallera w lutym 1920 roku. Pierwszą formacją wojskową, na której spoczął obowiązek działalności w tym zakresie, był I Batalion Morski dowodzony przez kpt. mar. Konstantego Jacynicza, który w ramach Frontu Pomorskiego przeszedł nad polskie morze przez Nieszawę, Toruń i

Tczew. Linia brzegowa wybrzeża morskiego liczyła ogółem ok. 147 kilometrów: brzeg Półwyspu Helskiego – 74 km, morze otwarte – 24 km i brzeg Zatoki Puckiej – 49 km. Granica morska łącznie z Półwyspem Hel stanowiła 3,9 proc. całości granic państwa.

W porównaniu do innych odcinków granicy lądowej, granica morska miała swój specyficzny charakter. Przebiegała w odległości trzech mil morskich od linii brzegowej, dzięki czemu w zasięgu obszaru państwa polskiego pozostawał pas wód terytorialnych, podlegających ochronie. Podobnie jak na granicy lądowej odbywał się tutaj



¹ Przedstawiony na zdjęciu (źródło: zbiory Zespołu Szkół Morskich w Kołobrzegu).

² Zilustrowane na poniższej, popularnej pocztówce z lat międzywojennych autorstwa J. Kossaka (źródło: zbiory Zespołu Szkół Morskich w Kołobrzegu).

ruch graniczny związany z przemieszczaniem środków transportu – pojazdów, jednostek pływających (handlowych, pasażerskich, rybackich, sportowych i żeglarskich) a także samolotów i osób.

Od samego początku w ochronie granicy morskiej znaczącą rolę spełniały jednostki pływające Straży Granicznej. W latach dwudziestych do zadań tych wykorzystywano typowe jednostki rybackie, przystosowane do potrzeb ochrony granicy. W 1928 roku Straż Graniczna otrzymała fundusze na zmodernizowanie swojego taboru pływającego. Postanowiono zamówić trzy motorówki patrolowe i jeden kuter pościgowy, który miał rozwijać prędkość około 25 węzłów. Budowę postanowiono zlecić Państwowym Zakładom Inżynierii w stoczni Modlin. Zaakceptowano projekt wykonany przez inż. Aleksandra Potyrałę. Pod koniec października 1930 roku Stocznia Modlińska przystąpiła do budowy jednostki, która mimo nowatorskich rozwiązań przebiegała dość szybko.

W dniu 23 kwietnia 1932 roku jednostkę zwodowano. Otrzymała nazwę „*Batory*”. Po spłynięciu Wisłą do Gdyni przystąpiono do prób zdawczo – odbiorczych, co było przyczyną wielu kłopotów. Gdy pływał z dużą prędkością wzdłuż falochronu gdyńskiego portu, wytworzona przez niego fala powodowała rozkołysanie się wody w basenach portowych do tego stopnia, że z cum zrywały się stojące tam jednostki. Dlatego też dalsze próby prowadzono na mili pomiarowej przy Helu.

Dnia 23 czerwca 1932 roku „*Batory*” został wcielony do Flotylli Straży Granicznej. Jego pierwszym komendantem został przodownik Chmielewski. Miejscem stacjonowania został Hel. Do służby włączono również trzy motorówki patrolowe – „*Mazur*”, „*Ślązak*” i „*Kaszub*”. Zadaniem jednostek pływających Straży Granicznej było między innymi zapobieganie przemytnictwu poprzez:

- niedopuszczenie, aby statki zagraniczne i polskie przybijały do brzegu poza Urzędami Celnymi, a także by kutry rybackie nie przybijały do brzegu poza miejscami postoju kutrów rybackich wyznaczonymi przez właściwe władze;
- niedopuszczanie, aby statki wyladowywały na ląd towary lub osoby poza miejscami urzędowania Urzędów Celných, ani też bez zezwolenia Urzędu Celnego nie przeładowywano ze statku na statek towarów i osób;
- obserwację statków, które z przyczyn niezależnych przybiły do brzegu w miejscu niedozwolonym;
- obserwację statków podejrzanych o przemyt, a w razie potrzeby przeprowadzenie rewizji;

- przeszukanie odcinków wybrzeża, które nadawały się do ukrycia statków przemysłowych i towarów przemysłowych, np. cieśniny, zatoki.

