

Wojciech GROBELSKI

Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej

im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego – Koszalin

Z CYKLU: PODRÓŻE HISTORYCZNE „SZLAKIEM OBROŃCÓW GRANIC II RZECZYPOSPOLITEJ”

Podróże historyczne zawsze miały i nadal mają bardzo istotne znaczenie w procesie kształtowania świadomości zawodowej oraz edukacji patriotyczno – obywatelskiej. Dotyczy to w szczególności różnych środowisk mundurowych, w tym także funkcjonariuszy Straży Granicznej. Jeszcze do niedawna w obydwu naszych szkołach ten rodzaj upowszechniania wiedzy w ogóle nie był uwzględniany w programach nauczania. Treści historyczne przekazywane były w przedmiocie Etyka zawodowa wyłącznie w okresie szkolenia podstawowego, w wymiarze dziewięciu zaledwie jednostek dydaktycznych. Realizowano je bądź to w Sali Tradycji lub – zwyczajowo – w salach wykładowych. W konsekwencji brak było czasu na szczegółowe zaznajomienie funkcjonariuszy z problematyką dotyczącą dziejów polskich formacji granicznych. Natomiast słuchacze kursów oficerskich w ogóle pozbawieni byli tego przedmiotu, bowiem program nie przewidywał dla nich ani jednej godziny historii.

Na szczęście problem ten należy już do przeszłości. Począwszy od 2007 roku w programach szkolenia kursów oficerskich znalazł się nie tylko nowy przedmiot pn. Historia polskich formacji granicznych, ale również uwzględniono niezwykle pożyteczne przedsięwzięcie, któremu nadano miano podróży historycznych „*Szlakiem obrońców granic II Rzeczypospolitej*”. W efekcie już kilka grup słuchaczy z Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej miało okazję bliższego zapoznania się nie tylko z przebiegiem dawnej rubieży polsko – niemieckiej na Pomorzu i Wielkopolsce, ale również obcowania z tzw. *żywą historią*, czyli pamiętkami z minionych dziejów, które przetrwały do współczesności.

Sama idea podróży nie jest niczym nowym. Organizowano je dość często w armii II Rzeczypospolitej dla słuchaczy Wyższej Szkoły Wojennej pod nazwą podróży historyczno – wojskowych. Przyszła elita Wojska Polskiego odwiedzała miejsca bitew toczonych w okresie I wojny światowej na ziemiach polskich, odtwarzając przebieg wydarzeń, ze szczególnym uwzględnieniem celów i założeń operacyjno – taktycznych oraz zamiarów walczących stron.

Powrócono do tej formy wiele lat później. Dostrzeżono bowiem jej znaczenie edukacyjne w procesie kształcenia obywatelskiego w Siłach Zbrojnych RP, szczególnie po roku 1990¹. Początkowo skierowano ją głównie dla oficerów społeczno – wychowawczych z jednostek oraz wykładowców kształcenia obywatelskiego prowadzących bezpośrednio zajęcia z żołnierzami zasadniczej służby wojskowej. Z inicjatywy Zespołu Upowszechniania Tradycji Oręża Polskiego w Departamencie Społeczno – Wychowawczym oraz Oddziału Edukacji Obywatelskiej Ministerstwa Obrony Narodowej ukazały się pierwsze materiały oraz poradniki metodyczne. Niebawem organizacją podróży historyczno –wojskowych objęto żołnierzy zasadniczej służby wojskowej, traktując je jako uzupełnienie obowiązujących programów kształcenia obywatelskiego².

Istotą podróży historycznych adresowanych do funkcjonariuszy Straży Granicznej jest pielęgnowanie etosu służby i odwoływanie się do tradycji najstarszych obrońców polskich granic. Należy pamiętać o tym, że podróż musi wiązać się z aktualnie omawianym materiałem. Nie można jej organizować przypadkowo, bez związku z programem nauczania. Zgubne jest również określanie jej mianem „wycieczki” (!), bowiem w ten sposób już na wstępie zostanie całkowicie wypaczona jej idea.

