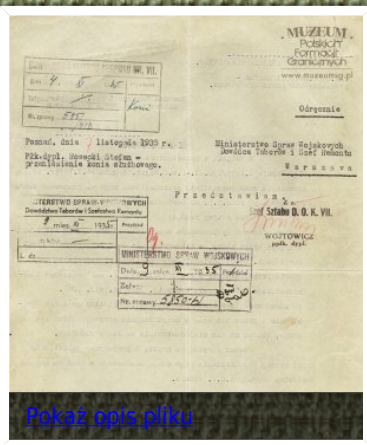
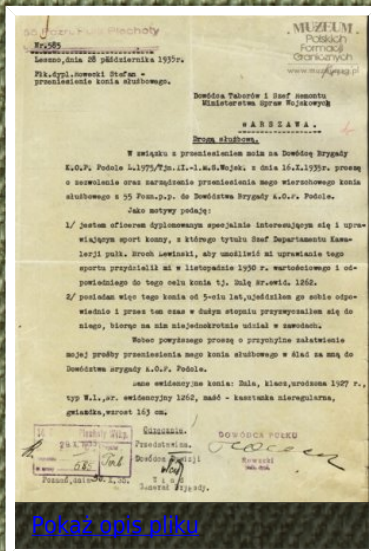


Muzeum Polskich Formacji Granicznych

<http://muzeumsg.strazgraniczna.pl/muz/granica/system-ochrony-granic/1918-1939-1/srodki-transportu/9954,Srodki-transportu-1918-1939.html>
2021-10-23, 01:16

Konny



Kołowy





[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



Budowa drogi kulowej na niedostępnych bagnach 44go pododdziału K. O. P.

[Pokaż opis pliku](#)



Przeprawa przez rz. Stwige tań, komp. 17-go baonu

[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)

Wodny

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.

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 Batalion Morski. Do tego celu z Dowództwa Obrony Wybrzeża otrzymał on dwie motorówki M - 51 i M - 52^[1], które przydzielono do placówki na Helu. 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 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 oraz 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 oraz 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 stocznioły inż. Jerzy Cwingmann. Nie podjął się on jednak zaprojektowania i budowy kutra, gdyż zdawał sobie sprawę z trudności tego przedsięwzięcia.

Aleksander Potyrała^[2] buduje kuter pościgowy Batory

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 Potyrały o wyrażenie opinii o włoskim projekcie. Odpowiedź była negatywna. Aleksandr 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 Potyrała 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. Jur – 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 Potyrałę, 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, wiazania duraluminiowe wymienione zostaną w Stoczni Modlińskiej na jej koszt, a Straż Graniczna nie będzie wносить zastrzeżeń w przypadku zmniejszenia szybkości kutra,

napęd jednostki stanowią 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 silniki 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 ptn. 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 Batorego. 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 maszynowe[3].

Budowa i wyposażenie pościgowca

Prace nad Batorem zaczęto pod koniec 1930 roku. 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. W sześciu jego przedziałach rozmieszczono niezbędne pomieszczenia, zaczynając od rufy: komora balastowa i magazynek bosmański, zapasowe zbiorniki paliwa, pomieszczenie oficerskie i wc, siłownia, radiostacja, kuchnia i piec co, główne zbiorniki paliwa, akumulatornia, pomieszczenie dla załogi, zbiornik słodkiej wody i komora łańcuchowa. Na Batorem było ogółem 7 zbiorników paliwa. 4 przeznaczone były na benzol – 2 rozruchowe o pojemności po 100 kg każdy oraz 2 zapasowe mieszczące po 600 kg. Łącznie 1400 kg. Przeciętne zużycie paliwa przez obydwie silniki pościgowe wynosiło 230 kg na godzinę. Wystarczało go na nieco więcej niż 6 godzin i pokonanie ok. 145 Mm. W pozostałych 3. 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 dobie i pokonać 264 Mm.

Dane podstawowe kadłuba podawane przez Jerzego Pertka, Jerzego Micińskiego i Mieczysława Kuligiewicza różnią się nieco do wyżej zaprezentowanych[4].

