

ZAPOMNIANE BANDERY

FLOTYLLE RZECZNE II RZECZYPOSPOLITEJ

W dniach obchodów 100-lecia Niepodległej obchodzimy również stulecie Flotylli Rzecznych Polskiej Marynarki Wojennej. Rodziła się nie na morzu, ale na wodach śródlądowych Polski, na Wiśle i „morzu Pińskim”.

W latach 1919-1920 stawiała w obronie Wolnej Polski, opóźniając marsz bolszewickich hord ku Europie. Wniosła wkład w zatrzymanie ich na linii Wisły i odrzuceniu ku Rosji. Heroiczne karty zapisała także w dniach Wojny Polskiej 1939 roku, a wielu jej marynarzy odnalazło się na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii, dając świadectwo Polski, Polski niezłomnej, nie ustępującej najeźdźcom.

Znajdziemy tutaj niemal 40 szkiców najwybitniejszych znawców problematyki flotyli rzecznych czasu II Rzeczypospolitej. Rekapitulują stan badań nad ich dziejami. Odślaniają różne aspekty ich służby w czasie wojny i pokoju, kariery oficerów i marynarzy, przemiany na pulu organizacji i zadań flotylom stawianych, infrastrukturę i materialną bazę ich działania, konstrukcję rzecznych okrętów wojennych i ich uzbrojenie, sięgając również ku doświadczeniom i działaniom flotyli obcych, francuskiej w Indochinach, Austrii, Jugosławii, Rumunii, Bułgarii na Dunaju, rosyjskich na Dwinie, Wołdze, Dnieprze i Dunaju. To też dziejom polskich flotyli rzecznych przydaje nowych kontekstów, otwierając i nowe pola badawcze.

Spotkanie historyków Polski, Ukrainy, Rosji, Austrii, Czech i Niemiec prowadzone w scenarii zabytkowych statków Muzeum Odry FOMT, jedyne holownika parowego utrzymanego na polskim śródlądziu, unikatowego dźwigu pływającego, barki „berlinki”, pchacza z usterzeniem typu gondolowego. Spotykając się na dziełach kultury technicznej wspólnych Polsce i Europie manifestowano tym kulturotwórcze role rzek, co też prowadziło ku kulturotwórczym rolom flotyli rzecznych II Rzeczypospolitej.



Patronat honorowy:



**Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego.**

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

50-370 Wrocław, HP Nadbor,
Wybrzeże Wyspiańskiego 27
tel. +48 882-116-779, nadbor@fomt.pl
www.fomt.pl

Dofinansowano ze środków
Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego
pochodzących z Funduszu Promocji Kultury

Organizatorzy:



NARODOWE
MUZEUM
MORSKIE
w Gdańsku

Mecenat:



Patroni medialni:



ISBN: 978-83-64688-22-5

ZAPOMNIANE BANDERY

FUNDACJA OTWARTEGO MUZEUM TECHNIKI

ZAPOMNIANE BANDERY

FLOTYLLE RZECZNE II RZECZYPOSPOLITEJ

WROCŁAW 2019

Zapomniane bandery. Flotyłe rzeczne II Rzeczypospolitej



Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Zapomniane bandery. Flotyle rzeczne II Rzeczypospolitej

Pod red. Stanisława Januszewskiego



Wrocław 2019

Redakcja
Stanisław JANUSZEWSKI

Recenzje:
Prof. dr hab. inż. Jan BILISZCZUK

Opracowanie graficzne, skład
Michał STAWICKI

Korekta
Gabryela JANUSZEWSKA

Okładka
Krystyna SZCZEPANIAK

Na okładce:
Okręty Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku, foto ze zbiorów Narodowego
Muzeum Morskiego w Gdańsku

© Copyright by Fundacja Otwartego Muzeum Techniki
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej książki, zarówno w całości,
jak i we fragmentach, nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny,
fotograficzny i inny bez zgody wydawcy i właścicieli praw autorskich.

ISBN 978-83-64688-22-5



Dzierżoniów, ul. Strefowa 15
tel. 74 645-69-70 www.edytor-studio.pl



Mecenaszi publikacji

- Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
- Instytut Historii Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu
- Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni
- Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
- Śląski Klaster Lotniczy – Federacja Firm Lotniczych Bielsko
- Grupa Fabico, Szczecin
- Malbo Sp. z o.o.
- Hydroprojekt Sp. z o.o.

LA MINERVE vaisseau arien destine aux decouvertes par le professeur Robertsen
Die Minerva, ein Luftschiff welches durch Professor Robertsen zu einer Entdeckung bestimmt ist.

33121

5711



Celem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki jest praca na rzecz:

- rozwijania świadomości uniwersalnych walorów dziedzictwa przemysłowego i technicznego, a poprzez ochronę dzieł cywilizacji technicznej, wspólnych europejskiemu kręgowi kulturowemu, budowanie więzi między ludźmi i narodami,
- ochrony spuścizny techników polskich działających w kraju i na obczyźnie,
- aktywnej ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego w Polsce, przede wszystkim na obszarze Wrocławia i regionów nadodrzańskich oraz włączanie go w obieg współczesnej kultury,
- organizacji Otwartego Muzeum Techniki.

Międzynarodowa Konferencja Naukowa
Zapomniane bandery.
Flotyle rzeczne II Rzeczypospolitej
Muzeum Odry FOMT, Wrocław 24-25 maja 2019

Pod Honorowym Patronatem
Marka Gróbarczyka
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Komitet Organizacyjny

dr hab. Stanisław Januszewski – przewodniczący
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu

dr hab. prof. nadzw. Maciej Franz
Zakład Historii Wojskowej Wydziału Historycznego Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu

dr hab. prof. nadzw. Andrzej Olejko
Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu

Robert Domżał
Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

Tomasz Miegoń
Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

prof. dr hab. Andrzej Makowski
Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej



Szanowni Państwo,

w tym roku obchodzimy 100-lecie powstania Rzecznej Flotyli Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej. Rocznicą ta jest szczególnie ważna w odniesieniu do ubiegłorocznego Jubileuszu odzyskania przez Polskę Niepodległości.

Z tej okazji organizatorzy Międzynarodowej Konferencji Zapomniane bandery. Flotyli rzecznej II Rzeczypospolitej przygotowali zbiór referatów, który w sposób wielowątkowy porusza problematykę oddziałów śródlądowych Marynarki Wojennej II RP. Publikacja w swej treści nie tylko przybliża funkcjonowanie tego typu sił zbrojnych w świecie i w Europie na przestrzeni zmieniających się okresów historycznych, ale także przedstawia Czytelnikom sylwetki wybitnych postaci polskiej flotyli rzecznej oraz towarzyszącą im myśl konstruktorską. Ciekawym dopełnieniem są referaty dotyczące współdziałania Sił Powietrznych z Marynarką Wojenną.

Dodatkowo organizatorzy Konferencji postanowili zaprosić do współpracy nad publikacją badaczy i pasjonatów spoza Polski, dzięki czemu opracowanie nabiera międzynarodowego charakteru.

Cieszy, że powyższa inicjatywa wspiera popularyzację i promocję dziedzictwa rzek oraz tradycji marynarki śródlądowej, gdzie starania o zachowanie obyczajów żegluga towarowej, a także kształtowanie idei rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce spotykają się z tak pozytywnym odzewem społeczności naukowych i dziennikarskich, zarówno w kraju i za granicą. To szczególnie cenna inicjatywa także w kontekście działań naszego ministerstwa w obszarze odtworzenia potencjału żegluga śródlądowej w Polsce.

Dziękuję organizatorom, a także autorom referatów za wkład pracy w tę unikatową publikację. Jestem przekonany, że spotka się z Państwa pozytywnym przyjęciem i wzbogaci wiedzę na temat mało znanego jednak wyjątkowego fragmentu historii Marynarki Wojennej, jakim było istnienie Pińskiej i Wiślanej Flotyli Rzecznej.

Wrocław, 24 maja 2019 r.

Marek Gróbarczyk

Minister Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej

Muzeum Odry – muzeum żeglugi śródlądowej The Odra Museum - an inland waterway museum

Zaprezentowano definicję autorskiego, Otwartego Muzeum Techniki, muzeum przestrzennego, zasadzonego na funkcjonujących w krajobrazach kulturowych dziełach kultury technicznej. Jego elementem jest stworzone w 1998 roku przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki Muzeum Odry, jedyne w Polsce muzeum żeglugi śródlądowej. Jest przy tym o tyle oryginalne, że zasadzono je na zabytkowych statkach odrzańskich, utrzymywanych na wodzie i mobilnych, od 2018 roku dzięki pozyskaniu przez Fundację własnego, zabytkowego pchacza. Statki funkcjonują w nawzajem dopełniających się rolach statków – szkoły, statków – laboratoriów, statków – muzeum, muzeum interpretowanego bardziej w kategoriach ruchu społecznego, aniżeli instytucji kultury, muzeum kultywującego tradycje polskiej żeglugi śródlądowej. To też wyjaśnia fenomen, że to właśnie Fundacji powierzono organizację konferencji upamiętniającej 100-lecie powstania polskiej flotyli rzecznej, konferencji na statkach Muzeum Odry prowadzonej.

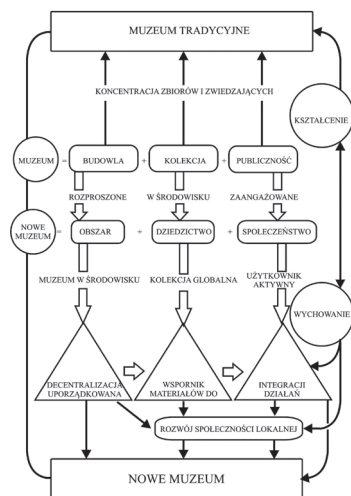
The definition of Open Museum of Technology is presented here, based on landscapes of technical culture. Its first element was created in 1998 by the Open Museum of Technology Foundation, the Oder Museum, the only inland waterway museum in Poland. It is so original that they are based on historic Odra ships, kept on water, and which are still mobile from 2018 thanks to the Foundation's acquisition of its own historic pusher ship. That ships operate in complementary roles of ships - schools, ships - laboratories, ships - museum, also interpreted more in categories of social movement, as well as cultural institutions, museum cultivating the traditions of Polish inland waterway transport. This also explains the phenomenon that the Foundation was involved with the organization of the conference commemorating the 100th anniversary of the establishment of the Polish military river fleet, executed on ships of the Oder Museum.

Przedstawiając miejsce konferencji, statki Muzeum Odry Fundacji Otwartego Muzeum Techniki podnieśmy, że Fundacja Otwartego Muzeum Techniki od lat podnosi potrzebę poszukiwania nowego modelu muzeum techniki, muzeum otwartego na problemy współczesności i przyszłości, muzeum zaangażowanego, interpretowanego bardziej w kategoriach ruchu społecznego aniżeli instytucji kultury. Podkreślamy, że znamienne dla tego modelu pozostaje kolekcja globalna składająca się na dziedzictwo funkcjonujące w przestrzeni kulturowej, dziedzictwo ożywiane w imię określonych programów społecznych i gospodarczych, właściwie zaś wykorzystane mogące stanowić istotny czynnik aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturowej regionu. Tak definiując nowe muzeum techniki chcielibyśmy pozostawać otwartymi i na poszukiwanie także nowego modelu masowej edukacji technicznej społeczeństwa, włączając się w ruch od 50 lat ogarniający Europę, w spadku przeszłości poszukującej również rezerw wzrostu.

Swoistym poligonem jest dla nas Odra i Wrocław, ale sięgamy Dolnego Śląska, Podhala, Warmii i Mazur, nawet odległych wysp Sołowieckich na morzu Białym. Odra, jest dla nas o tyle interesującą, że kumuluje nie tylko ogrom energii wydatkowanej na jej ujarzmienie, przekształcenie – jak to trafnie ujął Kurt Hermann – z rzeki tworzącej przyrodę, w rzekę stanowiącą już dzieło kultury, ale ujawnia, że to praca i kultura decydowały o jej gospodarczej pozycji, czyniły z Odry drogę

wodną. Gdy nie stawało wizji, przyroda ponownie brała górę nad kulturą. W tym zapewne poszukiwać winniśmy wyjaśnienia dręczącego nas współcześnie fenomenu – wielkiej martwej rzeki Europy, socjologicznie zdegradowanej i miast nadodrzańskich od rzeki odwróconych.

Chcielibyśmy ten stan rzeczy zmieniać, posługując się przy tym dobrem kultury technicznej. Punktem wyjścia jest dla nas bogaty katalog zabytkowych budowli technicznych Wrocławia. To m.in. budowle hydrotechniczne Odry, jazy, których proweniencja sięga średniowiecza, jak jaz koźłowo-iglicowy Psie Pole z 1897 r., śluza Mieszczńska i Piaskowa z XVIII/XIX w., śluza pociągowe współczesnego kanału żeglugowego, jak śluza Różanka z wrotami segmentowymi z 1916 r., czy stopień wodny Rędzin (1913-1917) z unikatowym jazem segmentowo-zasuwowym, kryjące w sobie zapis przemiany technicznej inżynierii wodnej, dziejów regulacji Odry, ochrony przeciwpowodziowej, żeglugi. Przywołujemy budowle energetyczne, rynny robocze młynów Klara, pochodzące z XIV w., młynówki Marii. z połowy XIX w., wreszcie wrocławskie elektrownie wodne z lat 20. XX w., pracujące do dzisiaj w oparciu o oryginalne wyposażenie. To porty odrzańskie, jak Port Miejski z 1897-1901 r., nabrzeża przeładunkowe, mosty różnych systemów, jak kamienny, sklepiony most Oławski i stalowy, wiszący most Grunwaldzki z 1910 r., dworce kolejowe, jak Dworzec Główny z 1854 r. i Świebodzki z 1874 r., bogaty katalog architektury przemysłowej XVIII –XX stulecia prowadzący nas ku procesom przemiany techniki i organizacji przestrzeni, industrializacji Wrocławia i cywilizacyjnej roli rzeki.



Formuła ideowa Otwartego Muzeum Techniki, oprac. S. Januszewski



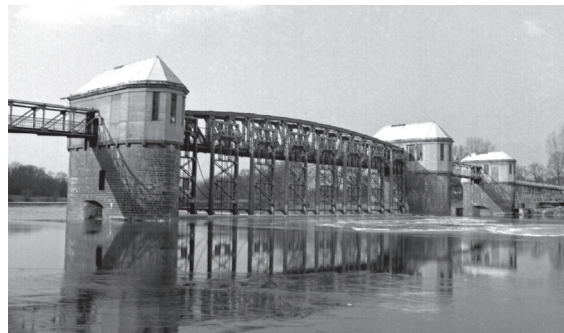
Architektura magazynów Portu Miejskiego na Kleczkowie, 1897-1901



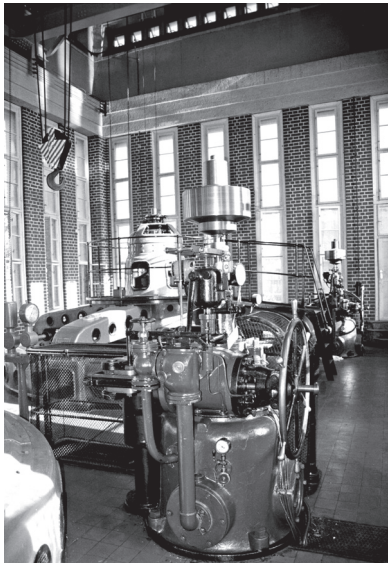
Śluza Różanka z zamknięciem głowy górnej podnoszonym segmentem, 1916



Jaz koźłowo-iglicowy „Psie Pole”, 1897



Rędzin - jaz segmentowo-zasuwowy z mostem jazowym, 1917

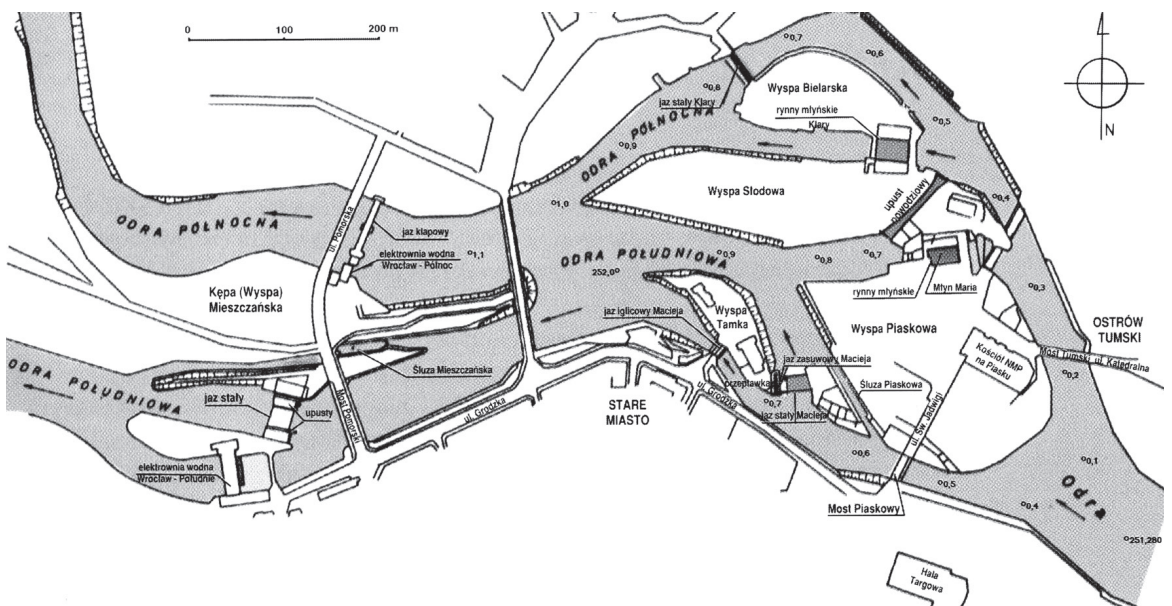


Elektrownia wodna „Północ”, 1925



Most Tumski, 1889

Model nowego muzeum techniki oprzeć pragniemy na tych to właśnie budowlach, materialnym dokumencie dziedzictwa, występującym w związku z sytuacją przestrzenną, z krajobrazem kulturowym i przyrodniczym. Ten model muzeum przestrzennego, rozproszonego definiujemy mianem Otwartego Muzeum Techniki. W pierwszym rzędzie objąć winno obszar śródmiejskiego węzła wodnego z wyspami: Tamką, Piaskową, Słodową i Bielarską, teren wzdłuż Odry Północnej i Południowej, od Kępy Mieszczaniańskiej i budowli hydrotechnicznych wrocławskich elektrowni wodnych do zakładu wodociągowego Na Grobli, z enklawami Dworca Głównego, Świebodzińskiego, dawnej kolejki trzebnickiej, Hali Stulecia Maxa Berga z 1913 r., zajezdni tramwajowych, wodociągowej wieży ciśnienia przy ul. Sudeckiej z 1903-1904 r., przepompowni ścieków, portu miejskiego etc. Katalog ten dopełniamy zrewaloryzowanymi dziełami techniki, m.in. zabytkowym wozem tramwajowym typu Linke-Hofmann, adaptowanym na tramwaj-kawiarnię, kursującym od 1993 r. na stałej linii.

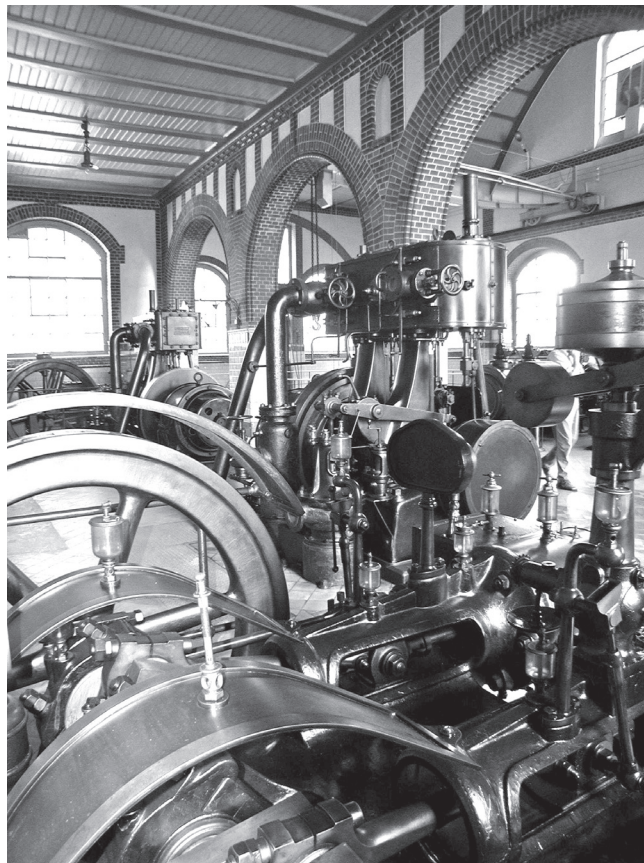


Śródmiejski Węzeł Wodny

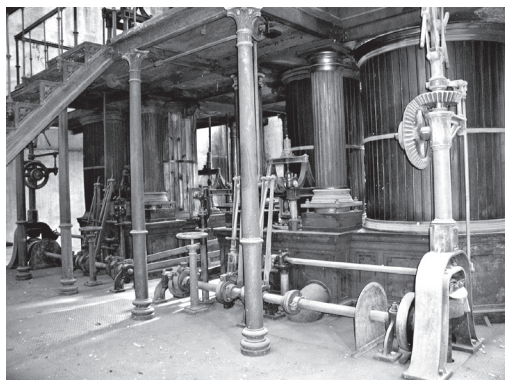
Pozycję szczególną przypisujemy kompleksowi wodociągowemu Na Grobli, którego twórcy stworzyli w latach 1866-1871 imponujące dzieło, wyrażające też romantyczne wizje sił techniki kreujących nowe światy. Wodociągowa wieża ciśnień kryje w swym wnętrzu maszynownię z dwoma stojącymi agregatami pompowo-parowymi, jakich niewiele w Europie. Zakład wodociągowy to otwarta księga dziejów zaopatrzenia miasta w wodę i historii techniki. Jej kolejne stronicie wypełniają budowle i urządzenia techniczne przepompowni Świątyni, (m.in. leżące silniki parowe pomp tłokowych, generatory prądu stałego o napędzie parowym z 1903 r.), wodociągowej wieży ciśnień Karla Klimma z 1903-1904 r. i Zakładu Uzdatniania Wody Mokry Dwór, współczesnego nam.



Wodociągowa wieża ciśnień Na Grobli, 1871



Przepompownia Wody Świątyni, 1903



Cylindry i systemy sterowania maszynami parowymi wieży ciśnień Na Grobli, 1879

Proponujemy przysposobienie zabytkowej wieży ciśnień do zadań muzeum - laboratorium, muzeum-szkoły. Chcemy je związać z programami kształcenia ustawicznego kadr technicznych oraz ośrodkiem studiów i dokumentacji zabytków. Obiekt ten winien stać się nie tylko jądrem nowoczesnie pomyślanego Muzeum Techniki, także placówką badawczą i metodyczną historii techniki i archeologii przemysłowej oraz oświaty technicznej, operując w skali szerszej, aniżeli Śląsk i Nadodrze.

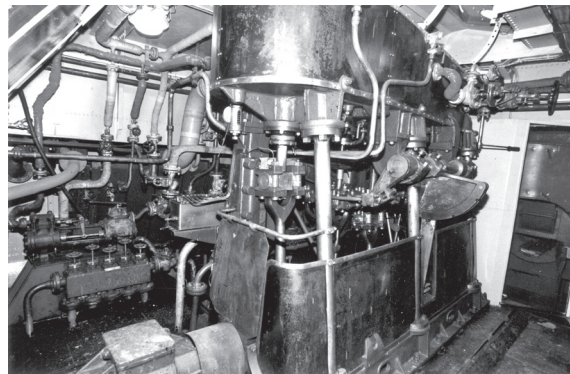
Program Otwartego Muzeum Techniki to ekspozycja cywilizacyjnej i kulturotwórczej roli rzeki, rozwoju żeglugi odrzańskiej, energetyki wodnej, gospodarki komunalnej, przemysłu i tradycji naukowych oraz technicznych Wrocławia. Prowadzi ku nowemu spojrzeniu na Odrę, zwrotowi miasta ku rzece, aktywizacji gospodarczej i kulturalnej stref dzisiaj w mieście socjologicznie zdegradowanych.

Otwarte Muzeum Techniki winno pomagać w zrozumieniu kulturotwórczej roli Odry i potrzeby jej ożywienia, prowadzić ku dziejom żeglugi odrzańskiej, energetyki wodnej, budownictwa wodnego i lądowego, rozwoju technologii zaopatrzenia wielkiego miasta w wodę, etc.

Na tej drodze uczyniliśmy ledwie krok mały, w 1998 r. stworzyliśmy jedyne na polskim śródlądziu i wyjątkowe w Europie muzeum żeglugi śródlądowej. Unikatowe pod względem lokalizacji – na zabytkowych statkach odrzańskich i pod względem formuły. To nie tylko sanktuarium zabytków, platforma działań oświatowo-edukacyjnych, różnych imprez i kulturalnych wydarzeń.



HP Nadbor w 2004 r.



Maszyna parowa typu compound 250 KM, 1949

To przede wszystkim muzeum bezustannej społecznej debaty o kondycji i miejscu Odry i śródlądowych dróg wodnych Polski w strukturze gospodarczej i transportowej kraju, w życiu społecznym i w kulturze, stale upominające się o odbudowę żeglugi towarowej, podnoszące postulat umiędzynarodowienia Odrzańskiej Drogi Wodnej, budowy kanału Odra – Dunaj. To muzeum od 20 lat zwracające uwagę na potrzebę zwrotu miast nadodrzańskich ku rzece, ku rzece jako czynnika kulturotwórczym i rezerwie wzrostu gospodarczego, społecznego, kulturowego Polski i Europy.

Muzeum Odry oparto nie na szacownej budowli lądowej, lecz na zabytkowych statkach, materialnych dokumentach dziedzictwa odrzańskiego, stalowych świadkach dni, gdy Odra tętniła życiem, na statkach stale przypominających, że rzeka może być przyjacielem, ale i wrogiem, że przyjaźń wymaga troski i odpowiedzialności. Nasze muzeum zasadziliśmy na zabytkowym holowniku parowym Nadbor, zbudowanym w Holandii w serii 13 tzw. „małych Holendrów”, których przybycie w 1949 na Odrę otworzyło prawdziwie polską kartę żeglugi odrzańskiej. Nadbor to jedyny śródlądowy statek parowy, zachowany w Polsce w stanie bliskim pierwotnemu, z utrzymaną maszyną parową, kotłownią, układem sterowania, sterówką, bogatym wyposażeniem pokładowym, dobrym kadłubem.

Powstanie Nadbora łączy się z programem odbudowy kraju po zniszczeniach wojennych i z polsko-holenderskim traktatem handlowym z 18 grudnia 1946 r. Znalaziono wówczas miejsce dla budowy potrzebnych na Odrze holowników, zadanie tym pilniejsze, że ocalała po działaniach wojennych flotyła odrzańska padła łupem armii sowieckiej, stronie polskiej pozostała eksploatacja jednostek wydobywanych z dna rzeki. Do lata 1949 r. powstało w Holandii dziewięć holowników trasowych z maszynami o mocy 500 KM (tzw. „dużych Holendrów”) klasy „Jarowid” i trzynaście z silnikami o mocy 250 KM, przeznaczonych do obsługi barek na Odrze skanalizowanej na odcinku Gliwice-Koźle-Wrocław. „Małe holendry” zyskały imiona starostłowania: „Światopełk” (zbudowany jako pierwszy, stąd przyjęła się nazwa klasy „Światopełk”), „Bożydar”, „Bożymir”, „Bronisz”, „Chwalisław”, „Jurand”, „Mestwin”, „Mściwój”, „Nadbor”, „Radosław”, „Ścibor”, „Sędziwój”, „Zbyszko”.

W lipcu 1998 r. Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki S. Januszewski przejęło „Nadbor”, ostatniego już Mohikana i przy udziale założycieli Fundacji Otwartego Muzeum Techniki podjęto jego odbudowę i rewaloryzację w intencji eksploatacji statku jako:

- pracowni BSiDZT, wykonującej ewidencję zabytków techniki, studia historyczno-konserwatorskie, interpretującej dziedzictwo przemysłowe i techniczne Polski,
- bazy dydaktycznej i laboratoryjnej przedmiotu Historia Techniki i Archeologii Przemysłowej, w latach 1998-2011 adresowanego do studentów i doktorantów Politechniki Wrocławskiej, Międzynarodowego Studium Archeologii Przemysłowej, do 2012 prowadzonego przy Politechnice Wrocławskiej, obecnie pod egidą Fundacji i Świdnickiej Rady SNT „NOT”, od 2011 roku Dolnośląskiej Akademii Lotniczej im. płk. pil. Antoniego Chojcana, naszego Mistrza i Ojca lotniczych karier, a także warsztatu pracy wolontariatu Fundacji.
- muzeum, przez udostępnienie również sterówki, maszynowni i kotłowni z oryginalnym wyposażeniem, utrzymywanym siłami wolontariatu, głównie studentów Politechniki Wrocławskiej, Słuchaczy wykładów na statku prowadzonych.



Warsztat konserwatorski na pokładzie HP Nadbor



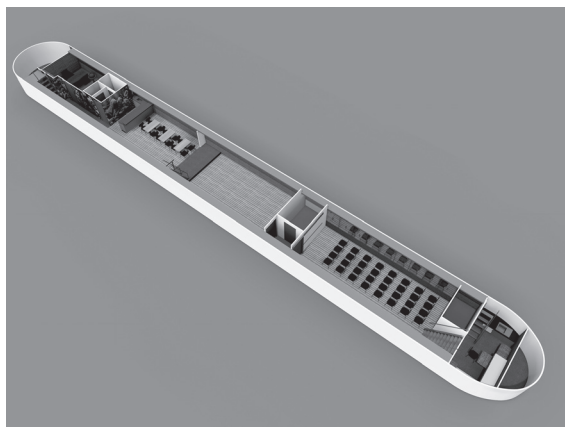
Noc Muzeów – warsztat plastyczny dla dzieci na DP Wróblin

„Nadbor” stanowi dzisiaj jądro kształtującego się Muzeum Odry i statek flagowy jego floty. W 2001 r. stanął przy nim ostatni z utrzymywanych na Odrze dźwigów pływających „Wróblin”, powstały w 1939 r. w Fürstenbergu, znamienny konstrukcją kadłuba zespoloną z urządzeniem dźwigowym. W 2004 r. pozyskaliśmy barkę towarową, typu noteckiego, berlinkę, w 1936 roku powstałą w Bydgoszczy, którą w latach 2014-2016, dzięki wsparciu Gminy Wrocław przysposobiliśmy do roli Centrum Interpretacji Dziedzictwa Technicznego Odry, mobilnej platformy oświatowo-edukacyjnej Muzeum Odry FOMT.

Od 2016 roku, pod hasłem Odrzańskiej Odysei, czerpiąc ze wsparcia Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego prowadzimy rejsy odrzańskie, z bogatą ofertą oświatowo-edukacyjną i kulturalną adresowaną do dzieci i młodzieży szkolnej miast nadodrzańskich. W 2016 dotarliśmy do Brzegu, Opola, Krapkowic, Kędzierzyna – Koźla, w 2017 do Głogowa, Bytomia Odrzańskiego, Nowej Soli, Cigacic, Krosna Odrzańskiego, Słubic i Kostrzyna, w 2018 pokonaliśmy trasę Wrocław – Gliwice, w tym roku zamierzamy rejs do Krosna Odrzańskiego. W rejsie Odrzańskiej Odysei, rocznie na pokładzie barki przyjmujemy 200 grup/klas szkolnych, prowadząc warsztaty i lekcje



DP Wróblin, 1939



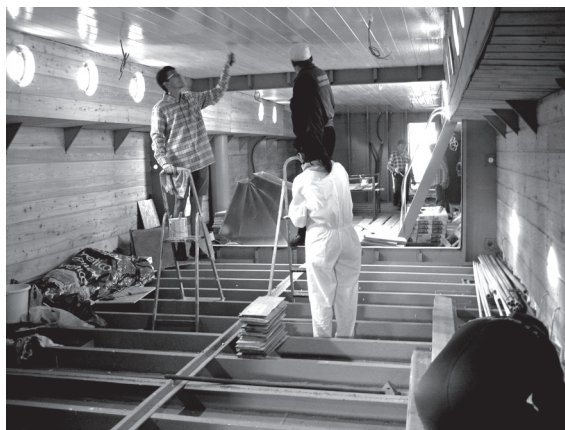
Barka Irena, plan pod pokładem

muzealne, wystawy, konferencje i debaty, spotkania z weteranami żeglugi odrzańskiej – Świadkami historii, projekcie multimedialne i filmowe, inscenizacje teatralne, koncerty i różne eventy kulturalne.

Z myślą o projekcie Odrzańskiej Odysei zakupiliśmy w 2018 roku statek – pchacza, ochrzczonego mianem „Krab”, powstałego w 1968 roku w stoczni Schottel w Oberspay nad Renem, znanego pędnikiem gondolowym, hydraulicznie podnoszoną i opuszczaną sterówką, silnikiem spalinowym Deutz o mocy 250 KM. Ten „traktor na wodzie” pozwoli na znaczące rozwinięcie oferty oświatowo-edukacyjnej Muzeum Odry, ekspozycję zabytkowych statków Muzeum Odry w wielu punktach Wrocławskiego Węzła Wodnego, Odrzańskiej Drogi Wodnej i nie tylko.



Roboty stoczniowe na pokładzie Ireny, 2014



Praca wolontariatu w ładowni barki, 2015

Muzeum Odry dysponuje również promem samochodowo-pasażerskim „Ciechanowice”, zbudowanym w 1988 w Sandomierzu, dla którego poszukujemy programu użytkowego, być może przysposobimy go do roli pomostu cumowniczego DP „Wróblin” i letniej kawiarenki na wodzie.

Muzeum na statkach odrzańskich, w odniesieniu do Europy oryginalnym jest o tyle, że z programami muzealnymi łączy usługowe (pracownia architektoniczna), naukowo-badawcze (pracownia studiów i dokumentacji zabytków techniki) i dydaktyczne, a statki eksploatowane są w rolach statków – szkoły, statków – laboratorium i statków – muzeum.

Niosą nie tylko przesłanie potrzeby ustawicznego kształcenia społeczeństwa, politechnizacji i wychowania młodzieży „dla przemysłu”, ale prowokują też nowe pytania o nasze rzeki. To jeden z warunków brzegowych nowego postrzegania problematyki śródlądowych dróg wodnych Polski,



W rejsie Odrzańskiej Odysei, w służbie Kąty



Wokół barki w Krapkowicach



*Krapkowice, weteran żeglugi odrzańskiej,
kpt. Norbert Sapok na barce Irena*



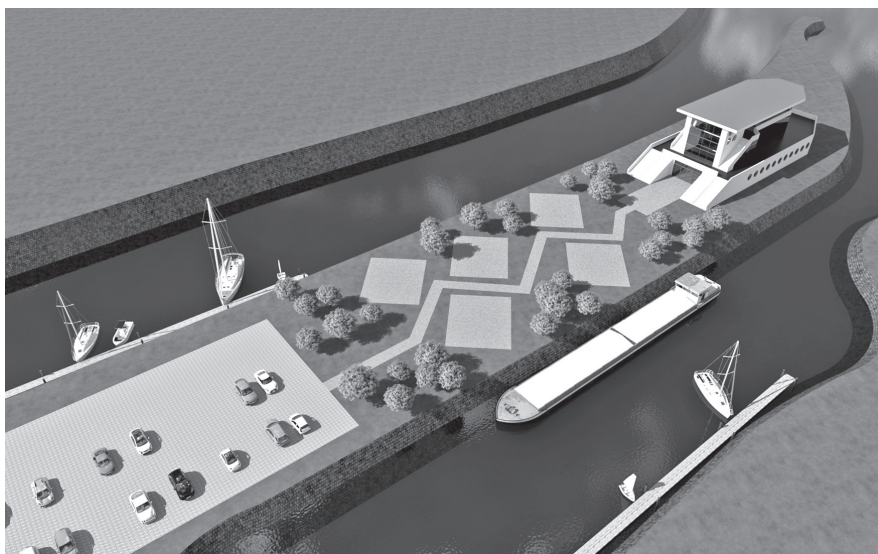
Pchacz „Krab”, 1968



Prom samochodowo-pasażerski „Ciechanowice”

zwłaszcza dzisiaj, gdy mowa o ich modernizacji i odrodzeniu żeglugi towarowej. Mając na uwadze misję Fundacji, ochrony dziedzictwa kultury technicznej, podnosimy, że nie sposób tego narodowego projektu zrealizować, o ile nie osadzimy go na gruncie kultury. Wskazujemy przy tym, że swoistym narzędziem działania może być tutaj obiekt kultury - jego atrybuty niesie z sobą zabytek przemysłu i techniki, budownictwa wodnego, lądowego, żeglugi śródlądowej etc.

Muzeum Odry to to nie tylko statki, to przede wszystkim wielopokoleniowy wolontariat Fundację otaczający, aktywnie wspierający odbudowę, rewaloryzację i eksploatację zabytkowych jednostek, spotykający się i pracujący na statkach Muzeum Odry, na ich pokładach urządzający imieniny czy sylwestrowe bale, niejednokrotnie służący Fundacji w roli eksperta. Jego budowie przykładamy wiele uwagi, tym bardziej, że chcemy by Muzeum Odry stało się płaszczyzną konsolidowania ruchu społecznego. Dzięki temu, dzięki weteranom żeglugi śródlądowej, zabytkowe statki awansowały do roli jednej z odrzańskich ikon, utrwalając pamięć Wielkiej Europejskiej Rzeki, upominając się o jej przyszłość i pragnienie służby dla żeglugi, ochrony przeciwpowodziowej, gospodarki wodnej, turystyki i rekreacji, kultury etc.



Koncepcja stanowiska muzealnego w basenie portu Ujście Oławy i w ujściu rzeki Oławy do Odry, mgr inż. arch. Bożena Marszałkiewicz, 2016

W styczniu 2004 r. zaproponowaliśmy władzom miasta Wrocław urządzenia stanowiska statków Muzeum Odry w basenie portu Ujście Oławy i w ujściu rzeki Oławy do Odry. Za taką lokalizacją Muzeum przemawiają m.in.:

- zabytkowy charakter portu, powstałego w latach 1842-1844 dla zimowania statków parowych, pasażerskich, od 1866 zaopatrującego plac budowy wodociągów miejskich w materiały budowlane, od 1871 pełniący rolę portu węglowego Zakładu Wodociągowego „Na Grobli”, od 1945 – portu zaopatrującego miasto również w kruszywa i piasek. To jedyny port na Odrze, który utrzymał oryginalny – z czasu powstania – kształt basenu i kanału wejściowego i oryginalne skarpowe nabrzeża, umocnione kamieniem,
- lokalizacja portu, w centrum miasta, dostępnego różnymi środkami komunikacji, także od wody, w pobliżu Zakładu Wodociągowego „Na Grobli”, jednego z najciekawszych pomników techniki Wrocławia i Europy, którego udostępnienie społeczeństwu w roli muzeum techniki Fundacja promuje od 1986 r.,
- walory kulturowe obszaru w widłach Odry i Oławy, wyjątkowe w skali Europy, mogące stanowić doskonałe oparcie programów rekreacyjnych, kulturalnych, oświatowych, edukacyjnych a także turystyki, w tym industrialnej,

- i to, że obszar w widłach Odry i Oławy staje się dzisiaj terenem intensywnych działań inwestycyjnych, które już wniosły tutaj cieszące się ogromną popularnością multimedialne muzeum wody – Hydropolis. Wierzmy, że prędzej czy później idea muzeum techniki w wodociągowej wieży ciśnień Na Grobli „skazana jest na sukces”, a jeśli przydamy temu Muzeum Odry to Wrocław zyskać może jeden z najbardziej atrakcyjnych szlaków muzealno-turystycznych.

Za umocowaniem Muzeum Odry w akwenach ujścia rzeki Oławy i portu Ujście Oławy przemawiają również względy hydrograficzne. To akweny, w których zabytkowe statki będą bezpieczne przed wielką wodą, pochodami lodów etc.

Mamy nadzieję, że władze Wrocławia podzielą ten punkt widzenia, a stanowisko cumownicze Muzeum Odry w widłach Odry i Oławy stanie się jeszcze jednym mitycznym miejscem Nadodrza. Wierzmy, że w strategii polityki odrzańskiej Muzeum Odry zyska godne miejsce, tak jak godne miejsce należy się Odrze.

Dzisiaj stajemy przed nowym wyzwaniem. Myślmy o odbudowie napędu własnego, parowego, holownika. Myślmy o tym, by Nadbor, pod znakiem bociana, ptaka dla którego rzeki nie stanowią granic, ruszył w rejs ku swej kolebce, do Gorinchem i Rotterdamu, szlakiem, który raz już przebył, latem 1949, w drodze na Odrę. Pod hasłem „Europa ponad rzekami – integracja – wspólnota dziedzictwa” chcielibyśmy wskazywać na dziedzictwo kultury technicznej Odry, rzek i kanałów, dziedzictwo przemysłu i techniki Polski, wspólne europejskiemu kręgowi kulturowemu, dokumentujące procesy przenikania kultur i przypominające o stałej potrzebie współdziałania i współpracy.

Na dziedzictwo to, wspólne dla Polski, Niemiec, Holandii, Anglii, Czech czy Francji i Belgii, składać się mogą unikatowe rozwiązania pochylni Kanału Elbląskiego powstałych w latach 1844-1861 pod kierunkiem Jacoba Steenke, którego ród przybył na Żuławy wiślane z Holandii, jak i Królewskiej Sztolni Dziedzicznej kopalni „Królowa Luiza” w Zabrze i Kanału Kłodnickiego z przełomu XVIII/XIX w., w którego budowie mieli swój udział i hrabia Fryderyk von Reden i Szkot John Baidon. Przenosząc się nad Kanał Augustowski znajdujemy dzieło, które stanowić może znakomity przykład recepcji na gruncie polskim idei budownictwa wodnego wspólnych z pocz. XIX w. myśli technicznej Francji, Niemiec, Rosji. Podobnie na Śląsku gdzie rozwój górnictwa węgla kamiennego wiele zawdzięcza transferowi rozwiązań technicznych stosowanych w europejskich zagłębiach górniczych. I vice versa – wiele doświadczeń opanowanych w górnictwie śląskim docierało do Niemiec, Francji, Czech i Belgii. Przepływ idei czytelny jest również w odniesieniu do prób industrializacji Królestwa Polskiego podjętych z pocz. XIX w. pod kierunkiem Stanisława Staszica w dolinie rzeki Kamiennej, gdzie szeroko czerpano z dokonań angielskiej i francuskiej myśli technicznej przełomu XVIII/XIX w. Przenikanie idei technicznych ilustruje zarówno architektura przemysłowa XIX wieku jak i technologie, maszyny i urządzenia techniczne przemysłu włókienniczego Łodzi, Bielska Białej, Białegostoku i Śląska. Widzimy to w energetyce wodnej Śląska, Pomorza, Mazur, czy w budowlach wodociągów miejskich Polski, w których budowie rywalizowały z sobą firmy angielskie, niemieckie, francuskie. Wszędzie znajdujemy też bogatą kolekcję dzieł dokumentujących wkład techników polskich w rozwój kolejnictwa, budownictwa mostowego, przemysłu rolno-spożywczego, etc.

Nadbor zapraszać będzie do Polski, wskazywać wartości jakie wnosimy dzisiaj do zjednoczonej Europy. To wiano Polski ale i wiano wspólne - temu przesłaniu służyć może również zabytkowy holownik.

Zadania łączone z rejsiem realizować chcemy wspólnie z lokalnymi społecznościami Fürstenwalde, Magdeburga, Dorsten, Nyjmegen, Gorinchem i innych miejsc postoju Nadbora. Pokład statku, nabrzeża, centra kultury będą areną festynów, wystaw, projekcji multimedialnych, spotkań środowiskowych, artystycznych plenerów, konwersatoriów, dyskusji panelowych, nawet konferencji. Tak np. w Gorinchem, w dniu Święta Portu, proponujemy projekcję non-stop filmów i prezentacji multimedialnych związanych z Odrą, dziedzictwem technicznym odrzańskiej drogi wodnej i żegluga odrzańską. Akcentować będziemy dzieje holowników holenderskich i Nadbora. Mamy nadzieję,

że uda się doprowadzić do spotkania przedstawicieli i spadkobierców firm realizujących niegdyś „kontrakt odrzański”. Godzinie Nadbora w Gorinchem towarzyszyć będzie wystawa „Wiatraki polskie” – w magicznym dla miasta XVII-wiecznym wiatraku. Koncerty, zabawy, konkursy dopełnią program festynu organizowanego z okazji Święta Portu przez społeczność Gorinchem. Wydarzeniem będzie udział Nadbora w największym „Europejskim Święcie Pary” z początkiem czerwca każdego parzystego roku prowadzonego w Dordrechcie. W Nyjmegen, Arnhem i w Rotterdamie zaprosimy na wystawy, sympozja, spotkania środowiskowe. W Dorsten nasz program wzbogaci kalendarz imprez organizowanych z okazji Dni Miasta, w Berlinie proponujemy „Dni Odry” itd., itd.



Dordrecht, Europejskie Święto Pary

Trasa podzielona zostanie na 11 odcinków. Sukcesywnie, co 5 dni, dokonywana będzie wymiana wolontariuszy, międzynarodowej załogi statku – muzeum. Jej zadaniem będzie prezentacja własnych regionów, dziedzictwa, programów rozwoju, ofert współpracy, i to w płaszczyznach od turystyki industrialnej do gospodarki, ekologii, nauki, techniki.

Kończąc podnieśmy, że ochrona i utrzymanie zabytkowych statków odrzańskich nie byłyby możliwe bez trafnego programu ich eksploatacji, już w nowych rolach, ale zawsze sprzyjających utrzymaniu i ekspozycji substancji zabytkowej.

Kolejnym doświadczeniem wartym upowszechnienia jest potrzeba wpisania programów rewitalizacji zabytków techniki w konteksty społeczne, formułowana nie w kategoriach werbalnych, lecz określonej filozofii i stylu działania, stałej otwartości na potrzeby społeczne.

O realności programów ochrony decyduje również biznes – plan, rachunek zysków i strat, co by bowiem nie powiedzieć, to ochronę osadzać trzeba w określonych kontekstach ekonomicznych i gospodarczych.

O skuteczności działań podejmowanych na polu ochrony dziedzictwa decyduje, jakże często niedoceniana, mimo tu i tam formułowanych deklaracji, potrzeba osadzania polityki ochrony dziedzictwa w kontekstach szeroko rozwijanych studiów i badań naukowych, i to nie tylko w zakresie historii techniki czy historii gospodarczej, także geografii, i szeregu innych dyscyplin, sięgających również zarządzania, prawa, informatyki i marketingu.

Sądzę, że niezbędną jest stała refleksja nad skutecznością podejmowanych przez nas działań i inicjatyw, potrzeba bezustannego zwierania szeregów, ciągłej ekspozycji przykładów wskazujących, że ochrona dziedzictwa to nie „zbytek” lecz autentyczna potrzeba promująca regiony i kraj, że to również czynnik wpływający i na aktywizację lokalnych społeczności i odgrywający ważką rolę w kreowaniu samorządności i odpowiedzialności za przestrzeń i środowisko kulturowe, tu i teraz.

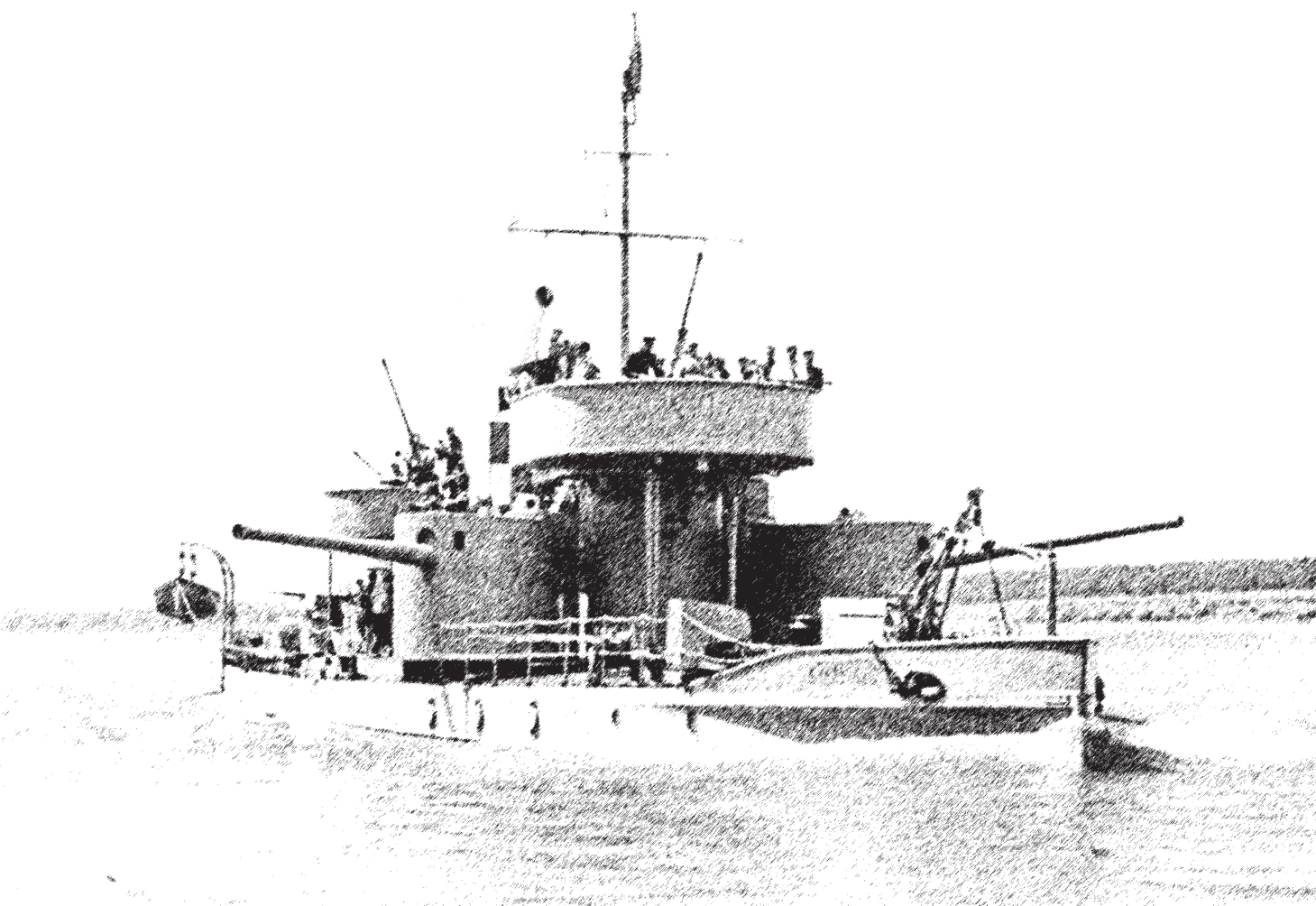
Ważnym jest również i to, że ochrona dziedzictwa przemysłowego i technicznego sprzyja kreowaniu społeczeństwa kultury technicznej. A jeśli zgodzimy się, że aktualny jej poziom stanowi jedną z barier wzrostu, to szybko uzmysłowimy sobie, że skuteczność działań podejmowanych na tym polu w coraz większym stopniu waży na jakości naszego życia, że postulat ochrony za-

bytku w istocie rzeczy prowadzi nas i ku kreowaniu nowych programów rozwoju, ku aktywizacji społecznej, kulturalnej i gospodarczej obszarów nie tylko postindustrialnych, że stanowić winien i jedną z podstaw kreujących politykę zrównoważonego rozwoju.

W tych kontekstach postrzegając program rewitalizacji zabytkowych, śródlądowych statków odrzańskich, od lat podnosimy potrzebę nowego spojrzenia na Odrę, ożywienia rzeki, zwrotu miast nadodrzańskich ku jej nurtowi i złożonej problematyce interakcji pomiędzy lądem a wodą, istotnej dla ochrony przeciwpowodziowej obszarów nadodrzańskich, jakości wody, potencjału energetycznego kraju, turystyki i rekreacji, żeglugi śródlądowej w końcu, etc., etc.



Flotyle rzeczne świata i Europy



Zarys dziejów flotylli rzecznych świata Outline of the history of river flotillas on world

Przedstawiono zarys dziejów rozwoju flotylli rzecznych świata, poczynając od amerykańskiej wojny secesyjnej po czasy nam współczesne. Zaprezentowano przykłady wdrażania i działań operacyjnych monitorów rzecznych na wodach Europy, obu Ameryk, Azji, sporo miejsca poświęcając flotylom rzecznym Austro-Węgier i Bałkanów oraz Rosji.

An outline of the history of the river flotilla development of the world was presented here, beginning since American Civil War to modern times. Presented examples of implementation and operational activities of river monitors in the waters of Europe, both Americas, Asia, with emphasis on river fleets of Austria-Hungary, countries of Balkans and Russia.

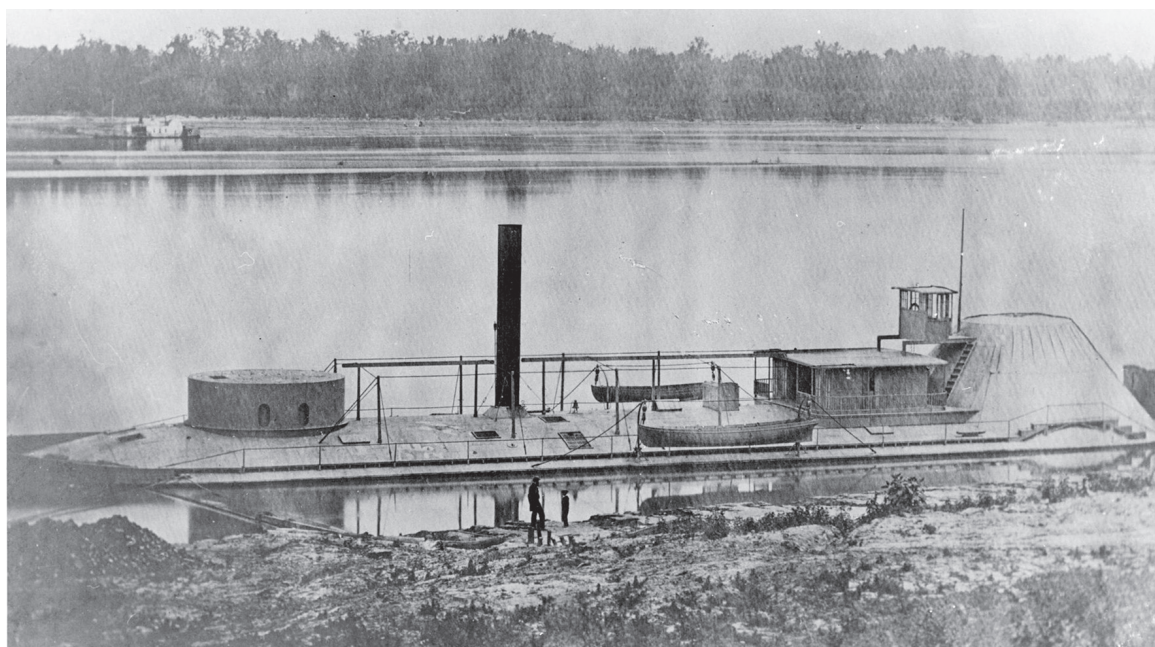
XIX wiek pod względem rozwoju militariów był wiekiem niezwykłym. Na pokładach okrętów działa gładkolufowe zostały zastąpione działami gwintowanymi o większej donośności i celności. Zniknęły również działa ładowane odprzodowo, a ich miejsce zajęły działa odtylcowe. Pod wodą pojawił się nowy przeciwnik – okręt podwodny. Okręty zaczęto wyposażać w broń automatyczną i opancerzać. Ten ewolucyjny skok dało się zauważyć zwłaszcza w czasie amerykańskiej Wojny Secesyjnej, kiedy to większość z tych wynalazków po raz pierwszy została użyta bojowo. Koniec stulecia był okresem bardzo szybkiego rozwoju myśli technicznej związanej z technologią okrętową, powstało wówczas szereg rewolucyjnych rozwiązań konstrukcyjnych i projektów okrętów, takich jak francuski „La Gloire” – pierwszy całkowicie pancerny okręt pełnomorski, czy angielski HMS „Warrior”, w którym po raz pierwszy połączono takie rozwiązania jak silniki parowe, żelazna konstrukcja, żelazne opancerzenie, śruby napędowe i gwintowane, ładowane odtylcowo działa.

Kolejnym przełomowym rozwiązaniem był zaproponowany przez kapitana Royal Navy Cowpera Phippsa Coleasa pomysł opancerzonej wieży artyleryjskiej. Pierwszy projekt okrętu wyposażonego wyłącznie w wieże artyleryjskie powstał w 1859 roku i mimo że odrzucono projekt samego liniowca, już we wrześniu lub październiku tego roku brytyjska Admiralicja zleciła konstrukcję jednej wieży przeznaczonej do testów¹. Jej prototyp powstał w 1861 roku i został zamontowany na pokładzie HMS „Trusty” – zbudowanym jako pływająca bateria uzbrojona w 14 dział. Zmontowana na jego pokładzie wieża mierzyła 15 stóp średnicy przy podstawie, miała pochylone pod kątem 45° ściany z grubego na 4,5 cala kutego żelaza i uzbrojona została w 40-funtową armatę Armstronga. Próby wykazały bardzo wysoką sprawność strzelania oraz wytrzymałość wieży – bez szwanku przetrwała 35 trafień: 31 z armaty 100-funtowej oraz 4 z armaty 68-funtowej. Wówczas też w planach francuskiej floty pojawił się pomysł zwodowania okrętu o małym zanurzeniu i dobrym uzbrojeniu, który mógłby wspierać ogniem siły lądowe na wodach przybrzeżnych bądź śródlądowych. Jednak koniec walk i budowa wielkich żaglowo-parowych okrętów pancernych przerwała te plany.

1 Krzysztof Gerlach, Nieoczekiwany renesans dział gładkolufowych, czyli część siódma historii artylerii okrętowej w XVIII i XIX wieku, w: *Morze, Statki i Okręty*. 2007/5. s. 62–63

Prawdziwej rewolucji w budownictwie okrętów wieżowych dokonał John Ericsson – szwedzki konstruktor, pracujący w Ameryce Północnej. Opracował on okręt, który nie był ani szybki, ani silnie opancerzony, za to określany był jako brzydki. Współcześni mu ludzie porównywali go do pułapki na szczury, lub barki do czyszczenia doków.² Miał jednak ogromną zaletę: silne uzbrojenie artyleryjskie, małe zanurzenie i sporą manewrowość. Gdy tylko Ericsson pokazał sztabowcom plany nowej jednostki, ci natychmiast określili ją mianem „głupoty Ericssona”. Twierdzili, że tak skonstruowany okręt nie będzie mógł pływać, a co dopiero walczyć. Dziwili się jego niskiej wolnej burcie, która miała zaledwie 46 cm wysokości, śmiali się też z małej sterówki na dziobie i obrotowej wieży na śródokręciu uzbrojonej jedynie w dwa działa. Mówiono, że przy długości ledwie 54,5 metra, wyporność okrętu jest zbyt duża (ok. 1000 ton), a większa fala, czy przechyl po salwie burtowej, spowoduje zalanie pokładu i pójście jednostki na dno. Dowództwo Marynarki Wojennej tak bardzo obawiało się porażki projektu, że pozwoliło Ericssonowi budować okręt tylko pod warunkiem, że konstruktor ma zwrócić Flocie całkowity koszt budowy, jeśli nie spełni pokładanych w nim nadziei. Ericsson zaproponował, by okręt nazwać „Monitor”, co znaczy „ten, który napomina złoczyńców”. Jednostkę zwodowano 30 stycznia 1862 roku. Weszła do służby 6 marca. Trzy dni później okręt wziął udział w bitwie na Hampton Roads – pierwszej bitwie opancerzonych okrętów, gdzie wykazał swoją skuteczność w czasie walki na płytkich akwenach. Od niego później wzięła nazwę nowa klasy okrętów. W czerwcu 1862 roku Ericsson na podstawie projektu „Monitora” opracował większe okręty – typu „John Ericsson”, które wybudowano w Szwecji z przeznaczeniem dla szwedzkiej (4 sztuki) i norweskiej (1 jednostka) marynarki wojennej.³ To właśnie dzięki monitorom flotyllę rzeczne wkroczyły w złotą erę rozwoju.

Mniej więcej w tym samym czasie powstała podklasa monitorów przeznaczona do działań na wodach śródlądowych i w bezpośredniej bliskości brzegu – monitory rzeczne. Jako pierwsze zostały zwodowane dwa okręty typu „Neosho” zaprojektowane przez Jamesa Eadsa – USS „Neosho” i USS „Osage”. Okręty te miały wyporność 523 ton i uzbrojone były w dwa działa kalibru 280



*USS „Osage” cumuje przy brzegu jednej z rzek Stanów Zjednoczonych,
źródło U.S. Naval History and Heritage Command Photograph*

2 Np. amerykański pisarz Nathaniel Hawthorne

3 Stellan Bjoerud, *Monitors and Armored Gunboats of the Royal Swedish Navy, Part 1*, Warship International, OH: International Naval Records Organization, Toledo, 1986

mm systemu Dahlgrena.⁴ Oba weszły do służby w lecie 1863 roku i wykazały swe zalety w czasie kampanii na rzece Mississippi, a później na rzece Red. Dowództwo US Navy uznało, że monitory w działaniach przybrzeżnych i śródlądowych sprawdzają się wręcz wzorowo, więc wkrótce zamówiono kolejne jednostki – jedną typu „Ozark” (578 ton wyporności, 1xII 280 mm, 1xI 254 mm, 3xI 229 mm), cztery typu „Milwaukee” (1300 ton wyporności, 2xII 280 mm) i dwa typu „Marietta” (479 ton wyporności, 2xII 280 mm). Wziąwszy pod uwagę doświadczenia zdobyte podczas dotychczasowego użytkowania, w 1863 roku Marynarka Wojenna zamówiła największą serię monitorów rzecznych, jaka kiedykolwiek została zbudowana – 20 okrętów typu „Casco”, które okazały się konstrukcyjną katastrofą i wywołały ogólnonarodowy skandal. Po zwodowaniu dwóch pierwszych jednostek okazało się, że nawet niewysoka rzeczna fala zalewała pokład, a okręty miały tendencję do kołysania się w każdej płaszczyźnie. Ponadto rozwijały prędkość zaledwie 3,5 węzła zamiast projektowanych 10. W tym czasie na stocznioach pochylniach stało 18 okrętów w różnym stanie wykończenia. Wydano kolejne setki tysięcy dolarów, aby zmienić projekt, dzięki czemu udało się wprowadzić kilka z nich do służby jeszcze przed końcem wojny. Amerykanie zakończyli wojnę posiadając w służbie 37 monitorów 9 typów i 28 monitorów rzecznych 5 typów. Wraz z końcem konfliktu zakończył się również rozwój amerykańskich sił rzecznych. Na terenach mandatowych do projekcji siły wystarczyły tańsze w budowie i bardziej ekonomiczne w eksploatacji kanonierki. Kolejne monitory w służbie US Navy pojawiły się dopiero ponad 100 lat później.

To, co się działo na wodach Stanów Zjednoczonych było bacznie obserwowane i analizowane w Europie. Wkrótce decyzję o budowie pierwszych w Europie monitorów rzecznych podjęło Imperium Osmańskie, które zamówiło we francuskich stoczniach pięć monitorów typu „Feth-ül İslâm” o wyporności 335 ton i uzbrojonych w dwa działa Schneider-Canet kalibru 150 mm, zamontowane w niewielkiej kazamacie. Weszły one do służby w 1865 roku i trafiły na okupowane Bałkany – na Dunaj oraz Jezioro Szkoderskie. Wzięły udział w wojnach z Serbią (czerwiec – październik 1876) i Rosją (1877-1878). W czasie wojny z Rosją jeden z nich, o nazwie „İşkodra”, wpadł w pułapkę i po wejściu na mieliznę dostał się w rosyjskie ręce, gdzie służył pod nazwą „Sistowo”. 10 maja 1877 roku Turcy ponieśli kolejną stratę: pod Ismailem wyleciał w powietrze „Lufti Djelil”, trafiony ogniem artylerii nadbrzeżnej. Podobny los spotkał monitor „Seyfi”, typu „Hizber”, który został wprowadzony do linii w 1876 roku. Niecały rok od zwodowania, 26 maja 1877 roku, rosyjski kuter torpedowy zatopił go w czasie potyczki na Dunaju. Sam „Hizber” został sprzedany na złom w... 1991 roku.⁵ Oba okręty zwodowano w istambuńskiej stoczni w 1872 roku. Przy wyporności pełnej 513 ton uzbrojone były w dwa działa Kruppa kalibru 12 cm⁶. W 1886 roku ocalałemu „Hizberowi” dodano jeszcze dwa działa kalibru 7,6 cm. Z takim uzbrojeniem okręt przetrwał obie wojny światowe. Podobnie do „İşkodra”, wojna skończyła się też dla „Podgoriçe”. Został on przejęty przez Rosjan i wcielony do carskiej marynarki. Po zatopieniu przez rumuńską artylerię brzegową 7 października, został wydobyty i trafił do rosyjskiej floty pod nazwą „Nikopol”. Tym samym stał się on, zaraz po zdobytym w kwietniu „Sistowem”, drugim monitorem rosyjskiej marynarki wojennej.

Po Turkach monitory do linii wprowadziły Austro-Węgry, które obawiały się wzmocnienia sił tureckich tuż przy południowej granicy państwa. Monarchia musiała być przygotowana do osłony najważniejszego szlaku wodnego państwa, Dunaju, przed silnym zespołem tureckich okrętów i zabezpieczenia swoich interesów na Bałkanach, głównie w Bośni. Dla tych zadań zbudowano w 1871 roku dwa pierwsze okręty: SMS „Leitha” i SMS „Maros”. Oba 50-metrowe okręty o wyporności 370 ton były uzbrojone w dwa 150 mm działa produkcji Wahrendorfa umieszczone w pancерnej wieży i w dwie czterolufowe kartaczożnice Nordenfelta usytuowane na górnym pokładzie nadbudówki.

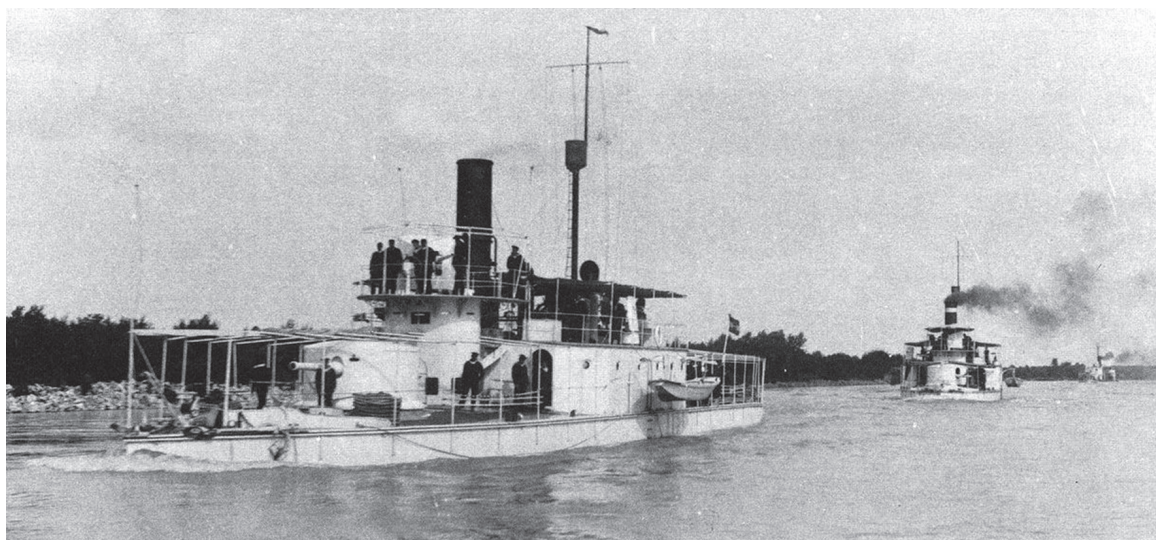
4 Angus Konstam, *Union River Ironclad 1861-1865*, Oxford 2002

5 Bernd Langensiepen, Ahmet Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy, 1828-1923*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1995, s. 140-151

6 Postanowiłem, tam gdzie mowa o działach produkcji niemieckiej, bądź japońskiej, zachować oryginalną pisownię kalibrów stosowaną w tych państwach, czyli nie w milimetrach, a w centymetrach.

Chrzest bojowy przeszły w 1878 roku kiedy osłaniały XIII Korpus w czasie przeprawy przez Sawę, podczas zajmowania Bośni i Hercegowiny. Tam po raz pierwszy odbyły pojedynek artyleryjski z bateriami artylerii lądowej nieprzyjaciela.⁷

W tym samym czasie na budowę monitorów rzecznych zdecydowało się Cesarstwo Niemieckie. W następstwie wojny francusko-pruskiej lat 1870-1871 Cesarska Marynarka Wojenna zamówiła parę okrętów przeznaczonych do służby na Renie i Mozeli. Zamówione okręty typu „Rhein” zostały oparte konstrukcyjnie na monitorach typu „Leitha”, jednak w przeciwieństwie do swego pierwowzoru nie pozostały w służbie długo. Po spadku zagrożenia ze strony Francji, według jednej wersji, podawanej przez historyka marynarki Ericha Grönera, oba zostały sprzedane na złom za 3500 marek w złocie w grudniu 1875 roku. Według innego badacza, Roberta Gardinera, zostały zezłomowane dopiero w 1884 roku. Ta druga wersja wydaje się być bardziej prawdopodobną.



SMS Szamos i Körös na początku XX wieku w marszu po Dunaju

W tym czasie, z państw europejskich jedynie Austro-Węgry nie zaprzestały budowy monitorów rzecznych. Pozostałe kraje zadowolili się aktualnym stanem posiadania, bądź mimo posiadania flotylli rzecznych nie zamawiały ciężkich okrętów. Tak na przykład postąpiła carska Rosja, co może dziwić, zwłaszcza, że wnioski, jakie wysnuto z działań na Wiśle w czasie powstania styczniowego spowodowały rozbudowę ich flotylli. Ograniczono się jednak do budowy kanonierek i statków uzbrojonych. Natomiast K.u.K. Kriegsmarine zaplanowała potężny proces rozbudowy rzecznych sił uderzeniowych. Zapoczątkowany w 1890 roku program budowy monitorów zakładał oddawanie kolejnej pary okrętów co 10 lat. W ramach programu powstały okręty typu „Körös” (1892, 480 ton wyporności; uzbrojenie: 2xI 120/31, 2xI 66/37 i 2xI km 8 mm), „Bodrog” (1904, 486 ton wyporności; uzbrojenie: 2xI 120/33, 1xI haubica 120/8, 2xI 37/42 i 3xI km 8 mm) i w końcu typu „Enns” (1915, 1xII 120/42, 3xI haubica 120/8, 2xI 66/47 i 6xI km 8 mm).

Po drugiej stronie Oceanu Atlantyckiego ponownie zaczęto wodować monitory. Tym razem jednak pojawiły się one na rozległych wodach Amazonii. W 1864 roku Paragwajczycy zamówili w angielskiej stoczni Laird Brothers w Birkenheads, monitor „Minerva”, pierwszy okręt tego typu zamówiony przez państwo Ameryki Południowej. Jednak nigdy nie było mu dane pływać pod paragwajską banderą. W związku z brakiem terminowych wpłat okręt przeszedł na własność

⁷ David Jordan, *The Balkans, Italy & Africa 1914-1918. From Sarajevo to the Piave and Lake Tanganyika*, London 2008

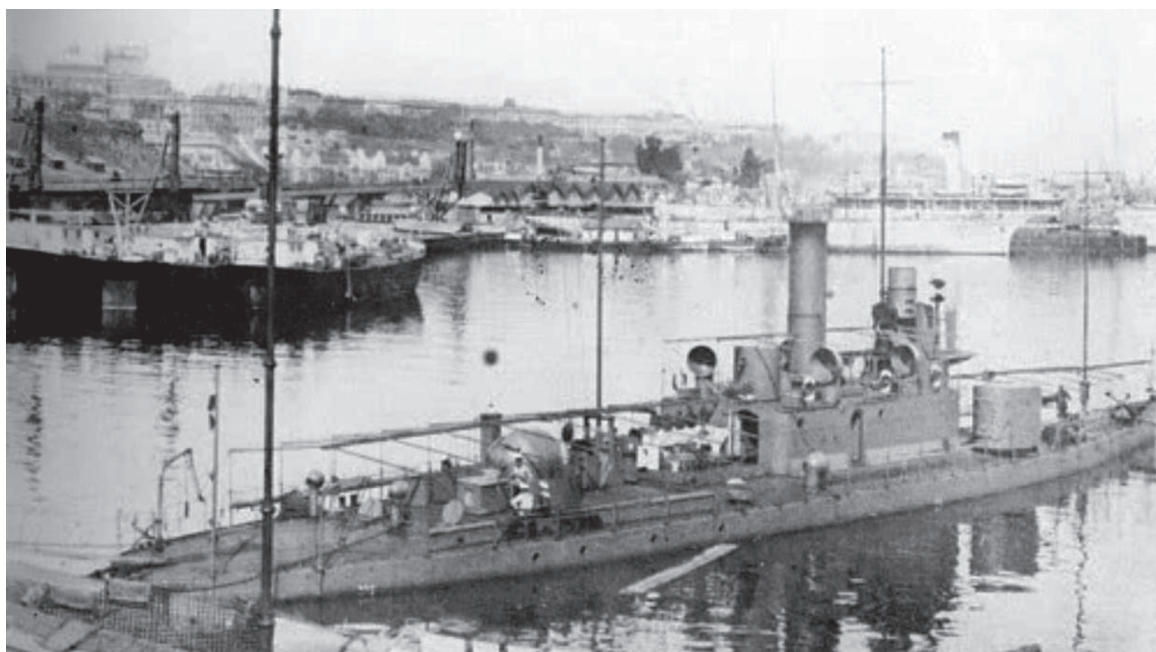
stocznia, a ta sprzedała go Brazylii, gdzie służył pod nazwą „Bahia” (943 tony wyporności, uzbrojenie 1xII 178 mm systemu Whitworta). W ciągu dwóch lat służby Brazylijczycy przekonali się o słuszności koncepcji posiadania silnych okrętów rzecznych, które mogłyby się przeciwstawić paragwajskim kanonierkom. Tym bardziej, że wojna między obu państwami wisiała w powietrzu. Starcia zaczęły się tuż po oddaniu okrętu do służby – w listopadzie wybuchła Wojna Paragwajska, w której koalicja trójprzymierza: Brazylii, Argentyny i Urugwaju wystąpiła przeciwko Paragwajowi. Brazylijczycy chcąc zapewnić sobie przewagę na rzekach wpadających do La Platy zamówili w stoczni Arsenal de Marinha da Côrte w Rio de Janeiro kolejne okręty. W latach 1866–1868 na wodę zeszło w sumie sześć okrętów typu „Pará”, które wypierały 500 ton i były uzbrojone, podobnie jak poprzednik, w dwa działa systemu Whitwortha. Okręty te wstąpiły się w czasie bitwy o twierdzę Humaitá leżącą na rzece Paragwaj. Pozostałe państwa południowoamerykańskie nie zdecydowały się na budowę okrętów tej klasy, choć część z nich wprowadziła do służby pełnomorskie monitory, takie jak peruwiański „Huáscar”. Na rzekach przeważały nieopancerzone, lecz silnie uzbrojone kanonierki, jak argentyńskie „Paraná”, czy paragwajskie „Humaitá”. Brazylia wycofała i oddała na złom swoje monitory rzeczne na przełomie wieków i przez kolejne kilkanaście lat nie posiadała opancerzonych jednostek rzecznych. Dopiero w 1889 roku rozpoczęto prace nad kolejnym okrętem. Wraz z inżynierami z Wielkiej Brytanii opracowano projekt monitorów typu „Pernambuco”, jednak ze względu na brak doświadczenia budowa ciągnęła się przez 20 lat i okręt zwodowano dopiero w 1909 roku. Jednak jego bliźniak czekał jeszcze dłużej: „Paraguassú” - można powiedzieć, że dzierży światowy rekord w długości budowy. Okręt ten budowano przez prawie 50 lat. Został zwodowany w 1890 roku jako „Maranhao”. Na początku XX wieku budowa została zawieszona i wznowiona dopiero w latach 20-tych. Okręt zwodowano ponownie 11 czerwca 1931 roku jako „Vitoria”, ale wówczas podjęto decyzję o jego przebudowie. Kadłub ponownie trafił do stoczni, gdzie został poszerzony o 3.3 metra, zmieniono mu opancerzenie, uzbrojenie i zrezygnowano z kazamaty dowodzenia na rzecz klasycznego mostka. Jedyne co nie zostało zmienione to maszynownia. W tej wersji monitor został zwodowany po raz trzeci 28 grudnia 1938 roku pod ostateczną nazwą - „Paraguassú” (600 ton wyporności, uzbrojenie 1xI 120/40 i 2xI 47/40). Okręt był w służbie jeszcze w latach 70-tych. Zachował się do dzisiaj w swej wojennej konfiguracji.

Tymczasem na kolejne monitory pływające po europejskich rzekach trzeba było czekać aż do roku 1907, kiedy Rumunia wprowadziła do służby cztery jednostki typu „Bratianu”.⁸ Wybudowane w Austrii okręty były najpotężniej uzbrojonymi monitorami rzecznyymi do czasu pojawienia się pierwszych rosyjskich okrętów tej klasy. Przy pełnej wyporności 750 ton uzbrojone były w trzy pojedyncze działa Kruppa kalibru 12 cm/35, jedną haubicę kalibru 12 cm/10 również produkcji Kruppa i cztery pojedyncze działa Škody kalibru 47 mm.

Rosjanie dalsze monitory rzeczne wprowadzili do służby dopiero w 1910 roku. Wcześniej posiadali jedynie dwa monitory zdobyte podczas walk z Turkami na Dunaju. Mimo, że byli bardzo zadowoleni z obu okrętów, to jednak ze względu na zużycie mechanizmów musieli je wycofać z linii. Tym bardziej może dziwić, że tak późno zdecydowali się na budowę kolejnych. Zwłaszcza, że od czasu powstania styczniowego utrzymywali dość silne siły rzeczne w Europie, a także widzieli palącą potrzebę wzmocnienia sił na Dalekim Wschodzie. Dopiero w 1909 roku osiem monitorów typu „Szkwał” zostało zwodowanych w stoczni w Sankt Petersburgu, a rok później znalazły się w składzie Amurskiej Flotylli Rzecznej. Były to najcięższe monitory powstałe dotychczas w Europie – wypierały po 1000 ton, a każdy z nich był uzbrojony w dwa pojedyncze działa kalibru 152 mm, cztery 120 mm oraz w 4 karabiny maszynowe Maxim. W czasie Wielkiej Wojny nie zostały przerzucone w rejon walk. Dopiero w czasie wojny domowej ich działa po raz pierwszy otworzyły ogień do przeciwnika.