Właściwy sens przedsięwzięcia polega na tym, że ma on zastąpić wykład jako lekcję historii. Jednak – podobnie jak na lekcji – funkcjonariusze powinni zdobyć dla siebie nowe wiadomości lub utrwalić i wzbogacić wiedzę już posiadaną. Ponad wszelką wątpliwość urozmaicony w ten sposób system przekazywania informacji jest bardziej atrakcyjny i przystępny dla słuchaczy. Podróż historyczna to również możliwość poznania tradycji wojskowych i narodowych, pomoc w kształtowaniu uczuć patriotycznych oraz w twórczym wykorzystaniu doświadczeń z przeszłości. Dlatego też wszyscy uczestnicy powinni występować w umundurowaniu polowym.

Skuteczność podróży będzie większa jeśli do przygotowania jej poszczególnych elementów zostaną włączeni jej uczestnicy. Przygotowanie podróży wymaga nie tylko opracowania właściwego scenariusza, planu ale również zadań dla jej uczestników. Skuteczność podróży zale-

¹ Rozkaz Ministra Obrony Narodowej nr 1 z dn. 2.01.1991 r. dot. przywrócenia jednostkom dziedzictwa tradycji oręża polskiego

² *Zasady planowania, organizacji i prowadzenia podróży historyczno - wojskowej*; Praca zbiorowa: płk L. Piórkowski, ppłk St. Ekiert, mjr J. Szydełko, mjr A. Mazur, mjr W. Grobelski, Warszawa 2005 (wyróżnienie specjalne ministra Obrony Narodowej w konkursie na najlepiej opracowany materiał pomocniczy do kształcenia obywatelskiego w 2005 r.).

ży w dużym stopniu od prac przygotowawczych, zwłaszcza od sprecyzowania zadań, które poszczególni jej uczestnicy mają wykonać po to, aby następnie wyniki swojej pracy mogli przedstawić całej grupie. W trakcie podróży zajęcia prowadzi bowiem nie tylko jej kierownik (wykładowca historii), ale również wyznaczeni słuchacze. Dobrze przygotowana i przeprowadzona podróż historyczna sprzyja nie tylko osiągnięciu określonych celów dydaktycznych, lecz również wychowawczych, zwłaszcza umocnieniu kolektywu pododdziału (grupy) i lepszemu poznaniu podwładnych przez przełożonych.

Każdy z uczestników powinien otrzymać do własnego użytku komplet przygotowanych wcześniej materiałów, na które składają się opracowania zawierające oprócz treści również ilustracje oraz mapki i szkice sytuacyjne. Pamiętajmy jednocześnie, że wręczony materiał nie powinien wyręczać całkowicie prelegentów, a jedynie być pomocny do lepszego przyswojenia omawianej problematyki.

W czasie przejazdu do miejscowości określonych trasą podróży, powinno się zwracać również uwagę na zlokalizowane po drodze inne obiekty historyczne tj. zabytkowe budowle, urzędnia czy miejsca pamięci narodowej doceniając jednocześnie walory turystyczno – krajoznawcze regionu. A zatem prelekcję można prowadzić zarówno w czasie jazdy (omawiając mijane obiekty) lub podczas krótkiego postoju. Wskazane jest także wykorzystanie miejscowych muzeów lub sal tradycji (znajdujących się z reguły w jednostkach wojskowych). W tym przypadku z powodzeniem można sięgnąć po wiedzę i doświadczenie pracowników w/wym. instytucji bądź licencjonowanych przewodników. Wówczas wykorzystujemy w pełnym zakresie nie tylko ekspozycje zgromadzone w pomieszczeniach wystawowych, ale można również zrobić użytek ze sprzętu audiowizualnego prezentując przygotowane wcześniej slajdy bądź materiały filmowe.

Począwszy od maja 2007 r. słuchacze kursów oficerskich uczestniczyli w podróżach historycznych do m. Ujście nad Notecią. Wszystkie rozpoczynały się prelekcją mgr. Marka Fijałkowskiego – kustosa Muzeum Okręgowego w Pile. Warto wiedzieć, że obiekt ten mieści się w byłym budynku Konsulatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Funkcjonariusze zapoznani zostali z charakterystyką dawnej granicy polsko – niemieckiej na obszarze styczońsi dwóch przedwojennych Inspektoratów Okręgowych: Pomorskiego i Wielkopolskiego, zwiędzając jednocześnie unikalną ekspozycję pamiątek po swoich poprzednikach z okresu dwudziestolecia międzywojennego. W dalszej kolejności odbyli podróż do Ujścia, będącego w przeszłości siedzibą komisariatu Straży Granicznej.