W lipcu 1932 roku na kutrze gościł prezydent RP Ignacy Mościcki, który odbył nim rejs po Zatoce Gdańskiej. Głównym zadaniem *Batorego* było patrolowanie wybrzeża, obserwacja ruchu statków i zwalczanie przemytu. Natomiast w 1936 roku na pokładzie kutra pojawił się premier gen. dyw. Sławoj Felicjan Składkowski, który równocześnie przeprowadził doraźną inspekcję statku, w wyniku czego ówczesny kierownik maszyn, starszy przodownik Stanisław Borowik, za wzorowy stan maszynowni otrzymał Brązowy Krzyż Zasługi.

W maju 1933 roku „*Batory*” powrócił do stoczni modlińskiej w celu wymiany pokładu, sterówki, komina, włazów i świetlików duraluminiowych na stalowe. Została ona wymuszona szybkim korodowaniem duraluminium w słonej wodzie. Jednostka wypierała 28 ton przy 21,20 metrach długości, 3,60 szerokości i zanurzeniu równym 1,1 metra. Prędkość pościgowa wynosiła 24,3 węzła natomiast ekonomiczna 11 węzłów (jednostka była znana z tego, że żadnemu zatrzymanemu statkowi nie powiodła się próba ucieczki). Moc silników pościgowych wynosiła 2×550 KM, moc silnika marszowego – 175 KM. Dla zapewnienia maksymalnej prędkości pościgowej zastosowano dwa silniki na paliwo lekkie (benzol) z zakładów Maybach. Dla uzyskania prędkości marszowej wykorzystywano silnik dieslowski. Na rufie zamontowano też szalupę z silnikiem o mocy 12 KM. Uzbrojony był w 2 ciężkie karabiny maszynowe. Wewnątrz pod pokładem znajdowała się: kabina dla dwóch oficerów i kabina dla sześciuosobowej załogi. Jednostka wyposażona była w radiostację o zasięgu 200 kilometrów i reflektor o zasięgu światła do 5 kilometrów.

W 1935 roku „*Batory*” oraz motorówki SG otoczyły na polskich wodach terytorialnych połowiąjące nielegalnie niemieckie kutry rybackie z Łeby i sprowadziły na Hel, natomiast w 1936 roku kuter zatrzymał niecodziennego „gościa” – przemysłową motorówkę „*Margit*” z ładunkiem kilku skrzyń pistoletów.

Polskie formacje graniczne zapisały piękną kartę w ochronie i obronie granic we wrześniu 1939 roku. Kiedy Flotylla Straży Granicznej została podporządkowana Dowódcy Rejonu Umocnionego Hel, 31 sierpnia 1939 roku „*Batorego*” zmobilizowano i przejęła go Polska Marynarka Wojenna. Dowódcą jednostki, już jako „*ORP Batory*”, był kapitan marynarki Jerzy Milisiewicz. Okręt nie otrzymał żadnego dodatkowego uzbrojenia. Wtedy też „*Batory*” sprawdził się przewożąc ciężko rannych do szpitala w Gdyni. W dniach 1 – 2 września „*Batory*” prowadził ogień przeciwlotniczy na Helu. W dniu 10 września rozkazano wyokrętować

załogę kutra i wcielić ją do obrony wybrzeża Półwyspu Helskiego. Wtedy też zdjęto uzbrojenie.

Dnia 1 października na okręt powróciła załoga uzupełniając zapasy ropy i żywności, mając zamiar za zgodą dowódcy floty przedrzeć się przez niemiecką blokadę do Szwecji. O godzinie 19⁰⁰ „Batory” wraz z 16-osobową załogą opuścił Hel i idąc na silnikach pościgowych opłynął półwysep, a następnie skierował się w kierunku szwedzkiej wyspy Gotland.

Rankiem 2 października zerwał się sztorm, który spowodował uszkodzenia jednostki. Nie można było uruchomić silnika, a paliwo napędzające silniki pościgowe wyczerpywało się. Na domiar złego w południe „Batory” został wykryty przez niemiecki samolot rozpoznawczy, ale wtedy też udało się uruchomić silnik spalinowy i kuter dalej kontynuował swój marsz ku wyspie. Po nawiązaniu łączności ze Szwedami skierowali oni „Batorego” do portu Visby. Tuż jednak przed wpłynięciem na szwedzkie wody terytorialne na horyzoncie pojawiły się niemieckie ścigacze, które próbowały przechwycić kuter. Kiedy jednak „Batory” wpłynął na szwedzkie wody, drogę niemieckim ścigaczom zagroził szwedzki torpedowiec „Ragnar” i przeprowadził kuter do portu Klintehamn, gdzie następnie został internowany. W późniejszym okresie „Batory” przeszedł do Visy, gdzie pozostawał do grudnia 1940 roku. W 1941 roku przeszedł do Sztokholmu, gdzie zacumowano go do burty „Daru Pomorza”.