8 „Ion C. Bratianu”, „Alexandru Lahovary”, „Mihail Kogalniceanu”, „Lascar Catargiu”

Tuż przed wybuchem pierwszej wojny światowej flotyle rzeczne w Europie posiadały wszystkie znaczące państwa: Niemcy, Austro-Węgry, Bułgaria, Imperium Osmańskie z jednej strony, a z drugiej Serbia, Imperium Rosyjskie, Francja i Wielka Brytania. Jednak tylko trzy z nich posiadały rzeczne pancerniki.

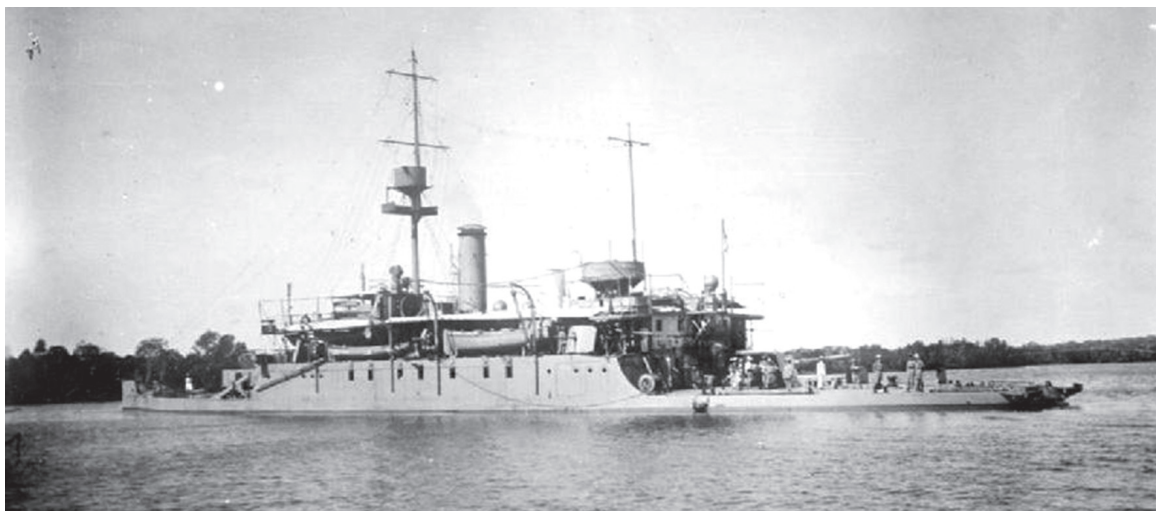


SMS Bodrog w Odessie w 1918 roku

Pierwszą Wojnę Światową można śmiało określić, nie tylko jako wojnę artylerii, ale również jako wojnę flotylli rzecznych. Właściwie każde państwo biorące udział w działaniach wojennych posiadało w swym składzie okręty rzeczne przeznaczone do patrolowania, konwojowania i wsparcia oddziałów lądowych. Zwłaszcza na wodach półwyspu bałkańskiego i Afryki odgrywały one jedną z najważniejszych ról. Tym niemniej tylko na Bałkanach monitory zostały użyte na szeroką skalę. Dlatego warto się tym działaniom przyjrzeć bliżej, aby zrozumieć celowość budowy tych okrętów. Co ciekawsze mimo ogromnego natężenia działań na rzekach monitory nigdy nie walczyły przeciwko sobie. Większość flotylli rzecznych uczestników wojny jako główne okręty uderzeniowe wykorzystywały kanonierki i statki uzbrojone. W Europie jedynie Austriacy i Rumuni wykorzystali monitory na szeroką skalę, Brytyjczycy swoje okręty zatrzymali na Kanale La Manche, a część wysłali do Mezopotamii. Jednak to właśnie strzały z monitora rozpoczęły Wielką Wojnę. SMS „Bodrog”, niczym 25 lat później „Schleswig-Holstein”, ogniem ze swych dział dał sygnał do rozpoczęcia działań wojennych.

Tuż przed wybuchem wojny monitory typu „Bodrog” stacjonowały w Zemun, dziś dzielnicy Belgradu, tuż przy ujściu Sawy do Dunaju wraz z parą monitorów typu „Körös” i 3 kutrami uzbrojonymi. 26 lipca tuż przed południem SMS „Bodrog” wypłynął na patrol na graniczną rzekę. Popłynął w dół Dunaju trzymając się swoich wód terytorialnych. W nocy dotarł do miasteczka Kostolac, gdzie stacjonowały serbskie łodzie patrolowe. Tuż po północy, kiedy upłynął termin ultimatum dany przez Austro-Węgry Serbom, „Bodrog” otworzył ogień w kierunku serbskich baterii brzegowych. Te nieskutecznie odpowiedziały. Pociski padały chaotycznie, a monitor zbliżał się do przystani. Załoga abordażem zdobyła trzy serbskie łodzie patrolowe o napędzie parowym. Po wciągnięciu austro-węgierskiej bandery monitor wziął je na hol i wycofał się w kierunku bazy w Zemun. Tam załoga dowiedziała się, że oficjalnego wypowiedzenia wojny jeszcze nie było.

Następnie monitory podległe dowództwu Frontu Bałkańskiego ostrzeliwały regularnie fortyfikacje Belgradu. We wrześniu „Leitha” i „Maros” wspomagały oddziały walczące o Sobac i Mitrowicę na Sawie i Drinie. Później, wraz z okrętami typu „Temes”, brały udział w słynnych wypadach na rzekę Sawę, gdzie wspierały ogniem piechotę i zwalczały żeglugę przeciwnika. Pechowym okazał się dopiero dzień 22 października, kiedy SMS „Temes” wszedł na mieliznę między wyspami Klenak i Vitojevici i został rozstrzelany przez serbską artylerię. Pozostałe okręty nadal działały na Dunaju i Sawie eskortując konwoje i wspierając piechotę. Dopiero po przybyciu na front doradców z Rosji,



HMS Severn jeden z trzech budowanych dla Brazylii monitorów typu Javary

Zjednoczonego Królestwa i Francji Flotyła Dunajska zaczęła mieć problemy. Pojawiło się więcej zagród minowych, więcej baterii artylerii, a także aktywniejsza stała się serbska flotyła rzeczna. Także przez wzmocnienie sił alianckich zdezaktualizowały się plany dostarczania Dunajem uzbrojenia i amunicji do Turcji, która cierpiała na braki zaopatrzeniowe. Pierwsze próby kończyły się niepowodzeniem w chwili natrafienia na pola minowe. Dopiero akcja przeprowadzona 30 marca 1915 roku przyniosła sukces – przez linię frontu przerwał się parowiec „Belgrad” w osłonie monitorów „Enns” oraz „Bodrog”, które zostały wyposażone w łańcuchowe trały minowe.

Nieco wcześniej, w sierpniu 1914 roku w skład Royal Navy weszły pierwsze monitory z prawdziwego zdarzenia. Były to trzy monitory typu „Javary” budowane od dwóch lat w stoczni Vickers Limited dla Brazylii, gdzie miały służyć na Amazonce i jej dopływach. Brazylijczycy jednak nie byli w stanie sfinansować pozostałych prac; okręty przeszły tym samym na własność stoczni. Rząd brytyjski, w trosce by okręty nie zostały sprzedane wrogiemu państwu, postanowił odkupić je za 155 tys. funtów za sztukę. Tuż po wejściu do służby zostały wysłane pod wybrzeża Belgii, a później w dorzecze Rufidzi w Niemieckiej Afryce Wschodniej. Admiralicja wysłała monitory, aby wypłoszyć i zatopić niemiecki krążownik SMS „Königsberg”, który zagrażał brytyjskiej żegludze w rejonie zatoki Adeńskiej. W ciągu dwóch dni operacji, 6 i 11 lipca, monitory najpierw poważnie uszkodziły, a następnie zatopiły kajzerowski krążownik. Było to jedyne podczas Wielkiej Wojny starcie monitorów z artylerią okrętową przeciwnika. Co ciekawsze monitory walczyły przeciwko okrętowi pełnomorskiemu, który został zagnany na płytkie wody Rufidzi. Z trójki monitorów typu „Humber” na wodach europejskich pozostał jedynie HMS „Humber”, który brał udział w operacji dardanelskiej wraz z monitorami typu M.29, a następnie patrolował płytkie wody wzdłuż wybrzeża Grecji.

W marcu 1915 roku zostały zamówione w ramach Emergency War Programme okręty, które Brytyjczycy klasyfikowali jako małe monitory. Czternaście jednostek typu M.15 przy wyporności 540 ton było uzbrojonych w jedno działo kalibru 9,2 cala i jedno 12-funtowe. Większość z nich

trafiła na Morze Śródziemne, gdzie wspierały operację w Dardanelach. Brały udział w bitwie pod Gazą i pod Imbros, gdzie starły się z tureckim lekkim krążownikiem „Midilli” (dawny niemiecki „Breslau”), który zatonął z dużymi stratami w załodze, oraz krążownikiem liniowym „Yavuz Sultam Selim”. W późniejszym okresie wojny patrolowały płycizny wybrzeży Grecji i pilnowały wejścia do kanału Sueskiego. Sześć okrętów tej serii pływało w składzie Dover Patrol, a ich zadaniem było dozorowanie pól minowych i wsparcie artyleryjskie wojsk walczących na wybrzeżu Flandrii. Dopiero po zakończeniu Wielkiej Wojny trafiły na wody śródładowe, dla których były projektowane.

W ramach tego samego programu w stoczni Harland & Wolff w Belfaście w maju 1915 roku zeszły na wodę okręty typu M.29. Była to seria pięciu okrętów, które wypierały 580 ton i były uzbrojone w dwa działa sześciocalowe i 57 mm działko przeciwlotnicze. Trzy z nich otrzymały dodatkowo po jednym działku przeciwlotniczym kalibru 76 mm. Cała piątka została wysłana na Morze Śródziemne, gdzie wspierały najpierw lądowanie pod Gallipoli, później brały udział w bitwie pod Jaffą i Yenbo. Na rzeki trafiły dopiero po zakończeniu Wielkiej Wojny.

W tym samym czasie po drugiej stronie kanału La Manche pojawiły się jednostki bardzo podobne do typu M.15. Jednak w przeciwieństwie do Brytyjczyków, Francuzi sklasyfikowali je jako kanonierki rzeczne, niemniej okręty typu „canonnière fluviale type A” posiadały wszelkie cechy monitorów rzecznych. Jednostki wypierały 110 ton i były uzbrojone w działko 138,6 mm wzór 1893 i dwa pojedynczo zamontowane działa 47 mm. Opancerzone zostały jedynie wieża artyleryjska i mostek. Dwanaście jednostek tego typu służyło na rzekach Belgii i północnej Francji. Przez całą wojnę wspierały ogniem wojska lądowe i nigdy nie było im dane walczyć z jednostkami wodnymi wroga.

Z kolei w lecie 1915 roku Cesarsko-Królewską Marynarkę Wojenną wzmocniły dwa nowe monitory: „Sava” i „Temes II”, które przy wyporności 600 ton były uzbrojone w dwa działa H45 kalibru 120 mm w dziobowej wieży i dwie haubice H10 kalibru 120 mm. Uzbrojenie uzupełniały dwa działa H26 kalibru 70 mm i dwa działka szybkostrzelne kalibru 47 mm. Wzięły one udział w wielkiej ofensywie, którą 3 Armia wyprowadziła na Belgrad, gdzie na Dunaju pod Kalimegdanem 8 października Austro-Węgierska Flotylla Dunajska starła się z serbską artylerią i lekkimi kutrami uzbrojonymi. Była to największa bitwa rzeczna Pierwszej Wojny Światowej. Po austriackiej stronie walczyło siedem monitorów, dywizjon kutrów uzbrojonych i okręty minowe, które wspierały szturmujący 87 austriacki pułk piechoty. W czasie starcia poważnie uszkodzone zostały monitory „Enns” (trafiony dwa razy) i „Temes II”, trafiony w kabinę radiową. Pechowo odłamki pocisku przebiły przewody parowe i tuby głosowe, a następnie dno. Na okręcie zginęło 6 ludzi, a 9 zostało rannych. Jedynie szybka pomoc udzielona przez „Savę” i „Inn” uratowała tonące jednostki. Dzień później szturmujące oddziały, dzięki wsparciu okrętów artyleryjskich, zdobyły Belgrad.

W ostatnim kwartale 1915 roku stocznie brytyjskie zaczęły wodować okręty typów „Fly” (16 sztuk) i „Insect” (12 sztuk), zwane przez Admiralicję „małymi i dużymi kanonierkami chińskimi”. Mimo nazwy tak naprawdę oba typy posiadały cechy ówczesnych monitorów i tak też przez oficerów liniowych były określane. Były to pierwsze zamówione przez Wielką Brytanię okręty opancerzone, które od początku do końca były projektowane do służby na wodach śródładowych. Brytyjskie dowództwo zamówiło je z myślą o służbie na Dunaju. Jednak tylko jedna jednostka trafiła na Bałkany: HMS Aphis pojawił się tam w 1917 roku. Pozostałe okręty obu typów służyły albo w Dover Monitor Squadron, albo w flotyllach pływających po Tygrysie i Eufracie. Właśnie tam brytyjskie monitory rzeczne wykazały swoją przydatność i zyskały sławę.

W czasie ofensywy Townshenda na Bagdad okręt typu „Fly”, HMS „Firefly”, wraz z lekkimi kanonierkami miał osłaniać skrzydła jego armii. Początki były obiecujące: Brytyjczycy wygrali bitwę pod Kut-el-Amara i zbliżali się do tureckich linii obronnych pod Ktezyfonem. Tam jednak złe warunki terenowe w pasie natarcia piechoty i płycizny na rzece spowodowały, że Brytyjczycy nie mogli użyć artylerii lądowej, a unieruchomione okręty rzeczne dostały się pod silny ogień ture-

ckiej artylerii. „Firefly” otrzymał bezpośrednie trafienie w kocioł i poszedł na dno 26 listopada 1916 roku. Jednak dzięki jego poświęceniu udało się wycofać części jednostek lądowych. Po tej klęsce Brytyjczycy nie podejmowali już większych działań na wodach Mezopotamii, aż do lutego 1917 roku.⁹

Na kolejne spektakularne akcje monitorów rzecznych na wodach Europy należało czekać aż do przystąpienia do wojny po stronie Ententy Rumunii. W dniach 2-6 września 1916 roku rumuńskie monitory typu „Bratianu” wspierały oddziały III Armii broniące linii Dunaju i całej Dobrudży. Niestety w bitwie pod Turtucaią wojska rumuńskie zostały rozbite, a okręty 2. Dywizjonu Monitorów były zmuszone osłaniać odwrót niedobitków, wycofujących się pod gradem ognia artyleryjskiego. 1 października 1916 roku dowództwo rumuńskie, aby pomóc pobitej armii dobrudżańskiej, zorganizowało śmiały atak od tyłu na niemiecko-bułgarskie pozycje pod Rjanovem i Martimem. Austriackim monitorom udało się przerwać zagrody minowe, które zablokowały im dojście pod Turtucaję i zniszczyć most pontonowy przerzucony nad Dunajem. Dzięki temu osłabione wojska bułgarskie mogły zatrzymać rumuńską kontrofensywę na froncie w Dobrudży.

W międzyczasie podniesiono z dna monitor „Temes”, przebudowano go i ponownie oddano do służby. Aby uniknąć pomyłek zmieniono nazwę „Temes II” na „Bosna”. I w tym mniej więcej miejscu kończy się chlubna historia austro-węgierskich monitorów. W roku 1917 nie przeprowadzono żadnej operacji, która odbiłaby się szerokim echem wśród społeczeństwa i kręgów wojskowych. Zanotowano za to stratę: 22 września zatonął na minie SMS „Inn”, który później wydobyto i planowano wyremontować. Nie udało się tego zrealizować do końca wojny.

Brytyjczykom hańbę klęski pod Ktezyfonem udało się zmyć 24 lutego 1917 roku, kiedy zdobyli utraconą rok wcześniej miejscowość Kut. Aktywny udział w tym miała Flotylla Tygrysu, której okręty wspierały wojska lądowe i trzymały w szachu okręty tureckie. Co najważniejsze Brytyjczycy odbili utracony rok wcześniej HMS „Firefly”. Następnie pod Dyalą okręty osłaniały mosty pontonowe i niewielki przyczółek, dzięki któremu udało się obejść tureckie linie obronne i zdobyć Bagdad.

W 1918 roku pojawiły się plany przerzucenia austro-węgierskiej Flotyli Dunajskiej na Dniestr, Boh i Dniepr, aby tam wspomagały walczące wojska lądowe, które na podmokłym terenie były pozbawione wsparcia artylerii. Do oddziału skierowano monitory „Bosnia”, „Bodrog”, „Körös” i „Szamos”, dwa patrolowce, oraz dwie jednostki pomocnicze. Po przystosowaniu okrętów do warunków pełnomorskich okręty wyruszyły w drogę. Rzuciły kotwice w Odessie 12 kwietnia. Tam do początku września okręty prowadziły rozpoznanie w okolicach Nikołajewa, Chersonia i Aleksandrowska, po czym powróciły przez Morze Czarne na Dunaj.

Jesienią 1918 roku sytuacja na froncie wzdłuż Dunaju zmieniła się radykalnie na niekorzyść Państw Centralnych, Flotylla musiała zabezpieczyć dolny bieg rzeki przed panoszącą się flotą rumuńską, a także uniemożliwić uchwycenie przyczółku na lewym brzegu. Jednak ze względu na zbliżanie się wojsk francuskich i serbskich cesarsko-królewska armia opuściła dolny Dunaj. W czasie odwrotu utracono SMS „Bodrog”, który wpadł na mieliznę, z której nie udało się go ściągnąć.

3 listopada 1918 roku pomiędzy cesarstwem Austro-Węgierskim a Aliantami nastąpiło zawieszenie broni. Na podstawie porozumienia Flotylla Dunajska miała przekazać przedstawicielom zwycięzców sześć monitorów. Ostatecznie pod obce bandery trafiło pięć okrętów. Flotylla przestała istnieć. Austriakom pozostawiono jedynie stare: „Leitha”, „Maros” i „Szamos”, oraz ciężko uszkodzony „Inn”.

Kiedy 21 marca 1919 roku na Węgrzech władzę przejęli komuniści, Brytyjczycy zdecydowali się wysłać do Budapesztu monitory „Enns” i „Bosnia” w eskorcie kanonierki. Oba okręty płynęły pod brytyjską banderą i prawdopodobnie już z nowymi nazwami: „Drava” i „Vardar”. Po drodze

9 Paul Knight, *The British Army in Mesopotamia, 1914-1918*; 2013; s. 57-58

stoczyły nierozstrzygniętą bitwę z bateriami rewolucjonistów, a w samym Budapeszcie o mało co, nie zostały zajęte przez węgierskich komunistów. Na szczęście, jedynie przy stracie kanonierki, udało im się uciec. W tym samym czasie komuniści postanowili zmienić niemieckobrzmiące nazwy monitorów, które przejęli od węgierskich żołnierzy: „Leitha” na „Lajta”, „Inn” na „Ujdek”, a później na „Marx”. Nie w pełni wyposażone i uzbrojone okręty wzięły udział w walkach na Dunaju przeciwko interwenującym czeskim i rumuńskim wojskom. Monitory brały udział w walkach pod Esztergomem, gdzie osłaniały skrzydło czerwonooarmistów od strony Komarna, następnie starły się z kanonierkami przeciwnika przy ujściu Hronu do Dunaju. Największe laury jednak zebrały w czasie odbicia mostu kolejowego pod Parkanami, gdzie podręcznikowo zastosowano taktykę działania jednostek rzecznych – parowce transportowe wysadziły desant, który pod osłoną dział monitorów zajął przeprawę. Komuniści jednak nie cieszyli się z sukcesów zbyt długo: 24 czerwca miała miejsce tzw. ludowikowa kontrrewolucja i część okrętów przeszła na stronę państw interwenujących. Akcja ta przeszła do historii jako „rewolucja monitorów”. Siły kontrrewolucyjne dzięki wsparciu z wody wyparły komunistów z Budapesztu. 31 lipca Węgierska Republika Rad przestała istnieć, a okręty byłej Floty Dunajskiej zostały podzielone pomiędzy zwycięskie państwa.



Z lewej Howatka, z prawej Wjatka - pierwsza jednostka, która podniosła polską banderę 5 sierpnia 1918 roku

Najstarsze monitory, poprzez Europejską Komisję Dunajską przekazano Węgrom, którzy „Leithę” i „Szamos” przebudowali na pływające magazyny. Nieznany jedynie jest los „Marosa”, który również przypadł stronie węgierskiej. Największy kawałek tortu otrzymało Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców. Przejęło monitory „Bosnia”, „Enns”, „Koros” i uszkodzony „Bodrog”, którym zmieniono nazwy odpowiednio na: „Vardar”, „Drava”, „Morava” i „Sava”. Rumunii zajęli „Save”, „Inn” i „Temes”, które nazwano odpowiednio: „Bucovina”, Bessarabia” i „Ardeal”. W ten sposób przestała istnieć najsilniejsza flotylla rzeczna na europejskich wodach.

Paradoksalnie to komunistyczna rewolucja była impulsem do rozwoju flotyll rzecznych, a przede wszystkim monitorów. Wojna domowa jaka wybuchła w jej następstwie spowodowała rozbudowę sił rzecznych u wszystkich stron rosyjskiego konfliktu. Z racji słabo rozwiniętej sieci dróg bitych, rzeki stanowiły najlepszy i czasem jedyny kanał przerzutu wojsk, zaopatrzenia, a przede wszystkim dyslokacji artylerii wspierającej nacierającą piechotę. Zarówno Biali jak i Czerwoni tworzyli improwizowane flotylle, w składzie których pływały cywilne jednostki „opancerzone” be-

lami drewna, workami z piaskiem, bądź w najlepszym przypadku żelaznymi blachami. Ich uzbrojenie stanowiły najczęściej działa lądowe ustawione na obrotowych lawetach, bądź (rzadziej) na podstawach morskich. Takie improwizowane statki uzbrojone stanowiły główną siłę uderzeniową obu walczących stron. W czasie wojny domowej w Rosji monitory brały udział w walkach jedynie na dwóch teatrach działań, na Dwinie i Amurze.

Pierwsze siły alianckie pojawiły się na wodach Morza Białego już w 1915 roku, kiedy Murmańsk i Archangielsk stały się głównymi portami przeładunkowymi dla transportów sojuszniczej pomocy. Po bolszewickim zamachu stanu Rosja przestała być sojusznikiem, którego można było być pewnym. Z tego powodu w marcu 1918 roku Brytyjczycy wysadzili desant, który zajął Murmańsk i linię kolejową prowadzącą na południe, a następnie (w sierpniu) Archangielsk, z którego prowadziły dwie niezwykle ważne drogi w głąb kraju: linia kolejowa do Wołogdy i droga wodna Dwiną do Kotłasu. Aby zabezpieczyć tę ostatnią, do Rosji trafiły brytyjskie monitory M.23, M.25, M.27 (typu M.15, wcześniej służyły w Patrol Dover), M.31, M.33 (typu M.29), HMS „Humber” (przerzucony wraz z okrętami typu M.29 z Morza Śródziemnego), oraz „kanonierki chińskie”: „Cicala”, „Cricket”, „Glowworm” i „Cockchafer”, które trafiły na daleką północ z Bliskiego Wschodu. Z tych okrętów pod koniec maja 1919 roku zorganizowano brytyjską flotyllę rzeczną. Jednak nim to nastąpiło pojedyncze okręty przydzielone do jednostek lądowych prowadziły działania przeciw bolszewikom. 26 i 28 sierpnia 1918 roku M.25 stoczył bitwę z Fotyllą Dwińską Czerwonych pod wsią Tułgas, w czasie której został uszkodzony. 14 września w kolejnej potyczce udało mu się zatopić bolszewicki statek uzbrojony „Moguczyj”. W tych operacjach współpracował z polskimi oddziałami Murmańczyków, walczących przeciwko bolszewikom, głównie z Oddziałem Dwińskim, zwanym również „Lwami Północy”, dowodzonym przez kpt. Sołdkowskiego.

Po przerwie w działaniach na rzece wywołanej oblodzeniem, do kolejnych starć doszło wiosną 1919 roku. Wówczas korpus aliancki ruszył w górę Dwiny, aby zdobyć Kotłas i połączyć się tam z wojskami gen. Kołczaka. Do szczególnie zaciętych walk doszło w rejonie wsi Trojca i Sielca, gdzie bolszewikom przede wszystkim dał się we znaki M.27 przebrojony w szybkostrzelne potrójnie sprzężone działa kalibru 102 mm. Niestety bardzo udaną operację aliancką przerwał bunt do jakiego doszło w niektórych oddziałach Białych. Z tego powodu Brytyjczycy postanowili wycofać swoje siły do ujścia rzeki. Na nieszczęście niski stan wód bardzo utrudnił operację odwrotną. Musiano przeładować na barki część wyposażenia okrętów, a w przypadku „Humbera” zdemontować nawet uzbrojenie i płyty opancerzenia. Niestety mimo tak drastycznych kroków M.25 i M.27 osiadły na mieliźnie i pozbawione osłony piechoty musiały być wysadzone w powietrze (16 września 1919 roku). Pozostałe okręty po przejściu do Archangielska, do 4 listopada zostały przeholowane do Wielkiej Brytanii.

W czasie, kiedy nad Morzem Białym tworzona była brytyjska flotylla, M.17 i M.18, dotarły do Sewastopola, a później na Morze Azowskie, aby wesprzeć wojska gen. Denikina. Wkrótce do zespołu dołączyły M.29 i M.22, który wymienił uszkodzony ogniem artylerii M.18. Po zdobyciu Donu i Kubania, okręty trafiły na Dniepr, gdzie wspierały zdobycie Nikołajewa. W tym rejonie znajdowały się do 23 września 1919 roku, po czym zostały wycofane, podobnie jak inne brytyjskie oddziały.

Na Dalekim Wschodzie okręty Flotyli Amurskiej podniosły czerwony sztandar w grudniu 1917 roku. Następnie wzięły udział w walkach z interwentami japońskimi, Korpusem Czechosłowackim i wojskami Białych. Jednak dość szybko flotylla przestała być liczącą się siłą na froncie. Do końca września 1918 roku większość kanonierek została zdobyta przez wojska interwencyjne, a pozostałe jednostki wycofały się z teatru działań. Na bazie zdobytych jednostek Biali chcieli stworzyć własną flotyllę, jednak nie uzyskali zgody Japończyków. Decyzja ta miała swoje nieprzyjemne konsekwencje. Aby uchronić nieobsadzone okręty przed zdobyciem przez kontratakujących bolszewików japońskie dowództwo zdecydowało się wysadzić je w powietrze. Japończykom udało się jedynie zdobyć i zachować w służbie monitor „Szkwał”, który ostatecznie został zwrócony ZSRR 1 maja 1925 roku. Niewiele brakowało, a taki sam los spotkałby „Smiercz” („Смерч”), któ-

ry tuż przez zdobyciem go został wysadzony przez własną załogę 23 grudnia 1921 roku. Pozostałe monitory nadal brały udział w walkach. Weszły najpierw w skład Rewolucyjnej Armii Ludowej Republiki Dalekiego Wschodu, a następnie nowej, radzieckiej Flotyli Amurskiej.

W związku z tym, tuż po zakończeniu walk na Dalekim Wschodzie, 24 kwietnia 1922, zostały zmienione im nazwy. I tak „Sztorm” („Шторм”) stał się „Leninem”, „Uragan” („Ураган”) „Trockim”, a po zdobyciu władzy przez Stalina zmieniono nazwę 16 grudnia 1927 roku na „Krasnyj Wostok” („Красный Восток”). „Wliuga” („Вьюга”) stała się „Swierdłowem”. Nieco później, 23 października 1923 roku zmieniono nazwę monitora „Wichr” („Вихрь”), który stał się „Amurem”. Pod tą nazwą służył do 24 lipca 1934 roku, kiedy po generalnym remoncie ponownie wrócił w skład flotyli jako „Dalniewostocznyj komsomolec” („Дальневосточный комсомолец”). Wcześniej przez 5 lat (1928-1933) pływał jako okręt-baza wodnosamolotów.

W 1932 roku został wydobyty „Smiercz” i po remoncie 14 sierpnia wszedł w skład Flotyli Amurskiej jako „Triandafilow” („Триандафилов”). Z tą nazwą pływał do 2 stycznia 1939 roku, kiedy zmieniono mu kolejny raz nazwę. Tym razem na „Kirow”.

„Szkwał”, który został zwrócony Rosjanom w 1925 roku trafił do remontu, który trwał dwa lata, po czym wszedł do służby pod nazwą „Sun-Jatsen” („Сун-Ят-Сен”), nadaną na cześć chińskiego komunisty.¹⁰

Wszystkie okręty w ramach remontów zostały przebrojone w cztery działa kalibru 130 mm typu B-7 (Б-7), jedno działko 37 mm typu 70-K i w 4 karabiny DSzK kalibru 12,7 mm.

Po zwycięstwie Czerwonych w wojnie domowej, na Froncie Dalekowschodnim wkrótce rozpoczęła się kolejny konflikt. Tym razem o Kolej Wschodniochińską, a głównymi stronami biorącymi udział w zmaganiach wojennych były sowiecka Rosja i Chiny. Na konferencji pokojowej w Waszyngtonie Japończycy, którym zależało na wpływach na kontynencie, próbowali powołać międzynarodową grupę wojskową, która przejęłaby nadzór nad Koleją. Ostatecznie pomysł nie zyskał poparcia pozostałych aliantów. Kiedy 31 marca 1924 roku ZSRR i Chiny wznowiły stosunki dyplomatyczne, podpisano porozumienie, na podstawie którego oba państwa sprawowały kontrolę nad strategiczną linią kolejową.

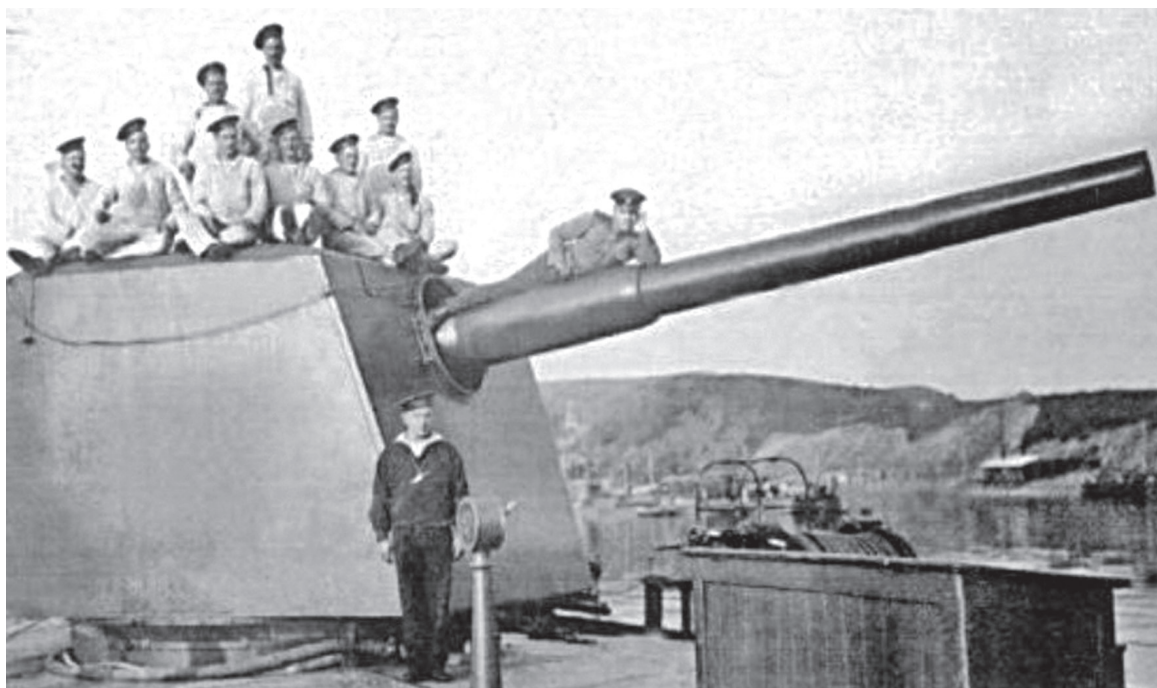
Współpraca układała się dobrze do stycznia 1929 roku, kiedy z terytorium Chin zaatakowali Biali Rosjanie. Wkrótce, w sierpniu, Chińczycy już jawnie zajęli linię kolejową. 12 października Armia Czerwona rozpoczęła operację sungaryjską. Chińczyków zaatakowała Przyamurska Dywizja Strzelców należąca do Samodzielnej Armii Dalekowschodniej. Jej dwa pułki, przy wsparciu okrętów Flotyli Amurskiej, zaatakowały pozycje chińskie wzdłuż ujścia rzeki Sungari do Amuru, koło miasta Tongjiang. Tam radziecka flotylla (4 monitory typu „Szkwał” (4-6 dział 120 mm), 4 kanonierki typu „Buriat” (2 działa 75 mm) w eskorcie trzech opancerzonych kutrów uzbrojonych i „rzeczny lotniskowiec” „Amur”) zmiotły z powierzchni rzeki Flotyllę Sungaryjską. „Jiang Nai” i „Jiang Tun” uszkodzone zostały przez samoloty z „Amura”, a wkrótce dobite ogniem artylerii okrętowej poszły na dno. Chwilę później ich los podzieliły „Jiang Ann” i „Li Jie”, a kanonierka „Li Sui” (lub „Jiang Hien”) została wyrzucona na brzeg i dostała się w sowieckie ręce. Rosjanie stracili tylko jedną uszkodzoną i osadzoną na mieliźnie kanonierkę, dwa kutry oraz dwa samoloty MR-1. Po tym zwycięstwie Armia Czerwona bez problemu uchwyciła drugi brzeg rzeki i rozpoczęła zwycięski marsz w głąb Chin. Już 1 grudnia Chińczycy zaproponowali rozpoczęcie rozmów pokojowych. W okresie międzywojennym było to jedyne starcie, w którym brały udział monitory rzeczne. Na kolejne trzeba było czekać do drugiej wojny światowej.

Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych Czechosłowacja rozpoczęła stopniową wymianę starych parowych patrolowców i kanonierek chroniących granicy na Dunaju. Często pochodziły one jeszcze z XIX wieku. Były one bardzo wyeksploatowane i właściwie nie nadawały się do peł-

¹⁰ 19.07.1947 roku ponownie została zmieniona nazwa okrętu. Tym razem na „Suczan” („Сучан”).

nienia służby. Z tego powodu zdecydowano się na budowę okrętu, jak na czeskie warunki dużego – monitora. Armia zleciła, należącej do koncernu Skody stoczni w słowackim Komarnie, wybudowanie monitora rzeczno, który miał wypierać około 200 ton, jego długość miała wynosić do 50 metrów, a prędkość do 17 węzłów. Już wówczas zaplanowano ochrzcić go imieniem prezydenta Czechosłowacji - Tomáša Masaryka.

Jednak niedoświadczona w budowie opancerzonych jednostek stocznia miała poważne problemy z wypełnieniem kontraktu. Budowa przeciągała się i mimo zwodowania w październiku 1930 roku okręt co jakiś czas wracał na pochylnię. Największe problemy sprawiał układ napędowy, który gwarantował zaledwie 10 węzłów prędkości. Ostatecznie wymieniono turbiny parowe na mocniejsze, poprawiono stateczność, zmieniając kształt kadłuba i zamontowano nowe śruby. Dzięki tym zabiegom prędkość jednostki wzrosła do 16,7 węzła, co już było do zaakceptowania przez dowództwo. Okręt uzbrojono w 4 działa kalibru 66 mm zamontowane w dwóch wieżach, 4 karabiny 7,62 mm oraz przystosowano do stawiania min. Po traktacie w Monachium okręt przejęła Kriegsmarine. „Prezydent Masaryk” został przechrzczony na „Bechelaren” i gruntownie przebudowany. Silniki turbinowe zastąpiono dieslami, zdjęto działa 66 mm, a na ich miejsce ustawiono pojedyncze armaty morskie kalibru 8,8 centymetra, natomiast karabiny maszynowe zastąpiło pojedyncze działko kalibru 3,7 centymetra.



Załoga monitora typu Szkwiał przy wieży artyleryjskiej, źródło Archiwum Marynarki Wojennej FR

Przez całą wojnę jednostka służyła pod niemiecką banderą jako okręt dozoru. Pod koniec kwietnia 1945 roku okręt zdobyli Amerykanie, rozbili go i w 1947 roku zwrócili Czechosłowacji. Miał wrócić do linii, jednak zdecydowano inaczej. Trafił do Bratysławy, gdzie służył jako pływające koszary.

Wielu pasjonatów starało się go uratować, jednak w 1971 roku władze zdecydowały się go zezłomować. Tym samym skończyła się historia Czechosłowackiej Marynarki Wojennej i jej flagowego okrętu.

Po zwodowaniu w 1909 roku monitorów typu „Szkwiał” na kolejne monitory w Rosji należało czekać aż do lat 30-tych, gdy Rosjanie przystąpili do gwałtownej rozbudowy sił rzecznych i wprowadzili do linii nowe jednostki – począwszy od kutrów uzbrojonych, na monitorach skoń-

czywszy. W 1930 roku pojawił się monitor „Udarnyj”, projektu SB-12 (СБ-12) wypierający 385 ton i uzbrojony dwa działa 130 mm typu B-7 (Б-7) w pojedynczych wieżach, dwa sprzężone działa czterdziestopięciomilimetrowe w wieżach typu 41-K i 4 karabiny Maxim 7,62 mm. Cztery lata później pojawił się kolejny monitor – „Aktywnyj”, nieco mniejszy od poprzednika, wypierał 314 ton i początkowo był uzbrojony w działa 130 mm typu B-7 (Б-7) umieszczone w obrotowej cytadeli, w środku której znajdował się nieruchomy mostek.

Po tych dwóch jednostkach, które można uznać za prototypowe, Rosjanie opracowali projekt SB-37 (СБ-37), na podstawie którego wybudowano sześć okrętów typu „Żeleźniakow”¹¹ wypierających 263 ton i uzbrojonych w dwa działa 102 mm i dwie wieże typu 41-K z podwójnie sprzężonymi działami 45 mm, co zaczynało być standardem w rosyjskich siłach rzecznych. Okręty te w latach 30-tych weszły w skład Dnieprzańskiej Flotylli Wojennej i działały na terenie radzieckiej części Polesia. W chwili wybuchu kolejnej wojny polsko-radzieckiej byłyby one głównym przeciwnikiem polskich monitorów rzecznych wchodzących w skład Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku.

W tym czasie rosyjskie siły rzeczne były najpotężniejsze na świecie – Marynarka Wojenna ZSRR posiadała w linii 13 monitorów rozdzielonych pomiędzy trzy flotylle.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej Brazylijczycy zaczęli wychodzić z kryzysu finansowego, w który wpadli po załamaniu rynku kauczukowego i rozpoczęli rozbudowę swoich sił rzecznych. W 1923 roku na ogromnych rozlewiskach Amazonki marynarka wojenna Brazylii posiadała zaledwie trzy kanonierki, jedno awizo oraz w ciągłej budowie monitor „Paraguassú”, wówczas sklasyfikowany jeszcze jako kanonierka. Z racji rozległych terenów i nadal niewielkich środków finansowych zdecydowano się na budowę przede wszystkim jednostek lekkich. Jednak po ostatecznym wprowadzeniu do służby „Paraguassú” postanowiono zbudować kolejny monitor, aby mogły razem stworzyć dywizjon monitorów. „Parnaíba” wszedł do służby 4 marca 1938 roku i został przydzielony do Flotylli Mato Grosso. Okręt znajduje się w linii do dziś, a po ostatniej, gruntownej, modernizacji w 1998 roku został wyposażony w lądowisko dla śmigłowca, nowoczesne systemy informatyczne i artyleryjskie. „Parnaíba” jest równocześnie ostatnim monitorem wybudowanym w Brazylii, jak również ostatnim, który wszedł do służby przed drugą wojną światową.

W międzywojniu na świecie pojawiły się jeszcze tylko dwa typy monitorów rzecznych: polskie „Warszawa” i „Kraków”¹².

Podczas drugiej wojny światowej monitory rzeczne brały udział w walkach jedynie w ZSRR w 1941 roku, na Bałkanach w czasie całej wojny i w ograniczonym zakresie w Polsce w 1939 roku.

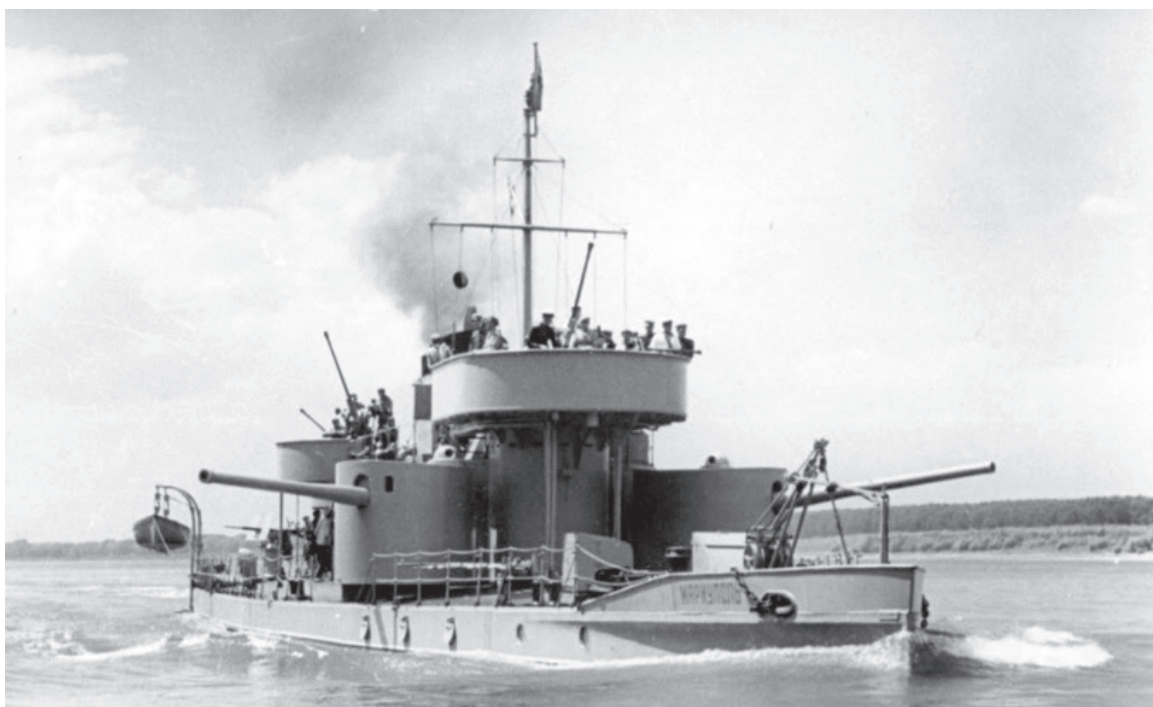
Na Bałkanach okręty należące do Jugosławii i Rumunii brały aktywny udział w walkach na Dunaju i jego dopływach od początku zmagania z wojskami Osi. Jugosłowiańskie „Vardar” i „Sava” należały do składu I Dywizjonu Monitorów i miały chronić granicę z Rumunią wraz z rozlokowaną na brzegu 3 Dywizją Piechoty „Dunavska”. Pozostałe monitory: „Drava” i „Morava” wchodziły w skład I Dywizjonu Minowego i chroniły granicę z Węgrami wraz z 30 Dywizją Piechoty „Osiječka”. Naprzeciw nich stało siedem monitorów rumuńskich, które jednak nie wzięły udziału w inwazji na Jugosławię, a jedynie zajęły pozycje osłonowe.

W dniu niemieckiego ataku, 6 kwietnia 1941 roku, monitory I Dywizjonu cumowały w swej bazie w Dubovacu, gdzie zostały zaatakowane przez bombowce Luftwaffe. Na szczęście wszystkie bomby były niecelne i przez kolejne trzy dni „Vardar” i „Sava” mogły postawić zapory minowe na granicy, aby nie dopuścić do przebicia się flotylli rumuńskiej. Monitory I Dywizjonu Minowego stacjonowały w Bezdanie, skąd „Drava” wypłynęła na terytorium Węgier i ostrzelała lotnisko

11 Były to: „Żeleźniakow” („Железняков”), „Żemczużyn” („Жемчужин”), „Lewacziow” („Левачёв”), „Martinow” („Мартинов”), „Flagin” („Флягин”) i „Rostowcew” („Ростовцев”). Wszystkie nazwy pochodzą od nazwisk bohaterów rewolucji i wojny domowej.

12 Istnienie polskich monitorów jedynie zaznaczam. Więcej o nich będzie można znaleźć w innych artykułach

w Mohácsu 6 i 8 kwietnia. W tym czasie na pozycji osłonowej znajdowała się „Morava”. Przez cały czas okręty były narażone na ataki lotnictwa, a w dodatku cofająca się pod naporem Wehrmachtu piechota zostawiła marynarzy bez osłony. Od 10 kwietnia „Drava” i „Morava” osłaniały styk 1. i 2. Armii pod Bačką. Następnego dnia ogniem artylerii „Drava” zmusiła do odwrotu 4 węgierskie patrolowce rzeczne. W tym czasie dowódcy pozostałych okrętów spotkali się w pobliżu Belgradu i zdecydowali zatopić własne okręty ze względu na sytuację na froncie oraz wysoki stan wód, który uniemożliwiał przepłynięcie pod niskimi mostami. Okręty zostały więc zatopione 11 kwietnia w pobliżu mostu kolejowego niedaleko Belgradu, a spieszone załogi dalej stawiały opór Niemcom. Następnego dnia pod Čibem Jugosłowianie stracili swój ostatni monitor. „Drava” została zaatakowana przez Ju-87 Stuka z Sturzkampfgeschwader 77. W zaciętej walce marynarze zestrzelili 3 bombowce. Z dziewięciu zrzuconych bomb żadna nie spadła na tyle blisko, aby uszkodzić okręt. Niestety ostatni Stukas umieścił bombę dokładnie w przewodzie kominowym. Wybuchła ona w maszynowni rozrywając monitor na strzępy. Wraz z okrętem zatono 54 członków załogi. Okręt w czasie wojny zezłomowali Węgrzy.



Rumuński monitor Lascar Catargiu, który 22 czerwca ostrzeliwał Izmail. Tutaj pod banderą ZSRR

„Sava” i „Morava” zostały podniesione z dna przez siły państw Osi i przekazane marionetkowemu Niepodległemu Państwu Chorwackiemu, gdzie służyły na Dunaju pod nazwami „Sava” i „Bosnia”. Oba poszły na dno w 1944 roku: „Sava” została kolejny raz zatopiona przez własną załogę. Tym razem pod Slavońskim Brodem w nocy z 8 na 9 września, a załoga przyłączyła się do jugosłowiańskich partyzantów. Natomiast „Bosnia” poderwała się na alianckiej minie w czerwcu. Co ciekawe „Sava” została ponownie wydobyta na powierzchnię i służyła do 1962 roku w marynarce Jugosławii. Od 2014 roku pełni rolę okrętu-muzeum w pierwotnej konfiguracji z czasów pierwszej wojny światowej.

Drugi z naddunajskich posiadaczy monitorów rzecznych, Rumunia, wykorzystywała swoje okręty głównie do zadań patrolowych i dozorowych. Pierwsze walki z ich udziałem miały miejsce w 1944 roku tuż przed zmianą sojuszy przez Rumunów. W sierpniu 1944 główne siły rzeczne były podzielone na trzy dywizjony monitorów: 1. w składzie „Alexandru Lahovary”, „Mihail Kogalniceanu”, 2. z monitorami „Lascar Catargiu” i „Ion C. Bratianu”, oraz najsilniejszy 3. mający w składzie

były monitory austro-węgierskie: „Ardeal”, „Bassarabia” i „Bucovina”. 24 sierpnia okręty pierwszych dwóch dywizjonów zostały zaatakowane przez 16 radzieckich bombowców Pe-2 niedaleko Wilkowa, u ujścia Dunaju. „Mihail Kogalniceanu” i „Lascar Catargiu” zostały zatopione, a „Ion C. Bratianu” poważnie uszkodzony. Następnego dnia pozostałe monitory, wraz z całą armią, przeszły na stronę Rosjan i zaczęły działania przeciwko Niemcom. Pary „Bessarabia – „Bucovina”, „Adreal” - „Alexandru Lahovary” rozpoczęły akcję paraliżowania żeglugi niedawnego sojusznika. Sytuacja taka nie trwała jednak długo – ostatniego dnia miesiąca dowództwo Armii Czerwonej wydało rozkaz, aby okręty przeszły do portu w Izmaile, załogi zeszyły z pokładów a jednostki przekazały flocie radzieckiej. Monitory „Bratianu”, „Bassarabia”, „Bucovina” zostały przydzielone do 1. Dywizjonu Monitorów 1. Brygady Okrętów Opancerzonych pod nazwami „Azow”, „Kercz” i „Izmaïl”. „Ardeal” jako „Berdiańsk” i „Lahovary jako „Mariupol” zostały wcielone do 1. Dywizjonu Monitorów 1. Brygady Okrętów Rzecznych. W ich składach brały udział w działaniach na Dunaju aż do maja 1945 roku. Po wojnie zostały zwrócone Rumunii.

Rumuńskie monitory były ostatnimi ciężkimi jednostkami rzeczными wykorzystywanymi przez sowiecką marynarkę wojenną na wodach Europy. W latach 1941-1942 monitory zostały wyparte przez szybsze i łatwiejsze w budowie opancerzone kanonierki rzeczne projektów 1124 i 1125, które same w sobie mają sporo cech charakterystycznych dla monitorów. Jednak jeszcze w chwili wybuchu wojny niemiecko-radzieckiej w skład Czerwonej Floty w Europie wchodziły dwie flotylle rzeczne wyposażone w rzeczne pancerniki: Pińska, w składzie której znalazły się zdobyte polskie monitory i cztery okręty typu „Żeleźniakow” oraz Dunajska, którą tworzyły pozostałe „Żeleźniakow” i „Udarnyj”. Obie flotylle powstały na bazie rozwiązanej Floty Dnieprzańskiej i zdobytych okrętów polskich. W bojach odwrotowych Rosjanie stracili wszystkie monitory Floty Pińskiej, które zostały zatopione przez własne załogi na Dnieprze i jego dopływach w czasie walk o Kijów. Okręty Floty Dunajskiej miały chronić ujście rzeki, jednak w wyniku szybkich postępów Wehrmachtu zostały wycofane do Odessy, gdzie brały udział w walkach pod Chersoniem. Tam 18 września 1941 roku samozatopiony został „Martinow”, a dzień później na dno poszedł trafiony 11 bombami zrzuconymi z Ju-87 „Udarnyj”. Jedynie „Żeleźniakowowi” udało się przetrwać. Do sierpnia 1942 roku brał udział w obronie Krymu. Po jego utracie przebił się przez zajęta przez Niemców Cieśninę Kerczeńską na Morze Azowskie, gdzie wszedł w skład Floty Czarnomorskiej. Wojnę zakończył w składzie Floty Dunajskiej, z którą zdobywał Izmaïl. Dziś okręt jest ustawiony jako pomnik marynarzy rzecznych w Kijowie.

Pozostałe radzieckie okręty rzeczne przez cały czas wojny patrolowały rzeki Dalekiego Wschodu w składzie Floty Amurskiej. Dopiero w sierpniu 1945 roku wzięły udział w operacji w Mandżurii, w czasie której wpierały ogniem piechotę. Jednak ich udział ze względu na szybko postępującą ofensywę był symboliczny.

Mimo względnego spokoju na Dalekim Wschodzie, to właśnie na Amurze pojawiły się jedyne zwodowane w czasie drugiej wojny światowej monitory. Były to dwa okręty typu „Chasan”, które po sześciu latach budowy weszły do służby w 1942 roku. Były to największe i najsilniej uzbrojone monitory jakie kiedykolwiek pływały po rzekach. Wypierały 1900 ton i według projektu miały zostać uzbrojone w 3 podwójne sprzężone działa B-13-2s (B-13-2c) kalibru 130/50 mm w wieżach B-28 (B-28), dwa podwójne działa 76/56 mm w wieżach 39K oraz trzy dwulufowe wieże 45 mm. Uzbrojenie uzupełniało 5-10 karabinów maszynowych 12,7 mm DSzK (ДШК) w wieżach i na podstawach przeciwlotniczych. Już po wojnie dołączył do nich trzeci okręt tego typu.

Radzieckie monitory Floty Amurskiej zostały wycofane ze służby na przełomie lat 50-tych i 60-tych. W tym samym czasie ze służby wycofali swoje okręty również Rumuni. Na pojawienie się kolejnych okrętów tej klasy należało czekać do końca dekady. Jednak z klasycznymi monitorami nie miały one wiele wspólnego. Bardziej przypominały one konstrukcją polskie kanonierki typu „Z”.

Podczas wojny w Wietnamie okazało się, że Amerykanie nie posiadają jednostek, które mogłyby wesprzeć piechotę na licznych rzekach przecinających dżunglę. Właściwie w wielu miejscach Indochin transport powietrzny i rzeczny był jedynym sposobem na dotarcie do wyznaczonego celu. 18 grudnia 1965 roku pojawiły się pierwsze, od czasów Wojny Secesyjnej, amerykańskie oddziały rzeczne. Na początku w ich składzie pływały były jednostki francuskie i przebudowane na kanonierki lekkie barki desantowe pochodzące z lat 40-tych. Wkrótce pojawiły się łodzie patrolowe PBR (Patrol River Boat), szturmowe łodzie wsparcia ASPB (Assault Support Patrol Boat) i opancerzone transportowce ATC (Armored Troop Carrier), jednak nadal brakowało ciężkich okrętów wsparcia. Dlatego zamówiono w ramach dwóch programów dwa typy okrętów. W ramach River Assault Flotilla One Program 4 Monitors zamówiono w 4 seriach 14 monitorów uzbrojonych w działko 40 mm, karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm i moździerz 81 mm. Okręty drugiego programu, River Assault Flotilla One Program 5 Monitors były ciężiej uzbrojone: 8 z nich zamiast działka 40 mm były uzbrojone w haubicę M49 kal. 105 mm, a sześć zostało wyposażonych w miotacze ognia.

Okręty trafiły do Wietnamu w 1967 roku i zostały zgrupowane w Mobile Riverine Force, w ramach których brały udział w operacjach serii Coronado (w ramach Coronado X okręty odpierały Ofensywę Tet w dolinie Mekongu), Concordia, Homestead i Sealords. Były to ostatnie działania wojenne w jakich dane było brać udział monitorom rzeczny.

Kolejne okręty tej klasy pojawiły się dopiero w latach 90-tych. Historia zatoczyła koło ponieważ trafiły one ponownie na wody Dunaju. Były to rumuńskie monitory typu „Mihail Kogălniceanu” zwodowane w latach 1993 - 1998¹³. Prawdopodobnie są to ostatnie okręty tej klasy jakie pływają po rzekach świata.



Amerykański monitor w wersji Command and Communications Boat - CCB w Wietnamie, ok. 1968, źródło US Navy



13 „Mihail Kogălniceanu” (F-45), „Ion C. Brătianu” (F-46), „VLascăr Catargiu” (F-47)

Flotylla Dunajska c. i k. marynarki wojennej The Danube Flotilla of Austro-Hungarian Navy

Podano rys dziejów flotylli rzecznej Monarchii Habsburgów, Cesarstwa Austrii (od 1804) i połączonego unią realną Cesarstwa Austrii i Królestwa Węgier (od 1867). Od XVI stulecia formowano ją okazjonalnie, na czas konfliktów zbrojnych z Turcją, a w XIX w. z napoleońską Francją czy Prusami. W 1871 powołano do życia Flotyllę Dunajską. Stała się integralną częścią Cesarskiej i Królewskiej Marynarki Wojennej. Odegrała rolę w okupacji Bośni i Hercegowiny w 1878 roku, od końca XIX stulecia stanowiła również narzędzie polityki Austro-Węgier wobec Serbii, aktywnie uczestniczyła w kampanii wojennej wobec Serbii w 1914/1915 roku, a w 1916 w walkach z flotyllą rzeczną Rumunii. Zakończenie Wielkiej Wojny przyniosło kres c. i k. Flotylli Dunajskiej. Jej okręty przejęły zwycięskie państwa Ententy, Republika Austrii i Węgry.

The history of the river fleet of the Habsburg Monarchy, the Empire of Austria, and connected by the real union with the Kingdom of Hungary (from 1867) is given here (since 1804). From the sixteenth century, it was formed occasionally, for conflicts against Turkey, and in the nineteenth century against Napoleonic France or Prussia. In 1871 the Danube Flotilla was established. It has become an integral part of Imperial Navy. It played a role in the occupation of Bosnia and Herzegovina in 1878. Since the end of the 19th century was also a tool of Austro-Hungarian policy towards Serbia, actively participated in the campaign against Serbia in 1914/1915, and in 1916 in battles with the flotilla of Romania. The end of the Great War brought the end of the Austro-Hungarian Flotilla at Danube. Her warships have been captured by the victorious countries of Entente and new countries: Austria and Hungary.

Nie tylko laicy wpadają w zdumienie na samo hasło „flota austriacka”. Także osoby zorientowane jako tako w dziejach państwa Habsburgów zdumiewa fakt, że posiadało ono marynarkę wojenną, której historia sięga 1378 roku¹. Tym większe jest zdumienie, że Kaiserliche und Königliche Marine obejmowała nie tylko flotę pełnomorską w bazach adriatyckich z Pułą na czele, ale także całkiem liczną flotyllę dunajską.

Wojna secesyjna w Stanach Zjednoczonych doby lat 1861 – 1865 unaoczniała znaczenie rzecznych arterii komunikacyjnych (w tym wypadku rzek Mississippi oraz Missouri) dla działań wojennych². W anglosaskiej terminologii wojennomorskiej od tej mniej więcej epoki istnieje podział sił morskich na trzy rodzaje, stosownie do miejsca gdzie mają one być użyte – blue navy (dosłownie błękitna marynarka) będąca synonimem floty oceanicznej, green navy (dosłownie marynarka zielona) obejmująca floty przybrzeżne ewentualnie działające na akwenach zamkniętych lub półzamkniętych, wreszcie brown navy (dosłownie marynarka brązowa) - takim kolorem określone zostały siły morskie działające na rzekach.

Specyfika działań na tego rodzaju akwenach jest wyjątkowa. Nie ma wprawdzie gwałtownych burz i sztormów, ale żegluga po rzece wartkiej o sporych zawirowaniach nurtu bądź płytkiej, pełnej łach piachu lub też podwodnych skał, do bezpiecznych nie należy. Brzegi wystawiają (jeżeli są to tereny wroga) okręty na dziesiątki pułapek, a pamiętać należy, że możliwości manewrowania

1 W.M. Donko, *A Brief History of The Austria Navy*, Berlin 2012, s. 4-5; na stronie tytułowej autor nie bez ironii umieścił hasło: "This is not a book on the Australian Navy"

2 G.D. Joiner, *Mr Lincoln's Brown Water Navy: The Mississippi Squadron*, New York-Toronto-Plymouth 2007, passim.

w celu uniknięcia bomb lub pocisków są zdecydowanie ograniczone w porównaniu z akwenami morskimi. Z drugiej strony – działanie na rzekach stwarza możliwości na otwartym morzu niespotykane. Okręt łatwo można zamaskować przy brzegu, albo – w wypadku dużych rzek – ukryć pod większymi mostami – możliwość dająca do pewnego stopnia schronienie nawet przed obserwacją totalną. Fenomenem pod względem syntezy tych trzech rodzajów sił morskich pozostaje po dziś dzień Rosja. Jej wewnętrzne wodne szlaki komunikacyjne zapewniają możliwość dyslokacji nawet stosunkowo dużych jednostek (do 2000 t) między Morzem Białym, Bałtyckim, Czarnym i Kaspijskim. Daje to flocie rosyjskiej niezwykle możliwości operacyjne³.

Pierwsze informacje o flotylli dunajskiej pochodzą z 1514 roku, a więc z okresu panowania cesarza Maksymiliana I nazywanego „ostatnim rycerzem” Europy. Liczyła ona kilkadziesiąt okrętów różnej wielkości, którymi dowodził Chorwat z pochodzenia – Hieronim z Zadaru. Nie były to jednak siły, które przyjęły zorganizowaną formę na lata. Można powiedzieć, że powoływano je ad hoc – zwłaszcza w obliczu zagrożenia ze strony Imperium Osmańskiego. Okręty pod habsburską banderą odegrały istotną rolę podczas oblężenia Wiednia w 1683 roku i w następnych latach doby węgierskiej rekonkwisty zakończonej pokojem karłowickim w 1699 roku. Również w ciągu XVI - XVII stulecia obfitującego w konflikty Monarchii Habsburskiej z Turcją okręty pod czerwono-biało-czerwoną banderą na Dunaju (a także Sawie) pojawiały się okazjonalnie. Stałej flotylli nie zdołano jeszcze wtedy zorganizować⁴. Co więcej – uznano, że wobec postępującej degradacji siły militarnej Wysokiej Porty potrzeba istnienia takiego związku operacyjnego jest wątpliwa. Pod koniec XVIII stulecia podczas kolejnych wojen z Turcją austriackie siły zbrojne uzbrajały po prostu większe statki rzeczne na Dunaju i tak improwizowane okręty wspierały działania wojenne cesarskiej armii na lądzie. Podobnie było w epoce wojen napoleońskich, kiedy w czasie kampanii 1809 roku działania armii austriackiej dowodzonej przez arcyksięcia Karola wspierały z Dunaju improwizowane kanonierki. W erze metternichowskiej Dunaj traktowany był jako wewnętrzny szlak komunikacji państwa habsburskiego wolny od jakichkolwiek zagrożeń⁵. Ten optymistyczny obraz uległ zaburzeniu w dobie Wiosny Ludów. Węgierscy rewolucjoniści odkupili od austriackiego towarzystwa żeglugi dunajskiej (DDSG) parowiec rzeczny Franz I, który następnie został w Budzie przebudowany i uzbrojony. Okręt ten późnym latem uczestniczył w walkach rewolucyjnych oddziałów węgierskich z pułkami chorwackimi, wiernymi wobec domu panującego. W połowie października 1848 roku okręt ten dotarł płynąc w górę Dunaju, aż pod Hainburg, prawie na przedmieścia Wiednia. Wczesna zima 1848/1849 wyłączyła go z akcji na długie tygodnie. W 1849 roku ewakuowany w dół Dunaju wpłynął na Cisie, gdzie został porzucony przez węgierską załogę, a następnie przejęty przez armię austriacką w trakcie ofensywy przeciw węgierskim powstańcom 1849 roku. Otrzymał on nazwę General Schlick stając się zaczątkiem nowej Flotylli Dunajskiej. W 1852 roku do służby wcielono drugi okręt – parowiec Erzherzog Albrecht, nieco większy i trochę lepiej uzbrojony od General Schlicka. Wreszcie dwa lata później na jednostkę wojenną przebudowano cesarski jacht Adler.

W 1861 roku flotylla ta została oficjalnie wcielona w skład habsburskiej marynarki. Co więcej – w owym czasie zaniepokojenie austriackiej admiralicji wzbudził fakt sprzedaży przez Francję Turcji kilku nowoczesnych kanonierek rzecznych. Gasnące imperium osmańskie nadal kontrolowało dolny bieg Dunaju, a pozyskane okręty były nowoczesne i mogły zagrozić interesom austriackim. Klęska Austrii w wojnie przeciw Prusom w 1866 roku oznaczała konieczność znacznych przesunięć w napiętym budżecie wojskowym monarchii habsburskiej i w tymże roku z przyczyn finansowych Flotylla Dunajska została ponownie rozwiązana. Jej okręty rozbrojono i sprzedano

3 Z tych dróg korzystać mogą korwety raketowe typu Bujan-M uzbrojone w 8 pocisków raketowych średniego zasięgu Kalibr; N. Harvey, *Russian Navy*, Barnsley 2018, s. 3.

4 H.H. Sokol, *Des Kaisers Seemacht*, Wien 1980, s.13.

5 H. Zeinar, *Geschichte der österreichischen Generalstabes*, Wien-Köln-Weimar 2006, s.304 i nast.

dunajskim towarzystwom żeglugowym⁶. Jednak już wkrótce sytuacja miała ulec zmianie. Gwałtownie rozwijający się przemysł i handel w dualistycznej od 1867 roku monarchii habsburskiej wymusił powrót do sytuacji sprzed 1866 r. Do tego doszedł traktat pokojowy w Paryżu z 1856 roku kończący wojnę krymską. W myśl jego postanowień Dunaj stał się międzynarodową wodną arterią komunikacyjną oraz handlu i posiadanie własnych sił na tym ciągu stało się palącą koniecznością. Należało zadbać o bezpieczeństwo żeglugi nie tylko w nawigacyjnym wymiarze, a ponadto chronić własne interesy ekonomiczne, zwłaszcza przed wszechobecną u progu lat 70. XIX stulecia kontrabandą. W sposób szczególny były na nią narażone zalitawskie brzegi Dunaju, na co szczególną uwagę zwracał rząd węgierski gotowy wyasygnować na rekonstrukcję Flotylli niemałe kwoty. Kolejną kwestią która pomogła w odbudowie tej formacji były doświadczenia wojny secesyjnej, gruntownie studiowane w austriackim sztabie generalnym, które unaocznily rolę kontroli nad wodnymi arteriami komunikacyjnymi w przebiegu działań wojennych⁷.

Ostatecznie w 1871 roku powołano do życia Flotyllę Dunajską (Donauflotille), będąca od tego momentu integralną częścią Cesarskiej i Królewskiej Marynarki Wojennej (Kaiserliche und Königliche Marine). Jej oficerowie i marynarze przechodzili takie samo wykszolenie jak ich koledzy z floty pełnomorskiej. Nota bene między flotyllą a flotą cały czas miała miejsce wymiana kadr tak jak w II RP, gdzie ta fluktuacja między Gdynią a Pińskiem również miała miejsce.⁸

Warto w tym miejscu podkreślić, że (w przeciwieństwie do armii lądowej) c. i k. marynarka wojenna rozwija się za panowania Franciszka Józefa stosunkowo szybko i harmonijnie. Sam monarcha zachowywał do sił morskich spory dystans, nigdy nie widziano go w admirałskim mundurze. Indagowany na tę okoliczność przez cesarza Wilhelma II miał powiedzieć, że: „Nie powinien nosić uniformu formacji na której się nie zna”, dodając, że jego władza „kończy się na bramie garnizonu morskiego w Puli”⁹. Nie bez znaczenia był także fakt, że c. i k. flota miała szczęście do uzdolnionych dowódców, z których część była członkami rodziny domu panującego. Należy wspomnieć w tym miejscu arcyksięcia Maksymiliana (późniejszego cesarza Meksyku), młodszego brata Franciszka Józefa, a później bratanek cesarza arcyksięcia Franciszka Ferdynanda. Duże zasługi w rozwoju floty miał zwycięzca spod Lissy admirał Wilhelm von Tegetthoff, optujący zresztą za utworzeniem stałej Flotylli Dunajskiej. Nie bez znaczenia był także fakt, że bezpośrednio po ugodzie Wiednia i Budy monarchia dualistyczna przeżywała boom gospodarczy, co umożliwilo finansowanie w większym niż wcześniej stopniu rozwoju marynarki¹⁰.

W austriackiej admiralicyj tej doby, górę wzięła pogląd, że Flotylla Dunajska powinna zostać wyposażona w jednostki których przydatność udowodniona została podczas wojny secesyjnej. Były nimi monitory. Dwa pierwsze okręty tej klasy – SMS Leitha i SMS Maros zbudowano w latach 1871-1872 w budapesztańskiej stoczni rzecznej Újpesti. Okręty miały wyporność 365 ton, ich długość wynosiła 50,5 m, szerokość 8,7 m., a zanurzenie 1,3 m. Maszyna parowa o mocy 108 KM zapewniała prędkość 9 węzłów w dół rzeki i odpowiednio 7 węzłów w górę nurtu Dunaju. Uzbrojenie główne stanowiły 2 działa kalibru 150 mm systemu Warendorfa, chronione w opancerzonej (66 mm) wieży. Załogę stanowiło 57 oficerów, podoficerów i marynarzy¹¹. Promotorem budowy

6 L.Höbelt, Die Marine [w:] Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd V, Die bewaffnete Macht, Hrsg. A Wandruszka und P. Urbanitsch, Wien 1987, s. 203.

7 L.Sondhaus, The Naval Policy of Austro- Hungary 1867-1918, London 1999, s.43

8 Np. dowodzący Flotyllą Dunajską w momencie wybuchu I wojny światowej kmdr por:(wedle austrackiej nomenklatury Freygattenkapitän) Marius Peter August Ratković von Modruš został już jako pełny komandor (Linien Schiffskapitän) dowódcą pacernika SMS Radetzky.- http://www.agenziaibozzo.it/navi_da_guerra/c-navi%20da%20guerra/C-0196_RADEZKY_co-razzata_KuK_Austria_1909_ormeggiata_ad_Abbazia_1914.htm,dostęp z 22.02.2019.

9 Ch. Schmetter, Kaiser Franz Joseph I, Wien 2016, s. 105-106.

10 H. Rumpfer, Eine Chance für Mitteleuropa.Bürgerliche Emanzipation und Staatsverfall in der Habsburgermonarchie, Wien 1997, s. 456-459.

11 A. Margitay-Brecht, A Leitha monitor... és többieik, Budapest 2007, passim; monitor ten staraniem węgierskich miłośników Flotylli Dunajskiej i jej dziejów został w 2010 roku gruntownie odrestaurowany i można go dziś zwiedzać na nabrzeżu Dunaju przy gmachu węgierskiego parlamentu -http://www.autoelektrobochnia.pl/index.php?t_str=S.M.S.+Leitha+monitor+r-zeczny,dostęp z 22.02.2019 r.

tych jednostek był admirał von Tegetthoff, a zaprojektował je główny konstruktor c. i k. floty inżynier Josef von Romako. W momencie wejścia do służby jednostki te nie miały sobie równych na Dunaju i mogły z powodzeniem bronić interesów Austro - Węgier na tej rzece. Głównym portem Flotylli Dunajskiej było nabrzeże w budapesztańskiej dzielnicy Óbuda. Za taką lokalizacją przemawiały względy logistyczne – w stolicy Węgier mieściły się bowiem stocznie rzeczne oraz warsztaty stoczniowe gdzie można było dokonywać bieżących przeglądów oraz napraw okrętów. Jakkolwiek załogi Flotylli miały mieszany skład narodowościowy (jak w całej c. i k. marynarce wojennej), to gdy idzie o marynarzy i podoficerów dominowali w niej Węgrzy. Poborowi mieli najczęściej nabyte wcześniej doświadczenie w żegludze śródlądowej na Dunaju i stanowili doskonały materiał ludzki do służby w tej specyficznej jednostce jaką niewątpliwie Flotylla Dunajska była¹².

Już w latach 1877/78 podczas wojny rosyjsko – tureckiej i u progu okupacji Bośni i Hercegowiny przez Austro – Węgry Flotylla Dunajska udowodniła swą przydatność. W grudniu 1876 roku na polecenie władz tureckich serbscy urzędnicy w Belgradzie nakazali zejść z austriackiego parowca Radetzky bułgarskim uciekinierom, którzy jako emisariusze powstańczy mieli poinformować zachodnie rządy o zbrodniach tureckiego okupanta w Bułgarii. Dla władz austro-węgierskich czyn ten oznaczał zniewagę bandery monarchii habsburskiej. Monitory SMS Leitha i SMS Maros pojawiły się 8 grudnia 1878 roku u ujścia Sawy do Dunaju, a władze austriackie zażądały od Istambułu zadośćuczynienia. Zagrożono, że w wypadku odmowy udzielenia satysfakcjonującej odpowiedzi oba okręty ostrzelają twierdzę belgradzką Kalemegdan, pozostającą jeszcze w tureckim władaniu. Ta demonstracja siły przyniosła pożądany efekt. Zdymisjonowano komendanta Belgradu, a okrętom austriackim oddano salut z 221 wystrzałów armatnich¹³.

Oba monitory wzięły czynny udział we wkroczeniu c. i k. armii do Bośni i Hercegowiny, na mocy postanowień kongresu berlińskiego w 1878 roku oddanych na 30 lat pod okupację monarchii habsburskiej. SMS Leitha zabezpieczał przeprawę VIII korpusu armii na Sawie¹⁴.

Okupacja Bośni i Hercegowiny otworzyła nową kartę historii dualistycznej monarchii. Zagrożenie ze strony Imperium Otomańskiego dla interesów Wiednia praktycznie przestało istnieć. Jednak cesarz Franciszek Józef i elity polityczne Austro-Węgier stanęły w obliczu rosnącego nacjonalizmu narodów południowosłowiańskich, zwłaszcza Serbów, stwarzających zagrożenie dla integralności terytorialnej państwa. Szczególnie zagrożeni czuli się Węgrzy i to właśnie dlatego koła polityczne Budapesztu popierały dalszą rozbudowę Flotylli Dunajskiej, tym bardziej, że jej obsada kadrowa była w coraz większym stopniu zdominowana przez Madziarów. W latach 1890-1892 wybudowano w Budapeszcie dwa kolejne monitory SMS Körös i SMS Szamos. Te bliźniacze okręty miały wyporność 448 ton, ich długość sięgała prawie 60 metrów, szerokość 9 m., a zanurzenie 1,1 m. Napęd parowy o mocy 1200 KM zapewniał prędkość 10 węzłów w dół i 8,5 w. w górę rzeki. Uzbrojone były w 2 działa kalibru 120 mm w pancernej wieży i dwa działa 66 mm. Grubość pancerza na wieży artyleryjskiej sięgała 75 mm. Załoga liczyła 77 oficerów, podoficerów i marynarzy¹⁵. Ich wprowadzenie do służby umożliwiło wycofanie na dwa lata z linii dwu starszych jednostek – SMS Leitha i SMS Maros, które poddano modernizacji. Jednak u progu drugiej dekady XX stulecia uznano je za przestarzałe i przeniesiono do rezerwy. Było to możliwe gdyż szybki rozwój c. i k. floty po 1905 roku dotyczył również Flotylli Dunajskiej. Do służby wprowadzano kolejne okręty. Rozbudowę tej rzecznej flotylli wspierali kolejni dowódcy c. i k. marynarki wojennej przełomu XIX i XX stulecia admirał Maximilian Doublensky von Sterneck i jego następcą Hermann baron von Spaun. Zwłaszcza ten drugi widział w rozbudowie Flotylli Dunajskiej skuteczne narzędzie do prowadzenia polityki z pozycji siły wobec Belgradu, tym bardziej, że po obaleniu sprzyjającej Wiedniowi dynastii Obrenowićów w 1903 r. stosunki Królestwa Serbii z dualistyczną monarchią

12 [http:// hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leitha_\(1871\)](http://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leitha_(1871)), dostęp z 23.02.2019 r.

13 Ibidem

14 H. Schumacher, Die k.u.k. Donauflotte im ersten Weltkrieg, Wien 2018, s. 18; por. Także: Pod cisańskim praporem. Historie habsburské armady, red. J. Pernes, Praha 2003, s. 310-311.

15 R. Greger, Austro-Hungarian Warships of World War I, Annapolis 1976, s. 141-142.

uległy zdecydowanemu pogorszeniu¹⁶.

W latach 1903 – 1904 przystąpiono do budowy dwu kolejnych bliźniaczych monitorów SMS Temes i SMS Bodrog. Ich wyporność wynosiła 440 ton, długość prawie 57 metrów, szerokość 9,5 m., zanurzenie 1,2 m. Napędzane były maszyną parową o mocy 1400 KM. Ich prędkość maksymalna w dół rzeki wynosiła 13, a w górę 11 węzłów. Uzbrojenie składało się z 2 dział kalibru 120 mm w pojedynczych wieżach, 1 haubicy tego samego kalibru oraz 2 działek 37 mm. Załoga liczyła 87 oficerów, podoficerów i marynarzy¹⁷.

W 1908 roku podczas kryzysu związanego z bezceremonialną aneksją Bośni i Hercegowiny przez Austro-Węgry (gdy upłynął mandat nadany przez Kongres Berliński), Flotylla Dunajska została skierowana w kierunku Serbii, która ogłosiła mobilizację. Narastające napięcia między Austro-Węgrami a Serbią doprowadziły do перебазowania głównych sił Flotylli Dunajskiej. W 1912 roku głównym jej portem stał się Zemun, port położony naprzeciw Belgradu, na austro-węgierskim brzegu¹⁸. Trudno pojmować to w innych kategoriach jak nie demonstracji siły wobec Królestwa Serbii. W 1914 roku Flotylla Dunajska liczyła 4 monitory (2 znajdowały się w rezerwie, a 4 kolejne w budowie) i 8 mniejszych patrolowców które można było w razie potrzeby wykorzystać do operacji minowania i rozminowywania Dunaju. Do służby na Dunaju przewidziano także 10 wybranych parowców, które po uzbrojeniu miały wspierać regularne okręty wojenne. Jedynym poważnym przeciwnikiem na Dunaju mogła być Flotylla rzeczna Królestwa Rumunii, ale Bukareszt zachował u progu I wojny światowej neutralność. Serbia żadnych okrętów wojennych na Dunaju nie posiadała¹⁹. I właśnie okręty Flotylli Dunajskiej oddały pierwsze strzały w rozpoczynającym się światowym konflikcie.

W połowie lipca 1914 roku, niecałe 3 tygodnie po zamachu sarajewskim, okręty Flotylli Dunajskiej znalazły się w pełni gotowości bojowej. Znajdująca się w budapesztańskim porcie grupa monitorów – najsilniejszych jednostek flotylli opuściła go 21 lipca 1914 roku udając się w dół Dunaju. Od 23 lipca tegoż roku obowiązywał w niej stan alarmowy. 4 dni później austro-węgierski poseł w Belgradzie baron Wladimir von Giesl uznał serbską odpowiedź na ultimatum Wiednia za niesatysfakcjonującą. Droga do światowego konfliktu stała się otworem. 28 lipca 1914 roku Austro-Węgry formalnie wypowiedziały Serbii wojnę.²⁰

Krótko po północy z 28 na 29 lipca 1914 roku trzy monitory SMS Bodrog, SMS Szamos oraz SMS Temes opuściły port w Zemun. Miały ubezpieczać oddziały lądowe c. i k. armii mające przechwycić kontrolę nad mostami spinającymi brzegi Dunaju oraz Sawy. Serbscy saperzy byli szybsi wysadzając te ważne strategicznie obiekty w powietrze. W tej sytuacji zespół austro-węgierskich monitorów zbliżył się na odległość ok. 3 kilometrów od centrum stolicy Serbii i około godziny 2.30, 29 lipca 1914 roku dowódca dywizjonu monitorów Flotylli Dunajskiej kmdr por. Friedrich Grund wydał rozkaz otwarcia ognia. Jako pierwszy salwę oddał SMS Temes, potem dołączyły dwa pozostałe monitory. Salwy okrętów Flotylli Dunajskiej obwieściły rozpoczęcie światowego konfliktu²¹.