Opracowanie historyczne dotyczące tego przedsięwzięcia zamieszczone zostało w Biuletynie Nr 3/2007 pt. „*Charakterystyka dawnej granicy polsko-niemieckiej na odcinku Komisariatu Straży Granicznej w Ujściu n/Notecią*”³.

Dziś prezentujemy materiał, który może być pomocny przy organizacji podróży historycznej na dawne pogranicze polsko – niemieckie przechodzące przez obszar Pomorza Gdańskiego. Celem naszej wyprawy jest półwysep Hel. We wrześniu 1939 r. rejonu tego broniły nie tylko załogi miejscowych komisariatów Straży Granicznej, ale również ściągnięty z Kresów kombinowany batalion Korpusu Ochrony Pogranicza i niewielka flotylla jednostek pływających SG.

Warto jednocześnie pamiętać, iż chcąc w pełni zrealizować wszystkie cele naszej podróży należy zawczasu nawiązać kontakt z miejscową jednostką Marynarki Wojennej. W porcie helskim po dziś dzień stoi bowiem eksponowany na lądzie legendarny kuter pościgowy SG „*Batory*” – niemy świadek naszej historii. Także tamtejszy Klub Garnizonowy ze swoją salą tradycji może wzbogacić wiedzę o obronie Helu, a przewodnik oprowadzi nas po dawnych umocnieniach półwyspu.

* * *

Wyjeżdżając z Koszalina kierujemy się na Gdańsk. Mijamy po drodze Sianów, Sławno, Słupsk i Lębork. Po drodze opowiadamy o historii i walorach turystyczno – krajoznawczych regionu. Za Lęborkiem wręczamy uczestnikom przygotowane zawczasu opracowanie historyczne, zaznaczając jednocześnie, iż zbliżamy się do dawnej granicy niemiecko – polskiej. Omawiamy proces jej kształtowania po I wojnie światowej i przedstawiamy krótką charakterystykę.

W miejscowości Bożepole Wielkie wskazujemy na zamieszczone w opracowaniu zdjęcie nr 2, przedstawiające punkt przejściowy na dawnej granicy niemiecko – polskiej. Jest to ciekawostka szczególnego rodzaju, bowiem stanowi ją autentyczna pocztówka z lat 20-ch wykonana w tejże miejscowości.

Dalej kierujemy się na Wejherowo i stamtąd do Redy. Następnie skręcamy w lewo na Puck. Tu warto wspomnieć o Morskim Dywizjonie Lotniczym, który wyposażony był w wodnopławce patrolujące również

³ W. Grobelski, *Charakterystyka dawnej granicy polsko - niemieckiej na odcinku Komisariatu Straży Granicznej w Ujściu n/Notecią* [w:] Biuletyn COSSG, Nr 3/2007, s. 111.

polskie wody terytorialne. We Władysławowie wjeżdżamy na Mierzeję Helską i dalej już podążamy do celu naszej podróży zgodnie z przygotowanym szczegółowym programem, uwzględniającym także miejscowych przewodników.

Charakterystyka dawnej polskiej granicy państwowej na Pomorzu Gdańskim.

Polska granica państwowa na Pomorzu Gdańskim ukształtowana została wskutek postanowień traktatu pokojowego kończącego I wojnę światową podpisanego 28 czerwca 1919 r. w Wersalu pod Paryżem. Traktat wszedł w życie 10 stycznia 1920 r. Niebawem rozpoczął się proces przejmowania ziem pomorskich przez polską administrację. 16 stycznia 1920 r. oddziały 16 Pomorskiej Dywizji Piechoty wkroczyły do Torunia, a 10 lutego w Pucku odbył się uroczysty akt zaślubin Polski z morzem dokonany przez gen. Józefa Hallera.

