

*Andrzej SKOREK*

*Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej - Koszalin*

## **KOLARZE W STRAŻY GRANICZNEJ (1928 - 1939)**

Założenia jakie postawiono przed powstałą w 1928r. Strażą Graniczną, to przede wszystkim zabezpieczenie pod każdym względem granicy państwowej. W charakterze Straży zawarty został profil działania tej formacji, zarówno wojskowy jak również ekonomiczny. Sama Straż Graniczna mieniła się bardziej formacją wojskową niż policyjną. Z tego też powodu wiele czynności organizacyjnych czy z zakresu form działania zawierały w sobie elementy wojskowe. Szereg typowych działań mieszczących się w codziennych czynnościach strażników ustalały regulaminy obowiązujące w całym wojsku. Również przygotowanie funkcjonariuszy do walki odbywało się na zasadach obowiązujących w siłach zbrojnych.

W latach dwudziestych na wyposażenie Straży Granicznej powszechnie zaczęły wchodzić rowery. Jako w miarę tani i nowoczesny środek komunikacyjny odegrały istotną rolę w organizowaniu manewrowości tej formacji. Produkcją rowerów na potrzeby wojska, Policji Państwowej oraz Straży Granicznej zajmowały się Państwowe Wytwornie Uzbrojenia.<sup>1</sup> W funkcjonującej przed Strażą Graniczną Straży Celnej były w użyciu rowery służbowe marki „Brennabor”.<sup>2</sup> Właśnie wtedy rodziły się pierwsze koncepcje wykorzystania roweru w służbie granicznej.

W Straży Granicznej funkcjonariusze poruszający się na rowerach nazwani zostali kolarzami lub cyklistami. Ich zasadnicze zadania sprowadzały się do czynności łącznikowych i transportowych. Szczególnie w łączności widziano wykorzystanie kolarzy. Instrukcja służby granicznej zalecała, aby w przypadku opracowywania planów działania pododdziałów oraz w planach służby ustalać sposoby i środki łączności między poszczególnymi elementami i jednostkami, przy wykorzystaniu wszystkich dostępnych środków. Były nimi przede wszystkim rowery. W przypadku ogłoszenia alarmu tym bardziej wchodziło w grę szybkie działanie.<sup>3</sup>

Strażnicy zorganizowani zostali również w zwarte pododdziały wyposażone w rowery. Były to drużyny i plutony kolarzy. Modelowo drużyna miała liczyć 19 kolarzy, natomiast pluton 62.<sup>4</sup> W praktyce niezbyt często osiągano te założenia. Rodzaje specjalności i wyposażenia obrazuje zestawienie bojowe pododdziału kolarzy. Sześć specjalności w drużynie kolarzy zapewniało jej te same wartości bojowe co i drużynie piechoty.

**Zestawienie bojowe pododdziałów kolarzy**

<b>SPECJALNOŚCI</b>	<b>DRUŻYNA</b>	<b>PLUTON</b>	<b>UWAGI</b>
<b>KOLARZE:</b>	19	61	
- dowódca plutonu		1	
- zastępca dowódcy plutonu		1	
- drużynowy	1	3	
- zastępca drużynowego	1	3	
- karabinowy rkm	3	9	
- amunicyjny rkm	2+1	6+3	karabinowy był jednocześnie amunicyjnym
- celowniczy rkm	1	3	
- kierowca motocykla		1	
- wyborowy strzelec	1	3	
- mechanik		1	w drużynie nieetatowy
<b>STAN OSOBOWY</b>	19	62	
<b>SPRZĘT:</b>			
rkm	3	9	
rowery	19	61	
motocykl		1	

Założenia bojowe pododdziału kolarzy określały ich wielką przydatność na polu walki. Ekspozując możliwości szybkiego przemieszczania się, zdolność do zaskoczenia lub obejścia przeciwnika, miały przewyższać zdolności bojowe kawalerii. Wynika z tego, że pododdziały kolarzy wykonywały przede wszystkim działania pomocnicze na rzecz większych pododdziałów. Te działania to rozpoznanie, szybkie dostarczanie wiadomości oraz zabezpieczenie zagrożonych kierunków.

W przypadku wejścia kolarzy do bezpośredniej walki kolarze musieli spieszyć się i działać jak piechota.

Na zdolności marszowe kolarzy miało wpływ kilka czynników. Regulamin oddziału kolarzy przewidywał, że zasadniczy wpływ na działanie kolarzy miały warunki atmosferyczne oraz sieć dróg. Szosy bite umożliwiały rozwijanie pełnej szybkości bojowej, tzn. 12 km/h. Przeciętnie w dzień marszu kolarze mogli przemieścić się na odległość 80 km. Dla pododdziałów szczególnie „zaprawionych” przy zastosowaniu marszu farsowego przewidywano osiągnięcie 120 km.<sup>5</sup>

Większość przemarszów kolarzy odbywało się drogami polnymi. Te drogi, które miały podłoże gliniaste umożliwiały przemieszczenie się w czasie suszy. Sytuacja komplikowała się w przypadku niesprzyjającej aury. Rozmiękłe drogi utrudniały lub wręcz uniemożliwiały użycie roweru. Natomiast odwrotnie rzecz się miała w przypadku poruszania się po drogach piaszczystych. Warunki terenowe nie zawsze były korzystne do użycia rowerów. Teren górzysty, bagnisty, zalesiony, poprzecinany wąwozami lub rowami nie sprzyjał takim działaniom. Gołoledź czy śnieg również utrudniały lub uniemożliwiały użycie roweru. Działania kolarzy ograniczała również pora nocna. Mogły mieć jedynie miejsce w przypadku księżycowych nocy i „na szosach o jasnej nawierzchni”.

Nie sposób nie zauważyć szeregu czynników, które dyskwalifikowały użycie rowerów w działaniach bojowych. Mimo tych trudności dostrzegano ich spore możliwości manewrowe na przyszłym polu walki. Niedogodności niwelować miało sprawne dowodzenie i kierowanie w walce odpowiednio przygotowanymi drużynowymi lub dowódcami plutonów.

Dowodzenie w tak specyficznej formacji nie było sprawą łatwą, szczególnie podczas jazdy. Uwagę kolarza zaprzętała przede wszystkim jazda. Dlatego też dowódca musiał wykazać dużo „rzutkości i energii”, by przy pomocy sygnałów i znaków dowodzić swoimi podwładnymi.

Regulamin zalecał, by w czasie akcji rozkazy wydawać sygnałami, znakami lub głosem. Gdy czynności nie były wykonywane równocześnie wówczas dowódca musiał komendę modulować wydając ją przeciągle. Natomiast w przypadku dowodzenia umówionymi znakami, dla zwrócenia uwagi kolarzy na siebie, dowódca komendy poprzedzał gwizdem. Oprócz ogólnie obowiązujących sygnałów i znaków (Regulamin Piechoty cz. II § 2) kolarzy obowiązywały dodatkowe sygnały:

- "zwiększyć szybkość" - pięść zwinięta, poruszana nad barkiem z góry na dół,
- "zmniejszyć szybkość" - dłoń szeroko otwarta, ręka zgięta wzniesiona nad barkiem,

- "jazda w lewo (prawo)" - ręka lewa (prawa) wyciągnięta w bok równoległe do ziemi,
- "wsiadać marsz" - przykład wsiadania i znak marszu ręką,
- "stój, zsiadać" - podanie znaku "zmniejszyć szybkość", opuszczanie wolno bokiem do dołu ręki, pokazanie ruchu zsiadania przez przykład dowódcy,
- "dwójki w przód" - ręka wyprostowana w bok i kilkakrotny znak ręką do przodu,
- "rząd w tył" - kilkakrotne przenoszenie ręki wyprostowanej w bok do tyłu.

Udział kolarzy w walce przewidywano po uprzednim „spieszeniu się”. Spieszenie się następowało na rozkaz przełożonego, a w razie nagłego ognia, samorzutnie. Strażnicy zsiadali z rowerów, a następnie kryli się za najbliższą zasłoną. Rowery należało zabezpieczyć i ukryć w takim miejscu, by w wyniku walki nie uszkodzić sprzętu. Przy rowerach należało pozostawić jednego kolarza, którego obowiązkiem było uporządkować je i umieścić w ukryciu, tak by były niewidoczne z ziemi i powietrza. Gdy pozwalały na to warunki strażnik miał przeglądać rowery lub „uskutecznić ich naprawę”. Po przeprowadzonym ataku kolarze wracali do pozostałych rowerów albo były one im doprowadzane. Doprowadzanie rowerów do walczących kolarzy mogła wykonać inna drużyna lub koledzy z tego samego pododdziału, którzy nie brali bezpośredniego udziału w walce. Regulamin oddziałów kolarzy kategorycznie zabraniał, by do czynności doprowadzania rowerów używać obsługi rkm-u lub strzelca wyborowego. Jeżeli zachodziła obawa utraty sprzętu, wówczas kolarze walczyli zatrzymując rower przy sobie. Prowadząc działania zaczepne dowódca musiał przewidzieć użycie części sił pododdziałów kolarzy do pościgu. Oznaczało to pozostawienie do dyspozycji wydzielonej grupy kolarzy, którzy czekali by wejść do walki w stosownej chwili, ścigając na rowerach wycofującego się nieprzyjaciela.

W obronie kolarze działali na zasadach jakie przewidywał Regulamin Piechoty (cz. II) dla drużyny lub plutonu piechoty. W zależności od sytuacji rowery miały pozostawać bezpośrednio przy strażniku lub być ukryte z tyłu "pod dachem lub ukryciem". O ile pluton kolarzy działał samodzielnie, np. po uchwyceniu ważnego punktu terenowego, zalecano zachować odwód przy rowerach w pogotowiu do przeciwdziałania. W razie zaskoczenia kolarzy przez kawalerię, strażnicy przyjmowali stosowny szyk obronny - rozwijali się w tyralierę, zajmowali dogodne stanowiska ogniowe i otwierali ogień.

## Z HISTORII OCHRONY GRANIC

Rowery ustawiano przed sobą w ten sposób, by stanowiły przeszkodę dla kawalerii.