Jednak pierwszym prawdziwym debiutem bojowym okrętów Flotylli Dunajskiej w wielkiej wojnie był ich udział w walce z serbską artylerią w pierwszej dekadzie sierpnia. Armia serbska otrzymała od Rosji kilka dział morskich kalibru 100 mm, które umieszczono w twierdzy Kalemegdan. Z pomocą rosyjskich instruktorów udało się ostrzelać port w Zemun na tyle skutecznie, że admiralicja w Wiedniu zdecydowała by główną bazę przenieść do bezpieczniejszego pod tym względem Újvidék (Nowy Sad) prawie 80 kilometrów w górę rzeki, co nie mogło pozostać bez wpływu na aktywność Flotylli. Podczas ostrzału portu Zemun zginął na SMS Leitha pierwszy marynarz Flotylli

16 L. Höbelt, „Stehen oder Fallen”. Österreichische Politik im Ersten Weltkrieg, Wien 2015, s. 11.

17 R. Greger, op.cit., s.144.

18 H. Schumacher, op. cit., s.27

19 Z. Freivogel, Austria-Hungary. Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine [w:] The Crown the Waves. The Great Navies of The First World War, Ed. by V.P. O'Hara, W.D. Dickson and R. Worth, Annapolis 2013, s. 40.

20 Ch. Clark, Lunatcy. Jak Europa poszła na wojnę w 1914 roku, Warszawa 2017, s. 499-501.

21 M. Rauchensteiner, Der Erste Weltkrieg und das Ende der Habsburger-Monarchie, Wien 2013, s. 145-147.

li, który poległ w tym konflikcie – Janos Huj²².

Jednostki Flotylli Dunajskiej aktywnie uczestniczyły w kampanii serbskiej przełomu lat 1914/1915. Nie napotykały przy tym na przeciwdziałanie przeciwnika, które stanowiłoby dla nich bardzo poważne zagrożenie. Oprócz sporadycznego ostrzału artyleryjskiego największym zagrożeniem były stosunkowo prymitywne miny zrzucone na Dunaj przez serbskich saperów. Jednak niektóre przedsięwzięcia oficerów i marynarzy warte są odnotowania ze względu na skalę trudności i niebezpieczeństw jakie im towarzyszyły.

Po przystąpieniu Turcji do wojny po stronie mocarstw centralnych austriacki sztab generalny na prośbę Niemiec opracował plan przerzucenia drogą wodną na Dunaju transportu amunicji do Turcji dla fortecznej artylerii w Dardanelach oraz okrętów eskadry admirała Wilhelma Souchona. Amunicja miała być dostarczona do bułgarskiego portu w Ruse nad Dunajem i dalej koleją do Istanbuhu. 24 grudnia 1914 roku z Zemun wyruszył załadowany amunicją parowiec Trinitas w eskorcie monitora SMS Bodrog i trałowca rzeczny SMS Almos w towarzystwie dwu holowników. Rejs prowadził wśród brzegów opanowanych przez nieprzyjaciela, w wielu miejscach z obu stron rzeki. Gdy okręty minęły Smederevo nadeszła depeza nakazująca przerwanie rejsu i powrót do bazy. Okazało się, że z pomocą Rosjan Serbowie postawili u wejścia do Żelaznych Wrót zaporę minową skutecznie blokującą drogę w dół Dunaju. Okręty zawróciły i aczkolwiek kilkakrotnie zostały ostrzelane przez serbską artylerię udało im się bezpiecznie dotrzeć do bazy.²³

Zagrożenie stwarzane aktywnością okrętów Flotylli Dunajskiej było na tyle znaczne, że z brytyjską pomocą przetransportowano z Salonik drogą lądową motorówkę brytyjskiej konstrukcji, na której umieszczono 2 wyrzutnie torpedowe mniejszego kalibru. 22 kwietnia 1915 roku zaatakowano bazę w Zemun dwiema torpedami. Ten niezwykle w warunkach rzecznych atak nie przyniósł Serbom sukcesu. W początkach października 1915 roku po przystąpieniu do wojny Bułgarii jako sojusznika mocarstw centralnych ponownie zaatakowano Belgrad. Monitory Flotylli Dunajskiej odegrały istotną rolę w zwycięskim dla Austro-Węgier szturmie stolicy Serbii, ogień ich artylerii zmusił do milczenia działa fortecy Kalemegdan oraz umocnień na wyspie Ada Ciganlija. Po zajęciu północnej Serbii przez oddziały mocarstw centralnych trałowce Flotylli Dunajskiej przetrąwały szlak w dół Dunaju otwierając dla żeglugi drogę do portów w Bułgarii²⁴.

W czasie dwu pierwszych lat Flotylla Dunajska uległa znacznemu wzmocnieniu. W 1915 roku weszły do służby aż 4 duże monitory. 2 należały do typu Enns (SMS Enns i SMS Inn), 2 kolejne do typu Sava (SMS Sava i SMS Temes II). Pierwszy typ wypierał 590 ton, maszyna parowa o mocy 1500 KM zapewniała prędkość 13 węzłów. Uzbrojono je w 2 działa kalibru 120 mm, 3 haubice tego samego kalibru, 2 działa 66 mm oraz 6 karabinów maszynowych. Załoga liczyła 95 oficerów podoficerów i marynarzy²⁵. Drugi typ monitora – Sava, wypierał 580 ton, maszyna parowa o mocy 1700 KM zapewniała prędkość prawie 14 węzłów. Okręty uzbrojono w 2 działa kalibru 120 mm, 2 haubice tego samego kalibru, 2 działa kalibru 66 mm oraz 2 działa kalibru 47 mm, a także 6 karabinów maszynowych. Załoga liczyła 91 oficerów, podoficerów i marynarzy²⁶.

To wzmocnienie flotylli okazało się niebawem bardzo potrzebne. Oto bowiem 27 sierpnia 1916 roku do wojny po stronie Ententy przystąpiła Rumunia, mająca własną Flotyllę na Dunaju. Składała się ona z 4 monitorów, 7 kanonierek oraz 12 niewielkich rzecznych torpedowców. Monitory typu Bratianu zbudowane zostały przy pomocy austro-węgierskich specjalistów w latach 1907- 1908. Wypierały one 680 ton, a maszyna parowa o mocy 1800 KM zapewniała im prędkość 13 węzłów. Uzbrojenie składało się z 3 dział kalibru 120 mm, 2 haubic tego samego kalibru oraz 4 dział kalibru 47 mm, a także 2 karabinów maszynowych. Załoga liczyła 110 oficerów , podofice-

22 A. Margitay-Brecht, op. cit., s. 189.

23 P.G. Halpern, A Naval History of World War I, Annapolis 2012, s. 268

24 Ibidem, s. 272.

25 R. Greger, op. cit., s. 142.

26 Ibidem, s. 142

rów i marynarzy²⁷. Nie ulega wątpliwości, że były one równorzędnym przeciwnikiem dla austro-węgierskich okrętów tej samej klasy, a rumuńska flotylla na Dunaju była niemal równorzędnym przeciwnikiem dla Flotylli Dunajskiej Austro-Węgier.

Bezpośrednio po wypowiedzeniu wojny Austro-Węgrom 27 sierpnia 1916 roku rumuńskie torpedowce operujące z portu w Giurgiu zaatakowały port w Russe na prawym brzegu Dunaju gdzie stacjonowały monitory Flotylli Dunajskiej. Torpedy nie trafiły wprawdzie w monitory, które były głównym celem ataku, ale dosięgły załadowany olejem napędowym parowiec który eksplodował. W odwecie austro-węgierskie okręty ostrzelały port w Giurgiu. Ich ogień był skuteczniejszy. Zniszczono stację kolejową, zatopiono w porcie trzy małe tankowce rzeczne oraz zdemolowano magazyny portowe.²⁸ Należy przypuszczać, że ta szybka riposta ze strony Flotylli Dunajskiej podziałała deprymująco na dowództwo rumuńskiej flotylli rzecznej gdyż aktywność jej okrętów w późniejszym czasie była dość ograniczona. Było to zwłaszcza widoczne podczas kontrofensywy feldmarszałka Augusta von Mackensena z początkiem października 1916 roku. 2 października 1916 roku gwałtowny ostrzał prowadzony z monitorów SMS Bodrog i SMS Körös w rejonie Orjachowa zniszczył rumuński most pontonowy. W następnych dniach ogniem swej artylerii okręty rzeczne wspierały ofensywę wojsk mocarstw centralnych w tym rejonie. Zajęcie większości Rumunii przez wojska austro-węgierskie, bułgarskie i niemieckie udrożniło Dunaj na całej niemal długości. Monitory spędziły zimę przełomu lat 1916/1917 w okupowanym Rumuńskim porcie Braiła, już blisko delty i ujścia Dunaju²⁹. W następnych miesiącach pełniły tam funkcje dozоровe i kontrolne, eskortowały też na Dunaju statki transportowe i sanitarne, choć raczej trudno było się spodziewać kontrakcji przeciwnika, bowiem cesarska i królewska marynarka sprawowała w tym czasie na Dunaju absolutną kontrolę. Jedynym groźnym przeciwnikiem były miny. Na jedną z nich najechał 22 września 1917 roku monitor SMS Inn i w wyniku eksplozji poszedł na dno wraz ze swym dowódcą kmdr. ppor. von Försterem.³⁰

Zawarcie pokoju brzeskiego oznaczało dla c. i k. Flotylli Dunajskiej nowe zadania. Chodziło o zabezpieczenie interesów mocarstw centralnych na Ukrainie w szczególności na Dnieprze oraz w Odessie. Utworzono specjalną grupę okrętów w której skład weszły prawie wszystkie monitory Flotylli Dunajskiej pod komendą jej nowego dowódcy kmdr. por. Olafa Richarda Wulffa, i jak się okazało ostatniego³¹. Wprawdzie okręty naprędce dostosowano do żeglugi morskiej, ale i tak ostatnie zadanie jakie c. i k. Flotylla Dunajska wykonała należy uznać za spory wyczyn nawigacyjny. 12 września 1918 roku eskadra zawinęła do Budapesztu.

Koniec I wojny światowej i rozpad monarchii habsburskiej był końcem jej floty, także dunajskiego segmentu. Okręty Flotylli Dunajskiej zostały przejęte przez zwycięskie mocarstwa Ententy, a następnie rozdzielone między państwa sukcesyjne. Najlepsze jej okręty otrzymały sojusznicy Ententy Królestwo SHS oraz Rumunia. Mniejsze i starsze jednostki otrzymały Republika Austrii i Królestwo Węgier. Jednak flotylla żadnego z tych państw nie osiągnęła w okresie międzywojennym, ani kadrowo, ani w liczbie jednostek, takich rozmiarów jak c. i k. Flotylla Dunajska.

27 https://en.wikipedia.org/wiki/Br%C4%83tianu-class_river_monitor, dostęp z 23.02.2019 r.

28 H. Schumacher, op. cit., s. 142-143.

29 G. Pawlik, Ch. H. Winkler, Die k.u.k. Donauflotte 1870-1918, Graz 1997, s. 61-62

30 https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/%C3%96sterreichische_Marine, dostęp z 25 lutego 2019 r.

31 Olaf Richard Wulff urodził się w 1877 roku. Większość swej oficerskiej kariery spędził na jednostkach Flotylli Dunajskiej. Za akcję na Morzu Czarnym i na Dnieprze został awansowany na stopień pełnego komandora – Linienschiffskapitän. Po zakończeniu wojny i rozpadzie monarchii pozostał na Węgrzech gdzie był wieloletnim dyrektorem zarządu portów rzecznych. W 1935 roku został przez regenta Węgier admirała Mikłosa Hothy'ego awansowany na stopień kontradmirała. Przed zakończeniem II wojny światowej wyemigrował do Szwajcarii, a w 1945 roku wyjechał do Kostaryki gdzie zmarł 10 lat później -<https://forum.axishistory.com/viewtopic.php?t=165798>, dostęp z 25 lutego 2019 r.

Cesarsko-Królewska Flotylla Dunaju w pierwszym roku Wielkiej Wojny (1914)

Imperial-Royal Flotilla of the Danube in the first year of the Great War (1914)

Die K.u.K. Donauflottille im ersten Weltkriegsjahr 1914

W roku 1871 padł sygnał do rozpoczęcia budowy ostatniej flotyli dunajskiej pod austriacką banderą. Z chwilą wybuchu I wojny światowej stała się ona ważnym instrumentem w walce przeciw Serbom, którzy tej broni niczego nie mogli przeciwstawić. Zabezpieczała ona cesarsko-królewskim wojskom korzystniejsze położenie, minując rzekę i prowadząc ogień artyleryjski. Mimo wszystko działania flotyli były jednak niewystarczające, by doprowadzić do zdecydowanego rozstrzygnięcia na korzyść Austro-Węgier, nawet wtedy gdy stanowiła ona dla przeciwnika ustawiczne zagrożenie.

In 1871 a signal to start creation of the last Danube flotilla under the Austrian flag have been done. With the outbreak of the First World War, it became an important instrument in the fight against the Serbs, who could not counteract this weapon. It secured the imperial-royal armies on more favorable location, passing the river and leading artillery fire. Nevertheless, the flotilla operations were insufficient to make a favor military situation of the Austro-Hungarian Empire, even when it was a constant threat to the opponent.

Im Jahr 1871 fiel der Startschuss für den Bau der letzten Donauflottille unter österreichischer Flagge. Bei Kriegsausbruch war sie ein wichtiges Instrument im Kampf gegen Serbien, die dieser Waffe nichts Vergleichbares entgegensetzen hatten. Sie sicherte den k.u.k. Truppen bis zur Ergreifung von Abwehrmaßnahmen in Form von Minen oder entsprechender Artillerie einen gewissen Vorteil. Ihr Einfluss gereichte jedoch nie, um eine Entscheidung zugunsten Österreich-Ungarns herbeizuführen, wenngleich sie auch für den Gegner ein stetes Risiko darstellte.

1. Rys historyczny

Znaczenie Dunaju na przestrzeni stuleci można odczytać na podstawie długiej „tradycji” utrzymywania na nim uzbrojonych jednostek rzecznych. Od czasu Imperium Rzymskiego poprzez Karola Wielkiego, aż do epoki Królestwa Węgry flotyli dunajskie stanowiły ważny czynnik zwalczania wrogów i ochrony własnych interesów handlowych i granicznych. Pierwsza habsburska flotyli znana jest już z XV wieku. Jednak obok tak wielu – zwykle krótkotrwałych projektów (flotyli księcia Eugeniusza, flotyli Karola VI., flotyli Józefa II., itd.) – nie miała ciągłości¹. Wraz ze stworzeniem przez króla Węgry Macieja Korwina flotyli szajkaszy w 1526 r. pojawiła się na Dunaju dłużej funkcjonująca siła. Ale realna jednostka obrony przed Turkami powstała dopiero po rewolucji 1848 roku. Formacja szajkaszy została w 1851 rozwiązana. Wcześniej, w 1850 z inicjatywy armii lądowej utworzono nowy korpus flotyli². Po porażce w 1859 r. został on rozwiązany w swojej dotychczasowej formie i z dniem 21 kwietnia 1861 r. przeszedł do kompetencji marynar-

1 Antal Reményi, Zur Geschichte der Donauflottille von den Römerzeiten bis zur Schlacht bei Mohács 1526, Beilage zu Heft 7 u. 8 der Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Pola 1888

2 Horst Friedrich Mayer u. Dieter Winkler, Auf Donauwellen durch Österreich-Ungarn. Regensburg-Passau-Wien-Budapest-Schwarzes Meer, Wien 1989, 122-133

ki wojennej. Nie było mu jednak dane długo się cieszyć rzeczną siłą zbrojną³.

Na rozkaz dowództwa marynarki nr 2640 z dnia 30.12.1864 r. komandor porucznik Carl von Faber z zarządu marynarki portu Wenecja dnia 15.01.1865 r. udał się w podróż inspekcyjną do dowództwa flotylli rzecznej w Peszcie. Wykazane przez niego uchybienia, związane z prowadzonymi inwestycjami, skłoniły ministerstwo marynarki do podjęcia nie tylko środków oszczędnościowych. Już 20 lutego 1865 r. cesarz Franciszek Józef zezwolił na rozwiązanie flotylli dunajskiej. Już rok później ta decyzja miała się zemścić.

W niemiecko-austriackiej wojnie z 1866 r., wobec braku gotowych do walki okrętów rzecznych, z początkiem lipca zmobilizowano wszystkie będące do dyspozycji statki między Pasawą-Theben i Wiedniem. Podjęto kroki by je uzbroić. Dokonano tego na początku lipca, aby je w stanie ledwo wystarczającym uzbroić do militarnych zadań. Obok dawnych okrętów flotylli: *Adler*, arcyksiążę *Albrecht* i *Schlick* użyto 19 parowców i 24 holowników Towarzystwa Żeglugi Parowej na Dunaju⁴.

Po przegranej wojnie zaczął szerzyć się pogląd, że jakaś odpowiednia formacja, zdolna do obrony na Dunaju jest jednak niezbędna. Na podstawie raportu przygotowanego przez sekcję marynarki minister wojny Franz Kuhn von Kuhnenfeld polecił 23 stycznia 1869 r. opracować plan budowy kanonierki. Zadanie to powierzono inspektorowi budownictwa okrętowego Josefowi Romako, Miał trzymać się trzech podstawowych wytycznych, opracowanych przez majora sztabu generalnego Franza Weikarda:

1. maksymalne zanurzenie projektowanej jednostki nie mogło przekraczać 3 stóp, 6 cali,
2. na spokojnej wodzie jednostka miała rozwijać prędkość 9 węzłów,
3. opancerzenie pokładu i kadłuba miało ją zabezpieczać przed ostrzałem dział 8-funtowych⁵.

Ale spory wokół tych wytycznych, perturbacje natury finansowej i rozbieżności zdań co do kompetencji między ministerstwem wojny a inspekcją marynarki wojennej utrudniały podjęcie ostatecznej decyzji. Zapadła ona dopiero w wyniku wyroku sądu polubownego cesarza, wiosną 1870 roku, wydanego na korzyść marynarki. Wówczas też dopiero mogły rozpocząć się prace nad kanonierkami *Maros* i *Leitha*, których budowę powierzono „Első magyar pest-fiumei hajógyár részvény-társaság” (pierwszej węgierskiej stoczni) w Budapeszcie

2. Flotylla dunajska z początkiem wojny światowej

Od tych dwóch pierwszych kanonierek, które zwodowano w 1871 r., a które od 1872 r. pełniły swoją służbę, rozpoczęło się tworzenie flotylli dunajskiej. Co prawda z chwilą zbudowania tych dwu pierwszych kanonierek entuzjazm dla budowy kolejnych osłabł, ale wzmocniony odżył dziesięć lat przed wojną. Jednowieżowe kanonierki *Maros* i *Leitha* we wrześniu 1878 r. wzięły udział w zajęciu Bośni-Hercegowiny, działając na rzece Sawa, gdzie wspierały m.in. 4. i 13. korpus sił zbrojnych.

Oba statki przeszły generalną odnowę w latach 1892-1894, przy czym wymianie na nowe uległy działa, wieże i maszynownie. Na początku wojny światowej nadal pełniły one swoją służbę⁶.

Zostały wzmocnione w latach 1892/1893 dwuwieżowymi kanonierkami *Szamos* i *Körös* (obie

3 Eine sehr detailreiche Darstellung der Geschichte der Donauflottille von 1526 bis 1870 findet sich in Kurt von Schmedes, Zur Geschichte der Donauflottille. in: k.u.k. Marinetechnisches Komitee (Hg.), Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, 42. Bd., Jg. 1914, Pola 1914/15, 305-360 (H. 4), 450-467 (H. 5), 563-579 (H.6), 637-653 (H. 7), 735-752 (H. 8), 938-963 (H. 9) u. 1177-1212 (Erg. H. 11 u. 12). Für oben Stehendes ebenda, H. 11 u. 12, 1209

4 Wladimir Aichelburg, Kriegsschiffe auf der Donau (Militärhistorische Schriftenreihe, Heft 37, Wien 1978) 27

5 Begleitschreiben zum Entwurf Josef Romakos an die Marinesektion vom 31. Dezember 1869 (Wien) Präs. Nr. 43 bzw. 80 unter ÖSTA/KA, KM-MS/PK, 1870, Kt. 53, I - 2/2

6 Georg Pawlik, Heinz Christ, Herbert Winkler, Die k.u.k. Donauflottille 1870-1918, Graz 1989, 24 u. 32

ok. 450 t), a w 1905 ciężkimi dwuwieżowymi kanonierkami *Temes* i *Bodrog*⁷. Do tego doszło 8 łodzi patrolowych, oznaczonych literami, począwszy od „a”. Spośród nich, zwodowanych w latach 1894 (a), 1905 (b), 1908 (c, d, e, f) i 1909 (g, h), jeszcze przed rozpoczęciem wojny z eksploatacji wyłączono łodzie „a” i „e”. Kanonierki były uzbrojone w działa kalibru 120 mm L/35 i armaty 127 mm. Łodzie patrolowe dysponowały karabinami maszynowymi. Do tego dochodziły jeszcze statki-szpitala *Traisen* i *Kulpa*, jak też kilka parowców, które ze względu na wojnę uzbrojono w lekkie działa. Służyły w roli promów międzybrzegowych, ochrony i konwojowania statków handlowych lub też jako statki patrolowe.

Do właściwej walki przeznaczone były jedynie kanonierki. Były one dostatecznie mocno opancerzone, aby wytrzymać ostrzał ze strony przeciwnika. Jednocześnie były one w stanie zwalczać wrogie wojska, artylerię i statki rzeczne lub możliwie długo utrzymywać komunikację między jednostkami wojskowymi. Natomiast łodzie patrolowe służyły jako lekkie jednostki rzeczne, w pierwszej linii wykonując zadania zwiadowcze. Ze swym uzbrojeniem mogły one zwalczać piechotę wroga, były wystarczająco opancerzone na wypadek ognia karabinowego i dostatecznie szybkie, aby uniknąć artylerii przeciwnika. Dodatkowo używano je jako ochronę konwojów parowców i holowników⁸.

Jeszcze przed wręczeniem Serbii ultimatum wydano rozkaz by flotylla dunajska doprowadziła do gotowości bojowej wszystkie swe okręty i dyskretnie opuściła Budapeszt. Flotylla miała skoncentrować się w Petrovaradin, przed odpłynięciem do Zemun. Na jej dowódcę wyznaczono komandora porucznika Friedricha Grunda:

Z chwilą wybuchu wojny okręty rzeczne sformowano w:

1. Grupa okrętów pancernych na Dunaju w Zemun (okręty pancerne *Temes*, *Bodrog*, *Szamos* i *Körös*, łodzie patrolowe „b”, „c” i „f” oraz statek-szpital *Kulpa* z parowcami *Achilles* i *Banhans*),
2. Grupa okrętów pancernych na Sawie w Brčko (okręty pancerne *Maros* i *Leitha*, łódź patrolowa „h” oraz statek-szpital *Traisen* z parowcem *Traun*),
3. Grupa łodzi patrolowych w Pancsova (łodzie patrolowe „d” i „g”)⁹.

3. Pierwsze działania bojowe

Z początkiem wojny obszarem działania flotylli dunajskiej była rzeka Sawa – od bośniackiego Rača do Zemun lub stąd w dół rzeki do Orsova na rumuńskiej granicy – jej bezpośrednim terenem bojowym. Praktycznie jednak ograniczał się on do biegu rzeki do Belgradu. Obie łodzie patrolowe w Pancsova, podporządkowane dowództwu VII. korpusu w Temesvár, zostały zgodnie z planem uzbrojone w Petrovardein. Od 25 lipca 1914 r. użyte zostały do wielu rejsów zwiadowczych, chociaż wcześniej miały miejsce nieustanne trudności z silnikami łodzi patrolowej „d”. W pierwszym tygodniu sierpnia w trakcie wykonywania swoich zadań łodzie ciągle wpadały pod serbski grad pocisków. Obecność serbskiej artylerii nie pozwalała na żadne dalsze rejsy¹⁰. Oba statki pozostały zatem aż do serbskiej kontrofensywy 9 września 1914 roku na kotwicy, zaś w czasie natarcia, by nie wpaść w ręce Serbów, zostały zatopione przez wysadzenie.

Kiedy cesarsko-królewska 5. armia podjęła 12 sierpnia 1914 r. atak na teren Serbii, na Drinie miała wsparcie ze strony grupy kanonierek Sawa. Zostały one użyte głównie na odcinku od Rača

7 Károly Csonkaréti, *Hadihajók a Dunán*, Budapest 1980, 162

8 Für dies und das Folgende: Heinz Steinrück, *Die österreichische Donauflotte im Weltkriege*. In: Heeresinspektor (Hg.), *Militärwissenschaftliche und technische Mitteilungen (MWTM)*, LIII. Jahrgang (1. Heft, Wien 1922) 5-18, hier 7 (kurz: Steinrück, *Donauflotte*, op.cit., 1. H., 5-18, hier 7)

9 Hermann Schmidtke, *Völkerringen um die Donau*, Berlin 1927, 31 f

10 Unverzichtbar für die Geschichte der DF: Olaf Richard Wulff, *Die österreichisch-ungarische Donauflotte im Weltkriege 1914-1918*, Wien-Leipzig 1934, 30f

do Klenak. Pomagały w pierwszej fazie tych walk podczas ofensywy własnych wojsk poprzez użycie artylerii i ściąganie na siebie ognia nieprzyjaciela. Celem, o który toczono upartą walkę był ponownie Šabac. Kiedy sytuacja się zmieniła, jednostki rzeczne podległe z dniem 29.8. bezpośrednio DFK pomagały od 23.8. zabezpieczać odwrót armii lądowej. Podczas tych wszystkich akcji niski



Teatr działań flotylli rzecznych Austro-Węgier w 1914 roku

poziom wody stanowił mocną przeszkodę, tak że dnia 30 sierpnia 1914 r. jednostki musiały wycofać się nawet aż do Rača. W następstwie straciły łączność ze statkami DF w Zemun, którą można było przywrócić dopiero z końcem września:

Grupa kanonierek na Dunaju została użyta pierwszy raz w godzinach porannych 29 lipca 1914 r. Podczas narady z szefem 14. brygady piechoty, pułkownikiem Emilem von Baumgartner, dnia 28.7.1914 r. między godz. 22.10 a 22.50 wydano na następnny dzień rozkaz „defensywnego postępowania przy zakłócaniu nieprzyjacielskich prac i transporcie wojska”. Podczas gdy kanonierka Körös z łodzią patrolową „b” została zatrzymana, aby przechwycić parowiec Południowo-Niemieckiego Towarzystwa Żeglugi Parowej na Dunaju (DDSG) z amunicją dla Serbii, kanonierki *Temes*, *Bodrog*, i *Szamos* wypłynęły z opóźnieniem o godz. 0.45. Jeszcze w trakcie rejsu Serbowie w pobliżu Belgradu wysadzili przęsło mostu na Sawie. Około godziny później kanonierki otworzyły ogień na serbski przyczółek mostowy i na teren położony ok. 500 m na południowy wschód od mostu. Po chwili wstrzymały ostrzał, ponieważ na skutek ciemności nie można było obserwować uderzeń pocisków. Po ostrzale kanonierek ogniem artylerii i broni maszynowej prowadzonym m.in. z belgradzkich wałów fortecznych, kanonierki odpowiedziały około godziny 4/00 pociskami szrapnelami. Później przez 20 minut ostrzeliwano teren na Topčider gdzie prowadzono prace fortyfikacyjne. Następnie przez 5 minut ostrzeliwano radiostację. Potem statki zawróciły, by około godziny 8/00 ponownie podjąć działania. Ich celem było ostrzelanie m.in. obiektów magazynowych położonych na wałach fortecznych Belgradu. Od godz. 10.30 ponownie podjęto ostrzał radiostacji, po czym o godzinie 11/30 akcję wstrzymano:

4. Atak Serbów na Sawie

Wysadzenie przęsła mostu na Sawie było mało skuteczne, ponieważ nie utrudniało wpłynięcia DF na Sawę. Serbowie próbowali temu przeciwdziałać, ostrzeliwując kanonierki ogniem ciężkich baterii fortecznych.

Groźniejsze okazało się jednak niewystarczające przykrycie stanowisk steru i armaty przeciwko ostrzałowi okrętów z broni ręcznej. Na uzbrojonych parowcach opancerzenie tych stanowisk było niewystarczające, nogi załogi pozostawały odkryte. Stąd, szczególnie w świetle dziennym okręty były zagrożone.

Podczas gdy po przemieszczeniu własnych wojsk przez Drinę grupa kanonierek na Sawie rozpoczęła ataki odciążające w przydzielonym jej obszarze, to DF pracowała przeważnie w służbie zabezpieczenia granicy. Miała powstrzymywać serbskie jednostki przed próbami przejścia na austriacko-węgierską stronę rzeki. W sierpniu DF miała udział w pojedynczych akcjach, przy czym w centrum zainteresowania pozostawał głównie ostrzał serbskich pozycji lub kompleksów fabrycznych, a także wykrywanie i niszczenie przemieszczających się stanowisk artylerii przeciwnika.

Wycofanie wojsk Austro-Węgier na rosyjski teatr działań wojennych i opadający poziom wody sprzyjał z początkiem września atakom armii serbskiej. Podjęła ona też pierwsze próby zdobycia austriacko-węgierskiej strony Sawy i Dunaju. W nocy z 5 na 6 września podjęto koło Kupinova pierwsze próby przeprawy. W kolejnych dniach toczono tutaj intensywne i zmienne walki, które z czasem też się wzmaczały. W nocy z 7/8 września skoncentrowano koło Belgradu większe siły. Jednak intensywny ostrzał kanonierek *Bodrog*, *Körös* i *Szamos* prowadzony między twierdzą Kalemegdan i serbską stroną mostu kolejowego sprawił, że natarcie zostało przerwane. Następnego dnia dowództwo brygady opuściło Zemun, ponieważ wojsko serbskie maszerowało na Batajnicę. Zemunowi groziło okrążenie. Należący do floty dunajskiej tabor, motorówki i wszystkie parowce cesarsko-królewskiego wojska wyruszyły pod osłoną *Szamosu* w górę rzeki, do miejscowości Petrovaradin i Neu-Banovce. *Bodrog* utrzymywał pod ostrzałem serbski brzeg Sawy aż do świtu, po czym również udał się w górę rzeki. *Temes* zniszczył jeszcze wszystkie środki zgromadzone przez Serbów do przeprawy – dwa drewniane holowniki, dwa promy do transportu wojska i zbudowaną rampę, zanim też 10 września wraz z *Kulpą* odpłynął o godzinie 9 rano. Statek szpitalny transportował przy tym uciekinierów. Wielokrotnie we wrześniu pełnił taką rolę, ponieważ ludność miejscowa stale uciekała przed uzbrojonymi oddziałami partyzantów „Komitadschi” w głąb kraju¹¹.

Serbowie utrzymali Zemun jednak tylko kilka dni, ponieważ 7. i 29. Dywizja Piechoty (ID) przeszły do kontrataku. Flotylla dunajska (DF) miała przy tym wspierać lewe skrzydło 7. ID lub równocześnie przeszkodzić możliwemu odwrotowi Serbów – w szczególności przez most kolejowy koło Zemunu. Tak też postępowało stopniowe odbieranie straconego terenu. Serbowie wycofali się z Zemunu 13 września, na co DF następnego dnia odpowiedziała ostrzałem flotylli Belgradu, a kolejnego dnia zajęła elektrownię w Zemunie.

5. Austriackie kontrofensywy i ich niepowodzenie

Chociaż Austriacy zatrzymali się wokół Zemunu, to 5 i 6 września armia cesarsko-królewska przeszła do kontrataku, od 8 września prowadząc też skuteczne walki na Drinie. 14 września cesarsko-królewskie wojska przekroczyły koło Rača rzekę, zaś 17 września po odzyskaniu miejscowości Sirmien przeszły Sawę koło miejscowości Jarak. W pobliżu Šabac doszło przy tym do ostrych potyczek. Serbowie szukali możliwości obejścia, w wysokim już stopniu stabilnego frontu, w północnej jego części. Do akcji wkroczyła grupa kanonierek przepływając przez Sawę siły cesarsko-królewskie. By związać w obszarze wschodnim Sawy i Dunaju jednostki

11 Schumacher, Donauflottille. Wettstein, 56f

nieprzyjacielskie, 107. brygada pospolitego ruszenia eskortowana przez kanonierkę *Bodrog* i poławiacz min *Andor* podjęła demonstrację koło Pancsova. Jednocześnie miały nastąpić pozorowane ataki przy Wyspie Cyganów. Tę demonstrację wspierał tymczasowy dowódca flotylli dunajskiej podporucznik marynarki Olaf Richard Wulff. Dysponował przy tym kanonierką *Temes*, łodzią patrolową „b” i poławiaczem min *Báttaszék*. Dokonał przełamania na Sawie. Ściągnął uwagę na siebie, mimo, że jego działanie ograniczała awaria trałowca *Báttaszék*. 22 września wezwano Belgrad do kapitulacji, co też Serbowie odrzucili. Podczas tych walk kanonierka B, uszkodzona pociskiem 120 mm została wycofana ze służby w celu podjęcia niezbędnych prac remontowych.

Ponieważ główny ciężar walki na Sawie przesunął się na zachód od Kupinovo, to tam też planowano wykonanie 28 lub 29 sierpnia 1914 r. uderzenia na kierunku Mišar. Wulff. 29 sierpnia zdecydowano się na śmiałą, ale nie mniej skuteczną akcję. Pod intensywnym ostrzałem, z pomocą kanonierek *Temes*, *Körös*, łodzi patrolowej „b” i trałowca *Andor*, podjęto próbę przerwania frontu. W tym samym czasie *Szamos* miał pozostać koło Zemuna, aby zabezpieczać tam własne pozycje i czekać na powrót kanonierki *Bodrog*. Uderzenie powiodło się. Dzięki temu kanonierki przy lepszych już warunkach nawigacyjnych mogły się koło Klenaka połączyć z grupą kanonierek dunajskich i być gotowe do wspierania dalszych działań armii lądowej. Uszkodzony podczas tej akcji trałowiec min *Andor* mógł już 29 września powrócić do służby.

2 października, po przybyciu nowego dowódcy flotylli, kapitana Karla Lucicha, Wulff przejął dowództwo na *Temes*. Przez cały październik połączone ponownie statki dowództwa flotylli dunajskiej (DFK) wspierały walczące jednostki lądowe. Przy tym kanonierki, również z pomocą obserwatorów z balonów, ponownie wzięły na celownik nieprzyjacielskie baterie usytuowane w szczególności w obszarze Šabac. Z niewielkimi przerwami, koniecznymi do pobrania zapasów czy węgla, przeprowadzenia napraw lub w celu okresowej konserwacji, flotylla dunajska brała udział w działaniach wojennych – niejednokrotnie walcząc aż do głębokich nocy. Jej bazą stał się przede wszystkim Klenak, po tym jak odcinek do Brod nie wydawał się dostatecznie pewny do przejścia z powodu działań nieprzyjacielskiej artylerii. 19 października dowództwo DF zostało przeniesione (w celu lepszej łączności z jednostkami lądowymi) do siedziby dowództwa 5. armii w Mitrovicy. Dzień ten zapisał się w pamięci, bowiem tego właśnie dnia wyłowiono z wody pierwszą serbską minę dryfującą. Kilka dni później, 23 października, kanonierka *Temes* w godzinach porannych wpadła na rosyjską minę elektromagnetyczną i osiadła bezpośrednio przy brzegu małej wyspy koło Grabovči. Straty powiększyła eksplozja w magazynie amunicji. Po zakończonej misji koło Skeli, z zadaniem zniszczenia nieprzyjacielskich środków przewoźnych kanonierka wraz z łodzią patrolową „b” udała się w drogę powrotną. Mimo prób wypompowania z okrętu wdzierającej się wody musiano z tego szybko zrezygnować. Jednostka osiadła na głębokości 4 m. Dzięki wsparciu ogniowemu piechoty udało się łodzi patrolowej „b” uratować łącznie 51 osób. 31 osób zginęło.

Miny, z których jedna trafiła *Temes*, były ułożone prawdopodobnie 22 października DF miała wprawdzie trałowce, ale żadnego specjalistycznie wyszkolonego personelu do usuwania min. Na szczęście byli tacy w Pola. Przed przybyciem stamtąd oddziału do usuwania min znalezione miny były wyciągane na ląd małymi motorówkami i tam niszczone. Wszystkie statki były wyposażone w siatki do wyławiania min. Trwające od początku wojny działania wojenne wymagały od Serbów także ich daniny. Podczas gdy Austriakom udało się pokryć swoje straty, to przeciwnik nie zdołał tego uczynić w stopniu całkowitym. Nadto pogłębiał się przede wszystkim brak amunicji i artykułów spożywczych. To zmuszało Ententę do coraz aktywniejszego wkraczania z misjami wojskowymi¹². Minowanie rzek były efektem tych inicjatyw, które Serbia wyprosiła sobie u swoich sojuszników, po tym jak DF nie można było niczego innego przeciwstawić. Tego początkowego sukcesu nie

12 Manfred Rauchensteiner, *Der Erste Weltkrieg und das Ende der Habsburgermonarchie 1914-1918*, Wien-Köln-Weimar 2013, 281.

można było przypisać misji wojskowej kontradmirała Sir Ernesta Charlesa Thomas'a Troubridge, lecz rosyjskiej delegacji podporucznika Volkovitsky'ego w składzie liczącym 70 osób. Misja rosyjska działała właśnie od września 1914 r.: Rekompensatę za stratę *Temesu* stanowiła nowa gotowa do działania kanonierka *Enns*, która 24 października trafiła do służby w Zemunie.

| Schiffe der Donauflotte im Krieg fertiggestellt ¹⁾ | | | | | | | |
|---|------------|------------|----------|-------------|--------|------|-----------|
| Schiffsname | Kiellegung | Im Dienst | Ort | Tonnage (t) | Knoten | PS | Bemannung |
| Enns | 21.11.1913 | 17.10.1914 | Linz | 536 | 13 | 1500 | 95 |
| Inn | Nov. 1913 | 11.04.1915 | Budapest | 536 | 13 | 1500 | 95 |
| Sava | 1915 | 15.09.1915 | Linz | 600 | 13 | 1500 | 91 |
| Bosna/Temes II | Feb. 1915 | 09.07.1915 | Linz | 600 | 13 | 1500 | 91 |
| Fogas („i“) | 1915 | 06.12.1915 | Budapest | 60 | 12 | 800 | 27 |
| Csuka („k“) | 15.8.1914 | 01.03.1916 | Budapest | 60 | 13,4 | 800 | 27 |
| Wels („l“) | Jän. 1915 | 14.03.1916 | Budapest | 133 | 18,1 | 1100 | 40 |
| Barsch („m“) | 1915 | 14.03.1916 | Budapest | 133 | 17 | 1100 | 40 |
| Compó („n“) | 1915 | 28.03.1916 | Budapest | 133 | 17 | 1100 | 40 |
| Viza („o“) | 1915 | 28.04.1916 | Budapest | 133 | 17 | 1100 | 40 |
| Stör („p“) | 1916 | Aug. 1918 | Budapest | 140 | 16 | 1200 | 42 |
| Lachs („q“) | 1916 | 1918 | Budapest | 140 | 16 | 1200 | 42 |

¹⁾ Quellen: Károly Csonkaréti, Hadihajók a Dunán (Budapest 1980) 266f u. Georg Pawlik, Heinz Christ, Herbert Winkler, Die k.u.k. Donauflotte 1870-1918 (Graz ¹1989) 66f, 74, 82, 90 u. 154-167

Statki flotylli dunajskiej wybudowane w okresie wojny

Chociaż od połowy października padał deszcz, a w górach śnieg, to 5. i 6. armia cesarsko-królewska oraz utworzona w Syrmien grupa armii Kraußa przystąpiły z końcem października, po raz trzeci do ofensywy. 27 października upadło Ravnje, które *Körös* atakował ogniem artyleryjskim. Dzięki temu cały odcinek od Mitrovicy do Račy trafił w ręce austriackie 1 listopada zdobyto Šabac, dwa dni później nastąpił szturm na Mišarhöhen. Przy tym *Körös* i *Maros* ostrzeliwując nieprzyjacielskie baterie dawały cenne wsparcie kryjąc na lewym skrzydle własne oddziały wojsk lądowych. Wspólnie z łodzią patrolową „b”, 6 listopada po ostrzale z kartaczy i karabinów maszynowych przy nalotach lotniczych udało się wziąć do niewoli 80 żołnierzy, których kanonierką *Maros* i łodzią patrolową „b” przetransportowano na północny brzeg. Aż do ich zajęcia, 10 listopada, kontynuowano ostrzeliwanie wzgórz Mišar i Ochrids, a 9 listopada z naprawy powróciła *Leitha*. 12 listopada nastąpiło przeniesienie dowództwa 5. armii i DFK do Šabac. Rozpoczęło się usuwanie tam pola minowego, z powodu którego zatoneła *Temes* i uwalnianie od min toru wodnego w górę rzeki. Było to bezwarunkowo konieczne, nie tylko ze względu na przemieszczający się tabor, lecz także przed podjęciem dalszych operacji przez rzeczne okręty bojowe. Przy tym dwie barki przeszukały odcinkami rzekę, zanim do akcji wszedł eskortowany kanonierką trałowiec *Andor* Tymczasem *Bodrog*, *Enns* i *Szamos* wspólnie z łodzią patrolową „b” w miesiącach październik i listopad realizowały skutecznie swoją przewidzianą dla nich służbę zabezpieczającą koło Zemunu, mimo występującego naprzemian dokowania jednostek w stoczni budapesztańskiej.

Przy tym dochodziło stale do wymiany ognia z twierdzą Kalemegdan i od końca listopada z nowo zainstalowaną francuską jednostką artyleryjską marynarki wojennej

Tymczasem wojska cesarsko-królewskie posuwały się naprzód w kierunku na Kolubara i Valjevo. Miasto zajęte 15 listopada. Następnym celem uderzenia był Belgrad. Zanim 19 listopada odminowano Sawę do Zabreża, flotylla dunajska zadowalała się służbą zabezpieczającą. 20 listo-

pada odpłynęła tam *Leitha*, dzień później *Maros* z *Andorą*, zanim 22 listopada weszła tam DFK z kanonierką *Körös* zaopatrzoną w nowo zainstalowaną armatę i radiostację. Od 22 do 26 listopada podczas zdobywania Obrenovacs Lucich osobiście kierował wsparciem artyleryjskim swojej flotyllii. Ponownie ustanowił krótką przymusową przerwę dla posuwających się naprzód statków do ujścia Kolubaru, które należało oczyścić z min. Tylko statek-szpital, który w listopadzie przetransportował 2995 rannych, bez przerwy kontynuował swoją działalność

Wojska serbskie nieustannie cofały się. I tak na początku grudnia jednostki piechoty cesarsko- królewskiej dotarły przez Kolubar do wzgórz położonych na zachód od Belgradu. 2 grudnia w 66. rocznicę objęcia tronu przez cesarza Franciszka Józefa, wkroczyły bez walki do Belgradu. Tam w nocy, wcześniej jeszcze kanonierki dunajskie *Bodrog* i *Enns* ostrzeliwały belgradzki brzeg Sawy i ulicę przebiegającą w kierunku Semendrii. W samym Belgradzie można było spotkać niewiele osób, ponieważ ludność niemal całkowicie opuściła miasto.

Rzeczne siły zbrojne na Sawie nie były w stanie dotrzymać kroku w posuwaniu się naprzód armii lądowej, ponieważ nadal trzeba było usuwać pola minowe. Do 3 grudnia oczyszczono rzekę do Umki, następnego dnia do Ostrużnicy a po upływie jeszcze dwu dni aż do mostu kolejowego koło Belgradu. Obok sprawdzonych już okrętów trałował rzekę także cesarsko-królewski oddział pionierski i załogi flotyllii rzecznej. Jednocześnie w akcji był trałowiec *Báttaszék*. Działał od twierdzy Kalemegdan w dół Dunaju, aż do wyspy Huja. 7 grudnia 1914 r. zakończono prace oczyszczające, chociaż w kolejnych dniach podjęto ponowną kontrolę szlaku wodnego. Wcześniej okręty *Körös*, *Maros* i *Leitha* skierowano z rzeki Sawy do Ostrużnicy. Tam, wraz z łodziami patrolowymi „b” i „h” dołączyły do jednostek dunajskich. Przybycie na pozycję lewego skrzydła koło Gročka nie pozwalało już jednak na ofensywny marsz naprzód. Po ciężkich stratach poniesionych w listopadzie i ciągłym posuwaniu się naprzód drogi dowozu materiałów wojennych były zniszczone, a wojska cesarsko- królewskie do reszty wyczerpane¹³.

6. Epilog

W ostatnich dwóch tygodniach pierwszej wojny światowej DF zajmowała się tym, aby uwolnione od niebezpieczeństwa minowego odcinki rzeki także utrzymać wolnymi od min. Dla realizacji tego zadania stale rzekę patrolowano. Kanonierka *Enns* 17 grudnia zniszczyła ostrzałem pozostałości mostu wojennego na trasie z Belgradu do Zemunu. Serbowie natomiast 27 grudnia ponownie wysadzili most kolejowy. Tak gruntownie, że zwisające elementy konstrukcji uniemożliwiały żeglugę po Sawie. Jakby kłopotów było mało to parowce płynące w górę Dunaju trzeba było od Pancsovy holować. 20 grudnia uzbrojono jeden parowiec przeznaczony dla transportu amunicji z Niemiec do Turcji. Ważność tej misji potwierdzać może osobiste zaangażowanie się w to działanie u oficera niemieckiego sztabu generalnego, podpułkownika Richarda Hentscha. Do transportu amunicji przeznaczono parowiec *Trinitas* i dwa holowniki, z których tylko jeden miał transportować amunicję, podczas gdy drugi dla kamuflażu ładunku zabrał na pokład ok. 400 pustych beczek piwa. Eskortę stanowiły dla nich *Bodrog*, uzbrojony parowiec *Álmos* i łódź patrolowa „c”. W następnych dniach gwałtowny wiatr przy Żelaznej Bramie (Košava) utrudniał dalszą żeglugę w dół Dunaju. Dowództwa wojskowe Temesváru i portu w Orșova przesyłały też sprzeczne meldunki o blokadach minowych i wykonanych z drutu koło Gura Văii. Dopiero po tym jak meldunki te 28 grudnia zweryfikowano jako trafne, wysyłając na zwiady komandora podporucznika hrabiego Welsera von Welsersheimba, misję odwołano. Konwój, który dotarł już do Semendrii, powrócił ostatecznie do Peterwardin.

13 Die Bilanz der Balkanstreitkräfte seit Kriegsbeginn belief sich bei insgesamt 450.000 eingesetzten Soldaten auf 173.000 Verwundete, 70.000 Gefangene und 30.000 Tote. Serbien hatte 22.000 Gefallene und 91.000 Verwundete zu beklagen. Für dies und oben Angeführtes: Rauchensteiner, Weltkrieg, 282f u. 286 (Bilans bałkańskich sił zbrojnych od początku wojny wynosił łącznie 450.000 powołanych żołnierzy, 173.000 rannych, 70.000 jeńców i 30.000 zabitych. Serbia opłakiwała 22.000 poległych i 91.000 rannych).

Minął pierwszy rok wojny światowej i DF zajęła swoją zimową kwaterę celem gruntownej naprawy. Dla grupy kanonierek na Sawie większym problemem był niski stan wody, niż warunki lodowe. Dla grupy kanonierek na Dunaju mrozy i lody groziły uszkodzeniem ich napędów. Stąd wycofano je do Budapesztu. Jedynie jednostki przeznaczone do eskorty tureckiego transportu amunicji pozostały w Zemunie, w gotowości do dalszej służby patrolowej.

Flotylla dunajska już w pierwszych miesiącach wojny stała się niezbędnym ogniwem w strukturze Armii Południowej. Początkowe trudności, wynikające z tego, że odpowiedzialni dowódcy wojsk lądowych nie potrafili właściwie wykorzystać podległych sobie okrętów rzecznych, krok po kroku zmniejszały się, chociaż nigdy nie zostały w usunięte. Swe walory DF manifestowała zawsze, nawet jeśli pojawiała się na chwilę. Wraz z jej pojawieniem się rosło bezpieczeństwo i efektywność działania dobrze ukrytej artylerii lądowej. Jej obecność na polu walki, błyskawiczne ataki artyleryjskie, manewrowość sprawiała Serbom poważne kłopoty. Stanowiła też poważne zagrożenie wojsk próbującym przeprawy. Chociaż flotylla dunajska w pierwszych miesiącach wojny musiała jeszcze sama zbierać doświadczenia dla określenia swoich możliwości, to jej obecność na Bałkanach zawsze miała realną wartość.



Między Kotłas a Archangielskiem. O działaniach wojennych na Dwinie w latach 1918-1919

Between Kotlas and Arkhangelsk:

War Activities on the Northern Dvina River in the Years 1918-1919

Mowa o historii działań wojennych w czasie wojny domowej na północy Rosji. Autor szkicuje kontekst międzynarodowy i opisuje walki prowadzone między miastami Archangielsk i Kotłas na rzece Dwinie w latach 1918-1919. Zwraca też uwagę na uczestnictwo polskich żołnierzy w operacjach wojennych ekspedycyjnych wojsk alianckich.

The text is devoted to the history of the Civil War in North Russia. The author sketches the international context of the events in that region and describes the military operations on the Northern Dvina River between the cities of Arkhangelsk and Kotlas in the years 1918-1919. He also draws attention to the participation of Polish soldiers in war operations within the Allied Intervention Forces.

Uwagi językowe

Komisja Standaryzacji Nazw Geograficznych poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej przy Głównym Geodecie Kraju zaleca, aby dla odpowiednika rosyjskiej nazwy rzeki „Siewiernaja Dwina” („Северная Двина”) używać w języku polskim nazwę „Dwina”. Dla porównania dla rzeki „Zapadnaja Dwina” („Западная Двина”) odpowiednikiem w języku polskim jest „Dźwina”¹. Jest to o tyle ważne, ponieważ w odniesieniu do rzeki „Siewiernaja Dwina” można spotkać różne warianty tej nazwy po polsku, które odnoszą się również do rzeki „Zapadnaja Dwina”. Przykładowo w opisach Zdzisława Chrzastowskiego znajdziemy „Dźwinę Północną”², lub nawet skrócony wariant tej nazwy „Dźwina”³. W świetle zaleceń Komisji chodzi tu oczywiście o „Dwinę”. Sprawy nie ułatwia fakt, że w różnych językach - nie tylko rosyjskim - używa się nazwy wskazującej na istnienie zarówno północnego i zachodniego wariantu (dla wariantu północnego używa się: „Nördliche Dwina”, „Northern Dvina”, „Noordelijke Dvina”, „Dvina septentrionale”, itp.). W związku z tym zdarza się, że w tłumaczeniach na polski spotkamy „północną Dwinę”⁴. Następnym zaleceń Komisji - „Siewiernaja Dwina” = „Dwina” (nie: „Dźwina Północna”, „Dźwina”, lub „północna Dwina”) - jest to, że nazwę „Siewiero-dwinskaja wojennaja riecznaja flotilja” będziemy tłumaczyć na polski jako „Dwińska Wojenna Flotyła Rieczna”.

Tło wydarzeń

Evan Mawdsley, autor pracy na temat historii wojny domowej w Rosji podkreśla, że ze wszystkich państw, które interweniowały w Rosji w latach 1917-1920 największe szanse zniszczenia re-

1 Urzędowy wykaz polskich nazw geograficznych świata, Warszawa 2013, s. 233

2 Przykładowo: Zdzisław Chrzastowski, Legenda Murmańska. Wspomnienia, Warszawa 1935, s. 35

3 Ibidem., s. 24

4 Evan Mawdsley, Wojna domowa w Rosji, 1917-1920, przekład Monika Popławska, Warszawa 2010, s. 200-201

żimu bolszewickiego miały nie siły alianckie, ale (z państw centralnych przede wszystkim) Niemcy, które znalazły się 150 km od Piotrogradu i 480 km od Moskwy.

„Operacje wojskowe państw centralnych, prowadzone między lutym a majem 1918 roku, były najważniejszą obcą interwencją w czasie całej wojny domowej. Brały w nich udział setki tysięcy niemieckich, austriackich i tureckich żołnierzy /.../. W porównaniu z działaniami państw centralnych, interwencja aliantów w 1919 roku była przeprowadzona na małą skalę”⁵

Po odmowie podpisania traktatu pokojowego przez Trockiego i zerwaniu rozmów pokojowych w Brześciu w lutym 1918 roku Niemcy posunęli się daleko na wschód. Dopiero wtedy traktat na jeszcze gorszych warunkach został przez bolszewików podpisany, a Lenin wymusił na swoich towarzyszach jego ratyfikację⁶. Obydwu stronom było to na rękę. Niemcy doznawali porażek na Zachodzie i mogli teraz tam skierować więcej swojej uwagi i sił. Natomiast dla bolszewików powstały inne zagrożenia ze strony aliantów czy zbuntowanego Korpusu Czechosłowackiego na Wschodzie. Przy okazji w Niemczech nie wierzono, że nowy reżim sowiecki przetrwa na tyle długo, aby stać się poważnym zagrożeniem. Tymczasem właśnie polityka ustępstw wobec Berlina spowodowała, że bolszewicy mogli skupić się na wojnie domowej, która bez udziału Niemiec była i tak dość skomplikowana i niepewna⁷.

Wiosną 1918 roku Niemcy przypuścili ofensywę zarówno na bolszewicką Rosję, jak i Francję. Teoretycznie więc pojawił się wspólny interes aliantów i sowieckiego rządu skierowany przeciw Niemcom. W praktyce jednak ani alianci nie mieli powodu, aby wspierać - ich zdaniem - przejściowy reżim, ani bolszewicy nie widzieli, dlaczego mieliby współpracować z „imperialistami”, przeciwko którym gotowi byli wznieść międzynarodową rewolucję. Wypowiedź Lenina o przyjmowaniu „ziemiaków i broni od bandytów angielsko-francuskiego imperializmu”, jako dominujący kierunek w bolszewickiej polityce, pokazuje jednocześnie pragmatyzm, nieufność i pogardę w stosunku do aliantów⁸.

Po podpisaniu traktatu brzeskiego alianci zajęli pozycje w północnej Rosji⁹. Pojawienie się ich na Północy wynikało częściowo z obaw, że tereny te mogłyby zająć popierający Niemców Finowie. Poza tym dwa północne porty były jedynymi oprócz Władywostoku, do których alianci mieli dostęp za czasów pierwszej wojny światowej, dzięki czemu mogli do carskiej Rosji dostarczać transporty z pomocą. Następstwem tego były obawy, że magazyny wojskowe mogłyby się dostać w niepowołane ręce. Historyk Mawdsley podkreśla, że alianci mogli przysłać w te rejony niewielkie siły, a bolszewicy nie byli w stanie im po prostu przeszkodzić. Sowietom nie dysponowali na Północy odpowiednim zapleczem politycznym. Guberni archangielskiej nie można też było zaliczyć do rewolucyjnego centrum przemysłowego¹⁰.

Traktat w Brześciu Litewskim był dla aliantów oczywiście niekorzystny. Dlatego wg Mawdsley'a, już dzień po jego podpisaniu, w Murmańsku wylądowało 170 brytyjskich żołnierzy

5 Ibidem, s. 67

6 Fritz T. Epstein, *Aussenpolitik in Revolution und Bürgerkrieg*, [w:] *Osteuropa-Handbuch: Sowjetunion. Außenpolitik 1917-1955*, herausgegeben von Dietrich Geyer, Köln, Wien 1972, s. 106-107

7 E. Mawdsley, op. cit., s. 65-68

8 Ibidem, s. 69

9 Jeszcze przed rozpoczętymi 3 grudnia 1917 roku rozmowami w Brześciu Litewskim między bolszewikami a Niemcami, przeciwko zawieszeniu broni protestowały brytyjskie, francuskie, włoskie, rumuńskie i japońskie przedstawicielstwa wojskowe, wkrótce potem również Stany Zjednoczone, patrz: F. T. Epstein, op. cit., s. 104

10 E. Mawdsley, op. cit., s. 74

piechoty morskiej¹¹. Nie miało to póki co żadnego znaczenia strategicznego¹². Ale było z pewnością sygnałem dla bolszewików ze strony aliantów i (z późniejszej perspektywy) symbolicznym początkiem alianckiej interwencji wojskowej w Rosji¹³. Po przybyciu posiłków alianci zajmowali po kolei miasta Soroka i Kem. W lipcu przejęli kontrolę nad miastem Onega i wysadzili desant na Wyspach Sołowieckich. Na początku lipca wybuchły również organizowane przez Borysa Sawinkowa powstania w Jarosławiu, Muromie i Rybińsku. Lecz alianci znajdowali się zbyt daleko – oddaleni o setki kilometrów od tych miejscowości. Wkrótce powstania te zostały zdławione przez czerwonych. Jak to sformułował Mawdsley: „W tym czasie relacje między Rosją a aliantami przeszły z fazy nieufności do fazy otwartej wrogości”¹⁴

Tereny te nie stały się tylko teatrem działań wojennych. Zanim doszło do walk, dla wielu dostanie się do północnych portów oznaczało szansę na wydostanie się z Rosji. Również dla Polaków obszar ten stał się jednym z celów, do którego podążali. Dlatego na chwilę zwrócimy naszą uwagę na przemieszczanie się potoków ludzkich na północ.

W drodze na Północ – uchodźcy

Rhoda Power, angielska guwernantka, która przyjechała do Rosji już po wybuchu pierwszej wojny światowej, opisała w swoich wspomnieniach czasy wojny światowej, rewolucji i początki wojny domowej pokazując bezmiar chaosu i bezprawia po obaleniu caratu. Power uciekała w 1918 roku z Rostowa nad Donem przez Moskwę (w jej wagonie idącym na Moskwę znajdowało się wg niej około trzydziestu Anglików, Belgów i Francuzów¹⁵) w kierunku na Murmańsk. Wspominając podróż w przepełnionym, jadącym powoli, i często zatrzymującym się pociągu, który przejeżdżał szybko zmieniającą się linię frontu, autorka ta pisała to o pojawiających się kozakach, to o czerwonej gwardii. Zachowanie czerwonogwardzistów było różne. Zdarzało się, że przepraszała i nie niepokoili dalej podróżnych, dowiadując się, że mają do czynienia z poddanymi innych państw. To znów innym razem pojawiali się pijani goście terroryzując podróżnych bronią, kradnąc jedzenie i żądając pieniędzy. Również opuszczanie pociągu w poszukiwaniu toalety było niebezpieczne, kiedy dookoła znajdowali się pijani żołnierze¹⁶. Power po otrzymaniu pozwolenia na wyjazd udzielony przez bolszewickie władze w Moskwie i dołączeniu jej wagonu do jeszcze wielu innych wynajętych przez Francuzów, w których znajdowali się żołnierze, oficerowie i uciekinierzy cywilni z różnych regionów Rosji, udała się przez Wołogdę, Pietrozawodsk, Kandałakszę do Murmańska. Murmańsk stał się miejscem wypełnionym uchodźcami, którzy starali się opuścić Rosję. Power została zakwaterowana w brudnym, pełnym robactwa baraku. Wkrótce dołączyło do niej jeszcze ponad 200 belgijskich i francuskich robotników z rodzinami. W baraku, w którym znajdowało się w sumie około 250 osób, grasowały różne choroby¹⁷. A kiedy w końcu pojawił się statek, który miał przetransportować uchodźców, potrzebowano jeszcze około miesiąca na jego przebudowę, aby pomieścić większą liczbę pasażerów. Jak wskazuje ta angielska autorka, statek jej był „kosmopolityczny” – niemiecki statek z brytyjską załogą, wycarterowany przez rząd francuski dla belgijskich uchodźców. Ale ostatecznie znaleźli się na nim Francuzi, Belgowie, Serbowie, Polacy,

11 Ze strony autorów rosyjskich istnieją również inne dane dotyczące początków interwencji aliantów w Murmańsku: 150-osobowy oddział brytyjskiej piechoty morskiej miał wylądować w Murmańsku nie w marcu, ale w kwietniu patrz: Grażdanskaja wojna w Rossii. Wojna na siewierze, Moskwa 2004, s. 438

12 Redaktorzy zbioru o wojnie domowej na Północy interpretują to jako akcja ochrony magazynów w Murmańsku. Według nich, kiedy Moskwa zażądała wyjazdu wojsk alianckich, Rada Murmańska zerwała 30 czerwca 1918 roku stosunki z Moskwą i zwróciła się z prośbą o pomoc do aliantów. W ten sposób operacja o charakterze lokalnym zmieniła się w „inwazję na pełną skalę”. Jest to wyjaśnienie nie do końca przekonywujące, ponieważ wojska alianckie zajmowały pozycje wzdłuż Kolei Murmańskiej jeszcze przed 30 czerwca. patrz: Grażdanskaja wojna..., op cit., s. 5

13 E. Mawdsley, op. cit., s. 74

14 Ibidem, s. 74

15 Rhoda Power, *Under the Bolshevik Reign of Terror*, New York 1919, p. 243

16 Ibidem, s. 245-251

17 Ibidem, s. 260-277

Rosjanie i Anglicy. Na statku przeznaczonym dla 800 osób płynęło około 2000 ludzi. Podróż Rhody Power z Rostowa do Anglii zajęła jej w sumie trzy miesiące¹⁸.

W drodze na Północ – polscy żołnierze

W naszym kontekście podróż Rhody Power jest szczególnie interesująca, ponieważ Power była świadkiem pewnego incydentu z udziałem polskiego oficera i umieściła to w swoim opisie podróży na północ. Na jednym z licznych postojów w drodze do Moskwy ów Polak: „młody, dobrze zbudowany, w mundurze, ale bez epoletów wysiadł ze swego przedziału, aby się pogimnastykować. Został on szybko otoczony przez towarzyszy, którzy obstawali, że był to kadet uciekający z Nowoczerkasów. Jadący z nim w pociągu zaprzeczyli, ale im nie uwierzono. Dumnie wyprostowany, ale z białymi ustami, pokazał swoje dokumenty, podczas gdy żołnierze wymachiwali przed nim pięściami i krzyczeli na niego. Ostatecznie pozwolono mu wrócić na swoje miejsce”¹⁹. Wspomniany polski żołnierz miał dużo szczęścia, ponieważ uznany za kadeta zostałby prawdopodobnie wkrótce rozstrzelany. Ale bez wątplenia nie był to jeszcze koniec niebezpieczeństw dla tego oficera. Power nie wspomina dalej, co się z nim stało. Czy wysiadł on w Moskwie, czy podążał dalej na północ w kierunku na Murmańsk? Czy podążał za gen. Józefem Hallerem?

Józef Haller po bitwie pod Kaniowem 11 maja 1918 roku przez Bogusław i Korsuń dotarł do Wasylkowa, gdzie odbyła się narada z polskimi oficerami i działaczami politycznymi. Na naradzie tej dnia 28 maja 1918 zdecydowano, że „jenerał Haller obejmuje dowództwo wszystkich formacji wojskowych polskich, gdziekolwiek się znajdują na wszystkich frontach poza terytorium okupowanym przez państwa centralne”. Dalej przez Kijów, gdzie zdecydował, że uda się do Francji wydostając się z Rosji przez Murmańsk, trafił do Moskwy. Następnie francuskim pociągiem sanitarnym przez Jarosław i Wołogdę, a później wzdłuż Kolei Murmańskiej, dotarł pod koniec czerwca do Murmańska. W Murmańsku zawarł umowę z tamtejszymi komendantami wojsk Ententy i opracował instrukcje dla wojska polskiego na Północy. Oddziały polskie miały podlegać dowództwu alianckiemu pod polską komendą. 4 lipca udał się gen. Haller na angielskim statku przez Anglię do Francji²⁰.

Na Północ zaczęli podróżować polscy żołnierze. Wkrótce jednak bolszewicy podjęli kroki, aby ich na te tereny nie dopuszczają. Dla wielu odyseja na Północ kończyła się aresztowaniem i rozstrzelaniem. Część rezygnowała, lub udawała się w inne miejsca oczekiwanej koncentracji polskich oddziałów w Rosji. Inni starali się przedzierać mimo to dalej właśnie na Północ²¹. Henryk Bagiński widział w podejmowanych przez bolszewików działaniach wpływ Niemców, którzy nie chcieli dopuścić do stworzenia anty-niemieckiej siły²². Stefan Benedykt zwrócił uwagę na ogólną sytuację w tym okresie związaną z coraz gorszymi relacjami między Francją, Anglią, Włochami i Stanami Zjednoczonymi a Rosją sowiecką po traktacie w Brześciu Litewskim czy zamachy na bolszewików, w tym na Lenina, które prowadziły do czerwonego terroru. Pisało on dalej, że Komenda P.O.W. starała się w ramach swoich możliwości załatwiać noclegi dla żołnierzy, fabrykowała dla nich dokumenty, wspomagała ich finansowo, dawała wskazówki, jak dalej jechać. Z drugiej strony rozwinięta się antypolska kampania. Na dworcach kolejowych wisiały afisze wzywające do zatrzymywania i wydawania Polaków. Działała też siatka prowokatorów – Polaków, która przyczyniała się do zatrzymywania podróżujących polskich żołnierzy. Benedykt stwierdzał: „Wszystkie ekspozytury czekały od Moskwy począwszy, na wszystkich drogach kolejowych i wodnych, które prowadziły od wschodnich korpusów do nowych miejsc koncentracji wojskowej pełne były aresztowanych”²³. Dotarli na Północ nieliczni.

18 Ibidem, s. 277-278

19 Ibidem, 256-257

20 Edward Ligocki, O Józefie Hallerze. Życie i czyny na tle współczesności dziejowej, Warszawa 1923, s. 247-271

21 Por.: Henryk Bagiński, Wojsko Polskie na Wschodzie 1914-1920. Warszawa 1921, s. 447-450

22 Ibidem, s. 447

23 Stefan Benedykt, Na szlaku Murmania, [w:] Za kratami więzień i drutami obozów. Wspomnienia i notatki więźniów ideowych z lat 1914-1921, red. Julian Stachiewicz, Wacław Lipiński, Roman Śliwa i Bolesław Kusiński, Warszawa 1927, s. 251

Historia rzeki

Linia frontu działań wojennych, o których będzie w tym tekście mowa, opierała się przede wszystkim na przesuujących się punktach wzdłuż linii kolejowych Piotrogród – Murmańsk, Wołogda – Archangielsk i wzdłuż rzeki Dwiny. Kolej Murmańska powstała w czasie I wojny światowej, aby umożliwić dostarczanie zagranicznych transportów poprzez Ocean Arktyczny. Ponieważ Kolej ta została oficjalnie ukończona dopiero pod koniec 1916 roku, nie zdążyła odegrać jakiejś większej strategicznej roli w czasie Wielkiej Wojny. Linia Wołogda – Archangielsk powstała pod koniec 19 wieku jako alternatywa dla rozważanego wtedy połączenia w kierunku na Morze Barentsa, późniejszej linii do Murmańska. Natomiast linia z Archangielska połączyła ten północny rosyjski port morski z węzłową stacją kolejową w Wołogdzie, co umożliwiło między innymi transporty do Piotrogradu, Moskwy i w kierunku na Syberię przez Jekatierinburg. Kolej z Archangielska przejęła wtedy w znacznym stopniu rolę, jaką odgrywała wcześniej rzeka Dwina.

Dwina była rzeką, wzdłuż której poruszano się z Ziemi Nowogrodzkich penetrując Północ. Po podbiciu tych ziem przez Iwana III Srogiego Republikę Nowogrodzką przyłączono do Wielkiego Księstwa Moskiewskiego. Konsekwencją tego było to, że rosnąca w siłę Moskwa zaczęła przejmować i koncentrować wcześniejszy nowogrodzki handel na swoim terenie. Nastąpiła w związku z tym zmiana kierunku dróg handlowych w kierunku na Moskwę. Mordowanie Nowogrodzian przez wysłaną przez Iwana IV Groźnego karną ekspedycję przypieczętowało upadek potęgi miasta²⁴.

W XVI wieku pojawili się na Morzu Białym przy ujściu Dwiny Anglicy. Motywem Anglików było poszukiwanie nowych dróg handlowych do Indii i Chin przez Północ w związku z konkurencją ze strony Hiszpanii i Portugalii. Przy tej okazji nawiązali kontakty handlowe z Cesarstwem Rosyjskim. W 1555 roku otrzymali od cara Iwana IV między innymi prawo do otwarcia swoich faktorii w Moskwie, Wołogdzie i Chołmogorach. Car nakazał w 1583 roku również wybudować u ujścia Dwiny warownię, która dała początek osadzie Nowe Chołmogory nazwanej z czasem Archangielsk (od istniejącego tam już wcześniej monasteru). Dzięki międzynarodowemu handlowi i transportowi towarów wzdłuż Dwiny Archangielsk mógł się rozwijać²⁵. Również Piotr I Wielki zainteresował się portem przy ujściu Dwiny. Chodziło mu jednak przede wszystkim o umocnienie strategicznego punktu (budowa Twierdzy Nowodwińskiej) na wypadek ataku ze strony Szwecji, oraz stworzenie floty handlowej i wojennej. Oznaczało to, że obok transportu towarów międzynarodowego handlu, rzeką spławiano m.in. drewno do budowy okrętów. Piotr ograniczał z biegiem czasu handel międzynarodowy przez Archangielsk na korzyść powstającego Sankt Petersburga²⁶. Mimo to połączenie Archangielska z innymi terenami Rosji wzdłuż Dwiny było w dalszym ciągu intensywnie użytkowane. W XIX wieku zrealizowano projekt Dwińskiego Systemu Wodnego, który łączył rzekę z Maryjskim Systemem Wodnym (późniejsza Wołżańsko - Bałtycka Droga Wodna) ułatwiając transport zarówno do St. Petersburga, jak i łącząc Archangielsk z Wołgą. Po wybudowaniu linii kolejowej między Archangielskiem a Wołogdą znaczenie tej drogi wodnej zaczęło się zmniejszać. Poza tym w stalinowskich czasach powstał jeszcze Kanał Białomorsko - Bałtycki, który przejmował część transportów Dwiny. Z drugiej strony w dalszym ciągu bywały okresy większego ożywienia na rzece. Transporty, które trafiały do ZSRR w czasie II wojny światowej w ramach programu pomocy Lend - Lease, przewożono z Archangielska dalej również tą drogą wodną. A. Sołżenicyn nie pozwolił też zapomnieć, że po Dwinie przewożono niewolników GUŁagu²⁷. Rzeka ta stała się również teatrem działań wojennych wojny domowej w Rosji.

24 patrz: Konrad Onasch, *Gross-Nowgorod. Aufstieg und Niedergang einer russischen Stadtrepublik*, Wien, München 1969, s. 55-61

25 patrz: N. P. Zagoskin, *Russkije wodnyje puti i sudowoje dielo w do-Pietrowskoj Rossii*. Kazan 1910, s. 249-262

26 S. F. Ogorodnikow, *Oczerk istorii goroda Archangielska w torgowo-promyszlennom otnoszenii*. St. Pietersburg 1890, s. 113-153

27 A. I., Sołżenicyn, *Archipielał GUŁag, 1918-1956. Opyt chudożestwiennogo issledowanija*, Paris 1973, s. 571

Działania wzdłuż Dwiny

Wieczorem 31 lipca posterunki czerwonych donosiły, że na horyzoncie pojawiły się angielskie okręty płynące w kierunku na Archangielsk. 1 sierpnia doszło do wymiany ognia między brytyjskim krążownikiem a bolszewicką baterią znajdującą się na wyspie Mud'jug. Do akcji wkroczyły angielskie hydroplany. Na wyspę wysadzono desant i zdobyto ją bez większych trudności²⁸. W tym czasie w Archangielsku doszło do powstania przeciwko bolszewikom. Część zmobilizowanych do Armii Czerwonej żołnierzy przeszła na stronę powstańców²⁹. Zdzisław Chrzastowski w swoich wspomnieniach pisał, że Archangielsk nie została zdobyta, ale się poddał wskutek wewnętrznego przewrotu. Sam Chrzastowski nie brał udziału w powstaniu, ponieważ dotarł do miasta dopiero dzień po tych wydarzeniach. Spotkał tam jednak Eugeniusza Małaczewskiego, który do Archangielska dotarł w połowie lipca. Z perspektywy Małaczewskiego duże znaczenie w wydarzeniach w Archangielsku odegrali polscy żołnierze. Kilku Polaków zostało złapanych i oczekiwano we więzieniu na rozstrzelanie, które miało być wykonane na początku sierpnia. Grupa polskich żołnierzy zdobyła więzienie uwalniając nie tylko Polaków, ale też uwięzionych białogwardzistów, którzy mieli się do nich przyłączyć. Żołnierze zdobyli przy okazji broń. Oddziały czerwonych były szczupłe, a bolszewicka wierchuszka uciekała z miasta. W chaosie tych wydarzeń zaczęto rozbrajać pozostałe oddziały czerwonych. Jak pisał dalej Chrzastowski: „Panikę bolszewików zwiększył hydroplan angielski latający nad miastem”³⁰. Zaczęli się również zgłaszać ochotnicy do walki z bolszewikami. Kiedy przybyli Anglicy i Francuzi miasto było już w „naszych rękach”³¹. Również Henryk Bagiński przypisywał polskim żołnierzom ważną rolę w wydarzeniach w Archangielsku wskazując na ich brawurę i wzięcie do niewoli „głównego dowódcę bolszewickiego Potapowoja wraz z jego sztabem”³².

Czerwoni starali się wywieźć możliwie dużą ilość statków i barek z towarami w górę Dwiny. Nie było to łatwe, ponieważ ze strony miasta byli oni ostrzeliwani przez powstańców. Opowiadając Chrzastowskiemu o ostrzeliwanych statkach Małaczewski miał stwierdzić: „trochę ich napsuliśmy”³³. Poza tym uciekający konwój prześladowały alianckie hydroplany. W materiałach przygotowanych przez sztab radzieckiej floty wojennej szacowano, że zdołano wywieźć do 50 statków. Po drodze wszystkie napotkane parostatki czy barki zabierano z sobą w górę rzeki. Starano się również zablokować dojście do ujścia Dwiny zatapiając po drodze statki, ale nie przyniosło to żadnego skutku³⁴.

Brak takich przeszkód był dość istotny dla prowadzenia dalszych działań. Chrzastowski wspominał, że po swoim przybyciu, w Archangielsku przebywał tylko kilka dni, zachwalając przy okazji wyekwipowanie i racje żywnościowe żołnierza angielskiego. 6 sierpnia wypłynął w dół Dwiny³⁵. Oddział, w którym się znalazł, składał się z czterech statków, na których znajdowały się cztery pododdziały - polski, angielski, francuski i rosyjski. Liczbę całego oddziału Chrzastowski szacował na około 300 karabinów i 20 karabinów maszynowych i 3-4 działka 37 mm³⁶. Na pokładzie „statku polskiego” znaleźli się weterani Kaniowa i Bobrujska (czyli wcześniejsi żołnierze I i II Korpusu Polskiego)³⁷.

28 Wśród aliantów znajdował się również oddział Polaków - oficerska bateria szkoleniowa. Patrz: H. Bagiński, op. cit., s. 456, 458

29 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 440-441

30 Również źródło radzieckie wspomina, że trzy angielskie hydroplany krążyły 1 sierpnia nad baterią wyspy Mud'jug, a czwarty poleciał do Archangielska. patrz: Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 441

31 Z. Chrzastowski, op. cit., s. 24-25

32 H. Bagiński, op. cit., s. 456

33 Z. Chrzastowski, op. cit., s. 25

34 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 442-443

35 Z. Chrzastowski, op. cit., s. 29-30, 35

36 Ibidem, s. 43

37 Ibidem, s. 39

W opisie sporządzonym przez radziecki sztab pisano, że Dwińska Flotylla Armii Czerwonej miała walczyć z aliantami, którzy byli zaopatrzeni „w najnowsze osiągnięcia techniki”. Bolszewicy za to musieli improwizować, ponieważ nie posiadali takiego sprzętu. W opisie rosyjskim improwizacja została podniesiona do rangi niebywałego osiągnięcia³⁸. Sam fenomen nie był niczym nowym. Nawiązywano tym samym jeszcze do tradycji improwizacji z czasów carskich (prominentny przykład z danego regionu to budowa Kolei Murmańskiej), a w czasach radzieckich improwizowanie przecież nie zniknęło. Ale rzeczywistość nie była wcale taka czarno – biała. Na początku również alianci improwizowali. Chrzastowski wspominał: „Po Dźwinie [Dwinie] wiozą nas na południe statki małej flotylli, traktowane nie jako transportowce rzeczne, ale jako jednostki bojowe, przeznaczone do walki na rzece. /.../ Piechota na statkach nie tyle przeznaczona jest na wysadzenie na ląd, ile traktowana jako załoga statków. Wskazuje na to rozkaz znoszenia na jednej z przystani worków z piaskiem i tworzenia z nich na pokładzie szańców, spoza których mamy prażyć nieprzyjaciela z karabinów. Jest to taktyka dawnych korsarzy, napadających na okręty handlowe, taktyka tak zwanej morskiej piechoty. Nowoczesna flotylla powinna walczyć przede wszystkim działami. Niestety, pokłady naszych lekkich pasażerskich statków są tak słabe, że nie można było zainstalować na nich działek kalibru większego niż 37 milimetrów. W całej flotylli nie było nawet ani jednego zwykłego polowego działka, bo by się zapadło przy pierwszym strzale, rozwalając pokład”³⁹.

Autor tych słów zdawał sobie sprawę jak łatwym celem byłaby ta mała flotylla dla większych dział usytuowanych na brzegu rzeki lub na jednostkach pływających. Na szczęście, bolszewicy wycofując się, pozostawili taktyczną próżnię. Nie dochodziło więc do „kontaktów z nieprzyjacielem”⁴⁰. Rzeczywiście źródło radzieckie podaje, że wszystkie jednostki znalazły się w Kotłasie. Tylko jeden holownik zaopatrzony w trzy karabiny maszynowe pozostał przy ujściu rzeki Wagi⁴¹.

Chrzastowski opisał potyczkę na Dwinie, kiedy światła na wszystkich jednostkach były pogaszone. Wymiana ognia z dział, karabinów maszynowych i karabinów miała miejsce w środku ciemnej nocy, kiedy sam autor „nie widział muszki swojego karabinu”. Jednostki czerwonych wycofały się. Flotylla aliancka znajdowała się przy brzegu, nie była pod parą i natychmiastowy pościg był niemożliwy⁴². Autor nie podał daty zdarzenia, ale musiało to nastąpić najwcześniej kilka dni po 12 sierpnia. Wg radzieckiego opisu pierwsze jednostki czerwonych opuściły wtedy Kotłas⁴³.

Z perspektywy swoich własnych doświadczeń Chrzastowski pisał, że nieznaną w języku rosyjskiego w oddziałach alianckich i doświadczenia z zastygłej wojny okopowej na froncie francuskim (a przy tym wyszkolenie i doświadczenia wojenne Polaków) sprawiały, iż wszystkie wywiadowcze patrole wysyłano niemal wyłącznie z kompanii polskiej. A charakteryzowały się one tym, że oprócz możliwości kontaktu z bolszewikami innym potencjalnym niebezpieczeństwem mogli być zdemobilizowani mieszkańcy wsi, którzy posiadali broń. Do tego sytuacja mogła się stać jeszcze bardziej niepewna, kiedy własne jednostki pozostawały na drugim brzegu szerokiej na 1-2 km rzeki⁴⁴.