Traktat Wersalski przewidywał m. in. przyznanie Polsce dostępu do morza o dł. 147 km (2,5 % całości granicy), oraz Pomorza Gdańskiego (jednakże bez Gdańska), który otrzymał status Wolnego Miasta i znalazł się pod jurysdykcją Ligi Narodów. Na interesującym nas obszarze znajdowały się więc następujące rubieże graniczne: granica morska (dł. linii brzegowej 147 km. bez półwyspu Hel – 73 km polsko – niemiecka, polsko – gdańska (148 km) i niewielka część granicy polsko – niemieckiej z tzw. Prusami Wschodnimi.

Obszar Pomorza Gdańskiego pod względem ochrony granicy podlegał Pomorskiemu Okręgowemu Inspektoratowi Straży Granicznej, którego siedziba znajdowała się początkowo w Czersku, a od 1936 r. w Bydgoszczy. Bezpośrednią ochronę tego obszaru sprawowały następujące Inspektoraty Graniczne: Gdynia – odcinek granicy od szosy Wysocka – Oliwa na granicy z WM Gdańskiem, wzdłuż Wybrzeża do styku granicy morskiej z granicą polsko – niemiecką i częściowo na południe granicą lądową z Niemcami (komisariaty: Gdynia, Puck oraz Goszczyno częściowo ochraniały wyłącznie odcinek Wybrzeża), Kościerzyna – lądowa granica z Niemcami w kierunku południowym i Tczew, któremu od początku lat 30-ych powierzono całość ochrony granicy politycznej z Wolnym Miastem.

Granica lądowa z Niemcami zaczynała się od Jeziora Żarnowieckiego i biegła jego środkiem w kierunku południowym. Ten odcinek podlegał Komisariatowi SG w Goszczynie. Niżej, po stronie niemieckiej był Lębork, zaś granica przechodziła poza rogatkami Bożego Pola Wielkiego, skąd prowadziła droga celna w kierunku polskiego Wejherowa.



*Granica polsko – niemiecka w okolicach Jeziora Żarnowieckiego
(pocztówka wydana w latach 30-ch – ze zbiorów autora)*



*Bożepole Wielkie k. Łęborka – dawna granica niemiecko – polska
(pocztówka z lat 20-ch – ze zbiorów autora)*

Warto wiedzieć, że od samego początku tzw. „granica wersalska” była kwestionowana przez Niemców. Uważali ją za wysoce niesprawiedliwą, zaś sam traktat za wysoce upokarzający. Często dawali temu wyraz m. in. w oficjalnych wydawnictwach bądź materiałach propa-

gandowych. Różne ugrupowania o nacjonalistycznym obliczu jak również paramilitarne związki kombatanckie przy każdej okazji przypominały o dziejowej niesprawiedliwości, jaka spotkała Niemcy po przegranej wojnie światowej⁴.



Polskie Morze. Kamień z datą traktatu wersalskiego na pograniczu polsko-gdańskim.

*Kontrola dokumentów na pograniczu polsko – gdańskim
(pocztówka z lat 20-ch ze zbiorów autora)*



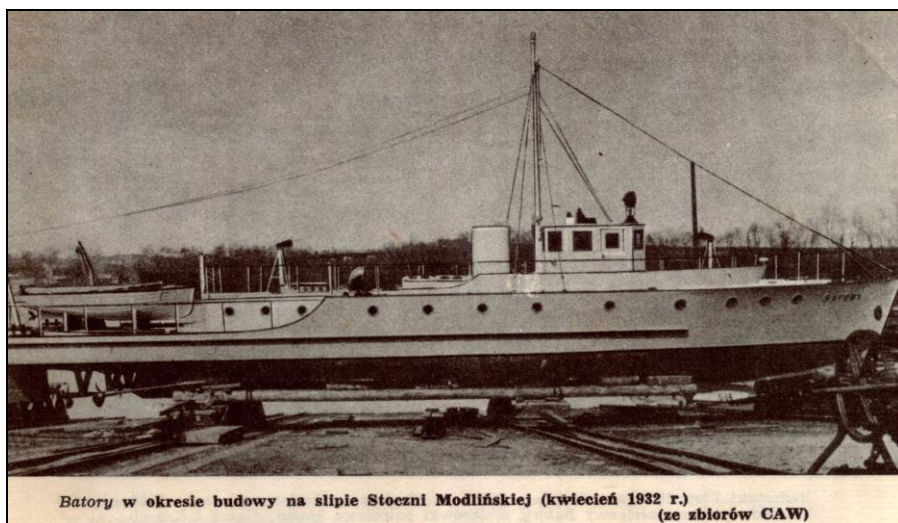
Kamień „wersalski” w Białej Górze, pow. Sztum na tzw. trójstyku granic Niemiec (Prusy Wschodnie) – WM Gdańska oraz Polski (na odwrocie m.in. napis „Schandstein” - kamień hańby w samym centrum Prus Zachodnich”). Ze zbiorów autora.