Skład załogi³:

- kpt. łączności Jerzy Milisiewicz – organizator ucieczki,
- kpt. mar. Eligiusz Ceceniewski,
- kpt. mar. Konrad Sawicz – Korsak,
- por. mar. Alfons Górski,
- por. mar. Tadeusz Męczyński,
- ppor. Mieczysław Tarczyński,
- mat Alfred Chęciński,
- st. mar. Władysław Kwiatkowski,
- st. mar. Henryk Pull,
- st. mar. Antoni Słomiński,
- mar. rez. Witold Hubert,
- mat Roch Kaźmierczak,
- kpr. SG Jan Gawlik,
- radiotelegrafista Stanisław Lis,
- Kazimierz Sokołowski,
- Stanisław Nikiel.



³ Na powyższej fotografii - marynarze z „Batorego” (źródło: reprodukcja ze zbiorów Zespołu Szkół Morskich w Kołobrzegu).

Po zakończeniu wojny Szwedzi zwrócili kuter Polsce i „*Batory*” przybył do Gdyni 24 października 1945 roku na holu okrętu podwodnego „*Żbik*”. Po remoncie zakończonym 15 grudnia tego roku „*Batory*” wcielony został do Oddziału Okrętów Pomocniczych i Przystani w Gdyni jako kuter strażniczy. W sierpniu 1946 roku przeszedł do Świnoujścia, gdzie wszedł w skład jednostek Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego.

Na początku 1947 roku zmieniono mu nazwę na „*Hel*”. Pod koniec tego samego roku okręt wyłączono ze składu MW PRL i przekazano Wojskom Ochrony Pogranicza. Sklasyfikowano jako ścigacz. W 1949 roku dokonano kolejnej zmiany nazwy na „*7 Listopada*”, a w 1951 roku na „*Dzierżyński*”, jednocześnie klasyfikując go na kuter patrolowy. W 1953 roku otrzymał symbol KP 1. W 1954 roku został poddany przebudowie, wymieniono między innymi silniki.

Wycofany 5 grudnia 1957 roku, został przekazany ówczesnej Lidze Przyjaciół Żołnierza w Warszawie. Do Warszawy przybył w czerwcu 1958 roku i poddany został remontowi oraz adaptacji na statek szkoleniowo – ratowniczy. Do służby wszedł w 1960 roku, początkowo w Warszawie, a następnie od 1964 roku na Zalewie Zegrzyńskim. Od 1962 roku armatorem KP 1 była Liga Obrony Kraju.

W 1970 roku wycofany i odstawiony do kasacji, na którą oczekiwał w porcie na Żeraniu w Warszawie. W 1973 roku jednostką zainteresowała się PMW, przejęta ostatecznie w grudniu, została wyremontowana. W 1974 roku przeholowana przez jednostki administracji rzecznej do Gdańska, skąd holownik Polskiej Marynarki Wojennej przeprowadził ją na Hel. Po dalszych konserwacjach jednostkę ustawiono na lądzie jako okręt – pomnik na terenie portu MW na Helu gdzie stoi do dziś.



*Kuter „Batory” w porcie helskim – stan obecny
(źródło: zbiory Zespołu Szkół Morskich w Kołobrzegu).*

Wypada w tym miejscu zacytować pisarza i marynarza Josepha Conrada: „*Statki są jak ludzie, mają swoje narodziny, swoje życie i swoją śmierć*”. Bo statki, to nie tylko stal, nie tylko kształtnie pocięte i doskonale pospawane blachy, kable oraz zamontowane urządzenia. Statek może się poruszać, słucha rozkazów, ma zalety, wady, i jak człowiek, bywa, że ma swoje imię. Ten stworzony w konkretnym celu genialny twór myśli ludzkiej jest dla jego marynarzy drugim domem. Wszystko to sprawia, że schodząca z pokładu po raz ostatni jego załoga, czuje się jakby traciła kogoś bliskiego.

Padjas Marek, Plszewska Monika, Frąckowiak Marta, Mikołajek Paweł; Kuter Pościgowy Straży Granicznej „Batory”, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia nr 2/08, Koszalin 2008.