Ze względu na manewrowość duże możliwości widziano przed kolarzami w działaniach patrolowych. Patrol miał posuwać się skokami od przeszkody do przeszkody, zza których prowadził obserwację przedpola. Działania patroli ubezpieczone były szperaczami. Kolarze-szperacze, zachowując ostrożność, by nie wpaść na skrytego nieprzyjaciela, przemieszczali się pieszo prowadząc rower lub jadąc na nim. Broń mieli stale w pogotowiu z założonym na kbk bagnetem. W czasie jazdy kbk zawieszano na szyi. Odległość szperaczy od oddziału zależała od terenu, pory dnia. W warunkach optymalnych odległość wynosiła ok. 500 m. Kierunki działania szperaczy pokrywały się z osią marszu. Zadanie to wykonywała para lub grupa szperaczy. W uzasadnionych przypadkach wyznaczano szperaczy bocznych. Niestety, decyzja taka powodowała obniżenie szybkości przemieszczania się patrolu. Po wykonaniu zadania szperacze najkrótszymi drogami dołączali do patrolu.

Patrol nie mógł wdawać się w walkę z nieprzyjacielem, bowiem jego zasadniczym zadaniem było rozpoznanie sił głównych nieprzyjaciela. Słabe patrole przeciwnika należało poprzez zaskoczenie brać do niewoli. Aby uniknąć zasadzek w drodze powrotnej kolarze poruszali się innymi drogami.

Istotne znaczenie w pododdziałach kolarzy miało utrzymanie łączności pomiędzy strażnikami. Kłopoty wynikały z szybkiej jazdy i trudności w stosowaniu sygnałów. Kolarz, który pozostał w tyle, miał za zadanie „wytężyć wszystkie siły”, żeby jak najszybciej dołączyć do pozostałej grupy. W sytuacji, gdy kolarze poruszali się w kolumnie, wyznaczani byli łącznicy między członami kolumny. Mieli oni, szczególnie na skrzyżowaniach dróg, informować o kierunku marszu, w sumie nie dopuścić do pogubienia się strażników.

Na postoju kolarz miał obowiązek zadbać przede wszystkim o sprzęt. Musiał dokładnie zbadać działanie swojego roweru, naprawić drobne usterki, „podokręcać śrubki”, naoliwić mechanizmy i dopompować powietrze w kołach. W razie poważniejszej usterki roweru kolarz zobowiązany był natychmiast zameldować o tym bezpośrednio przełożonemu, a gdy to było niemożliwe to złożyć meldunek poprzez kolegę. Niezwłocznie też musiał przystąpić do naprawy. W sytuacji, gdy usterka przerastała możliwości strażnika, wówczas należało zgłosić się do mechanika. Na szczeblu drużyny wyznaczony był nieetatowy mechanik. W plutonie specjalność ta przewidziana była etatem. Regulamin oddziałów nakazywał, by kolarza cechowała troska i dbałość o swój sprzęt w każdych okolicznościach.

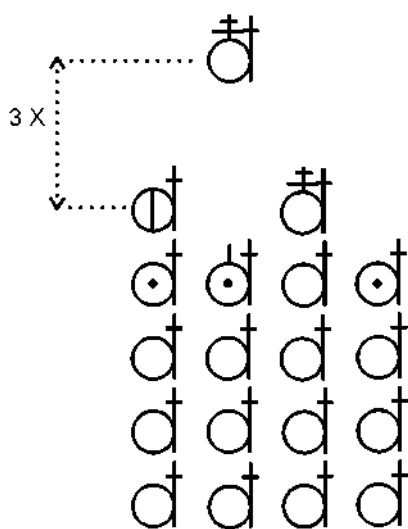
Zdolność do działania w każdych okolicznościach na polu walki kolarz miał osiągnąć poprzez intensywne szkolenie w czasie pokojowym. Musztra w tym szkoleniu odgrywała kluczową rolę. Dzieliła się ona na dwie części: „Musztra z rowerem w rękę” i „Musztra w jeździe na rowerze”. Umiejętności wpajane były początkowo w ramach szkolenia pojedynczego kolarza, później drużyny i plutonu. Funkcjonariusze uczyli się przyjmować postawy, formować szyki, wykonywać chwytty i poruszać się.

Postawa zasadnicza z rowerem w rękę wyglądała następująco: kolarz stał po lewej stronie roweru, ustawionego pionowo i prostopadłe do linii frontu. Prawą ręką trzymał rower za „kierownik”. Ręka ugięta była w łokciu, dłoń trzymała nachwytem kierownicę, kciuk miał znajdować się pod kierownikiem. Inne elementy wyglądu funkcjonariusza były zgodne z wymogami regulaminu. Rower stał prosto, prawy pedał znajdował się w górnym położeniu z małym przesunięciem do przodu. Postawą swobodną przyjmował na komendę, wyglądała ona tak, jak określał ją Regulamin Piechoty.

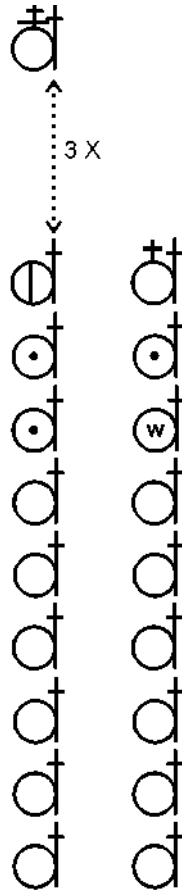
Zwroty w miejscu kolarz wykonywał w dwóch etapach. Na zapowiedź chwytął lewą ręką za lewą rączką kierownika, natomiast prawą ręką za ramę roweru poniżej siodełka z prawej strony. Na hasło „zwrot” wykonywał obrót zgodnie z regulaminem. W czasie tej czynności unosił rower i ustawiał w nakazywanym kierunku. Zwroty w marszu regulamin nakazywał następująco: „Zmianę kierunku roweru uskutecznia strzelec poprzez zawodzenie, przez skręt kierownika w nakazaną stronę i naprowadzenie roweru”.<sup>6</sup>

Jadący czy prowadzący rower kolarz miał obowiązek oddawania honorów przełożonym i starszym stopniem. Trzymając ręce na kierowniku prostował tułów, energicznie zwracając głowę oddawał honor. W miejscu i marszu drużyna kolarzy oddawała honor na komendę drużynowego poprzez zwrot głowy. W marszu dowódca drużyny podawał komendę „baczność” oddając sam honory poprzez zwrot głowy. Kolarze oddawali honor w ten sposób, że obydwoma rękami trzymali kierownik, prostowali tułów, unosili głowę do góry kierując wzrok na wprost. Utrzymywali prosty kierunek jazdy zwracając uwagę na krycie i równanie w szyku.

SZYKI ZWARTE PODODDZIAŁÓW KOLARZY

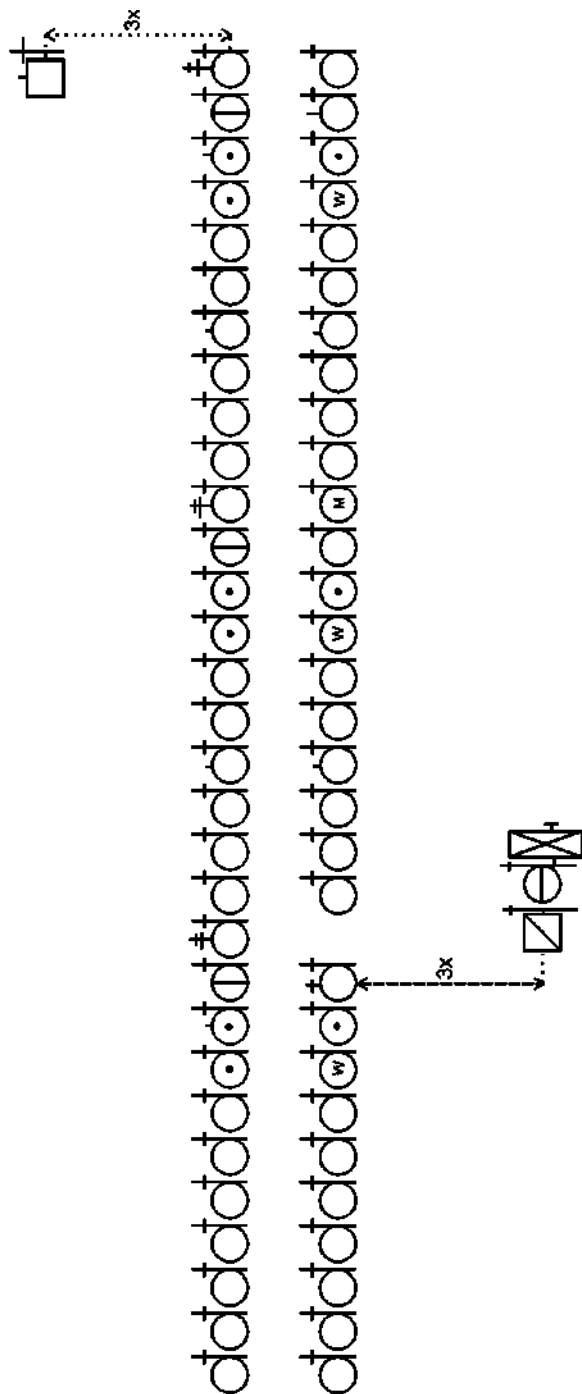


DRUŻYNA KOLARZY W CZWÓRKACH



DRUŻYNA KOLARZY W DWÓJKACH





PLUTON KOLARZY W DWUSZEREGU

W określonych sytuacjach funkcjonariusze nosili rowery. Czynność tę wykonywali na komendę "Na ramię rower". Wówczas kolarz chwycił lewą ręką za lewą rączkę kierownika, prawą natomiast podchwycił górną część ramy z lewej strony. Następnie schylając się unosił rower i zakładał go sobie na prawe ramię. Zwracał przy tym uwagę na to, by ramię podtrzymywało rower w środku ciężkości. Zdejmowanie roweru odbywało się na komendę "powstań". Kolarz zdejmował rower i ustawiał go tak, jak przy postawie zasadniczej.