Po wspomnianej wyżej potyczce jednostki czerwonych wycofały się na południe. Natomiast jednostki aliantów nie śpieszyły się za nimi przed nadejściem posiłków. Powstała w związku z tym wolna przestrzeń, która stała się terenem „drobnych utarczek”. Do kontaktu między wrogimi siłami mogło dojść na rzece, ale równie dobrze także na lądzie. Działania na lądzie były jednak dość ograniczone. Wzdłuż Dwiny rozpościerał się kilkukilometrowy suchy pas terenu, na którym znaj-

38 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 436

39 Z. Chrzastowski, op. cit., s. 36-37

40 Ibidem, s. 37-38

41 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 437

42 Z. Chrzastowski, op. cit., s. 63-67

43 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 454

44 Z. Chrzastowski, op. cit., s. 79-97

dowały się drogi, osiedla ludzkie, pola, łąki i suchy las. Oddalając się jednak dalej od rzeki teren stawał się podmokły przechodząc w bagna. Działania wojenne na takim obszarze były niemożliwe. Do tego brakowało dokładnych map terenów oddalonych od rzeki⁴⁵.

W czasie swojej służby zwiadowczej nad brzegami rzeki Chrząstowski trafił również do ujścia rzeki Wagi wpadającej do Dwiny. Wspominał, że dwa dni wcześniej miała tam miejsce potyczka bolszewików z aliantami⁴⁶. W materiałach radzieckich znajdziemy wzmiankę o ofensywie, która rozpoczęła się 24 sierpnia i trwała 5 dni dochodząc do Wagi. Przy ujściu tej rzeki przeciwnik (czyli alianci) zorganizował punkt obronny. W tym miejscu zginął dowodzący frontem Pawlin Winogradow. W radzieckim opisie znajdziemy też informację, że w nocy z 13 na 14 września bolszewicy stracili jedną z łodzi. W ten sposób była to już druga bitwa, w której bolszewicy ponieśli porażkę⁴⁷.

Chrząstowski obserwował jedną z takich bitw z lądu. Eskadrę pod angielskimi i francuskimi banderami goniły jednostki czerwonych. Strzelano przede wszystkim z działek 37 mm. Flotylla bolszewicka dysponowała także działami polowymi ustawionymi prowizorycznie na przerobionych ze statków handlowych monitorach. Odległość między wrogimi eskadrami malała. Pojawił się wtedy angielski monitor („nie jakiś surogat”) i zatopił okręt czerwonych, który w porę nie zauważył angielskiego okrętu⁴⁸.

W radzieckim źródle dotyczącym okresu od połowy września do listopada znajdziemy opisy to cofania się, zakładania zapór minowych, to znów ofensywy. W czasie ofensywy między 11 a 21 października jednostki czerwonych zajęły trzy wioski. Ofensywę oceniono więc jako całkowicie udaną. Pod koniec października pojawił się na rzece pierwszy lód. Wkrótce działania wojenne zamarły⁴⁹. Również w październiku Chrząstowski znalazł się w szpitalu w Archangielsku. Spotkał tam kilku rannych Polaków z oddziału polskiego nad Onegą i z polskiej baterii walczącej wzdłuż linii kolejowej Archangielsk - Wołogda. Wkrótce dowiedział się też o rozbrajaniu Niemców w Warszawie i o przyjeździe Piłsudskiego z Magdeburga. Powstało pytanie, co Polacy jeszcze robią na Murmanie?⁵⁰

Postanowiono, że nadwyżka polskich oficerów miała zostać wysłana do Francji. Na Północy miał zostać jeden polski batalion piechoty, obsadzony etatową ilością oficerów - piechurów. Wyznaczeni do Francji oczekiwali na okręt. Wśród nich znalazł się również Chrząstowski. Lodołamaczem dotarł do Murmańska, gdzie wraz z innymi oczekiwał w baraku kilka tygodni na statek⁵¹.

Po wojnie Chrząstowski pisał, że powodzenie szczupłego desantu alianckiego było obliczone na powstanie antybolszewickiej ludności miejscowej. Gdy to zawiodło, zniszczenie go albo wyparcie stawało się kwestią czasu. Nie został także osiągnięty cel operacyjny, jakim było miasto Kotłas na drugim końcu Dwiny. Połączenie z syberyjską armią Kołczaka i marsz na Moskwę było również niemożliwe. Nie urzeczywistniła się także idea stworzenia większej polskiej siły zbrojnej na Północy Rosji, aby móc później walczyć w Polsce lub wpłynąć na rokowania konferencji pokojowej⁵².

Przygotowania do działań wojennych na rok 1919 na Dwinie w czasie zimowania zostały w radzieckim źródle przedstawione bardzo krytycznie. Brakowało organizacji pracy i fachowców z doświadczeniem, którzy mogliby przygotować bolszewicką flotyllę przez zimę do działań wojennych. Nie przyjmowano do wiadomości wg tego źródła, że siły interwencyjne mogłyby zostać wzmocnione. Przed okresem nawigacyjnym sztab 6 Armii dysponował nieaktualnymi danymi dotyczącymi flotylli przeciwnika. Dowódca flotylli bolszewickiej towarzysz Pronskij uważał, że Dwi-

45 Ibidem, s. 107-109

46 Ibidem, s. 119

47 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 466

48 Z. Chrząstowski, op. cit., s. 170-176

49 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 467-470

50 Z. Chrząstowski, op. cit., s. 243-247

51 Ibidem, s. 279

52 Ibidem, s. 232-233

na będzie zbyt płytka dla angielskich kanonierek. Skarżono się też między innymi na zbyt słabe uzbrojenie czy niewypracowany system komunikacji łodzi między sobą i z brzegiem, itd. Operacje na początku nowego okresu nawigacji pokazały słabość bolszewickiej flotylli. Ale autorzy przekonali, że w czasie kampanii 1919 roku podjęto kroki, aby to zmienić⁵³.

Autorzy radzieckiego opisu podzielili operacje przeprowadzone w 1919 roku na Dwinie na ofensywne (początek maja, wrzesień i październik) i defensywne (w czerwcu, lipcu i sierpniu). Początek działań wojennych czerwonych był związany z ideą wykorzystania ruszenia lodu. Na południu rzeka odmarzała wcześniej niż na północy. Można więc było z prądem rzeki płynąć w kierunku na Archangielsk i nie być niepokojonym przez okręty nieprzyjaciela. Ale bolszewicy napotkali po drodze na ufortyfikowane punkty na brzegu rzeki, włącznie z bateriami (wieś Kurgomien'). Zapora ogniowa dała czas, aby mogły przybyć z północy pierwsze jednostki aliantów. Czerwoni zostali zmuszeni do wycofania się. Cała operacja – pisali radzieccy autorzy historii tych wydarzeń – pokazała całkowite nieprzygotowanie naszej flotylli. 19 czerwca nastąpiła ofensywa aliantów (tzw. Operacja Troicka). Po zmasowanym ataku łodzi i awiacji alianci zajęli wieś Troica. Do sierpnia zajmowali dalsze pozycje. Od września sytuacja zaczęła się zmieniać. Czerwoni zaczęli zdobywać nowe tereny i przesuwac się na Północ⁵⁴. Było to związane z tym, że alianci postanowili się już wcześniej z północnej Rosji ewakuować.

Brytyjski Sztab Generalny chciał przeprowadzić wycofanie wojsk zachowując jednocześnie twarz. Dlatego jeszcze w maju 1919 roku dowodzący korpusem ekspedycyjnym gen. Ironsie otrzymał rozkaz rozpoczęcia „ofensywy prewencyjnej” w dole Dwiny w kierunku na Kotłas. W lipcu Brytyjczycy postanowili rozpocząć ewakuację Archangielska. Tak więc ataki przeprowadzane w dole rzeki osłaniały ewakuację miasta, która zakończyła się 27 września 1919 roku. (Podobnie zrobiono na froncie murmańskim - atak wzdłuż linii Kolei Murmańskiej i ewakuacja Murmańska, która zakończyła się 12 października 1919 roku).

W czasie wycofywania się Brytyjczycy zaproponowali białym przywódcom ewakuację, ale większość z nich odmówiła. Biali zgromadzili ostatecznie względnie duże siły liczące około 50 tys. ludzi, choć ich rozmieszczenie między Murmańskiem a Archangielskiem znacznie te siły dekoncentrowało. Biali zdołali utrzymać swoje pozycje przez niemalże pół roku po wycofaniu się wojsk interwencyjnych. We wrześniu - październiku 1919 roku alianci wycofali się z północnej Rosji. W lutym-marcu 1920 roku Armia Czerwona zajęła cały ten teren⁵⁵.

Zamiast zakończenia: mit Pawlina Winogradowa

W encyklopedii poświęconej wojnie domowej na północy Rosji czytamy o Pawlinie Winogradowie, że w maju 1918 roku został zastępcą sekretarza komitetu miejskiego (gorkom) Rosyjskiej Partii Komunistycznej (bolszewików) w Archangielsku. A zaraz potem w czerwcu stanął na czele CzeKa guberni archangielskiej. Dowiadujemy się też, że aktywnie uczestniczył w ewakuacji instytucji rad i partii. Był jednym z organizatorów walki z interwentami na Dwinie. Poległ w czasie walk Dwińskiej Flotylli Rzecznej⁵⁶. Z tych skromnych informacji nie można się jeszcze zbyt dużo dowiedzieć, kim był Winogradow za życia, i przede wszystkim, kim się stał po swojej śmierci.

W czasach radzieckich wykreowano go na bohatera wojny domowej i walk z zagranicznymi interwentami, który zginął w boju za ideały rewolucji. Jeszcze w 1918 roku jedną z łodzi („Murman”) Dwińskiej Flotylli nazwano „Pawlin Winogradow”, na cześć zabitego 8 września dowódcy

53 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 472-482

54 Ibidem, s. 496-543

55 E. Mawdsley, op. cit., s. 200- 205

56 N. A. Makarow, Wojennaja intierwiencija i Graždanskaja wojna na Siewierie Rossii 1918-1920 gg.: encikłopediczeskij słowar'. Archangielsk 2009, s. 90

frontu⁵⁷. Jego imieniem nazywano place i ulice. O Winogradowie pisano książki, sławiąc jego rewolucyjne życie i bohaterską śmierć⁵⁸. Z dzisiejszej perspektywy widać, że Winogradow żadnymi wielkimi czynami się nie wsławił. Władza radziecka potrzebowała bohatera i go sobie stworzyła. Dziś można byłoby go raczej określić, jako zradyzalizowanego młodego człowieka (zginął w wieku 22 lat). Poza tym pojawiają się głosy, które podważają radziecką wersję jego heroicznej śmierci⁵⁹.

Ale Pawlin Winogradow wciąż wpisany jest w spuściznę dotyczącą pamięci poświęconej działaniom wojennym na Dwinie w 1918-1919 latach. W przestrzeni publicznej zarówno Archangielska, jak i Kotłas znaleźć można pomniki, które mają przypominać o latach wojny domowej i zagranicznej interwencji. W Archangielsku stoi na przykładczołg Vickers z czasów wojny domowej⁶⁰. Znajdziemy tam też pomnik Ofiarom Interwencji 1918-1920, pomnik Bohaterskim Obrońcom Radzieckiej Północy i pomnik Pawlina Winogradowa. Natomiast w Kotłas stoi pomnik poświęcony żołnierzom Dwińskiej Flotylli Rzecznej. Na pomniku przedstawione są cztery postaci – marynarz, chłop-partyzant, kobieta-komisarz i Pawlin Winogradow. Zmitologizowana pamięć o wydarzeniach na Dwinie ma twarz Winogradowa.



57 Graždanskaja wojna..., op. cit., s. 456

58 Przykładowo: Iwan Jewdokimow, Pawlin Winogradow. Moskwa, Leningrad 1941

59 <https://alex-bykov35.livejournal.com/136321.html>

60 W sierpniu 1919 roku przywieziono do Archangielska 6 czołgów dla zabezpieczenia ewakuacji wojsk alianckich. Następnie cztery z nich zabrano ze sobą, a dwa walczyły w szeregach wojsk białych, zanim nie zostały przejęte przez wojska czerwonych. Zob.: N. A. Makarow, op. cit., s. 294

„Biała” i „czerwona” flotylla Wołgi w czasie kampanii rzecznej 1918 roku. The „White” and „Red” flotillas on Volga river during the campaign of 1918.

Chociaż wojna domowa w Rosji toczyła się na lądzie, to mimo to w działaniach wojennych udało się wziąć udział także flocie. Latem 1918 r. na Wołdze rozegrała się pierwsza kampania wojenna z udziałem okrętów, z cywilnych statków przebudowanych na wojenne. W artykule mowa o formowaniu na Wołdze „białej” i „czerwonej” flotylli, ich udziale w walkach o Kazań i walce o kontrolę basenu rzek Wołgi i Kamy w 1918 roku.

Although the civil war in Russia was on land, the fleet was also involved in the war. In the summer of 1918 on the Volga river, the first war campaign with the participation of civilian ships rebuilt to military have taken place. The article is about forming on the Volga the “White” and “Red” flotillas, their participation in the battles for Kazan and the fight for control of the basin of the rivers Volga and Kama in 1918.

Хотя основные события Гражданской войны в России разворачивались на суше, флоту также довелось поучаствовать в боевых действиях. Летом 1918 года на Волге развернулась первая кампания с участием кораблей, переоборудованных из гражданских судов в военные. В статье рассказывается о формировании «белой» и «красной» флотилий на Волге, их участии в боях за Казань и борьбе за контроль над бассейнами рек Волга и Кама в 1918 году.

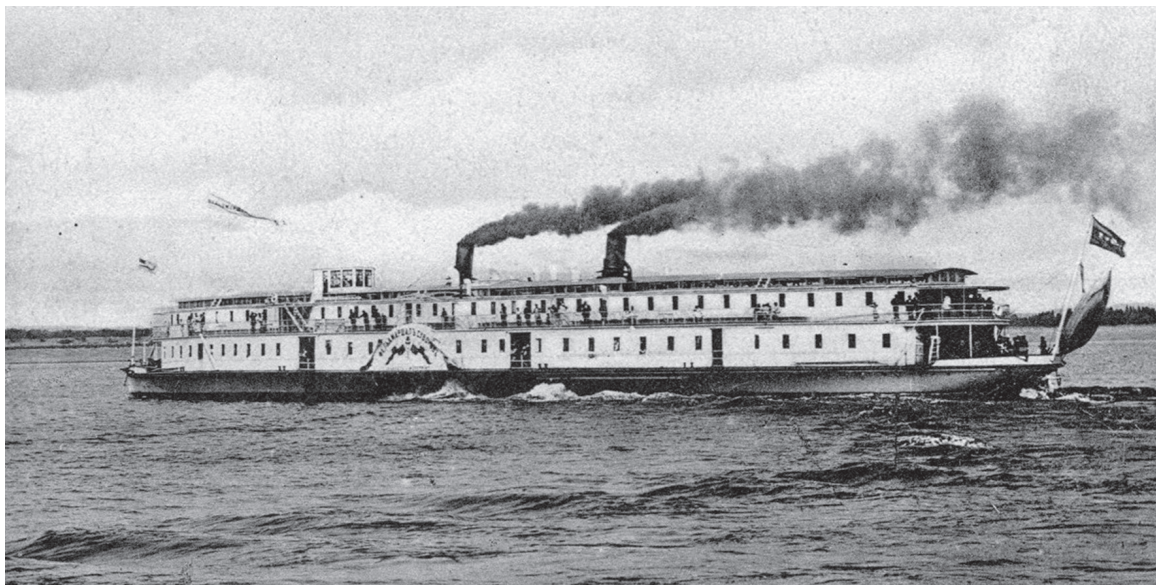
Po przewrocie październikowym 1917 roku rozpad starej rosyjskiej armii oraz floty przybrał nieodwracalny charakter. Chociaż formalnie Rosja w dalszym ciągu była w stanie wojny z państwami centralnymi, żołnierze i marynarze lawinowo porzucali swoje jednostki i okręty. W lutym 1918 roku wojska niemieckie przeszły do ofensywy i 3 marca 1918 roku rząd radziecki podpisał upokarzający dla niego Pokój Brzeski, rezygnując z Polski, krajów nadbałtyckich, Ukrainy, Białorusi i Zakaukazia.

Zyskawszy czas na wytchnienie, bolszewicy przystąpili do tworzenia nowej armii i floty, pozyskując jej skład za pomocą pieniędzy i produktów, ale trzymali się przy tym klasowego podejścia. Woleli powstrzymać się przed korzystaniem z usług kadrowych oficerów, powątpiewając w ich lojalność. W jednostkach i na okrętach najczęściej główną rolę odgrywał nie komendant, a komisarz pełniący funkcję politycznego naczelnika.

W regionach rosyjskich bolszewicy zdobyli władzę niemal nie napotykając na opór. Poważne ogniska zapalne kontrrewolucji rozgorzały tylko nad Donem, na Kubaniu, południowym Uralu i na Dalekim Wschodzie. Powołże uchodziło za region spokojny, dlatego formowanie tam nowych jednostek wojskowych nie było zadaniem priorytetowym.

W kwietniu 1918 roku w nadwołżańskim mieście Wolsku byli marynarze carskiej floty wojennej postanowili utworzyć „czerwoną” flotyllę w celu obrony władzy radzieckiej. Moskiewskie i lokalne władze nie stawiały przeszkód tej inicjatywie, ale pomocy finansowej nie udzielili. Po miesiącu skład osobowy „czerwonej flotylli” liczył około 120 osób, przy czym nie dysponowali oni okrętami. W razie potrzeby zakładano wykorzystanie parowców cywilnych.

Jednak w maju sytuacja uległa diametralnej zmianie. Przeciwno władzy radzieckiej wystąpiły jednostki Korpusu Czechosłowackiego, których eszelony kolejowe rozciągały się od Penzy (Powołże) do Władywostoku. Powodem wystąpienia były pogłoski o tym, że bolszewicy szykują się do rozbicia Czechosłowaków (z reguły byłych wojskowych armii habsburskiej) i wydania ich Austro-Węgrom. W miastach, nad którymi Czechosłowacy sprawowali kontrolę, z reguły powstawały nowe organy władzy i tworzone były „białe” związki wojskowe. Na Powołżu działało czechosłowackie zgrupowanie porucznika Stanisława Czaczeckiego.



Pływająca baza lotnicza łodzi latających M-9 „Feldmarszałek Suworow”

4 czerwca przy stacji kolejowej Lipiagi wojsko czechosłowackie ostrzelało z brzegu pływającą bazę lotniczą „Feldmarszałek Suworow”. Baza ugrzęzła na mieliźnie, a na skutek ostrzału z brzegu zginęło ponad stu marynarzy. Tylko kilku zdołało dotrzeć na kutrze „Fram” do Symbirska. Samoloty stały się łupem Czechosłowaków, a ich piloci (byli oficerowie) chętnie zasilili szeregi „białych”¹.

Po dwóch dniach Czechosłowacy zajęli Samarę, przecinając Wołgę, największą rzekę europejskiej części Rosji i najważniejszą arterię wodną, którą dostarczano zboże z południa Rosji do przemysłowo rozwiniętych regionów centralnych. W mieście utworzono rząd Komitetu Członków Zebrania Założycielskiego (Komucza) i rozpoczęto formowanie Armii Narodowej pułkownika Władimira Kappela². Gdy Kappel dowiedział się od miejscowych, że kilka wiorst na północ od miasta stoi uprowadzona przez bolszewików barka z mąką, podjął decyzję o wyznaczeniu ekspedycji w celu jej zdobycia. Na jej czele stanął 21-letni Georgij Aleksandrowicz Meyrer, który wstąpił do Armii Narodowej, a zaledwie rok wcześniej ukończył w Piotrogradzie Korpus Kadetów i uzyskał najniższy stopień oficerski marynarki - miczmana.

„Biali” na razie okrętów nie mieli – wszystkie parowce w Samarze, przestrzegając neutralności, odpłynęły i zarzuciły kotwice sto metrów od brzegu. Kiedy jednak Meyrer wraz z Czechosłowakami pojawił się na przystani, przypłynął do niej holownik, którego kapitan nie wiedział o zmianie władzy, do jakiej doszło w mieście. Został natychmiast razem z załogą i statkiem zmobilizowany, a na pokład zabrało się dziesięciu Czechosłowaków wyposażonych w trzy cekaemy.

1 Graždanskaja wojna v Rossii. Borba za Povolżje, Moskwa 2005, s. 34.

2 Gagkujev R. G., Kalitkina N.P., Belyi rycar. Vladimir Oskarovic Kappel, w: Kappel i kappelevcy, Moskwa 2007, s. 26-31.

Na szczęście dla „białych” załoga barki odpoczywała po suto zakrapianej libacji i przeprowadzony o świcie nagły atak abordażowy obył się bez ofiar, a nawet bez wystrzałów. Parowiec uderzył w burtę barki, odskoczył na około dziesięć metrów, ale Meyrerowi i Czechosłowakom te kilka sekund wystarczyło, aby przeskoczyć na wrogi statek i pod groźbą użycia broni zmusić załogę do wykonywania ich poleceń. Cenny łup bezpiecznie dostarczono do Samary³.



Pływająca baza lotnicza łodzi latających M-9 „Feldmarszałek Suworow”

Po podjęciu decyzji o kontynuowaniu natarcia w górę Wołgi Kappel i Czechek udali się do Stawropola, a Meyrerowi zlecono przewiezienie batalionu czeskiej piechoty. W tym celu zarekwirowano parowiec oraz dwa holowniki („Wulf” i „Feldmarszałek Milutin”), na których zamontowano działa kalibru 76 mm („trzycałówki”). Osłonę powietrzną zapewniały zdobyte wcześniej „latające łodzie” (hydroplany) M-9.

W tym rajdzie flotylla, według słów Meyrera, stoczyła pierwszą bitwę z czerwonymi. W ciemnościach nocy „Milutin” staranował wrogi kuter, którego załoga zdążyła wystrzelić kilka serii z cekaemu. „Biali” stracili jednego człowieka, czer-

woni – ilu, nie wiadomo, ale, według Meyrera – następnego dnia na mieliźnie przy brzegu zauważono parowiec śrubowy ze strzaskaną prawą burtą i pokładem zalany krwią.

Stawropol zajęto bez większych trudności, a na „Milutinie” i „Wulfie” zamontowano zdobyte trzycałowe działa. Okazały się one przydatne w bitwie pod Klimówką, gdy Kappel przycisnął do brzegu znaczny oddział czerwonych, a flotylla ostrzelała go z Wołgi. Ogień przerwano dopiero wtedy, gdy z brzegu zaczęto wymachiwać białymi prześcieradłami.



Georgij Meyrer, pierwszy dowódca „białej” Flotylli Wołgi

O świcie «Wulf» został zaatakowany przez «Gorczycę» (niewielki holownik śrubowy używany do holowania łodzi rybackich – «rybałek»). Do «Gorczycy» wypalili z «trzycałówki» i przycisnęli ją do brzegu. Załoga wskoczyła do wody, a z brzegu „Wulfa” ostrzelały ją „maksimy”. Nie są znane straty po obu stronach, ale biali zdobyli holownik śrubowy z czterema cekaemami. W celu obrony przed ogniem wroga Meyrer rozkazał przykryć sterownię i stanowiska dział i cekaemów belami sprasowanej bawełny z samarskich magazynów.

Po powrocie do Syzrania flotylla zagarnęła kilka barek z ropą naftową, ale w pobliżu wioski Batraki została ostrzelana przez baterie nadbrzeżne. Uszkodzony „Wulf” utracił sterownię i po rzuceniu kotwicy stał się bezbronnym celem. Ale „Milutin” zdążył wziąć towarzysza na hol i odciągnąć w bezpieczną strefę⁴.

3 Meyrer G. A., *Vojna na Volge. S beregov Ameriku. Jubilejnyj sbornik Obščestva byvsich ruskich morskich oficerov v Amerike*, Nowy Jork 1939, s. 14-23.

4 Širokorad A.B., *Velikaja rečnaja vojna, 1918-1920 gody*, Moskwa 2006, s. 24-41.

Tymczasem 3 lipca w Wolsku, przeciwnicy bolszewików wznieśli bunt. Po tygodniowych walkach czerwoni bunt zdławiли, ale ich przeciwnikom udało się zdobyć kilka parowców i 10 lipca przyłączyli się oni do flotyli Meyrera, której liczebność wzrosła do 15 okrętów.

Jednak flotyła czerwonych, która pozostała w Wolsku, stanowiła bardziej znaczącą siłę. W miarę jak postępowało dławienie buntu „czerwoni” marynarze otrzymali przerzucony z Sarańska lodołamacz „Jermak” uzbrojony w dwie armaty 76 mm i dwie haubice 122 mm. Również z Morza Czarnego przez Carycyn przerzucono cztery szybkie motorowe kutry bojowe nr 314, nr 345, nr 346 i nr 347, przemianowane na nr 1, nr 2, nr 3 i nr 4, a w lutym 1919 roku otrzymały nazwy własne - «Smiełyj», «Szczęśliwyj», «Pyłkij» i «Biespokojnyj». Zostały one zbudowane w latach 1916-1917 przez amerykańską firmę «Greenport Basin and Construction Company». Dostarczono je do Archangielska, a następnie kolejną przerzucono na Morze Czarne. Kutry nr 1 i nr 2 były uzbrojone w jedną armatę 76 mm i jedną armatę Hotchkissa 47 mm, a kutry nr 3 i nr 4 – w jedną armatę Hotchkissa 47 mm.

Oprócz tego, do wołżańskiej flotyli do końca 1918 roku włączono parowce z kołami łopatkowymi „Andriej Lachow”, „Iosif” (przemianowany na „Demagog”), „Kazanka”, „Komiercii sowietnik Lubimow” (przemianowany na „Biednota”), „Michaił Krugłow”, „Petronij” (przemianowany na „Altfater”) i „Miedwieżonok”. Długość ich wahała się od 43 do 64 metrów, moc silników od 140 KM („Lachow”) do 800 KM („Petronij” i „Miedwieżonok”). Uzbrojenie: albo dwa działa Lendera 76 mm, albo po dwa działa Ceneta 75/50 mm⁵.

W czerwcu 1918 roku w największym ośrodku przemysłowym Powołża Niżnim Nowgorodzie (współcześnie miasto Gorkij) zjawił się podoficer Floty Bałtyckiej Nikołaj Grigoriewicz Markin, który rozpoczął formowanie „czerwonej” Wołżańskiej Flotyli.

Był osobą dość barwną. W 1917 roku został jednym z przywódców marynarzy Floty Bałtyckiej, których Lenin nazywał „pięknem i dumą rewolucji”. Zdecydowany, odważny, okrutny, nie był krasomówcą, ale potrafił pociągnąć za sobą współtowarzyszy – był dla nich autorytetem, w tym również we współczesnym kryminalnym znaczeniu tego słowa. Ze swoimi „braciszkami” Nikołaj Grigoriewicz zajmował się wywłaszczaniem i „trząśł burżujami”. Gdy usłyszał na jednym z mityngów przywódcę bolszewików Lwa Trockiego, zaopiekował się jego rodziną, pomógł dzieciom dostać się do szkoły, uzyskać nowe mieszkanie, a nawet poprawić relacje z sąsiadami. Jak wspominał Trocki: „Markin zajrzał do starszego dozorca i do komitetu domowego, przy czy, zdaje się, nie sam, a z grupą marynarzy...on, zapewne, znalazł jakieś bardzo przekonujące słowa, gdyż wszystko wokół nas nagle się zmieniło. Jeszcze przed przewrotem październikowym w naszym burżuazyjnym domu została wprowadzona, można tak rzec, dyktatura proletariatu”⁶.

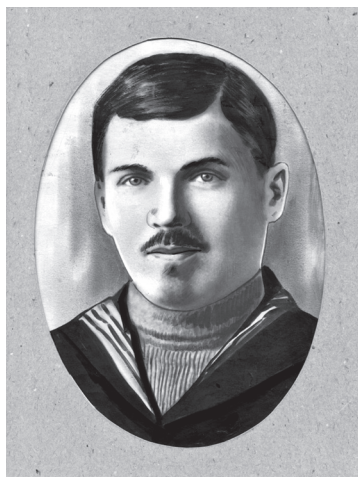
Gdy Trocki w listopadzie 1917 roku stanął na czele Narkomatu (ministerstwa) Spraw Zagranicznych, mianował Markina swoim zastępcą. W marcu 1918 roku Trocki objął Narkomat ds. Wojskowych i Morskich i znowu zabrał z sobą Markina. Później Trockiego ze spraw wewnętrznych przerzucono do kierowania sprawami wojskowymi i on, co zrozumiałe, ponownie zabrał z sobą Markina, zleciwszy mu na początku czerwca 1918 roku zająć się formowaniem Wołżańskiej Flotyli Wojennej.

W ulotkach o naborze załóg pisał, że potrzebni są „doświadczeni artylerzyści, cekaemiści, maszyniści i locmani”, a osoby nieposiadające rekomendacji od jakichkolwiek radzieckich organów „prosił, aby się nie niepokoiły”⁷. Z Floty Czarnomorskiej przybyło 300 ochotników. Wśród nich był przyszły pisarz Wsiewołod Wiszniewski, w przyszłości autor licznych utworów o rewolucyjnych marynarzach, uhonorowany w 1949 roku nagrodą Stalina.

5 Rossijskij Gosudarsvennyj Archiv Vojenno-morskogo flota, F. 143. Op. 3. D. 6. L. 1-9.

6 Trockij L. D., *Moja żizn*, Moskwa 1990, s. 254.

7 Nazarov A. F., *Nikolaj Markin*, Saratow 1971, s. 9-12.



Nikołaj Markin, komisarz
„czerwonej” Flotyli Wołgi.

Ale marynarze floty rzecznej zaciągali się do „czerwonej” flotylli niechętnie. Gdy Markin zorganizował mityng na uzbrojonym parowcu „Carycyn”, publiczność przywitała go nieżyczliwie, za to oklaskiwała kapitana „Carycyna” Tichonowa, który oświadczył: „Nie powinniśmy walczyć na Wołdze. Wołga powinna być neutralną rzeką i nie będziemy toczyć bratobójczej wojny”. Tichonow został aresztowany i, wszystko na to wskazuje, niedługo potem rozstrzelany⁸.

Stosując to perswazję, to przymus Markin skompletował swoją flotyllę z ośmiu oznaczonych numerami kanonierek, którymi zostały dawne parowce („Carycyn”, „Kabestan”, „Burlak”, „Biełaja akacja”, „Wania”, „Dobryj”, „Taszkient”, „Delfin”) z zamontowanymi na nich parami górskimi działami (76 mm), lub armatami Canet (73/75 mm). Oprócz tego kanonierki uzbrojono w 6-7 cekaemów.

Przy flotylli sformowano oddział awiacyjny z czterech hydroplanów M-9 z lotniskowcem w postaci barki „Kommuna” i holownikiem „Andriej Kliukin” (przemianowany na „Matros-liotczik”) oraz wydzielonym do przewozu personelu parowcem „Wiera”.

Niedaleko od Niżnego Nowgorodu, w zatoce Muromka odbywała się przebudowa dużych barrek na pływające baterie z jednoczesną zmianą ich nazw: „Tioszcza” na „Ataman Razin”, „Tieziej” – na „Sierioża”, „Finlandia” na „Pamiat’ Urickogo”.

Jeszcze pięć starych parowców („Olga”, „Konowod”, „Lew”, „Bratstwo”, „Dieło Sowietow”) zmobilizowano w Symbirsku. Największy z nich „Olga” (potem „Awangard Rewolucji”) oprócz dwóch cekaemów i armaty kaliber 76 mm, posiadał haubicę 122, a najstarszy „Dieło Sowietow” tylko jedną armatę 76 mm⁹.

Jednak według radzieckich danych to właśnie „Dieło Sowietow” odniósł pierwsze na Wołdze zwycięstwo nad „białymi”. Miało to miejsce 20 lipca w pobliżu wioski Klimowka, kiedy to czerwony parowiec z pięćdziesięcioma ludźmi załogi przez 35 minut walczył z trzema wrogimi parowcami, wystrzeliwując w ich kierunku 250 pocisków. Jeden z okrętów „białych” zatonął na skutek wybuchu amunicji, w drugim uszkodzona została sterownia, a „Dieło Sowietow” odniósł tylko lekkie uszkodzenia¹⁰.

Meyrer datuje tę bitwę na 22 lipca, przy czym, wedle jego słów, „biali” strat nie ponieśli, a uszkodzony „Dieło Sowietow” wyrzucony został na brzeg¹¹.

Kappel w tym czasie rozpoczął atak na Kazań i, załadowawszy na okręty flotylli wszystkie swoje siły lądowe (około 600 Czechów i około 400 ochotników Armii Narodowej) wyruszył w górę Wołgi. 1 sierpnia w pobliżu wioski Badtymiry odbył się artyleryjski pojedynek na dalekim dystansie z jednostkami „Bratstwo”, „Lew” i „Olga”, po którym „czerwone” okręty odplynęły w kierunku Kazania.

Koło Niżnego Usłonu „biali” zgarnęli barkę ze słodyczami. Łupy rozdano załogom i desantowi. 5 sierpnia straż przednia „białej” flotylli na bliskim dystansie nawiązała walkę z oddziałem kanonierek pod dowództwem Trofimowskiego („Bratstwo”, „Lew” i „Olga”, „Burlak” i „Biełaja akacja”).

8 Rossijskij Gosudarstvennyj Archiv..., op, cit, F. 143. Op. 7. D. 35. L. 87-91.

9 Ibidem, F. 143. Op. 5. D. 21. L. 4-6.

10 Wołżskaja flotilija v borbe za vlast Sovetov, Gorkij 1979, s. 31-35.

11 Meyrer G. A., op. cit., s. 25.

Meyrer wspominał, że będąc dowodzącym na „Wulfie” zlikwidował ogniem swojego cekaemu obsługę dział na końcowym okręcie „czerwonych”¹².

W wyniku starcia „Burłak” i „Bielaja akacja” zostały wyrzucone na brzeg, a ich załogi zbiegły. Pozostałe kanonierki nie zatrzymując się w Kazaniu dotarły do Niżnego Nowgorodu, gdzie oczekiwał ich rozwścieczony towarzysz Markin. Zapewne Trofimowskiemu on by najchętniej rozstrzelał, ale „czerwony” admirał wolał zatrzymać się w Czeboksarach.

Tymczasem Meyrer przystąpił do wysadzania desantu. Wgramoliwszy się na strome zbocze, Czechosłowacy zdobyli umieszczoną na jego szczycie baterię i, odwróciwszy działa, rozpoczęli ostrzał linii kolejowej prowadzącej z Kazania do Swijażsku wzdłuż lewego brzegu Wołgi.

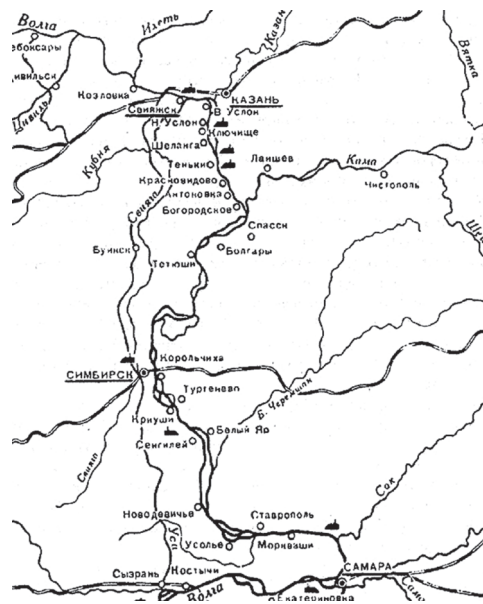
Magistrala była dosłownie zakorkowana przez pociągi, co uniemożliwiało ewakuację do Moskwy znajdującej się w Kazaniu „rezerwy złota” Rosji. Druga część czechosłowackiego desantu zajęła znajdujące się siedem wiorst od Kazania przystanie handlowe i szykowała się do szturm miasta.

Oddział Kappela okręty przewiozły w pobliże Kazania i wysadziły przy Moście Romanowskiego, obok położonej na prawym brzegu wioski Wierchnij Usłon. O godzinie 5 okręty przystąpiły do bombardowania Kazania, strzelając z dalszej odległości w Kreml i koszary, gdzie stacjonowały łotewskie jednostki (łotewscy strzelcy uchodzili za swojego rodzaju bolszewicką „gwardię”)¹³.

Następnego dnia około południa rozpoczął się szturm. Ze wspomnień Meyrera: „Nigdzie nie było widać Kappela. Ogniem flotylli kierował pułkownik Szwec dowodzący Czechami. Po południu Czesi pod naporem czerwonych zaczęli powoli ustępować”. W tym kulminacyjnym momencie na stronę atakujących przeszedł batalion serbskich „internacjonalistów” (byli jeńcy wojskowi) pod dowództwem Matija Błagodicza. Meyrer z „Wulfa” przyglądał się, jak „czerwoni” rozpoczęli odwrót. Decydujące uderzenie zadał Kappel, którego oddział okrążył miasto i zaatakował z północy¹⁴. Kazań padł 7 sierpnia, a zwycięzcom, oprócz licznych magazynów z bronią, przypadła nagroda główna - „rezerwa złota” Rosji.

11 sierpnia KC partii bolszewickiej wydał odezwę: „Wołga powinna być radziecka!” Mówiono w niej: „50 milionów pudów ropy naftowej, kilka milionów pudów benzyny, kilkadziesiąt milionów pudów zboża, miliony pudów astrachańskich ryb – oto co zagroździł rozbójnicy na swoich zatokach na Wołdze. Robotniku i chłopie Rosji! Oto twoja godzina! Otrzyj łzy, serce kipi od gniewu na ciemieżców. Wstań i idź do przodu, po zwycięstwo!”¹⁵

Aby uratować sytuację, przybył sam Trocki, zatrzymując swój sztabowy pociąg na prawym brzegu Wołgi w Swijażsku. Mianował Markina komisarzem Wołżańskiej Flotylli. Dowódcą flotylli został Fiodor Fiodorowicz Raskolnikow (prawdziwe nazwisko Iljin). Pozamałżeński syn duchownego, wychował się na jednej z petersburskich melin. Studiował na Politechnice w Petersburgu. W 1910 roku przystał do bolszewików. Kształcił się na kursach gardemaryńskich, po ich ukoń-



Rzeczny teatr działań wojennych (Samara – Kazań)

12 Ibidem, s. 31-39.

13 Kappel i kappelevcy, Moskwa 2007, s. 151-155.

14 Meyrer G. A., op. cit., s. 69-74.

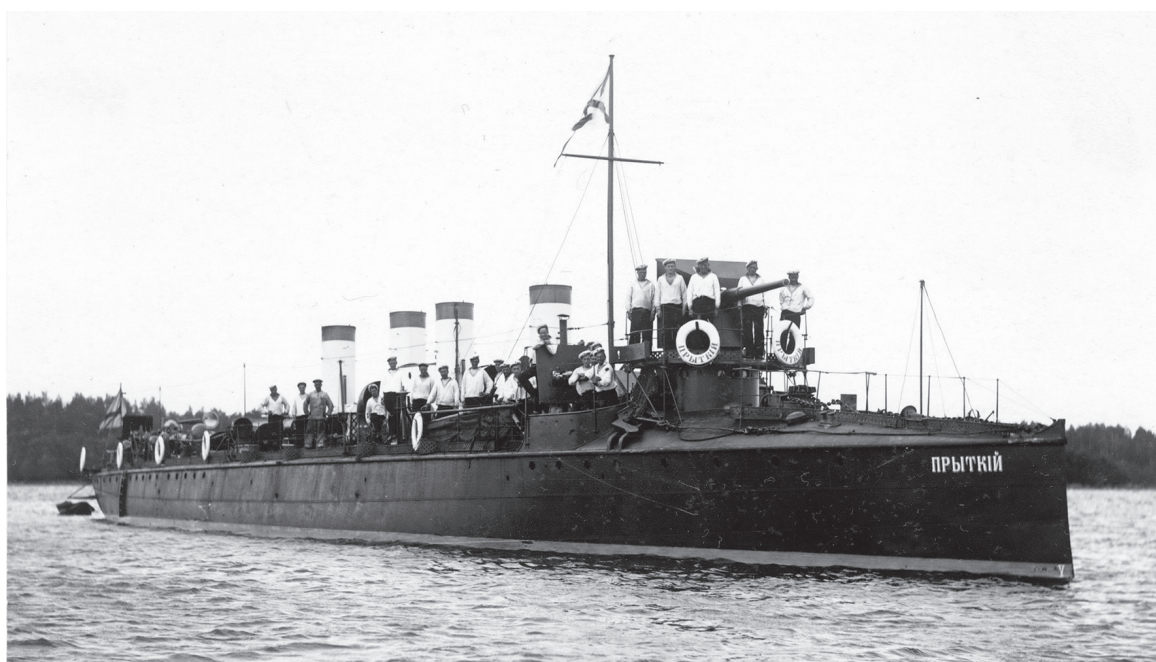
15 Lenin V.I., Vojennaja perezpiska (1917-1920), Moskwa 1956, s. 118.

czeniu w stopniu mierzmana uczestniczył w rejsach na Daleki Wschód. Po rewolucji lutowej został zastępcą przewodniczącego Rady Kronsztadzkiej. Wraz ze swoim pomocnikiem Anatolem Żelazniakowem kierował rozpadaniem Zgromadzenia Ustawodawczego¹⁶.

Istotną rolę w sprawach flotyli odegrała córka profesora prawa Larisa Michajłowna Reissner. Fama głosiła, że była kochanką Trockiego, ale nad Wołgę przybyła jako konkubina Raskolnikowa. Dla Markina Reissner wyznaczyła rolę nie do pozazdroszczenia – platonicznego wielbiciela.

Na czele „białej” Wołżańskiej Flotyli również stanął nowy dowódca – został nim kontradmirał Georgij Karłowicz Stark¹⁷. Jednak w rzeczywistości w bitwach pod Kazaniem funkcję tę nadal pełnił Meyrer jako dowódca 1. dywizjonu.

Trocki gnał „czerwone” wojsko na Kazań, formując oddziały zaporowe i w jednym z pułków karząc śmiercią po przegranej bitwie co dziesiątego żołnierza. Swijażsk i Kazań na jakiś czas stały się najważniejszymi punktami w Rosji.



Niszczyciel „Prytkij”, foto sprzed 1918 roku.

9 sierpnia Markin przyprowadził do Swijażska „Olgę”, „Lwa”, kanonierkę nr 5 „Wanię”, kuter (mały parowiec) „Oleń” i pływającą baterię „Sierioża”. Od 12 sierpnia „czerwona” flotylla co pewien czas ostrzeliwała pozycje „białych”, ale po pojawieniu się okrętów Meyrera natychmiast się wycofywała.

27 sierpnia do Swijażska przybyły przerzucone z Bałtyku przez Maryński system wodny trzy niszczyciele – „Prytkij”, „Procznyj”, „Rietiwnyj” (później dołączył do nich „Porażajuszczij”)¹⁸. Ponieważ były to okręty wojenne, na Wołdze postrzegano je tak, jak drednoty na Bałtyku lub Morzu Czarnym.

Trocki rozlokował się na „Procznym” i z nastaniem zmroku postanowił dowodzić atakiem na miejsce postoju „białej” flotyli koło Wierchniego Usłonu. Okręty prowadzili dwaj doświadczeni piloci, wzięci pod groźbą rozstrzelania

16 Raskolnikov F.F., Na bojevykh postach, Moskwa 1964, s. 5-98.

17 Stark G.K., Moja žizn, w: Almanach «Cytadel», 1998, s. 41.

18 Uljanov H., Chronika dejstvij Volžske-Kamskoj wojennoj flotilii i otriadow sudov za 1918–1920 gg., Gorkij 1934, s. 61-65.

Okręty Meyrera były chronione przez nadbrzeżne baterie i cała wyprawa wyglądała na awanturniczą. Trocki liczył tylko na ciemności i na to, że „biali” w zasadzie nie spodziewają się po bolszewikach tak nagłych działań. Efekt zaskoczenia rzeczywiście zadziałał. „Procznyj” pierwszymi strzałami wznicił pożar na barce z ropą naftową, po czym niszczyciele rozpoczęły ostrzał nadbrzeżnych baterii. Ale kiedy „biali” doszli do siebie i włączyli reflektory, sytuacja się odwróciła. Ze wspomnień Trockiego: „Rzeka była oświetlona na całej szerokości. Za nami nie było nikogo. Byliśmy sami. Nieprzyjacielska artyleria zapewne przecięła drogę pozostałym okrętom flotyli. Nasz niszczyciel tkwił na oświetlonym prostym nurcie jak mucha na jasnym talerzu. Zaraz wezmą nas w ogień krzyżowy, z przystani i ze zbrocza. To było upiorne. Na koniec straciliśmy sterowność. Zerwał się łańcuch szturwału, zapewne uderzył weń pocisk. Próbowaliśmy kierować sterem ręcznie. Ale wokół steru owinął się zerwany łańcuch, ster był uszkodzony i nie pozwalał kierować okrętem. Trzeba było zatrzymać maszyny. Znosiło nas powoli ku kazańskiemu brzegowi, dopóki niszczyciel nie zaparł się burtą o starą na wpół zatopioną barkę. Strzelanina ustała całkowicie. Było widno jak w dzień, cicho jak w nocy. Siedzieliśmy jak w pułapce na myszy. Niezrozumiałe było tylko, dlaczego nas nie gromią. My nie docenialiśmy spustoszenia i paniki, jakie poczynił nasz nalot. W końcu młodzi dowódcy postanowili odepchnąć się od barki i, uruchamiając kolejno to prawą, to lewą maszynę, nadać kierunek niszczycielowi. Udało się. Pochodnia naftowa płonęła. Podchodziliśmy ku zbroczu. Nikt nie strzelał. Za zbroczem pograżyliśmy się, na koniec, w ciemnościach. Z maszynowni wyniesiono nieprzytomnego marynarza. Umieszczona na wzgórzu bateria nie oddała ani jednego wystrzału. Najpewniej nas nie obserwowano. Być może, nie miał już kto nas obserwować. Byliśmy uratowani”¹⁹.

Dziób „Procznego” był mocno podziurawiony pociskiem. Jeszcze dwie kanonierki zostały poważnie uszkodzone, a jedna zatona. O tym, że „Procznyj” staranował w ciemności „Lwa” Trocki nie wspomniał nawet słowem. Tak naprawdę, to „biali” i tak mieli szczęście, ale Trocki uważał, że ryzyko jest tego warte, gdyż nastroje w wojsku znacznie się poprawiły.

Gdy marynarze zajmowali się naprawami, „czerwone” hydroplany przystąpiły do bombardowania Kazania. 1 września „Prytkij” i „Rietiwij” znów stoczyli pojedynek artyleryjski z „białymi”, do którego wciągnięto jeszcze kilka okrętów i który trwał trzy i pół godziny. W tej bitwie do korekty ognia flotyli po raz pierwszy wykorzystano lotnictwo. W końcu „czerwoni” zaczęli strzelać o wiele skuteczniej.

5 września wojska 5. armii „czerwonych” rozpoczęły szturm Kazania. Flotyła wspierała piechotę ogniem, ale „Taszkient” i „Delfin” zostały zniszczone ogniem nadbrzeżnych baterii „białych”.

7 września obie strony użyły przeciwko okrętom lotnictwa. Pływająca bateria „Sierioża” ostrzeliwała przystanie Kazania. Pułk władymirski wyparł białych z Wierchniego Usłonu, a w dniu następnym przybyła tam flotyła „czerwonych”, która rozpoczęła ostrzał kazańskiego Kremla, słobody Tatarskiej, Popowki, wieży ciśniowej. „Biali” odparli atak, używając baterii haubic 152 mm, która prowadziła ogień z zamkniętych pozycji²⁰.

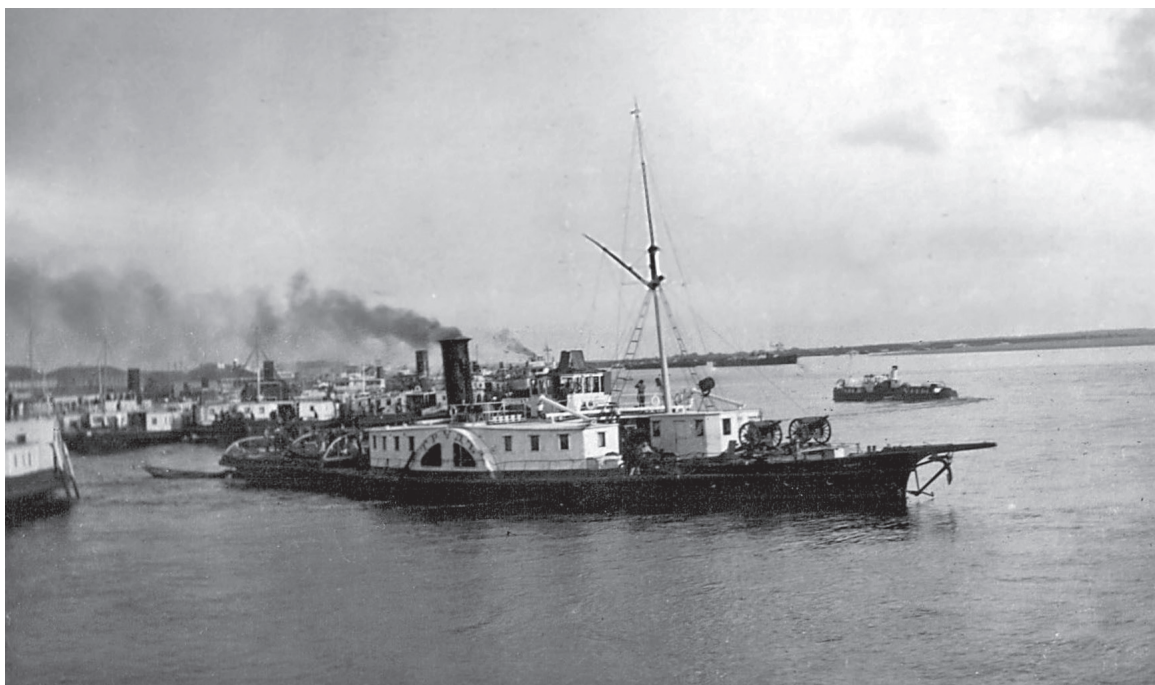
9 września Markin, który najpewniej dość miał przebywania w cieniu Trockiego i Raskolnikowa znów pojawił się na scenie głównej. Oddział złożony z 60 ludzi pod jego dowództwem zszedł z czterech kanonierek na przystani firm „Samolot” i „Kaukaz i Merkury”, gdzie zgarnął baterię siedmiu dział kaliber 152 mm. „Biali” otworzyli silny ogień artyleryjski z Kremla i po godzinie „czerwoni” marynarze zmuszeni zostali do powrotu na kanonierki, zabierając z sobą jako trofeum zamki artyleryjskie z sześciu wrogich dział.

19 Trockij L. op. cit., s. 297-298.

20 Kadesnikov N.E., Kratkij očerok beloj borby pod Andrejewskim flagom na suše, moriach, ozerach i rekach Rossii v 1917-1922 gg., Sankt Petersburg 1991, s. 111-115.

Wieczorem tego dnia „Wania” i „Dobryj” przez 20 minut ostrzeliwały i zdołały unieruchomić samochód pancerny i wrogą baterię. Nasilano ataki, w nocy wysadzono jeszcze jeden desant o liczebności batalionu, po czym niszczyciele „Prytkij” i Rietiwij” obrały kierunek w dół rzeki²¹.

Meyrer nie przeszkadzał w tych manewrach, gdyż jego okręty zajęte były ewakuacją „rezerwy złota”. Jak wspominał Meyrer: „Interesujący widok, kiedy parowce pasażerskie specjalnie przeznaczone do tego celu siadały głębiej i głębiej pod ciężarem złota... Urzędnicy nadzorowali liczenie złota, a dowództwo flotylli – jego załadunek i bezpieczeństwo. Ochrona składała się z wewnętrznej warty, która zamykała się w ładowni na czas przejścia oraz zewnętrznej, z wartownikami przy każdym luku; luki urzędnicy plombowali. Po zakończeniu przewozu urzędnicy zameldowali, że całe złoto i pozostałe kosztowności zostały dostarczone do Samary bez najmniejszych strat”²².



Jeden z parostatków wołżańskiej Flotylli „czerwonych”

Do rana 10 września Kappel sprawnie wyprowadził swoje jednostki z miasta. Jako pierwszy do Kazania wkroczył oddział specjalny „czerwonych” marynarzy pod dowództwem Markina z jednostek „Olga”, „Dobryj”, „Wania” i „Konowod”.

Trocki uznał swoją misję dowódcy wojsk lądowych i flotylli za wykonaną i udał się do Moskwy, a flotylla Raskolnikowa wypłynęła w ślad za „białymi” w dół Wołgi.

11 września doszło do kolejnego pojedynku artyleryjskiego, po którym „białe” okręty wypłynęły z bazy w wiosce Szalanga i dotarły do Krasnowidowa, 54 kilometry od Kazania. „Czerwoni” zajęli Szalangę 14 września, po czym Raskolnikow podzielił flotyllę na dwa oddziały. Mniejszy liczebnie oddział z jednostkami „Konowod”, „Oleń” i „Sierioża” pod dowództwem Saburowa wyruszył na południe, w dół Wołgi. Sam Raskolnikow udał się w górę Kamy²³.

„Czerwoni” posiadali jeszcze Wolską Flotyllę, która opuściła swoją bazę po zajęciu miasta przez „białych” (6 września) i utworzyła nowy oddział sibirski. 22 września flotylla ta umożli-

21 Nazarov A. F., op. cit., s. 66-74.

22 Meyrer G. A., op. cit., s. 79.

23 Mordvinov R.H., Volżskaja flotilija v Graždanskoj vojne, 1918–1920 gg., Moskwa 1952, s. 111-114.

wiła wysadzenie z ośmiu parowców przy stacji Majna dużego oddziału w liczbie 2 tysięcy żołnierzy z czterema działami, 250 końmi i 40 furmankami. Była to największa operacja desantowa nad Wołgą w kampanii 1918 roku. Następnie okręty skutecznie wspierały wojska lądowe w zdobyciu Symbirska, Syzrania i Samary (6 października). Kampania zakończyła się nad środkową Wołgą połączeniem flotyli symbirskiej i oddziału Saburowa w Północny Rzeczny Oddział Astrachańsko-Kaspijskiej Wojennej Flotyli (28 października).

Na Kamie naprzeciwko oddziału Raskolnikowa stanęła Kamska Flotyła „białych” pod dowództwem kapitana Fedosjewa, odgrająającego się, że urządzi bolszewikom „nowe Verdun”, ale zbyt często zagląającego do butelki. Meyrer faktycznie wykonywał funkcję jego zastępcy²⁴.

Ustępując „czerwonym” pod względem liczebności okrętów „biali” co pewien czas przegradzali szlak wodny zatopionymi starymi barkami i urządzali zasadzki artyleryjskie, prowadząc ogień z zamaskowanych pozycji nadbrzeżnych. Kiedy bolszewicy wpadali w popłoch, okręty „białych” przechodziły do kontrataku, zbliżając się na niewielką odległość, otwierały ogień, a potem ponownie odchodziły na kolejną rubież, gdzie stosowano analogiczny schemat.

16 września oddział Raskolnikowa rozlokował się na redzie wioski Bogorodskoje i przystąpił do ostrzeliwania „białych” jednostek cofających się wzdłuż lewego brzegu Kamy. Następnie wysadzono desanty, które zdobyły znaczną liczbę furmanek z końmi i dwa działa z przodkami i jaszczami. Zdobyto także holownik z trzema barkami i kuter parowy „Luna”, który jednak zatonął podczas próby ściągnięcia go z mielizny²⁵.

W skład pierwszego oddziału weszły trzy przerzucone przez Maryński system wodny oznaczone numerami kanonierki. Jednostki te zostały zbudowane w Rewelu (dzisiejszy Tallin) w zakładach „Bekker i K”, Każdą z nich uzbrojono w dwa działa 76 mm i dwa cekaemy w wieżycze dziobowej i rufowej. Ale już 17 września kanonierka nr 1 została zatopiona w nierównej bitwie z trzema wrogimi okrętami koło Sokołek²⁶.

Natomiast Meyrer podaje nieco odmienną wersję. Według jego słów, gdy „biali” zagradzali farwater zatopionymi barkami, kanonierkę ostrzelał niejaki porucznik Cz. ze swojego ustawionego na brzegu działa, po czym wysadził je, napełniając lufę wodą²⁷.

20 września do flotyli dołączył statek oddziału hydroplanów „Samorodok” (holownik z napędem kołowym) z balonem, zwiadowczym. Z balonu czerwoni zaobserwowali sześć wrogich statków, z którymi w dniu następnym stoczono pojedynkę artyleryjski z wynikiem remisowym.

22 września „czerwoni” zajęli bez walki Czystopol, a następnego dnia Wiatkę. W Czystopolu zagarnęli parowiec i prawie trzydzieści barek, po czym wyratowali z opresji uzbrojony parowiec „Aleksandr”, który przebił się do nich, uciekając przed trzema wrogimi jednostkami. Artyleryjskie pojedynki toczono z przerwami przez następne cztery dni.

27 września „czerwoni” złapali drugi oddech w miejscowości Swiatyj Klucz, a rano podeszli do Ełabugu, gdzie pokonali kolejną przeszkodę z dwóch zatopionych barek. Doszło do kolejnej strzelaniny, po której „czerwoni” rozlokowali się na noc naprzeciw wioski Betki.

29 września do flotyli dołączył Markin, przybyły z Niżnego Nowgorodu na pokładzie wyremontowanej kanonierki „Wania”.

30 wrześniu przy Wyspie Zielonej czerwoni znaleźli się w ogniu białej baterii haubic 152 mm, ustawionej na zamaskowanej pozycji, po czym wrócili na miejsce postoju. Markin zamontował

24 Flot v beloj borbe, red. S. V. Vrokov, Moskwa 2002, s. 118.

25 Mordvinov R.H., op. cit., s. 125.

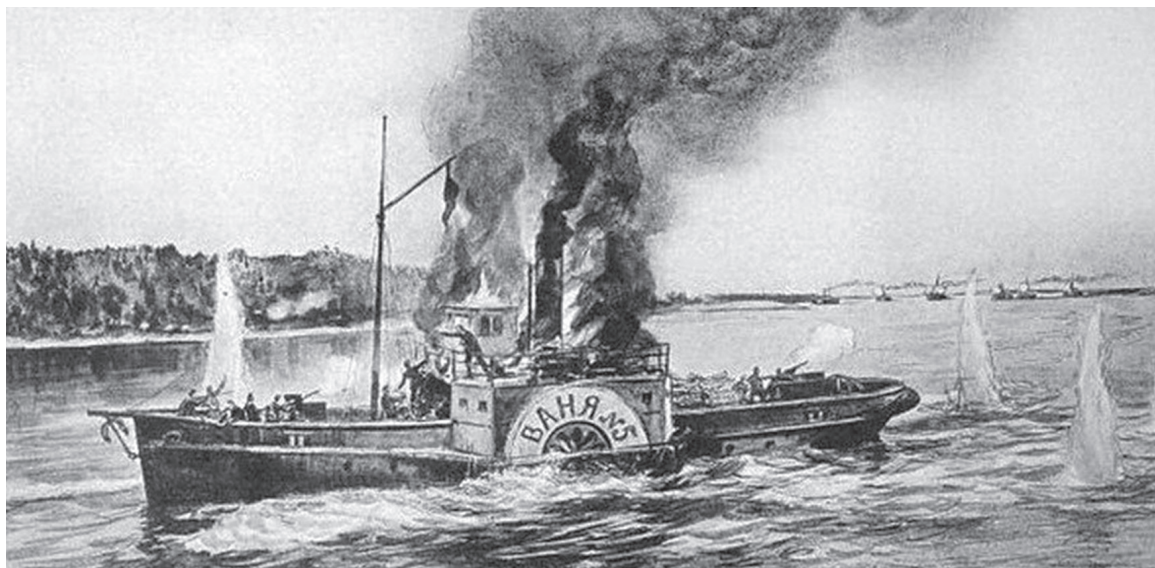
26 Rossijskij Gosudarsvennyj Archiv, op. cit., F. 143. Op. 4. D. 22. L. 24-31.

27 Meyrer G. A. Vojna na Volge. S beregov Ameriku. Jubilejnyj sbornik Obščestva byvšich ruskich morskich oficerov v Amerike. – Nowy Jork 1939, s. 95-97.

prymitywną osłonę minową z bawełny strzelniczej. Dzień następnym stał się jego dniem ostatnim²⁸.

Dowiedziawszy się od lotników, że obok wioski Pijanyj Bor ulokowało się pięć wrogich okrętów, Markin na „Wani-komuniście” i w eskorcie niszczyciela „Prytkij” postanowił dołączyć do patrolującej jednostki „Retiwj”.

Następnie zamierzał zaatakować nieprzyjaciela, najprawdopodobniej nie uzgadniając swojego planu z Raskolnikowem. W następstwie znalazł się pod ostrzałem wyborowej baterii, która otworzyła ogień na „Wanię” z odległości około 15 kabli (2745 m). „Wania” zapalił się i w tym momencie sześć nieprzyjacielskich parowców przeszło do ataku, ostrzeliwując płynące z odsieczą okręty „Olga” i „Prytkij”²⁹.



Zatopienie kanonierki „Wania – Komunist”

Larisa Reissner tak opisywała finał bitwy: „Wania-Komunist” ciężko zraniony, ale ludzie broczący krwią nie ustają w walce. Działo dziobowe Osejczuka nie przestaje strzelać, nieubłaganie trzeszczą cekaemy. Zakrwawieni marynarze gaszą pożar, zatykają dziurę, strzelają... Markin dowodzi bitwą. Swoim opanowaniem i zdecydowaniem działa uspokajająco na każdego z marynarzy. Maszyniści Kulik i Popow usiłują usunąć uszkodzenia, ale nie są w stanie nic zrobić. Wtedy, zamknąwszy dopływ pary, udają się na pokład i zaczynają walczyć u boku towarzyszy. Niszczyciel „Prytkij” podejmuje rozpaczliwą próbę przebiccia się do „Wani-Komunista” i wzięcia go na hol. Obok niszczyciela wybucha pocisk za pociskiem. Statek zostaje zmuszony do odwrotu ...”

Nie pomogły dwa hydroplany, które zrzuciły na białych cztery pudowe bomby i ostrzelały ich z cekaemów. Raskolnikow wysłał dwa szybkie kutry i szalupy z niszczycieli, które uratowały 18 osób. Część marynarzy dotarła wpław do brzegu. „Wania” poszedł na dno razem z Markinem³⁰.

Komisarz Wołżańskiej Flotylii został uhonorowany nekrologiem z podpisem samego Trockiego: „Spośród wielu naszych strat ta jest jedną z najcięższych. Dość mało był on znany w partii i ogólnoradzieckich organizacjach, gdyż nie był dziennikarzem ani mówcą, ale jego czyny były barwniejsze i bardziej wyraziste niż jakiegokolwiek słowa. Znałem go dobrze i zaświadczam, że Markin był jednym z najlepszych w naszych szeregach. Nie chce się wierzyć, że nie ma go już wśród nas”³¹.

28 Širokevad A.B., Velikaja rečnaja vojna. 1918-1920 gody, Moskwa 2006, s. 62-70.

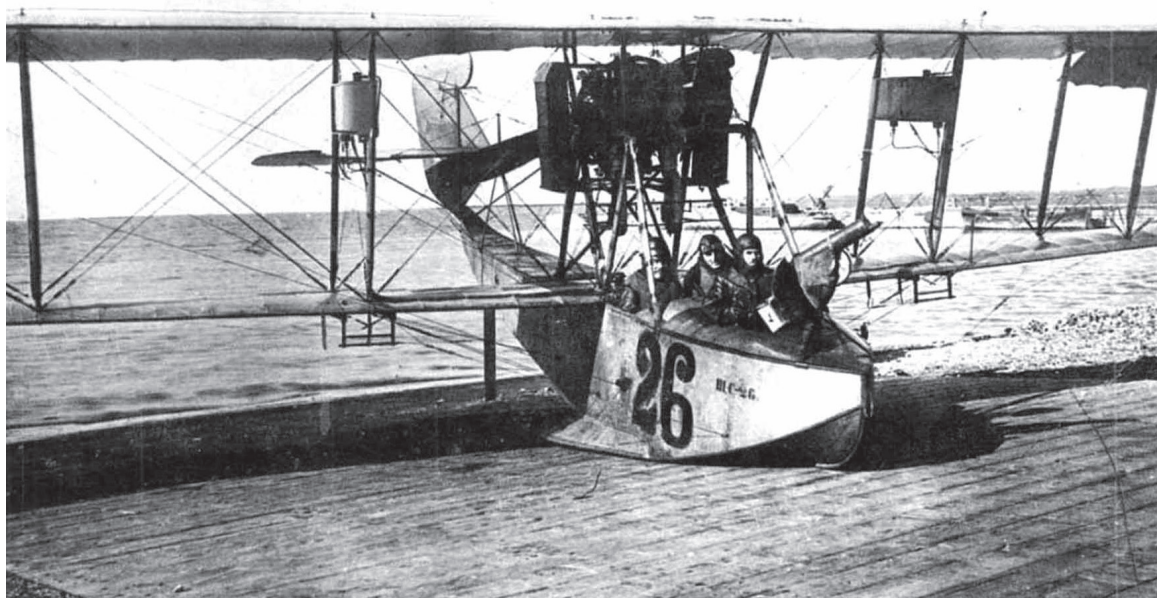
29 Vargin N. F., Komissar Volžskoj flotilii, Moskwa 1961, s. 118.

30 Selakin O., Vania-kommunist, Perm 1963, s. 39-44.

31 Trockij L. D., op. cit. s. 303.

Raskolnikow wstrzymał żeglugę na Kamie i zażądał przysłania jeszcze nie wyremontowanego niszczyciela „Procznyj” „w dowolnym stanie”. Jednostkę wysłano i 7 października „czerwoni” kontynuowali żeglugę. Co prawda, rubież Pijanego Boru osiągnęli dopiero po dwóch tygodniach, ale pod koniec października mogli już wyprzeć białych z Kamy na rzekę Biełaja³².

Kampania rzeczna 1918 roku została zakończona. Georgija Meyrera przeniesiono do Omska, gdzie znajdowała się stolica przywódcy Białej Rosji admirała Aleksandra Kołczaka i mianowano komendantem kompanii Morskiego Ćwiczebnego Batalionu. W styczniu 1920 roku Meyrer ewakuował się z Władywostoku, dotarł na Krym, skąd ponownie ewakuował się z resztkami „białej” Floty Czarnomorskiej. Emigrował do Stanów Zjednoczonych Ameryki, podjął pracę w firmie lotni-



Łódź latająca M-9 Grigorowicza



Fiedor Raskolnikow, dowódca wołańskiej flotylli „czerwonych”

czej Igora Sikorskiego, gdzie zdobył i szacunek i materialny dobrobyt. Zmarł 21 lipca 1945 roku w Huntington, w stanie Nowy Jork, przy czym w ostatnich latach swojego życia stale powracał do swojej wołańskiej kampanii, która, obiektywnie rzecz ujmując, była jego „godziną gwiazdą”³³.

Lew Trocki kontynuował formowanie Armii Czerwonej i Czerwonej Floty, wnosząc ogromny wkład w zwycięstwo bolszewików w Wojnie Domowej. Po walkach pod Kazaniem postanowił pozyskać kadrowych oficerów z okresu przedrewolucyjnego, ale we flocie ten proces zachodził wolniej niż w armii, gdyż wielu oficerów marynarki zostało zlikwidowanych przez marynarzy jeszcze w 1917 roku. Po zakończeniu Wojny Domowej Trocki przegrał walkę o władzę ze Stalinem, wyemigrował i w roku 1940 zginął w Meksyku z rąk agentów NKWD.

32 Širokorad A.B., op. cit., s. 74.

33 Kadesnikov N.E., op. cit., s. 59.

Raskolnikow po kazańskiej operacji wrócił do Petersburga i został dowódcą Floty Bałtyckiej. 26 grudnia stanął na czele wyprawy niszczycieli „Awtroił” i „Spartak” na Tallin, wskutek której okręty zostały przejęte przez Anglików. Spędził prawie pół roku w londyńskim więzieniu i został wymieniony na dziewiętnastu brytyjskich oficerów. Po powrocie mianowano go dowódcą Wołżańsko-Kaspijskiej Flotylli Wojennej, na jej czele zdobył i rozgromił angielską bazę morską w porcie irańskim Enzeli. Od czerwca 1921 roku pracował w dyplomacji w Afganistanie, Estonii, Danii i Bułgarii. W czasach stalinowskich represji odmówił powrotu do ZSRR, publikując „List otwarty do Stalina”. Zmarł we wrześniu 1939 roku w Nicei.



Larisa Reissner

Larisa Reissner zmarła w 1926 roku w Moskwie na tyfus brzuszny po wypiciu szklanki surowego mleka. Dla innego uczestnika kampanii wołżańskiej Wsiewołoda Wiszniewskiego posłużyła za prototyp kobiety - komisarza w znanej sztuce o wojnie domowej „Tragedia optymistyczna”.

W wyniku kampanii 1918 roku, w tym również dzięki działaniom Wołżańskiej Flotylli Wojennej „biali” zostali wyparci z Powołża. W następnym roku działania bojowe flotylla prowadziła na wpadającej do Wołgi Kamie, dopływie Kamy – rzece Białej i dopływie Białej – rzece Ufie. Pod koniec 1919 roku na bazie Wołżańskiej Flotylli została utworzona Wołżańsko-Kaspijska Flotylla Wojenna, odnosząca sukcesy w działaniach przeciwko „białym” i Anglikom na Morzu Kaspijskim. Po zakończeniu Wojny Domowej flotylla została rozwiązana i sformowano ją na nowo w roku 1942 w czasie bitwy pod Stalingradem.



**Sowiecka Flotylla Pińska w obronie Kijowa
w czerwcu – wrześniu 1941 roku**
**The Soviet Pinsk Flotilla in defense of Kiev
in July - September 1941**
**Участие Пинской речной флотилии в обороне Киева
в июле -сентябре 1941 года**

Przedstawiono dzieje formowania Flotylli Pińskiej Armii Czerwonej, podstawę której stanowiły podniesione z dna i wyremontowane monitory polskiej Flotylli Pińskiej. W lipcu – wrześniu 1941 na Białorusi i Ukrainie wzięła udział w walkach przeciw Niemcom. Szczególną uwagę poświęcono działaniom Flotylli w czasie obrony Kijowa, aż do 18-19 września, do chwili zniszczenia przez własne załogi ostatnich okrętów rzecznych.

The history of forming the river Pinsk Flotilla of the Soviet Red Army was presented here. That fleet have been formed by using raised from the bottom and renovated monitors of former Polish Pinsk flotilla. In July - September 1941 the Soviet Pinsk Flotilla took part in Belarus and Ukraine battles against the Germans. Particular attention was given to activities of Flotilla during the defense of Kiev, until September 18-19 and the moment of destruction of last river ships by own crews.

В статье рассказывается о формировании Пинской флотилии Красной армии, основу которой составили затопленные, поднятые и отремонтированные мониторы Польского флота. Освещается участие кораблей в боях против немецких войск на территории Беларуси и Украины в июле – августе 1941 года. Особое внимание уделяется действиям флотилии в период обороны Киева вплоть до уничтожения последних судов своими экипажами 18-19 сентября 1941 года.

W czerwcu 1940 roku na mocy zarządzenia Komisarza Ludowego Marynarki Wojennej Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej (MW RChAC) została rozformowana utworzona w 1931 roku Dnieprzańska Flotylla Wojenna, z której okrętów i pododdziałów utworzono dwie nowe flotylle – Dunajską i Pińską¹.

Podejmując tę decyzję, radzieckie dowództwo przewidywało nieuchronność nadchodzącej wojny z Niemcami. Zakładano, że lądowe działania wojenne rozwiną się w trzech głównych kierunkach i flotylle rzeczne będą współdziałać z natarciem Armii Czerwonej. Rozmieszczone na Ukrainie Południowe Zgrupowanie przy współdziałaniu Floty Czarnomorskiej i Flotylli Dunajskiej miało wykonać natarcie na Rumunię, zdobywając strategicznie ważne złoża naftowe w Ploeshti. Zgrupowaniu Północnemu w krajach nadbałtyckich przypisano rolę pomocniczą i z tego punktu widzenia siły Floty Bałtyckiej oceniano jako wystarczające do powstrzymania operacji marynarki niemieckiej. Jednak na wypadek, gdyby Finlandia podpisała sojusz z Niemcami, przewidywano w celu wsparcia radzieckich wojsk lądowych w Karelii przekształcenie bazy ćwiczebnej Marynarki Wojennej nad jeziorem Ładoga w odrębną jeziorną Ładoską Flotyllę Wojenną.

1 Loktionov I.I., Dunayskaya flotilla v Velikoj Otečestvennoj vojne (1941—1945 gg.), Moskwa 1962.

Zmagania o największej skali powinny rozegrać się w zachodniej Białorusi i we wschodniej części okupowanej przez Niemców Polski. I tu powinna wspomagać wojska lądowe Flotylla Pińska².

Radzieckie dowództwo mogło utworzyć na bazie byłej Flotylli Dnieprzańskiej dwa silne wojskowe związki rzeczne dzięki wykorzystaniu zdobytych we wrześniu 1939 roku polskich monitorów. To te właśnie okręty tworzyły najsilniejszy trzon Pińskiej Flotylli Wojennej, której formowanie rozpoczęto 17 lipca 1940 roku.

Główną bazą związku stało się białoruskie miasto Pińsk, zapleczem – stolica Ukraińskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej Kijów.

Ogólnie w trakcie działań bojowych przeciwko Niemcom w skład flotylli wchodziło 25 okrętów bojowych (w tym 9 rzecznych monitorów, 8 kanonierek i 8 okrętów patrolowych), 78 dział artylerii nadbrzeżnej, 14 samolotów (w składzie 46. Samodzielnej Szturmowej Eskadry Lotniczej), 30 kutrów opancerzonych i kompania piechoty morskiej.

Okrętem sztabowym flotylli został kołowy parowiec „Prypeć”³. Jednostka ta w marcu 1919 roku weszła w skład sowieckiej Flotylli Prypeckiej jako okręt-baza wodnosamolotów. Podczas wojny radziecko-polskiej Polacy zdobyli go w Czarnobylu (pod koniec kwietnia 1920 roku), przemianowali na transportowiec T-1, ale pod koniec lipca zatopili na Pinie podczas odwrotu. Radzieccy marynarze okręt wyremontowali, po czym ponownie zdobyli go Polacy, wyremontowali w Modlinie i przemianowali na „Admirał Sierpinek”.

17 września 1939 roku okręt został zatopiony przez polską załogę, ponownie wydobyto go, wyremontowano i włączono do Flotylli Pińskiej pod nazwą „Prypeć”.

Swoistą siłą uderzeniową Flotylli Pińskiej tworzyły cztery polskie monitory jednego typu zbudowane podczas wojny radziecko-polskiej 1920 roku w stoczni gdańskiej Danziger Werft i zwodowane pod nazwą „Pińsk”, „Warszawa”, „Horodyszczce” i „Mozyrz” (później „Toruń”). Wszystkie cztery okręty zostały zatopione we wrześniu 1939 roku przez własne załogi, zostały wydobyte przez specjalistów będącej w gestii NKWD Ekspedycji Prac Podwodnych o Szczególnym Przeznaczeniu (ЭППОХ) i powtórnie oddane do użytku pod nazwami „Żytomir”, „Witebsk”, „Bobrujsk” i „Winnica”. Monitor „Kraków” został zwodowany w roku 1926. Zbudowała go krakowska firma „Zieleniewski Spółka Akcyjna”, dwa silniki o mocy 60 KM każdy wyprodukowano w warszawskim Towarzystwie Fabryki Motorów „Perkun”. Okręt został zatopiony we wrześniu 1939 przez polską załogę na Pinie, wydobyty, wyremontowany i oddany do użytku pod nazwą „Smoleńsk”.

Kanonierki były różnego typu⁴. Kanonierka „Pieredowoj” była kołowym parowym holownikiem zbudowanym w 1919 roku w Malcowskich Zakładach w mieście Ludinowo w guberni kałuskiej do przewozów komercyjnych. Parowiec brał udział w działaniach bojowych przeciw wojskom Ukraińskiej Republiki Ludowej, ale należyte uzbrojenie (dwa działa 102 mm i jedno działko 76 mm) otrzymał dopiero w 1926 roku.

Takim samym parowym holownikiem był „Wiernyj”, zbudowany w 1898 roku w niemieckich stoczniach. Jednostka brała udział w działaniach bojowych nad Dnieprem przeciwko Ukraińskiej Republice Ludowej i białym wojskom generała Denikina. „Wiernyj” otrzymał na uzbrojenie dwa działa 102 mm, po czym wraz z „Pieredowym” wszedł w skład najpierw Flotylli Dnieprzańskiej, a następnie Flotylli Pińskiej.

W 1932 roku w kijowskim zakładzie „Kuźnia Leninowska” zaprojektowano i rozpoczęto seryjną produkcję pierwszej radzieckiej maszyny parowej o mocy 400 KM z rozrządem parowym Lentza. To umożliwiło rozpoczęcie budowy nowych kołowych holowników parowych serii CB-51.

2 Zaharov M. V., Na kanunie velikih istytanii. Generalnyj štab v predvovnyenne gody, Moskwa 2005, s. 402–406.

3 Spičakov V.A., Pinskaya flotilla v dokumentah i vospominaniach, Lwów 2009, s. 17–19.

4 Platonov A. I., Enciklopedia sovetskikh podvodnyh korably 1941—1945, Sankt Petersburg 2002, s. 377–379.

Statki posiadały w pełni spawany kadłub, obszerne pomieszczenia, kajuty jedno- i dwuosobowe, pomieszczenie z prysznicami i pralnię. Zgodnie z planem mobilizacyjnym cztery takie holowniki „Smolnyj”, „Kreml”, „Kaganowicz” i „Dimitrow” po wybuchu wojny otrzymały na uzbrojenie po dwa działa 102 mm i jedno działko kalibru 76 mm⁵.

Kanonierki „Białorus” i „Trudowej” zbudowane zostały w latach 1932-1935 w Pińsku dla 1. Dywizjonu Bojowego polskiej flotylli rzecznej jako „Zaradna” i „Zawzięty”. Zostały one zatopione przez załogi 18-19 września 1939 roku. Po wydobyciu zostały wyremontowane i wcielone do radzieckiej Flotylli Pińskiej.

Spośród tzw. okrętów patrolowych w kijowskim zakładzie „Kuźnia Leninowska” zbudowano i zwodowano w połowie lat 30. XX w. kołowe holowniki parowe „Puszkin”, „Wodopianow”, „Komuna Paryska”, „Technik”, „Bolszewik” i „Woroszyłow” („Puszkin” i „Wodopianow” pierwotnie nosiły nazwy „Jan Gamarnik” i „Tuchaczewski”, ale ich nazwy zmieniono po uznaniu tych działaczy za „wrogów narodu”). Zgodnie z planem mobilizacyjnym okręty te zostały wcielone do Flotylli Pińskiej po wybuchu wojny z Niemcami i otrzymały na uzbrojenie po 1-2 działa 75 i 76 mm. Po dwa działa 75 mm posiadały kołowe holowniki „Rulewoj” i „Rieka” zbudowane w roku 1912 w Kijowie w zakładzie Kondziarskiego.

10 kanonierek rzecznych wcześniej było na uzbrojeniu polskiej flotylli. Jeszcze pięć kanonierek rzecznych typu D nr 201, 202, 203, 204 i 205, zbudowanych w 1916 roku na zamówienie rządu rosyjskiego w Stanach Zjednoczonych brało udział w I wojnie światowej i wojnie domowej. Tuż przed wojną z Niemcami armaty Hotchkissa kalibru 37 mm na tych kanonierekach zostały zamienione na cekaem Diegtiarowa-Szpagina 12,7 mm wzór 1938.