⁴ Akcje te nasiliły się szczególnie od 1933 r., tj. po dojściu do władzy A. Hitlera – przyp. W.G.

Niekonsekwencją postanowienia o włączeniu Wolnego Miasta Gdańska do obszaru celnego Polski było pozostawienie władzom Gdańska własnej organizacji celno – granicznej. Mimo, iż organem kontrolnym do nadzorowania polskich interesów celnych i gospodarczych na terenie Wolnego Miasta był Inspektorat Celny w Gdańsku, to nie mógł on odgrywać poważniejszej roli ze względu na funkcjonowanie podobnych instytucji po stronie gdańskiej. Często polskie władze celne nie posiadały egzekutywy w stosunku do naruszcycieli przepisów celnych i mogły reagować wyłącznie przy udziale gdańskiej służby celno – granicznej.

Wobec niemożliwości bezpośredniego oddziaływania na przestępczość celną i skarbową na terenie WM Gdańska, z chwilą powołania w 1928 r. Straży Granicznej powołano w Gdańsku placówkę pn. Ekspozytura Inspektoratu Ceł. Formalnie stanowiła ona część składową Inspektoratu Ceł, w rzeczywistości była zakonspirowaną jednostką Straży Granicznej prowadzącą działalność wywiadowczą nie tylko w sferze celno – skarbowej.

O ile problem przemytu na granicy lądowej Inspektoratu Granicznego w Gdyni był w miarę opanowany, o tyle proceder ów kwitł na morzu i w portach. Niestety, w pierwszym okresie istnienia Straży Granicznej formacja ta nie dysponowała odpowiednim sprzętem. Przestarzały kuter „Strażnik-1” nie mógł sprostać stawianym zadaniom.

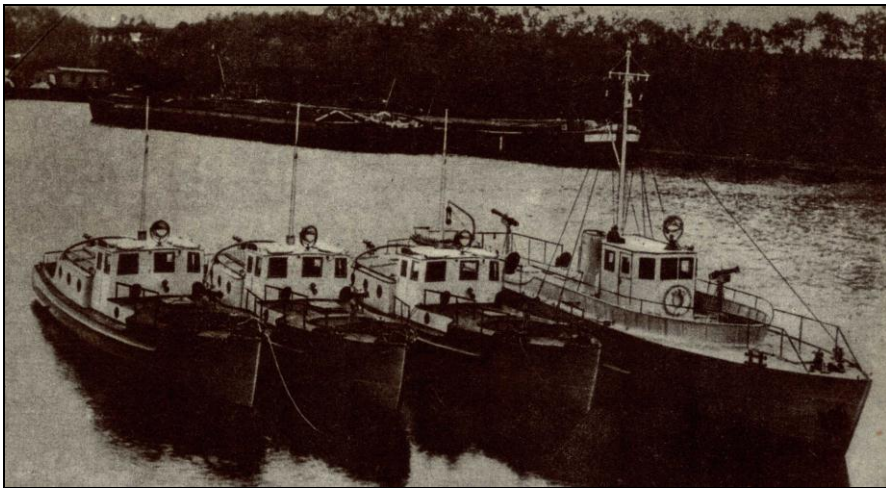


*Batory w okresie budowy na slapie Stoczni Modlińskiej (kwiecień 1932 r.)
(ze zbiorów CAW)*