Strzelec musiał opanować też czynności związane z chwytami bronią. Były one trudne do wykonania, bowiem kolarz musiał mieć w tym samym czasie przy sobie rower. Przy przewieszaniu kbk przez plecy, zdejmowaniu do położenia „do nogi”, nakładaniu czy zdejmowaniu bagnetu rower musiał opierać się siodłem o prawy bok strażnika, natomiast dolna część ramy o podudzie. Kolarz mógł mieć kbk przewieszony przez plecy tak, by wylot lufy był skierowany na prawo w skos do góry, mógł mieć też karabin zawieszony na szyi lub trzymany w lewej ręce. Położenie karabinka zależało od potrzeb i oczywiście rozkazu dowódcy.

Musztra w jeździe na rowerze rozpoczynała się od nauki wsiadania i rozpoczynania jazdy oraz właściwego zatrzymywania się. Na rozkaz „wsiadać” strzelec chwycił oburącz kierownicę, występował pół kroku w lewo w skos, pochylał rower ku sobie, przenosił z zamachem prawą nogę ponad siodłem i stawiał prawą stopę na pedale. Jazdę rozpoczynał na rozkaz „marsz”. Naciskając nogą na prawy pedał rozpoczynał jazdę. Na rozkaz „stój” kolarz zatrzymywał rower wykonując czynności odwrotnie jak w przypadku ruszania. Po zejściu z roweru samoczynnie przyjmował postawę swobodną.

Przy tworzeniu szyków kolarz musiał zwracać uwagę w szczególności na odstępy i odległości. Odstępy mierzone były pomiędzy rowerami i wynosiły 1 krok. Odległości również wynosiły 1 krok mierzone między tylnym kołem przedniego roweru, a przednim kołem tylnego roweru.

Formowanie szyków marszowych regulamin zalecał po uprzednim rozpoczęciu marszu w dwójkach lub rzędzie, wyjątkowo dopuszczał zmiany frontu szyków w miejscu. Mała przestrzeń wymuszała, by rowery stały nieco w skos na lewo od kolarza w przodzie. Natomiast, by rowery nie zderzały się, można było skrócić kierownicę roweru w kierunku zwrotu. Z innych czynności kolarz ustawiał rowery w kozły, wieszał broń oraz oporządzenie na kierownicy swojego roweru. Tak więc wszystkie te czynności ćwiczone indywidualnie i grupowo wyrabiały określone umiejętności. Przygotowywały strażnika do umiejętnego działania na przyszłym polu walki.



*Pluton kolarzy Straży Granicznej na ćwiczeniach aplikacyjnych w okolicach Wróblaczyn koło Zaleszczyk ( 19.09.1936r.)*

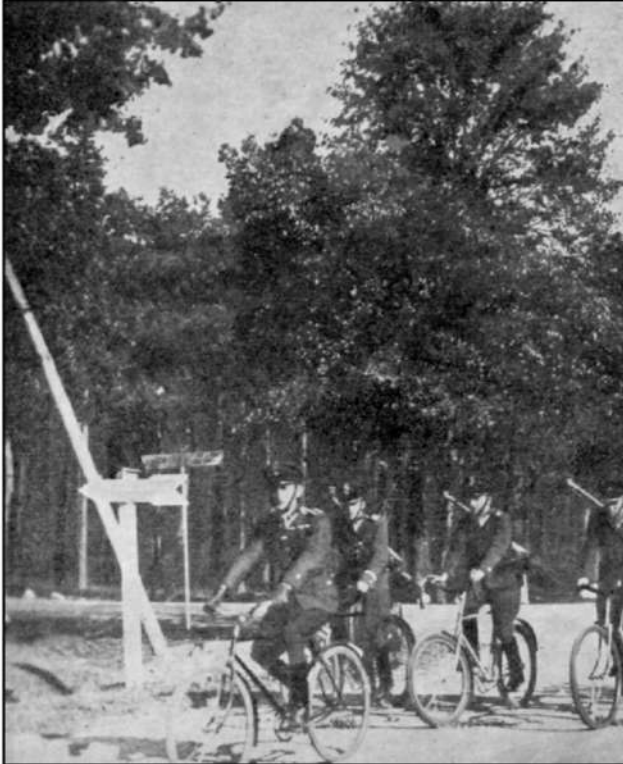
W ramach tworzonych programów szkolenia na szczeblu Inspektoratu i komisariatu sporo miejsca poświęcono zagadnieniom związanym z działaniami kolarzy. Również Centralna Szkoła Straży Granicznej na kursach szkoleniowych przewidywała zajęcia z użyciem rowerów w służbie granicznej i walce<sup>7</sup>. Zakres szkolenia cyklistów Straży Granicznej w Rawie Ruskiej najtrafniej oceniają dyspozycje do ćwiczeń bojowych prowadzonych w ramach doszkolenia Dowódców Placówek (patrz załącznik 1, 2, 3, 4).

Tematyka zajęć kolarzy na szczeblu komisariatu była dosyć urozmaicona. W wytycznych wyszkolenia na okres 1938/1939 w Komisariacie Brzeźno Inspektoratu Chojnice można dostrzec szeroki wachlarz działań szkoleniowych. W wytycznych przewidziano realizację następujących tematów: „Drużyna kolarzy w natarciu”, „Drużyna kolarzy w walce leśnej”, „Drużyna kolarzy na patrolu”, „Zespół kolarzy jako patrol na zasadzce”, „Zespół kolarzy jako patrol na przedpolu z zadaniem rozpoznania”, „Drużyna kolarzy na szpicy”, „Zespół kolarzy jako patrol na zasadzce w celu schwywania jeńca”. Drużyna kolarzy realizowała również tematy musztry z rowerem: „Postawy”, „Zwroty”, „Musztra z rowerem w ręku”, „Jazda na rowerach”, „Sprawianie szyków”<sup>8</sup>.

Tak przygotowani do działań bojowych strażnicy brali udział w różnego rodzaju ćwiczeniach organizacyjnych wspólnie z jednostkami Wojska Polskiego. Były to jednostki leżące najbliżej pododdziałów Straży Granicznej.

Z przygotowanych założeń od tych ćwiczeń wynikała rola jaką mieli odgrywać kolarze. Używano ich w działaniach rozpoznawczych i ubezpieczających.

Ćwiczenia zorganizowane 3. X. 1936 r. dla rezerwistów powiatu



*Patrol kolarzy Straży Granicznej rozpoznaje drogę marszu.*

chojnickiego na bazie 1 batalionu strzelców wspierane były plutonem kolarzy SG. Pluton zwerbowano z ochotników z całego Inspektoratu Granicznego Chojnice. Przybyli oni w rejon ćwiczeń ochotniczo i na własny koszt.<sup>9</sup> Plutonem cyklistów, liczącym 47 funkcjonariuszy, dowodził podczas ćwiczeń podkomisarz Michał Downar. W nocy z 3 na 4 listopada 1 kompania wzmocniona kolarzami „natarła na ubezpieczonych w celu wyrzucenia nieprzyjaciela z zajętego terenu. Oddział cyklistów użyty został w pierwszym rzędzie do rozpoznania terenu, z czego wywiązał się bardzo dobrze, co podkreślone zostało przez

rozjemców”. Ćwiczenia zakończyła defilada na chojnickim rynku, w czasie której kolarze Straży Granicznej prezentowali się okazale<sup>10</sup>.

Podobny przebieg i założenia miały ćwiczenia terenowe przeprowadzone przez 1 batalion strzelców w Chojnicach i Straż Graniczną 25. VIII. 1938r. Pluton kolarzy sformowany został po jednej drużynie z Komisariatów Konarzyny, Brzeźno i Lipienice. Został podzielony na 3 drużyny (1 oficer i 13 szeregowych)<sup>11</sup>.

W ćwiczeniach kolarze użyci zostali jako patrole rozpoznawcze. Prowadzący działania ppłk Zacny bardzo wysoko ocenił możliwości bojowe kolarzy, stwierdził, że „... tak dowódcy patroli poszczególnych jak i poszczególni szeregowi wywiązali się z zadania ku zupełnemu

## Z HISTORII OCHRONY GRANIC

zadowoleniu. Wygląd - umundurowanie i uzbrojenie szeregowych b. dobre<sup>12</sup>.

Z zaprezentowanych przykładów udziału kolarzy w ćwiczeniach z wojskiem widać, że strażnicy nie ustępowali żołnierzom w działaniach poligonowych. Ocena staje się tym bardziej wysoka, że plutony formowane były tylko na czas ćwiczeń. Nie były to pododdziały funkcjonujące na stałe w strukturach komisariatów czy inspektoratów. Indywidualne wyszkolenie uzupełniane było działaniami zespołowymi w takich właśnie ćwiczeniach.