Wojna dla marynarzy flotylli rozpoczęła się od otrzymania depechy ze Sztabu Głównego Marynarki Wojennej: „Gotowość operacyjna numer 1”, podpisanej przez Komisarza Ludowego Marynarki Wojennej admirała floty Nikołaja Gierasimowicza Kuźniecowa. W odróżnieniu od innych radzieckich głównodowodzących Kuźniecow wydał tę dyrektywę na swoje ryzyko wbrew zaleceniom Stalina „nie poddawać się niemieckim prowokacjom”, co pozwoliło radzieckim siłom morskim stawić opór w stanie pełnej gotowości.

Gdy o godzinie 4 rano 22 czerwca lotnictwo niemieckie przeprowadziło nalot na Kijów oraz inne strategicznie ważne punkty i miejsca zgrupowania wojsk radzieckich, straty Flotylli Pińskiej ograniczyły się do 1 rannego. Wysoki poziom gotowości bojowej był zasługą jej dowódcy kontradmirała Dmitrija Dmitrijewicza Rogaczowa (1895-1936) – byłego ślusarza, powołanego do marynarki w 1915 roku, odbywającego służbę na starym pancerniku „Sława”. W okresie wojny domowej Rogaczow dowodził lądowymi oddziałami rewolucyjnych marynarzy walczących z białymi. Następnie był pomocnikiem dowódcy oddziału Syberyjskiej Flotylli Wojennej na jeziorze Bajkał. W roku 1938 po ukończeniu Szkoły Marynarki Wojennej imienia Frunzego, gdy wskutek stalinowskich represji powstały braki kadry dowódczej, został mianowany zastępcą dowódcy Amurskiej Flotylli Wojennej. Flotyllą Pińską dowodził od dnia jej utworzenia. Tuż po zakończeniu niemieckiego nalotu w Kijowie w zakładzie imienia Stalina rozpoczęto uzbrajanie zmobilizowanych do Flotylli Pińskiej holowników, które przekształcono w kanonierki i okręty patrolowe.

Sam Rogaczow na monitorze flagowym „Żytomir”, na czele czołowego oddziału przepłynął Kanał Dnieprzańsko-Bużański (Królewski) z Pińska do Brześcia (prawie 200 km) na miejsce stałej dyslokacji 4. Armii. Jednocześnie wysłano oficerów sztabowych w celu nawiązania łączności z 6. i 42. Dywizją Strzelecką. Jednak nie udało się łączności nawiązać. Przy podejściu do Brześcia panował już chaos. Wtedy Rogaczow podjął decyzję o wyruszeniu do Kobrynia, gdzie rozlokowany był sztab 4. Armii w celu otrzymania zadań bojowych.

5 Spičakov V.A., op. cit., s. 71-73.

Kobryń przeżywał bombardowania. Oprócz tego śluzy utrzymujące poziom wody w kanale zostały porzucone przez ochronę. Poziom wody opadał tak gwałtownie, że trzeba było pilnie poderwać i zatopić w poprzek kanału dwie barki, tworząc w ten sposób zaimprovizowaną tamę. Jedynie cud uratował okręty przed przejściem przez atakujące niemieckie wojska. Przechodząc przez wododział pomiędzy piątą a szóstą śluzą monitor „Smoleńsk” miał pod dnem zaledwie 15 centymetrów wody. Niemniej jednak okręty powróciły do Pińska bez strat. W mieście czekała ich przykra niespodzianka. Sztab 4. Armii, garnizon i całe partyjne kierownictwo w pośpiechu opuścili Kobryń, nie wydając żadnych dyspozycji i nikogo o tym nie informując. Po miesiącu dowódca 4. Armii generał-major A.A. Korobkow został rozstrzelany „za utratę zdolności kierowania wojskami”⁶.

Ale Rogaczow w tych dniach zmuszony był działać według własnego uznania i bez łączności z dowództwem wojsk lądowych. W razie wysadzenia przez saperów Armii Czerwonej mostów na Prypeci przy zatarasowanym korycie rzeki flagowy oddział flotylli mógł znaleźć się w pułapce. Aby uniknąć takiego scenariusza, Rogaczow wyprowadził swoje okręty w rejon Łunińca, gdzie rankiem 29 czerwca otrzymał rozkaz Głównego Sztabu Marynarki Wojennej wzięcia udziału w obronie kierunku pińskiego. Zresztą, już 3 lipca Pińsk został opuszczony przez 75. Dywizję Strzelecką praktycznie bez walki, co uzasadniano brakiem amunicji.

5 lipca 1941 roku, zgodnie z dyrektywą Stawki Naczelnego Dowództwa, Pińska Flotylla Wojskowa operacyjnie została podporządkowana dowódcy 21. Armii generał-lejtnantowi W.F. Gierasimienko, co pozwoliło poprawić współdziałanie między jednostkami wojskowymi a marynarzami. Flotylla znalazła się na styku Frontu Zachodniego i Południowo-Zachodniego i co za tym idzie, na styku grup armii niemieckich „Centrum” i „Południe”, nacierających na Białorusi i Ukrainie. Biorąc to pod uwagę, Rogaczow podzielił flotyllę na trzy oddziały. Berezyński i Prypecki były operacyjnie podporządkowane Frontowi Zachodniemu, a Dnieprzański – broniącemu Kijowa Frontowi Południowo-Zachodniemu.

Pierwszą znaczącą stratą flotylli był monitor „Winnica”, który wyruszył 12 lipca w rejon miasta Reczyca celem wsparcia kontrataku 21. Armii. 15 lipca z okrętu pod osłoną jego artylerii wysadzono desant w rejonie wsi Nowaja Bielica, ale wskutek ostrzału artyleryjskiego przeciwnika jednostka została trafiona sześć razy, osiadła na mieliźnie i następnego dnia została wysadzona przez własną załogę. 37 marynarzy pieszo dotarło do osady Parycze.

Istnieje też inna wersja zatonięcia monitora, przytoczona przez białoruskiego historyka W.A. Romancowa, powołująca się na raport nr 415 Zastępcy Naczelnika Wydziału ds. Nadzwyczajnych NKWD 21. Armii pułkownika Agiejenkowa, 26 lipca 1941 roku opatrzony klauzulą „ściśle tajne” i skierowany do sekretarza KC KP (b) Białorusi Ejdinowa i zastępcy Komisarza Ludowego NKWD BSSR Duchowicza. „Na zebraniu 13 lipca 1941 r. w Paryczach dowódca 487 Pułku Strzeleckiego major Gonczaruk rozkazał dowodzić operacją dowódcy batalionu Riabikowowi, którego w obecności komisarza pułku Pieluszeniuka, swojego pomocnika ds. jednostki bojowej majora Sokołowa i innych dowódców uprzedził i poinstruował, że operacja będzie przeprowadzona wspólnie z Flotyllą Pińską i oddziałem partyzanckim. Rozkazał Riabikowi, aby ten poinformował o tym cały skład osobowy i kadrę dowódczą, która będzie uczestniczyć w operacji”. W rejon wioski Nowaja Bielica wysłano baterię pod dowództwem młodszego lejtnanta Łomakina, którego Riabikow zapomniał poinformować o wspólnych działaniach z Flotyllą Pińską. „Łomakin, zauważywszy zamaskowane wieże okrętów, - mówi się dalej w raporcie, - wziął je za niemieckie czołgi i otworzył ogień. Flotylla odpowiedziała ogniem w kierunku baterii, innych jednostek 487. Pułku Strzeleckiego i oddziału Miklaszewicza, znajdującego się na brzegu. W wyniku wymiany ognia z dowództwa flotylli zginęło 5 osób i 5 zostało rannych”⁷. Według wersji białoruskiego historyka, „Winnica” odniosła poważne uszkodzenia po tej bitwie, chociaż nie całkiem jest jasne, w jaki sposób takie uszkodzenia mogły nanieść monitorowi nie posiadający artylerii partyzanci.

6 Gorodaa-geroi. Kiev // Dosye Kollekcija. 2015. Nr 1. s. 8-16.

7 Nacionalnyi archiv Respubliki Belarus, F. 4., Op. 1, D. 2., L. 148a-149a.

Następną stratą był kuter opancerzony nr 205, który wraz z innymi okrętami oddziału uczestniczył w walkach z nieprzyjacielem usiłującym przepłynąć się przez Berezynę. W odległości pół kilometra od jeziora Głuszaj kuter został bezpośrednio sześciokrotnie trafiony przez pociski niemieckiej artylerii polowej. Z przebitym pancernem i wieżyczką osiadł na mieliźnie, a ponieważ nie było możliwości usunięcia uszkodzeń, został wysadzony granatem przeciwczołgowym.

Tymczasem na południu po rozgromieniu okrążonej 6. i 12. Armii 6 sierpnia 1941 roku czołowe jednostki niemieckiej 6. Armii podeszły do obrzeży Kijowa. Jeszcze bardziej na południe, aby uniknąć strategicznego okrążenia, wojska radzieckie odchodziły w kierunku Krymu, rezygnując z pomysłu rozwijania natarcia w kierunku pól naftowych Ploeshti. Główne siły Flotylli Dunajskiej wycofano początkowo do Odessy, a następnie do Chersonia, ale dwa monitory – „Żemczużyn” i „Rostowcew” przerzucono przez Dniepr do Kijowa do dyspozycji Rogaczowa.

19 sierpnia 1941 roku Stawka Naczelnego Dowództwa wydała rozkaz o wycofaniu armii Frontu Południowo-Zachodniego za Dniepr z późniejszą organizacją obrony wzdłuż wschodniego brzegu rzeki. Kijów miał zostać utrzymany za wszelką cenę. Osłaniać odwrót i nie dopuścić do przeprawienia się Niemców na wschodni brzeg Dniepru miała Flotylla Pińska, a dokładniej oddział dnjeprzański, którym bezpośrednio dowodził kapitan 1. rangi Iwan Ławrientiejewicz Krawiec. Jego okręty wspierały ogniem artylerii obronę mostów, osłaniały przeprawę wycofujących się wojsk, udzielały ogniowego wsparcia przemykającym ku rzece flankom wojsk lądowych w obronie i kontratakach.

Po zabezpieczeniu przepraw wojsk radzieckich na północ od Kijowa Rada Wojskowa Frontu Południowo-Zachodniego wysłała dowódcy Flotylli depezę: „Do dowódcy Flotylli Pińskiej kontradmirała Rogaczowa D.D. Wykonaliście zadania w duchu tradycji radzieckich marynarzy. Zasłużonych towarzyszy przedstawcie do nagrody. Dowódca frontu generał-pułkownik Kirponos”⁸.

Z komunikatu operacyjnego Frontu Południowo-Zachodniego: „10.VIII.41 w celu przeciwdziałania forsowania Dniepru przez przeciwnika do Kremieńczugu wysłano monitor „Żemczużyn” ze wsparciem kanonierek „Wiernyj” i „Pieredowoj”. 11.VIII.41 okręty zostały ostrzelane przez artylerię wroga z prawego brzegu rzeki w rejonie Tarasowki. Dowódca grupy okrętów kapitan-lejtnant Pawłow podjął decyzję o powrotnym kursie i zdławieniu przeciwnika ogniem okrętów, a następnie, po wysadzeniu desantu, zapewnienie bezpiecznego ruchu na rzece. Rozpoznanie walki wykazało, że do Dniepru podeszła duża jednostka nieprzyjaciela. W wyniku kontaktu ogniowego okręty zniszczyły do dziesięciu czołgów przeciwnika i unieszkodliwiły kilka baterii.

Wskutek walki na monitorze „Żemczużyn” uszkodzony został jeden z silników, kanonierka „Pieredowoj” trafiona pociskiem w pomieszczenie kotłowni całkowicie utraciła zdolność do pływania. Kanonierka „Wiernyj” (dowódca starszy lejtnant Tieriechin), osłaniając uszkodzone okręty, wzięła na hol kanonierkę „Pieredowoj”. Podczas manewru w kanonierkę „Wiernyj” także trafiło kilka pocisków. Załoga wykazała się męstwem i pomysłowością w walce o uratowanie okrętu ...”⁹. Nie udało się jednak uratować kanonierki „Pieredowoj”. Gdy nad ranem Niemcy wznowili ostrzał, jednostka została wysadzona na rozkaz jej dowódcy, kapitana-lejtnanta A.Z. Pawłowa. Taki sam los spotkał monitor „Żemczużyn” .

21 sierpnia 1941 roku Grupa Armii Południe przystąpiła do operacji okrążenia Kijowa i broniących się na rubieży Dniepru wojsk Frontu Południowo-Zachodniego. Operacja ta (wraz z operacją wiazieską) doprowadzi do największej katastrofy w historii Armii Radzieckiej i rosyjskich sił zbrojnych, wskutek której Niemcy wezmą do niewoli ponad 600 tysięcy żołnierzy.

8 Ačkasov V.I., Basov A.V., Sumin A. I., Boyevoi put Sovetskogo Vojenno-Morskogo Flota, Moskwa 1988, s. 383.

9 Centralnyi archiv Ministerstva oborony Rossijskoi Federacji. Nagradnye listy na ličny sostav Pinskioi voyennoi flotili. //podvignaroda.ru

W tle rozgrywającej się ogromnej tragedii marynarzom Flotylli Pińskiej pozostała jedynie honorowa walka do ostatniego żołnierza. 17-19 sierpnia odcięte w pobliżu Kaniewa od Kijowa okręty oddziału dnjeprzańskiego były w stanie przebić się, mimo umocnionego na prawym brzegu Dniepru nieprzyjaciela do ukraińskiej stolicy¹⁰.

23 sierpnia poddana krótkiemu remontowi kanonierka „Wiernyj” wysunęła się do wioski Okuninowo w celu zapewnienia osłony przeprawy. Wieczorem tego dnia niemiecki czołowy oddział przeprowił się przez most na Dnieprze i zajął przyczółek na lewym brzegu. 24 sierpnia „Wiernyj” zajął pozycję 5 kilometrów na południe od mostu i otworzył ogień, uszkadzając jedną z jego podpór, a następnie zniszczył około 10 przejeżdżających przez most samochodów. Z północy ostrzał prowadziła kanonierka „Kreml”. Wspólnym wysiłkiem udało im się naruszyć jedną z kratownic mostu. Ale 25 sierpnia w pobliżu wioski Suchołuczje „Wiernyj” stał się celem niemieckiego lotnictwa. Jeden z samolotów nieprzyjaciela udało się zniszczyć, ale podczas drugiego nalotu kanonierka została dwukrotnie trafiona i zatonała. Wśród 11 zaginionych bez wieści i 9 zabitych był również dowódca okrętu A.F. Tieriechin.

Tej samej nocy, kanonierka „Dimitrow”, usiłując przebić się obok zdobytego przez Niemców przyczółku koło Okuninowa kilkakrotnie została trafiona i wbiła się w uszkodzoną kratownicę mostu. Kilku członków załogi uratował i przewiózł na lewy brzeg okręt patrolowy „Rulewoj”. Płynący z nim patrolowiec „Rieka” został trafiony przeciwczołgowymi pociskami 37 mm, utracił sterowność i sam zatonął, wbijając się w kadłub tonącej kanonierki „Dimitrow”.

Po upływie około godziny został w tym samym miejscu ostrzelany okręt patrolowy „Bolszewik”. Ogarnięta pożarem jednostka utraciła sterowność, została zniesiona ku okuninowskiemu mostowi i tam zatonała. Okręt patrolowy „Pariżskaja kommuna” otrzymał dwa trafienia, udało mu się przepłynąć pod mostem, ale po kilku minutach został trafiony jeszcze jednym pociskiem w silnik. Po utracie sterowności okręt osiadł na mieliźnie. Rankiem został wysadzony przez własną załogę. Ratujący załogi „Dimitrowa” i „Rieki” okręt patrolowy „Rulewoj” został zatopiony rankiem po wymianie ognia z niemiecką artylerią polową.

Noc i dzień 26 sierpnia okazały się dla Pińskiej Flotylli najcięższymi od rozpoczęcia działań bojowych. Okręty bez powodzenia usiłowały przeszkodzić nieprzyjacielowi w rozszerzeniu przyczółka na lewym brzegu, wskutek czego wzięto je w krzyżowy ogień, a na dodatek zostały zaatakowane przez nieprzyjacielskie lotnictwo. To samoloty Luftwaffe zatopiły monitor „Rostowcew”, który udało się później wydobyć, ponownie wyremontować w zakładzie im. Stalina i wcielić do służby (ostatecznie „Rostowcew” został zniszczony przez załogę 19 września). Walcząca razem z „Wiernym” kanonierka „Kreml” po utracie „towarzysza” została zaatakowana w dzień 26 sierpnia przy wiosce Tarasowicze przez 10 wrogich samolotów. Jeden z nich został zestrzelony, ale bezpośrednie trafienie bomby w pokład spowodowało wybuch amunicji. Kanonierka szybko zatonała, a większość załogi (21 osób) poniosła śmierć. Okręt patrolowy „Wodopianow” nie zdołał przebić się obok okuninowskiego mostu i po odpłynięciu na Domantów został rankiem zatopiony przez rozmieszczoną na prawym brzegu Dniepru artylerię nieprzyjaciela.

Oceniwszy poniesione straty i konieczność skoncentrowania się na obronie odcinka Dniepru łączącego Kijów z lewym brzegiem Rogaczow postanowił zebrać posiadane jeszcze okręty w rejonie ukraińskiej stolicy. 28 sierpnia do Kijowa koło Okuninowa przebiły się jednostki oddziału be-rezyńskiego. Za tę operację trzeba było zapłacić stratą okrętu patrolowego „Technik” i stawiacza min „Pina”, przy czym „Pina” została zniszczona ogniem niemieckich czołgów.

Równie ciężkimi stratami w dniach 30-31 sierpnia okupione zostało przerwanie się oddziału prypeckiego. Monitor „Bobrujsk” oraz kanonierki „Smolnyj” i „Trudowoj” zostały zatopione na skutek ostrzału przez czołgi i artylerię nadbrzeżną. W konsekwencji tego kapitana i komisarza ka-

10 Centralnyi archiv Ministerstva oborony RF, F. 229., Op. 161., D. 11., L. 216-218.

nonierki „Trudowej” postanowiono postawić przez sądem, gdyż, jak zeznali marynarze, rozkazali oni załodze opuścić w pełni zdolny do walki okręt¹¹.

Nie są do końca oczywiste okoliczności utraty uczestniczącego w tym przerwaniu monitora „Żytomir”. Według jednej wersji, okręt został bezpośrednio trafiony i osiadł na mieliźnie w pobliżu wioski Swaromje, po czym, 1 września został wysadzony przez własną załogę. Według innej wersji, „Żytomir” został wysadzony, osiadł na mieliźnie w rejonie Nowosiołki-Czernin na rozkaz dowódcy 131 Dywizji Strzeleckiej, co, zresztą, przeczy innym ujawnionym dokumentom. Według trzeciej wersji, najbardziej przekonującej, „Żytomir” osiadł na mieliźnie po dwóch trafieniach na szerokości desniańskiej wioski Nowosiołki. Kapitan A.P. Bykow, rozkazawszy oddziałom piechoty ochraniać okręt, sam z załogą wyruszył do Kijowa. Monitor żołnierze wysadzili 7 września, gdy niebezpieczeństwo jego przejścia przez nieprzyjaciela stało się zbyt poważne¹².

Z załóg utraconych okrętów sformowano dwa oddziały piechoty morskiej, które do 19 września będą uczestniczyć w obronie miasta, wyróżniając się wśród oddziałów piechoty swoim pełnym determinacją męstwem¹³.

Monitor „Smoleńsk” z oddziału prypeckiego nie przerwał się do Kijowa, gdyż jeszcze 25 sierpnia w rejonie Suchołuczje ucierpiał podczas nalotu nieprzyjacielskich samolotów. Po niewielkim remoncie 2 września okręt przepłynął na Desnę w rejon Czernihowa, gdzie zniszczył przeprawę przeciwnika. Po tym okręt faktycznie znalazł się w okrążeniu i 15 września został zatopiony przez własną załogę. Plany niemieckiego dowództwa - okrążenia zgrupowania kijowskiego na początku września 1941 roku były oczywiste i tylko względy prestiżowe skłoniły Stalina do uporu na rzecz utrzymania Kijowa. Wieczorem 13 września Naczelnik Sztabu Frontu Południowo-Zachodniego generał-major Wasilij Iwanowicz Tupikow, wysyłając do Sztabu Generalnego i Naczelnego Dowództwa Kierunku Południowo-Zachodniego raport zakończył go zdaniem: „Początek zrozumiałej dla was katastrofy jest kwestią kilku dni”¹⁴.

Sztab Generalny w osobie Naczelnika marszałka B.M. Szaposznikowa zareagował na to następującą depeszą: „Do Dowódcy FPZ, kopia do Dowództwa Naczelnego FPZ. Generał-major Tupikow przesłał do Sztabu Generalnego paniczny komunikat. Okoliczności, odwrotnie, wymagają zachowania wyjątkowo zimnej krwi i wytrzymałości dowódców wszystkich szczebli. Konieczne jest, bez wpadania w panikę, podjęcie wszelkich środków, aby utrzymać zajmowane pozycje, a szczególnie mocno utrzymywać flanki. Należy zmusić Kuzniecowa (21 Armia) i Potapowa (5 Armia) do zaniechania odwrotu. Należy uświadomić całemu składowi osobowemu frontu konieczność wykonywania poleceń tow. Stalina, wydanych dla Was 11 września”¹⁵.

15 września niemieckie „kleszcze” zacisnęły się wokół czterech rosyjskich armii. Rozpoczęła się agonía Flotylli Pińskiej i całego Frontu Południowo-Zachodniego, trwająca do 20 września, kiedy przy wyjściu z okrążenia zginą w walce dowódca frontu M.P. Kirponos, członkowie Rady Wojennej M.A. Burmistenko, J.P. Rykow i Naczelnik Sztabu W.I. Tupikow. Spośród najwyższego dowództwa ocaleje tylko Naczelnik Oddziału Operacyjnego I.C. Bagramian, który później zostanie marszałkiem Związku Radzieckiego.

Ocaleje również Rogaczow. 18 września zostaną wysadzone przez własne załogi znajdujące się w porcie rzeczonym ostatnie duże okręty Flotylli Pińskiej: okręt sztabowy „Prypec”, monitory „Witebsk”, „Lewaczow” i „Flagin”, kanonierki „Biełorus” i „Kaganowicz”, okręt patrolowy „Woroszyłow”. Tego samego dnia Rogaczow, przebywający w sztabie Flotylli rozmieszczonym w głównym

11 Ibidem, D. 128., L. 155-160.

12 Černikov I.I., Monitory tipa “Gdansk” //cmboat.ru/monitor/monitor54/

13 Kajnarán A. V., Muravov D.S., Yuščenko M.V., Kiyevskiy ukreplonnyy rayon. 1941 god. Chronika oborony, Żytomir 2017, s. 404-411.

14 Isaev A. V., Ot Dubno do Rostova, Moskwa 2004. s. 139.

15 Ibidem, s. 139.

budynku Akademii Kijowsko-Mohylańskiej, podczas ostrzału artyleryjskiego został ciężko ranny w ramię. Z Kijowa ewakuowano go samolotem, dosłownie tuż przed wkroczeniem faszystów do miasta.

Podczas bitwy stalingradzkiej Rogaczow dowodził Wołżańską Flotyllą Wojenną, a w latach 1944-1946 był dowódcą Kijowskiej Bazy Marynarki Wojennej odtworzonej przez Dnieprzańską Flotyllę Wojenną. Jego zasług nigdy nie doceniono. Do rezerwy odszedł w 1956 roku, w randze kontradmirała, chociaż sam i jego podwładni bronili Kijowa do końca¹⁶.



16 Centralnyi archiv Ministerstva oborony Rossijskoi Federacii. Nagradnye listy na Dmitriya Dmitryevicha Rogačova //podvig-naroda.ru

Bitwa o Dunaj - bitwa o paliwo. Nieznana bitwa powietrzna nad rzeką (kwiecień- maj 1944). Battle for the Danube - struggle for fuel. Unknown air battle over the river (April-May 1944).

Rzeka Dunaj była ważnym szlakiem komunikacyjnym, którym dostarczono ropę z Rumunii do wiedeńskich rafinerii. W czasie bitwy o paliwo Alianckie Siły Powietrzne, 205 Dywizjon Królewskich Sił Powietrznych podjął z początkiem kwietnia 1944 roku minowanie drogi wodnej, prowadzonej w górę rzeki, do rafinerii Wiednia. Operacja zakończyła się połowicznym sukcesem, niemieckie dowództwo musiało zwiększyć liczbę trałowców na rzece i osłonę lotniczą statków transportujących ropę naftową. Aliantom udało się zatopić kilka tankowców i kilkakrotnie wstrzymać żeglugę do czasu oczyszczenia szlaku z min. Autor prezentuje te zmagania w oparciu o rozszyfrowane przez aliantów niemieckie meldunki, mówiące o sukcesach operacji alianckiej i podające listę strat.

The Danube River was an important communication route where oil was delivered from Romania to the Vienna refineries. During the battle for the fuel of the Allied air forces, the 205 Squadron of Royal Air Force started with the beginning April 1944, mining the waterway, upstream, to Vienna refinery. The operation ended with half-success, German command had to increase the number of minesweepers on the river and the air cover for ships transporting crude oil. The Allies managed to sink a few tankers and stop the navigation several times until the route was free of mines. The author presents these struggles based on the German reports decoded by the Allies on the successes of the Allied operation and giving list of losses.

Na początku kwietnia 1944 roku niemiecka armia, marynarka wojenna i siły powietrzne stały przed problemem wycofania się z Półwyspu Krymskiego. Wszystkie oddziały były zaangażowane w tę operację. Niemieckie naczelne dowództwo było też zaskoczone i całkowicie nieprzygotowane do ofensywy Królewskich Sił Powietrznych na kierunku Dunaju. Brytyjscy lotnicy zaczęli nadlatywać nocami nad Dunaj na początku kwietnia 1944 r.

Grupa Royal Air Force nr 205 z siedzibą we Włoszech rozpoczęła prowadzenie tych operacji w nocy z 8 na 9 kwietnia 1944 r. Pierwsza faza tej bitwy zakończyła się w nocy z 14 na 15 kwietnia 1944 r. Działalność Royal Air Force została bardzo dobrze opisana przez kilku autorów¹. Więcej światła na te operacje rzuciło odszyfrowane niemieckich wiadomości, które wyjaśniają, jakie środki w celu oczyszczenia Dunaju podjęło niemieckie dowództwo².

1 Podstawową pozycją piśmiennictwa jest: David Gunby, Peter Kaššak, Gardening by Moonlight. 205 Group RAF mining operations over the River Danube in 1944. Bratislava 2017, pp. 39-117.

2 Podstawę źródłową pracy stanowią przede wszystkim dokumenty zgromadzone w The National Archives Kew (hereafter TNA), AIR49/95, No 205 Group - Central Mediterranean Forces: reports, June 1941 - Dec. 1946.

Nie było łatwo przygotować tak niezwykłą misję, ponieważ nie było lotników, którzy mieliby odpowiednie doświadczenie. Jak napisano w książce rejestru operacji 205 Grupy RAF: „Operację ogrodniczą” („Gardening Operation”) rozpoczęto w kwietniu 1944 r., zrzucając na Dunaj około 200 min Mark IV i Mark V. Trudności polegały na uzyskaniu niezbędnych urządzeń, taśm nośnych i belek bombowych, a także doświadczonego personelu wyspecjalizowanego w przygotowywaniu powietrznego minowania. Specjaliści od osprzętu elektrycznego zostali ostatecznie przywiezieni z Bliskiego Wschodu, na dzień przed operacją. Kryptonim „Ogrodnictwo” („Gardening”) było nazwą osłony dla operacji minowych, a miny były zwykle nazywane „ogórkami”, ponieważ „ogrodnik” je sadzi.

Starszy oficer niemieckiej grupy marynarki Żelazna Brama (Eisernes Tor Gruppe) poinformował, że Dunaj został osiągnięty przez RAF o 11.45 rano 8 kwietnia 1944 r., gdy nadleciało 7-8 samolotów wroga na małej wysokości. Oczekiwano, że miny zostaną zrzucone na Dunaju wokół rumuńskiego miasta Baziaș. Ta spekulacja została potwierdzona rano. Dryfujące miny zlokalizowano w pobliżu rzecznych znaczników kilometrowych nr 1131 i 1150.

Niemieckie dowództwo nie myliło się co do brytyjskich bombowców. Nadleciało dziesięć Wellingtonów Mk. X z 37 dywizjonu, z których pięć zrzuciło miny 3 km na wschód od Belgradu zgodnie z rozkazem i 6 km na zachód od Belgradu. Załoga zrzuciła miny z wysokości od 400 do 500 stóp. Reszta bombowców nie zdołała wykonać misji i powróciła z minami do bazy.

Z dziesięciu bombowców Wellington z dywizjonu 70 jednemu nie udało się powrócić, a inne przekroczyły cel i miny nie zostały zrzucone do rzeki, ale do pobliskiego ogrodu. Tylni strzelcy bombowców ostrzelali statki na rzece za pomocą broni maszynowej w okolicach miejscowości Omoljica, Starčevo i Ritopek. W sumie zrzucili szesnaście 1600-funtowych min Mark III i IV z wysokości 250 do 500 stóp. Wszystkie trzy bombowce Liberator ze 178 dywizjonu wypełniły zadanie zgodnie z rozkazem. Każdy z nich zabrał tylko po 4 miny.

Podczas minowania rzeki między Belgradem a Baziasem prawy silnik Wellingtona B. Mk. X LP139, DU-B został podpalony przez ogień przeciwlotniczy i samolot musiał przymusowo lądować. Trzech członków załogi zginęło, a pilot P/O J. A. Gibson i bombardier F/O W. R. Elvin z pomocą serbskich partyzantów uniknęli schwytania, a następnie uciekli do Włoch. Jak stwierdzono później, zestrzelenie tego bombowca przypisano Flotylli Dunaju. Najprawdopodobniej został trafiony przez artylerię opl jakiegoś okrętu.

Pierwszą ofiarą ofensywy minowej stał się statek pasażerski Tulln, który 9 kwietnia 1944 r. uderzył w minę w pobliżu 1131 kilometra rzeki rano i zatonął powodując śmierć 6 osób. Statek był własnością Donaudampfschiffahrt Gessellschaft (skrót D.D.S.G) i zatonął w pobliżu miejscowości Pančevo. Kolejny statek - holownik zatonął na 1131 kilometrze rzeki w pobliżu miejscowości Grocką. Dowództwo zaczęło się bać, że może to być początek operacji na wielką skalę, przeprowadzonej aby utrudnić ruch na Dunaju. Sztab Flotylli Dunajskiej (Donauflotte) zaproponował 9 kwietnia 1944 r., że należy utworzyć nowe stanowisko dowódcy w celu koordynacji trałowania min i zasugerował mianowanie na nie komendanta porucznika (Korvetenkapitän) Eduarda Hellepartha von Hellnek.

Z powodu minowania, wieczorem 9 kwietnia 1944 r. Dunaj został zamknięty dla ruchu między Semlin (część Belgradu) a mołdawską Veche. Dowództwo nie miało wystarczającej liczby trałowców rzecznych i zdecydowało, że należy zastosować specjalny samolot do niszczenia min. Uznano, że zrzucano miny magnetyczne. Zaczęto oczyszczać rzekę od 1151 kilometra. W raporcie wysłanym 9 kwietnia 1944 r. zasugerowano, że „należy liczyć się z dalszym układaniem min”.

Starszy oficer Flotylli Dunaju wyraził opinie oficerów sztabowych w komunikacie dla sztabu marynarki wojennej w Bukareszcie wysłanym w nocy 9 kwietnia 1944 r.: „Systematyczne zakłócanie ruchu dostaw na Dunaju, najwyraźniej zamierzone przez wroga, ma zdecydowanie znaczenie wojenne. W związku z tym wymagana jest szybka decyzja Gruppe Süd.”

Admirał Morza Czarnego pilnie potrzebował samolotów do niszczenia min, aby oczyścić Dunaj. Poprosił przynajmniej o dwa takie samoloty. Wiadomość została skierowana do personelu Luftflotte 4 i 1. Korpusu Lotniczego. Zasugerował, aby mogły one operować z lotniska Semlin A koło Belgradu. Krótco przed północą 11 kwietnia 1944 r. podał: „Dunaj zamknął się między Pancevo a Mołdawią z powodu upuszczania min”. Ważna trasa transportu została więc sparaliżowana na wiele dni.

Niemiecki 1 Korpus Powietrzny (I. Fliegerkorps) poinformował 12 kwietnia 1944 r., że dwa samoloty trałowe 3. Dywizjonu Minowego Grupy 1 (3./Minensuchgruppe 1) zostały natychmiast wysłane do Belgradu na lotnisko Semlin. Rozkazano im oczyścić rzekę Dunaj między Pančevo a Mołdawią.

Druga misja została przeprowadzona przez RAF w nocy z 12 na 13 kwietnia 1944 roku. Wykonały ją trzy dywizjony, które już wypełniły pierwszą misję zrzutu min. Misja ta miała być wykonana wcześniej, ale zła pogoda uniemożliwiła wykonanie zadania. Wszystkie bombowce powróciły. Południowoafrykański dywizjon nr 37, wyposażony w bombowce Wellington, zrzucił siedem min między Gardinovci, w pobliżu Nowego Sadu, a Surnik i cztery między Bazias i Belgradem. Dzieśięć Wellingtonów z eskadry nr 70 otrzymało rozkaz zrzutu min między Palanką a Stari Futag, na zachód od Nowego Sadu. Zadanie wykonano. Jeden pojedynczy bombowiec z powodu awarii technicznej zrzucił miny na wschód od Belgradu. Dywizjon 178 wysłał dwanaście samolotów, z których tylko jeden nie wypełnił zadania. Liberator Mk. VI, s/n EV939 nie był w stanie zlokalizować miejsca zrzutu ładunku. Pozostałe samoloty zgodnie z rozkazem zrzuciły miny między Bačka Palanka i Furtog.

Niemcy zorientowali się, że miny zostały zrzucone w ujścia Dunaju w nocy 13-14 kwietnia 1944 r. Jedna z min została usunięta, sześć spadło na brzeg. Starszy oficer ogłosił, że trzy obiekty o wymiarach około 50 x 30 centymetrów zostały zrzucone w rzece Dunaj między Veliko Gradište w Serbii a Belobrešca w Rumunii o 2.40 rano 13 kwietnia 1944 r.

Wiceadmirał Helmuth Brinkmann poprosił generała dywizji Karla-Heinricha Schulza, dowódcę sztabu Luftflotte 4 o pomoc wkrótce po zgłoszeniu zrzutu min. Wiadomość została przechwycona przez Brytyjczyków w dniu 13 kwietnia 1944 r. O godzinie 1.25 Brinkmann w czterech punktach opisał sytuację na Dunaju: „1) Dunaj ponownie został zaminowany między Suliną i Brailą /.../. Zaminowanie ujścia Dunaju ma obecnie szczególne znaczenie, ponieważ znaczny tonaż na Krymie zostaje wstrzymany. 2) Miny spadły na Dunaj między 402 a 415 oraz 475 i 485 kilometrem. Tym samym rumuński oddział operacyjny wstrzymał przejście do Galatz. 3) Dunaj nadal jest zamknięty między Pancevą a Mołdawią /.../. 4) W rejonie Morza Czarnego posiadamy obecnie tylko 4 samoloty trałujące. Sprowadzenie dalszych maszyn do tych zadań ma obecnie decydujące znaczenie. Pilna potrzeba wojenna. Znowu żądamy, by zapewniono je jak najszybciej.”

Niemieckie dowództwo nie było pewne jaka była intencja minowania tego terenu. Starszy oficer Grupy Żelaznej Bramy (Eisernes Tor Gruppe) zgłosił około południa 14 kwietnia 1944 r., że „mina dryfująca została zniszczona ogniem z Flaka na 1205 km koło Mołdawii. Nie wybuchła. Zwiększono czujność”. Później wysłano wiadomość: „Dwie miny, które jeszcze nie eksplodowały znajdują się na lądzie przy mili 16. Żandarmeria rumuńska prosi o dostarczenie personelu do utylizacji min.” Dwa dni później Główny Kwatermistrz niemieckiej Grupy Marynarki Południowej (Gruppe Süd) ogłosił, że „z powodu zaminowania Dunaju nieprzyjacielskimi minami bezkontaktowymi niezwykle pilne jest uruchomienie instalacji rozmagnesowywania w Brăila i Belgradzie. Kontynuować prace montażowe za pomocą wszystkich środków i zgłosić, kiedy instalacja będzie gotowa do pracy”.

W raporcie o sytuacji z 14 kwietnia 1944 r. napisano, że wszystkie sześć min spadochronowych znaleziono na lądzie. Dwa samoloty trałujące przeprowadziły siedem lub sześć lotów nad Dunajem między milami 10 i 22 oraz 22 i 34 bez wyników. Prawdopodobnie wykonywali takie zadanie po raz pierwszy.

Trzecia operacja samolotów RAF nad Dunajem odbyła się w nocy z 14 na 15 kwietnia 1944 r. Ze względu na wykonywanie innych misji bombowych, Grupa 205 mogła skierować do niej tylko bombowce Liberator z dywizjonu 178. Operacja nie była tak skuteczna, jak oszacowano. Z jedenastu bombowców dwa rozbiły się tuż po starcie (Liberator B.Mk.VV825, D i Liberator B.Mk.VV820, R). Dwa samoloty zrzuciły miny do Dunaju, ale załoga nie miała pewności, w którym miejscu, a jeden Liberator zrzucił miny w rzece Jiu około 15 mil na południe od Craiova. Kolejna załoga nie była w stanie zlokalizować Dunaju z powodu zamglenia i braku księżyca na niebie. W sumie zrzuciono tylko trzydzieści min Mark V.

Sztab łącznikowy marynarki wojennej w Rumunii poinformował, że Dunaj został zaminowany z Lom do Mołdawii przez grupę od 25 do 30 bombowców w godzinach od 10:30 do 11:59. Niektóre miny zdetonowały się na lądzie. Zostało to potwierdzone przez niemieckie samoloty i rumuńskiego strażnika.

Następnego dnia węgierski program radiowy poinformował, że Dunaj został zaminowany między Dunavecse i Mohács na terytorium Węgier. „Jak informowaliśmy w dniu 16 kwietnia 1944 roku, trałowanie nie było udane”. W podsumowaniu dziennym tego dnia stwierdzono, że „rodzaj zrzuconych min nie został jeszcze rozpoznany”. Pomiędzy miejscowością Semlin, a Mołdawią skierowano do pracy dwa samoloty trałujące, bez rezultatów. Poinformowano również, że Naczelne Dowództwo Sił Powietrznych Niemiec postanowiło przenieść jeden samolot trałujący z Salonik do Pančeva. Poinformowano także, że Lom, Kalafat, Turnu Severin i do 100 km rzeki na wschód od Belgradu zostało zaminowane 16 kwietnia 1944 r., wstrzymano żeglugę dunajską na tych obszarach.

Sytuacja w żegludze po Dunaju pogarszała się. Dowództwo niemieckiej Grupy Marynarki Wojennej napisało: „W obliczu niezwykle groźnej ofensywy minowej na Dunaju oficer łącznikowy Marynarki Wojennej z kapitanem Grupy Armii (H) von Both zostaje wyznaczony jako przedstawiciel Gruppe Süd do kontroli operacji wszystkich samolotów przeciwminowych Marynarki Wojennej, Armii i Sił Powietrznych Niemiec ze skutkiem natychmiastowym, w oczekiwaniu na przybycie Inspektora rzek już wyznaczonego przez Sztab Wojny Marynarki Wojennej. Wszystkie niemieckie i sprzymierzone jednostki, w których znajdują się obiekty trałowania, a także dowództwo operacji obserwacji zrzutu min, proszone są o przesyłanie wszelkich informacji dotyczących zrzucania min i środków już podjętych bezpośrednio do oficera łącznikowego marynarki Grupy Armii w celu spełnienia wymagań oficera łącznikowego marynarki wojennej w zakresie operacji.”

Innym problemem pozostawała konieczność przygotowania do rozmagnesowywania min statków przeznaczonych do trałowania. Stocznia Turnu Severin była gotowa 16 kwietnia 1944 roku na montaż takiej instalacji na statku strażniczym Gunther. Ówczesny stan samolotów przeciwminowych, które miały oczyścić rzekę Dunaj, był 16 kwietnia 1944 r. następujący: dwa samoloty w Bukareszcie, trzy samoloty w Belgradzie, które pochodziły z Dowództwa Sił Powietrznych Niemiec Południowo-Wschodnich (Luftwaffenkommando Südost) i jeden samolot w Belgradzie oraz cztery samoloty nad rzeką Galați, które wcześniej należały do Luftflotte 4.

Inspektor ds. Trałowania Dunaju i dopływów zapytał 17 kwietnia 1944 r. oficerów marynarki i armii na Węgrzech, w Rumunii i Bułgarii, które statki mogą być wykorzystane do trałowania min i oraz gdzie obecnie się znajdują. Szczególnie interesowało go w jaki sposób statki są przystosowane do usuwania min zacumowanych na rzece i bezdotykowych.

Władze rumuńskie poinformowały, że trzy miny zostały zrzuczone między 235 i 288 kilometrami znaków rzecznych, a biura bułgarskie zgłosiły zrzucone miny między znakami kilometrowymi od 561 do 577 w dniu 18 kwietnia 1944 roku. Trzy samoloty trałujące zostały rozmieszczone na lotnisku Roșorii de Vede w celu oczyszczenia Górnego Dunaju między 740 i 812 kilometrami znaków rzecznych, a dwa samoloty trałujące zostały zamówione w celu współpracy z rumuńskim okrętem, aby sprawdzić obszar między znakami od 235 do 288.

Oficer łącznikowy Marynarki Wojennej Grupy Armii H meldował 18 kwietnia 1944 r., że „odnosi się wrażenie, czego dotąd nie zbadano, że niezdolność samolotów Mausi³ do niszczenia min jest spowodowana nadmierną wysokością lotu. Jest to w trakcie badań... Bombardowanie alianckie, w tym Belgradu oraz obiektów w tym mieście uszkodziły stocznice Semlin. W tej stoczni „nie ma już możliwości dokonywania napraw lub są one bardzo ograniczone”. Montaż instalacji trałowania min na statkach stał się tam niemożliwy.

Podano: „Instalacja rozmagnesowania i pomiaru w Alberich zostanie zakończona 19/4. Instalacja do rozmagnesowania została dostarczona do Belgradu. Starszy konstruktor Brammer podjął pracę. Odnotowano zakłócenia przez ataki lotnicze. Kolejna instalacja rozmagnesowania jest konieczna w Linzu i Budapeszcie. Ustalono na podstawie przybliżonych szacunków z odpowiedzialnymi urzędami rzeczynymi, że w sytuacji napiętego ruchu, na rzece w obu kierunkach porusza się średnio 40 statków dziennie.”

Samoloty trałujące nie odniosły sukcesu 18 i 19 kwietnia 1944 r. Żadna mina nie została wtedy usunięta. Odcinek Belgrad - Pančevo został otwarty dla ruchu 19 kwietnia 1944 r. Tylko następujące statki były wtedy w stanie gotowości do trałowania na Dunaju: Trixi, Widder, Delphin, Oder, Weichsel. Descartes i Lavoisier nie były gotowe do akcji. Zemun i Traisen pozostawały w ograniczonej gotowości, gdyż nie miały rozmagnesowanego zespołu napędowego. Dowództwo chciało rozmieścić na rzece Dunaj okręt Sperrbrecher 193, który działał na morzu w pobliżu ujścia Dunaju. Jednak 20 kwietnia 1944 r. poinformowano, że został on trafiony bombą lotniczą i stracony.

Rzeka Dunaj została otwarta dla transportu między znakami 235 a 288 km w dniu 20 kwietnia 1944 r. Doniesiono też, że „wydobycie min na odcinku od 740 do 812 km było opóźnione tylko dlatego, że w nocy 15/16 kwietnia lotnictwo przeciwnika próbowało zaatakować Turnu-Severin”. Odcinek Belgrad - Iloc (kilometry rzeki od 1170 do 1301) został tymczasowo otwarty dla żeglugi od południa 20 kwietnia 1944 r. Oczekiwano, że odcinek Belgrad - Mołdawia (kilometry rzeki od 1170 do 1049) zostanie otwarty od południa 21 kwietnia 1944 r.

Aktualny stan samolotów trałujących został podany 20 kwietnia 1944 r. Było to osiem samolotów gotowych do działania, jeden niezdatny do użytku. Trzy z nich przebywały w Galați, w Belgradzie i trzy w Rosiorii-de-Vede.

Flotylla Dunaju w Linzu przygotowała kolejne statki, które miały być przeznaczone do zadań trałowania min. Były czechosłowacki monitor Dunaju Prezydent Masaryk, który nosił niemieckie oznaczenie Bechelaren, był po remoncie, 22 kwietnia 1944 r. gotowy do przejścia z Linzu do wiedeńskiego portu Albern w celu rozmagnesowania. Tragiczne wydarzenie miało miejsce 20 kwietnia 1944 r. podczas wydobycia miny w pobliżu 780 kilometra rzeki na terytorium Bułgarii. 14 osób zostało zabitych lub rannych w wyniku eksplozji.

W dniu 21 kwietnia 1944 r. doniesiono, że „działalność Mausi (samolotów trałowych) jest ograniczona do godzin wieczornych z powodu angielskich myśliwców działających od 09.00-16.00. Własna ochrona w postaci myśliwców jest niemożliwa ze względu na brak samolotów”. Podobnie jak w poprzednich dniach żadna mina nie została usunięta, ani przez samoloty, ani statki. Tego samego dnia rano w informacji przekazanej przez Oficera Łączności Marynarki Wojennej Grupy Armii (H) „F” do kilku urzędów wyraźnie też widać jak wiele wysiłku włożyli Niemcy dla usuwania brytyjskich min. W informacji tej czytamy: „Możliwe jest przechwycenie min dryfujących za pomocą dwóch szalup. Należy holować linę o długości około 200 metrów między 2 łodziami. Należy holować miny na ląd. Położyć na lądzie i zgłaszać... Należy uważać, aby nie dotknąć małego pręta na obudowie”.

3 Najprawdopodobniej chodzi tu o samolot przeciwminowy Junkers Ju-52MS (Magnetspule) zwany potocznie Mausem. Później Niemcy zaczęli tą nazwą określać także inne samoloty przeciwminowe – przyp. red.

W dniu 21 kwietnia 1944 r. jeden samolot trałujący został rozmieszczony między znakami 812 i 833 km, a trzy Mausi między Lom i Turnu Severin. To był udany dzień dla lotników, ponieważ trzy miny zostały zniszczone na 832 kilometrze rzeki, chociaż kilka statków zatonoło po wpłygnięciu na minę. Operacje usuwania min akustycznych na 1170 - 1049 km prowadzone były bez powodzenia. „3 konwoje holownicze przeprowadzają przejście próbne. Trzeci konwój holowniczy uderzył w minę. Trwa dochodzenie. 1 statek zatonął rufą, a 2 inne osiadły na brzegu na 1124 km. Obszar Serbii został zamknięty dla żeglugi. Otwarcie ujścia rzeki do Mołdawii. Na terytorium Węgier kilka odcinków (od 1301 do 1336 km, od 1425 do 1416 km oraz od 1532 do 1647 km) zostało zamkniętych z powodu nie usunięcia min. Rozwinięcie węgierskich sił rzecznych zaplanowano w wiedeńskim porcie Albern tak szybko, jak to możliwe”.

Aby usprawnić trałowanie, rzeka Dunaj została podzielona na kilka odcinków operacyjnych. Grupa Banat działała w rejonie Theiss Estuary, Sawy z Drina Estuary, aż do Bazias - Ram i Iron, Grupa Bramy w obszarze Bazias - Ram aż do Turnu Severin w Serbii i Rumunii. Samoloty trałujące nie wykonały żadnej misji w dniu 22 kwietnia 1944 r. z powodu braku paliwa. Dopiero wieczorem wystartował jeden samolot. Żadna mina nie została zniszczona przez samoloty i / lub statki. Doniesiono, że „jeden statek ze sprzętem przeciwminowym był używany bez sukcesu między km 610 a 553. Później zepsuł się napęd”.

Chorwacka marynarka zgłosiła, że wykorzystwała siły Flotyli Sawy (2 kanonierki, 1 holownik, 3 motorówki koło nabrzeża w Semlin i Brod) do trałowania. Napisano, że chorwacka marynarka wojenna ogłosiła zgromadzenie 29 małych holowników należących do prywatnych firm: Semlin 11, Save 8, Peter Vardein 4, Vukovar 3, Esseg 3 i 950 łodzi w obszarze Sawy. Wszystkie były dostępne do transportu na rzece Dunaj.

Kolejny udany dzień dla trałowców wydarzył się 23 kwietnia 1944 r. Dwie miny zostały usunięte przez statki ze zdalnym sprzętem trałowym, jedna przy znaku rzeczonym 1122 (Udovice) i druga przy znaku rzeczonym 1126 (Brestovik) w Serbii. Samoloty trałujące odniosły sukces w ujściu Dunaju, niszcząc cztery miny. W tym samym czasie odnotowano, że „kolejny zrzut” nastąpił w obszarze austriackiego miasta Hainburg i stolicy Słowacji Bratysławy. Brakowało szczegółowych informacji, ponieważ w nocy 22-23 kwietnia 1944 r., nie przeprowadzono żadnej operacji wydobywczej. Spowodowało to trudności, ponieważ z tego powodu 24 kwietnia 1944 r. rzeka Dunaj została zamknięta dla ruchu z Hainburga w dół. Okręt wojenny Bechelaren, który powinien udać się do Dolnego Dunaju był w stanie powrócić tylko do Linzu.

20 kwietnia 1944 r. Niemcy osiągnęli porozumienie z Królewskim Węgierskim Ministerstwem Wojny (por. gen. Trunkwalter) dotyczące działania węgierskich formacji trałowych. Na mocy tego porozumienia Węgrzy udostępniili różne jednostki do trałowania rzeki, ale – jak donoszono 23 kwietnia „ich przydatność wymaga sprawdzenia”. Tego dnia odnaleziono jedną z min, która spadła na ziemię w pobliżu Vidin. Została ona zabezpieczona przez bułgarską marynarkę. Badanie niemieckiego oddziału specjalnego wykazało, że była to brytyjska mina spadochronowa z zapalnikiem indukcyjnym.

Statki na Dunaju zaczęły odnosić sukcesy w trałowaniu min 24 kwietnia 1944 r. Odnotowano, że dwie miny zostały zniszczone o godzinie 1 po południu w pobliżu 1122 km, a jedna o 16.15 w pobliżu 1126 kilometra rzeki. Kolejna mina została zniszczona przez pomocniczy trałowiec Alberich około południa 25 kwietnia 1944 r. W pobliżu 1147,5 kilometra rzeki jeden samolot trałujący przeleciał nad miastem Pančevo (1154 kilometr rzeki) do Nowego Sadu (1257 kilometr rzeki) nad terytorium okupowanej Serbii dziesięć razy bez rezultatu. W wyniku trałowania otwarto dla Dunaju odcinek Kovin - Smederevo. Sztab łącznikowy Marynarki Wojennej Rumunii zgłosił po południu 25 kwietnia 1944 r., że trzy samoloty trałowe są gotowe do działania z lotniska Rosiorii-de-Vede.

Kolejne dwie miny zostały zniszczone 26 kwietnia 1944 r. w pobliżu Kovina (kilometrowy znak rzeki 1110) i jedna w pobliżu Dubravicy (kilometrowy znak rzeczony 1102), na odcinku, któ-

ry został otwarty dzień wcześniej. Pierwsze dwie miny zostały zniszczone o 5.50 rano, a trzecia o 6.15 przez pomocniczy trałowiec Alberich. W wyniku eksplozji miny jeden statek został utracony w pobliżu 1110 km. Jednak na węgierskiej części Dunaju nie przeprowadzono żadnej operacji trałowania, ponieważ „sprzęt jeszcze nie dotarł i flotyła węgierskiego Dunaju nadal jest w trakcie formowania”.

Belgradzki odcinek Dunaju (1170 km rzeki) do Mołdawii (1049 kilometr rzeki) i z powrotem został otwarty dla transportu w dniu 26 kwietnia 1944 r. Był jednak ograniczony bowiem „na otwartych odcinkach konwój holowników na Dunaju poprowadzony w dół nurtu może odbywać się tylko w następującej formacji: węgiel i drewno 3 hole, ziarno 2 hole, Żelazny sprzęt i amunicja 1 hol”. Konwoje holowników poprowadzono w górę rzeki podobnie jak poprzednio, ale zalecono by liny holownicze nie przekraczały 60 metrów i nie były krótsze niż 40 metrów. Do ruchu nie dopuszczono statków pasażerskich.

W tym czasie meldowano, że w dniu 26 kwietnia 1944 r. pomocniczy trałowiec Weichsel odnalazł „kulisty angielski pojemnik na benzynę o pojemności około 600 litrów” w pobliżu 710 kilometra znaku rzecznego na terytorium Bułgarii. Kontener został wysłany do Ruse w celu zbadania. Tego dnia żaden statek nie został zniszczony przez miny.

Niemieckie Dowództwo Sił Powietrznych na południowym wschodzie (Luftwaffenkommando Süd-Ost) poinformowało, że bułgarski odcinek Dunaju Lom (744 km rzeki) - Nikopol (kilometryowy znak rzeki 597) został zaminowany przez dziesięć do dwudziestu samolotów w nocy z 25 na 26 kwietnia 1944 r. W dniu 27 kwietnia 1944 r. samolot trałujący otrzymał rozkaz lotu na daleki dystans. Miał wystartować z lotniska Pančevo (1154 kilometr rzeki Markl) i przelecieć przez Bukareszt (1647 kilometr znaku rzecznego) do Wiednia (1929 kilometr znaku rzeki). Najprawdopodobniej taka misja nie mogła być wykonana.

27 kwietnia 1944 r., ze skutkiem natychmiastowym, kapitan marynarki (Kapitän zur See) Anselm Lautenschläger objął obowiązki inspektora ds. Służby Minerskiej na Dunaju (Inspekteur Minenräumdienst Donau, IMRD). Jego siedziba mieściła się w Belgradzie.

Tego dnia Alberich po raz kolejny odniósł sukces w trałowaniu. Jak donosił jego dowódca „jedna mina została zniszczona w pobliżu pontonu cumowniczego Dubravica [1102 kilometr znaku rzeki] o 7 po południu”. Inne wydarzenie zostało zgłoszone przez tego samego dowódcę podczas trałowania, nieco później, o 7.25 po południu. Jego okręt próbował ocalić łódź FRG.

Pięć samolotów trałujących było zdolnych do użytku na lotnisku Craiova w dniu 28 kwietnia 1944 r. Żadne miny nie zostały zniszczone między 812 i 839 kilometrami na terytorium Rumunii. Jak napisano w dziennym podsumowaniu dnia 28 kwietnia 1944 r.: „dalsze operacje zależą od dostawy paliwa. Cysterny w drodze z Ploiești od 16/4. Cysterny do transportu lądowego nie są dostępne”. Kapitan marynarki Lautenschläger poinformował tego samego dnia, że żadna z min nie została zniszczona, ani przez statki, ani przez samoloty. Odcinek Dunaju Wiedeń (1929 km) do Brăila (znak kilometra 171) uznano za otwarty dla transportu.

Utworzenie węgierskiej flotyli do trałowania rzeki zostało przełożone, więc kapitan Lautenschläger wysłał 29 kwietnia 1944 r., wiadomość do dowódcy specjalnego (Sonderführer) V. Gutenberga aby „zorganizować natychmiastowe przejście w górę rzeki do Wiednia holowników Maros, Zoltán, Banff-Utiany i Komárom. Skonfiskowane na cele trałowania przez Dowódcę Królewskich Węgierskich Sił Rzecznych, natychmiast winny zostać rozmagnesowane. Nie czekać, aż zabiorą z sobą sprzęt do trałowania”.

Żadna z min nie została zniszczona 29 kwietnia 1944 r. Dostępne były wszystkie z pięciu samolotów trałujących, trzy na lotnisku Craiova, a dwa na lotnisku Pančevo. Jak informowano, prowadzono „rutynowe trałowanie z Wiednia do Pančevo samolotem”. Otwarty został odcinek Dunaju Regensburg - Brăila, chociaż 29 kwietnia 1944 r. „dwie barki z konwoju holowniczego zostały uszkodzone w wyniku detonacji w pobliżu Ritopek (1140 km)”. 29 kwietnia 1944 r., pod koniec

dnia odnotowano, że „obecnie dostępne są statki służby celnej. W obszarze rumuńskim 4 holowniki z holowanymi cewkami i GBT, w serbskim obszarze 1 holownik ze specjalnym urządzeniem GBT do trałowania, w obszarze węgierskim jednostki takiej brak, a w obszarze niemieckim brak”⁴.

Konieczne było zwiększenie liczby samolotów trałujących do dyspozycji inspektora służby Dunaju. Dowództwo Sił Powietrznych w Gera na południowym wschodzie (Luftwaffenkommando Süd-Ost) posiadało pięć samolotów trałujących na lotnisku Galați, ale zostały tam rozmieszczone, aby operować nad ujściem Dunaju i nad Morzem Czarnym. Wszystkie samoloty 3. dywizjonu Minensuchgruppe 1 (3./MSGr. 1) miały zostać podporządkowane inspektorowi służby naddunajskiej, by oczyścić całą rzekę Dunaj. Oczekiwano, że do tych zadań skierowane zostaną dalsze, dwa lub trzy samoloty.

Inspektor służby przeciwminowej Dunaju poinformował, że z obszaru serbskiego wypłynęło dziewięć konwojów holowniczych o łącznej liczbie 35 statków. 30 kwietnia 1944 r. zaobserwowano „detonację miny 350 metrów przed holownikiem idącym w dół rzeki”. Jeden samolot trałujący przeprowadził lot z Pančevo do Budapesztu. Jedna mina została zniszczona przez ten samolot na 1551 kilometrze rzeki. Mina eksplodowała „blisko pięciu pociągów holowniczych idących w dół rzeki”.

27 kwietnia 1944 r. zgłoszono gotowość bojową trałowca pomocniczego Aleksandra, który opuścił Linz, aby rozpocząć działania. Statek popłynął do Budapesztu o 4.20 po południu 29 kwietnia 1944 r. i stał tam zakotwiczony przez noc. Rozkazano by wypłynął z Budapesztu o 5 rano. 30 kwietnia 1944 r. Aleksandra zgłosiła do dowództwa o 11.51 rano 30 kwietnia 1944 r.: „Kontynuujemy przejście mimo trałowania. Mała prędkość na terenie zaminowanym”. Informował przy tym, że po postoju zacznie płynąć dalej o 3 po południu. Do tego czasu Aleksandra stała zakotwiczona na 1551 km i prowadziła akcję ratunkową statku Augsburg, który zatonął bezpośrednio przed Aleksandrą. Dowódca wspominał również, że tego dnia w obszarze jego działania zatopionych zostało pięć statków.

Aleksandra uderzyła w minę w pobliżu 1555 kilometra rzeki o 9 rano, w dniu 30 kwietnia 1944 r. Doznała uszkodzeń i kazano jej zawrócić.

Na Węgrzech istniało nie tylko zagrożenie ze strony min na Dunaju. Starszy oficer niemieckiej grupy Marynarki Żelaznej Bramy informował 30 kwietnia 1944 r., że „jedna mina wybuchła w rejonie między 1077 a 1350 km. Konwój nieuszkodzony” Dowódca Aleksandry poinformował wieczorem 1 maja 1944 r.: „Konwój kontynuuje przejście w dół rzeki. Znajduję się w miejscu, gdzie zatoneło 5 statków”, i pyta: „czy mimo to można kontynuować przejście”. Aleksandra dotarła w końcu do Pančeva i 5 maja 1944 roku otrzymała rozkaz kontynuowania podróży do Orsova.

Niemcy we współpracy z sojusznikami chcieli zwiększyć liczbę statków nadających się do trałowania na Dunaju. Niemiecki personel łącznikowy Marynarki Wojennej Rumunii poinformował 30 kwietnia 1944 r.: „Triglav, Bopnar i Baclea przechodzą przez pętlę rozmagnesowania w Belgradzie. Rozmagnesowanie w Turnu Severin przechodzą: Adrianopolis, Eugenia, Vuccino, Jean Milot i Pasteur, które zostają doprowadzone do Ruschuk [Ruse]. Od 2 maja holownik przechodzi przez pętlę rozmagnesowania co drugi dzień i niezbędne są zmiany konstrukcyjne dla każdego statku, co wymaga 5 dni pracy”. Tego samego dnia ogłoszono otwarcie odcinka Dunaju Brăila - Turnu Severin.

1 maja 1944 r. pomocniczy trałowiec Alberich kontynuował oczyszczanie Dunaju. Kazano mu oczyścić cały odcinek Dunaju, od ujścia rzeki Theiss do Vukovaru i z powrotem. Jedna z min została zniszczona 1272,5 kilometrze rzeki o 11.25 rano. Dowódca Alberich poinformował: „Km 1272,5

4 GBT (Geraushbojen Turbine) były niemieckimi urządzeniami przeciwminowymi o działaniu akustycznym wpuszczanymi do wody. Z wyglądu przypominały niewielką torpedę lub bombę ze statecznikami z tyłu oraz z urządzeniem akustycznym z przodu kadłuba – przyp. red.

o 7.20. Pociąg holowniczy 26548. Jeden z grupy 3 statków w konwoju Banffy uderzył w minę. Miejsce to zostało sprawdzone przez Albericha cztery razy". 1 maja 1944 r. doniesiono o 5.25 po południu.: „FR- [boot] 1 i Alberich z 2 „Morskimi Krowami” (Seekühe) zajęły miejsce FR- [boot] 3” i starają się holować trzecią „Krowę Morską” do bazy niemieckiej armii w Nowym Sadzie, a dalej w meldunku donoszono: „Naprawy nieudane, ponieważ uszkodzenia są zbyt duże”. Później to skorygowano, podnosząc, że „Krowa Morska” została tylko . nieznacznie uszkodzona i jej remont jest możliwy.

Inne straty odnotowano 1 maja 1944 r. O miny uderzyły i zatonięły: bułgarski statek pasażerski Kniaź Symeon przy 683,5 kilometrze rzeki i rumuński holownik Cuzavoda [Crnavoda] na 831 kilometrze rzeki, który zatonął o 2.15 po południu 2 maja 1944 r. W sumie zgłoszono zniszczenie 9 holowników z 46 barkami w obszarze serbskim. Jedna z min została zniszczona przez statki w pobliżu 1172,5 kilometra. Próba użycia samolotów trałujących z Pančeva do trałowania 1550 kilometra rzeki nie została przeprowadzona zgodnie z rozkazem, gdyż samolot został z akcji wycofany.

Planowano również, że monitor Bechelaren opuści Linz 1 maja 1944 r. o 7 rano co uczyniono. Przekroczył granicę niemiecko-węgierską o 8 rano 2 maja 1944 r. przy 1861 kilometrze rzeki. Przemieszczał się dość szybko. Jego załoga poinformowała, że przeszedł 1806 kilometr rzeki o 10 rano i Poske (1739 km rzeki) o 14.00 2 maja 1945 r. Statek minął Vác (kilometry znak rzeczny 1680) o 16.00. Przez osiem godzin przepłynęli około 189 km. Dowództwo nie było pewne, czy Bechelaren może płynąć dalej. Wysłano wiadomość: „Zapytaj inspektora trałowego, czy bardzo cenna kanonierka może przejść przez węgierskie pola minowe bez skrzynki hałasowej.” Statek został zatrzymany do dalszej dyspozycji we wczesnych godzinach porannych w dniu 3 maja 1944 r. Dowódca statku został poinstruowany że „nie ma oleju napędowego w rejonie Budapesztu. Najbliższa stacja paliw to Apatin”. Bechelaren zakotwiczył w pobliżu prawobrzeżnego 1638 km. O 7 rano statek wrócił z 1630 kilometra do 1641 kilometra rzeki w celu podjęcia oleju napędowego, a następnie poszedł dalej w dół rzeki. W nocy z 4 na 5 kwietnia 1944 r. został zakotwiczony w Budapeszcie. Jego dowódca poinformował, że podczas ataku powietrznego między 0.30 a 1.45 nad ranem 5 maja 1944 r. Bechelaren poniósł znaczne szkody.

W podsumowaniu dnia 2 maja 1944 r. napisano „ruchy statków: obszar dolny Węgier 11 holowników plus 19 zespołów holowniczych. Obszar serbski: 9 holowników plus 40 zespołów. Łącznie 79 statków. Barka MFTR 802 zatopiona z konwoju przez 2 miny w 1122 km. Statek holowniczy Spassoje należący do zarządu rzek z Belgradu został zatopiony przez minę na 1102 km. Holownik Pudnik zatopiony na 1105 km”. Odnośnie zamykania odcinków Dunaju odnotowano: „Dunaj w Regensburgu, Bräiła i Theiss nadal otwarty. Zabrania się żeglugi statków transferowych [Umsiedlungsschiffe, statki z uchodźcami] w dolnym biegu Dunaju”. Możemy tylko oszacować, że wysyłka statków towarowych była tak ważna, że dowództwo postanowiło ryzykować. Rumuński sztab generalny Królewskiej Marynarki Wojennej ogłosił także 2 maja 1944 r., że w lesie Letea znaleziono dwie miny magnetyczne nowego nieznanego typu.

Ruch statków wzrósł 3 maja 1944 r.: „Węgierski obszar: łącznie 146 statków w obu kierunkach”. Ze względu na spodziewane trałowanie rzeki zamknięto odcinek Dunaju od Tulcei do Suliny na terytorium Rumunii zgodnie z rozkazem o godzinie 11.59 w dniu 3 maja 1944 r. Podejrzewano, że wejście do kanału Sulina zostało zaminowane w nocy 2/3 maja 1944 r.

Codziennie podsumowanie z 4 maja 1944 r. stwierdzało, że „w węgierskim, serbskim i górnym rumuńskim obszarze jest łącznie 345 statków na obu kierunkach. Poważnie uszkodzone przez uderzające miny, w kilometrze 1151 km (poniżej Pancevo), zostały 3 barki, a w km. 1109 km jedna barka z konwoju”. Bułgarskie statki z powodzeniem zniszczyły trzy miny poniżej ujścia Skit (685 kilometr znaku rzeki).

Następnego dnia, 5 maja 1944 r., zgłoszono: „Łącznie 276 statków na obszarach Węgier, Serbii i Górnej Rumunii, idących w obu kierunkach. Holownik Erlau zatonął poniżej Kovina (1105 km).

Samoloty trałujące rozmieszczone nad ujściem Dunaju z powodzeniem niszczyły miny. Pięć z nich zostało zniszczonych, jedna około 16 mili i kolejne około 17 mili oraz trzy miny na drogach w okolicy Sulina 5 maja 1944 roku.

5 maja 1944 r., jak donosiła Kwatera Główna Flotyli Dunaju w Linzu, gotowość bojową osiągnął statek strażniczy Köln. Dowództwo chciało wysłać statek do zadań trałowania min na terytorium Węgier i/lub Rumunii.

Royal Air Force powtórzyło misję minowania w nocy z 5 na 6 maja 1944 r., ponieważ zdawano sobie sprawę ze zwiększenia transportu na Dunaju. Niemcy donieśli: „Obszar Węgier: wróg atakuje zrzucając liczne miny między Dunapentele (1580 km) i Borovo (1342 km). Cztery miny eksplodowały po zrzuceniu. Obszar serbski: nalot samolotów wroga między Pancevo (1174 km) i Kovin (1110 km). Zrzucenie kilku min ustalono ponad wszelką wątpliwość. Jeden z wrogich samolotów zestrzelony. Dwie miny spadły na brzeg w pobliżu 1146 km”.

Druga faza misji minowej Royal Air Force trwała do nocy z 9 na 10 maja 1944 r. Trzecia faza została przeprowadzona między 29 majem a 1 czerwca 1944 r., czwarta między 1 a 3 lipcem 1944 r., piąta między 29 lipcem a 10 sierpnem 1944 r., szósta między 27 sierpnem a 10 wrześniem 1944 r., a siódma - ostatnia fala nalotów, miała miejsce między 30 wrześniem a 7 październikiem 1944 r. Zgodnie z planem żegluga na Dunaju została ograniczona, a miny spowodowały duże straty wśród statków rzecznych.

Rekapitulując zwróćmy uwagę, że naloty były skuteczne. Niemcy dawali odpór wielu przeciwnościom, ale nie mieli wystarczającej ilości okrętów, aby oczyścić rzekę z min, a użycie specjalnych, odpowiednio wyposażonych samolotów trałowych było również ograniczone, przede wszystkim ze względu na problemy z zaopatrywaniem ich w paliwo.



Aleksander Pietrowicz Charnikow

Redaktor naczelny magazynu „Военная история”, Sankt Petersburg.

Udział Flotylli Dunajskiej w zdobyciu Wiednia **Participation of the Soviet Danube Flotilla in conquering Vienna** **Участие Дунайской речной флотилии во взятии Вены.**

Przybliżono historię formowania i reorganizacji sowieckiej Flotylli Dunajskiej. Utworzono ją w roku 1940 i zlikwidowano jesienią 1941, powtórnie formując wiosną 1944 roku, w czasie wejścia armii czerwonej na Bałkany. Przedstawiono operacje prowadzone przez okręty rzeczne na Dunaju. Szczególną uwagę poświęcono udziałowi Flotylli Dunajskiej w zdobyciu Wiednia. Kulminacją operacji wiedeńskiej był desant dokonany w rejonie Mostu Rzeszy, zdobycie którego otworzyło drogę armii czerwonej do stolicy Austrii.

The history of the formation and organization of the Soviet Flotilla on Danube is presented here. It was created in 1940 and liquidated in the autumn of 1941, again formed in the spring of 1944, during the entry of the Red Army into the Balkans. The operations carried out by river warships on the Danube are presented with special attention to the participation of the Danube Flotilla in conquering Vienna. The culmination of the Viennese operation was the landing carried out in the area of the Reich Bridge, capture of which have opened the way of the Red Army to the Austrian capital.

W połowie lutego 1945 roku wojska 2 (marszałek Rodion Malinowski) i 3 (marszałek Fiodor Tołbuchin) Frontu Ukraińskiego zakończyły likwidację budapesztańskiego zgrupowania Wehrmachtu. Potem trzeba już było tylko odeprzeć ostatni w tej wojnie kontratak podjęty przez Niemców w rejonie jeziora Balaton.

Jednostki 3 Frontu Ukraińskiego poradziły sobie z tym zadaniem, a dowódca 6 armii pancerniej SS Josef „Sepp” Dietrich wzburzony tym, że Führer wysłał jego żołnierzy do boju na pewną śmierć, włożył swoje ordery do nocnika i odesłał Hitlerowi w prezencie.

W tym czasie dowództwo radzieckie obrało kierunek na stolicę Austrii. Główne uderzenie nastąpiło 16 marca z północnego-wschodu, z Węgier, siłami 4 i 9 Armii Gwardyjskiej. Nieco później, po to, by zamknąć pierścień okrążenia, do działania przystąpiły 26 i 27 armie. 1 Armia Bułgarska powinna była zaatakować na południu od jeziora Balaton i opanować roponośny rejon Nagykanizsa¹.

Uczestniczące w operacji 46 i 6 Gwardyjskie Armie Pancerne 2 Frontu Ukraińskiego, 17 marca zaczęły przemieszczać się na południe od Dunaju. Łączna liczebność ukierunkowanego na Wiedeń radzieckiego zgrupowania wynosiła 644 tysiące żołnierzy, plus 100 tysięcy Bułgarów, przy 12190 działach i moździerzach, 1318 czołgach i działach samobieżnych oraz 984 samolotach.

Naprzeciwno nim wystawiono około 400-tysięczne zgrupowanie, prawie dwukrotnie ustępujące przeciwnikowi pod względem ilości czołgów i artylerii, ale z silną osłoną lotniczą (około 700 samolotów).

1 Mitiurin D. W., Medal za gorod Venu, [w:] Sekretnyje materialy, 2015. № 9. s. 6-7.

Aby zapobiec okrążeniu 6 Armii Panczernej SS, niemieckie dowództwo przerzuciło wojska z innych odcinków, a radzieccy dowódcy wcześniej niż zamierzano wprowadzili do działań 6 Gwardyjską Armię Pancerną. W ostatniej chwili esesmanom udało się wyrwać z „kotła” przez korytarz o szerokości 2,5 kilometra, ale nie mogli się oni rozlokować na dobrze wzmocnionej rubieży rzeki Raby. Operacja wiedeńska weszła w końcową fazę.

Angielskie i amerykańskie lotnictwo dokonało szeregu ataków bombowych na lotniska, węzły kolejowe, mosty i obiekty przemysłowe. 25 marca w dzienniku głównego dowództwa Wehrmachtu odnotowano: „Wskutek nalotów lotnictwa na zakłady rafineryjne w Komarnie produkcja paliwa spadła tutaj o 70 procent”. I dalej: „w związku z tym, że grupy armii Południe i Centrum do tego czasu były zaopatrywane w paliwo z Komarna, skutki ataków powietrznych wpłyną też na rozwiązania operacyjne”².

Do 4 kwietnia Armia Czerwona weszła na obrzeża stolicy Austrii, po czym Hitler pozbawił funkcji dowódcę grupy armii Południe Otto Wöhlera, zastępując go uznanym specjalistą w dziedzinie walki obronnej Lotharem Rendulicem.

Uczestnik tych walk generał porucznik (w 1945 – generał major) Iwan Russijanow pisał: „Nadając szczególne znaczenie utrzymaniu Wiednia, faszystowskie dowództwo utworzyło w celu bezpośredniej obrony miasta zgrupowanie wojsk w składzie ośmiu dywizji pancernych i jednej dywizji piechoty i do 15 wydzielonych batalionów piechoty oraz oddziałów Volkssturmu”.

Hitlerowcy silnie umocnili miasto i bliskie przedpola Wiednia. Na ulicach wzniesiono barykady i zwały. W narożnych budynkach dzielnic przeciwnik rozmieścił dobrze zamaskowane gniazda karabinów maszynowych, każde z nich miało pod ostrzałem do trzech ulic. Na wyższych piętrach i strychach wysokich budynków również ustawiono karabiny maszynowe, tu pozycje zajęli strzelcy z automatami. Wszystkie mosty przez Kanał Dunajski i Dunaj przygotowano do wysadzenia, a podejścia do nich zostały zaminowane. W najbardziej narażonych na ataki czołgów kierunkach wykopano rowy przeciwczołgowe i wykonano zapory różnych systemów.

Znacząca część artylerii przeciwnika została ustawiona do strzelania z bezpośrednim naprowadzaniem. Stanowiska ogniowe artylerii rozmieszczono w parkach, ogrodach, na skwerach i placach. W ruinach domów stały zamaskowane działa i czołgi, przeznaczone do prowadzenia ognia z zasadzki³.

Garnizon miasta utworzono z ośmiu dywizji pancernych i dywizji piechoty SS, kursantów wiedeńskiej szkoły wojskowej, 15 wydzielonych batalionów oraz trzech pułków sformowanych z wiedeńskich policjantów.

Tołbuchin początkowo zamierzał szturmować Wiedeń z zastosowaniem ataku kombinowanego z trzech kierunków, ale po stwierdzeniu, na podstawie pierwszych walk, że główne siły Niemcy skoncentrowali na południowych przedmieściach, przegrupował wojska i rozpoczął natarcie z zachodu i północnego zachodu.

7 kwietnia przednie jednostki 9 armii gwardyjskiej i 6 gwardyjskiej armii panczernej, pokonawszy opiewany przez Straussa Las Wiedeński, podeszły do Dunaju. Rozgorzały walki w samym mieście.

Kluczowym wydarzeniem szturm Wiednia był desant na Most Rzeszy (Reichsbrücke). Operacją kierował dowódca Flotylli Dunajskiej kontradmirał (później wiceadmirał) Georgij Chołostiakow.



Kadm. Georgij Nikiticz Chołostiakow, dowódca Flotylli Dunajskiej. Zamordowany wraz z żoną 21 lipca 1983 w Moskwie.

² Istorija Vtoroj mirovoj wojny, Moskwa 1974, T. 10, s. 111.

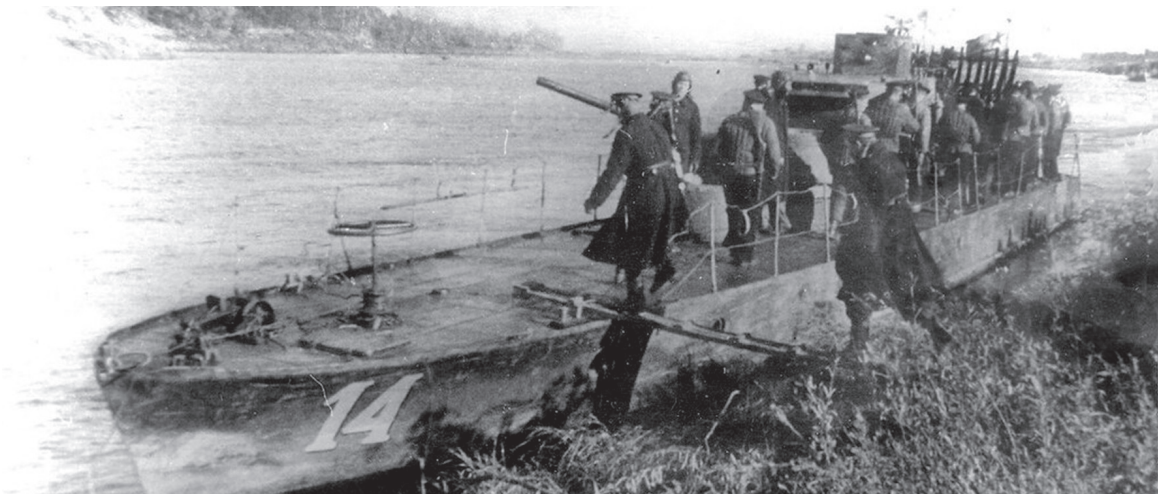
³ Russijanow I.N., V bojach roždionnaja, Moskwa 1982, s. 174.



Desant z okrętów Flotyli Dunajskiej na rumuńskim brzegu Dunaju. Karta pocztowa z serii „Sowiecka flota w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej”

Formacja ta została utworzona w 1940 roku, kiedy w wyniku przyłączenia Besarabii do ZSRR radziecko-rumuńska granica przesunięta została na północ – do Dunaju.