*Budowa kutra pościgowego SG „Batory” w stoczni modlińskiej
(ze zbiorów CAW)*

Aby jednak skutecznie przeciwdziałać temu zjawisku, w 1930 r. w stoczni rzecznej w Modlinie rozpoczęto budowę jednostek pływających dla Flotyli Straży Granicznej. W 1932 r. do służby weszły trzy motorówki patrolowe: „Kaszub”, „Mazur” i „Ślązak” oraz kuter pościgowy (ścigacz dozorowy) „Batory”⁵. Flotylla służbowo podlegała Komisariatowi SG „Hel” i bazowała w tamtejszym porcie rybackim, organizacyjnie zaś podporządkowana była Inspektoratowi w Gdyni. „Batory” regularnie patrołował wody terytorialne po zewnętrznej stronie Mierzei Helskiej, motorówki natomiast pełniły służbę kontrolną po Zatoce Gdańskiej ze szczególnym uwzględnieniem red portów Gdyni i Gdańska. W 1936 r. „Batory” zatrzymał niecodziennego „gościa” – przemytniczą motorówkę „Margit” z ładunkiem kilku skrzyń pistoletów. W ciągu kilku lat flotylla stała się rzeczywistym postrachem przemytników. Ponadto w służbie Inspektoratu Ceł znajdowała się motorówka „Strażnik-II” oraz inna drewniana jednostka „Strażnik-III”, którą ostatecznie podporządkowano Komisariatowi SG w Gdyni.

Uważa się, że Flotylla Straży Granicznej likwidowała przeciętnie 30% wartości przemytu dokonywanego w gdyńskim inspektoracie i zatrzymała do 10% osób naruszających granicę państwa.



Flotylla SG w porcie helskim – od prawej: kuter pościgowy „Batory” oraz motorówki patrolowe: „Mazur”, „Ślązak” i „Kaszub” (reprod. ze zbiorów autora)

⁵ Prędkość kutra: 24,32 mm/h, uzbrojenie: 2 ckm „Browning” kal. 7,9 mm, stacja nadawczo-odbiorcza o zasięgu 200 km, reflektor o zasięgu światła 5 km.

Począwszy od marca 1939 r. wzrósł stan zagrożenia wojennego. 12 kwietnia ogłoszono mobilizację Straży Granicznej. Zgodnie z rozkazem Komendanta Głównego przy każdym komisariacie SG rozpoczęto formowanie plutonów wzmocnienia w składzie 1 oficer i 60 żołnierzy uzbrojonych w karabiny i ręczny karabin maszynowy. Dotyczyło to także wszystkich jednostek organizacyjnych podległych Komendzie Obwodu SG w Gdyni⁶.