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 i musiano je wymienić na stalowe. Wymieniono wówczas pokład, sterówkę i komin, któremu zmieniono kształt na skośny. Zmieniono także świetlik maszynowni i 7 włazów „modlińskich” (o prostokątnym obrysie) na 6 owalnych i mające większy zręb. Zlikwidowano jeden na dziobie. Zachowano natomiast wszystkie te elementy duraluminiowe, które nie stykały się z wodą, gdyż pozostały w stanie nienaruszonym. Podczas tych prac przebudowano nieco kadłub wymieniając urządzenie kotwiczne. Kabestan zastąpiła winda kotwiczna o napędzie ręcznym. Zlikwidowano także duży, półokrągły duraluminiowy fałochron, chroniący tylko sterówkę i włazy. W jego miejsce, w części dziobowej Batorego wykonano ze stalowej blachy nadburcie, które dodatkowo chroniło urządzenia kotwiczne i cumownicze.

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 buczeł. Podczas przebudowy kutra w 1933 roku, dodano jeszcze kompas główny, który ustawiono na pokładzie za świetlikiem maszynowym.

Na rufie jednostki znajdowała się drewniana łódź roboczo – ratownicza, która miała własny

silnik o mocy 12 KM, cztery koła i kamizelki ratunkowe. Oprócz silników głównych znajdował się na niej dodatkowy (pomocniczy) służący do napędu prądnicy i pompy przeciwpożarowej. Była też bateria akumulatorów ołowianych o pojemności 750 Ah, zasilająca instalację elektryczną prądem stałym o napięciu 24 V. Waznym 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.

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 i rufie. Umożliwiały prowadzenie ognia do celów powietrznych i nawodnych. Karabiny te chłodzone były wodą. Strzelały amunicją zwykłą.

W skład wyposażenia wchodziły jeszcze dwie kotwice o ruchomych łopatkach, łańcuchy do nich, sześć par pachołków cumowniczych, sterówka częściowo wpuszczona w głąb kadłuba, maszt stalowo - drewniany z jedną reją i gablem, dwa nawiewniki, żurawik do opuszczania łodzi, trap oraz drzewce dziobowe i rufowe[5].

Dokonane w 1933 roku na Batorym przeróbki i ulepszenia, a szczególnie zastąpienie elementów duraluminiowych cięższymi ze stali, spowodowało wzrost o 10 centymetrów jego zanurzenie i wpłynęło nieznacznie na obniżenie jego szybkości. O ile, opracowany przez Aleksandra Potyrałę projekt kutra pościgowego był nowatorską i jak się później okazało także niezwykle udaną konstrukcją, to projekt motorówek 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 podobną konstrukcję stalową (pełnopokładową), z kabiną dla czteroosobowej załogi. Wyposażone były w pojedynczy silnik benzynowy Kermath 225 KM, który pozwalał osiągnąć prędkość tylko około 13 węzłów. Uzbrojono je w 2 pojedyncze ckm Maxim 08 na podstawie morskiej z celownikiem plot., a na „Ślązaku” zamontowano dodatkowo jedno działko 37 mm. W czasie prób odbiorczych przeprowadzonych w pierwszej połowie 1932 roku, najlepsza z nich osiągnęła szybkość tylko niecałe 13 węzłów[6].

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) „Batory” oraz trzy motorówki patrolowe „Kaszub”, „Mazur” i „Ślązak”. Jednostki te inspektor SG Wiktor Dunin – Wąsowicz włączył w skład utworzonej Flotyli 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. Cena Sklasyfikowany on został jako dozowiec, 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 strażniczy SG: S. Trepala, J. Borzyński i P. Ziemian. Kwatermistrzem 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 Wałkowski i Józef Piotrowski.

Jak podaje Ludwik Teichert w „Moich wspomnieniach... - załogę Flotyli 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 szczególności walka w ręcz, którą szkolił przodownik J. Majewski, bardzo dobry znawca walki”^[2].

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 patrolował 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. Litery 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. GG) rannego oficera z Helu do szpitala w Gdyni”. Był to por. mār. Władysław Trzcński, 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 SG w swoim rozkazie w sierpniu 1936 r. „Pan Prezes Rady Ministrów (Felicjan Sławoj Składkowski - dop. GG) 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 Flotyli 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. Na drodze do większych efektów stał brak odpowiednich środków finansowych w budżecie Straży Granicznej na remonty posiadanych i zakup nowych – niezbędnych do pełnienia służby na morzu 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. 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. 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. 10 września Flotyllę Straży Granicznej rozwiązano, a jej załogi wraz z uzbrojeniem zeszły 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 pobliżu 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. 18.00, 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 utrwała się. O 17.30 wyznaczam zbiórkę i odejście o 18.00.... Benzyna jest. Teraz motory. Nie chcą 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.... 19.40 - 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 Kazimierczakiem utrzymują mnie w moim zaufaniu do silników. Są nowe, pracowały minimalnie, łódź leży dobrze na fali jeszcze małej....