*Defilada plutonu cyklistów na rynku w Rawiczu, na rozpoczęciu zawodów w pięcioboju Wielkopolskiego Okręgu Straży Granicznej 9.10.1938 r.*

Wspomniany został wcześniej udział pododdziałów kolarzy w defiladach. Przy okazji obchodów różnego rodzaju świąt państwowych organizowane były parady lub defilady. Obok jednostek wojskowych, paramilitarnych występowali strażnicy graniczni. Z reguły były to pododdziały funkcjonariuszy na rowerach. Prezentując swoistą oryginalność przyjmowani i oceniani byli kolarze Straży Granicznej pozytywnie.<sup>13</sup> Czasopismo Straży Granicznej „Czaty” niezwykle pochlebnie opisywało w 1933r. udział kampanii cyklistów w Świącie Żołnierza w Lesznie. Aby godnie uczcić XIII rocznicę zwycięstwa pod Warszawą, garnizon w Lesznie zorganizował cykl przedsięwzięć upamiętniających to święto. Kulminacyjnym punktem była oczywiście defilada. Kompanię kolarzy SG prowadził Komisarz Juliusz Kiliński (kierownik komisariatu Zaborowo). „Przed gmachem komendy garnizonu odbyła się defilada wojska i rowerzystów Straży Granicznej, którą odebrał płk dypl. Stefan Rowecki. Podczas defilady wyróżniła się kompania Straży Granicznej, która swą wspaniałą postawą wzbudziła ogólny podziw i pełne uznania dowódcy garnizonu”.<sup>14</sup>

W Inspektoracie Chojnice w 1936r. nie mniej uroczysto obchodzono święto 11 listopada. Dzień wcześniej odbył się capstrzyk oddziałów wojska PW i SG przy płycie Nieznanego Żołnierza w Chojnicach. Zapaleniem znicza oddano hołd poległym w walce za wolność. Dnia 11. XII. 1936r. 0 godz. 8<sup>20</sup> ogłoszono zbiórkę dla oddziału cyklistów Straży Granicznej. Oddział sformułowano z funkcjonariuszy następujących komisariatów: Borzyszkowy - 7, Brzeźno - 10, Konarzyny - 12, Chojnice - 12, Kamień - 10. Całością (51 kolarzy) dowodził podkomisarz Kazimierz Kościańkiewicz, który jechał motocyklem. Po ustawieniu oddziału, kolumna ruszyła do koszar 1 batalionu strzelców w Chojnicach. Następnie razem z pododdziałami wojska udali się na chojnicki rynek, gdzie przed gmachem magistratu odbyły się główne obchody Święta Niepodległości. Defilada zakończyła uroczystość. W otoczeniu starosty powiatowego i kierownika Inspektoratu Granicznego defiladę odebrał dowódca 1 batalionu strzelców. „Postawa podoficerów Straży Granicznej na rowerach była bardzo dobrą, korzystnie odbijał się oddział cyklistów od reszty defilujących”.<sup>75</sup> Podobnie okazał się pluton kolarzy w czasie obchodów 3 maja 1938r. w Chojnicach. Funkcjonariusze Straży Granicznej wraz z rodzinami brali udział we wszystkich częściach obchodów 147 rocznicy Konstytucji 3 maja, najokazalej prezentowali się przed oficjalnymi gośćmi i ludnością miasta defilując na rowerach.<sup>76</sup> Tak więc ocena udziału kolarzy w obchodach świąt państwowych była zawsze bardzo korzystna, obrazowała ogólne przygotowanie funkcjonariuszy do służby granicznej. W konsekwencji budzić musiała respekt i uznanie.

Okazją do zaprezentowania umiejętności cyklistów SG były zawody sportowe. Z okazji ciągłego poruszania się na rowerach niektórzy strażnicy dochodzili do osiągnięć sportowych znanych w całym kraju. Takim przykładem był strażnik Kapiak, zaliczany do najlepszych kolarzy Warszawy.<sup>17</sup>

W okręgach Straży Granicznej co roku organizowano zawody sportowe w pięcioboju. Oprócz strzelania z kbk, marszu na 3 km, rzutu granatem, walce na bagnety była jazda rowerem na trasie 14 km. W Okręgu Wielkopolskim w 1938r. rywalizacja w jeździe na rowerze prezentowała się następująco:

- |                           |   |            |
|---------------------------|---|------------|
| 1. Zespół Obwodu Ostrów   | - | 28,11 min. |
| 2. Zespół Obwodu Wieluń   | - | 29,28 min. |
| 3. Zespół Obwodu Leszno   | - | 30,43 min. |
| 4. Zespół Obwodu Wolsztyn | - | 33,05 min. |
| 5. Zespół Obwodu Wronki   | - | 34,14 min. |



*Drużyna kolarska Okręgu Wielkopolskiego Straży Granicznej na starcie przed wyścigiem na trasie 14 km - 1936 r.*

Zwycięski Obwód w Ostrowie uhonorowany został dyplomem oraz „nagrodą wędrowną”. Ponieważ zwycięstwo odniesiono trzykrotnie Obwód SG w Ostrowie „nagrodę wędrowną” zdobył na własność. Najlepszymi kolarzami tych zawodów okazali się: strażnik Edward Kubasiak, strażnik Jan Plewa, strażnik Roman Gaumer, strażnik Adam Kręglewski i strażnik Stanisław Grabarkiewicz.<sup>18</sup> Z czasów jakie uzyskali strażnicy, pokonując dystans 14 km wynika, że jazda rowerem była ich mocnym atutem, przekładającym się z pewnością w sukcesy podczas pełnienia służby granicznej.

Okazjonalnie prezentowanie funkcjonariuszy SG w czasie defilad czy zawodów sportowych, to niewątpliwie mały fragment z kompleksu zagadnień, gdzie w grę wchodziło posługiwanie się rowerem. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że rower to przede wszystkim narzędzie usprawniające służbę graniczną. Jego użycie w działaniach granicznych czyniło je bardziej manewrowe, szybkie, a tym samym skuteczne.

W momencie, gdy powołano Straż Graniczną do życia, przewidywano, iż na wyposażeniu znajdować się będą rowery. Doświadczenia wyniesione z funkcjonowania Straży Celnej potwierdzały tę konieczność. Komenda Straży Granicznej miała na swoim wyposażeniu 48 rowerów, natomiast Inspektorat Graniczny -28.<sup>19</sup> Mniej korzystnie przedstawiała się sytuacja, gdy zejdziemy na szczybel komisariatów i placówek, a więc tam, gdzie rozgrywały się podstawowe problemy związane z działalnością graniczną.

W roku 1932 i roku 1933 w Inspektoracie Straży Granicznej w Ostrowie Wilk. było po 1 rowerze służbowym na komisariat. W sprawozdaniach w tych dwóch latach sporządzonych w komisariatach Krotoszyn, Sośnie, Kobyła Góra, Bralin, Rychtal i Laski w dziale "środki lokomocji" relacjonujący wymieniają 1 rower do użytku służbowego.<sup>20</sup> Zaznaczają przy tym, że w zupełności jeden rower zaspokajał potrzeby komisariatów. Jest to połowiczne przedstawienie sprawy, bowiem większość strażników posiadała własne rowery, które wykorzystywali do służby granicznej. Było to możliwe po wcześniejszym uzyskaniu zgody przełożonych. W określonych sytuacjach strażnicy mogli mieć przyznawany ryczałt pieniężny z tytułu wykorzystywania prywatnych rowerów do celów służbowych. Nawet wtedy, gdy z upływem lat coraz więcej rowerów wchodziło na wyposażenie SG, to dopuszczalne było wykorzystywanie ich do służby granicznej.<sup>27</sup> Ekwiwalent ów wypłacany był w wysokości 15 zł za półrocze użytkowania roweru, po ukazaniu się w rozkazie Inspektoratu stosownego punktu, oraz złożeniu deklaracji.<sup>22</sup>

Wychodząc na przeciw trudnościom finansowym funkcjonariuszy w nabyciu rowerów, stworzono możliwość kupowania ich na raty. Kwota 250 zł była trudną do jednorazowego wyegzekwowania, tyle bowiem wynosiły miesięczne pobory funkcjonariusza. W lipcu 1928r. gen. Paślawski podjął decyzję, aby nabyty na raty rower po dwóch latach przechodził na własność strażnika. Miesięczne raty w wysokości 10 zł. były korzystną formą zapłaty za sprzęt. Posiadanie roweru dawało korzyści służbowe i prywatne.<sup>23</sup>

W myśl ustaleń, każdy strażnik musiał o rower należycie dbać. Troska ta miała przejawiać się w terminowych naprawach i przeglądach. Wszystkie usterki musiały być usunięte na koszt użytkownika. O dopuszczeniu roweru do służby granicznej decydowały komisje powoływane przy Inspektoratach. Czynności swoje wykonywały dwukrotnie w roku w czasie inspekcjonowania jednostek SG.

Trudy służby granicznej odbijały się czasami na rowerach. Warunki terenowe, w jakich były używane, powodowały awarie sprzętu. Przypadek zniszczenia roweru zaistniał w lipcu 1937r. w Inspektoracie Granicznym w Chojnicach. W czasie wykonywania obowiązków służbowych, w rowerze strażnika Leona Przybysza z komisariatu Konarzyny, złamały się widełki. Strażnik potłukł się, ale "zdolności zarobkowej nie utracił". Koszty naprawy roweru poniosła Straż Graniczna.<sup>24</sup> W innych jednostkach SG też psuły się rowery, takie które nie nadawały się do naprawy wybrakowywano. O skreśleniu roweru służbowego z ewidencji Straży mógł zdecydować tylko Komendant Straży Granicznej. Podawał on w rozkazie markę roweru, numer ramy oraz miejsce użytkowania i na tej podstawie rower wycofywano ze służby.<sup>25</sup>



Strażnicy wykorzystujący do służby rowery często ulegali wypadkom. Zdarzenia te miały miejsce w czasie dojazdu do służby jak i w czasie jej trwania. Niektóre wypadki były na tyle poważne w skutkach, że eliminowały strażników z pełnienia dalszej służby. Zdarzenie takie miało miejsce w placówce Moszczenica Inspektoratu Chojnice. "28.03.1938r. strażnik Henicz Walenty o godz. 14<sup>00</sup>, podczas pełnienia służby w ubraniu cywilnym, w m. Angowice pow. Chojnicki upadł z roweru na ziemię, przy czym doznał złamania w dwóch miejscach kości podudzia prawego. Strzałami z pistoletu służbowego zwrócił na siebie uwagę mieszkańców wioski, którzy udzielili mu pomocy i odwieźli go do szpitala w Chojnicach. Wypadek spowodował trwałą niezdolność strażnika Henicza do służby."<sup>26</sup>

Mniej groźne skutki miał wypadek, jaki wydarzył się na rowerze strażnikowi Bronisławowi Landowskiemu z komisariatu Borzyszkowy. 11.03.1937r. w czasie pełnienia służby upadł na ziemię uderzając kłatką piersiową o kierownicę roweru. Orzeczeniem Komisji Lekarskiej w Toruniu uznany został za zdolnego do dalszej służby w Straży po zakończeniu leczenia.<sup>27</sup>