Po tym, jak 22 czerwca 1941 roku Rumunia wystąpiła przeciw ZSRR wraz z Niemcami, okręty Flotyli Dunajskiej odnosiły pewne sukcesy w operacjach bojowych, wysadzając desanty na terytorium wroga. Armia Radziecka na tym odcinku odeszła nie tyle na skutek poniesionych porażek, ale aby uniknąć strate-



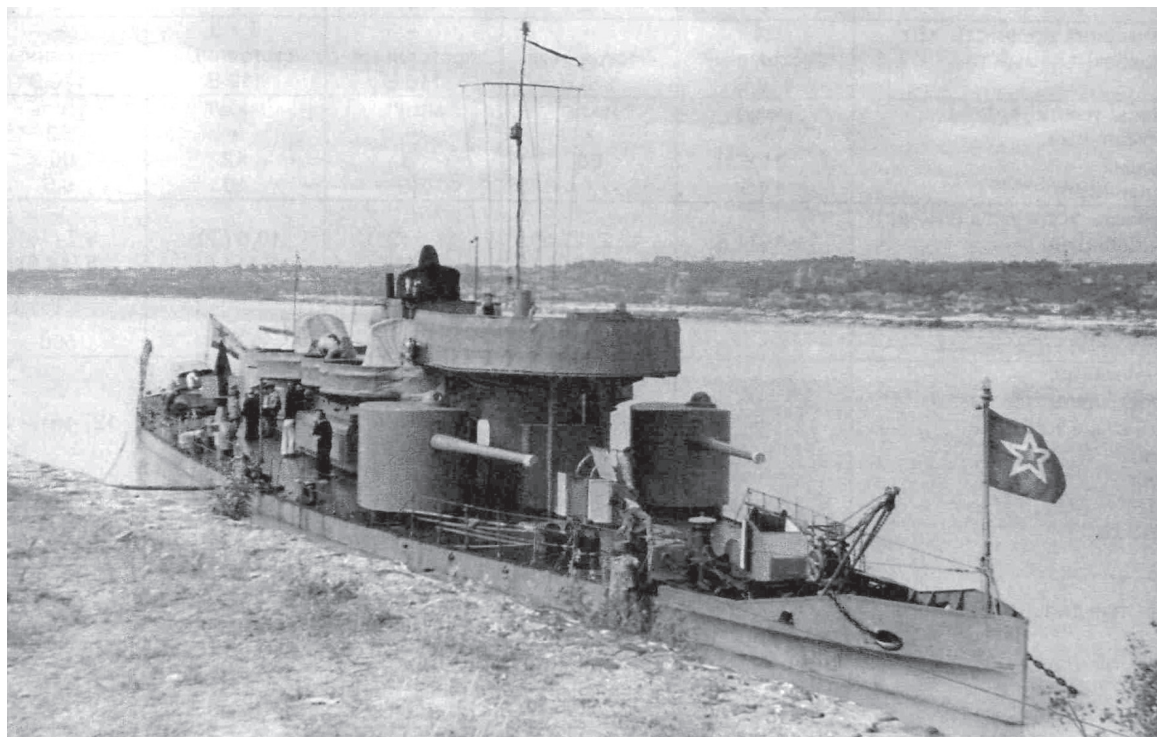
Niektóre z okrętów Flotyli Dunajskiej włączone w 1942 do Flotyli Wołżańskiej uczestniczyły w bitwie stalingradzkiej

gicznego okrążenia. Jednak Flotyllę Dunajską trzeba było rozformować. Od jesieni 1941 do jesieni 1943 roku jej okręty uczestniczyły w działaniach bojowych na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim.

19 kwietnia 1944 roku Flotylla Dunajska została odtworzona i brała udział w walkach na terytorium Rumunii, Jugosławii i Węgier. W sierpniu jej okręty osłaniały przeprawę radzieckich wojsk przez Dunaj, prowadząc rozpoznania w ujściach rzeki oraz niszcząc okręty rumuńskie i niemieckie. W okresie od 20 do 28 sierpnia flotylla zniszczyła 1 monitor wroga, 6 barek, 2 holowniki, zdobyła łup w postaci stawiacza min, monitora, 3 barek desantowych i 72 transportowych z ładunkiem wojskowym, około 30 holowników i innych statków. Za zasługi w tych walkach 4 dywizjon flotylli otrzymał honorową nazwę „Tulczyński” (od nazwy ważnego punktu Tulcza nad Dunajem).

W połowie października flotylla pokonała progi Żelaznych Wrót i rozwinęła działania bojowe na Środkowym Dunaju. W nocy na 17 października jej kutry przepląły niepostrzeżenie obok niemieckich baterii nadbrzeżnych i po wyjściu ku nadbrzeżom Belgradu ogniem artylerii rakietowej oraz cekaemów osłaniały szturmujące miasto oddziały radzieckie i jugosłowiańskich partyzantów. Po tym 1 Dywizjon Brygady otrzymał nazwę „Belgradzkiego”⁴.

⁴ Levčín B., 327-j gwardijskij Belgradskij division artilerijskich katerov 116-j Krasnoznamennoj brygady rečnych katerov Černomorskogo flota, Sankt-Petersburg 2010, s. 4-48.



Monitor „Azow” Flotyli Dunajskiej w 1943 r.



Okręty rzeczne typów 1124 i S-40 Flotyli Dunajskiej, 1944

Przemieszczając się w górę Dunaju, flotylla nie tylko wspierała ogniem wojska lądowe, ale zapewniała też przerzut oddziałów piechoty, sprzętu wojskowego, rannych oraz ewakuowanych cywilów z prawego brzegu na lewy.

Marynarze brali też udział w operacjach desantowych. Najbardziej znanym stał się desant ostrzyhomski (19-23 marca 1945 roku), kiedy kutry flotylli wdarły się w głąb pozycji przeciwnika, wystawiając się na ogień krzyżowy z obu brzegów Dunaju. W efekcie udało się okrążyć i wziąć do niewoli duże zgrupowanie wroga, a tempo przemieszczania się wojsk uległo znacznemu przyspieszeniu.

Główny błąd polegał na zbyt małej liczebności samego desantu i braku dostatecznych środków wsparcia ogniowego. A gdy niemieckie zgrupowanie pancerne przerwało okrążenie, marynarze zmuszeni byli niszczyć czołgi przeciwnika granatami. Z 536 uczestników desantu 195 żołnierzy zginęło, a 307 zostało rannych. Flotylla straciła dwa kutry opancerzone (BK-7 i BK-131) oraz kuter trałowy KT-220.

Udział Flotyli Dunajskiej w zdobyciu Wiednia zapoczątkowało przerzucenie przez 2 Sulińską Brygadę wojsk 10 i 75 Korpusu Strzelców 46 armii z prawego na lewy brzeg Dunaju, w rejonie Hainburga. Miejsce przeprawy wojsk osłaniały okręty oddziału brzegowego w składzie 492 baterii złożonej sześciu dział kalibru 76 mm, 508 baterii złożonej z czterech dział kalibru 122 mm, 64 wydzielonego oddziału zadymiania i degazacji oraz dwóch kompanii 369 wydzielonego batalionu piechoty morskiej⁵.

Koncentracja oddziału w dniu 5 kwietnia następowała na południowo-wschodnich obrzeżach miejscowości Wolfsthal na peryferiach Wiednia. Około godz. 20 obok wysadzonego mostu w Bratysławie przepłynęły 4 kutry minowe i 11 kutrów opancerzonych, które rozlokowały się na 1870 kilometrów Dunaju. Podczas cumowania na kutrze opancerzonym zerwała się cumo dziobowa i burtowa, wskutek czego został on zniesiony na kratownicę mostu, po zderzeniu z którą zatonał. Zginęło pięć osób, w tym dowódca kutra. Jeszcze dwóch marynarzy zginęło na innym kutrze opancerzonym, który spiesząc z pomocą uderzył w zatopioną barcę.

Wczesnym rankiem 6 kwietnia w rejonie Hainburga rozpoczęto przeprawę wojsk pod osłoną artylerii oddziału nadbrzeżnego⁶.

7 kwietnia wojska oczyściły prawy brzeg Dunaju od Petržalki do Mannsdorfu, inicjując walki o południowe przedmieścia Wiednia. W celu współdziałania jednostek z okrętami postanowiono wysadzić desant złożony z pułku strzelców 49 dywizji, mającego za zadanie zdobycie miejscowości Ort, poprzez odcięcie Niemcom drogi odwrotu przez przybrzeżne drogi na zachód.

Pierwszą część tego zadania powierzono Sulińskiej Brygadzie flotylli, która rozpoczęła działania w nocy 8 kwietnia. Przejście w rejon operacji ułatwiał fakt, że brzegi Dunaju były zajęte przez wojska radzieckie.

Bezpośrednie przeprowadzenie operacji powierzono 4 Tulczyńskiemu dywizjonowi kutrów opancerzonych kapitana porucznika Wielikiego. 8 kwietnia o godzinie 1 w nocy 4 kutry z desantem na pokładzie podeszły do miejsca wysadzenia – w rejon Ort. Ponieważ lewy brzeg zajęty był przez wojska niemieckie, kutry płynęły przyciśnięte do prawego brzegu, przestrzegając kamuflażu dźwiękowego.

Gdy Niemcy wykryli oddział, ostrzelali kutry z wielkokalibrowych karabinów, ale w odpowiedzi ognia nie otwierano. Natomiast do odpowiedniego rejonu na prawym brzegu wjechały trzy działa samobieżne 492 samobieżnej baterii, które zniszczyły stanowiska cekaemów wroga⁷.

5 Širokograd A. B., *Pochod na Venu*, Moskwa 2005, s. 330.

6 Loktionov I.I., *Dunajskaja flotilla v Velikoj Otečestvennoj vojne 1941—1945 gg.*, Moskwa 1962, s. 221-224.

7 Čheidze A.A., *Zapiski dunajskiego razvedčika*, Moskwa 1984, s. 127.

Wysadzanie „pierwszej fali” rozpoczęło się o godzinie 5.35. Nie napotkawszy na opór, desant wysunął się do miejscowości Mannsdorf, gdzie został ostrzelany chaotycznym ogniem niemieckiej artylerii. O godzinie 08.30 Mannsdorf był zdobyty.

Jednak z powodu zaczynającego się wylewu rzeki „drugą falę” trzeba było wysadzić wyżej. Do godziny 15 oddział ten opanował miasto Ort, gdzie połączył się z jednostkami 75 Korpusu Strzeleckiego. Do niewoli wzięto trzech generałów i 21 oficerów ze sztabu dywizji SS „Viking”.

W ten sposób, dzięki Flotylli Dunajskiej, udało się przełamać obronę niemiecką między Mannsdorfem a Ortem. 8 kwietnia 75 Korpus Strzelecki przesunął się o 20 kilometrów w kierunku Wiednia. 46 armia powiększyła przyczółek na lewym brzegu Dunaju, na południowy wschód od stolicy Austrii.

Pod koniec dnia 10 kwietnia, wojska 3 Floty Ukraińskiej zajęły północno-zachodnią część Wiednia, posuwając się do centrum miasta. Ale 46 armia utknęła przy Groß-Enzersdorf na południowym wschodzie.



Kanonierka 234 przy moście Rzeszy w Wiedniu. Karta pocztowa z serii „Sowiecka flota w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej”

W celu wzmocnienia jednostek piechoty z Flotylli Dunajskiej skierowano 8 kutrów minowych i 14 kutrów opancerzonych. Na prawym brzegu marynarze współdziałali z jednostkami 3 Armii Gwardyjskiej.

Dowództwo niemieckie dążyło do utrzymania prawobrzeżnej części Wiednia, zachowując łączność z lewym brzegiem Dunaju. Z pięciu położonych na rogatkach miasta mostów cztery Niemcy wysadzili, a ostatni most, zwany mostem Rzeszy, był przygotowany do wysadzenia.

Dla rosyjskiego dowództwa zdobycie tego mostu było zadaniem najwyższej rangi. W ten sposób garnizon Wiednia stracił łączność z lewym brzegiem Dunaju, a radzieckie dowództwo uzyskało możliwość przerzucania wzdłuż brzegu wojsk w celu dalszego atakowania przeciwnika.

Kapitan 2 rangi Arżawkin zaproponował wysadzenie desantu jednocześnie na obu brzegach rzeki i, po opanowaniu mostu, utrzymanie go do nadejścia jednostek 4 Armii Gwardyjskiej.

Trzon desantu stanowiła kompania strzelców 80 Dywizji Gwardyjskiej starszego lejtanta Jegena Pilosjana.(ponad 100 żołnierzy) na dwóch kutrach. Do wsparcia ogniowego wyznaczono dodatkowo trzy kutry opancerzone i osiem kutrów minowych.⁸

Okręty zmuszone były przebijać się rzeką, której oba brzegi zajęte były przez faszystów, przy czajonych w umocnionych budynkach i betonowych schronach. Oprócz tego, koryto rzeki zagra dzały częściowo ruiny pierwszego wiedeńskiego mostu oraz zatopione statki, co minimalizowało możliwości manewru.



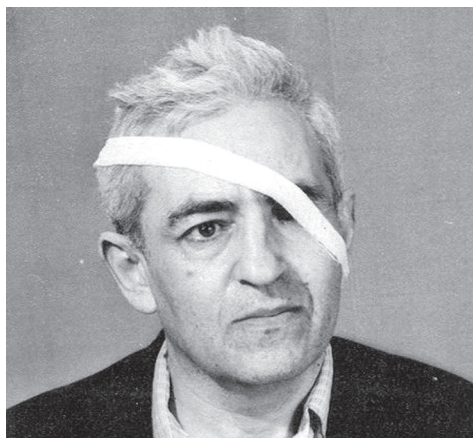
Natarcie sowieckiej piechoty na most Rzeszy

Niemniej jednak, dzięki efektowi zaskoczenia, udało się przebić. Czołowy kuter opancerzony postawił zasłonę dymną zasłaniającą wysadzenie piechoty. Desantowcy po wyskoczeniu do mostu w walce wręcz przełamali obronę wroga, a kutry ostrzelały jego umocnione pozycje.

Przy odejściu kuter opancerzony nr 3 został kilkakrotnie trafiony pociskami, ale wyrwał się spod ostrzału, ukrywając się za zasłoną dymną. Kuter opancerzony nr 233 utracił zdolność pływania po trafieniu pociskiem kaliber 88 mm, ale został odholowany przez kuter opancerzony nr 232.

Tymczasem do opanowanego przez desant mostu Niemcy podciągnęli znaczne siły piechoty z czołgami, działami samobieżnymi i moździerzami. Ataki faszystów następowały jeden za drugim, a ogień krzyżowy nie ustawał ani na minutę. A jednak kompanii udało się utrzymać pozycje ponad dwie doby – do chwili, jak w nocy z 12 na 13 kwietnia przez zajęte przez wroga osiedla przebił się do niej batalion 7 Gwardyjskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Ataki Niemców nie ustawały, wręcz przeciwnie, nasiliły się, ale był to już bardziej akt rozpacz.

8 Śirokograd A. B., op.cit., s. 333.



Josif Abramowicz Rapoport, oko stracił podczas forsowania w 1943 Dniepru, później członek AN ZSRR, genetyk, odkrywca chemicznej mutagenezę, nominowany do Nagrody Nobla



W zdobyciu mostu Rzeszy udział brał później znany aktor Georgij Aleksandrowicz Jumatow. 6 marca 1994 r. zabił z broni myśliwskiej człowieka negatywnie wyrażającego się o armii czerwonej. Uznano, że morderstwa dokonał w afekcie. Zmarł 4 października 1997 r.

Rankiem 13 kwietnia specjalny oddział szturmowy piechoty morskiej Flotylli Dunajskiej przerwał niemiecką obronę w rejonie pierwszego mostu wiedeńskiego, otwierając drogę pułkowi strzeleckiemu 80 Armii Gwardyjskiej. Desantowcy, morscy i powietrzni wykonali swoje zadania. Do boju poszła piechota, za nią ruszyły czołgi, a dokładniej działa samobieżne. 16 pojazdów z dużą szybkością przemknęło przez most i utworzyło obronę okrężną na zachodnim brzegu. Saperzy przystąpili do rozminowywania terenu⁹.

Był to moment przełomowy. Pozbawione jednolitego dowodzenia jednostki zgrupowania wschodniego pod koniec dnia zostały rozbite lub skapitulowały, a wojska wroga z zachodnich rejonów miasta rozpoczęły pośpieszny odwrót. W nocy na 14 kwietnia Wiedeń został w pełni zdobyty.

Sześciu saperów, którzy wyróżnili się podczas rozminowywania Mostu Rzeszy otrzymało tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Wśród tych, którzy walczyli na moście, byli przyszły uczonek genetyk akademik Josif Rappoport¹⁰ oraz popularny aktor filmowy Georgij Jumatow¹¹.

Łączne straty Armii Czerwonej podczas oblężenia Wiednia wyniosły 167 940 żołnierzy, w tym 38661 zabitych, zmarłych wskutek odniesionych ran i zaginionych bez wieści. Śmierć poniosło 2698 Bułgarów. Brak jest dokładnych danych o stratach wojsk niemieckich i węgierskich, choć skalę tych strat można sobie wyobrazić na podstawie jednej tylko liczby – w okresie 30 dni walk wojska 2 i 3 Frontu Ukraińskiego wzięły do niewoli 130 tysięcy żołnierzy.



⁹ Mitiurin D. W., op.ct.

¹⁰ Bojkov R. V., Triždy ne Geroj Sovetskogo Sojuza gwardii major Rapaport. Zolotyje zvezdy nesosojaščegosia Nobelevskogo laureata – genetika i desantnika, [w:] Nezavisimaja gazeta, numer ot 30.04.2010.

¹¹ Belanovskaja J., Ot slawy do tiurmy. Izvilistij put' Georgija Jumatova, [w:] Argumenty i fakty, numer ot 11.03.2015

Działania Marynarki Wojennej Francji na śródlądowych wodach Wietnamu 1945-1956

Activities of the French Navy on the inland waters of Vietnam 1945-1956

Pierwsza wojna indochińska, w trakcie której Francja usiłowała orestaurować swą mocarstwową pozycję w południowo – wschodniej Azji jest w Polsce zagadnieniem stosunkowo słabo znanym¹. Jeżeli o pierwszej wojnie indochińskiej napisano w Polsce, poza bitwą o Dien Bien Phu, stosunkowo niewiele², to o prowadzonych w jej trakcie działaniach na wodach śródlądowych praktycznie nic. Tymczasem działania francuskiej marynarki wojennej, prowadzone na rzekach odegrały w toku zmagania rolę niezwykle istotną. Postawić można nawet tezę, że początkowe sukcesy wojsk kolonialnych oraz późniejsze, tak długie, utrzymywanie zajętych pozycji nie byłoby możliwe bez efektywnego wsparcia udzielanego wojskom lądowym przez komponent śródlądowy marynarki.

The first Indochina war, during which France tried to rebuild its superpower position in Southeast Asia is in Poland a relatively unknown issue. That topic is almost completely unknown in Poland and barely known on world. Actions of the French Navy carried out on the rivers have played a major role in that struggle. We can even put forward a thesis that the initial successes of colonial troops and later keeping the positions, would not be possible without effective support provided to the ground forces by the inland navy component.

Początki działań francuskich sił morskich w Wietnamie

W czasie II wojny światowej Francuskie Indochiny znalazły się najpierw w strefie wpływów, a następnie pod okupacją Japonii. Swoiste japońsko – francuskie kondominium utrzymało się w Wietnamie do marca 1945 roku. Wobec pogarszającej się sytuacji militarnej Cesarstwa Japończycy podjęli decyzję o zabezpieczeniu *indochińskiego zaplecza*. W nocy z 9 na 10 maja większość oddziałów francuskich została rozbrojona i internowana. 11 marca Japończycy proklamowali powstanie niepodległego Wietnamu, z Bảo Đại, cesarzem Annamu jako głową państwa³. Równocześnie powstał rząd wyłoniony przez antykomunistyczną, niepodległościową partię Đại Việt Quốc dân đảng (Narodowa Partia Wielkiego Wietnamu). Cesarz i rząd sprawowali władzę jedynie do chwili kapitulacji wojsk japońskich w Indochinach (15 sierpnia 1945 roku). 16 sierpnia 1945 roku przywódca Việt Nam Độc Lập Đồng Minh Hội (Ligi na rzecz Niepodległości Wietnamu) zwanej Viet Minh, (powstałej z inspiracji Komunistycznej Partii Indochin), Hồ Chí Minh wkroczył na czele 1000 bojowników do

1 W artykule wykorzystano część ustaleń i treści zawartych w pracach: K. Kubiak, Działania sił morskich na wodach indochińskich 1945 – 1956, Toruń 2005 oraz K. Kubiak, Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej, Warszawa 2007.

2 Por. B. Brodecki, Dien Bien Phu, Warszawa 1988; R. Czulda, Francuska wojna w Indochinach 1945 – 1954, cz. 1 – 4, Wojsko i Technika Historia, 2016 nr 3 – 6.

3 Bảo Đại (22.10.1913- 30.07.1997, urodzony jako Nguyễn Phúc Vĩnh Thụy) ostatni, trzynasty i ostatni cesarz z dynastii Nguyễn. W latach 1926 – 1945 cesarz Annamu (centralna część Wietnamu zajmująca około 65% obecnego terytorium państwa). Prócz Annamu w skład Indochin Francuskich wchodził Tonkin (na północy, formalnie protektorat, faktycznie pod bezpośrednim zarządem francuskim), Kochinchina (kolonia), Kambodża (protektorat) i Laos (protektorat). Jako cesarz z nadania japońskiego zasiadał na tronie od marca do sierpnia 1945 roku. Od 1949 do 1955 roku głowa Państwa Wietnamskiego (istniejącego na południu Wietnamu). Zdetronizowany w 1955 wraz z proklamowaniem Republiki Wietnamu Południowego przez Ngô Đình Diệm. Resztę życia spędził na emigracji we Francji nie angażując się aktywnie w zagadnienia polityczne. Pochowany został na cmentarzu Cimetière de Passy w Paryżu.

Hanoi, a inne grupy zajęły Sajgon, Hue i pozostałe większe miasta. 25 sierpnia utworzony przez Viet Minh Wietnamski Komitet Wyzwolenia Narodowego przyjął abdykację Bảo Đại i przekształcił się w Rząd Tymczasowy. 2 września proklamowano Demokratyczną Republikę Wietnamu (Việt Nam Dân Chủ Cộng Hòa)⁴.

Na przełomie sierpnia i września do północnej części Wietnamu, zgodnie z postanowieniami konferencji w Poczdamie – wkraczać zaczęły chińskie wojska nacjonalistyczne. Łącznie granicę przekroczyło ponad 200 000 żołnierzy, którzy przyjąć mieli kapitulację Japończyków i utrzymać spokój w kraju. Z kierunku południowego napływać zaczęły oddziały brytyjskie, którym postawiono takie samo zadanie. W odróżnieniu od prezentujących postawę antykolonialną Amerykanów Brytyjczycy, zaniepokojeni niepokojami w obrębie własnych terytoriów kolonialnych, byli zainteresowani przywróceniem w Wietnamie przedwojennego status quo. Po kilku incydentach, w których brały udział siły Viet Minhu dowódca sił brytyjskich generał Douglas Dracey podjął decyzję o ponownym uzbrojeniu uwolnionych z niewoli japońskiej francuskich żołnierzy. Sytuacja zaczęła zmierzać ku konfrontacji.

Podnieśmy tutaj, że działania japońskie podjęte w maju 1945 roku, a ukierunkowane na likwidację francuskich sił zbrojnych w Indochinach objęły również siły morskie (La Marine en Indochine, LMI). 11 okrętów francuskich zostało zniszczonych w walce lub zatopionych przez własne załogi, dwie pomocnicze jednostki zajęli Japończycy. Zniszczeniu uległo również pięć francuskich statków handlowych. Straty w ludziach marynarki francuskiej wyniosły trzech oficerów i 31 podoficerów oraz marynarzy poległych w walce i 11 oficerów zamordowanych w późniejszym czasie przez japońską żandarmerię. Około 600 członków personelu sił morskich osadzono w obozach jenieckich w Kochinchinie⁵.

Z pogromu zdołały ująć jedynie okręty patrolowe *Frezouls* i *Crayssac* oraz uzbrojone dżonki *Audacieuse* i *Vieux Charles* (według innych autorów okręty patrolowe nosiły nazwy: *Fegaf* i *Vieux Charles*, zaś dżonki *Etoile*, *Belle Poule*, *Jocelyne*, *Anne Marie*, *Joelle*). Zgrupowały się one w rejonie wyspy Ke Bao leżącej na północnym krańcu archipelagu Fai Tsi Long (około 1000 wysepek i skał o łącznej powierzchni 1500 km², 60 mil morskich na wschód od Hajfongu). Tam też zdołał dotrzeć uchodzący z Hajfongu, lokalny dowódca sił morskich, komandor Charles Commentry, wraz z grupą personelu⁶. Łącznie na pokładach czterech jednostek znalazło się sześciu oficerów oraz 83 podoficerów i marynarzy (w tym 16 Annamitów). Jednostki te zdołały 10 marca 1945 przejść do południowochińskiego portu Phongseng (Pakhoi), pozostającego pod kontrolą Kuomintangu. Nie przyjęto ich jednak dobrze. Francuzi musieli płacić za wszystko, łącznie ze słodką wodą.

Kiedy potęga Japonii zaczęła się chwiać obie jednostki powróciły na wody Indochin, pojawiając się 15 sierpnia pod Hajfongiem, a następnie pożeglowały w górę rzeki podnosząc francuskie bandery. Przy próbie przybicia do brzegu zostały jednak ostrzelane przez oddział Viet Minh i ostatecznie jeden z francuskich oficerów zdołał dotrzeć do Hanoi pod... japońską eskortą. Zażądał od wojskowej administracji japońskiej, występując jako przedstawiciel władz francuskich, uwolnienia zatrzymanych w marcu jeńców. Japończycy jednak odmówili i Francuzi zwolnieni zostali z obozów dopiero w pierwszych dniach października. Oficer wraz z dowodzonym przez siebie *Frezouls* wycofał się więc z Hajfongu i założył tymczasową bazę w Port Wallut, w archipelagu Fai Tsi Long. Przez kilka miesięcy był to jedyny francuski posterunek w północnej części Wietnamu. Z kolei wejście na wody przybrzeżne patrolowca *Crayssac* skończyło się tragicznie dla okrętu i jego dowódcy. W dniu 4 września, w Hongay, jednostka została zwabiona do brzegu i opanowana przez uzbrojonych członków Viet Minhu. W toku tych wydarzeń zginął dowódca okrę-

4 P. Ostaszewski, Wietnam: Najdłuższy konflikt powojennego świata 1945-1975, Warszawa 2001, s. 139-145.

5 B. Estival, La Marine française dans la guerre d'Indochine, Nantes 1998, s. 47-52.

6 P. Auphan, J. Mordai, The French Navy in World War II, Annapolis 1959, s. 361.

tu⁷.

Po upadku Japonii i obsadzeniu północnej części Indochin przez Brytyjczyków, z oficerów, podoficerów i marynarzy marynarki francuskiej uwolnionych z niewoli sformowano tymczasowy batalion morski złożony z dwóch kompanii. Ze względu na zły stan zdrowotny większości żołnierzy, brak broni i umundurowania nie był on jednak w pełni operacyjnym pododdziałem. Pierwsze bojowe pododdziały francuskie, awangarda Korpusu Ekspedycyjnego Dalekiego Wschodu przybyły do Sajgonu dopiero 3 października na pokładach dwóch brytyjskich transportowców *Princess Beatrix* i *Queen Emma* eskortowanych przez francuski okręt liniowy *Richelieu* i niszczyciel *Triomphant*. W następnych tygodniach liczba wojsk francuskich stopniowo rosła – na początku października głównodowodzący w Indochinach, generał Philip Leclerc dysponował 4500 żołnierzy. Marynarka Wojenna skierowała na wody Dalekiego Wschodu kolejne okręty: krążowniki *Gloire* i *Suffren*, niszczyciel *Fantasque*, niszczyciele eskortowe *Somalii* i *Senegalais*, korwety *Annamite* i *Gazelle*, zdeklasowany lotniskowiec (wykorzystywany jako transportowiec) *Bearn*, transportowce *Ville de Strasbourg* i *Quercy*. Wraz z siłami morskimi do Wietnamu napływały jednostki lotnictwa marynarki francuskiej. Na początku października na lotnisku Tan Son Nhut pod Sajgonem wylądowały pierwsze cztery samoloty PBY – 5A Catalina ze składu Eskadrille 8F przerzuconej z Agedir w Maroku. Kilka dni później do pierwszych maszyn dołączyły kolejne dwa samoloty⁸.

Próby restauracji francuskiej władzy kolonialnej napotkały jednak na opór i już 12 października Brytyjczycy i Francuzi zmuszeni zostali do rozpoczęcia planowania wspólnej operacji pacyfikacyjnej wokół Sajgonu. Tymczasem 19 października do Sajgonu dotarła kompania piechoty morskiej. Była ona pierwszy pododdziałem Brygady Morskiej Dalekiego Wschodu (Brigade Marine d'Extreme Orient, BMEO) formowanej pierwotnie jako związek taktyczny przewidziany do działań przeciwko Japończykom w Chinach lub udziału w operacji desantowej przeciwko wyspom japońskim. Niemal z marszu miała ona wziąć udział w działaniach pacyfikacyjnych, które otrzymała kryptonim Moussac.

Celem operacji było zajęcie miasta My Tho leżącego około 60 km na południe od Sajgonu, na skrzyżowaniu ważnych lokalnych dróg. Ponieważ było ono dostępne zarówno lądem jak i rzeką zaplanowano, że grupa bojowa ze składu 2 Dywizji Pancерnej poruszać się będzie lądem, a batalion spadochroniarzy i kompania piechoty morskiej zaokrętowane na brytyjskim kutrze desantowym i korwecie *Annamite* wykorzystają śródlądowy szlak wodny. W skład grupy jednostek pływających weszła ponadto jako okręt wsparcia ogniowego, korweta *Gazelle*. Ponieważ marsz drogami lądowymi utrudniony był przez liczne sabotaże na mostach i przepustach oraz rozlewy powstałe po zerwaniu grobli na polach ryżowych wojska przemieszczające się rzeką dotarły do miasta 25 października, przed rzutem kołowo – gąsienicowym i zajęły je z zaskoczenia nie ponosząc strat. 29 października kompania piechoty morskiej (90 żołnierzy) została ponownie zaokrętowana na *Annamite* i przerzucona do miasta Vinh Long, które zajęła bez walki. Następnego dnia analogiczna sytuacja powtórzyła się w Can Tho.

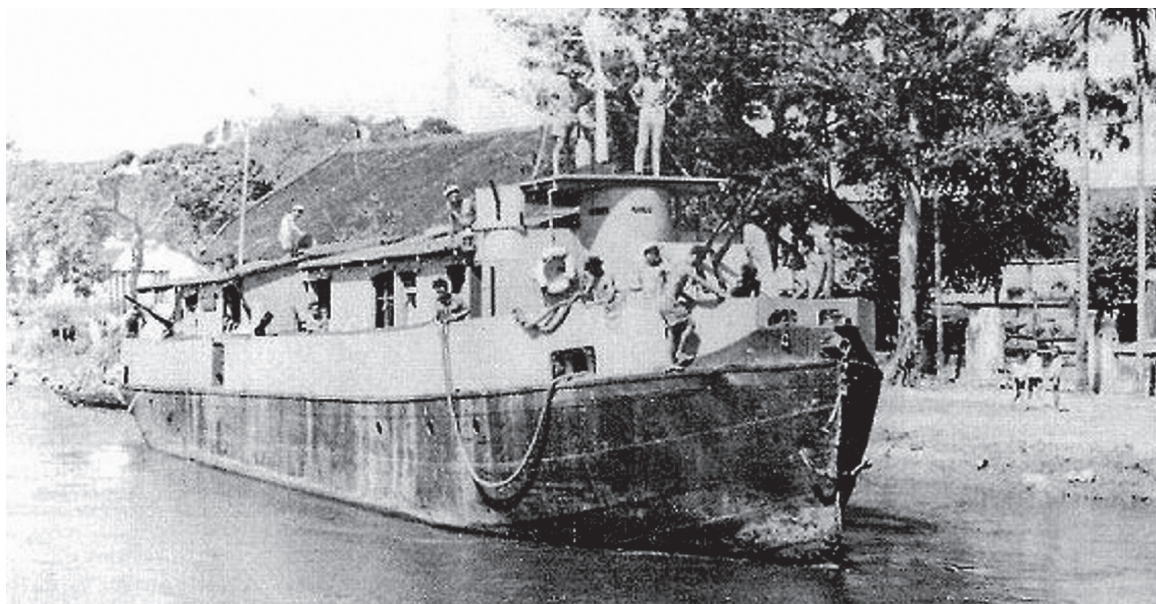
Wysoka mobilność sił przemieszczających się rzeką, zwłaszcza w porównaniu z niskim tempem działań wojsk lądowych skłoniła Leclerca do zmiany koncepcji wykorzystania Brygady Morskiej. Z pułkowej desantowej grupy bojowej przeistoczyła się ona miała we flotyllę rzeczną. Zadanie przeprowadzenia owej metamorfozy generał powierzył komandorowi porucznikowi Francouisowi Jaubertowi, którego wcześniej poznał w Arcacheon we Francji podczas formowania brygady i wysoko cenił za wykazaną wówczas energię oraz oddanie służbie.

7 B. Estival, *La Marine française...*, op. cit., s. 53-54; ustalenia własne w oparciu o materiały eksponowane na wystawie *Les Marins, La Marine et L'Indochine 1856 – 1956*, Service historique de la Défense – Château de Vincennes – Avenue de Paris – 94306 Vincennes Cedex, wizyta 12 stycznia 2018.

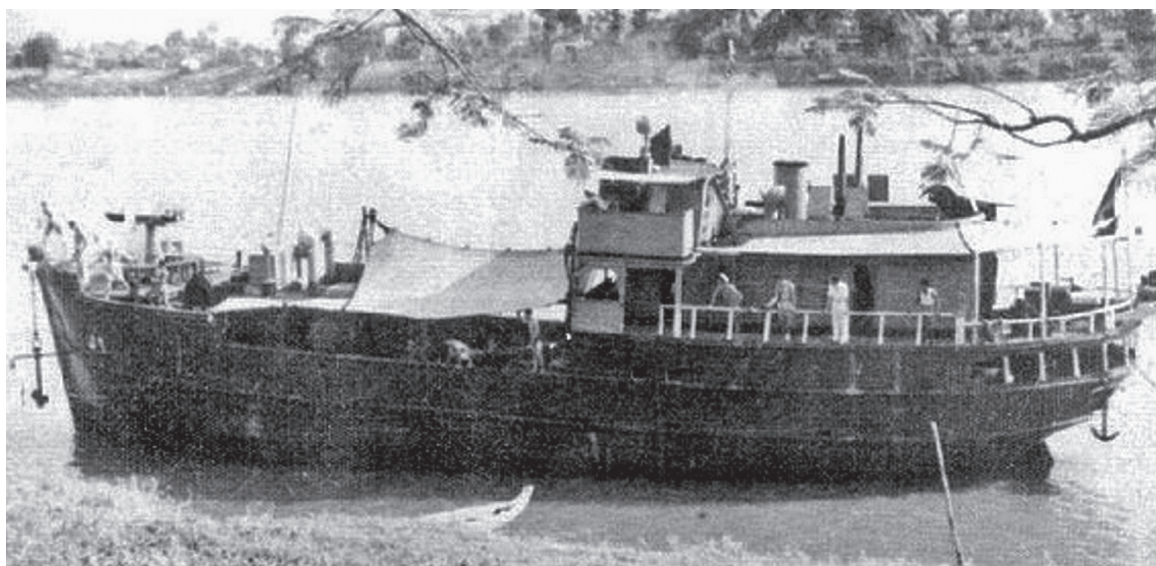
8 Por. French Naval Aviation Unit 1946, http://www.ffaa.net/history/air_fleet/1946.htm, dostęp: 13.01.2019.

Flotylla rzeczna w Annamie

Jednymi z pierwszych jednostek pływających nowo formowanych francuskich sił rzecznych były dwie pojapońskie dżonki (według części autorów były to kutry patrolowe – dawne japońskie *Y1* i *Y2*) przekazane Jaubertowi przez Royal Navy. Otrzymały one nazwy *Arcachonnaise* i *Lorientaise*. Równocześnie do służby wcielono cztery większe (*Crebe*, *Araignee*, *Grillon*, *Otarie*) i trzy małe pojapońskie kutry desantowe zdobyte na Viet Minhu (w bardzo złym stanie technicznym) i kilkanaście pozyskanych z różnych źródeł mniejszych jednostek pływających. Najbardziej wartościowym odkryciem było jednak sześć stalowych barek rzecznych, o nośności około 200 ton każda. Należały do przedsiębiorstwa Gressier i wcześniej wykorzystywane były do transportu ryżu ze składów prowincjonalnych do portu w Sajgonie. Z uwagi na względnie dużą nośność możliwe było wzmocnienie ich burt, opancerzenie stanowiska sternika i uzbrojenie ba-



Improwizowane początki francuskich sił śródlądowych i przybrzeżnych w Indochinach – barka należąca pierwotnie do firmy Gressier, źródło: Marine Nationale.



Uzbrojona dżonka francuskich sił śródlądowych i przybrzeżnych, źródło: Marine Nationale.

rek w dwie japońskie 25 mm armaty i karabiny maszynowe (później uzbrojenie uległo zmianom, na przykład w 1948 roku jedna z barek otrzymała 75 mm armatę, dwie 20 mm armaty, dwa karabiny maszynowe 13,2 mm, dwa karabiny maszynowe 8 mm, dwa 81 mm moździerz, 50 mm moździerz), w wyniku czego stały się one zdatne zarówno do transportu wojsk jak i udzielania wsparcia ogniowego pododdziałom operującym na brzegu. Barki otrzymały nazwy: *Devastation*, *Foudre* (później zmienioną na *Tonnerre*), *Lave*, *Tonnate*, *Volcan*, *Terreur*. W skład formowanych sił rzecznych włączono też tymczasowy batalion morski sformowany z uwolnionych jeńców francuskich⁹.

Pierwszym zadaniem sił rzecznych było wsparcia sił francuskich utrzymujących Can Tho. Dzięki flotyli rzecznej Francuzi szybko objęli kontrolą obszar rozciągający się na 25 km od miasta. Nie oznaczało to, że zagrożenie ze strony Wiet Minhu ustało. 18 listopada zginął konwój rzeczny złożony z holownika i kilku barek chronionych przez żołnierzy, zmierzający z My Tho do Sajgonu. Później okazało się, że konwój wpadł w zasadzkę. W trakcie wymiany ognia zginął jeden żołnierz, pozostali poddali się. Mimo tego powstańcy poddali ich torturom i stracili¹⁰.



Kuter desantowy typu LCVP zmodyfikowany poprzez zamontowanie opancerzenia burtowego i lekko opancerzonego dachu. Jednostki tego rodzaju uzbrajane były w karabiny maszynowe 7,5 i 7,7 mm oraz 12,7 mm, 20 mm armaty Oerlikon, a nawet granatniki Piat, źródło: Marine Nationale.

Trudna sytuacja sprzętowa sił rzecznych uległa znaczącej poprawie w grudniu 1945 roku, kiedy to – wykorzystywany w charakterze transportowca – lotniskowiec *Bearn* dostarczył do Sajgonu czternaście kutrów desantowych typu LCAAC i sześć LCVP, pozyskanych przez francuską marynarkę ze składów brytyjskich w Singapurze. Umożliwiło to włączenie w skład flotyli pododdziałów desantowych w sile dwóch kompanii piechoty morskiej. 19 grudnia Brytyjczycy przekazali Francuzom odpowiedzialność za Sajgon i okolice. Oznaczało to, że Brygada Morska przejęła nie tylko budynek byłego lokalnego dowództwa Royal Navy w Sajgonie, ale również kilkanaście dalszych kutrów desantowych typu LCA, LCT i LCI.

9 Dinassaut. French riverine forces, <http://indochine54.free.fr/cefeo/dinassau.html#top>, dostęp: 20.07.2016; Les chalands cuirassés, <http://www.netmarine.net/forces/operatio/indo/chaland.htm>, dostęp: 10.01.2019.

10 Ch. W. Koburger Jr., *The French Navy...*, op. cit., s. 7.

Zostały one uzupełnione przez kilkadziesiąt łodzi i dżonek pozyskanych z zasobów lokalnych. 1 stycznia 1946 roku Francja przejęła od sił brytyjskich pełnię odpowiedzialności za dalsze obszary Kochinchiny¹¹.

W grudniu 1945 roku zwiększyły się też możliwości bojowe francuskiego lotnictwa morskiego dyslokowanego w Indochinach. W bazie lotniczej Cat Lai powołano Eskadrille 8S. W pierwszym okresie jednostka ta eksploatowała głównie sprzęt japoński, przekazany przez Brytyjczyków – 10 wodnosamolotów Aichi E13A1 jeden wodnosamolot Nakajima A6M2 – N Rufe oraz jedną przedwojenną francuską łódź latającą Loire 130. Później te nietypowe maszyny zastąpiono lekkimi wodnosamolotami brytyjskimi Sea Otter. Od pierwszych dni swego istnienia nowa jednostka lotnictwa morskiego włączyła się intensywnie w patrolowane obszarów położonych wokół Sajgonu¹².



Francuski okręt desantowych brytyjskiego typu LCT Mk.4 podczas działań w Indochinach, źródło: Marine Nationale.

W składzie Brygady Morskiej, która osiągnęła w tym czasie stan 3000 oficerów i żołnierzy dysponujących 50 kutrami desantowymi oraz ponad 30 innymi jednostkami pływającymi dokonano wówczas wyodrębnienia komponentu operacyjnego, który otrzymał nazwę Indochińskiej Flotyli Rzecznej (Flotille Fluviale d'Indochine). Równocześnie na potrzeby Brygady zorganizowano bazę rzeczną z warsztatami w Phu My (przedmieście Sajgonu) oraz manewrowe punkty bazowania w Can Tho i My Tho. W drugiej połowie stycznia 1946 roku flotylla, wspierając wojska lądowe, wzięła udział w operacji oczyszczenia z sił wietnamskich obszarów leżących między Sajgonem a miejscowością Dolat. Była to ostatnia akcja bojowa przeprowadzona przez francuskie siły rzeczne w dotychczasowym kształcie organizacyjnym. W związku z planami pacyfikacji północnej części Wietnamu (Tonkinu), poddano je bowiem kolejnej reorganizacji. Podzielono je na 1. Flotyllę Rzeczną Piechoty Morskiej (1. Flotilles Fluviales de Fusiliers – Marins, 1 FFFM), która otrzymała większość środków pływających oraz kompanię piechoty morskiej (noszącą nieoficjalną jeszcze nazwę *Jaubert*), przeznaczoną do działań w Tonkinie oraz pozostającą w Kochinchinie 2. Flotyllę Rzeczną Piechoty Morskiej (2. Flotilles Fluviales de Fusiliers – Marins, 2 FFFM) wyposażoną w uzbrojone dżonki i barki¹³.

11 La guerre d'Indochine, http://www.postedeschoufs.com/aeronavale/1946_1962/5%20L%27Indochine/l_indochine.htm, dostęp 03.01.2019.

12 Ch. W. Koburger Jr., *The Frencj Navy...*, op. cit., s. 13.

13 Flotilles amphibies d'Indochine - 1945-1954 - Unité, <https://memorial-national-des-marins.fr/crypte-he/184014-flotilles-amphibies-d-indochine-1945-1954>, dostęp: 27.12.2018.

Powrót na północ

Obsadzenie przez Francuzów północy Wietnamu doprowadziło do wybuchu otwartego konfliktu z Viet Minhem. 20 listopada 1946 roku łódź obsadzona przez francuskich żołnierzy usiłowała przeprowadzić kontrolę chińskiej dżonki podejrzanej o przewóz broni. Milicja wietnamska udaremniła jednak ten zamiar otwierając ogień. Wywiązała się walka, w trakcie której śmierć poniosło 22 żołnierzy Korpusu Interwencyjnego. 23 listopada dowództwo francuskie zażądało od Viet Minu wycofania wszystkich oddziałów z miasta Hajfong i przyległej strefy. Gdy Wietnamczycy odmówili, do działań weszły francuskie wojska lądowe, które napotkały jednak zdecydowany opór. Został złamany, lecz masakra w Hajfongu przekreśliła szansę uzyskania kompromisu drogą negocjacji.

Kiedy uspiiony konflikt przeistoczył się w otwartą walkę pierwszym zadaniem Francuzów stało się wzmocnienie garnizonów, dyslokowanych wcześniej w różnych miejscowościach, bardziej w celu zademonstrowania obecności wojskowej niż sprawowania rzeczywistej kontroli nad rejonami stacjonowania. Punktem o szczególnym znaczeniu było miasto Nam Dinh liczące około 70 000 mieszkańców, leżące w delcie, między Hanoi a morzem. Rozlokowany tam garnizon liczył około 500 żołnierzy, prócz tego w mieście przebywało około 300 innych Francuzów, stałych mieszkańców Nam Dinh, którzy po wybuchu walk, obawiając się pogromu, schronili się w koszarach. Siły Viet Minhu zablokowały garnizon i przygotowywały się do szturm. W ocenie kierownictwa francuskiego utrata dużego miasta mogła mieć nie tylko poważne konsekwencje



Kuter desantowy LCM przebudowany na rzeczny monitor. Na dziobie wieża z samochodu pancernego Coventry (z 40 mm armatą sprzężoną z armatą 20 mm), w ładowni 81 mm moździerz. Uzbrojenie dopełniają trzy 20 mm armaty, źródło: Marine Nationale.

wojskowe, ale nade wszystko istotne reperkusje polityczne - wzrost poparcia dla ruchu wietnamskiego. Ocena sytuacji wykazała, że szanse na szybkie wzmocnienie garnizonu drogą lądową są niewielkie. Opracowano więc plan przeprowadzenia połączonej, rzecznej i powietrznej operacji desantowej mającej na celu odblokowanie Nam Dinh, wzmocnienie i doposażenie stacjonującego tam garnizonu oraz ewakuację osób cywilnych¹⁴.

Komponent sił morskich wydzielony do udziału w operacji obejmował grupę jednostek desantowych w składzie: dwa kutry desantowe typu LCT, kuter desantowy typu LCI, cztery kutry

14 J. Mordal, *Marine Indochine*, Paris 1953, s. 115-117.

desantowe typu LCM. Zadaniem ich był transport pododdziałów piechoty, czołgów, artylerii, zapasów żywności i paliwa. Planowano, iż grupa kutrów, o świcie 6 stycznia 1947 roku, wejdzie na wąski kanał łączący Nam Dinh z Rzeką Czerwoną. W tym samym czasie około 400 spadochroniarzy wylądować miało w rejonie miasta i uchwycić dwa przyczółki nad kanałem – przyszłe punkty lądowanie wojsk transportowanych drogą wodną. Ponieważ Kanał Bambusowy (Bamboo Canal), najkrótszy śródlądowy szlak wodny łączący Hajfong z Rzeką Czerwoną znajdował się pod kontrolą przeciwnika dowódca grupy desantowej zdecydował o wyborze dłuższej marszruty. Jego kutry wyszły 4 stycznia z Hajfongu na morze i ruszyły na południowy wschód, ku ujściu Rzeki Czerwonej. Tam popłynęły w górę rzeki. 6 stycznia wczesnym rankiem, ukryta w gęstej mgle, grupa desantowa zbliżyła się do Nam Dinh¹⁵.



LCM 6 zaadaptowany na monitor - jednostkę dowodzenia. Dobrze widoczna wieża zdemontowana z samochodu pancernego typu Coventry, źródło: Fuerza Ribereña.



Wyladunek rannego z okrętu desantowego typu LCI, źródło: Marine Nationale.

W odróżnieniu od działań kutrów, desant spadochronowy od początku przebiegał inaczej niż to zaplanowano. W czasie zrzutu i bezpośrednio po wylądowaniu spadochroniarze napotkali na mocny opór sił wietnamskich. Pododdziały desantu zostały rozproszone i nie zdołały uchwycić przyczółków. Co więcej, gdy grupa desantowa zbliżyła się do wyznaczonych punktów na brzegu dostała się pod silny ogień broni maszynowej prowadzony z obu brzegów kanału. Jeden z kutrów desantowych został ciężko uszkodzony, a następnie zatonął. W tej sytuacji dowódca grupy zdecydował się odstąpić od realizacji pierwotnego planu. Za najważniejsze uznał wysadzenie na brzeg transportowanych pododdziałów wojsk lądowych, gdyż stłoczeni na kutrach żołnierze byli szczególnie narażeni na straty od ognia prowadzonego z niewielkiej odległości. Ponieważ brzeg, gdzie początkowo zamierzano wysadzić desant był silnie broniony wypatrzył on odcinek na przeciwnym brzegu, skąd prowadzono stosunkowo słaby ogień i tam skierował swoje jednostki. Podchodząc do lądowania kutry desantowe skoncentrowały ogień na nadbrzeżnych zaroślach i zmusiły przeciwnika do opuszczenia pozycji. Ponieważ Wietnamczycy nie zdołali się przegrupować lądowanie przebiegło pomyślnie. Rozwinięte pododdziały wojsk lądowych szybko oczyściły z żołnierzy nieprzyjacielskich brzeg kanału, a następnie skoncentrowały ogień na brzegu przeciwnym, który został opuszczony przez siły wietnamskie¹⁶.

¹⁵ Ch. W. Koburger Jr., *The Frencj Navy...*, op. cit., s. 11-12.

¹⁶ *Ibidem*, s. 11-12.

Wobec poniesionych strat i rozchodowania środków bojowych atakujący musieli jednak zrezygnować z zamiaru kontynuowania działań zaczepnych w kierunku Nam Dinh i przeszli do obrony. Dopiero po przybyciu posiłków, wieczorem, Francuzi wznowili działania i około północy weszli do miasta. Przełamanie pierścienia okrążenia w niewielkim jedynie stopniu zmieniło położenie garnizonu Nam Dinh. Wiet Minh przesunął tylko swoje pozycje z przedmieść na przylegające do miasta obszary wiejskie i utrzymał blokadę połączenia lądowego z Hanoi. Jedyną drogą zaopatrzenia garnizonu pozostała rzeka. Ale i tutaj konwoje zaopatrzeniowe były stale atakowane. Mało tego angażowały one siły desantowe, co uniemożliwiało ich wykorzystanie w działaniach bojowych¹⁷.

Na początku stycznia doszło do kolejnej reorganizacji francuskich sił morskich w Indochinach. Najistotniejszą zmianą było rozwiązanie Brygady Morskiej Dalekiego Wschodu i powołanie w jej miejsce Sił Morskich Indochin (Forces Navales en Indochine), składających się z dwóch grup desantowych, północnej (Force Amphibie du Nord, FAN) i południowej (Force Amphibie du Sud, FAS) zorganizowanych w oparciu o personel i sprzęt rozformowanych Flotyli Rzecznych Piechoty Morskiej¹⁸.

Oficjalna nazwa oddziałów wchodzących w skład Grup Desantowych brzmiała Uderzeniowe (Szturmowe) Dywizjony Morskie (Division Navale d'Assaut). Skrócone francuskie brzmienie pełnej nazwy - Dinassaut stało się szybko terminem powszechnie znanym i stosowanym. Organizacja dywizjonów była oparta o rozwiązania wypracowane przez Jauberta podczas działań na południu. W ich skład wchodziły (po części improwizowane) rzeczne jednostki artyleryjsko - transportowe budowane głównie na bazie kutrów desantowych. Przeznaczone były do przewozu pododdziałów piechoty i udzielenia im wsparcia ogniowego¹⁹.

W październiku 1947 roku siły francuskie rozmieszczone w Tonkinie przystąpiły do realizacji operacji Lea - zniszczenia sił WAL dyslokowanych na wyżynnych obszarach ciągnących się wzdłuż granicy chińskiej oraz zlikwidowania bądź aresztowania przywódców Viet Minhu. Plan operacji zakładał zespolenie wysiłku desantu spadochronowego, który zamierzano wysadzić w rejonie wskazanego przez wywiad rejonu rozmieszczenia kwatery głównej Ho Chi Minha na wyżynie Viet Bac z działaniami wojsk lądowych i sił rzecznych przemieszczających się w górę Rzeki Czystej i Rzeki Czerwonej. W działaniach tych siły marynarki wojennej wykonywały głównie zadania transportowe. Mimo tego, że pododdziały wojsk lądowych zostały dostarczone zgodnie z planem do wskazanych punktów desantowania, a później regularnie były zaopatrywane, to nie miało to jednak wpływu na ostateczny rezultat działań. Viet Minh poniósł poważne straty, ale nie na tyle duże by uniemożliwić odbudowę sił partyzanckich. Nie zdołano też pojmać żadnego z kluczowych dla ruchu przywódców. Operacja Lea stała się tym samym pierwszą, w długim szeregu francuskich akcji, w których odnoszono lokalne sukcesy, ale które nie zbliżyły wojsk kolonialnych do osiągnięcia celu²⁰.

W czasie operacji Lea wojska lądowe i siły rzeczne korzystały ze wsparcia lotnictwa marynarki Wojennej. Samoloty PBY - 5A ze składu Escadrille 8 F, operujące z lotnisk i lądowisk w rejonie Hajfongu i Hanoi prowadziły rozpoznanie i wykonywały zadania łącznikowe, transportowe, a nawet usiłowano je wykorzystać w charakterze samolotów bezpośredniego wsparcia. Doprowadziło to do utraty jednej z maszyn i w rezultacie Cataliny powróciły do wykonywania lotów rozpoznawczych

17 Ibidem, s. 13-14.

18 La Marine 1943-1953, http://www.anac-fr.com/indo/indo_56.htm, dostęp: 18.01.2019.

19 Flottilles amphibies d'Indochine - 1945-1954 - Unité, <https://memorial-national-des-marins.fr/crypte-gd/184014-flottilles-amphibies-d-indochine-1945-1954>, dostęp: 18.01.2019.

20 A. Lahlal, War Stories from My Father, b.m.w., s. 127-128.

i patrolowych²¹.

Na początku 1948 roku francuskie siły rzeczne przeprowadziły śmiały rajd przeciwko pozycjom przeciwnika nad brzegami Rzeki Diennej. Zamierzano wykryć i zniszczyć możliwie dużą liczbę składów, magazynów i innych instalacji Viet Minhu położonych wzdłuż szlaków śródlądowych biegnących do Gian Khau oraz sprowokować do aktywności, a następnie zniszczyć większe oddziały przeciwnika. Do akcji wydzielono cztery kutry desantowe typu LCM oraz dwa kutry typu LCAS, które transportowały dwie kompanie piechoty i pododdział komandosów morskich. Końcowy obiekt działań (Gian Khau) położony było 65 km od bazy *Dinassaut*, która w owym czasie znajdowała się w Nam Dinh. Zaplanowana trasa wiodła kanałem łączącym Rzekę Czerwoną z Rzeką Dzienną a następnie w górę tej ostatniej. Grupa desantowa przepłynąć musiała w pobliżu czterech opanowanych przez WAL nadbrzeżnych wiosek. Faza zbrojnej demonstracji przebiegła zgodnie z planem. Przed zachodem słońca siły desantowe osiągnęły rejon Gian Khau, gdzie rzucono kotwice. Całonocny postój przebiegł spokojnie. Następnego dnia rano Francuzi rozpoczęli powrót do bazy. Dwa kutry typu LCA (pełniąc rolę straży przedniej) poprzedały cztery, idące w dwóch kolumnach. W przypadku otwarcia ognia z brzegu czołowe jednostki miały z maksymalną prędkości wyjść spod ostrzału, zaś z kutrów drugiej grupy zamierzano wysadzić w pewnym oddaleniu od zasadzki desant, z zadaniem obejścia od strony lądu i zniszczenia sił przeciwnika. Na przewidywaną zasadzkę Francuzi natrafili w południe. Siły wietnamskie rozmieszczone były po obu stronach rzeki jednakże zastosowana przez grupę desantową taktyka zaskoczyła partyzanckiego dowódcę. Natychmiast po otwarciu ognia kutry LCM podeszły do brzegów wysadzając w każdym punkcie lądowania kompanię piechoty. Żołnierze wojsk kolonialnych, dysponując wsparciem artyleryjskim kutrów w ciągu 20 minut zmusili przeciwnika do odwrotu. Straty wietnamskie wyniosły ponad 100 zabitych, francuskie 4 zabitych i 11 rannych²².

W następnym okresie działań Francuzi nie prowadzili zakrojonych na większą skalę działań wzdłuż śródlądowych dróg wodnych. Pokonane w pierwszej fazie konfliktu siły WAL wycofały się w odległe rejony położone na północ i północny wschód od delty Rzeki Czerwonej. Głównym zadaniem Francuzów stała się wówczas obrona delty (spichlerza kraju i głównego obszaru rekrutacji Viet Minhu) przed infiltracją przeciwnika. Zadaniem kolejnym, krystalizującym się w miarę sukcesów wojsk komunistycznych w Chinach, była izolacja terytorium Tonkinu od *czzerwonych* Chin. W tym celu zorganizowano system umocnionych posterunków wzdłuż drogi nr 4. Na ich rzecz siły rzeczne marynarki realizowały szereg zadań transportowych, dostarczając zaopatrzenie do punktów położonych w północnej części delty, gdzie było ono przeładowywane na samochody ciężarowe (w późniejszym okresie zadanie to przejęły rzeczne plutony transportowe wojsk lądowych).

Impas w działaniach nie oznaczał, że śródlądowe szlaki wodne na obszarze Tonkinu znalazły się pod pełną kontrolą Francuzów. Doświadczył tego trałowiec redowy *Glycine* (D 332, ex-amerykański YMS 280, ex-YMS 18), który 21 kwietnia 1949 roku wykonywał zadania patrolowe w delcie Rzeki Czerwonej. Okręt wpadł w zasadzkę zorganizowaną około 11 km na północny-wschód od Tanchau. Jednostka poderwała się na minie i odniosła poważne uszkodzenia, w wyniku czego osadzona została na brzegu. Załoga trafiła do niewoli. Jeńcy oprowadzani byli po okolicznych wsiach, gdzie kolejno przeprowadzano ich egzekucje. Z 36 oficerów i marynarzy ocalał jeden, który zbiegł i zdołał dotrzeć do własnych pozycji²³.

Zwycięstwo komunistów w chińskiej wojnie domowej oraz wybuch wojny koreańskiej radykalnie zmieniły stosunek Stanów Zjednoczonych do toczonej przez Francję wojny w Indochinach. Wydarzenia postrzegane wcześniej jako próba restytucji kolonializmu przeistoczyły się plyn-

21 Forgotten Battles: Operation Léa, Oct-Nov 1947: A wild gamble at finishing the Indochina War?, <https://defenceindepth.co/2014/11/27/operation-lea-oct-nov-1947-a-wild-gamble-at-finishing-the-indochina-war/>, dostęp: 18.01.2019.

22 Ch. W. Koburger Jr., *The Frencj Navy...*, op. cit., s. 26-27.

23 *Glycine* - Dragueur de mines, <https://memorial-national-des-marins.fr/recherche-fiche-marin/3275-glycine>, dostęp: 22.12.2018.

nie w walkę ze światowym komunizmem²⁴. Administracja waszyngtońska wyraziła zgodę na udzielenie Francuzom istotnej pomocy sprzętowej. Decyzje w tej sprawie zapadły wiosną 1950 roku, lecz już wcześniej – w styczniu – zdecydowano o udzieleniu Paryżowi pomocy doraźnej o wartości 15 mln USD. Siły morskie otrzymały z tej kwoty 2 mln USD, które wykorzystano na pozyskanie 12 kutrów desantowych LCVP i 6 okrętów desantowych LSSL²⁵.

Tryumf komunistów w Chinach postawił przed marynarką francuską w Indochinach nowe zadania. Koniecznym stało się zorganizowanie systemu patrolowania wód przybrzeżnych i zwalczanie transportu broni i zaopatrzenia dla Viet Minhu drogą morską. W tym celu dowódca dywizji Morskiej Dalekiego Wschodu zorganizował dwa dowództwa regionalne odpowiedzialne za planowanie i prowadzenie działań patrolowych. Za obszar od granicy z Chinami do 18 równoleżnika odpowiadał dowódca działań patrolowych Tonkin (SURMAR Tonkin), za wybrzeże Annamu do Zatoki Tajlandzkiej odpowiedzialność ponosił dowódca działań patrolowych Annam (SURMAR Annam).

Mimo amerykańskiej pomocy, która szerokim strumieniem napływać zaczęła w roku 1950 sytuacja korpusu interwencyjnego stale się pogarszała. Francuzi zmuszeni zostali do porzucenia umocnionych pozycji w Cao Bang i Langson nad północną granicą, które zabezpieczały szlaki łączące Wietnam z Chinami. Z trzech historycznych fortów, w rękach wojsk kolonialnych pozostał jedynie leżący nad morzem Mon Cay i to tylko dzięki zaopatrywaniu izolowanej placówki drogą morską. 30 października 1950 roku część dowódców wojsk lądowych zaproponowała ewakuację Mon Cay. Przeciwno temu zdecydowanie zaprotestował dowódca sił morskich Dalekiego Wschodu wiceadmirał Philippe Ortolii twierdząc, że krok taki doprowadzi do znaczącego osłabienia pozycji francuskich nad Zatoką Tonkińską, a w konsekwencji do strumienia zaopatrzenia dostarczanego Viet Minhowi z Chin drogą lądową dojdzie kolejny, tym razem biegnący przybrzeżnymi torami wodnymi.



Pierwsze okręty wsparcia ogniowego typu LSSL dotarły do francuskich Indochin w 1950 roku, po diametralnej zmianie polityki Stanów Zjednoczonych wobec wschodniej Azji wywołanej wybuchem wojny w Korei. Szybko stały się one jednymi z najbardziej wartościowych jednostek „floty brunatnych wód”, źródło: US Navy



Kuter desantowy EA (Engin d'Assault), czyli francuska wersja amerykańskiego LVCP, źródło: Marine Nationale.

24 Z uwagi na zaangażowanie w Indochinach wkład Francji w wojnę koreańską był relatywnie niewielki. Od 8 lipca do 30 listopada na wodach koreańskich operowała fregata La Grandiere. Okręt brał udział w operacji inchońskiej w składzie 4 dywizjonu fregat Wspólnoty Brytyjskiej (TG 90.4) a następnie w składzie zespołu amerykańskiego (TG 95.6) w działaniach przeciwminowych. Bezpośrednio przed wyjściem do Korei okręt został ostrzelany w zasadzce na rzece Sajgon tracąc dwóch ludzi. Francuskie wojska lądowe skierowały do Korei batalion piechoty (wylądował w Pusan 29 listopada 1950 roku), który przez całą wojnę walczył w składzie 4 pp 2 DP US Army. Przez jego szeregi przeszło 3 421 oficerów i szeregowych, straty wyniosły 287 zabitych, 1 zaginionych, 12 wziętych do niewoli i 1350 rannych.

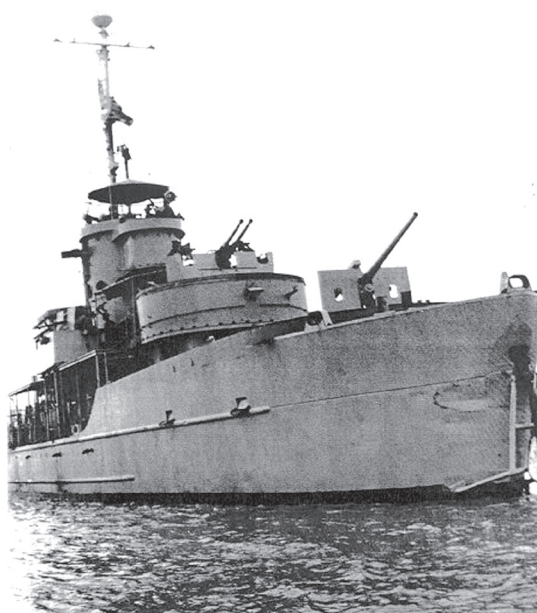
25 The Pentagon Papers, Gravel Edition, Volume 1, Chapter 4, U.S. and France in Indochina, 1950-56, Beacon Press, Boston 1971, <https://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/pentagon/pent9.htm>, dostęp: 17.01.2019.

W następnych tygodniach Marynarka Wojenna zorganizowała wsparcie dla garnizonu izolowanej pozycji, ogoławając z piechoty m.in. siły rzeczne operujące na południu. 30 grudnia do Mon Cay przerzucono drogą morską oddziały tubylcze podporządkowane dotąd dowódcom dywizjonów szturmowych (tak zwane CLA, *Compaigne Legere d'Accompagnement* – lekkie kompanie wsparcia złożone zazwyczaj z 80 Wietnamczyków oraz 4 francuskich oficerów), pododdziały komandosów morskich i Legii Cudzoziemskiej (również ze składu *Dinassaut*). Natychmiast siły te stanęły do walki. Wsparcie ogniowe z morza zapewniał m.in. krążownik *Daguay – Trouin*. W toku walk prowadzonych do początku stycznia 1951 roku marynarka zdołała utrzymać pozycję i kontrolę nad pobliskimi kopalniami węgla w Campha. Podkreślmy, że WAL nie podjęła już, aż do zawieszenia broni, prób rozciągnięcia swej kontroli na ten obszar²⁶.

Siły Viet Minhu, gruntownie zreorganizowane i doposażone w pochodzącą z chińskich dostaw broń, podjęły w połowie stycznia działania pozostające bez precedensu w dotychczasowym przebiegu wojny. 13 stycznia 1951 roku, przy świetle dziennym, 40 000 ludzi działając w sposób typowy dla armii regularnej zaatakowało francuskie pozycje w rejonie Vinh Yen, około 65 km na północny zachód od Hanoi. Atakujący uzyskali zaskoczenie operacyjne. Dopiero po rozpoczęciu walk Francuzi rozpoczęli przemieszczanie oddziałów w zagrożony rejon. W tej krytycznej sytuacji (oddziały WAL były bliskie głębokiego włamania się w deltę Rzeki Czerwonej) generał Lattare de Tassigny podjął decyzję o przerzuceniu na północ większości wojsk francuskich z Kochinchiny. Dzięki temu ryzykownemu posunięciu w krótkim czasie pozyskał ponad 11 zaprawionych w walce batalionów. Zadanie przerzutu na północ sił wzmocnienia otrzymała marynarka. Ponieważ admirał Ortoli nie dysponował wystarczającą do transportu tak dużej ilości żołnierzy liczbą jednostek desantowych i wojskowych transportowców, wycarterowano przebywające w Sajgonie statki handlowe oraz zmobilizowano dużą liczbę przybrzeżnych kabotażowców. Dzięki szybkiemu przybyciu nowych oddziałów (około 30% z nich dowieziono drogą morską bezpośrednio do Hanoi skąd natychmiast ruszyli do walki) sytuacja została opanowana. 17 stycznia oddziały Viet Minhu generała Giapa wycofały się, pozostawiając w polu ponad 6.000 zabitych. Flota uratowała deltę.

WAL wznowiła działania zaczepne 23 marca 1951 roku. Tym razem główny wysiłek skierowano przeciwko Mao Khe, położonemu na północnym krańcu delty, w odległości około 35 km na północny zachód od Hajfongu. Bronione przez 400 żołnierzy miasto zaatakowały trzy dywizje WAL (308, 312 i 316). Przez trzy dni oddziały francuskie odpierały falowe ataki przeciwnika. 27 marca na rzekę Da Bach, przepływającą na północ od miasta weszły: krążownik *Daguay – Trouin*, korwety *Chevreuil*, *Savorgnan da Brazza* i okręty wsparcia desantu LSSL – 4 i LSSL – 6. To przesądziło o wyniku starcia. Pod ich ogniem wyczerpane pododdziały broniące miasta zluzowane zostały przez batalion spadochroniarzy i kompanię komandosów marynarki²⁷.

W maju 1951 roku generał Giap ponowił próbę wdarcia się w deltę, tym razem z kierunku południowego. Siłą 35.000 – 40.000 żołnierzy, w nocy



Okręty wsparcia desantu typu LSSL okazały się być prawdziwymi „rzecznymi krążownikami”, źródło: *Marine Nationale*.

26 Ch. R. Shrader, *A War of Logistics: Parachutes and Porters in Indochina, 1945–1954*, Winchester 2015, s. 213-214.

27 Ch. W. Koburger Jr., *The Frencj Navy...*, op. cit., s. 43-44.

z 28 na 29 maja, zaatakował pozycje francuskie rozmieszczone wzdłuż Rzeki Dziennej. Główny wysiłek Viet Minhu skierowany był przeciwko Ninh Binh bronionemu przez oddziały specjalnego przeznaczenia. Zadaniem o znaczeniu pierwszorzędnym stało się wówczas dostarczenie do Ninh Binh wzmocnienia. Najkrótsza droga wiodła rzekami. 30 maja konwój złożony z kutra LCT, czterech LCM, trzech LCV i kilkunastu LCVP osiągnął obleganą miejscowość, mimo że 10 km od celu wpadł w zasadzkę i stracił co najmniej jeden kuter.

Tym razem dowódca francuski nie poprzestał na powstrzymaniu przeciwnika, lecz postanowił kontratakować. W celu wsparcia wysiłku wojsk lądowych siły rzeczne, z zebranych doraźnie jednostek, zorganizowały pośpiesznie dwa doraźnie zorganizowane dywizjony szturmowe, które dołączyły do Dianssauts 3. Odegrały one istotną rolę podczas kulminacji walk 4 i 5 czerwca. Wtedy to grupa jednostek transportowych (z pododdziałami wojsk lądowych na pokładach), wspierana przez pojedynczy okręt LSSL, otrzymała zadanie przedarcia się do miejscowości Yen Cu Ha położonej około 12 km na południe od Ninh Binh.

Konwój przybył do miejsca przeznaczenia w chwili załamania się obrony – atakujący żołnierze WAL właśnie wdarli się do miasta. LSSL otworzył wówczas ogień z całej posiadanej artylerii koncentrując go na wieży ciśnieni rozpoznanej jako najważniejszy z punktów opanowanych przez przeciwnika. Nie dysponując wsparciem broni ciężkiej Wietnamczycy rozpoczęli pośpieszny odwrot²⁸.

Obok akcji o charakterze interwencyjnym siły rzeczne prowadziły w trakcie omawianych działań systematyczne zwalczanie systemu zaopatrzenia wojsk przeciwnika. Około 45 kutrów i łodzi patrolowało rzeki i kanały uniemożliwiając ich przekroczenie kolumnom zaopatrzeniowym (złożonym z tragarzy i rowerzystów) WAL. Odegrało to zasadniczą rolę w odebraniu przeciwnikowi możliwości kontynuowania działań zaczepnych. 18 czerwca generał Giap wydał rozkaz odwrotu, nie osiągając celu swej ofensywy.

Kiedy generał Lattare de Tassigny przystąpił w drugiej połowie roku do realizacji nazwanego jego nazwiskiem planu konsolidacji sił francuskich w Tonkinie zadania sił rzecznych nie uległy zmianie. Nadal główny ciężar ich działań koncentrował się na utrzymaniu bezpieczeństwa żeglugi na głównych śródlądowych drogach wodnych i uniemożliwieniu przeciwnikowi ich wykorzystania oraz na transportowaniu odwodów i zapewnieniu im wsparcia ogniowego. Ponieważ jednak Lattare de Tassigny chciał uczynić z delty swoistą *twierdzę*, którą przeciwnik musiałby szturmować chcąc uzyskać dostęp do źródeł żywności i uzupełnień, znaczenie śródlądowych sił marynarki skokowo wzrosło.

Operacja Lotus rozpoczęła się 14 listopada 1951 roku desantem trzech batalionów powietrzno-desantowych w rejonie Hoa Binh. Desant uzyskał zaskoczenie taktyczne i uchwycił miejscowość, umocnił się i oczekiwał na połączenie z wojskami lądowymi poruszającymi się wzdłuż Drogi Kolonialnej nr 6. Dywizjon rzeczny transportował w tym czasie wydzielone pododdziały w górę Rzeki Czarnej. Pierwsza faza operacji przebiegła zgodnie z francuskim planem²⁹. W miarę upływu czasu sytuacja wojsk francuskich, działających w oddaleniu od baz zaopatrzeniowych, zaczęła się pogarszać. Tym bardziej, że wysiłek Viet Minhu skupił się na działaniach skierowanych przeciw żegludze rzecznej. 12 stycznia 1952 roku jeden z francuskich konwojów wpadł na południe od Notre Dame Rock w starannie przygotowaną zasadzkę. Kiedy grupa kutrów tworzących awangardę dostała się pod silny ogień wszystkie jednostki konwoju zaczęły ostrzeliwać brzeg z zamiarem zniszczenia stanowisk ogniowych przeciwnika. Zwykle takie zmasowanie ognia wystarczało do wywalczania przejścia. Tym razem wydarzenia potoczyły się inaczej. Przeciwnik zajmował dobrze przygotowane i zamaskowane stanowiska, a ponadto dysponował bardzo dużą siłą ognia. W ciągu

28 Ibidem, s. 44-45.

29 B. B, Operations in north Viet-Nam 1950-1952, <https://www.vietnam.ttu.edu/star/images/217/2171512010b.pdf>, dostęp: 17.01.2019; S. Dunstan French Armour in Vietnam 1945-54, Oxford 2019, s.28-30

kilkunastu minut zatopił 4 kutry patrolowe. To zmusiło konwoj do wycofania się. Odwrót osłaniał ogniem uszkodzony wcześniej okręt artyleryjskiego wsparcia typu LSSL, który wykonując zadanie otrzymał dalsze trafienia, w efekcie których zatonął. Była to najpoważniejsza porażka i strata w ludziach i sprzęcie poniesiona przez francuską marynarkę na wodach śródlądowych Tonkinu od rozpoczęcia konfliktu.

Groźba przecięcia śródlądowych szlaków zaopatrzeniowych oraz mnożące się zasadzki na konwoje drogowe skłoniły następcę generała de Lattre Tassigny, generała Raoula Salana do zrewidowania założeń, które legły u podstaw ofensywy Lotus. Po gruntownej analizie sytuacji doszedł on do wniosku, iż odniesione sukcesy terenowe nie są warte wysiłku, jaki niezbędny jest do ich utrzymania i wydał 24 lutego 1952 roku rozkaz wycofania sił na pozycje wyjściowe w delcie Rzeki Czerwonej. Podczas wycofywania się w dół Rzeki Czerwonej siły rzeczne straciły kolejne trzy kutry desantowe typu LCM. Dwa z nich zostały zniszczone przez własne załogi, gdy spadek poziomu wody uniemożliwił im dalszą żeglugę, trzeci zatonął na skutek ognia prowadzonego z brzegu przez oddział WAL.

W połowie 1952 w Kochinchinie Delta Mekongu była w zasadzie obszarem bezpiecznym choć rozległe tereny znajdowały się pod kontrolą zbrojnych ugrupowań, zwanych sektami³⁰, o rozmaitym charakterze i generalnie antykomunistycznym nastawieniu, które pozostawały w stanie chwiejnej *zbrojnej neutralności* wobec tworzonych z inspiracji Francuzów wojsk Państwa Wietnamskiego. W Annamie siły francuskie (wspierane przez posiłkowe wojska wietnamskie i oddziały mniejszości etnicznych) kontrolowały nadal rejony położone wokół Hue, Tourane (Da Nang) i Nha Trang. Droga nadbrzeżna była jednak zagrożona atakami Viet Minhu, w związku z czym siły rozmieszczone na wymienionych obszarach zaopatrywano głównie morzem. W Tonkinie system umocnień wzniesiony w celu obrony *strategicznego korpusu* prowincji, Deltę Rzeki Czerwonej (zwany linią de Lattre) angażował zdecydowaną większość sił francuskich, które pozostały w praktyce bez rezerw umożliwiających płynne reagowanie na posunięcia przeciwnika. W końcu lata 1952 roku generał Giap, dysponujący już wówczas przewagą liczebną nad przeciwnikiem, podjął próbę przejęcia inicjatywy i zlikwidowania systemu umocnionych pozycji francuskich między Rzeką Czerwoną i Rzeką Czarną.

17 października upadła placówka w Nghia Lo, co oznaczało, iż wietnamski dowódca osiągnął zakładane cele. W tej sytuacji Francuzi podjęli gigantyczny wysiłek na odtworzenie obrony na nowych pozycjach. Zakończył się on częściowym powodzeniem, gdyż udało się odbudować obronę, lecz pod kontrolą przeciwnika pozostały ważne linie komunikacyjne między Kwangsi i Yunan³¹.

Przez większą część roku 1953 strony konfliktu nie podejmowały zakrojonych na szerszą skalę działań zaczepnych. Kontynuowano *wojnę szarpaną*. Oddziały Viet Minhu wzmacniane regularnymi pododdziałami WAL atakowały pozycje francuskie, cały czas trwało też przenikanie sił przez system francuskich umocnień do Deltę. Wśród żołnierzy francuskich zaczęło szerzyć się zwątpienie i demoralizacja. Wielokrotnie załogi mniejszych posterunków miast prowadzić patrolowanie po prostu zamykały się w nocy w swoich bunkrach. Do francuskiego dowództwa zaczęła powoli docierać tragiczna prawda, że czas stabilizacji gra na korzyść przeciwnika, zaś bez szybkiego przejęcia inicjatywy wojna będzie przegrana.

Jesienią 1953 roku Francuzi przystąpili do operacji Lorraine. Generał Salan zamierzał odciąć oddziały Giapa od granicy chińskiej i zniszczyć bazy przeciwnika w trójkącie Yenbay - Phu Tho - Tuyenquang. Dla powodzenia tego planu znaczenie miało utrzymanie ciągłości zaopatrze-

30 Były to w istocie silne organizacje religijno-polityczne, kontrolujące ponadto zorganizowaną przestępczość, dysponującymi własnymi oddziałami zbrojnymi o łącznej liczebności szacowanej na 18–25 000 uzbrojonych ludzi. Por. J. M. Chapman, *Religion, Power and Legitimacy in Ngo Dinh Diem's Republic of Vietnam*, [w:] *Religion and Cold War: A Global Perspective* (red. P. E. Muehlenbeck), Nashville 2012, s. 206–220.

31 B. B., *Operations in north Viet-Nam 1950-1952*, <https://www.vietnam.ttu.edu/star/images/217/2171512010b.pdf>, dostęp: 17.01.2019

nia walczących wojsk szlakiem śródlądowym biegnącym Rzeką Czerwoną, Rzeką Czystą i Rzeką Chay. Zadanie to otrzymała formacja złożona z jednostek pływających Dinassaut 3 i Dinassaut 12 - łącznie 2 LCI, 4 monitory, 5 LCM i 7 łodzi patrolowych. Począwszy od połowy października (jeszcze przed rozpoczęciem ofensywy) siły rzeczne rozpoczęły dostarczanie zapasów środków bojowych do wysuniętych składów polowych znajdujących się w Trung Ha nad Rzeką Czerwoną i w Viet Tri nad Rzeką Czystą. 29 października zespół okrętów rzecznych zabezpieczał przekraczanie Rzeki Czerwonej przez kolumnę wojsk lądowych nacierających z pozycji wyjściowych w rejonie Trung Ha w kierunku na Phu Tho. 7 listopada grupa rzeczna posuwająca się równolegle do wojsk lądowych nawiązała kontakt (na północ od Phu Tho w Ngoc Thap) z drugą kolumną zmotoryzowaną posuwającą się z Viet Tri. Obie grupy wojsk francuskich kontynuowały następnie działania ukierunkowane na zajęcie Phudoan (Doan Hung), ważnej bazy zaopatrzeniowej sił komunistycznych i skrzyżowania szlaków śródlądowych biegnących Rzeką Czystą i Rzeką Chay. Grupa jednostek desantowych wysadziła wówczas szereg desantów taktycznych przed czołem obu kolumn wojsk lądowych. Łodzie patrolowe dotarły do miejscowości Phu Yen Binh położonej nad Rzeką Chay. W trakcie tych działań wykryto i zniszczono kilkanaście dużych składów zaopatrzeniowych oraz czasowo odcięto przeciwnika od zachodniego odcinka granicy z Chinami. Jednak Giap, zdając sobie sprawę z tego, że Francuzi nie będą w stanie utrzymać zdobycy terenowych, nie tylko nie przerwał ofensywy w Kraju Tajów, ale nawet zwiększył tempo działań. Zgodnie z przewidywaniami wietnamskiego dowódcy Francuzi, niezdolni do rozciągnięcia efektywnej kontroli na zajęte obszary, wycofali się³².