O 12.00 (2 października – dopis GG) mamy trawers latarni, jesteśmy bezpieczni. Blisko brzegu ciągnę kursami pilotowymi, jeszcze jedna narada, sprawdzenie ropy i decyzja, idziemy do Klintehamn. 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 przepadło.” – podsumował kpt. Milisiewicz^[8].

Ich próba, mimo pewnych problemów, zakończyła się powodzeniem. 2 października 1939 roku o 15.30, 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 kadłuba, a Roch Kazmierczak, Jan Gawlik, Stanisław Lis, Kazimierz Sokołowski, Stanisław Nikła i Witold Hubert zostali zwolnieni. Marynarze natomiast rozpoczęli życie w internowaniu. 1 listopada 1939 roku Batory i jego pozostali członkowie załogi zostali przeholowani przez dozorców Snapphanen do Vaxholmu, gdzie obok Daru Pomorza i okrętów podwodnych – ORP Sęp, ORP Rys i ORP Żbik doczekali zakończenia wojny.

Inne były losy motorówek patrolowych. Ślązak – jak wspomniano – przekazany został jesienią 1937 roku komisariatowi SG w Gniewie, a później posterunkowi Nogat do służby granicznej. 1 września 1939 roku brał udział w osłonie ewakuacji ludności polskiej i strażników na lewy brzeg Wisły. W związku z odwrotem jednostek WP, na telefoniczne polecenie komendanta Obwodu SG w Tczewie, po godzinie 19.00 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. 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 wcielane 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 rewindykacji zatonał 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 złom[9].

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 został 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 zeppelinów 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 ją 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 Zegrzyńskim[10].

W okresie powojennym - z uwagi na oznaczenie KP – 1, dawniejszy Batory pieśczośliwie 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 rozebrany na elementy, kadłub Batorego przewieziono do Gdyni na dziedziniec Muzeum MW^[1]. Tu, przez dwa lata poddawany jest zabiegom przywracania 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 Rzeczej. Mamy niepowtarzającą szansę uratować jedyny w swoim rodzaju zabytek. Zróbmy to nim będzie za późno!

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

Opracował: kmdr por. SG dr **Grzegorz Goryński**

^[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.

^[2] Aleksander Potyrała (1902 – 1964) – polski inżynier okrętownictwa, pionier polskiego budownictwa okrętowego, profesor Politechniki Gdańskiej oraz kierownik Katedry Konstrukcji Okrętów na tej uczelni. Współtwórca Polskiego Rejestru Statków i jego dyrektor do 1958 roku. W 1926 roku ukończył studia wyższe w Wolnym Mieście Gdańsku na Danziger Technische Hochschule (obecnie Politechnika Gdańska), na Fakultät für Schiffs- und Flugtechnik (Wydziale Okrętowo – Lotniczym). Był współzałożycielem w 1924 roku Koła Studentów Polaków Techniki Okrętowej „Korab”. Po studiach pracował w Danziger Werft i Stoczni Modlińskiej. Zdolny i nowatorski projektant, zaprojektował kuter pocigowy *Batory*, jednostki dla PMW (np. okręt *Nurek* czy trałowce typu *Jaskółka*). Od 1934 roku był zatrudniony w Kierownictwie Marynarki Wojennej. W 1945 roku organizował wraz z Aleksandrem Rylke Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, na którym objął Katedrę Architektury Okrętów. Był wybitnym pedagogiem, wychowawcą młodej generacji okrętowców i zasłużonym organizatorem naszego przemysłu okrętowego. Szerszy życiorys prof. Potyrały autorstwa Jerzego Pertka znajduje się w pracy J.K. Sawickiego (red.), „Kadry morskie Rzeczypospolitej” t. II, „Polska Marynarka Wojenna”, cz. 1, „Korpus Oficerów 1918

- 1947", Gdynia 1996, s. 610.

[3] 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.

[4] 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.

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

[6] 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.

[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.

[8] 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.

[9] 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.

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

[11] Zobacz „*Morze, Statki i Okręty*” nr 1 z 2010 r.