Dosyć niezwykły w skutki wypadek wydarzył się na rowerze strażnikowi Kwakowi. Dnia 18.09.1936r. Stanisław Kwak, po dokonanych przeglądzie broni w Brzeźnie wracał do swojej placówki w Łąkie. "Niedaleko od tej miejscowości spadł z roweru wskutek najechania na drodze publicznej na grunt piaszczysty". Nieprzytomnego w miejscu zdarzenia Kwaka znalazł inny strażnik - Maślankowski. Odwioził poszkodowanego do domu. Uraz okazał się na tyle poważny, że S.Kwaka odwieziono do szpitala św. Boromeusza w Chojnicach. Tam stwierdzono, że strażnik "uległ ogólnej kontuzji i porażeniu kiszek na tle urazu". Zalecono też udzielenie dwumiesięcznego urlopu "dla podratowania zdrowia". Do służby strażnik Kwak wrócił po 73 dniach leczenia.<sup>28</sup>

Zaprezentowane przykłady z chojnickiego Inspektoratu świadczą o tym, że w całej Straży Granicznej też musiało dochodzić do wypadków. Zdarzały się one z winy samych strażników i w wyniku nieprzewidzianych okoliczności. Czasami brawura i chęć zwrócenia uwagi na siebie powodowały wypadki. Przełożeni za wszelką cenę zabiegali o to, aby przemieszczenie się strażników na rowerach nie odbiegało od ogólnie obowiązujących zasad. Aby uniknąć wypadków przypomniano o konieczności poruszania się rowerzystów prawą stroną jezdni, "jak to robią kierowcy, woźnice, jeźdźcy i poganiacze zwierząt". Zwracano uwagę na konieczność sygnalizowania zmiany kierunku jazdy, zachowania ostrożności przy wyprzedzaniu i omijaniu.<sup>29</sup>

Zdarzały się przypadki, że fantazja ponosiła jeżdżących strażników. Kiedy w sierpniu 1936r. dwóch strażników jechało w Chojnicach po

chodniku, kierownik Inspektoratu natychmiast zareagował służbowym poleceniem, zabraniającym podobnych praktyk. W rozkazie z 17.08.1936r. tak odniósł się do tego wydarzenia: "Zwracam uwagę, że jeżdżenie rowerem na chodnikach koliduje wyraźnie z przepisami o ruchu kołowym na drogach publicznych i spowodować może łatwo nieszczęśliwy wypadek przez najechanie przechodniów. Zakazuję bezwzględnie jeżdżenia rowerem po chodnikach, choćby to było w miejscach mało uczęszczanych i na krótkich przestrzeniach. Zwracam przy tym uwagę na to, że ... nie może mieć miejsca wzywianie pieszych do usunięcia się przed jadącym rowerem. W ogóle nie może być wypadku, by szeregowy Str. Gr. dał powód do usterek i skarg za niestosowanie się do przepisów o ruchu na drogach publicznych ..."<sup>30</sup>

Z przytoczonych przykładów widać, że rowery odgrywały ważną rolę w życiu tej formacji granicznej. Miały one znaczny wpływ na działalność strażników granicznych w służbie i poza nią. Stanowiły uosobienie pozycji funkcjonariusza w strukturach hierarchicznych placówki czy komisariatu, tych służbowych jak też pozasłużbowych. Atrakcyjność posiadania roweru była powszechna. Za szczególne zasługi zdarzało się, że strażnicy wyróżniani byli nagrodą w postaci roweru. Zaszczytu tego dostąpił strażnik Stanisław Graczyk z komisariatu w Herbach Śląskich. 21.09.1935r. zdobył on pierwsze miejsce na zawodach okręgowych w pięcioboju. Nagrodą za ten sukces był "rower męski typu Łuczniak".<sup>37</sup>

Bez względu na sytuacje, w jakich Straż Graniczna posługiwała się rowerami, to zasadniczym przeznaczeniem było zastosowanie tego środka transportu w działaniach bojowych. Im było bliżej września 1939 roku, tym częściej pojawiały się koncepcje wykorzystania rowerów w ewentualnych działaniach wojennych.

Długo Straż Graniczna nie miała określonego precyzyjnie działania na wypadek wojny<sup>32</sup>. Zmiany przynosi rok 1936, kiedy to w projekcie III oddziału Sztabu Głównego przewidywano, że w wypadku konfliktu zbrojnego Straż Graniczna będzie obserwowała granicę i likwidowała drobne oddziały dywersyjne przeciwnika. Zakładano również uzupełnienie komisariatów plutonami wzmocnienia. Liczący 61 ludzi pluton wyposażony miał być w pierwszej wersji w 27 rowerzystów. 12.04.1939 posiłkując się rozkazem komendanta Straży Granicznej, przystąpiono w trybie pilnym do formowania plutonów wzmocnienia. Utworzone pododdziały w większości były to plutony kolarzy, zdolne do szybkich działań manewrowych.<sup>33</sup>

Zabezpieczenie tak dużej ilości rowerów odbywało się na zasadzie przejmowania ich od ludności cywilnej przez specjalnie do tego celu powołane komisje. Właściciele rowerów otrzymywali karty powołania, na podstawie których zobowiązani byli w określonym czasie i w wyznaczonym

miejscu dostarczyć swoje rowery. Miały one być przygotowane pod względem technicznym, ilościowym i asortymentowym do działań wojennych. Środki potrzebne do utrzymania i wyposażenia rowerów jak części wymienne, akcesoria, narzędzia i ogumienie, mieli zabezpieczyć dowódcy Okręgów Korpusów na zasadzie rekwizycji.<sup>34</sup>

Tuż przed wybuchem wojny w całej Straży Granicznej utworzono 115 plutonów wzmocnienia. Wyposażono je i całą formację w 10406 rowerów pochodzących z mobilizacji. Liczba ta stanowiła 2/3 zakładanych potrzeb.<sup>35</sup>

Udział strażników granicznych w pierwszej fazie zmagania wojennych z agresorem był powszechny. To oni przyjęli na siebie zaskakujące uderzenie. W tym momencie nastąpił egzamin wyszkolenia, sprawności, gotowości bojowej, patriotycznych postaw oraz szeroko rozumianych możliwości. Plany zakładały w pierwszej fazie działania przesłonowe, by w późniejszym czasie w miejscu koncentracji otrzymać kolejne zadania do realizacji. Błyskawiczny przebieg działań spowodował, że założenia spełzły na niczym. Pojawiły się rozwiązania doraźne, zależne od sytuacji w jakiej znajdowały się pododdziały Straży Granicznej. Z reguły były one wchłaniane przez różne zgrupowania bojowe Wojska Polskiego. W ramach tych jednostek wykonywały zadania, do których były szczególnie predysponowane. Grupy kolarzy Straży Granicznej prowadziły przeważnie rozpoznanie sił nieprzyjaciela oraz kierunki przemieszczania się tych sił. Były to zadania pomocnicze, ale jakże istotne dla przebiegu prowadzonych działań.

W ramach walk odwrotowych wiele jednostek Wojska Polskiego korzystało z pomocy kolarzy SG. 26 DP wycofując się 8.09. z rejonu jeziora Gopło drogę odwrotu miała rozpoznawaną przez strażników. Podobne zadanie wykonali cykliści SG w rejonie Wyszogrodu 14.09. zabezpieczając wycofujące się oddziały Grupy Operacyjnej gen. Karaszewicza-Tokaszewskiego.<sup>36</sup>

Wykorzystując możliwości manewrowe w rejonie Rawy Ruskiej, patrole kolarzy wykonywały na rzecz dowódcy Okręgu Korpusu zadania żandarmerii polowej. Ci sami cykliści stanowili siłę batalionu kolarzy utworzonego 13.09. przez ppłk. Karola Bacza w rejonie Łucka. Ta improwizowana jednostka składała się z trzech kompanii kolarzy i plutonu ckm na wozach. Batalion znacząco wyróżnił się w walkach o Łuck i w czasie przebijania się do broniącego się Lwowa.<sup>37</sup>

Zaprezentowane przykłady udziału kolarzy Straży Granicznej w działaniach bojowych września 1939 stanowią ledwie margines tych walk. Jednak czynami bojowymi wpisują się na trwałe do tradycji bojowych tej formacji granicznej II Rzeczypospolitej.

Podsumowując, należałoby zadać sobie pytanie, czy w formacji granicznej potrzebny był i czy sprawdził się rower, jako techniczne wyposażenie służby? Argumentacja z pewnością będzie wielowątkowa. Uwzględnić bowiem musi realia służby, jak również przeznaczenie formacji. Niewątpliwie w bezpośredniej działalności związanej z zabezpieczeniem i ochroną granicy państwowej, rower stanowił dużą pomoc i udogodnienie. Spełniał się jako tani i prosty w obsłudze środek lokomocji dostosowany do ówczesnej infrastruktury komunikacyjnej kraju. Zapewniał w miarę szybkie i sprawne przemieszczanie się strażników w strefie nadgranicznej, a więc reagowanie na niepożądane zjawiska na granicy. Zapewniał tym samym skuteczność w działaniu formacji. Rower był również pomocnym narzędziem w utrzymywaniu łączności pomiędzy ogniwami organizacyjnymi Straży Granicznej, jak również pomiędzy poszczególnymi elementami służby. W związku z tym gwarantowana była harmonijna działalność w samej Straży. Nie sposób nie zauważyć możliwości transportowych rowerów, oczywiście w rozsądnych granicach.

Zadania jakie postawiono przed Strażą Graniczną formułowały również określone przedsięwzięcia na wypadek wojny. Musiano zatem przewidzieć użycie na przyszłym polu walki sprzętu jaki był na wyposażeniu, w tym również rowerów. Zauważono, że rower poszerza w znacznym stopniu możliwości bojowe strażników. Dlatego też zaczęto tworzyć pododdziały wyposażone w ten środek lokomocji. Przedsięwzięcia polegające na prowadzeniu rozpoznania umożliwiały tworzenie organizmów większych niż pluton. Przykłady sukcesów kolarzy osiągniętych w czasie ćwiczeń poligonowych utwierdzały w słuszności wytyczonych zadaniach. Chlubny udział cyklistów w walkach wrześniowych potwierdza determinację i oddanie strażników w prowadzonych działaniach przy pomocy sprzętu, jaki był w ich posiadaniu. Zatem pytanie, czy rower był potrzebny i czy sprawdził się, będzie miało odpowiedź twierdzącą.