Ofensywa Lorraine ukierunkowana była na uchwycenie inicjatywy strategicznej. Siły rzeczne marynarki wykonały w jej trakcie wszystkie postawione zadania, lecz nie miało to zasadniczego wpływu na przebieg francuskiego zwrotu zaczepnego. Wcześniej, w sierpniu 1952 roku marynarka przeprowadziła szereg desantów szczebla taktycznego na wybrzeżu morskim, ukierunkowanych na likwidację oddziałów partyzanckich operujących w pasie nadbrzeżnym Annamu. Na szczególną uwagę zasługuje desant przesadnie określany mianem operacji Sauterelle. W jej trakcie wykorzystane zostały wszystkie walory taktyczne morskich sił desantowych. Dzięki dobrej pracy rozpoznania i wywiadu Francuzi dysponowali dokładnymi danymi dotyczącymi składu i rozmieszczenia 101. Pułku Viet Minhu zagrażającemu Hue. Działania podjęto nocą 24 sierpnia 1952 roku. W pierwszej fazie pododdziały zaokrętowane na transportowcu wodnosamolotów *Marcel de Bihan* przeprowadziły działania demonstracyjne, które związały uwagę ubezpieczeń przeciwnika. Następnie trzy okręty desantowe LST, trzy LCU i kilkanaście kutrów desantowych LCM i LCVP wysadziło, przy wsparciu ogniowym korwet *Savorgan de Brazza*, *Commandant Duboc* i *Chevreuil*, cztery bataliony piechoty w dwóch punktach położonych na północ od Rzeki Perfumowej. Usytuowanie punktów lądowania umożliwiło Francuzom okrążenie przeciwnika, a następnie powolne spychanie go do brzegu, gdzie partyzanci dostawali się pod ogień artylerii okrętowej. Prócz okrętów, wojskom lądowym udzieliły wsparcia dwa samoloty patrolowe PB4Y Privateer, które 26 sierpnia wykonały łącznie siedem lotów bojowych. Siły desantu straciły 25 zabitych i 37 rannych zadając przeciwnikowi straty wynoszące 107 zabitych i 1061 wziętych do niewoli. 29 sierpnia, po dwudniowej zwłoce spowodowanej pogorszeniem pogody, trzy okręty desantowe podeszły do brzegu i przyjęły na pokład żołnierzy wojsk lądowych. Wycofanie odbyło się pod osłoną armat korwet *Commandant Domine* i *Capricieuse*³³.

Kolejny desant przeciwpartyzancki (operacja Caiman) przeprowadzony został już 4 września. Do jego przeprowadzenia marynarka wydzieliła te same okręty i kutry, które uczestniczyły w Sauterelle, lecz armia wzmocniła wojska desantu do dziesięciu batalionów. O świcie okręty desantowe podeszły do dwóch punktów lądowania wyznaczonych w centralnej części wybrzeża Annamu. Piechota francuska szybko zaciśnęła pierścień okrążenia wokół zgrupowania party-

32 Ibidem.

33 Ch. W. Koberger Jr., *The French Navy...*, op. cit., s. 57-58.

zanckiego. Tym razem, ze względu na znacznie większą liczbę zaangażowanych żołnierzy, był on znacząco szczelniejszy. Następnego dnia Wietnamczycy zorganizowali desperacki kontratak, by przynajmniej częścią sił wyrwać się z matni. Załamał się on jednak w ogniu piechoty marokańskiej i komandosów morskich. Walki z otoczonym przeciwnikiem zakończyły się w godzinach porannych 7 września, gdy 1400 żołnierzy Viet Minhu złożyło broń. Straty strony wietnamskiej w zabitych szacowano na 640 ludzi³⁴.

Sukcesy desantów przeprowadzonych w drugiej połowie roku 1952 skłoniły dowództwo francuskie do wznowienia tej formy działań na przełomie stycznia i lutego roku następnego. 29 lutego zespół okrętów desantowych wspierany przez lotniskowiec *Arromanches*, korwetę *Commendante Robert Giaud*, cztery okręty wsparcia ogniowego wysadził desant złożony z komandosów morskich i spadochroniarzy (łącznie około dwóch batalionów piechoty), który zniszczył bazę przeciwnika w rejonie Quinhon. W toku innego desantu przeprowadzonego 2 lutego wojska wysadzone z morza wdarły się około 8 kilometrów w głąb lądu i zaatakowały tyły przeciwnika oblegającego punkt oporu w Ankhe. W kwietniu 1953 roku podobne akcje sił francuskich miały miejsce na północ od Tha Trang. Ustawiczne nękanie z morza i duże straty ponoszone w starciu z wysadzonymi z okrętów desantowych wojskami francuskimi skłoniły generała Giapa do znaczącego ograniczenia aktywności w nadbrzeżnym pasie Annamu. Zrekompensowane to jednak zostało sukcesami odnoszonymi przez siły wietnamskie w głębi lądu.

Zastąpienie generała Salana, powszechnie obwinianego o pasywność, przez uważanego za dynamicznego i rzutkiego dowódcę generała Henri Navarre, tchnęło nowego ducha w indochińską sprawę Francji. Nowy naczelny dowódca, rzeczywiście w krótkim czasie, odniósł szereg spektakularnych sukcesów taktycznych i co ważniejsze zdynamizował proces tworzenia armii Państwa Wietnamskiego i przekazywania jej odpowiedzialności za obronę pozycyjną. Miało to umożliwić siłom francuskim oderwanie się od umocnionych pozycji, odzyskanie manewrowości i przejście do działań zaczepnych. Jedną z pierwszych decyzji głównodowodzącego odnoszących się do sił morskich było zaaprobowanie propozycji utworzenia Połączonego Dowództwa Działań Desantowych. Zamysłem francuskich było w tym czasie rozbudowanie sił desantowych do rozmiarów umożliwiających transport morzem i wysadzenie na nie przygotowany brzeg wojsk i techniki bojowej przeliczeniowej dywizji. Najważniejszą rolę w tych planach odgrywała amerykańska pomoc wojskowa³⁵.

Wiosną 1954 roku wojna indochińska weszła w fazę decydującą. Środkiem ciężkości działań stało się Dien Bien Phu. Rola sił rzecznych marynarki była w tej decydującej rozgrywce marginalna, francuska pozycja znajdowała się poza ich zasięgiem.

Siły wodne innych formacji

W czasie pierwszej wojny indochińskiej własne siły zdolne do prowadzenia działań (w tym desantów dywersyjno – rozpoznawczych i taktycznych) na obszarach obu delt, zorganizowały również francuskie wojska lądowe. Najszybciej do specyficznych warunków terenowych wietnamskich nizin dostosowały się oddziały i pododdziały wojsk pancernych (Armoured Corps) oraz Legii Cudzoziemskiej. Już na początku działań w Tonkinie pododdziały rozpoznawcze wykorzystywać zaczęły 8 i 11-metrowe łodzie charakteryzujące się niską sylwetką i częścią denną wyprofilowaną w kształce litery „V”, co zwiększało ich odporność na wybuchy min (głównie niekontaktowych, odpalanych przewodowo z lądu). Łodzie STACAN i FOM wykotrzystywały zarówno Legia Cudzoziemsk, jak i Kolonialny Pułk Piechoty Marokańskiej (wbrew nazwie oddział pancerny), 4 Pułk Dragonów i 5 Pułk Spahisów Marokańskich.

34 M. Vaisse, *L'armée française dans la guerre d'Indochine (1946-1954)*, Bruxells 2000, 179-182.

35 B. B. Operations in north Viet-Nam 1950-1952, <https://www.vietnam.ttu.edu/star/images/217/2171512010b.pdf>, dostęp: 17.01.2019

W roku 1948 w każdym batalionie piechoty Legii Cudzoziemskiej walczącym w Wietnamie zorganizowano wydzieloną kompanię wyekwipowaną i przeszkoloną do prowadzenia rzecznych działań amfibijnych. Pododdziały te używały wymienionych wcześniej łodzi oraz amerykańskich samochodów – amfibii M – 29 Crabb. Kompanie wykorzystywane były do zadań patrolowych, rozpoznawczych oraz działań odcinających w trakcie operacji przeciwpartyzanckich.

Przełom w organizowaniu wyspecjalizowanych jednostek przeznaczonych do działania na obszarze gęsto poprzecinanych ciekami wodnymi przyniosła dopiero amerykańska pomoc sprzętowa uruchomiona po klęsce Kuomintangu w Chinach. Możliwe stało się wówczas wprowadzenie do działań specjalnej Grupy Amfibijnej w składzie: trzy ciężkie kompanie piechoty na opancerzonych transporterach pływających (po dziewięć wozów LVT – 4 i trzy LVT (A) – 4 w kompanii), kompania wsparcia (dziewięć wozów LVT(A) – 4), lekka kompania na amfibiach M – 29 Crabb³⁶.

Własne pododdziały rzeczne sformował też Korpus Transportowy (Transportation Corps) armii francuskiej. Początkowo w celu zaopatrywania oddziałów przemieszczających się wzdłuż rzek i kanałów oraz rozmieszczonych nad ich brzegami posterunków i punktów kontrolnych używano amerykańskich amfibii DUKW, których 50 pozyskano w 1948 z zasobów oddziałów amerykańskich stacjonujących na Filipinach. Ze względu na relatywnie niewielką ładowność tych pojazdów nie było to jednak rozwiązanie zadowalające. Znaczącą poprawę uzyskano dopiero po zorganizowaniu rzecznych plutonów transportowych wyposażonych w pochodzące z dostaw amerykańskich kutry LCM. Armia dysponowała łącznie ośmioma takimi pododdziałami, z których każdy posiadał 8 kutrów (personel liczył 1 oficera oraz 80 podoficerów i szeregowych). Trzy z nich działały w Tonkinie, jeden w Annamie (Hue), trzy w Kochinchinie, zaś ostatni w Phnom Phenh (Kambodża). Ich zadaniem było zaopatrywanie wojsk, ale sporadycznie brały one również udział w operacjach amfibijnych, jako jednostki desantowe. Francuskie wojska inżynieryjne posiadały dwa rodzaje pododdziałów rzecznych. Kompanie promów rzecznych wyposażone były w stalowe pontony bez napędu i motorowe kutry holownicze. Ponadto w strukturach armii znajdował się pododdział uzbrojonych kutrów przeznaczonych do transportu maszyn inżynieryjnych do rejonów działań bojowych. Specyficznymi pododdziałami wojsk lądowych korzystającymi z transportu rzecznych były działony artylerii polowej, wykorzystujące w charakterze stanowisk ogniowych duże barki i pontony. Zapewniało im to względnie dużą łatwość zmiany stanowisk ogniowych³⁷.

Własnymi uzbrojonymi jednostkami pływającymi dysponowały francuskie i organizowane pod nadzorem francuskim służby celne Państwa Wietnamskiego. Na wodach przybrzeżnych działały trzy zakupione dla nich w USA w 1948 roku, duże ścigacze okrętów podwodnych typu PC (były to: *Phnom – Penh*, ex – PC 796, *Hue*, ex – PC 797, *Luang Prabang*, ex – PC 798). Francuzi nabyli okręty rozbrojone, lecz w roku 1949 ponownie zamontowano na nich uzbrojenie. W tym samym roku nabyto dla nich trzynaście kutrów patrolowych typu SC (sześć w Long Beach, siedem w Manili) zaś na początku 1949 roku wcielono do służby kolejną jednostkę tego typu (zatrzymany statek przemytniczy *Bluebird*). Służby celne dysponowały ponadto trzynastoma kutrami typu LCI.



Kuter (łódź uzbrojona) FOM 8 m, źródło: Marine Nationale.

36 Ibidem.

37 Engins utilisés par l'Armée, <http://www.netmarine.net/forces/operatio/indo/arm%E9e.htm>, dostęp: 16.01.2019.

Jednostki te wykorzystywano również w trakcie operacji i działań systematycznych prowadzonych przez Marynarkę Wojenną³⁸.

Specyfika teatru działań zmusiła do sformowania pododdziałów rzecznych również jednostki francuskiej Żandarmerii (oraz tworzone pod jej patronatem siły GVNS – Garde du Viet – Nam Sud). Flotylla żandarmerii weszła do akcji 15 października 1947 roku. Liczyła wówczas jedną dużą jednostkę (tak zwaną szalandę) i dwie mniejsze (pinasy). Plany zakładały pozyskanie 20 szaland i 60 pinas ale stan sił rzecznych Żandarmerii nigdy nie przekroczył pięciu szaland i pięciu pinas. Pełniły one służbę w Delcie Mekongu. Tworzona przez Francuzów GVNS eksploatowała początkowo śladową ilość kutrów desantowych LCP (L), ale szybko uznano je za nieprzydatne i formacja otrzymała kutry patrolowe oznaczone jako VV (*Vedettes Vietnammines*). Łącznie w lokalnych zakładach wyprodukowano 24 jednostki w wersji opancerzonej i nieopancerzonej, które zgrupowane były w czterech dywizjonach bazujących w: Sajgonie, Mytho, Vinh – Long i Cantho³⁹.

Stan liczebny francuskich sił rzecznych w Indochinach

| Typ | 12.46 | 10.47 | 06.48 | 12.48 | 06.49 | 12.50 | 12.51 | 12.52 | 12.53 |
|-----------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| LCT Mk. 4 | 4 | 4 | 6 | 9 | 9 | 10 | 11 | 13 | 13 |
| LCT (6) | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 3 |
| LCT | 6 | 9 | 9 | 9 | 10 | 10 | 9 | 7 | 4 |
| LSIL | --- | --- | --- | --- | --- | 3 | 3 – 5 | 4 – 5 | 11 |
| LCG | --- | --- | --- | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| LSSL | --- | --- | --- | --- | --- | 6 | 6 | 6 | 6 |
| LCM Monitor | --- | --- | --- | --- | --- | --- | 2 | 9 | 14 |
| LCM Command Boat | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | 8 | 5 |
| LCM 3 / LCM 6 | 28 | 28 | 29 | 38 | 37 | 51 | 82 | 78 | 91 |
| LCM. Mk 1 | 8 – 10 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LCVP / AE | 32 | 32 | 34 | 46 | 28 | 91 | 89 | 90 | 88 |
| LCA | 26 | 23 | 21 | 21 | 20 | 13 | 2 | --- | --- |
| LCS (M) | 2 | 2 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| VP | 8 | 8 | 11 | 11 | 13 | 16 | 17 | 17 | 19 |
| MFV | 6 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | --- | --- |
| YTL | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | 14 | 14 |
| Kuter Y | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | 18 | 18 |
| Barka uzbrojona | 6 | 5 | 6 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | --- |
| Dżonka uzbrojona | 5 | 2 | 2 | 2 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| FOM 8 m | --- | --- | --- | --- | ? | ? | ? | ? | 44 |
| FOM 11 m | --- | --- | --- | --- | ? | ? | ? | ? | 45 |
| VV (<i>Vedette Vietnaminne</i>) | --- | --- | --- | ? | 24 | 24 | 24 | --- | --- |

Opracowanie własne według: V. Croizat, *Vietnam River Warfare 1945-1975*, Blandford 1986; J. P. Pissardy, Dinassaut. Flottilles Fluviales et Dinassaut, *Militaria Magazine* No.17, February 1987, French riverine forces, <http://indochine54.free.fr/cefeo/dinassau.html#top>, dostęp: 09.03.2009.

38 Ibidem.

39 Ibidem.

Ewakuacja sił francuskich

Upadek Dien Bien Phu przesądził o losie Francuskich Indochin. Bezpośrednio po przegrupowaniu sił, w maju 1954 roku, generał Giap skierował swoją uwagę na Deltę rzeki Czerwonej, kontrolowany nadal przez Francuzów *strategiczny rdzeń* Tonkinu. Ocenia się, że siły wietnamskie składały się z pięciu dywizji regularnych rozmieszczonych na zewnątrz systemu francuskich umocnień i oddziałów partyzanckich (stanowiących ekwiwalent kolejnej dywizji) działających w Delcie, na tyłach pozycji obronnych. Łączna liczebność sił Giapa wynosiła około 110.000 ludzi w oddziałach regularnych i ponad 200.000 w nieregularnych. Generał Cogny, francuski dowódca najbardziej eksponowanego północnego odcinka obrony miał pod swoimi rozkazami około 100.000 ludzi, w 75% były to wietnamskie oddziały posiłkowe. W zaistniałej sytuacji jedynym racjonalnym rozwiązaniem było skrócenie linii obrony. Na przełomie czerwca i lipca Francuzi ewakuowali więc południową część delty, ograniczając kontrolowane przez siebie terytorium o około 30%. W działaniach ewakuacyjnych olbrzymią rolę odegrały siły rzeczne⁴⁰.

Ewakuacja południowej części delty prowadzona pod kryptonimem operacji Auvergne obejmowała wycofanie Rzeką Czerwoną posterunków i pozycji dyslokowanych między Nam Dinh i Cua Balat oraz jednoczesne zwinięcie – przy wykorzystaniu szlaku wodnego biegnącego Rzeką Czystą – rejonu Phat Diem. Przedsięwzięcie to obejmowało wycofanie nie tylko oddziałów francuskich, ale również członków rozmaitych formacji posiłkowych wraz z rodzinami i dobytkiem. Francuzi zakładali ponadto, że wraz z nimi może się też wycofać cała, wyrażająca taką wolę, ludność cywilna. Nadzwyczaj spotęgowało to trudności stojące przed siłami rzecznyymi.

Do działań ewakuacyjnych dowództwo francuskie wydzieliło trzy okręty wsparcia artyleryjskiego LSSL, kilkanaście jednostek typu LCT oraz trzy dywizjony rzeczne. Wydaje się, że mimo wysiłków ukierunkowanych na utwierdzenia przeciwnika, że wzmożony ruch na szlakach śródlądowych jest związany jedynie z przegrupowaniem sił a nie odwrotem, Wietnamczycy przejrżeli zamysły przeciwnika i wzmogli napór na wojska francuskie i wspierające je formacje lokalne. W rezultacie wycofanie sił z rejonu Phat Diem odbywało się w styczności z oddziałami WAL, wielokrotnie pod ich intensywnym ogniem. Załadowane kutry i łodzie przeszły w dół Rzeki Diennej ku morzu i dalej wzdłuż wybrzeża do Hajfiongu. Z kolei ewakuacja posterunków i placówek w rejonie Nam Dinh – Van Mon – ujście Rzeki Czerwonej przebiegało spokojnie i bez przeciwdziałania. Z największym ryzykiem związane jednak było wycofanie oddziałów i ewakuacja ludności z obszaru południowego. Warunki naturalne dróg wodnych często uniemożliwiały wprowadzenie tam silnie uzbrojonych okrętów LSSL i przeprowadzenia załadunku pod osłoną ich artylerii. Wielokrotnie komandosi morscy i oddziały wojsk lądowych musiały więc rozwijać się na brzegu i zabezpieczać punkty załadunku. Przyczółki takie utrzymywane były przez kilka – kilkanaście godzin, dążono przy tym by w gotowości do wsparcia obrońców utrzymywać artylerię rozmieszczoną na barkach i pontonach pływających lub lotnictwo. Do 1 lipca 1954 roku większość przedsięwzięć przewidzianych planem ewakuacji została zrealizowana, zakończono też wycofywanie wojsk i osób cywilnych z Nam Dinh.

W toku działań jedynie raz przeciwnik zorganizował zasadzkę na trasie przejścia zespołu rzecznoego, a zaangażowano w nią siły nie mniejsze od batalionu piechoty wspartego bronią ciężką. Wietnamczycy uszkodzili większość francuskich jednostek, przy czym część na tyle poważnie, że musiano je porzucić. Brawurową akcją przeprowadził wówczas kuter desantowy LCM dowodzony przez podporucznika Bremonta. Mimo, że sam przedarł się już przez strefę najbardziej intensywnego nieprzyjacielskiego ognia, to jednak zawrócił i ponownie wszedł w ogień by podjąć załogę oraz ewakuowanych z innego, unieruchomionego i powolnie rozstrzelivanego kutra. Silnego wsparcia ogniowego udzielił mu wówczas (również działający bez rozkazu) kuter desantowy LCT (dowódca podporucznik de Villar) ostrzeliwujący wykryte stanowiska ogniowe przeciwnika ze

40 Ch. W. Koberger Jr., *The Frencj Navy...*, op. cit., s. 83-87.

120 mm moździerza. Po zakończeniu akcji ratowniczej oba kutry dołączyły do ugrupowania konwoju. Ich dowódców spotkała wówczas surowa nagana za samowolne opuszczenie nakazanego miejsca w szyku i podjęcie akcji bojowej bez rozkazu⁴¹.

Wskutek ewakuacji Francuzi oddali przeciwnikowi najważniejsze rejony Tonkinu, *ryżowe serce* kraju o powierzchni ponad 4000 km². zamieszkane przez ponad 2.500.000 ludzi. Linia obrony skróciła się co prawda o ok. 160 km, ale placówki w Nam Dinh, Phu Ly i Phat Diem, będące dotąd posterunkami położonymi w głębi własnego ugrupowania, stały się wysuniętymi bastionami otoczonymi przez wroga. W rękach Francuzów pozostał tylko wąski pas lądu między Hajfongiem a Hanoi.

Wobec przyjęcia wstępnych ustaleń w czasie toczących się w Genewie negocjacji pokojowych kolejny francuski dowódca w Wietnamie, generał Paul Henri Romuald Ely, otrzymał rozkaz nawiązania bezpośredniej łączności z dowództwem WAL. 4 lipca doszło więc, w małej wiosce Truggia (położonej około 40 km na północny zachód od Hanoi), do pierwszego spotkania oficerów francuskich i wietnamskich. Omawiali kwestie techniczne związane z wprowadzeniem zawieszenia broni.

W nowej sytuacji wojskowej i politycznej utrzymywanie sił rzecznych w ich dotychczasowym kształcie okazało się zbędne. Wszystkie oddziały i pododdziały zgrupowano wobec tego w Hajfongu. Kutry desantowe wykorzystywano w tym czasie do zadań transportowych, okręty wsparcia artyleryjskiego pełniły zaś role jednostek łącznikowych i patrolowych⁴².

Porozumienia genewskie kończące pierwszą wojnę indochińską określały szczegółowo termin opuszczenia przez Francuzów pozycji utrzymywanych jeszcze przez nich w Tonkinie. Pokonane siły kolonialne miały w ciągu 80 dni opuścić Hanoi i w ciągu 300 dni Hajfong. Ludności cywilnej w obu częściach Wietnamu przysługiwało prawo wyboru miejsca zamieszkania, co zapoczątkowało wielką migrację, prawdziwą azjatycką „wędrówkę ludów”. W połowie sierpnia okręty i kutry desantowe ześrodkowane w Hajfongu użyte zostały do przewozu jeńców wietnamskich na obszary kontrolowane przez WAL i transportu w kierunku przeciwnych zwolnionych z niewoli żołnierzy korpusu ekspedycyjnego. Wolność odzyskało wówczas ponad 36.000 Wietnamczyków oraz 10.745 żołnierzy wojsk kolonialnych.

Próba podsumowania

Obie strony rzecznej wojny stosowały specyficzną, dostosowaną do warunków naturalnych rejonu działań taktykę, którą wypracowywano i modyfikowano głównie w oparciu o osobiste doświadczenia poszczególnych dowódców i oficerów, gdyż ani marynarka francuska, ani Viet Minh nie dysponowały żadnymi wzorcami teoretycznymi, czy też regulaminami walki. W początkowej fazie konfliktu, w Kochinchinie, gdzie przeciwdziałanie Viet Minhu było słabe Francuzi organizowali zespoły rzeczne, które przemieszczały się w szyku torowym, w jednej lub dwóch kolumnach, bez ubezpieczenia. Inaczej było w Tonkinie, gdzie przeciwnik był znacznie silniejszy. Podstawową formą walki z siłami rzeczными były tam zasadzki. Początkowo organizowały je kilkudziesięciosobowe oddziały partyzanckie uzbrojone w broń strzelecką. Otwierały zwykle ogień, gdy czołowy kuter osiągał środek ich ugrupowania. Działania te były mało skuteczne, gdyż jednostki rzeczne rozstrzygały potyczkę wykorzystując przewagę siły ognia bądź wysadzając desant na skrzydła (skrzydłach przeciwnika).

Zaczęto więc łączyć zasadzki ogniowe z przegrodzeniem rzeki lub kanału barykadą z bali drewna lub whitej w dno dużej ilości prętów bambusowych połączonych drutem, łańcuchami i sznurami. Początkowo jednostki rzeczne usiłowały forsować takie bariery, lecz okazało się, że linia

41 Ibidem, s. 88.

42 Ibidem, s. 89.

nawinięta na śrubę jest w stanie unieruchomić każdy kuter, w związku z czym metody tej zaniechano. Kutry manewrujące przed barierą stanowiły łatwy cel, wobec czego Francuzi po wykryciu przeszkody uniemożliwiającej dalszy marsz wysadzali zwykle desant, który wypierał przeciwnika z rejonu sąsiadującego z zaporą i dopiero wówczas rozpoczynano jej demontaż. Często barykady nie były obsadzone przez partyzantów, gdyż już konieczność ich demontowania znakomicie obniżała tempo poruszania się sił rzecznych. Inną barierą stosowaną często do zakłócenia żeglugi na śródlądowych drogach wodnych były zatopione sampany i dżonki wypełnione kamieniami. Były one bardzo trudne zarówno do obejścia, jak i do usunięcia.

Podkreślić należy, że od roku 1950 oddziały WAL i Viet Minhu dysponowały już skutecznymi i sprawdzonymi sposobami walki z silnymi nawet zespołami rzeczными przeciwnika. Poważne zagrożenie dla kutrów desantowych i patrolowych stanowiły miny. Oddziały partyzanckie Viet Minhu i regularne siły WAL stosowały głównie miny denne odpalane przewodowo z zamaskowanego stanowiska brzegowego. Umożliwiało to organizującym zasadzkę przepuszczenie straży przedniej (ubezpieczenia przedniego) i zdetonowanie ładunku wybuchowego pod jednym z okrętów sił głównych. Zmusiło to Francuzów do włączania w skład awangardy trałowców rzecznych. Początkowo były to kutry typu LCM oznaczone jako LCM (M) ciągnące po dnie improwizowane trały złożone z łańcuchów obciążonych dodatkowo żeliwnymi ciężarkami. Później zadanie to przejęły dostarczone w ramach pomocy amerykańskiej holowniki portowe YTM dysponujące siłownią o większej mocy.

Skokowy wzrost skuteczności walki oddziałów WAL i Viet Minhu z jednostkami rzeczными nastąpił w rezultacie zwiększenia dostaw broni z Chin. W warunkach rzecznej wojny szczególnie skuteczne okazały się sowieckie 14,5 i 12,7 mm wielkokalibrowe karabiny maszynowe. Przy bardzo dużej sile ognia posiadały one relatywnie niewielką masę, dzięki czemu nie ograniczały mobilności oddziałów partyzanckich czy też pododdziałów piechoty WAL. Wydaje się też, że w ręce wietnamskie mogła trafić pewna liczba 14,5 mm rusznic przeciwpancernych PTRD i PTRS, ale brak jednoznacznego potwierdzenia tej tezy. W końcowej fazie konfliktu, gdy główny ciężar działań bojowych dźwigały już regularne siły WAL, w akcjach przeciwko komponentowi rzeczemu francuskiej marynarki stosowano armaty przeciwpancerne kalibru 45 mm i 57 mm i armaty polowe kalibru 76,2 mm. Sporadycznie pojawiają się informacje o używaniu przez Wietnamczyków dział bezodrzutowych (prawdopodobnie radzieckiego typu B - 10 lub B - 11) oraz granatników przeciwpancernych (prawdopodobnie RPG - 2). W tej fazie wojny siły wietnamskie zdolne były do organizowania zasadzek, w których uczestniczyły nawet pododdziały wielkości batalionu. Stanowiska ogniowe rozmieszczano na długości 1 do 3 km, najczęściej po obu stronach rzeki lub kanału. Często na odcinki rzeki pokrytym własnym ogniem stawiano miny, bądź przegradzano nurt rozmaitego rodzaju barierami.

Dzięki amerykańskiej pomocy sprzętowej w składzie francuskich sił rzecznych pojawiły się jednostki specjalistyczne, stanowiące odpowiedź na wzrost zagrożenia ze strony przeciwnika: monitory rzeczne, trałowce rzeczne, okręty wsparcia ogniowego typu LSSL. Były one zorganizowane w samodzielne oddziały podporządkowane bezpośrednio dowódcom grup amfibijnych, którzy, w zależności od sytuacji i potrzeb przydzielali je poszczególnym Dinassaut na czas realizacji konkretnych zadań. Podobnie zorganizowana była grupa lekkich samolotów rozpoznawczych. W jej skład wchodziły złożone z dwóch maszyn sekcje. Powstanie *własnych* sił lotniczych śródlądowego komponentu marynarki wymuszone było zwiększającą się liczbą, coraz bardziej przemysłnych zasadzek organizowanych przez Viet Minh na jednostki rzeczne. Sytuacja wymusiła więc prowadzenie rozpoznania powietrznego z niewielkiego pułapu i z małą prędkością, co umożliwiała wykrycie rozmieszczonych w rejonach nadbrzeżnych, zamaskowanych stanowisk ogniowych czy punktów odpalania min. Zadania tego nie mogły wykonać, ze względu na swoje parametry taktyczno - techniczne, typowe samoloty patrolowe. Lekkie samoloty rozpoznawcze, w większości nietypowe, znakomicie wywiązywały się z zadania prowadzenia bliskiego rozpoznania. Mogły one operować z lotnisk polowych, lądować na ryżowiskach, zaś w przypadku uszkodzeń bądź innych problemów natury technicznej możliwa była ich ewakuacja przy użyciu kutra desantowego typu LCT.

Na początku lat pięćdziesiątych ugrupowanie marszowe dywizjonu rzecznego składało się z:

- straży przedniej złożonej z 1 – 2 monitorów, które mogły być poprzedzone przez lekkie łodzie rozpoznawcze,
- grupy trałowej z dwóch trzech sekcji, każdej złożonej z 2 jednostek (niekiedy towarzyszyły im jednostki rezerwowe),
- jednostki wsparcia ogniowego (był to zazwyczaj okręt typu LSSL lub opancerzony i dodatkowo uzbrojony LCT), jeżeli w składzie ugrupowania był jeden okręt wsparcia ogniowego pełnił on funkcję jednostki flagowej, jeżeli przydzielono do wykonania dwa okręty tej podklasy, drugi zamykał ugrupowanie i wówczas to on był jednostką flagową,
- grupy desantowej złożonej z kilku – kilkunastu jednostek manewrujących w szyku torowym, w dwóch kolumnach.

Straż przednia i grupa trałowa manewrowały około 750 metrów przed okrętem wsparcia ogniowego, za nim, w takiej samej odległości podążała grupa transportowa. W trakcie wysadzania desantu monitory straży przedniej i okręty wsparcia ogniowego zajmowały pozycje na skrzydłach zaplanowanego odcinka lądowania i prowadziły ogniowe przygotowanie i wsparcie lądowania, lub gdy nie było to konieczne zajmowały pozycje i manewrowały utrzymując broń w gotowości do użycia. Kutry desantowe podchodziły do brzegu zazwyczaj dwoma falami, które formowano z szyku torowego poprzez wykonanie jednoczesnego zwrotu. Podczas wyładunku wojsk z jednostek pierwszej fali jednostki drugiej fali osłaniały je ogniem do momentu wycofania się przez nie na rzekę. Następnie sytuacja ulegała odwróceniu. Jednostki niebojowe (logistyczne, sanitarne, ewakuacyjne i inne) zajmowały w czasie działań desantowych pozycję za dwoma falami kutrów transportujących wojska desantu. Prócz działań typowych, zgodnych z opisanym wyżej schematem miały również miejsce przypadki wysadzania desantu w centrum ugrupowania przeciwnika, pod osłoną skoncentrowanego ognia artylerii i broni maszynowej. Co najmniej raz udało się Francuzom osiągnąć w ten sposób taktyczne zaskoczenie i wyprzeć przeciwnika z zajmowanych pozycji nie ponosząc strat.

Ugrupowanie podobne do przedstawionego wyżej stosowano również w czasie eskortowania konwojów, przy czym miejsce grupy desantowej zajmowała grupa transportowa złożona zazwyczaj z jednostek typu LCT oraz cywilnych barek i dżonek, a eskortę tworzyły dwa monitory, ewentualnie dwa monitory i jednostka wsparcia ogniowego typu LSSL. W przypadku napotkania zasadzki jednostki ochrony prowadziły intensywny ogień w kierunku rozpoznanych stanowisk ogniowych przeciwnika, zaś jednostki transportowe starały się z maksymalną szybkością opuścić zagrożoną strefę. Prowadziło to zwykle do rozerwania nakazanego ugrupowania i po minięciu rejonu zasadzki odtwarzano pierwotny porządek marszowy. Prędkość marszowa zarówno rzeczno-zespołu desantowego jak i konwoju nie przekraczała 4 – 5 km/h. Wolne tempo dyktowane było przede wszystkim przez trałowce rzeczne, które wielokrotnie stopowały by oczyścić trały zahaczające o przeszkody na dnie. W nocy na wszystkich jednostkach obowiązywało zaciemnienie, z wyjątkiem rufowych (sektorowych) świateł nawigacyjnych, które umożliwiały poszczególnym jednostkom utrzymanie nakazanej pozycji w szyku. Nie zapewniało to jednak skrytości przejścia, gdyż praca silników ujawniała zespół. Szczególnie łatwe do wykrycia były trałowce rzeczne, gdyż ich obciążone silniki były szczególnie hałaśliwe, a dodatkowo wydzielały chmury spalin. Załogi francuskie za szczególnie uciążliwe uważały konwojowanie jednostek zaopatrzeniowych. Było to przedsięwzięcie o tyle wyczerpujące, że wymagało praktycznie ciągłego obsadzenia stanowisk bojowych (zwłaszcza broni maszynowej i artylerii). Z uwagi na małą liczebność załóg oznaczało to kilkunasto lub nawet kilkudziesięciogodzinną, nieprzerwaną służbę.

Do roku 1952 intensywny ogień zazwyczaj wystarczał do wywalczenia sobie przez konwój przejścia, jednakże w miarę wzmacniania sił przeciwnika intensywność organizowanych zasadzek i siła ognia oddziałów zwalczających francuską komunikację rosła. W roku 1954 WAL uzyskała

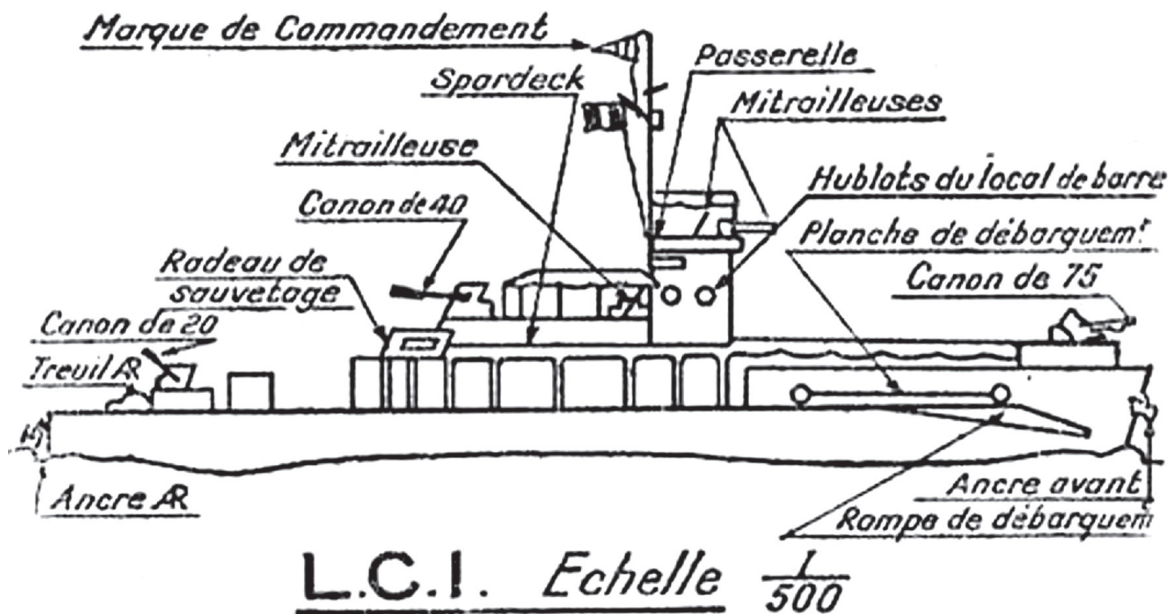
możliwość skutecznego paraliżowania żeglugi francuskiej na rzekach i kanałach i znajdowała się ledwie o krok od jej całkowitego zerwania. W ostatnich miesiącach wojny typowy konwój eskortowany był przez cztery monitory i dwa okręty typu LSSL. W skład ugrupowania włączano też kutry desantowe z pododdziałem piechoty, który desantowano po napotkaniu na ogień przeciwnika lub barierę na rzece.

W trakcie działań skierowanych na przeczesywanie terenu (operacje typu „szukaj i niszczy”) odcinek lądowania desantu wybierano tak, by wojska desantu, po rozwinięciu się na lądzie spychały przeciwnika w kierunku brzegu (był to najczęściej półwysep okalany przez zakole rzeki lub kanał). Część kutrów wspierała wówczas ogień piechotę, zaś pozostałe zajmowały pozycję na rozpoznanych trasach odwrotu przeciwnika i uniemożliwiały mu przekroczenie rzeki lub kanału i wycofanie.

Tak więc francuskie siły morskie w Indochinach, operując na wodach śródlądowych realizowały następujące zadania:

- samodzielnie i we współdziałaniu z wojskami lądowymi organizowały i prowadziły działania przeciwpowstańcze wzdłuż śródlądowych szlaków wodnych,
- utrzymywały dogodny reżym operacyjny na wodach śródlądowych i wzbraniały do nich dostępu przeciwnikowi,
- zabezpieczały transport cywilny na śródlądowych drogach wodnych,
- realizowały wsparcie bojowe i logistyczne wojsk lądowych.

Z zadań powyższych wywiązywały się w stopniu zadawalającym, ale wpływ utrzymania trwałej przewagi na rzekach odgrywał - w całokształcie zmagania - rolę pozbawioną zasadniczego znaczenia. Siły rzeczne, choć nie zostały pokonane, nie mogły jednak przynieść Francji zwycięstwa.



Flotylla Rieczna Wojsk Lądowych Republiki Serbii na tle sił rzecznych Rumunii i Bułgarii

River Flotilla of the Republic of Serbia against the background of river forces in Romania and Bulgaria

Obecnie rozbudowane flotylle rzeczne utrzymują jedynie niektóre państwa Ameryki Południowej (w gronie tym na szczególną uwagę zasługuje Brazylia) oraz położone nad wielkimi rzekami kraje azjatyckie (przy czym w tym przypadku są to raczej zgrupowania sił policyjnych). Na Starym Kontynencie tradycja sił rzecznych znikła niemal całkowicie. Z utrzymywania militarnego komponentu na Dunaju zrezygnowała zarówno Austria (jej kompania rzeczna składała się nota bene z dwóch zaledwie jednostek: kutra bojowego i kutra transportowego) oraz Węgry (posiadające jednak trzy trałowce rzeczne w składzie wojsk lądowych). Nadal jednak wierne tradycji rzecznych flot pozostają jednak Rumunia oraz Serbia. Zaprezentujemy przeto Flotyllę Rieczną Republiki Serbii na tle analogicznej formacji rumuńskiej i flotylli rzecznej Policji Granicznej Bułgarii.

Currently, developed river fleets are maintained only by certain countries in South America (Brazil in this group deserves special attention) and Asia located on the great rivers (they are rather in police forces). On the Old Continent the tradition of river forces disappeared almost completely. The military river component on the Danube has been abandoned by both Austria (its river army unit consisted of nota bene of only two ships: a battle cutter and a transport cutter) and Hungary (with three river trawlers in composition of land forces). However, the river military ships are still used by Romania and Serbia. We will present the River Flotilla of the Republic of Serbia, as well as a similar Romanian formation and river flotilla of Border Police in Bulgaria.

Serbia nad Dunajem

W granicach Serbii znajduje się 587 km biegu Dunaju (450 km prawego brzegu, 220 km obu i 358 lewego brzegu)¹. Rzeka wyznacza część granicy z Chorwacją od trójstyku z Węgrami (w pobliżu węgierskiej miejscowości Hercegszántó i chorwackiej Draž, 137 km), aż do chorwackiego Ilok. Chorwaci nie są zadowoleni z obecnego przebiegu granicy, która biegnie głównie środkiem nurtu i zgłaszają roszczenia do ośmiu enklaw na wschodnim brzegu. Co interesujące owe postulaty wynikają z przebiegu granic administracyjnych gmin chorwackich przez rozpoczęciem robót hydrotechnicznych na Dunaju, które w zasadniczy sposób zmieniły bieg rzeki, likwidując część jej meandrów. Linia graniczna postulowana przez Chorwatów oddaje zatem – w dużej mierze – przebieg rzeki sprzed ingerencji człowieka.

Następnie Dunaj skręca na wschód, przecina północną Serbię (222 km), a następnie wyznacza na odcinku około 97 km granicę z Rumunią biegnąc słynną Żelazną Bramą (Żelaznymi Wrotami), czyli przełomem oddzielającym Karpaty od Gór Wschodnioserbskich. W przełomie znajdują się

¹ Dunaj to druga pod względem długości, po Wołdze, rzeka w Europie. Jej długość mierzona od styku strumieni Brigach i Breg w niemieckim Schwarzwaldzie do ujścia do Morza Czarnego wynosi 2845 km, a od źródeł dłuższego ze strumieni, czyli Breg do Morza Czarnego 2888 km. Wielka rzeka przepływa przez 10 krajów europejskich: Niemcy, Austrię, Słowację, Węgry, Chorwację, Serbię, Bułgarię, Rumunię, Mołdawię i Ukrainę (przy czym Chorwacja, Bułgaria, Mołdawia i Ukraina mają dostęp tylko do jednego brzegu).

dwie, jedne z największych w Europie, elektrownie wodne (o mocy 2 052 MW i 423 MW). Nad Dunajem leżą (licząc od zachodu) następujące większe miejscowości: Apatin, Futog, Veternik, Novi Sad, Sremski Karlovci, Zemun, stołeczny Belgrad, Pančevo, Smederevo, Kovin, Veliko Gradište, Golubac, Donji Milanovac, Kladovo.

W Serbii istnieje ponadto rozbudowany system transportu śródlądowego, którego elementem kluczowym jest kanał, a właściwie system kanałów Dunaj-Tisa-Dunaj (pierwotnie *Franz Canal*, dla upamiętnienia cesarza Franciszka II) o długości 929 km (w skład systemu wchodzi również: Wielki Kanał Bačka o długości 118 km, Mały Kanał Bačka o długości 66 km). Łączna długość dróg śródlądowych to około 1 600 km. Żegluga Śródlądowa przewozi ponad 2,5 mln ton ładunków rocznie (między 12 a 14% całości według wolumenu masy). Obecnie własnością lub współwłasnością podmiotów serbskich jest około 350 jednostek pływających (pchacze, holowniki, barki i inne jednostki robocze) zarejestrowanych w kraju i kilkanaście (głównie rzeczne statki pasażerskie) zarejestrowanych w Szwajcarii i na Malcie. Tylko do Belgradu przybywa rocznie około 500 statków i jachtów rzecznych (około 60 000 pasażerów)².

Flotylla Rzeczna Republiki Serbii – geneza i historia

W 2015 roku Serbowie obchodzili stulecie swoich sił rzecznych. Jednakże poszukując ich genezy sięgają oni znacznie dalej w przeszłość. Jeszcze ostatni serbski despota (rządca uznający zwierzchność korony węgierskiej) Pavle Bakić (Bakith Pál) walczący z Osmanami zorganizować miał flotyllę rzeczną złożoną z jednostek zwanych *szajkas* (*šajkaši*). W XVII wieku, pod władzą Habsburgów zorganizowano początkowo półregularne, a następnie poddane pełnej wojskowej dyscyplinie oddziały straży rzecznej operujące na oddzielającym domeny cesarskie od ziem sułtańskich Dunaju. Były one wyposażone w specyficzne śródlądowe galery zwane *szakami* (z kozackimi czajkami poza podobnym brzmieniem nazwy nie miały one jednak zgoła nic wspólnego), obok których operowały mniejsze *półszakijki* i *ćwierćszakijki*, a także większe fregaty rzeczne. Okręty te obsadzone były przez załogi pochodzące z miejscowego zaciągu, głównie Serbów. Od formacji nazwę wzięły region historyczny w północnej Serbii - Šajkaška (Шайкашка) wchodzący w skład Wojwodiny (ze stolicą w Titel) oraz leżąca tam miejscowość Šajkaš (Шайкаш) licząca obecnie około 4500 mieszkańców. Według tradycji to z narkryć głowy owych *strażników Dunaju* wyewoluować miała późniejsza, charakterystyczna serbska furażerka³.

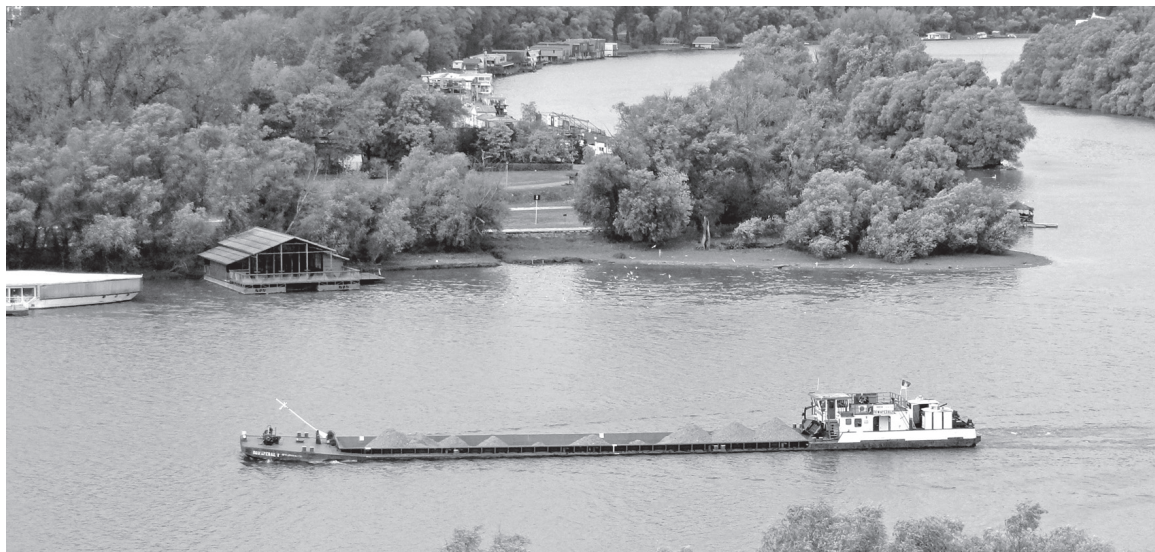
Powstałe w 1878 w pełni niepodległe Królestwo Serbii usiłowało utrzymywać siłę zbrojną na Sawie i Dunaju, ale z uwagi na pustą z reguły szkatułę proces ten stał niemal w miejscu⁴. Dopiero po wybuchu Wielkiej Wojny, gdy na Sawie i Dunaju operować zaczęły austro-węgierskie monitory stanowiące bezpośrednie zagrożenie dla Zemuna i Belgradu ruszyły, dzięki pomocy sojuszniczej, prace nad stworzeniem sił rzecznych oraz systemu minowo-torpedowo-artyleryjskiego, które-

2 Common Danube Transport, Danube Transnational Programme, <http://www.plovput.rs/file/DanubeReport2016.pdf>, dostęp: 12.12.2018.

3 B. Antić, D. Spasojebić, *Reczna Flotilla*, Beograd 2016, s. 11-33.

4 *Ibidem*, s. 34.

go celem była obrona stolicy przed atakiem z kierunku rzeki⁵. Wtedy też narodziła się pierwsza, w dużej mierze improwizowana, grupa jednostek rzecznych złożona z opancerzonego statku parowego, kutra opancerzonego *Jadar* (był to de facto pierwszy okręt zbudowany w Serbii), sześciu kutrów, około 30 łodzi rozmaitej wielkości i stalowych pontonów. Wraz z odwrotem armii serbskiej, atakowanej przez wojska Austro-Węgier i Bułgarii, na południe, przez Czarnogórę do Albanii wszystkie te jednostki oczywiście przepadły.

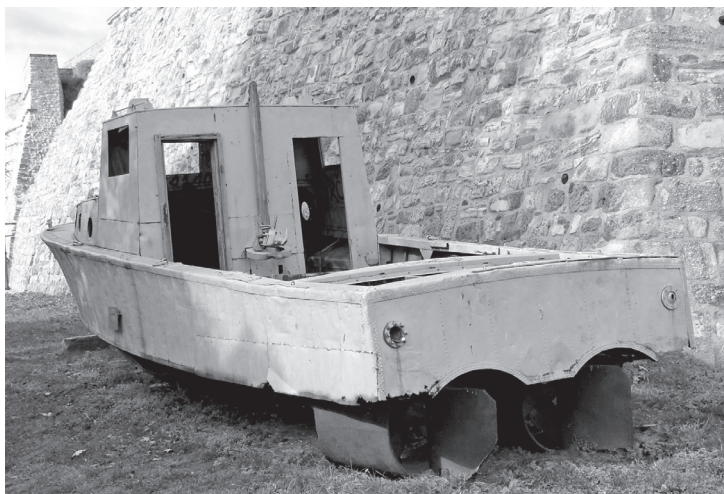


Ujście Sawy do Dunaju widziane z belgradzkiej twierdzy Kalemegdan. Na tych wodach toczyły się zacięte zmagania serbskiej, wspieranej przez sojuszników, improwizowanej flotyli rzecznej z austrowęgierskimi monitorami (K. Kubiak).

Odbudowa sił rzecznych Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców⁶ (SHS) rozpoczęła się wraz z kapitulacją państw centralnych. SHS przejęło wówczas z zasobów byłej dunajskiej flotyli austro-węgierskiej cztery monitory: *Drava* (ex-*Enns*), *Sava* (ex-*Badrog*), *Morava* (ex-*Körös*)

- 5 Podczas walk o Belgrad w Serbii działały: rosyjska, francuska i brytyjska misja morska. Do października 1915 roku kiedy to stolica padła, dotarło tam (w większości wraz z obsługami): z Wielkiej Brytanii – osiem armat nadbrzeżnych kalibru 120 mm, kuter torpedowy, osiem nadbrzeżnych wyrzutni torpedowych, z Francji – trzy armaty morskie kalibru 140 mm, z Rosji – trzy armaty nadbrzeżne kalibru 150 mm, trzynadbrzeżne wyrzutnie torpedowe, trudna do określenia ilość (ale wydaję się, że nie mniej niż 60-80) min morskich i sprzętu zagrodowego. Nadmienić można, że w latach 1915-1916 w brytyjskich stocznicach Ailsa Shipbuilding z Troon i Ayr; Barclay Curle z Glasgow, Lobnitz z Renfrew nad Clyde, William Doxford & Sons z Pallion oraz Wood, Skinner & Co z Newcastle zbudowano 12 zaprojektowanych przez Yarrow Shipbuilders Limited małych monitorów typu Insect. Miały one po 635 ton wyporności, przy długości 72,39 m, szerokości 11,0 m i zanurzeniu 1,2 m. Napędzały je dwie maszyny parowe o mocy 2 000 KM zasilane z dwóch kotłów typu Yarrow pracujące na dwie śruby. Prędkość maksymalna wynosiła 14 węzłów. Uzbrojone były w dwie armaty kalibru 152 mm, dwie armaty kalibru 76 mm oraz sześć karabinów maszynowych Maxima kalibru 7,62 mm. Załoga liczyła 55 oficerów i marynarzy. Cztery pierwsze okręty (Gnat, Mantis, Moth, Tarantula) pierwotnie trafić miały na Dunaj. Fiasko operacji dardanejskiej, przystąpienie Bułgarii do wojny po stronie państw centralnych oraz upadek Serbii i epicki odwrot jej sił zbrojnych do Albanii, skąd zostały ewakuowane, uczyniły ten zamysł bezprzedmiotowym. Ostatecznie jednostki skierowano więc na Eufrat i Tygrys, gdzie wspierały wojska lądowe w czasie kampanii mezopotamskiej; D. Babicz, *Sirbija i Russija u Wielikom Ratu*, b. m. w. 2014, s. 68-74; C. Savich, *Succor for Serbia: The British Naval Mission to Serbia in 1915*, <http://serbianna.com/analysis/archives/3427>, dostęp: 04.01.2019.
- 6 W 1915 roku zwolennicy zjednoczenia południowych Słowian utworzyli w Londynie Komitet Jugosłowiański, który – między innymi – rozpoczął rozmowy z władzami Serbii o utworzeniu wspólnego państwa pod berłem dynastii Karadziorzdziewiców. W 1917 roku Ante Trumbić – działając w imieniu Komitetu i premier Królestwa Serbii Nikola Pašić podpisali na Korfu deklarację o zjednoczeniu Słowian południowych w niezależnym królestwie. W październiku 1918 roku w Zagrzebiu powstała Rada Narodowa Słoweńców, Chorwatów i Serbów. 29 października proklamowano powstanie Państwa Słoweńców, Chorwatów i Serbów. W listopadzie 1918 roku deklaracje o zjednoczeniu z Serbią złożyły Wojwodina i Czarnogóra (nie wszyscy mieszkańcy Czarnogóry zaakceptowali ten fakt; w 1919 roku wybuchło powstanie niepodległościowe, stłumione ostatecznie w 1924 roku). 1 grudnia 1918 roku proklamowano zjednoczone Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców (SHS) pod berłem regenta Serbii Aleksandra I Karadziorzdziewic. Nazwę państwa zmieniono na Królestwo Jugosławii w 1929 roku.

oraz *Vardar* (ex-*Bosna*), które obsadzone zostały przy pomocy brytyjskiej misji morskiej kierowanej przez admirała Ernesta Troubridge⁷. Następnie zorganizowano jeszcze cztery grupy minowo-zagrodowe, zaś do eksploatacji wprowadzono dwie jednostki patrolowe, trzy holowniki oraz kilkadziesiąt różnej wielkości łodzi. Po napaści Niemiec na Jugosławię monitory podjęły, 6 kwietnia 1941 roku i ponownie dwa dni później, próbę zaatakowania ogniem artylerii węgierskiego lotniska położonego w pobliżu naddunajskiego Mohaczu. Następnie, wobec rozpadu armii jugosłowiańskiej i generalnego odwrotu okręty podjęły próbę przejścia do Novi Sadu. O świcie 12 kwietnia zaatakowała je grupa niemieckich bombowców nurkujących Junkers Ju-87. Zatopiły one *Dravę* na 1287 km żeglownego Dunaju⁸. Załogi pozostałych jednostek podjęły próbę przedzierania się na Adriatyk (bez powodzenia, pierwszą grupa poddała się Niemcom w Sarajewie, druga Włochom w Kotorze) zatopivszy uprzednio swoje jednostki⁹.



Partyzancki kuter patrolowy PČ-6 Partizan zachowany w Serbskim Muzeum Wojskowym w Belgradzie (K. Kubiak).

portowe, przepławiając w ciągu kilku tygodni przez Dunaj ponad 220 000 żołnierzy. W marcu 1945 roku partyzancka flotylla posiadała 10 kutrów szturmowych, 10 jednostek patrolowych oraz dziewięć łodzi transportowych, do których dołączyło wkrótce pięć dalszych jednostek bojowych i baza pływająca (przedwojennej flotylli królewskiej *Cer*)¹⁰.

Pierwszym zadaniem flotylli rzecznej po zakończeniu działań wojennych była likwidacja zagrożenia minowego i usuwanie innych przeszkód nawigacyjnych. Prócz trałowców i jednostek pomocniczych flotylla eksploatowała w owym okresie (do 1964 roku) dwa opancerzone kutry rzeczne produkcji sowieckiej (po jednym projektu 1124 i 1125) oraz podniesiony i wyremontowany

Podczas okupacji Jugosławii przez państwa osi siły rzeczne sformowała komunistyczna partyzantka. We wrześniu 1944 roku w miejscowości Neštin zorganizowano kompanię przeznaczoną do obsadzenia jednostek, które operować miały na Dunaju i Sawie. Pierwszym „okrętem” stał się przejęty przez partyzantów pływający skład broni minowej *Zagreb* (zaadaptowany rzeczny statek pasażerski). W listopadzie tego samego roku zurządzono tymczasową bazę w Novim Sadzie. W owym czasie jednostki pływające pełniły funkcję głównie trans-

7 Oficer ten, który w stopniu kontradmirała dowodził 1. Eskadrą Krążowników Floty Śródziemnomorskiej, obwiniany o umożliwienie ucieczki niemieckiemu krążownikowi liniowemu Goeben i krążownikowi lekkiemu Breslau nie cieszył się estymą w ojczyźnie. W Serbii kierował misją morską od 1914 roku, następnie towarzyszył sztabowi serbskiemu na froncie salonickim. Po odzyskaniu Belgradu ponownie zdobył uznanie, a nawet szacunek sojusznika; T. Klimczyk, *Admirał Ernest Troubridge*, w: *Morze, Statki i Okręty*, 2015, nr 2, s. 74-76.

8 Wrak podnieśli Węgrzy. W 1945 roku zatopiony został w Budapeszcie przez alianckie lotnictwo. Monitor upamiętniony został w nazwie koszar współczesnej serbskiej Flotylli Riecznej w Novim Sadzie; D. Spasojević, *Reczna flotila kroz istoriju*, http://www.vs.rs/sr_cyr/clanak/7B442A9D551911E88E2B0050568F5424/recna-flotila-kroz-istoriju, dostęp: 07.01.2019; R. Branfill-Cook, *River Gunboats. An Illustrated Encyclopedia*, Barnsley 2018 (ePub bez paginacji).

9 Monitor Sava został podniesiony i przekazany Chorwatom (eksploatowany bez zmiany nazwy), którzy ponownie zatopili go w sierpniu 1944 roku. Morava wcielony został do służby chorwackiej jako Bosna. Zatonął on ponownie na minie w czerwcu 1944 roku. Miało to miejsce na rzece Una w rejonie Bosanski-Novi (obecnie Bośnia i Hercegowina); B. Antić, D. Spasojević, op. cit., s. 101-105.

10 Ibidem, s. 106.

wany monitor *Sava*¹¹. Już w roku 1952 flotyllę rzeczną zaczęły zasilać okręty z własnych stoczn. Wcześniej (w latach 1949-1950) w Jugosławii wyremontowano cztery ex-niemieckie Marinefährrahm (MFP), które utrzymywano w służbie – jako rzeczne okręty desantowe – aż do roku 2004¹².

Apogeum swego rozwoju siły rzeczne Jugosławii osiągnęły w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku. Jej dowódcy (prócz integralnego organu kontrwywiadu i pionu politycznego) podlegała wówczas rozbudowana struktura administracyjno-logistyczna, na którą składały się służby: techniczno-okrętowa, intendenty, finansowa, medyczna, wydział mobilizacyjny, wydział ochrony z podporządkowanym batalionem piechoty „rzecznej”, wydział szkolenia oraz pięć grup okrętów: dwie trałowców, okrętów desantowych, kutrów patrolowych i pomocniczych jednostek pływających (łącznie: 22-16 trałowców rzecznych, pięć okrętów i 6-8 kutrów desantowych, 18-20 kutrów patrolowych, trzy zbiornikowce, dwie stacje demagnetyzacyjne, cztery przystanie pływające i inne jednostki pomocnicze i zabezpieczające)¹³. Wraz z kryzysem polityczno-gospodarczym końca lat osiemdziesiątych XX wieku, który przerodził się w dekadę *pojugosłowiańskich* wojen rozpoczął się upadek rzecznej floty wielonarodowego państwa.

Podczas wojen bałkańskich, które towarzyszyły rozpadowi Jugosławii flotylla rzeczna podporządkowana 1. Armii, a później 12. Korpusowi odegrała rolę minimalną. 8 listopada 1991 roku, gdy toczyła się już wojna o niepodległość Chorwacji, trałowiec rzeczny RML-308 został skierowany w rejon Kopački Rit (na północ od ujścia Drawy do Dunaju) w celu przechwycenia czechosłowackiego zespołu holowanego prowadzonego przez holownik *Šariš*, który transportować miał broń dla chorwackiej Gwardii Narodowej. Na 1386 kilometrze Dunaju Chorwaci, wykorzystując fakt, że brzegi rzeki pokrywała gęsta roślinność zorganizowali zasadzkę. Okręt ostrzelany został z 64 mm granatników przeciwpancernych M80 Zolja oraz 67 mm granatników przeciwpancernych Armburst. Ogień otworzyli również chorwaccy strzelcy wyborowi. Eksplozje granatów zabiły dwóch członków załogi, podczas, gdy dowódca okrętu został zraniony przez snajpera. Zdołał on jednak osadzić jednostkę na brzegu, co prawdopodobnie zapobiegło jej zatonięciu. Dowódca flotylli wysłał wówczas na pomoc uszkodzonej jednostce trałowiec RML-321 stacjonujący w Aljmaš, kuter patrolowy RPČ-111 z Bogojeva, a także kolejny trałowiec rzeczny, RML-336 z Dalj. Po doraźnym usunięciu uszkodzeń jednostkę odholowano ku własnym pozycjom. W czasie całego incydentu *Šariš* został ostrzelany z 20 mm armaty RML-308, na jego pokładzie wybuchł pożar, ale ostatecznie uniknął przechwycenia¹⁴.

Serbska Flotylla Rzeczna – stan obecny

Obecny kształt organizacyjny serbska formacja rzeczna przyjęła w roku 2008. Poprzedziło to szereg burzliwych zmian, gdyż rozpad Jugosławii¹⁵ zastał ją w składzie Marynarki Wojennej, ale szybko okazało się, że w zaistniałej sytuacji jest to rozwiązanie najgorsze z możliwych i flotyllę przesunięto w podporządkowanie 1. Armii (dowództwo w Belgradzie).

11 Okręt pozostawał w służbie do 1962 roku. Następnie wykorzystywano go jako hulk i ostatecznie porzucono. W grudniu 2015 roku został podniesiony z zamiarem rekonstrukcji; Abandoned Warships - SMS BodRog / Sava - World War 1 Monitor, https://www.youtube.com/watch?v=saXhid_dR-I, dostęp: 03.01.2019.

12 B. Antić, D. Spasojebić, op. cit., s. 205.

13 Ibidem, s. 139-141.

14 Ibidem, s. 143.

15 W 1991 trzy z sześciu republik tworzących Jugosławię jednostronnie ogłosiły niepodległość po przeprowadzonych wcześniej referendum (Republika Chorwacji – 25 czerwca, Republika Słowenii – 25 czerwca, Republika Macedonii – 17 września). 5 kwietnia 1992 suwerenność ogłosiła również Republika Bośni i Hercegowiny. 28 kwietnia 1992 dwie pozostałe republiki, czyli Serbia oraz Czarnogóra, formalnie rozwiązały Socjalistyczną Federacyjną Republikę Jugosławii powołując w jej miejsce Federalną Republikę Jugosławii. 4 lutego 2003 w miejsce Jugosławii powstało nowe państwo – Serbia i Czarnogóra, które istniało do 3 czerwca 2006, kiedy to niepodległość ogłosiła Czarnogóra. 17 lutego 2008 od Serbii jednostronnie oddzieliło się Kosowo (decyzji tej Serbia nie uznaje).

W 2003 roku, po powstaniu Serbii i Czarnogóry i reorganizacji sił zbrojnych ze struktury armijno-dywizyjnej w korpusno-brygadową siły rzeczne weszły w skład początkowo 21. Korpusu (Belgrad), a następnie 12. Korpusu (Novi Sad). Kolejna zmiana spowodowała się do podporządkowania ich Korpusowi Morskiemu Sił Zbrojnych Serbii i Czarnogóry. Twór ten egzystował jednak krótko. Po ogłoszeniu przez Czarnogórę niepodległości w roku 2006 i przejściu przez to państwo *masy upadłościowej* komponentu morskiego Jugosławii siły rzeczne podporządkowano jako batalion 1. Brygadzie Wojsk Lądowych Republiki Serbii. Ostatecznie, 2 października 2008 roku sformowano Flotyllę Rieczną, czyli związek taktyczny ekwiwalentny brygadzie, podporządkowany bezpośrednio dowódcy wojsk lądowych (wraz z czterema brygadami ogólnowojskowymi, brygadą sił specjalnych, brygadą artylerii oraz dwoma batalionami żandarmerii, batalionem łączności i batalionem obrony przed bronią masowego rażenia). W skład flotylli weszły jednostki pływające wraz z zapleczem bazowo logistycznym oraz dwa bataliony pontonowo-mostowe (111. i 402.) wycofane ze składu 1. Brygady. Siły rzeczne utraciły jednak pododdział pływających bojowych wraz z bazą szkoleniową, który włączono do Brygady Sił Specjalnych.



Serbska bandera wojenna podnoszona na jednostkach Flotylli Riecznej. W centrum umieszczonej przy drzewcu flagi państwowej znajduje się na niej dwugłowy orzeł, który na piersi nosi tak zwany „Serbski Krzyż” wywodzący się z heraldyki bizantyjskiej doby dynastii Paleologów. W serbskiej tradycji cztery „S”, czyli w cyrylicy lub grażdancie „C” tworzą akronim hasła „Tylko jedność ocali Serbów” (Samo sloga Srbina spasava). Są one wiązane ze Świętym Sawą, założycielem serbskiego Kościoła Prawosławnego.



Proporzec serbskiej Flotylli Riecznej.

Obecnie Flotyllę Rieczną Wojsk Lądowych tworzą:

- dowództwo i kompania dowodzenia (Novi Sad),
- kompania logistyczna (Novi Sad),
- 1. dywizjon rzeczny (Novi Sad),
- 2. dywizjon rzeczny (Belgrad),
- 1. batalion pontonowo-mostowy (Šabac),
- 2. batalion pontonowo-mostowy (Novi Sad).

Podstawowe wyposażenie Flotylli Riecznej to:

- okręt dowodzenia (baza pływająca) *Kozara* (RPB-30),
- duży kuter patrolowy RPČ-111 (typ 111),
- trzy duże kurty patrolowe typu 211 (RPČ-213, RPČ-214, RPČ-216),
- trzy trałowce rzeczne typu 331: *Titel* (RML-332, ex-*Motajica*), *Apatin* (RML-335, ex-*Vučedol*), *Đerdap* (RML-336),
- trałowiec rzeczny typu 341 (*Novi Sad*, RML-341)¹⁶,

¹⁶ Typy 331 i 241 określane są często łącznie jako typ Neštin (co jest o tyle zasadne, że różnią się one w zasadzie jedynie uzbrojeniem artyleryjskim).

- pięć kutrów desantowych typu 441 (DJČ-411, DJČ-412, DJČ-413, DJČ-414, DJČ-415),
- trzy małe kutry patrolowe typu 22 (ČMP-22, ČMP-23, ČMP-24),
- pływająca stacja demagnetyzacyjna *Šabac* (RSRB-36),
- barka paliwowa RPN-43,
- dok pływający RDOK-15,
- hangar pływający RPH-73,
- pięć barek mieszkalno-logistycznych (zwanych przystaniami rzecznyymi): RPP-70, RPP-71, RPP-72, RPP-73, RPP 74,
- dwa zestawy mostów pontonowych PM M71 (licencyjna wersja sowieckiego mostu pontonowego PMP, w każdym zestawie: 32 pontony drogowe, cztery pontony przyczółkowe, dwa prześła drogowe – na 38 samochodach ciężarowych FAP 2026 BDS/A, 12 kutrów saperskich M68 holowanych przez samochody FAP 2026BDS/AVG), pojazdy zabezpieczenia, łączności, warsztaty samobieżne, wozy dowodzenia),
- 12 transporterów pływających PTS-M (po sześć w każdym batalionie pontonowym) w linii i prawdopodobnie 4-6 w rezerwie sprzętowej¹⁷.



Trałowiec rzeczny Apatin typu 331. Jako jedyna jednostka w typie otrzymała na dziobie podwójnie sprzężoną armatę kalibru 20 mm.

Jednostki pływające

Okręt dowodzenia i baza pływająca *Kozara* (RPB -30) nabyty został w niemieckiej naddunajskiej Ratyzbony w 1961 roku w celu zastąpienia bazy pływającej *Fruška gora*. Powstał on jeszcze w 1939 roku w Linzu jako *Kriemhild*. (stocznia Schiffswerf Linz AG, numer budowy 810, wodowanie 15 września 1939, przekazanie odbiorcy - Erste Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft 10 kwietnia 1940). Podczas wojny użytkowany był przez Niemców na Dunaju i Morzu Czarnym. W 1944 roku przeprowadzono jednostkę do Ratyzbony. Krótko – jako hulk koszarowy pod nazwą *Oregon* – użytkowali ją Amerykanie, a od 1946 roku pozostawała w eksploatacji pod porporcem armatorskim. W skład sił rzecznych Jugosławii weszła 29 maja 1961 roku. Jednostka ma 601 ton wyporności, przy długości 67 m, szerokości 9,2 m i zanurzeniu 1,2 m. Pierwotnie napędzały ją dwa silniki wysokoprężne o mocy 400 KM każdy, nadające jej prędkość 21 km/h. Zasięg wynosił

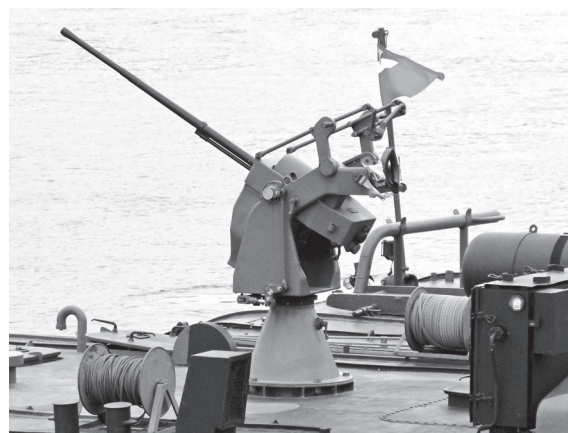
¹⁷ B. Antić, D. Spasojebić, op. cit., s. 151-152.

6 000 km. W latach 2010-2013 jednostkę głęboko zmodernizowano w Apatinie. Otrzymała ona dwa generatory prądotwórcze Caterpillar zasilające dwa silniki elektryczne o mocy 250 kW każdy i generator pomocniczy zasilający ster strumieniowy (w który również ją wyposażono). Doprowadziło to do zwiększenia prędkości do 26 km/h przy jednoczesnym spadku zużycia paliwa. Załoga liczy 47 osób, jednostka może ponadto transportować 250 żołnierzy, a ponadto zabiera 40 ton wody i 45 ton paliwa. Stałe uzbrojenie artyleryjskie jednostki to trzy potrójnie sprzężone armaty kalibru 20 mm M-55/III (z zapasem 10 800 sztuk amunicji). Może ona ponadto przyjąć na pokład 70 min typu R-1 Rokan (licencyjna wersja sowieckiej JAM, mina kotwiczna wyposażona w zapalnik galwaniczno-uderzeniowy, masa z kotwicą 175 kg, masa materiału wybuchowego 15 kg) lub 50 min KMD-2-500 (mina denną, masa miny 500 kg, masa materiału wybuchowego 500 kg)¹⁸.

Duży kuter patrolowy typu 111 o numerze burtowym RPČ-111 zbudowany został przez Stocznnię Rzeczną Tito w Belgradzie. Banderę na jednostce podniesiono 10 maja 1956 roku. Ma ona 29,2 tony wyporności, 24,4 m długości, 4,4 m szerokości oraz 0,97 m zanurzenia. Napędzają ją dwa silniki wysokoprężne o mocy 220 KM każdy. Prędkość maksymalna kutra wynosi 33 km/h, a zasięg 1 600 km. Zbiorniki jednostki mieszczą 0,2 tony wody słodkiej oraz 7,3 tony paliwa. Uzbrojenie tworzą dwie 20 mm armaty M-71/I (z zapasem 2 400 sztuk amunicji). Załoga to dwóch oficerów, czterech podoficerów starszych, sześciu podoficerów młodszych i szeregowych. Doraźnie jednostka może przyjąć na pokład i przerzucić na krótkiej trasie 30 żołnierzy z pełnym wyposażeniem¹⁹.



Rzeczny kuter patrolowy typu 211 (K. Kubiak).



20 mm armata M-71/I (K. Kubiak).

Duże kutry patrolowe typu 211 (RPČ-213, RPČ-214, RPČ-216) zbudowały w latach osiemdziesiątych poprzedniego wieku belgradzkie stocznie *Tito* i *Brodotechnika* w ilości sześciu (trzy jednostki zostały w 2006 roku sprzedane firmie prywatnej). Kutry mają po 56 ton wyporności przy długości 21,27 m, szerokości 7,5 m i zanurzeniu 1,0 m. Napędzają je dwa silniki o mocy 620 KM każdy, nadające jednostkom prędkość maksymalną 34 km na godzinę. Zasięg szacowany jest na 1 800 km, autonomiczność na 12 dób. Uzbrojone były początkowo w dwie 20 mm armaty M71, ale w ramach modernizacji na ich dziobach posadowiono poczwornie sprzężone 20 mm armaty M75. Jest to o tyle proste, że sprowadza się w zasadzie do korekty rozłożenia mas – obie armaty zasilane są w amunicję za pomocą manualnie ładowanych i dołączanych do broni magazynków²⁰.

18 First international navigation of Kozara, <http://www.mod.gov.rs/eng/8511/prva-plovidba-kozare-u-inostranstvo-8511>, dostęp: 05.01.2019; J. Dautović, D. Trifković, Z. Nikolić, Advanced Features of the Reconstructed Special Purpose River Ship Kozara with a Diesel Electric Drive (Ded), w: *Brodogradnja/Shipbuilding*, Volume 65, Number 4, 2014, file:///C:/Users/herku/Downloads/V65_N4_P5_C1024_PP_Dautovic.pdf, dostęp: 05.01.2019.

19 Według Ivana Gogina jednostka powstała w Ratybnonie w 1956 roku dla Amerykańskiego Patrolu Reńskiego funkcjonującego w latach 1949-1958; Yugoslavian Navy (Yugoslavia), Coastal Forces. RPČ111 river patrol boat (1956/1958), http://www.navypedia.org/ships/yugoslavia/yu_cf_rpch111.htm, dostęp: 07.01.2019. Nie znajduje to potwierdzenia w publikacjach serbskich. B. Antić, D. Spasojebić, op. cit., s. 193.

20 Ibidem, s. 196-197.

Trałowce rzeczne typów 331/341: *Titiel* (RML-332, ex-*Motajica*), *Apatin* (RML-335, ex-*Vučedol*), *Đerdap* (RML-336)/*Novi Sad* (RML-341) zbudowane zostały w Stoczni „Brodotehnika” w Belgradzie. Jednostki pierwszego typu powstały w latach 1976-1979 (łącznie siły rzeczne Jugosławii przejęły ich sześć²¹, jeden został sprzedany firmie turystycznej, dwa skanibalizowano²²) zaś jednostka drugiego weszła do eksploatacji w roku 1999 (drugiego okrętu nie ukończono). Jednostki mają 64 tony wyporności (typ 341 – 64,4 tony), 26,9 (27,0) m długości, 6,48 (6,50) m szerokości, 1,08 m zanurzenia. Napędzają je dwa silniki wysokoprężne o mocy 260 KM każdy nadające im prędkość maksymalną 28 km/h. Autonomiczność to 15 dób, a zasięg 4 000 km przy zapasie 11 ton paliwa i 2 ton wody. Uzbrojenie artyleryjskie to na typie 331 1 x IV 20 mm armata M 75 na dziobie, dwie armaty 20 mm M 71 na rufie (z zapasem 7 200 sztuk amunicji), a także 1 x IV wyrzutnia takiet przeciwlotniczych Strzała-2M. Na typie 341 w miejsce dwóch pojedynczych armat na rufie posadowiono armatę poczwórną sprzężoną typu M 75 (nie powiększając jednak zapasu amunicji). W 2015 roku *Apatin* otrzymał na dziobie podwójnie sprzężoną armatę 20 mm, zaś armatę poczwórną sprzężoną przeniesiono na rufę. Jednostki wyposażone są w rzeczne trały kontaktowe, elektromagnetyczne i akustyczne. Dostosowano je ponadto do stawiania min. Mogą one zabierać: sześć min AIM M82 (mina denną z zapalnikiem akustycznym i elektromagnetycznym, masa z wózkiem 950 kg, masa materiału wybuchowego 480 kg) lub 24 typu Rokan. Załoga to dwóch oficerów, czterech starszych podoficerów, ośmiu podoficerów młodszych i szeregowych. W wariantie pozbawionym min i trałów jednostki mogą transportować na krótkich dystansach do 80, w pełni wyekwipowanych żołnierzy²³.

Kutry desantowe typu 441 (DJČ-411, DJČ-412, DJČ-413, DJČ-414) należą do grupy 32 jednostek zbudowanych w stoczni „Geben” w miejscowości Vala Lika (obecnie Chorwacja, zachodnie wybrzeże wyspy Korčula) w latach 1975-1984 dla marynarki wojennej i flotyli rzecznej. W roku 1995 pięć jednostek poddano remontowi głównemu w belgradzkiej stoczni „Brodotehnika”. Przy wyporności 42 tony mają one 22,2 m długości, 4,8 m szerokości oraz 1,1 m zanurzenia. Napędzają je dwa silniki wysokoprężne o mocy 820 KM nadające im prędkość 60 km/h. Zasięg wynosi 1 000 km, a autonomiczność (bez desantu) osiem dób przy zapasie paliwa 4,5 tony i zapasie wody słodkiej 0,5 tony. Uzbrojenie to dwie 20 mm armaty (z zapasem 2 000 sztuk amunicji) na stanowiskach



Poczwórną sprzężoną 20 mm armatę M-75/IV. Przyrządy celownicze (optyczne) zostały zdjęte (K. Kubiak).



Kuter desantowy 411 podchodzi do brzegu. Obsadzone są obie 20 mm armaty, wieżyczka z 30 mm granatnikiem automatycznym, a ponadto dwóch marynarzy obsadziło dziobowe stanowiska strzeleckie (K. Kubiak).

21 Dalsze dziewięć zbudowano na eksport. Sześć pozyskały Węgry, trzy Irak.

22 Neštin (RML-331), Bielięgriš (RML-333), Bosut (RML-334) wycofane zostały 6 października 2006 roku.

23 Речни миноловац класе „Нештин”, <http://archive.li/f4b3u#selection-673.0-673.30>, dostęp: 07.01.2019.

z tyłu nadbudówki oraz 30 mm granatnik automatyczny (z zapasem 500 szt. amunicji) umieszczony w wieżyczce posadowionej przed pomostem. Załoga to trzech starszych podoficerów oraz trzech podoficerów młodszych i szeregowych służby stałej. Jednostka może zabrać 80 żołnierzy z pełnym wyposażeniem i zapasem środków bojowych. Kutry tego typu, eksploatowane w marynarce wojennej były jednym z ważniejszych elementów zapewniających manewr siłami między



Rzeczne kutry desantowe typu 413 (K. Kubiak).

adriatyckimi wyspami, co było kluczowym elementem jugosłowiańskiej koncepcji wielowarstwowej, manewrowej obrony przed zagrożeniem z kierunku morskiego²⁴.