Powietrzny

Wykorzystanie Lotnictwa w Korpusie Ochrony Pogranicza w latach 1936-1939

Niniejszy artykuł stanowi próbę zebrania i usystematyzowania wszelkiej dostępnej wiedzy na temat udziału polskiego lotnictwa wojskowego w ochronie granicy państwowej w okresie poprzedzającym II Wojnę Światową oraz w pierwszym okresie Kampanii Wrześniowej. Zarówno epizodyczność tych działań, jak choćby skąpy materiał faktograficzny powodują, że możliwe jest dziś odtworzenie tylko części tych działań. Wątpliwości może budzić również rzetelność tych źródeł, tym bardziej, że pochodzą one od jednego Autora (patrz wykaz literatury na końcu artykułu). Nie zmienia to faktu, iż pomimo niewielkiego wpływu na bezpieczeństwo kraju i dalsze efekty działań bojowych we wrześniu 1939 roku miał miejsce lotniczy epizod na kartach historii Korpusu Ochrony Pogranicza.

Od 1936 roku trwały intensywne prace nad budową umocnień wschodniej granicy państwa na linii Pińsk – Krzemieniec Podolski. Rozpoczęcie tych prac spowodowało istotny wzrost aktywności samolotów radzieckich. Wobec powyższego jeszcze w tym samym roku

dowódca 1 Pułku Lotniczego rozkazem dziennym nr 257/36 z dnia 2 listopada 1936 roku skierował jeden samolot typu Potez XXV wraz z załogą w składzie: por. obs. Alfons Nowak i kpr. pil. Jana Palak na lotnisko Sarny (z 12 Eskadry Liniowej i 113 Eskadry Myśliwskiej). Wylot poprzedzony był skierowaniem w to miejsce zespołu technicznego. Załoga lotnicza otrzymała zadanie samodzielnego patrolowania rejonu budowy umocnień. Brak jest jakichkolwiek źródeł, które świadczyłyby o ilości wykonanych zadań i ich efektach. Można jedynie domniemywać, że powolny samolot skonstruowany ponad 20 lat wcześniej i ze słabym uzbrojeniem samodzielnie nie mógł wiele zdziałać w przypadkach realnego zagrożenia i nawiązania kontaktu z obcym lotnictwem.

Miejscowość Sarny położona była w ówczesnym województwie podolskim. Stanowiła istotny węzeł kolejowy na Kresach wschodnich, gdzie krzyżowały się linie kolejowe Wilno - Lwów i Lublin - Chełm - Sarny. W części zachodniej zlokalizowane były Koszary Korpusu Ochrony Pogranicza oraz obiekty logistyczne (magazyny, szpitale) intendentury. Lądowisko pod nazwą Orłówka znajdowało się około 2 km od miasta Sarny. Znajdowały się na nim między innymi zabudowania drewniane i domek murowany służące za całą infrastrukturę lotniskową.

Nadzór nad realizacją zadań patrolowych sprawowali oficerowie kontrwywiadu usytuowani przy Komendzie Garnizonu Korpusu Ochrony Pogranicza w Sarnach. Wobec braku skutecznych środków łączności jednostki graniczne KOP wskazywały załogom lotniczym kierunek, czas i miejsce przekroczenia granicy przez samoloty radzieckie. Dokonywano tego poprzez wykładanie umownych kolorowych płacht - sygnałów. Na tej podstawie załogi samolotów dokonywały na bieżąco wyboru trasy lotu.

Jeszcze w 1936 roku na lotnisku stacjonowały epizodycznie samoloty PZL P-11. Na ten okres datuje się też pierwsze zestrzelenie obcego samolotu przez eskadrę. Dokonał tego por. pil. Witold Urbanowicz późnym latem 1936 roku. Podczas wykonywania lotu patrolowego w składzie dwóch samolotów PZL P-11 natknął się na radziecki samolot rozpoznawczy R-5, który w rejonie Wołynia przekroczył granicę z Polską. Sprowokowany jego działaniami najprawdopodobniej zestrzelił go.