O zaletach rowerów w służbie granicznej nich świadczy również to, że w powojennej formacji granicznej - Wojskach Ochrony Pogranicza - rowery również przez długie lata usprawniały działania na granicy. Dopiero w połowie lat 70-tych zostały one definitywnie wycofane ze służby.

**SKOROWIDZ ZNAKÓW**

	DOWÓDCA PLUTONU
	Z-CA D-CY PLUTONU
	DRUŻYNOWY
	Z-CA DRUŻYNOWEGO
	KARABINOWY RKM
	CELOWNICZY RKM
	AMUNICYJNY RKM
	KOLARZ Z ROWEREM
	KIEROWCA MOTOCYKLOWY
	WYBOROWY STRZELEC
	MECHANIK
	MOTOCYKL OSOBOWY
	MOTOCYKL AMUNICYJNY

**Załącznik 1**

CENTRALNA  
SZKOŁA STRAŻY GRANICZNEJ  
Rawa Ruska, październik 38r.

Załącznik nr 1 dla  
str. Nieb.

III. Doszkolenie K-mdtów K-tów  
IX. Doszkolenie D-ców Placówek.

Strona czerwona.

**DYSPOZYCJA DO ĆWICZENIA DZIENNEGO-BOJOWEGO  
DWUSTRONNEGO L.26.**

I. Temat: PLUTON KOLARZY JAKO SZPICA PRZEDNIA.

II. Cel: a) wyszkoleniowy:

- 1) Nauczać zachowania się bojowego na realnych i prostych sytuacjach bojowych. Oficer i podoficer postawiony w sytuację bojową, winien niezwłocznie i odpowiednio reagować zachowaniem się bojowym i rozkazem a nie gadaniem.
- 2) Doskonalić:  
D-ców / plut. I d r/ w szybkim i odruchowym pobieraniu decyzji;  
W wydawaniu pewnych, krótkich lecz kompletnych i energicznych rozkazów w różnych sytuacjach podczas działania szpicy.

b) wychowawczy:

- 1) Wpoić przekonania, że ćwiczenie da realne korzyści wtedy, gdy tempo działania będzie wolno - zgodnie z rzeczywistością pola walki;
- 2) Uwypuklić, że o stopniu dobrego wykonania zadania przez szpicę decyduje - zdecydowane parcie w przód z jednocześnie dokładnym badaniem przedmiotów terenowych wzdłuż osi marszu.

III. Treść: 1) Pogadanka wstępna - nawiązanie do ćwic. „dr. na szpicy”.

- 2) Podanie założenia i wprowadzenie w sytuację bojową.
- 3) Czynności d-cy plut. Przed wyruszeniem na szpicę: - rozkaz przygotowawczy i studium trasy marszu szpicy.
- 4) Rozkazy d-cy plut. I d-ców drużyn.
- 5) Ugrupowanie plutonu na trasie marszu - miejsce d-cy szpicy, jego z-cy i odległości pomiędzy poszczególnymi elementami.
- 6) Dowodzenie szpicą w marszu.

## Z HISTORII OCHRONY GRANIC

- regulowanie odległości, łączność i znaki, wysyłanie ubezpieczeń bocznych / szperaczy bocznych/ oraz meldunków.

7) Czynności z-cy w czasie marszu:

utrzymanie odpowiedniego ugrupowania i dyscypliny plutonu,

orientacja obserwacji i bezpośrednio ubezpieczenie.

8) Zachowanie się wobec sytuacji z nplem

lotnictwo npla, broń pancerna npla, npl słaby po osi marszu i npl silny po osi marszu.

9) Omówienie ćwiczenia - podanie przykładu historycznego.

IV. Wskazówki wykonawcze. - Ćwiczenie przeprowadzić jako bojowo dwustronne.

V. Organizacja:

Teren - droga Huta Zielona - Przedmieście Wielkie - Politycz-  
Przedmieście Małe - Górki - Hirkany.

Czas - 7 godzin z dojazdem.

Sytuacja wyjściowa do ćwiczenia Huta Zielona godz. 9<sup>00</sup>.

Skład : Kierownik ćwiczenia - Komisarz Kozak Włodzimierz. Rozjemca przy stronie - pkom. Kulikowski Józef.

Strona czerwona : 1+9+48+3 r.k.m.

D-ca.plutonu - Kom. Smakosz Wacław.

Poczet:

Kapral obserwator: - asp. Gofron Jan +1 podoficer.

Goniec: - podoficer z komp.

D-ca drużyny 1-szej - asp. Postek Czesław.

Z-ca d-cy drużyny - asp. Waliszko Klaudiusz.

D-ca drużyny 2-giej - asp. Strawiński Jerzy.

Z-ca d-cy drużyny - asp. Kamiński Aleksander.

D-ca drużyny 3-ciej - asp. Polański Witold

Z-ca d-cy drużyny - asp. Maniewski Jan.

D-ca szpice konnej - Kom. Leszak Stanisław + 5 podofic. Patrol p-gaz 1+1 i patrol pion. 1+2.

Ubiór: D-ca plut. I z-ca - polowy ofic. reszta - polowy kolarza.

Amunicja: na kbk: po 10 nab.,

na r.k.m. - 40 nab.,

1 rakieta + rakieta czerwony dym.

VI. Zarządzenia dodatkowe. D-cy strony pobrać amunicję rano i wydać na stan jeszcze przed wymarszem. Zbiórka na placu sportowym g. 7<sup>00</sup>. Wyznaczeni d-cy po zorganizowaniu oddziału meldują gotowość do wymarszu godz. 7<sup>30</sup> w dniu ćwiczenia Kierownikowi ćwiczenia III. Doszk. K-mdtów K-tów Kom. Kozakowi Włodzimierzowi.

Praca do wykonania: Przystudiować §§. 267-270 i 274-277 z Reg. Pioch. Cz.II. oraz skrypt „Ubezpieczenie” /w marszu/.

Na ćwiczenia zabrać przybory do pisania i rysowania oraz mapy 1: 100.000 Rawa Ruska i Tomaszów Lubelski.

- Załączniki:..
- Nr 1. Dyspozycja dla strony czerwonej.
  - Nr 2. Założenia dla strony niebieskiej.
  - Nr 3. Założenia dla strony czerwonej.
  - Nr 4. Plan ćwiczenia.
  - Nr 5. Szkic z ugrupowaniem.

## Załącznik 2

CENTRALNA  
SZKOŁA STRAŻY GRANICZNEJ  
Rawa Ruska, październik 38r.

Załącznik Nr 1.

- III. Doszkolenie K-mdtów K-tów
- IX. Doszkolenie D-cw Placówek.

.Strona niebieska.

### ĆWICZENIA BOJOWE - DWUSTRONNE Z ODDZIAŁAMI L. 13 a.

I. Temat: Pluton kolarzy w działaniach odwrotnych jako samodzielny oddział po wykonaniu zadania specjalnego - granicznego.

II. Założenie: Mapy 1: 100.000 Rawa Ruska i Tomaszów Lubelski.

Granica Państwa, przyjęta dla celów ćwiczebnych, przebiega płd. skrajem Łozy - na płn. wsch. Werchrata wzdłuż potoku przechodzącego przez Siedliska i Hrebenne płn. państwo czerwone.

Własny Komisariat Straży Granicznej Rawa Ruska, ze swymi placówkami I. Linni Nr 1. Hrebenne, Nr 2. Siedliska i Nr 3. Werchrata. Pomiędzy państwami doszło do stanu napięcia.

Położenie szczegółowe - /podane na piśmie d-cy strony/. W dniu dzisiejszym została ogłoszona mobilizacja - Straż Graniczna uzupełniona do stanów etatowych. O godz. 9<sup>00</sup> do d-cy plac. Nr 2. Siedliska przybył przod. Z. z 2-ma drużynami, przywożąc na piśmie następujący rozkaz:

Pan st. przod. X.Y. jako d-ca plut. Skład - plac. Pan Nr 2. + 2 dr. przod. Z. + 3 r.k.m. + mat. min. i mat. gaz.

Założenie: 1) Wykonać plan niszczeń - w załączeniu,



## Z HISTORII OCHRONY GRANIC

- 2) Powstrzymać npla po osi Siedliska - Huta Zielona do godz. 12<sup>00</sup> w dniu dzisiejszym. Tylna granica opóźniania rz. Rata.
- 3) Po wykonaniu zadania przejść drogę Przedmieście Wielkie do szosy i szosą Potylicz - Rawa Ruska w rejon pld. zach. skraj Niwy. Położenie własne - Oddziały wojskowe i ludność cywilna przygotowują obronę na ptn.stoku Wołkowica.

Położenie npla - na przedpolu - I. dzień mob. Komisariat Straży Granicznej Lubycza Królewska ze swoimi placówkami Łozy, Siedliska i Hrebenne. Własny lotnik o godz. 8<sup>00</sup> zauważył kolumnę zmotoryzowaną długość 7 klm. w marszu szosą Tomaszów Lubelski w kier. Rawa Ruska -czoło na wysokości Bełzec.

Załącznik niszczeń do zał. Nr 1.

### Wyciąg z planu niszczeń

Szczegółowy szkic drogi wycof.

Skala 1: 25.000

Ad. 1. Rozebrać mostek i kładkę oraz ich rejony zrosić gazem płynnym przez rozpryskiwanie wybuchem.

Ad. 2. Założyć samoczynną minę. W tym:

- 1) Wysadzić drogę 3-ma lejami.
- 2) Wysadzić 2 drzewa /barykada/.
- 3) Zrosić gazem płynnym przez rozpryskanie wybuchem.