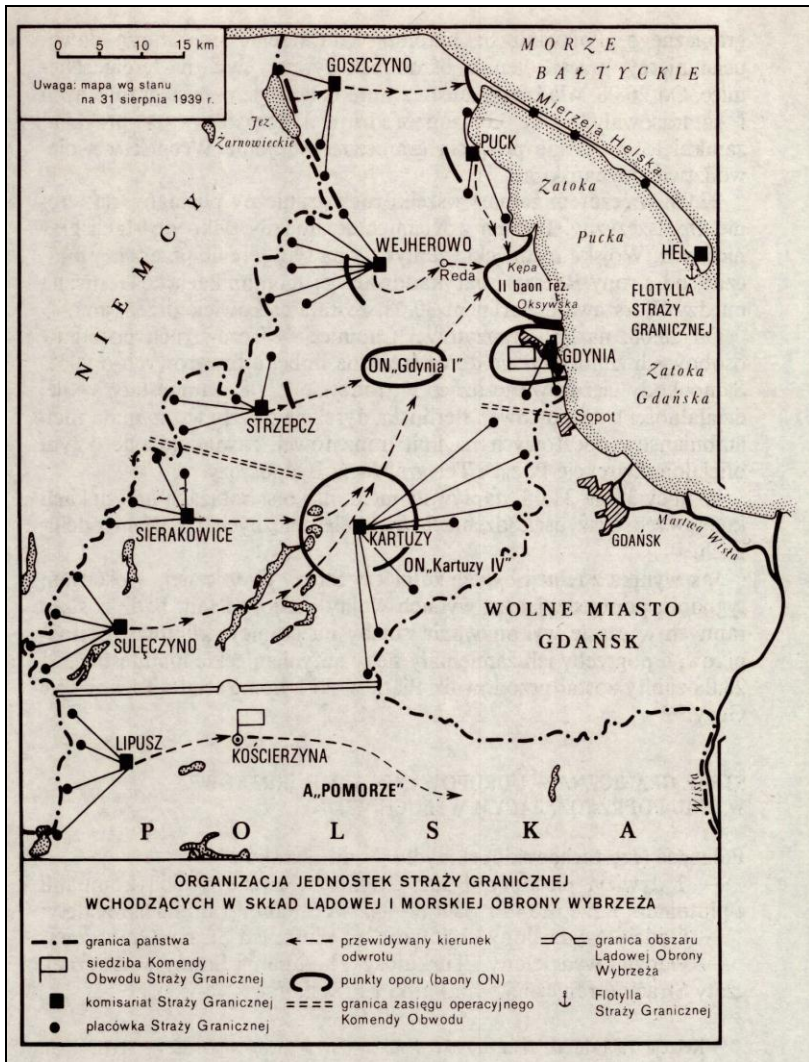
Wiosną 1939 r. w celu skompletowania załogi Rejonu Umocnionego Hel z jednostek Korpusu Ochrony Pogranicza stacjonujących na Kresach Wschodnich zaczęto formować Batalion KOP „Hel”.

W jego skład weszły: kompania strzelecka z Pułku KOP „Sarny” (10 kp), kompania strzelecka z Baonu KOP „Sienkiewicze” (11 kp) i kompania karabinów maszynowych z baonu KOP „Sienkiewicze”. Razem 13 oficerów i 360 szeregowych (jeszcze przed uzupełnieniem). Już po przybyciu na Hel batalion został dodatkowo wzmocniony plutonem Straży Granicznej w sile 2 oficerów i 40 żołnierzy. Dowództwo nad całością objął mjr Jan Wiśniewski z pułku „Sarny”. Zadanie batalionu miało polegać na obronie półwyspu od strony łądu i obronie przeciwdesantowej.



*Oficerowie KOP z Baonu „Hel” w ostatnich dniach pokoju. Od lewej kpt. Zbigniew Braniecki i por. Sławomir Lindner (źródło: S. Lindner, *Ale serce boli*, Warszawa 1982)*

⁶ Od 1938 r. w związku z reorganizacją Straży Granicznej zmieniła się także nomenklatura w formacji. Dotychczasowe inspektoraty graniczne otrzymały odąd nazwę komend obwodów SG – przyp. W.G.



*Organizacja jednostek SG w składzie Lądowej Obrony Wybrzeża
(źródło: H. Dominiczak, Granice państwa i ich ochrona na przestrzeni dziejów 966-1996, Warszawa 1997)*

Począwszy od dnia 1 września 1939 r. wszystkie jednostki Straży Granicznej czynnie odparowały niemieckie ataki. Również flotylla wzięła udział w obronie Półwyspu Helskiego wykonując zadania pomocnicze na rzecz Marynarki Wojennej. Motorówki „Kaszub”, „Mazur” i „Ślązak” zostały ostatecznie zatopione przez załogi, natomiast kuter pościgowy „Batory” w noc poprzedzająca kapitulację Helu zdołał umknąć niemieckiej blokadzie i wraz z szesnastoma ludźmi dotarł do Szwecji.

Załoga Helu skapitulowała przed Niemcami 2 października 1939 r. jako jeden z ostatnich punktów polskiego oporu. Dłużej walczyła jedynie Samodzielna Grupa Operacyjna „Polesie” gen. Franciszka Kleeberga w okolicach Kocka na Lubelszczyźnie (do 5 października).

Grobelski Wojciech; Z cyklu: Podróże historyczne „Szlakiem obrońców granic II Rzeczypospolitej”, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia nr 1/08, Koszalin 2008, s. 107 - 118.