Stan taki trwał aż do wiosny następnego roku. Wtedy to do służby na tym odcinku wprowadzono na stałe zamiast samolotu Potez XXV samolot PZL-7 ze 111 Eskadry Myśliwskiej. Pierwszą załogę stanowili sierż. pil. Jan Kołcoń i kpr. pil. Ludwik Lech. Wtedy też po raz pierwszy wprowadzono dodatkowe oznakowanie samolotów naniesione białymi literami K.O.P. Należy stwierdzić, że szybszy, a co najważniejsze lepiej uzbrojony w karabiny pokładowe samolot mógł już skutecznie stawiać czoła porównywalnym samolotom naruszyciela. Kolejną obsadę stanowili lotnicy IV/I Dywizjonu Warszawskiego. Ich zmiana trwała od czerwca do grudnia 1938 roku. W skład tego zespołu weszło siedem samolotów wraz z personelem, którym dowodził kpt. Władysław Szcześniewski wraz ze swym zastępcą por. pil. Aleksandrem Gabszewiczem. Ponadto w skład zespołu wchodził inni lotnicy ze 113 eskadry: ppor. Jan Borowski, ppor. Hieronim Dudwał, ppor. Józef Górski, ppor. obs. Stanisław Jastrzębski, plut. Mieczysław Kaźmierczak, kpr. Michał Cwynar, kpr. Kazimierz Sztramko, kpr. Jan Uzar. W tym też okresie doszło do katastrofy samolotu Potez XXV, w której podczas startu zginęli kpr. pil. Jan Uzar i ppor. obs. Stanisław Jastrzębski.

Ostatni przed rozpoczęciem działań wojennych klucz Eskadry KOP wylądował na lądowisku

Orłówka 27 sierpnia 1939 roku. Dowodził por. pil Jerzy Janota. W jego skład wchodził również por. pil. Franciszek Małecki, ppor. pil. Antoni Chabroszewski oraz młodszy majster wojskowy Antoni Bajcer. Do trzech samolotów PZL P-7 przydzielono ponadto ośmiu szeregowych z obsługi naziemnej. Z chwilą wybuchu wojny przerwano budowę umocnień fortyfikacyjnych. Zmieniły się też zadania klucza: obejmowały obserwacje ruchów wojsk radzieckich w pasie Łuniniec do Rokitno. Codziennie wykonywanych było co najmniej kilka lotów. Malejący stan zapasów magazynowych (przede wszystkim paliwa) spowodował, że już 3 września dowódca por. Janota udał się samolotem do Wilna w celu przyspieszenia uzupełnienia zapasów umożliwiających dalsze działania. Działania klucza pod dowództwem por. Małeckiego trwały z mniejszą intensywnością do 10 września, kiedy to uległy zniszczeniu dwa pozostałe na lotnisku samoloty PZL P-7. Doszło do tego na skutek omyłkowego ostrzelania przez polską obronę przeciwlotniczą. W związku z faktem, że w miejscowości Sarny mieściły się obiekty wojskowej intendentury i ważny węzeł kolejowy zorganizowano dużą ilość posterunków przeciwlotniczych rozlokowanych przy ważniejszych obiektach. Posterunki te wyposażone w CKM-y obsługiwane były przez żołnierzy z poboru mobilizacyjnego słabo wyszkolonych w zakresie rozpoznawania sylwetek samolotów i ich właściwej identyfikacji. Lotnicy eskadry nie mogli spodziewać się ataku ze strony własnych wojsk, stając się tym samym łatwym ich łupem. Po przekroczeniu przez Armię Czerwoną granicy Polski w dniu 17 września żołnierze eskadry opuścili lądowisko Orłówka rzutem kołowym wraz pododdziałami KOP. Teren ten obfitował w miejscowe bandy, które napadały na wycofujące się oddziały polskie. Dodatkowo kolumny ostrzeliwane były bezkarnie przez samoloty radzieckie.

Jakże różnie potoczyły się losy ostatnich żołnierzy Eskadry KOP. Porucznik Chabroszewski ewakuował się w kierunku miejscowości Kołki - Kowla - Podriże - Hołoby. Dalej podróż trwała pociągiem do stacji Kiwerc. Następnie pod eskortą żołnierzy NKWD transport skierowano w głąb terytorium Związku Radzieckiego do Zdołbunowa. Tu udało mu się zbiec z transportu. Losy innych lotników są w większości nieznane.

Tak kończy się wojenna część epizodu Eskadry KOP. Dopiero po wieloletniej przerwie w latach powojennych polskie formacje graniczne zyskują lotnictwo jako istotne narzędzie w realizacji powierzonych zadań w ochronie granicy państwowej. Choć nigdy nie działała w składzie struktur KOP, a skład był rotacyjny szybko przylgnęła do niej ta nazwa.