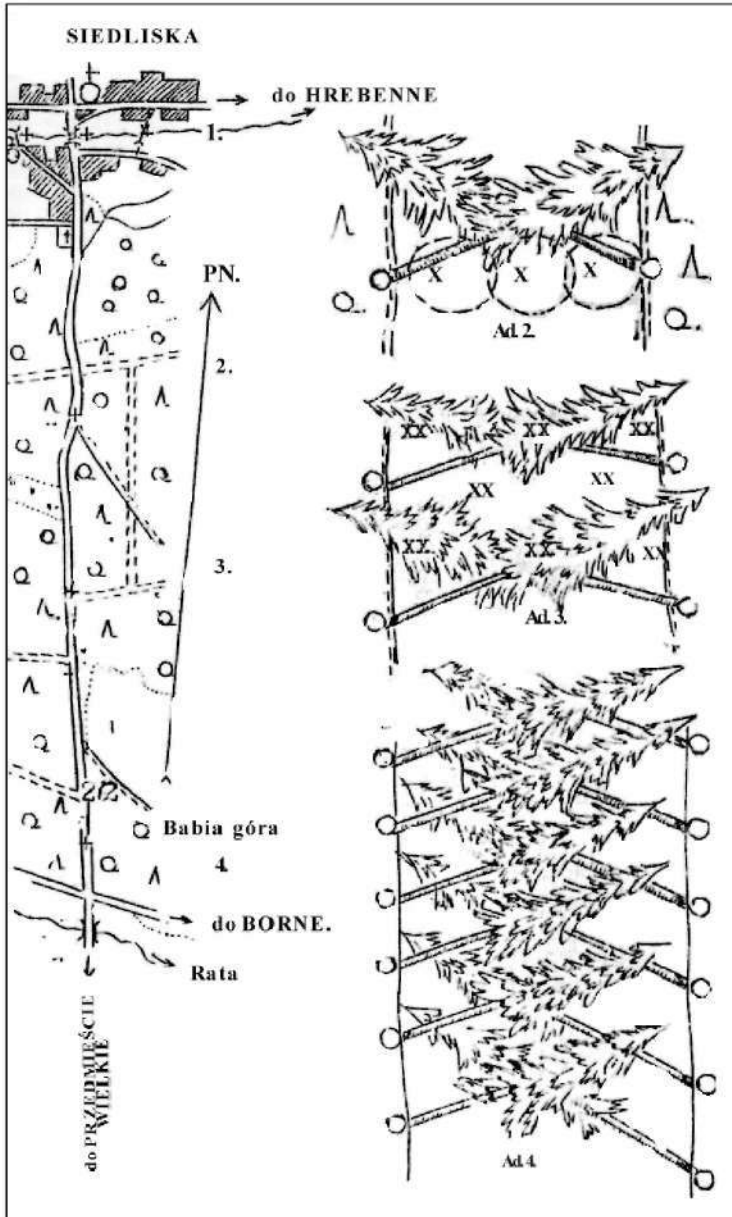
Ad. 3. Zwalić 4 drzewa /barykada/. Założyć 8 min - pułapek, oraz zrosić to gazem płynnym przez rozpryskanie wybuchem.

Ad. 4. Wykonać samoczynną zawalę z 12 drzew oraz zrosić to płynnym gazem przez rozpryskanie wybuchem.

Praca do wykonania: W dniu ćwiczenia d-ca plutonu X. Y. Podczas działań bojowych w terenie zaprojektuje szczegółowo z dołączeniem szkicu i obliczeniami potrzebnego sprzętu i mat. min. oraz wykona praktycznie amunicję min. ćwic. Podane powyżej prace.

### **LEGENDA:**

- + - miejsca pracy min.,
- XX - miny pułapki,
- 0 - drzewo,
- X - środek leju na drodze.



Komendant Komisariatu  
"Rawa Ruska"  
/- / K. Pkm.

CENTRALNA  
SZKOŁA STRAŻY GRANICZNEJ  
Rosa Kuska, państwa Lermic 36r.

Załącznik dla str. czarn. Wzill  
III. Doszkolenie K-matów K-tów  
IX. Doszkolenie D-ców Placówek.

Strona niebieska.

DYSPOZYCJA DO OWCIECZENIA DZIENNEGO BOJOWEGO DWUSTRONNEGO 1.25.

- I. Temat: Pluton kolonny + 1.c.k.m. na samodzielnej placówce.
- II. Cel: a/wyszukiwawczy: 1/Nauczyć zaciągania i organizacji samodzielnej placówki, pełnienia służby na placówce oraz zachowania się wobec różnych sytuacji.  
2/Doskonalić Ofic. Szuch. w dowożeniu plutonu i drużynami w ramach plutonu.  
3/Doskonalić i rozkazodawstwo bojowe i ogniowe.  
b/wychowawczy: Wzoić poczucie odpowiedzialności za powierzony zadanie, wyrażając, że od sumiennego pełnienia służby przez wszystkich organa placówki zależy bezpieczeństwo i odpoczynek oddziałów własnych.
- III. Trości: 1/Pogodzenie wstępne - dokła one wypakowanie zadania placówki samodzielnej - wystawionej przez szatę główną.  
2/Podejście do placówki i wprowadzenie w sytuację bojową.  
3/Odprawy d-cy placówki przez d-cę szaty /wydanie rozkazu bojowego/.  
4/Czynności i rozkazy d-cy placówki przed wyruszeniem.  
5/Dowóz do wyznaczonych na placówkę rojonu - ukrycie powozów.  
6/Zaciąganie placówki. Ubezpieczenie, zaciąganie, wybór miejsc, i wyznaczenie stanowisk dla drużyn, c.k.m. - r.k.m., dla czujek, dla posterunku alarmowego, - spr. - wóznego.  
7/Tak służby na placówce - nawiązanie łączności z sąsiadem - szkie i meldunek do d-cy szaty - służba przygotowania.  
8/Alarma placówki i meldunki do d-cy szaty.  
9/Zachowanie się placówki wobec patroli npla.  
10/Zachowanie się placówki wobec natarcia npla.  
11/Amunicja i żywność - zebranie zasad.
- IV. Wskazówki wykonawcze: Otwieszenie przeprowadzić jako bojowe dwustronne.

V. Organizacja:

Teren: północno-zachodni skraj m. GÓRKI.  
Czas: 7 godzin z bojazdem.  
Skład: kierownik ćwiczenia - Komisars KOZAK Włodzisław + trębacz.  
 Instruktorzy do dyspozycji kierownika ćwiczenia.  
 Bojowca przy stronie niebieskiej - asp. SŁOWIKOWSKI Władysław.  
Strona niebieska: 1 + 9 + 51 + 1.c.k.m.  
D-ca plutonu: ppor. KURZYŃCZYK Tadeusz  
D-ca d-cy plutonu: kom. BIZIO Józef.  
P o c z e t:  
Kieral obserwator: - podoficer z Komp.  
Goniec: - podoficer z Komp.

//.

- 2 -

D-ca drużyny 1-szej - asp. GRÓDZŃ Czesław.  
Z-ca d-oy drużyny - FELDMAN Tyburejusz.  
 Karabinowy - pkom. LUZAK Zdzisław.  
 13 podoficerów z komp. szkolnej + 1 r.k.m.

D-ca drużyny 2-giej - asp. WAWRZYNÓW Bronisław.  
Z-ca d-oy drużyny - WOJCIECHOWSKI Jerzy.  
 Karabinowy - pkom. SIEROSŁAWSKI Jan.  
 13 podoficerów - z komp. szkolnej + 1 r.k.m.

D-ca drużyny 3-ciej - asp. MICHAŁSKI Henryk.  
Z-ca d-oy drużyny - BIELECKI Kazimierz.  
 Karabinowy - pkom. PIĄTASZEWSKI Jerzy.  
 13 podoficerów - z komp. szkolnej + 1 r.k.m.

Karabinowy c.k.m. - asp. KLIMONTOWICZ Lucjan  
 Celowniczy - z komp. szkolnej.  
 Taśmowy - z komp. szkolnej.  
 1 amunicyjny /  
 2 " " / dla pamięci.  
 pomocniczy /

Przerobienie szeregów:

5 podoficerów z komp. szkolnej + 1 r.k.m. z III. Doszkolenia K-mców K-tów.

Ubiór: D-ca plutonu: 1 z-ca - pelony oficerski, - reszta - pełne oporządzenie kolarskie. Opaski niebieskie.

Amunicja: 10 nab. do k.m.,  
 40 " " " c.k.m.,  
 150 " " " c.k.m.,  
 1 rakietnica + 2 rakietki białe i czerwony dym.

VI. Zerządzenia dodatkowe: D-ocy pobrać amunicję rano i wydać na stan jeździec przed wyprawą. Zbiórka na placu sportowym o godz. 7,00. Wyznaczyć 1-ocy po zorganizowaniu oddziałów meldują gotowość do wyjazdu godz. 7,30 dnia 27.X.38r. Kierownikowi Doszkolenia Kom. KOZAKOWI Włodzimierzowi.

Praca do wykonania: Przestudiować §§. 161-193 Reg. Piech. Cz. I., §§. 335-338. 185-187 Reg. Piech. Cz. II., Skrypt "Ubezpieczenie" - rozdział "Ubezpieczenie post. i w jakikolwiek względnym placówki. Skrypt "Obserwacja na szczeblu plutonu", "łącność na szczeblu plutonu", "Prowadzenie ognia w plutonie".

Na ćwiczenia służyć będą: błęki miedziane, gwizdki, ołówki, gumki, mapy Rawa Ruska.

U W A G A: Przy stronie niebieskiej biorą udział oficerowie i podchorążowie.

Załączniki:

- Nr. 1. Dyspozycja do ćwiczenia strony czerwonej.
- Nr. 2. Założenie dla strony niebieskiej.
- Nr. 3. " " " " czerwonej.
- Nr. 4. Plan ćwiczenia.
- Nr. 5. Szkic z ugrupowaniem..

====ooOoo=====

Kom: olna C. S. S. G.

Maw: arzec 1939 r.

X Doszkolenie Dowódców Placówek.

Wyspoczyjka do ćwiczenia bojowego 6.

Zespół kolarzy w obronie.

C a. a/ Nauczyć organizowania obrony w zespole, a zwłaszcza czynności związanych z szybkim przygotowaniem gniazda obronnego.

b/ Wpisać zrozumienie obowiązków i czynności st. strzelca jako dowódcy zespołu w gnieździe wchodzącym w skład stanowiska drużyny w obronie.