Personel biorący udział w działaniach Eskadry KOP[\[1\]](#)

Piloci:

Borowski Jan ppor. pil (26.06.1938 – .12.1938) 113 EM

Chabroszewski Antoni ppor. pil. (27.08.1939 – 09.09.1939) 161 EM ?

Cwynar Michał kpr. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938) 113 EM

Dudwał Hieronim ppor. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938) 113 EM

Dzwonek Jan vel Jasiński ppor. pil. (.05.1939 – .08.1939) 161 EM

Gabszewicz Aleksander por. pil. (24.06.1938 – 18.12.1938) 114 EM

Górski Józef Jakub por. pil. (24.06.1938 – 18.12.1938) 114 EM

Janota Robert por. pil. (27.08.1939 – 09.09.1939) 161 EM
Kaźmierczak Mieczysław plut. pil. (26.06.1938 – 12.1938) 113 EM
Kołcoń Jan sierż. pil. (20.05.1937 – 1939) 111 EM
Lech Ludwik Zbigniew kpr. pil. (20.07.1936 – 1937) 112 EM
Lendzion Ignacy kpr. pil. (10.1936 –) 111 EM
Małecki Franciszek por. pil. (27.08.1939 – 09.09.1939) 162 EM
Michalak Stefan chor. pil. (10.1936 – 1937 ?) 111 EM
Nowak Alfons por. obs.
Palak Jan kpr. pil. (02.11.1936 – 05.1937) 113 EM
Parafiński Stanisław por. pil. (05.1937 – ?) 123 EM
Szczęśniewski Władysław kpt. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938) 113 EM
Sztramko Kazimierz kpr. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938) 113 EM
Urbanowicz Witold por. pil. (08.1936 – 09.1936 ?) 111 EM
Uzar Jan kpr. pil. (1938 – 13.09.1938) + wypadek

Obserwatorzy:

Jastrzębski Stanisław ppor. obs. (1938 – 13.09.1938) wypadek + 15.09.1938
Nowak Alfons Antoni Szymon por. obs. (02.11.1936 – 05.1937) 12 EL

Mechanicy:

Bajcer Antoni młodszy majster wojskowy (27.08.1939-09.09.1939)

Dane taktyczno techniczne PZL P7

Konstrukcja: jednomiejscowy górnopłat o konstrukcji całkowicie metalowej, krytej blachą falistą, podwozie klasyczne, stałe, dwugoleniowe, nożycowe.

Napęd: silnik gwiazdowy, sprężarkowy Skoda Jupiter F-VII o mocy 387 kW.

Uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe Vickers wz. E kalibru 7,7 mm po bokach kadłuba.

Dane techniczne:

Długość	6,98 m
Rozpiętość	10,57 m
Wysokość	2,69 m
Powierzchnia nośna	17,9 m ²
Masa własna	1063 kg
Masa całkowita	1476 kg
Prędkość maksymalna	327 km/h
Prędkość wznoszenia	10,4 m/s

Pułap normalny	8500 m
Zasięg	600 km



Dane taktyczno techniczne PZL P11

Konstrukcja: całkowicie metalowy [górnopłat zastrzałowy](#). [Podwozie samolotu](#) klasyczne dwukołowe stałe z płozą ogonową. Kabina pilota jednomiejscowa, otwarta. Zbiornik paliwa w kadłubie za silnikiem mógł być odrzucony w razie zagrożenia pożarem.

Napęd: stosowano silniki gwiazdowe: P-11a: Bristol Mercury IVS2 o mocy 575 KM P-11b: Gnome-Rhone 9Krsd o mocy 595 KM, P.11c: Bristol Mercury VS2 o mocy 600 KM P.11f; Gnome-Rhone 9Krsd (moc nominalna: 560 KM, maksymalna: 610 KM).

Uzbrojenie: dwa montowane w kadłubie km-y wzór 33 kal. 7.9 mm, w ok. 1/3 egzemplarzy P-11c dodano dwa karabiny maszynowe wzór 33 umieszczone w skrzydłach, kaliber 7.9 mm. Amunicja: P-11 a po 700 sztuk naboju na km (łącznie: 1400 sztuk), P-11 c po 500 sztuk naboju na km kadłubowe, i po 600 sztuk naboju na km skrzydłowe (łącznie: 2200 sztuk). Silniejsze uzbrojenie oraz radiostacja, wpływały na zwiększenie masy samolotu i pogorszenie jego osiągnięć: prędkości wznoszenia, prędkości maksymalnej oraz zwrotności. P-11c mógł zabierać cztery 12,5 kg bomby na wyrzutnikach podskrzydłowych.