Treść 1/ Wprowadzenie w położenie bojowe w formie krótkiego rozkazu d-cy drużyny do obrony - zadania drużyny.  
2/ Wybór i wyznaczenie gniazd w obrębie stanowiska drużyny. Obserwacja - ubezpieczenie.  
3/ Zadania poszczególnych gniazd.  
4/ Praca ziemna nad przygotowaniem stanowisk w obrębie gniazda - maskowanie.  
5/ Przygotowanie gniazda. - Odmierzenie odległości do orientacyjnych punktów na przedpolu w zasięgu skutecznego ognia kb.  
6/ Zachowanie się po zauważeniu npla na przedpolu.  
7/ Prowadzenie walki ogniowej - obserwacja - łączność z dowódcą drużyny - współpraca strzelców w obrębie gniazda - wskazywanie pojawiających się celów i kolejna zwalczanie ich w g ich ważności taktycznej - podawanie rozkazów i meldunków.

Organ Teren: lasek przy torze kolejowym 600 m. pld. Borowe, fronthem na Borowe i mostek 25l.

Czas: 3 godziny wraz z dojazdem rowerami.

Ubiór: pełne oporządzenie kolarskie.

Srodki: po 10 naboji ślepych na kbk. 1 rkm. i 60 naboji ślep. i lornetka na drużynę, 1 trąbka na pluton.

Wskazówki wykonawcze: Ćwiczenie prowadzi osobiście dowódca plutonu, organizując w plutonie jak dowódca drużyny 2 gniazda /bez rkm./ Obsada gniazda: 6 - 7 strzelców - pozostali na zmianę. Do pozorowania przeciwnika wykorzystad obsługi rkm. pod dowództwem podoficerów kadry. Wybór gniazd przerobic po wprowadzeniu w położenie metodą Ćwiczenia indywidualnego. Zakolezenie do ćwiczenia opracowad na tle działań plutonu kolarzy jako strazy bocznej stojacej. Zasady techniczne strony ćwiczenia oprzed na regulaminie Piechoty cz. 11 §§ 87 - 89, 168 - 176, Cz. 1. §§ 243 pkt. b. oraz §§ zawarte w Wyspoczyjki do Ćwiczeń: 4. Podręczniku drużynowego str. 160 pkt. 134 - 141, 144, 150, 151, str. 189 pkt. 190 - nadto Reg. Oddziałów Kolarzy.

**PRZYPISY:**

- <sup>1</sup> Marek Tabor, Czas rowerów? w: Gazeta Policyjna nr 41 z 1998r, s. 7.
- <sup>2</sup> Na straży granic Rzeczypospolitej, Wydawnictwo pamiątkowe z okazji X-lecia Straży Granicznej 1928-1938, s. 12.
- <sup>3</sup> Instrukcja służby Straży Granicznej cz. I, Wydawnictwo „Czaty”, Warszawa 1931 r, s. 34 i 60.
- <sup>4</sup> Regulamin oddziałów kolarzy. Załącznik do Wytycznych Szkolenia KSG w 1936r, s. 21.
- <sup>5</sup> Tamże, s. 2.
- <sup>6</sup> Tamże, s. 14.
- <sup>7</sup> W Centralnej Szkole Straży Granicznej w Rawie Ruskiej prowadzono eksperymenty działań kolarzy i kawalerii na ewentualnym polu walki. Efektem tych działań była publikacja „Kolarze i współdziałanie kolarzy z kawalerią”, Rawa Ruska 1938r.
- <sup>8</sup> ASGr. Sygn. 493/90/50, k. 35, 39, 41, 42, 43, 46; Wytyczne wyszkolenia na okres zimowy 1938/1939, Program szkolenia szeregowych.
- <sup>9</sup> ASGr. sygn. 493/105/59, k. 108, Rozkaz nr 21 z dn. 17. X. 1936r. Inspektoratu Straży Granicznej Chojnice. Kierownik Inspektoratu Granicznego nadkomisarz Władysław Słoka powiadał tym rozkazem o podziękowaniach jakie nadeszły z Warszawy, w związku z udziałem kolarzy w ćwiczeniach rezerwistów.
- <sup>10</sup> Tamże.
- <sup>11</sup> ASGr. sygn. 493/120/59, k. 22, Książka kroniki za rok 1938 komendy Odvodu Straży Granicznej Chojnice.
- <sup>12</sup> ASGr. sygn. 493/93/59, k. 79-81, Ćwiczenia plutonu Kolarzy Straży Granicznej 1938r.
- <sup>13</sup> Henryk M. Kula, Polska Straż Graniczna w latach 1928-1939, Gdańsk 1994, s. 212.
- <sup>14</sup> „Czaty” 19-20/1933, Sprawy, które nas obchodzą, s. 27.
- <sup>15</sup> ASGr. sygn. 493/118/59, k. 67-70, Książka kroniki Inspektoratu Straży Granicznej za rok 1936.
- <sup>16</sup> ASGr. sygn. 493/120/59, k. 10, Komenda Obvodu Straży Granicznej, Książka Kroniki za rok 1938.
- <sup>17</sup> Kącik sportowy, „Czaty” 23/1938, s. 38.
- <sup>18</sup> Tamże, s. 25-27.
- <sup>19</sup> H. M. Kula, Polska Straż ..., s. 59 i 61.
- <sup>20</sup> ASGr. Sygn. 451/77/59, k. 5, 12, 17, 31, 38, 39, 41, 57, 83, Ogólne zestawienie wyników pracy w komisariatach i sztabie IG Ostrów Wlkp.
- <sup>21</sup> Tamże, s. 82; Na straży granic..., s. 14; ASGr. sygn. 493/99/59, k. 25, 43, 69, Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej Chojnice rozkazy na 1930; ASGr. sygn. 493/105/59, k. 30, 43, 68, 97, Rozkazy Inspektoratu Granicznego Chojnice za rok 1936; ASGr. sygn. 493/107/59, k. 40, Inspektorat Straży Granicznej Chojnice Rozkazy z 1937r; ASGr. sygn. 493/120/59, k. 6, Komenda Straży Granicznej Chojnice, Książka Kroniki za 1938r.
- <sup>22</sup> Strażnicy, którzy starali się o ryczałt na utrzymanie roweru musieli złożyć deklarację następującej treści :”Ja niżej podpisany, obowiązuję się używać roweru, stanowiącego moją własność prywatną dla celów służbowych przez przeciąg dwóch lat. Jednocześnie stwierdzam, że znane mi są warunki, na jakich mogę otrzymać ryczałt na utrzymanie roweru prywatnego używanego przeze mnie dla celów służbowych, określone w ustępie 1, 2, 3 i 4 rozkazu Komendy Straży Granicznej Nr ... .”
- <sup>23</sup> ASGr. sygn. 1045/6, k. 6, Rozkaz nr 66 Dowódcy Straży Granicznej z 1.12.1928r.; ASGr. sygn. 1045/66, k. 18, Rozkaz nr 4 Komendanta Straży Granicznej z 30.01.1929r.
- <sup>24</sup> ASGr. sygn. 493/107/59, k. 50, Inspektorat Straży Granicznej Chojnice Rozkazy za 1937r.
- <sup>25</sup> Rozkaz nr 2 z 1.03.1939r., s. 6.
- <sup>26</sup> ASGr. sygn. 493/120/59, k. 7, Komenda Obvodu Straży Granicznej Chojnice, Książka Kroniki za rok 1938r.
- <sup>27</sup> ASGr. sygn. 493/107/59, k. 21, Inspektorat Straży Granicznej Chojnice Rozkazy za 1937.
- <sup>28</sup> ASGr. sygn. 493/105/59, k. 105, 109, Rozkazy Inspektoratu Granicznego Chojnice za rok 1936.
- <sup>29</sup> ASGr. sygn. 493/99/59, k. 79, Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej Chojnice Rozkazy za 1930r.
- <sup>30</sup> ASGr. sygn. 493/105/59, k. 91, Rozkazy Inspektoratu Granicznego Chojnice za 1936r.
- <sup>31</sup> ASGr. sygn. 387/6/58, k. 25, Szkic Historyczny z działalności Komisariatu Straży Granicznej Herby Śląskie, rok 1928 - 1935.

## Z HISTORII OCHRONY GRANIC

<sup>32</sup> Jerzy Prochwicz, Straż Graniczna 1928 - 1939, Powstanie i organizacja w 1928r, w : Problemy ochrony granic, Biuletyn Centrum Szkolenia Straży Granicznej nr 8/98, s. 155-160; H. M. Kula, Polska Straż ..., s. 220-246.

<sup>33</sup> H. M. Kula, Polska Straż ..., s. 240.

<sup>34</sup> ASGr. 1045/104, k. 40-42, 55-56, Instrukcja wzmocnienia dla Komendantów jednostek Straży Granicznej z 30.04.1939r.

<sup>35</sup> H. M. Kula, Polska Straż ..., s. 245.

<sup>36</sup> Tamże, s. 257.

<sup>37</sup> Tamże.

## BIBLIOGRAFIA:

1. Wyciąg z "Regulaminu oddziałów kolarzy", Załącznik do Wytycznych Szkolenia, 1936.
2. Marcel Tabor, Czas rowerów?, Gazeta Policyjna 41/1998 z 25.10.1998r, s. 7.
3. Henryk M. Kula, Polska Straż Graniczna w latach 1928-1939, Warszawa 1994.
4. Na straży granic Rzeczypospolitej, Wydawnictwo pamiątkowe z okazji X-lecia Straży Granicznej 1928-1938, Warszawa 1938.
5. Instrukcja służby Straży Granicznej cz. I, Wydawnictwo "Czaty", Warszawa 1931.
6. "Czaty", czasopismo Straży Granicznej nr 23 z 10.12.1938, nr 19-20 z 10.1933r.
7. Marek Jabłonowski, Bogusław Polak, Polskie formacje graniczne 1918-1939, T. II, Koszalin 1999.
8. Jerzy Prochwicz, Straż Graniczna 1928-1939, Powstanie i organizacja w 1928r., w: Problemy ochrony granic, Biuletyn Centrum Szkolenia Straży Granicznej 8/98.

Skorek Andrzej; Kolarze w Straży Granicznej (1928 - 1939), Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia nr 3-4/99, Koszalin 1999, s. 78 – 108.