Dane techniczne:

Długość	7,25 m
Rozpiętość	10,72 m
Wysokość	2,75 m
Powierzchnia nośna	17,9 m ²
Masa własna	1147 kg
Masa całkowita	1590 kg
Prędkość maksymalna	390 km/h
Pułap normalny	8000
Zasięg	800 km



Dane taktyczno techniczne Potez XXV

Długość	9,10 m
Rozpiętość	14,14 m
Wysokość	3,60 m
Masa własna	1330 kg
Masa całkowita	1960 kg
Prędkość maksymalna	220 km/h
Prędkość przelotowa	175 km/h
Pułap normalny	5500 m
Zasięg	480 km

Konstrukcja: jednosilnikowy samolot konstrukcji drewnianej, zbudowany w układzie dwupłata o stałym podwoziu i odkrytych kabinach załogi. Budowane w dwóch wersjach - jako rozpoznawczy i lekki bombowcy z zaczepami podskrzydłowymi.

Napęd: 1 silnik rzędowy Lorraine-Dietrich 12Eb o mocy 450 KM.

Uzbrojenie: karabiny maszynowe kal. 7,92 mm, 400 kg bomb Jeden stały karabin maszynowy strzelał do przodu, a obserwator miał do dyspozycji sprzężony karabin umieszczony na obrotnicy. Ładunek bomb podwieszany na podwieszeniach zewnętrznych.



Dane taktyczno techniczne R-5

Konstrukcja: samolot R-5 był dwumiejscowym samolotem rozpoznawczym i wielozadaniowym, dwupłatem o konstrukcji mieszanej. Podwozie klasyczne – stałe (istniała możliwość zamontowania nart lub pływaków zamiast kół).

Napęd: [silnik rzędowy](#), [śmigło](#) dwułopatowe, drewniane.

Uzbrojenie: w odmianie rozpoznawczej: 1 [karabin maszynowy](#) kal. 7,62 mm – stały, umieszczony w przodzie kadłuba, 1 lub 2 karabiny maszynowy kal. 7,62 mm – ruchomy, na stanowisku obrotowym w kabinie obserwatora ; w odmianie bombowej: 2 karabiny maszynowe kal. 7,62 mm – stałe w kadłubie 1 karabin maszynowy kal. 7,62 mm – ruchomy, umieszczony w kabinie obserwatora, na stanowisku obrotowym, 450 kg bomb na zaczepach pod skrzydłami i kadłubem

Dane techniczne:

Rozpiętość	5,5 m
Długość	10,56 m
Wysokość	3,75 m
Powierzchnia nośna	50,2 m ²
Masa własna	1900 kg
Masa całkowita	2955 kg
Masa maksymalna	3347 kg
Predkość maksymalna	259 km/h
Pułap	6400 m
Zasięg	900 km





*Samoloty P-11 z załogami na lotnisku Sarny w 1937 roku podczas pełnienia dyżuru
(fotografia z publikacji - Pawlak J.: Polskie Eskadry w latach 1918 - 1939. WKiŁ. Warszawa
1989).*



*Wizerunki PZL P-11 w malowaniach eskadry KOP.
Na tylnej części kadłuba widoczne godło 161 eskadry (źródło Internet).*

Bibliografia:

Grobelski W.: Historia i Tradycje polskich formacji granicznych. Wydawnictwo COSSG. Koszalin, 2007.

Jurga T.: Obrona Polski 1939. Warszawa, 1990.

Pawlak J.: Ostatni klucz eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza. Skrzydlata Polska 9/99.

Pawlak J.: Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej 1939. Biblioteczka Skrzydlatej Polski. WKiŁ. Warszawa 1982.

Pawlak J.: Polskie Eskadry w latach 1918-1939. WKiŁ. Warszawa 1989.

www.dws.org.pl

Opracował: **Robert Konieczka**

[1] Lista zawiera jedynie nazwiska możliwe do identyfikacji zawarte w dostępnych materiałach źródłowych (przyp. Autora).