Małe kutry patrolowe typu ČMP-22 (ČMP-22, ČMP-23, ČMP-24) powstały w 1979 roku w stoczni „Greben” dla służb policyjnych i celnych. Flotyła Rzeczna przejęła je 5 lipca 2006 roku w ramach „konsolidacji” serbskich formacji i agend dunajskich od 14. batalionu granicznego 12. Korpusu. Te rzeczne drobnoustroje mają 2,64 tony wyporności przy długości 8,0 m, szerokości 2.95 m i zanurzeniu 1,5 m. Napędzane są silnikami wysokoprężnymi Volvo o mocy

130 KM, które nadają im maksymalną prędkość 60 km/h. Parametr ten czyni z nich doskonałe jednostki patrolowo-interwencyjne. Uzbrojenie to 12,7 mm karabin maszynowy, a załoga składa się ze starszego podoficera oraz dwóch młodszych podoficerów lub szeregowych służby stałej²⁵.



Pływająca stacja demagnetyzacyjna Šabac. W tle twierdza Petrovaradin (K. Kubiak).

silnikami wysokoprężnymi Volvo o mocy 130 KM, które nadają im maksymalną prędkość 60 km/h. Parametr ten czyni z nich doskonałe jednostki patrolowo-interwencyjne. Uzbrojenie to 12,7 mm karabin maszynowy, a załoga składa się ze starszego podoficera oraz dwóch młodszych podoficerów lub szeregowych służby stałej²⁵.

Żadna formacja eksploatująca okręty nie może obyć się bez pomocniczych jednostek pływających. Nie inaczej sprawy się mają w odniesieniu do serbskiej Flotyli Rzecznej. Jednym z najciekawszych przedstawicieli tej grupy jest pływająca stacja demagnetyzacyjna *Šabac* – numer burtowy RSRB 36, powstała w okresie wrzesień 1981 – kwiecień 1984 roku w belgradzkiej stoczni rzecznej „Brodotehnika”²⁶. Wyporność pełna wynosi 115,8 tony, długość 32,2 m, szerokość 7,05 m, zanurzenie 1,35 m, Napędzają ją dwa silniki wysokoprężne o łącznej mocy 520 KM, zapewniające prędkość maksymalną 22 km/h. Zasięg wynosi 1 300 km, zaś autonomiczność 10 dób, przy zapasie 11,4 ton oleju napędowego oraz 4,7 tony wody słodkiej. Uzbrojenie to dwie 20 mm armaty M-71/I (z zapasem 2 400 sztuk amunicji) i czteroprowadnicowa wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych Strzała-2M (z zapasem 16 rakiet). Załoga to trzech oficerów, sześciu starszych podoficerów oraz 11 podoficerów młodszych i szeregowych. Jednostka dysponuje możliwością transportu na krótkim dystansie 100 żołnierzy z pełnym oporządzeniem²⁷.

24 B. Antić, D. Spasojebić, op. cit., s. 206-207.

25 Ibidem, s. 211-212.

26 Wspomnieć można, że 24 kwietnia 1788 r. w czasie oblężenia tureckiej twierdzy Šabac przez Austriaków ciężko ranny został Józef Poniatowski. Młody oficer urodzony w Wiedniu w rodzinie służącego Habsburgom generała Andrzeja Poniatowskiego stał się więc Polakiem z wyboru. Pod Šabacem uratował życie Karłowi Schwarzenbergowi, przyszłemu pogromcy Napoleona w bitwie pod Lipskiem, w której to bitwie poległ.

27 Wspomagatielnye sudna Jugoslawii-3, <http://navyworld.narod.ru/Pomocni3.htm#RSRB36>, dostęp: 07.01.2019.

Kolejna jednostka pomocnicza, barka paliwowa RPN-43 jest, w odróżnieniu od stacji demagnetyzacyjnej, bardziej niż leciwa. Powstała ona bowiem jeszcze w roku 1955 w stoczni „Tito” w Belgradzie. Przy wyporności pełnej 90 ton zabiera ona 45 ton oleju napędowego i trzy tony materiałów smarnych. Jej długość to 21,0 m, szerokość 4,0 m i zanurzenie 1,38 m. Napędza ją silnik wysokoprężny o mocy 110 KM nadający prędkość maksymalną 17 km/h. Wraz z redukcją sił Flotylla Rzeczna pozbyła się większości środków zapewniających transport materiałów pędnych i smarów oraz zaopatrywanie w nie jednostek w rejonach rozśrodkowanego bazowania. Z eksploatacji wycofano więc równie leciwe, co jednostka zaprezentowana powyżej barki paliwowe RPN-43 oraz RPN-41 oraz barki bez napędu (przeznaczone do zakotwiczenia w planowanych rejonach rozśrodkowania): RPSz-21 (mieszcząca 4 tony paliwa), RPSz-31 (30 ton) oraz RPSz-61, 62, 63, 64 (mieszczące po 360 ton paliwa)²⁸.

Kluczowe znaczenie dla zapewnienia gotowości bojowej jednostek flotylli mają etatowe pływające warsztaty naprawcze. Pierwszy, RDOK-15 to w istocie zadaszony pływający dok zabezpieczający prace kadłubowe, drugi, PRH-73 to pływający hangar umożliwiający wykonywanie pod dachem czynności obsługowych nie wymagających dostępu do podwodnej części kadłuba. Dok jest pochodzenia niemieckiego, powstał jeszcze w roku 1921 w Daggendorf nad Dunajem, a w 1944 roku Niemcy sprowadzili go do Belgradu w celu zabezpieczenia remontów własnych jednostek dunajskich. Tam wpadł w ręce jugosłowiańskie. W roku 1962 poddano go gruntownemu remontowi w Novim Sadzie, zaś kolejne prace połączone z modernizacją i wymianą wyposażenia przeprowadzono w belgradzkiej stoczni „Brodotekhnika”. Dok zapewnia możliwość przeprowadzania remontów jednostek o długości do 32 m i masie 70 ton. Ma on 48,4 m długości, 16,24 m szerokości, zanurzenie z pustą komorą wynosi 1,30 m. RDOK-15 jest urządzeniem samobieżnym, może się przemieszczać z prędkością 21 km/h²⁹.

Z kolei RPH-73 powstał w 1963 roku w belgradzkiej stoczni „Tito”. W skład sił rzecznych trafił w 1967 roku jako miejsce przechowywania dodatkowego wyposażenia (łodzi wiosłowych, barkasów, itp.) dla bocznokołowca *Krajina* (bud. 1928 w Rumunii, 440 ton, 56,2 x 12,3 x 1,25 m) wykorzystywanego w charakterze jachtu państwowego, jednostki dowodzenia i okrętu szkolnego. Ma on 14,3 m długości, 10,5 m szerokości oraz 5,0 m wysokości przy zanurzeniu 0,5 m³⁰.

Pływające przystanie zapewniają zakwaterowanie załóg oraz odtwarzanie gotowości bojowej przez jednostki pływające. RPP 70 ma 305 ton wyporności przy długości 61,7 m, szerokości 11,17 m i zanurzeniu 0,45 m. Dysponuje on pomieszczeniami mieszkalnymi dla 150 osób, ale niewielka pojemność zbiorników wody (2 tony) wymaga podawania tego medium z ładunku. Jednostka pełni rolę ośrodka szkolnego flotylli rzecznej. RPP-71 może przyjąć 50 żołnierzy, ma ona 50 ton wyporności przy długości 20,0 m, szerokości 6,0 m i zanurzeniu 0,6 metra. Pozbawiona napędu (podobnie jak RPP-70) wchodziła początkowo w skład 14. batalionu granicznego. RPP-72 to typowa dla serbskiej flotylli rzecznej jednostka zabezpieczająca rozśrodkowane bazowanie sił okrętowych. Przy wyporności 164 tony (długość 41,74 m, szerokość 11,24 m, zanurzenie 0,45 m) mieści ona zbiorniki wody i paliwa mieszczące 30 ton oraz zbiornik materiałów smarnych mieszczący 6 ton. Powstała ona w latach 1973-1974 w zakładach „Brodoremont” w Bački Monoštor. RPP-73 oraz RPP 74 prezentują rozwinięcie koncepcji mobilnego punktu manewrowego bazowania. Obie barki zbudowano w Baczki Monoshtor w roku 1980. Przy długości 26,0 m, szerokości 8,0 m i zanurzeniu 0,5 m zabierają one 72 tony paliwa oraz 9 ton wody. W odróżnieniu od poprzedniczki są to jednostki z własnym napędem (prędkość maksymalna 17 km/h), uzbrojone w dwie 20 mm armaty M71 każda³¹.

28 Wspomagatielnyje sudna Jugoslawii-1, <http://navyworld.narod.ru/Pomocni.htm>, dostęp: 07.01.2019.

29 B. Antić, D. Spasojebić, op. cit., s. 204.

30 Ibidem, s. 204-205.

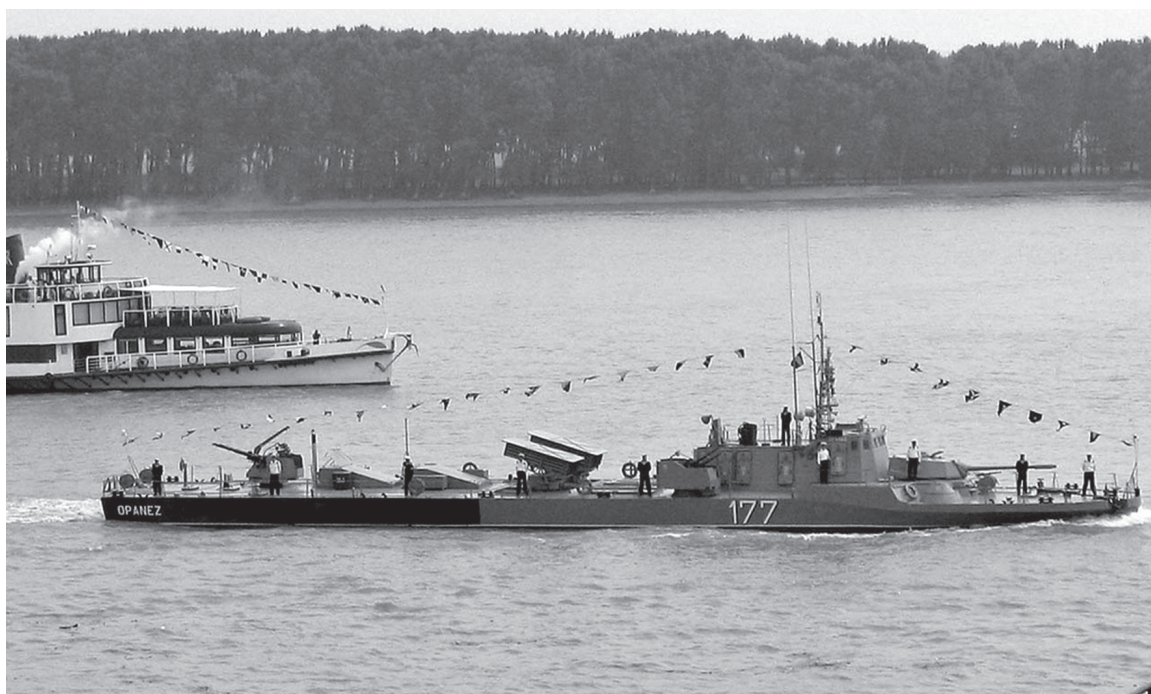
31 Ibidem, s. 207-209.

Siły rzeczne Rumunii i Bułgarii

Dunaj jest dla Rumunii wielką rzeką graniczną. Jego nurtem biegnie około 97 km granicy z Serbią (na 531 km granicy, jest to przełom oddzielający Karpaty i Góry Wschodnioserbkie zwany Żelazną Bramą lub Żelaznymi Wrotami), 471 km granicy z Bułgarią (na 605 km) oraz 101 km granicy z Ukrainą (na 601 km, głównym nurtem i północną odnogą delty zwaną Kilia). W okresie Układu Warszawskiego utrzymywanie silnej flotyli na Dunaju było z jednej strony narzędziem nacisku na Jugosławię, z drugiej zaś doskonałym przykładem „braterskiego zaufania” między państwami należącymi do bloku socjalistycznego. Obecnie Dunaj odgrywa przede wszystkim rolę jednej z najważniejszych arterii komunikacyjnych Rumunii zarówno w wymiarze międzynarodowym, jak i wewnętrznym (rolę rzeki doskonale unaocznili idące w setki milionów dolarów straty poniesione przez rumuńską gospodarkę w wyniku zatrzymania żeglugi w następstwie bombardowań Jugosławii przez NATO w 1989 roku), a także (za sprawą dwóch hydroelektrowni) istotnego zasobu energetycznego. Flotylla Dunajska jest jedynym komponentem rumuńskiej marynarki wojennej, w którym ograniczanie ilości jednostek szło w parze z wprowadzaniem nowych okrętów, choć był to raczej efekt inercji systemu zamówień niż rezultat świadomej i celowej polityki. Od 1995 roku rzeczny związek taktyczny ponownie znajduje się w operacyjnym podporządkowaniu marynarki jako Flotylla Dunajska „Mihail Kogălniceanu”³².

Obecnie flotylla składa się z:

- dowództwa i sztabu (z kompanią zabezpieczenia i ochrony oraz grupą jednostek transportowych).
- 67 dywizjonu rzecznych okrętów artyleryjskich,
- 88 dywizjonu rzecznych okrętów patrolowych,
- 307 batalionu piechoty morskiej.



Rumuński pancerny kuter rzeczny Opanez (fot. Forțele Navale Române).

32 Mihail Kogălniceanu (1817-1891) – polityk, historyk i publicysta. W 1863 roku, po utworzeniu unii Mołdawii i Wołoszczyzny, został pierwszym premierem Rumunii.

Flotylla bazuje w Tulczy (Tulcea, Dobrudża, zachodni kraniec delty Dunaju), Mangali (nad Morzem Czarnym, na południe od Konstancy, Dunaj dostępny jest z tego portu na pośrednictwem kanału³³), Brăili (w Muntenii) i Drobeta-Turnu Severin (na granicy z Serbią). Z dyslokacji baz wynika jasno, że flotylli dedykowana są zadania w dwóch rejonach: w delcie Dunaju oraz na granicznym odcinku rzeki oddzielającym Rumunię i Serbię. W każdej z baz stacjonuje barka koszarowa (*Dunarea, Oltul, Opanest, Cerna, Tiranava*). W oparciu o bazy operują ponadto pozostające poza strukturą dywizjonów rzeczne jednostki ratownicze (591, 593, 597), holowniki dostosowane do kruszenia lodu (301, 302, 303, 310, 327, 328) oraz cztery rzeczne stacje demagnetyzacyjne (*Automatica, Electronica, Energetica, Magnetica*, wyporność 433 ton, długość 44,6 m, szerokość 8,0 m, zanurzenie 2,1 m, prędkość maksymalna 12 węzłów, załoga 10). W Tulczy stacjonuje ponadto warsztat pływający nr 49 (1 160 ton, długość 70,0 m, szerokość 14,1 m), dok pływający (wielkość komory 41,4 x 11,5 m), hulk magazynowy oraz samobieżna barka energetyczna (455 ton, elektrownia pływająca). Dodać do tego należy rzeczny okręt dowodzenia *Siret* (wyporność 455 ton, długość 63,5 m, szerokość 11,3 m, zanurzenie 1,86 m, dwa silniki wysokoprężne, prędkość maksymalna 30 węzłów, załoga 25, personel sztabowy 30).

W skład 67 dywizjonu wchodzi jednostki dwóch typów, klasyfikowane obecnie jako monitory rzeczne (*Mihail Kogălniceanu, Ion C. Brătianu*³⁴, *Lascar Catargiu*³⁵) oraz opancerzone kutry patrolowe (*Rahova, Opanez, Smârdan, Posada, Rovine*). 88 dywizjon (podzielony na dwie grupy) składa się z tuzina kutrów patrolowych (wcześniej klasyfikowanych jako trałowce rzeczne) typu VD³⁶.



Rumuński monitor *Mihail Kogălniceanu*
(fot. Forțele Navale Române).



Grupa rumuńskich monitorów i kutrów pancernych podczas żeglugi na Dunaju. Na pierwszym planie *Mihail Kogălniceanu* (fot. Forțele Navale Române).

33 Kanał Dunaj – Morze Czarne rozpoczęto budować na początku lat pięćdziesiątych przy masowym wykorzystaniu pracy więźniów politycznych. Do momentu zawieszenia budowy w 1953 roku umrzeć z głodu i wyczerpania miało około 150 000 – 200 000 niewolników systemu komunistycznego (stąd miano „kanału śmierci”, Canalul Morții lub „cmentarza rumuńskiej burżuazji”). Inwestycję ukończył Ceaușescu w 1984 roku. Kanał łączy Dunaj, w okolicy miasta Cernavodă, z portem Agigea. Główny kanał biegnie od głównego koryta kanału w okolicy miasta Poarta Alba do Năvodari nad Morzem Czarnym. Ma on długość 64,2 km i skraca drogę do prawie 400 km, omijając trudną nawigacyjnie deltę Dunaju. Kanał ma szerokość 90 m na dnie i 120 m na powierzchni, głębokość gwarantowana to 7 m. Prześwit pod mostami jest nie mniejszy niż 17 m, zaś pod liniami energetycznymi nie mniejszy niż 29 m.

34 Ion Brătianu (1821 - 1891) – polityk, działacz niepodległościowy, republikanin pozostający po utworzeniu księstwa, a później królestwa Rumunii w opozycji do panującego domu Hohenzollern-Sigmaringen i monarchistów.

35 Lascăr Catargiu (1823 - 1899) - rumuński konserwatywny polityk urodzony w Mołdawii.

36 Forțele Navale Române Organizare, <https://www.navy.ro/despre/organizare/organizare.php>, dostęp: 08.01.2019.

Rumuńskie bojowe okręty rzeczne

| |
|--|
| Monitory |
| <i>Mihail Kogălniceanu</i> (w kampanii od 1993 roku), <i>Ion C. Brătianu</i> (1994), <i>Lasca Catargiu</i> (1996), budowa stocznia marynarki w Drobeta Turnu-Severin – wyporność 522 tony, długość 52,0 m, szerokość 9,0 m, zanurzenie 1,72 m, uzbrojenie: 2 x 100 mm armaty, 2 x 2 armaty 30 mm, 2 x 4 karabiny maszynowe 14,5 mm, 3 x II wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych Strzała, 2 x 40 wyrzutnie niekierowanych pocisków raketowych kalibru 122 mm, dwa silniki wysokoprężne o łącznej mocy 2200 KM, prędkość maksymalna 32 km/h, zasięg 1000 km, autonomiczność 7 dni, załoga: 5 oficerów, 14 podoficerów starszych, 39 podoficerów młodszych i marynarzy. |
| Opancerzone kutry patrolowe |
| <i>Rahova</i> (w kampanii od 1987 roku), <i>Openez</i> (1988), <i>Smârdan</i> (1990), <i>Posada</i> (1990), <i>Rovine</i> (1989), budowa stocznia marynarki w Magnali – wyporność 322 tony, długość 44,5 m, szerokość 8,0 m, zanurzenie 1,3 m, uzbrojenie: 1 x armata 100 mm, 1 x 2 armaty 30 mm, 1 x 4 karabiny maszynowe 14,5 mm, 2 x 1 karabiny maszynowe 12,7 mm (w wieżyczkach), 2 x 40 wyrzutnie niekierowanych pocisków raketowych (opcjonalnie), trzy silniki wysokoprężne o łącznej mocy 1200 KM, prędkość maksymalna 31 km/h, zasięg 500 km, autonomiczność 3 doby, załoga: 4 oficerów, 9 starszych podoficerów, 34 młodszych podoficerów i szeregowych. |
| Kutry patrolowe (ex-trałowce rzeczne) |
| F-142, F-143, F-147, F-148, F-149, F-150, F-151, F-153, F-157, F-159, F-163, F-165 (w kampanii 1980-1983) – wyporność pełna 95 ton, długość 32,0 m, szerokość 4,5 m, zanurzenie 0,9 m, uzbrojenie: 2 x 2 karabiny maszynowe 14,5 mm (lub 1 x 2 armaty 30 mm i 1 x 4 karabiny maszynowe 14,5 mm), sześć min, dwa silniki wysokoprężne o łącznej mocy 870 KM, prędkość maksymalna 25 km/h, zasięg 820 km, autonomiczność 3 doby, załoga: 2 oficerów, 5 starszych podoficerów, 10 młodszych podoficerów i szeregowych. |

Opracowanie własne według: Nave Fluviale, <https://www.navy.ro/despre/nave.php>, dostęp: 08.01.2019.

307. batalion piechoty morskiej organizacyjnie wchodzi w skład Flotylli Dunajskiej, ale operacyjnie podporządkowany jest bezpośrednio dowódcy Marynarki Wojennej. Po wejściu do NATO obserwuje się tendencję do nadania mu charakteru formacji elitarniej, zdolnej do współdziałania z sojusznikami w zakresie klasycznych działań amfibijnych i innych przedsięwzięć ekspedycyjnych (kompanijne grupy bojowe rotacyjnie pełniły służbę w składzie sił KFOR w Kosowie), ale posiadającej również zdolności w zakresie zwalczania terroryzmu „z morza” i „na morzu”. W skład batalionu stacjonującego w Babadag (rejon Tulczy) wchodzi: kompania piechoty morskiej, zmotoryzowana kompania piechoty morskiej (16 wozów TABC-79M, dwuosiowy wóz bojowy oparty o konstrukcję sowieckiego pojazdu BTR-70), kompania wsparcia (z plutonem samobieźnych wyrzutni niekierowanych pocisków raketowych kalibru 122 mm), kompania logistyczna, grupa rzecznych jednostek transportowych (transportowce rzeczne C 417, C 418, C 419: nośność 200 ton, długość 47,0 m, szerokość 8,6 m, zanurzenie 1,4 m, prędkość maksymalna 17 km/h oraz trzy promy rzeczne typu MLC 300 o nośności 450 ton)³⁷.

Omawiając rumuńskie siły rzeczne wspomnieć należy również o Policji Granicznej. Formacja ta, dzięki funduszom pochodzącym z Unii Europejskiej, gruntownie zmodernizowała swoją flotyllę. Przestarzałe jednostki (w tym powstałe na licencji chińskiej typy Shanhai) zostały wycofane, a ich miejsce zajęły zbudowane w Istanbul Shipyard (kontrakt podpisano w styczniu 2010 roku) jednostki typu SNR 17. W odróżnieniu od poprzedników, pochodzących z demobilu marynarki, są to typowe jednostki dedykowane służbie porządku publicznego, wymagające znacznie mniejszej

³⁷ Regimentul 307 Infanterie Marină, https://www.navy.ro/despre/organizare/flotila_fluviala/bat_307.php, dostęp: 08.01.2019.

załogi (zaledwie czterech funkcjonariuszy) oraz nieporównywalnie tańsze w eksploatacji. Mają one po 17,26 m długości, 4,55 m szerokości i 1,0 m zanurzenia. Dwa silniki o mocy 700 KM każdy nadają im prędkość maksymalną 50 km/h. Dwie z nich rozmieszczono na granicy z Ukrainą (w delcie Dunaju), jedną na granicy z Mołdową (na Prucie) oraz dwie na granicy z Serbią (na Dunaju w Żelaznych Wrotach)³⁸.

Flotylla rzeczna Policji Granicznej Bułgarii

Bułgaria nie utrzymuje odrębnych sił rzecznych, a jedynie rozbudowaną graniczną formację policyjną, ze sporą grupą jednostek pływających. Wynika to z faktu, że poza granicą morską na wschodzie o długości 354 km większość północnej (czyli granicy z Rumunią) biegnie nurtem Dunaju. Na tę wielką rzekę przypada 471 km, na 608 km jej łącznej długości (od ujścia rzeki Timok, gdzie zbiegają się granice Serbii, Rumunii i Bułgarii na zachodnie do miejscowości Silistra na wschodzie). Już to determinuje znaczenie komponentu pływającego Policji Granicznej. Trudno przy tym nie dostrzec, że Policja Graniczna, a przynajmniej jej component pływający, znajduje się pod względem ilości i kondycji jednostek w stanie zapewne lepszym niż marynarka. Wiele uwagi poświęcają mu nie tylko czynniki wewnętrzne, ale również Unia Europejska, co przekłada się z kolei na rozmaite formy wsparcia³⁹.

Jednostki pływające Policji Granicznej Bułgarii

| |
|---|
| Ścigacze patrolowe projektu P-157 |
| <i>Balcik</i> (524, ex-BG 11, <i>Neustadt</i>), <i>Nesebar</i> (525, ex-BG 14, <i>Duderstadt</i>), <i>Sozapol</i> (526, ex-BG 18, <i>Rosenhaim</i>). Ścigacze patrolowe typu P-157, budowa: zakłady Lürssen z Bremen <i>Vege sack</i> w latach 1968-1970 dla niemieckiej morskiej straży granicznej (Bundesgrenzschutz See). W 1990 zdjęto z nich uzbrojenie artyleryjskie – dwie 40 mm armaty Boforsa, W 2002 przekazano Bułgarii BG 18, w roku następnym kolejne dwie jednostki. Wyporność standardowa 175 ton, wyporność 203 tony, długość 38,5 m, szerokość 7,0 m, zanurzenie 1,7 m, dwa silniki wysokoprężne Maybach o mocy 14 400 KM, prędkość maksymalna 31 węzłów, uzbrojenie (zainstalowane w Bułgarii) 2 x podwójnie sprzężona 23 mm armata ZU-23-2, załoga 9. |
| Ścigacze patrolowe typu FFPB 21 |
| <i>Burgas</i> (514), <i>Kawarna</i> (531), <i>Warna</i> (534) – budowa: Fr. Fassmer GmbH & Co. KG z z Bremen <i>Vege sack</i> . <i>Burgas</i> i <i>Warna</i> w eksploatacji od grudnia 2003, <i>Kawarna</i> od listopada 2005. Wyporność 45 ton, długość 21,0 m, szerokość 3,9 m, zanurzenie 1,1 m, dwa silniki wysokoprężne Deutz o mocy 1 100 KM, prędkość maksymalna 34 węzły, załoga 5. |
| Ścigacz patrolowy typu FPB 28 |
| <i>Pomorje</i> (511) – budowa: zakłady Lürssen z Bremen <i>Vege sack</i> . W eksploatacji od marca 2008 roku. Wyporność 85 ton, długość 28,2 m, szerokość 6,6 m, zanurzenie 1,4 m, dwa silniki wysokoprężne o mocy 3 000 KM, prędkość maksymalna 36 węzłów, załoga 9. |
| Ścigacz patrolowy typu Damen Stan Patrol 4207 |
| <i>Obzor</i> (525) – budowa DAMEN Shipyards z Gorinchem. W eksploatacji od 2010 roku. Wyporność 205 ton, długość 42,8 m, szerokość 7,11 m, zanurzenie 3,77 m, dwa silniki wysokoprężne Catepillar o mocy 5 700 KM, prędkość maksymalna 23 węzły, załoga 11. |

38 Structura Poliției de Frontieră Române, <https://www.politiadefrontiera.ro/ro/main/pg-structuri-teritoriale-19.html> dostęp: 08.01.2019.

39 Glavna direkcija „Graniczna policija”, <https://www.mvr.bg/gdgp>, dostęp: 08.01.2019.

| |
|--|
| Ścigacze patrolowo-pościgowe typu Patrol 130 |
| <i>Emine</i> (515), <i>Kaliakra</i> (535), <i>Widin</i> (365), <i>Łom</i> (631), <i>Nikopol</i> (632), <i>Swisztow</i> (634), <i>Ruse</i> (645), <i>Silistra</i> (615) – budowa Baltic Workboats Shipyard z Nasva na estońskiej wyspie Saaremaa ¹ . W eksploatacji od 2009-2010. Wyporność standardowa 12,3 tony, wyporność 14,25 ton, długość 13,75 m, szerokość 4,0 m, zanurzenie 0,75 m, dwa silniki wysokoprężne Volvo Penta D11A-C EVC-C o mocy 1 540 KM zasilające dwa pędniki strugowodne Hamilton HJ 322, prędkość maksymalna 40 węzłów, załoga 5 (-5 grupa inspekcyjna). |
| Ścigacze patrolowo-pościgowe projektu 1400M |
| 511, 512, 521, 532, 533 przekazane przez Związek Sowiecki w latach 1985-1989. Wyporność standardowa 35,9 tony, wyporność 39,7 tony, długość 23,8 m, szerokość 5,2 m, zanurzenie 1,9 m, dwa silniki wysokoprężne D-DM 1A o mocy 2 200 KM, prędkość maksymalna 30 węzłów, zasięg przy prędkości 12 węzłów 500 mil morskich, uzbrojenie: 2 x II 12,7 mm karabiny maszynowe, załoga 9. |
| Kutry patrolowo-pościgowe typu 500 |
| <i>Kiten</i> (512), <i>Bjala</i> (533) – zakupione dla Bułgarii w ramach program UE Poland and Hungary Assistance Economic Restructuring Programme) w Cantieri Navali del Golfo z Gaeta, w eksploatacji od grudnia 2007 roku. Wyporność 8 ton, długość 11,6 m, szerokość 3,7 m, zanurzenie 0,65 m, dwa silniki wysokoprężne o mocy 870 KM, prędkość maksymalna 37 węzłów, załoga 3. |
| Łodzie patrolowo-pościgowe |
| Dwie (623, 642) typu Quicksilver 580 Pilothouse (0,95 tony, w eksploatacji od 2003 roku, trzy typu Boston Whaler 27-foot Vigilante (1,8 tony, w eksploatacji od 1993 roku). |

Opracowanie własne według: IHS Jane's Fighting Ships 2014/15, s. 92-93.

Wspomnieć należy również o jednostkach pływających armii węgierskiej. W składzie batalionu rozminowania znajduje się grupa trzech trałowców rzecznych jugosłowiańskiego typu *Neštin*. Okręty bazują w budapesztańskiej dzielnicy Újpest.

Zamiast podsumowania

W okresie zimnej wojny politykę zagraniczną, a co za tym idzie planowanie obronne Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii cechowała daleko idąca schizofrenia. Była ona krajem ewidentnie socjalistycznym, jednakże pozostającym poza ramami bloku moskiewskiego i co więcej, zaangażowanym w tworzenie bloku państw, które potencjalnie stanowić mogły trzecią siłę w rozgrywce między Wschodem, a Zachodem, czyli, tak zwanego, ruchu państw niezaangażowanych. Początkowo, w związku z konfliktem o włoski Triest, stojący na czele Federacji marszałek Tito zakładał, że głównym przeciwnikiem będą Brytyjczycy i Amerykanie. Jednakże wraz z rozbratem ze Stalinem bardzo poważnie zaczęto brać pod uwagę zagrożenie ze strony Sowieców i ich sojuszników. Doprowadziło to nawet to zawarcia umowy wojskowej z Grecją i Turcją (a więc państwami członkowskimi NATO) zwanej Paktem Bałkańskim⁴⁰. Niechęć Moskwy do tolerowania drenażu swojej strefy wpływów przypominała o sobie w sposób niezwykle brutalny w 1956 roku na Węgrzech i w 1968 roku w Czechosłowacji. Przygotowując się do odparcia agresji zarówno ze Wschodu, jak i Zachodu Jugosławia opracowała koncepcję obrony totalnej, zakładającej połączenie wysiłku wojsk operacyjnych podporządkowania centralnego oraz znajdujących się w dyspozycji władz poszczególnych republik formacji obrony terytorialnej. W zamyśle tym do podstawowych zadań flotyli rzecznej zaliczono: prowadzenie działań zagrodowo-minowych na Dunaju w celu uniemożliwienia przeciwnikowi wykorzystania rzeki do prowadzenia działań

40 W grudniu 1953 roku zawarto w Ankarze porozumienie polityczne, zaś w sierpniu roku następnego w Belgradzie porozumienie wojskowe.

ofensywnych z kierunku zachodniego i północno-zachodniego (węgierskiego, była to ewidentna reminiscencja z doby Wielkiej Wojny i roli sił rzecznych w walkach o Belgrad oraz wschodniego, rumuńsko-bułgarskiego, tutaj szczególną rolę odgrywało zablokowanie Żelaznych Wrót), zapewnienie ruchliwości taktycznej wojskom lądowym na całym jugosłowiańskim odcinku Dunaju poprzez wysadzanie desantów taktycznych i organizację przepraw, zapewnienie możliwości odwrotu przez rzekę siłom własnym w przypadku opuszczenia obszarów położonych na północ od Dunaju (Wojwodina), przeciwdziałania zagrożeniu minowemu ze strony przeciwnika i odebranie mu swobody działania na rzece (w tym zwalczanie, we współdziałaniu z wojskami lądowymi i lotnictwem jego przepraw), zorganizowanie – w przypadku odwrotu na południe – siłami ocalałego personelu, wspólnie z formacjami obrony terytorialnej partyzantki rzecznej ukierunkowanej na ograniczenie wykorzystania rzeki poprzez działania dywersyjne i specjalne oraz masowe sabotaże. Z owego zbioru zadań wynikała omówiona wcześniej zimnowojenna organizacja sił rzecznych oraz ich uzbrojenie i wyposażenie.

Wraz z rozpadem Jugosławii, w Serbii dokonano daleko idącej redefinicji zadań flotylli, co było rezultatem zarówno zmiany uwarunkowań geograficzno-wojskowych, jak i (a może przede wszystkim) drastycznej redukcji środków finansowych, które przeznaczać można na utrzymanie Flotylli Recznej. W epoce „pojugosłowiańskiej” formacja ta została więc znacząco ograniczona pod względem jakościowym i ilościowym. W pierwszym wymiarze najbardziej dobitnym przejawem tego była rezygnacja z utrzymywania rzecznych okrętów desantowych, zwłaszcza zaś jednostek zdolnych do transportu czołgów, wozów bojowych i innej ciężkiej techniki bojowej. Wprowadzenie w skład flotylli batalionów pontonowych z parkami mostowymi oraz transporterami PTS-M w znikomym stopniu zrekompensowało to posunięcie. Zasadniczo zredukowano ilość pozostających w kampanii jednostek pozostałych klas. W ślad za tym poszło, co oczywiste, uproszczenie i „spłaszczenie” struktury organizacyjnej.

Obecnie serbska Flotylla Reczna to związek taktyczny pozostający w strukturze organizacyjnej wojsk lądowych przeznaczony do zapewnienia dogodnego reżimu operacyjnego na Dunaju, w tym prowadzenia rzecznych działań przeciwo-minowych i patrolowych oraz wsparcia, w dogodnych warunkach, wojsk lądowych, głównie poprzez zapewnienie im zdolności pokonywania przeszkód wodnych i wysadzanie z rzeki grup rozpoznawczych, gdyż inne zdolności są nader ograniczone. Kolejna grupa zadań związana jest ze wsparciem służb porządku publicznego (zwłaszcza rzecznych oddziałów policji) oraz udziałem w działaniach z zakresu reagowania kryzysowego, zwłaszcza w warunkach katastrof naturalnych (powodzi⁴¹).

Dodać można, że flotylla, będąc jeszcze batalionem 1. Brygady i znajdując się jeszcze w fazie organizacji, odegrała rolę instrumentu tak zwanych *wojskowych środków budowy zaufania* w przełamywaniu międzynarodowej izolacji, w której znalazła się Serbia po interwencji NATO w 1999 roku. W 2004 roku przeprowadzono serbsko-rumuńskie ćwiczenie struktur reagowania kryzysowego *Pławi Put* (Błękitna droga) poświęcone bezpieczeństwu na Dunaju, łącznie z odbiciem jednostki zajętej przez terrorystów przez rumuńską grupę abordażową wysadzoną ze śmigłowca i serbską operującą z kutra desantowego. Był to jeden z pierwszych kroków prowadzących Serbię na powrót na „europejskie salony”. W 2007 roku zorganizowano na Sawie w rejonie Šabaca serbsko-węgierskie ćwiczenie *Velika Reka* (Wielka rzeka). Scenariusz zakładał wspólne przeciwdziałanie skutkom powodzi, która nawiedziła obszary nadgraniczne. Uczestniczył w nim 110. batalion pontonowy dowodzony przez podpułkownika Zorana Stanica. W 2017 roku miało miejsce trójstronne, bułgarsko-rumuńsko-serbskie ćwiczenie *Dunavska stražba* (Straż na Dunaju) również poświęcone kwestiom bezpieczeństwa żeglugi

41 Na przykład w grudniu 2011 roku 1. batalion pontonowy wystawił most na rzece Lim w Brodarevie. Miał on 65 m długości i doraźnie zastąpił stałą przeprawę zerwaną przez powódź. Doprowadziło to do zerwania kontaktu ze światem 10 wsi położonych na prawym brzegu Lim, u podnóża Gór Jadovnik. Most utrzymywany był przez rok, przez liczące 15 żołnierzy zespoły ze składu batalionu.

i zagrożenia terrorystycznego. Przełomem w odniesieniu do stricte militarnego wymiaru współpracy międzynarodowej było zaś serbsko-węgierskie (ze strony madziarskiej pododdziały inżynieryjne wojsk lądowych) ćwiczenie *Gwiedzieni maczak* (Żelazny kot), które to przedsięwzięcie realizowane jest od 2011 roku⁴². Serbowie wspominają ponadto o możliwości wykorzystania swojej flotylli rzecznej w misjach ONZ⁴³. Jest zatem swoistą prawidłowością, że w tworzeniu relacji z sąsiadami marynarki, nawet te rzeczne flotylle, posiadają znacznie większe możliwości niż formacje lądowe i lotnicze.

Flotylla Rieczna eksploatuje sprzęt będący spuścizną po czasach jugosłowiańskich. Jego dekapitalizacja, ze względu na niski poziom skomplikowania technicznego i względną łatwość prowadzenia czynności obsługowo-remontowych postępuje jednak zdecydowanie wolniej niż w wojskach lotniczych, a nawet w wojskach lądowych. Wykorzystując posiadane zasoby Flotylla może więc funkcjonować jeszcze przez długie lata, nawet bez poważniejszych środków przeznaczanych na pozyskanie nowych jednostek, czy też gruntowne modernizacje już eksploatowanych. I tak zapewne się stanie. Można zakładać, że Serbia utrzymywać będzie siły rzeczne i to w większym stopniu z potrzeb generowanych przez zagrożenia kryzysowe i potencjalne klęski żywiołowe, niż potrzebę militarną. Wszak interwencja NATO przeciwko Jugosławii pokazała, że wartość bojowa sił rzecznych w warunkach o średniej lub dużej intensywności działań okazała się mniej niż symboliczna, a jednocześnie z drugiej strony, po zniszczeniu przez lotnictwo Sojuszu wszystkich trzech mostów w Novim Sadzie to flotylla zorganizowała tymczasową komunikację nie tylko między dwoma częściami miasta, ale również między Wojwodiną, a resztą państwa. Poza tym pozostaje jeszcze wymiar symboliczno-prestiżowy. Trudno by Serbia zrezygnowała ze swojej rzecznej floty, tak długo jak analogiczne siły utrzymuje Rumunia. Przy czym obie formacje są, w dużej mierze pozostałością zimnej wojny, choć przyznać trzeba, że Serbowie sprawniej dostosowali swoją flotyllę do wymogów współczesności.

Z kolei kształt flotylli rumuńskiej, a zwłaszcza obecność w jej składzie monitorów rzecznych jest konsekwencją faktu, że takie właśnie jednostki budowano w epoce schyłkowego regime Ceaușescu, w związku z czym są one stosunkowo młode i mają przed sobą lata służby. Co więcej sytuacja, na Ukrainie i przecinająca deltę Dunaju granica czyni ich posiadanie znacznie bardziej uzasadnionym niż jeszcze kilka lat wcześniej.

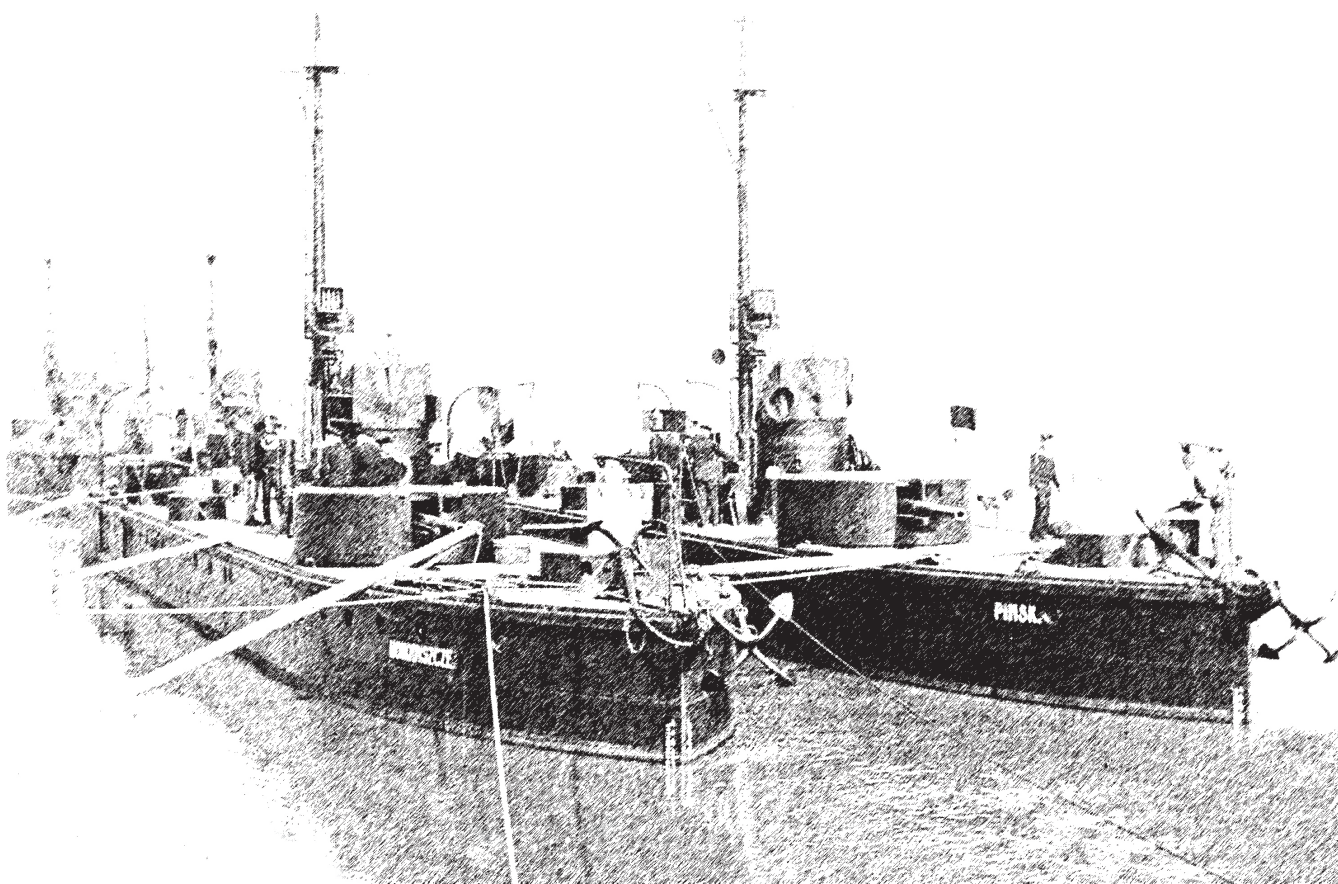


42 Iron Cat 2016, <https://www.youtube.com/watch?v=lu1MuEM8rFA>, dostęp: 05.01.2019.

43 S. Radojević, S. Šoškić, G. Radić, Analysis of Serbian Military Riverine Units Capability for Participation in the United Nations Peacekeeping Operations, w: TransNav. the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Volume 11, Number 2, June 2017, file:///C:/Users/herku/Downloads/Analysis_Radojevic_2_2017.pdf, dostęp: 03.01.2019.



Kadry polskich flotylli rzecznych



„Książę Polesia”. Komandor Witold Zajązkowski. Ostatni dowódca Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej

„Prince of Polesie.” Commander Witold Zajązkowski. The last commander of the Polish river Flotilla

Koleje życia, przebieg służby i dokonania komandora Witolda Zajązkowskiego, słabo znane w społeczeństwie polskim, uzasadniają potrzebę podjęcia szerszych badań poświęconych kadry dowódczej Flotylli Pińskiej. Jeszcze mniej znanymi są kariery pozostałego personelu tego śródlądowego związku operacyjno-taktycznego polskiej Marynarki Wojennej. Studia biograficzne pozwolą pełniej odsłonić dzieje Flotylli i służyć zbiorowemu portretowi jej kadry dowódczej.

The paths of life, the course of service and the achievements of commander Witold Zajązkowski, who is still poorly known, justify the need to undertake more extensive research on the commanding staff of the Pinsk Flotilla. The other careers of people from this inland units are also less known. Biographical studies will allow us to reveal the history of the Flotilla and serve the collective portrait of her commanding staff.

Dotychczasowe badania nad dziejami Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej (zwanej do 1931 roku Flotyllą Pińską) koncentrują się głównie na kwestiach związanych z jej strukturą organizacyjną, charakterystyką poszczególnych jednostek pływających, planach rozbudowy, szkolenia personelu, roli i miejscu Flotylli w planach wojennych II Rzeczypospolitej oraz na udziale tego śródlądowego związku operacyjno-taktycznego polskiej MW w wojnie 1939 r.¹ Na marginesie głównego nurtu badawczego pozostają kwestie personalne. Celowym byłoby zatem podjęcie studiów biograficznych nad kadrami dowódczą Flotylli. Poznanie losów i prześledzenie karier zawodowych oficerów wyznaczanych na stanowiska dowódcze pozwoliłoby bowiem przygotować monografię stanowiącą rodzaj portretu zbiorowego kadry dowódczej sił rzecznych II Rzeczypospolitej. Skutkowałoby to tym, że obraz dziejów Flotylli byłby pełniejszy i bardziej wszechstronny.

Badania biograficzne dotyczące oficerów, którzy w okresie międzywojnia dowodzili Flotyllą Pińską zainicjował w latach 90. XX stulecia Ireneusz Bieniecki, znany polski historyk wojskowości. Wyniki swoich ustaleń badawczych opublikował w dwóch artykułach zamieszczonych na łamach „Przeglądu Morskiego” („PM”)². W 1995 r. Czesław Ciesielski, historyk specjalizujący się w najnowszych dziejach morskich Polski, opublikował wartościową monografię pt. „Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej”, w której zamieścił szkic biograficzny poświęcony kmdr. Witoldowi Zajązkowskiemu, ostatniemu dowódcy Flotylli Rzecznej MW. Podstawowe dane biograficzne do-

1 Zob. wartościowe monografie: J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919–1939, Warszawa 1994; I. Bieniecki, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925–1935 w świetle sprawozdań inspektorów armii i oficerów Korpusu Kontrolerów, Toruń 2005; M. Borowiak, Zapomniana flota. Mokranysy. Polska Marynarka Wojenna w wojnie z Rosją Sowiecką w 1939 r., Warszawa 2014.

2 I. Bieniecki, Komandor Witold Zajązkowski (1892–1977) – dowódca Flotylli Pińskiej, Przegląd Morski (dalej PM) 1990, nr 4, s. 58–62; Dowódcy Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej (1919–1939), PM 1998, nr 11, s. 99–107.

tyczące przebiegu służby ośmiu oficerów, którzy w latach 1919–1939 dowodzili kolejno Flotyllą Pińską znalazły się także na kartach monumentalnej pracy pt. „Kadry Morskie Rzeczypospolitej”, opublikowanej nakładem wydawnictwa Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni w 1996 roku³. Książkę przygotował zespół autorów pracujący pod kierunkiem Jana Kazimierza Sawickiego, historyka specjalizującego się w dziejach żegluga polskiej w XX w., inicjatora i redaktora liczącej ponad czterdzieści pozycji serii *Księgi Floty Ojczystej*. W ostatnim dwudziestolecium nie prowadzono *de facto* odrębnych badań nad kadrami dowódczą sił rzecznych Polski w okresie międzywojennym.

W tym czasie ukazały się jednakże dwa obszernie studia poświęcone dziejom korpusu oficerskiego polskiej MW w okresie międzywojnia. Autorem pierwszego z nich jest Jarosław Tuliszka, a studium nosi tytuł „Wyższa kadra dowódcza polskiej Marynarki Wojennej Drugiej Rzeczypospolitej”⁴. Autor zawarł w nim m.in. opinie o wybranych oficerach Flotylli Pińskiej oraz oceny ich umiejętności dowódczych. W 2005 roku Dariusz Nawrot, historyk wojskowości specjalizujący się w dziejach polskiej MW, opublikował studium pt. „Korpus oficerski Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej”⁵. Ta znakomicie udokumentowana praca może posłużyć badaczom jako cenna pomoc przy weryfikowaniu szczegółowych danych biograficznych dotyczących przebiegu służby dowódców Flotylli Pińskiej, a zarazem stanowi interesujący materiał do przemyśleń odnośnie ich umiejętności dowodzenia śródlądowym związkiem operacyjno-taktycznym polskiej MW. W 2010 roku Dariusz Nawrot opublikował ponadto książkę pt. „Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana”⁶. Wśród 13 zamieszczonych w pracy biogramów znalazł się także biogram kmdr. Witolda Zajączkowskiego.

Niniejszy artykuł biograficzny prezentujący przebieg służby i dokonania kmdr. Witolda Zajączkowskiego wpisuje się w postulowany przez autora projekt zainicjowania szerszych badań poświęconych kadrze dowódczej Flotylli Recznej (Flotylli Pińskiej), śródlądowego związku operacyjno-taktycznego polskiej MW. Postać kmdr. Zajączkowskiego, jednego z najbardziej utalentowanych oficerów swego pokolenia, jest bowiem nadal słabo znana w polskim społeczeństwie, z wyjątkiem wąskiego grona historyków i pasjonatów dziejów Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej⁷.

Witold Zajączkowski urodził się 17/29 marca 1892 r. w Symferopolu na Krymie, wchodzącym w owym czasie w skład guberni taurydzkiej Cesarstwa Rosyjskiego⁸. Jego rodzice: Bronisław (1860–1930) i Henryka z Choroszewskich (1873–1896) byli polską szlachtą wywodzącą się z Wileńszczyzny⁹. Ojciec był absolwentem Instytutu Inżynierów Cywilnych w Petersburgu. Trudności ze znalezieniem pracy, zmusiły go do porzucenia ojcowizny i wyjazdu wraz z żoną na Krym, gdzie

3 Kadry Morskie Rzeczypospolitej, t. II, Polska Marynarka Wojenna, cz. I Korpus oficerów 1918–1947, pod redakcją Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, *passim*.

4 J. Tuliszka, Wyższa kadra dowódcza polskiej Marynarki Wojennej Drugiej Rzeczypospolitej, Toruń 2000.

5 D. Nawrot, Korpus oficerski Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej, Gdańsk 2005.

6 D. Nawrot, Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana, Gdynia 2010.

7 W 2016 r. autor przygotował hasło encyklopedyczne: Zajączkowski Witold/Зайончковский Витольд (1892–1977), lejt-nant rosyjskiej Marynarki Wojennej (MW), komandor polskiej MW, które 4 września 2016 r. zostało zamieszczone na polskiej stronie internetowej encyklopedii elektronicznej „Polski Petersburg”, zob. <http://www.polskipetersburg.pl/hasla/zajaczkowski-witold>; Encyklopedia powstała we współpracy Międzynarodowego Centrum Kultury w Krakowie z Międzynarodową Fundacją Charytatywną im. D. Lichaczowa w St. Petersburgu w celu popularyzowania w społeczeństwie polskim i rosyjskim postaci wybitnych Polaków związanych z „Wenecją Północy”. Aktualnie trwają prace nad zamieszczeniem rosyjskojęzycznej wersji tego hasła na rosyjskiej stronie internetowej encyklopedii elektronicznej „Polski Petersburg”.

8 Datyienne występujące w tekście artykułu dotyczące okresu pobytu W. Zajączkowskiego w Imperium Rosyjskim i jego służby pod banderą św. Andrzeja podano według starego i nowego stylu, oddzielając je ukośnikami.

9 Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego (dalej: CAW-WBH) w Warszawie, Akta Personalne: Zajączkowski Witold, sygn. AP 1769/89/5822, Karta Ewidencyjna, karty niepaginowane; W. Zajączkowski, *Lata młodości i wojna światowa na Bałtyku*, Toronto 1970, s. 2.; Zajączkowski napisał pamiętnik w latach 60. XX w. przebywając na emigracji w Kanadzie i powieścił go w liczbie 20 egzemplarzy. W 1995 r. jeden egzemplarz został przekazany przez córkę Zajączkowskiego – Helenę Krzyżanowską w darze dla Biblioteki Muzeum MW w Gdyni. Kopia tego egzemplarza w zbiorach autora niniejszego artykułu.

objął stanowisko architekta miejskiego w Symferopolu. Oboje rodzice byli katolikami i w tej wierze wychowali swego syna¹⁰. Beztróskie dzieciństwo Witolda przerwała śmierć matki, która osierociła go, gdy miał zaledwie cztery lata. Opiekowała się nim macocha – Janina Wieszczycka, która wychowywała go w polskiej, patriotycznej atmosferze¹¹.

Po ukończeniu sześciu klas gimnazjum klasycznego w Symferopolu wyjechał w 1908 r. do Petersburga i po zdaniu egzaminu konkursowego został przyjęty w poczet słuchaczy Korpusu Morskiego. Motywacje Zajączkowskiego decydującego się na rozpoczęcie studiów w elitarniej wojskowej szkole morskiej, której ukończenie było przepustką do kariery w Rosyjskiej Cesarskiej MW, są bez wątpienia zagadnieniem złożonym i trudnym do obiektywnej weryfikacji. Jeśli wierzyć opiniom, które zamieścił w swoim pamiętniku, kluczową rolę odegrał czynnik emocjonalny. Od dzieciństwa fascynowało go morze, marynarski mundur i wizja przygód na odległych akwenach, co ugruntowały rozmowy z dalekim kuzynem Edwardem Wieszczyckim, oficerem carskiej MW, bohaterem walk toczonych w obronie Port Artur podczas wojny rosyjsko-japońskiej w latach 1904–1905¹². Znajomość realiów tamtej epoki każe jednak powątpiewać czy marzenia i fascynacje morzem szesnastoletniego młodzieńca mogły być czynnikiem decydującym przy podejmowaniu tak ważkiej decyzji. Służba w siłach zbrojnych Rosji, jednego z państw zaborczych, była przecież niechętnie postrzegana w kręgach polskiego społeczeństwa, szczególnie na terenach Królestwa Polskiego, gdzie otrzymanie rosyjskiego patentu oficerskiego uważano niekiedy za zdradę narodową¹³. Jeśli zatem Bronisław Zajączkowski wychowujący syna w patriotycznej atmosferze zdecydował się posłać go do Korpusu Morskiego to musiał uznać, że taki wybór drogi życiowej uzasadniają realia życia Polaków pozbawionych ojczyzny na skutek zaborów. Być może na jego decyzję wpłynęły także narastające problemy wychowawcze z synem, który był młodzieńcem impulsywnym i coraz częściej naruszał zasady szkolnej dyscypliny. Na domiar złego zaczął mieć kłopoty z nauką i w efekcie stanął wobec realnej groźby nieotrzymania promocji do następnej klasy¹⁴.

Brać też trzeba pod uwagę czynnik ekonomiczny, gdyż wstąpienie do rosyjskiej wojskowej szkoły morskiej gwarantowało uzyskanie wykształcenia na koszt państwa, a służba w marynarce wojennej Imperium Rosyjskiego na etacie oficerskim zapewniała stały dochód. W swym pamiętniku Witold Zajączkowski nadmienia przecież, że na decyzję ojca wpłynęły namowy Edwarda Wieszczyckiego, oficera służącego pod banderą św. Andrzeja¹⁵. Można zatem postawić hipotezę, że Bronisław Zajączkowski założył, iż pobyt syna w Korpusie Morskim w rygorach dyscypliny wojskowej rozwiąże problemy wychowawcze, których syn przysparzał, a służba w Rosyjskiej Cesarskiej MW na etacie oficerskim usamodzielną Witolda finansowo.

W 1910 r., po zakończeniu edukacji w rotach kadeckich, Zajączkowski uzyskał prawa maturalne i kontynuował naukę na specjalistycznych kursach w rotach gardemaryńskich Korpusu

10 Adnotacja odnośnie wyznania W. Zajączkowskiego znajduje się w Roczniku Oficerskim publikowanym rokrocznie aż do kwietnia 1916 r. do użytku wewnętrznego przez Wydział Statystyczny Sztabu Głównego Rosyjskiej Cesarskiej MW, a także w jego Karcie Ewidencyjnej zdeponowanej w CAW-WBH w Warszawie. Zob. *Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского Ведомства*, Петроград 1916, s. 400; CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, karty nierapaginowane.

11 W. Zajączkowski, *Lata młodości...*, op. cit., s. 2, 42–43.

12 Ibidem, s. 3, 41, 51–52.

13 Nie wszyscy członkowie rodziny Zajączkowskich popierali decyzję o wstąpieniu Witolda do rosyjskiej wojskowej szkoły morskiej. Symptomatyczna była na przykład postawa jego wuja Karola Ziemackiego zamieszkałego w Petersburgu, z którym Witold utrzymywał zażyłe stosunki podczas studiów w Korpusie Morskim. W. Zajączkowski scharakteryzował ją następująco: „wuj Karol Ziemacki był wielkim patriotą, nienawidził Moskali i krzywym okiem patrzył na moją karierę w rosyjskiej Marynarce Wojennej”, zob. Ibidem, s. 57.

14 W. Zajączkowski nadmienia w pamiętniku o swoich wybrykach uczniowskich oraz problemach z nauką, zob. Ibidem, s. 49, 51–52.

15 Ibidem, s. 52.

Morskiego, co było równoznaczne z rozpoczęciem służby w Rosyjskiej Cesarskiej MW¹⁶. Jego studia w szkole morskiej przypadły na tzw. okres pocuszimski, w którym admiralicja zainicjowała wysiłki na rzecz przeprowadzenia reform w organizacji i systemie szkolenia przyszłej kadry oficerskiej¹⁷. W celu podniesienia poziomu szkolenia teoretycznego w Korpusie Morskim, mającym status szkoły wyższej, znowelizowano programy szkolenia uwzględniając najnowsze trendy w nauce i technice, zatrudniono wykładowców o ponadprzeciętnych walorach intelektualnych oraz zadbano o wyposażenie pracowni i laboratoriów w nowoczesne pomoce dydaktyczne¹⁸. Położono też większy nacisk na kształtowanie umiejętności wykorzystania zdobytej wiedzy teoretycznej podczas organizowanych rokrocznie, w okresie od czerwca do sierpnia, praktyk morskich dla gardemarynów, odbywanych na okrętach szkolnych Korpusu Morskiego¹⁹. Z lektury pamiętnika Zajązkowskiego wynika, że podczas praktyk doskonalili umiejętności niezbędne przyszłemu oficerowi MW, w tym m.in. dowodzenie okrętem, obsługę sprzętu artyleryjskiego oraz broni minowej i torpedowej. Przy sposobności zapoznawał się z warunkami nawigacyjnymi Morza Bałtyckiego oraz innych akwenów morskich i oceanicznych oblewających Europę. Korpus Morski ukończył z 40. lokatą w grupie 130 absolwentów i 5/18 października 1913 r. został awansowany na stopień miczmana²⁰. Otrzymał przydział do 1. dywizjonu 1. Dywizji Konrtrtorpedowców Floty Bałtyckiej bazującego w Libawie (Łot. Liepaja). Od listopada 1913 r. służył na konrtrtorpedowcu „Moskwitianin” („*Москвитянин*”) na stanowisku oficera wachtowego²¹, z miesięczną przerwą w okresie od marca do kwietnia 1914 r., gdy przeniesiono go czasowo na stanowisko młodszego oficera na krążowniku pancernym „Rossija” („*Россия*”), na którym odbył rejs na trasie Kopenhaga – Madera – Algier – Tulon – Helsingfors (fiń. Helsinki) mający na celu demonstrowanie bandery św. Andrzeja na wodach Morza Północnego, Atlantyku oraz na Morzu Śródziemnym²².

W ostatniej dekadzie czerwca 1914 r., podczas wizyty w Kronsztadzie 1. Eskadry Krążowników Liniowych Royal Navy pod dowództwem kadm. Davida Beatty’ego, miczman Zajązkowski został przydzielony w charakterze oficera łącznikowego na brytyjski krążownik liniowy „New Zealand”, co stanowiło duże wyróżnienie. Po zakończeniu misji powrócił na macierzysty okręt, który wraz z pozostałymi jednostkami 1. dywizjonu konrtrtorpedowców eskortował carski jacht „Standard” („*Стандарт*”), na pokładzie którego Mikołaj II wraz z rodziną żeglował w szkiecach Finlandii²³. Na początku lipca 1914 r. Zajązkowskiego przeniesiono na pancernik „Sewastopol” („*Севастополь*”), na którym trwały jeszcze prace wykończeniowe w Stoczni Bałtyckiej, powierzając mu funkcję oficera artylerii głównej. Jak podkreśla w pamiętniku, przydział na ciężki okręt

16 Zajązkowski został wcielony do służby w Rosyjskiej Cesarskiej MW 21 października/31 listopada 1910 r., zob. CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.; W „Roczniku Oficerskim” podano jedynie rok wcielenia do służby, zob. *Список личного состава...*, op. cit.; Gardemaryn (ros. gardemarin) – tytuł wojskowy przysługujący słuchaczom specjalistycznych kursów w Korpusie Morskim. W polskiej MW odpowiednik podchorążego.

17 Termin występujący w historiografii rosyjskiej – okres między zakończeniem wojny rosyjsko-japońskiej a wybuchem pierwszej wojny światowej, tj. 1905–1914.

18 Szerzej o reformach w Korpusie Morskim zob. M. Herma, *Rosyjskie wojskowe szkolnictwo morskie w okresie pocuszimskim. Kształcenie oficerów Rosyjskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej w latach 1905–1914*, Przegląd Historyczno-Wojskowy (dalej: PH-W) 2014, Nr 2, s. 29–36.

19 Zajązkowski pływał na okrętach różnych klas i typów, w tym na okręcie żaglowo-parowym „Wiernyj” („*Верный*”), szkunerze „Zabawa” („*Забава*”), konrtrtorpedowcu „Moskwitianin” („*Москвитянин*”), krążownikach lekkich – „Diana” („*Диана*”) i „Aurora” („*Аврора*”) oraz pancerniku „Cesariewicz” („*Цесаревич*”), zob. W. Zajązkowski, *Lata młodości...*, op. cit., s. 54, 60.

20 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.; *Список личного состава...*, op. cit.; Absolwentom elitarnego Korpusu Morskiego, wyznaczanym na stanowiska dowódców okrętów, zastępców dowódców okrętów, bądź oficerów wachtowych, przysługiwały stopnie oficerów morskich. Pierwszym stopniem oficerskim w Rosyjskiej Cesarskiej MW był stopień miczmana. Jego odpowiednikiem w polskiej MW w okresie międzywojennym był stopień porucznika marynarki.

21 Zajązkowski odnotował w pamiętniku, że otrzymał przydział na konrtrtorpedowca „Moskwitianin” po zakończeniu kampanii letniej przez Flotę Bałtycką. W efekcie, wraz z innymi młodszymi oficerami, został wyokrętowany i aż do wiosny pełnił służbę na lądzie szkoląc rekrutów w charakterze dowódcy plutonu, zob. W. Zajązkowski, op. cit., s. 69.

22 Ibidem, s. 72–80. Dane dotyczące terminu rejsu zob. CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

23 W. Zajązkowski, op. cit., s. 80–86.

artyleryjski przyjął z dużą dozą niechęci, gdyż preferował służbę na kontrtorpedowcach²⁴. W efekcie złożył prośbę o przeniesienie do Floty Syberyjskiej, która zyskała akceptację przełożonych²⁵. Plany wyjazdu na Daleki Wschód uległy jednakże zmianie, gdyż eskalacja konfliktu politycznego w Europie po zamachu w Sarajewie stwarzała potencjalne zagrożenie wybuchu wojny powszechnej. Po ogłoszeniu mobilizacji w Rosyjskiej Cesarskiej MW w dniu 30 lipca 1914 r., na własną prośbę, został ponownie skierowany do służby w 1. Dywizji Kontrtorpedowców Floty Bałtyckiej. Jego starania o przydział na kontrtorpedowiec „Moskwitianin”, na którym rozpoczął swą karierę oficerską, zakończyły się jednak niepowodzeniem, gdyż okręt miał już pełną obsadę. W efekcie otrzymał przydział na kontrtorpedowiec „Mietkij” („Меткий”), na którym objął stanowisko oficera wachtowego²⁶.

Po wybuchu wojny niemiecko-rosyjskiej w dniu 1 sierpnia 1914 r. baza operacyjna w Libawie, w której stacjonował „Mietkij”, została ewakuowana rozkazem dowódcy Floty Bałtyckiej adm. Nikołaja von Essena. „Mietkij” został przebazowany początkowo do Kuivastu na wyspie Muhu z zadaniem patrolowania wód Zatoki Ryskiej, a następnie przebazowano go do Röhöküll, skąd po przejściu przez Cieśninę Moonsundzką (est. Väinameri) wychodził na patrole bojowe na wodach Zatoki Fińskiej²⁷.

Najpoważniejszym wyzwaniem dla miczmana Zajączkowskiego podczas pierwszej kampanii wojennej był udział w zakrojonej na szeroką skalę operacji minowej na wodach południowego Bałtyku, którą dowództwo floty rosyjskiej planowało przeprowadzić w drugiej dekadzie grudnia 1914 r. „Mietkij”, wchodzący w skład półdywizjonu kontrtorpedowców, miał uczestniczyć jedynie w operacji pomocniczej. Wyznaczono mu zadanie postawienia łańcuchów minowych na podejściach do Memla (lit. *Klaipėda*), wysuniętej bazy operacyjnej niemieckich sił morskich na wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Debiut bojowy Zajączkowskiego był nieudany, gdyż podczas przejścia na wody południowego Bałtyku zatoniły dwa spośród czterech kontrtorpedowców półdywizjonu, w efekcie czego dowództwo Floty Bałtyckiej rozkazało dwóm pozostałym okrętom, wśród których znalazł się „Mietkij”, powrót do bazy w Helsingforsie²⁸. Na przełomie 1914/1915 r. działania rosyjskich i niemieckich sił morskich na Bałtyku uległy czasowo zawieszeniu ze względu na postępujące zlodzenie wód w północnej i środkowej części akwenu oraz na przylegających do niego zatokach – Fińskiej, Ryskiej i Botnickiej. Okres pauzy operacyjnej trwającej od stycznia do kwietnia 1915 r. Zajączkowski spędził w Helsingforsie. Podczas kilkumiesięcznego, zimowego postoju w głównej bazie Floty Bałtyckiej nie był nadmiernie obciążany obowiązkami, gdyż do jego zadań należało jedynie szkolenie sygnalistów okrętowych. Z lektury jego pamiętnika wynika, że był to dla niego okres krótkiego wytchnienia od działań wojennych, gdyż po wykonaniu rutynowych obowiązków praktycznie codziennie schodził na ląd²⁹.

W lipcu 1915 r. miczman Zajączkowski otrzymał przydział na nowoczesny kontrtorpedowiec „Zabijaka” („Забияка”), na którym objął stanowisko – rewizora³⁰ oraz drugiego oficera minowo-

24 Zajączkowski uzasadnił swą niechęć do służby na pancerniku następująco: „Wybrałem służbę na kontrtorpedowcach, bo lubiłem bliskość żywiołu i załogi, gdzie byłem czymś [raczej: kimś – M. H.] i mogłem czegoś dokonać”, zob. Ibidem, s. 86.

25 Zajączkowski otrzymał przydział do Floty Syberyjskiej w dniu 30 czerwca/13 lipca 1914 r. zob. *Список личного состава...*, op. cit.

26 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.; Opis tego fragmentu służby w marynarce wojennej Imperium Rosyjskiego zawarty w pamiętniku Zajączkowskiego zawiera kilka błędów. Po pierwsze, otrzymał przydział na kontrtorpedowiec „Mietkij”, jak poprawnie zapisał w swojej Karcie Ewidencyjnej, a nie „Mielkij”, jak błędnie odnotował w pamiętniku. Kontrtorpedowiec o nazwie „Mielkij” nie figuruje na stanie Floty Bałtyckiej w 1914 r. Po drugie, objął stanowisko oficera wachtowego, jak podał w Karcie Ewidencyjnej, a nie „oficera artylerii i dowódcy kompanii”, jak błędnie zapisał w pamiętniku, zob. W. Zajączkowski, op. cit., s. 89–92.

27 Ibidem, s. 92–93.

28 Ibidem, s. 93–100; O niedoszłej operacji postawienia min na podejściach do Memla w 1914 r. zob. także: M. Herma, *Rosyjska flota wojenna na Bałtyku w latach 1905–1917*, Kraków 2010, s. 254–255.

29 W. Zajączkowski, op. cit., s. 102.

30 Rewizor – oficer odpowiedzialny za sprawy gospodarcze, podlegający bezpośrednio dowódcy okrętu.

-torpedowego³¹. Podczas drugiej kampanii wojennej na Bałtyku uczestniczył w dwóch operacjach minowych. W nocy z 3/4 (16/17) grudnia 1915 r. półdywizjon kontrtorpedowców, w skład którego wchodził „Zabijaka”, postawił zagrodę minową na podejściach do portu w Windawie (Łot. Ventspils), okupowanej przez Niemców. Operacja zakończyła się pełnym sukcesem, gdyż kontrtorpedowce rosyjskie bezpiecznie powróciły do bazy w Rewlu (est. Tallinn), a na minach które postawiły zatonięły cztery okręty niemieckie, w tym lekki krążownik „Bremen”, kontrtorpedowce „V 191” i „S 177” oraz dozorowiec „Freya”³². Kolejna operacja minowa z udziałem Zajązkowskiego miała miejsce na początku stycznia 1916 r. Tym razem dowództwo Floty Bałtyckiej zaplanowało postawienie zagrody minowej w rejonie przylądka Steinort, na północ od Libawy. Zespół rosyjski nie dotarł jednak do wyznaczonego rejonu, gdyż na wysokości przylądka Dagerort na wyspie Dagö (est. Hiiumaa) kontrtorpedowiec „Zabijaka” wszedł na dryfującą minę i doznał poważnych uszkodzeń. Okręt został odholowany do bazy w Rewlu, a operację minową przerwano³³. Zajązkowski otarł się o śmierć, gdyż w wyniku eksplozji miny na kontrtorpedowcu zginęło ponad 40 marynarzy, a wielu zostało rannych. W pamiętniku odnotował, że uszedł z życiem jedynie na skutek szczęśliwego dla niego zbiegu okoliczności³⁴. Za zasługi, które położył podczas akcji ratowania okrętu i zabezpieczenia min pozostających na jego pokładzie został odznaczony w dniu 31 marca/13 kwietnia 1916 r. Orderem św. Stanisława III kl. z mieczami i kokardą³⁵, a 30 lipca/12 sierpnia t. r. awansowano go poza kolejnością na stopień lejtnanta³⁶. W kampanii 1916 r. lejtnant Zajązkowski walczył na wyremontowanym kontrtorpedowcu „Zabijaka” na wodach Zatoki Ryskiej, gdzie Flota Bałtycka wspierała nadmorską flankę 12. Armii broniącej Rygi i ujścia Dźwiny³⁷

W kwietniu 1917 r. Zajązkowskiego spotkało duże wyróżnienie, gdyż powierzono mu dowodzenie okrętem. Objął dowództwo dozorowca „Bierkut” („Беркут”)³⁸, którego zadaniem było patrolowanie wód Zatoki Botnickiej na odcinku Vaasa – Turku oraz konwojowanie frachtowców pływających na szlakach morskich łączących porty Szwecji i Wielkiego Księstwa Finlandii³⁹. Był to jego ostatni przydział w marynarce wojennej Imperium Rosyjskiego. Postępujące rozprzężenie wśród marynarzy Floty Bałtyckiej, które otrzymało dodatkowy impuls po przewrocie bolszewickim w listopadzie 1917 r., skłoniło go do podjęcia decyzji o porzuceniu dalszej służby pod czerwoną banderą, która zastąpiła banderę św. Andrzeja⁴⁰.

Po przejściu do cywila przez kilka miesięcy przebywał w Helsingforsie, a w maju 1918 r. przedostał się drogą morską do okupowanego przez wojska niemieckie Rewla⁴¹. Brak środków do życia skłonił go do zajęcia się kontrabandą. Latem i jesienią 1918 r. przemyczał alkohol na pokładzie małego szkunera „Alku” [Алька], pływającego pod banderą fińską między Rewlem a Helsingforsem⁴². W grudniu 1918 r., gdy niepodległa Republika Estonii zagrożona agresją zbrojną ze strony Rosji bolszewickiej ogłosiła powszechną mobilizację, zaciągnął się do służby w tworzonych od

31 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.; W pamiętniku Zajązkowski błędnie podaje, że powierzono mu stanowisko drugiego oficera artylerii, zob. W. Zajązkowski, op. cit., s. 104.

32 M. Herma, *Rosyjska flota wojenna...*, op. cit., s. 353–354.

33 Ibidem, s. 354.

34 W. Zajązkowski, op. cit., s. 109.

35 *Список личного состава...*, op. cit.

36 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

37 W. Zajązkowski, op. cit., s. 112; „Zabijaka” wchodził w skład 1. dywizjonu 1. Dywizji Kontrtorpedowców. Szerzej o walkach na wodach Zatoki Ryskiej podczas kampanii 1916 r. zob. M. Herma, op. cit., s. 374–417.

38 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.; Zajązkowski odnotował w pamiętniku, że jednym z istotnych powodów przyjęcia przezeń stanowiska dowódcy „Bierkuta” była chęć pełnienia służby z dala od głównych ośrodków rewolucji rosyjskiej, zob. W. Zajązkowski, op. cit., s. 123.

39 Ibidem, s. 126–127.

40 W Karcie Ewidencyjnej Zajązkowski napisał, że w styczniu 1918 r. porzucił służbę w marynarce wojennej Rosji bolszewickiej. Zob. CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.; W pamiętniku odnotował natomiast, że dopełnił wszelkich formalności związanych z uzyskaniem zwolnienia z dalszej służby w rosyjskiej MW i otrzymał papiery o przejściu do cywila, zob. Ibidem, s.134–135.

41 Ibidem, s. 148.

42 Ibidem, s. 150–158.

podstaw estońskich siłach morskich (Eesti Merevägi). Przydzielono go na kontrtorpedowiec „Lennuk” (eks ros. „Аемпүүл”), na którym, z braku wolnych etatów oficerskich, objął stanowisko podoficera – starszego sygnalisty. Uczestniczył w akcjach bojowych prowadzonych na wodach Zatoki Fińskiej, podczas których postawiono zagrody minowe na podejściach do Kronsztadu, głównej bazy Czerwonej Floty Bałtyckiej. Kontrtorpedowiec „Lennuk” wspierał ponadto ogniem artylerii okrętowej nadmorską flankę wojsk estońskich oraz uczestniczył w wysadzaniu desantów taktycznych na tyłach oddziałów Armii Czerwonej⁴³. Po zawarciu pokoju w Tartu (2 lutego 1920 r.), który zakończył wojnę estońsko-sowiecką, na własną prośbę został zwolniony ze służby w estońskiej marynarce wojennej⁴⁴.

Po uregulowaniu spraw osobistych w Tallinnie podjął decyzję o powrocie do niepodległej Polski. Wiosną 1920 r. wyjechał koleją przez Dźwińsk (łot. Daugavpils), Wilno i Białystok do Warszawy. Jego plany życiowe zakładały początkowo zakupienie niewielkiego, polniemieckiego majątku ziemskiego w okolicach Chełmna na Pomorzu Gdańskim⁴⁵. Plany te przekreślił jednak nieomyślny dla Polski przebieg wojny z Rosją bolszewicką. Gdy Armia Czerwona rozpoczęła ofensywę zagrażającą przetrwaniu niepodległego państwa polskiego Zajązkowski w dniu 11 lipca 1920 r. zaciągnął się na ochotnika do Wojska Polskiego⁴⁶. Został zweryfikowany prowizorycznie w stopniu porucznika i wcielony do 8. Pułku Saperów stacjonującego w Poznaniu, gdzie otrzymał przydział do kompanii pontonowej⁴⁷. W sierpniu 1920 r. na własną prośbę został przeniesiony do Marynarki Wojennej. Otrzymał przydział do Kadry MW w Toruniu na stanowisko dowódcy 4. kompanii 3. batalionu morskiego⁴⁸. Jego pododdział nie zdążył wyruszyć na front, gdyż Armia Czerwona została wcześniej rozgromiona w bitwie warszawskiej. Zakończenie działań wojennych umożliwiło wznowienie prac Komisji Weryfikacyjnej dla oficerów MW. W marcu 1921 r. Zajązkowski został zweryfikowany w stopniu majora marynarki⁴⁹, a po wejściu w życie rozporządzenia szefa Departamentu dla Spraw Morskich (DSM) o zmianie nazw stopni w Marynarce Wojennej nadano mu stopień komandora podporucznika⁵⁰.

Zakończenie wojny polsko-bolszewickiej umożliwiło rozpoczęcie prac nad rozbudową floty morskiej. Zajązkowski znalazł się w grupie oficerów, która jesienią 1921 r. wyjechała do Wielkiej Brytanii po odbiór sześciu polniemieckich kontrtorpedowców przyznanych Polsce decyzją Rady Ambasadorów. Dnia 25 września 1921 r. został wyznaczony dowódcą kontrtorpedowca „Mazur”⁵¹ (eks. „V-105”), na którym, wraz z pozostałymi pięcioma jednostkami, powrócił do kraju. Po remoncie w Warsztatach Portowych w Pucku i skompletowaniu załogi, 2 sierpnia 1922 r. ORP „Mazur” podniósł banderę wojenną⁵². Obowiązki dowódcy okrętu Zajązkowski łączył z pracą szkoleniową.

W marcu 1921 r. został wyznaczony na stanowisko wykładowcy na uruchomionych w Toruniu Tymczasowych Kursach Instruktorskich dla Oficerów MW (TKIO), na których wykładał przedmiot: wiedza okrętowa. W okresie zimowym prowadził kurs teoretyczny, natomiast podczas kampanii letniej dowodził kolejno kontrtorpedowcem ORP „Mazur” (1921–1923), kanonierką ORP „Generał Haller” (1924) oraz dywizjonem torpedowców (1925)⁵³. Po przekształceniu TKIO w Oficerską Szkołę MW (OSMW) został wyznaczony na stanowisko dyrektora nauk, tj. pełnił funk-

43 Ibidem, s. 159–162.

44 Ibidem, s. 166–167.

45 Ibidem, s. 168–170.

46 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

47 W. Zajązkowski, op. cit., s. 170.

48 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.; W. Zajązkowski, op. cit., s. 171.

49 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

50 Rozporządzenie szefa DSM weszło w życie 22 marca 1921 r., zob. S. M. Piaskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946, t. 1, Albany, N.Y. 1983, s. 38.; Zajązkowskiemu nadano stopień komandora podporucznika 29 maja 1922 r., ze starszeństwem od 1 czerwca 1919 r. Zob. CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

51 Ibidem.

52 W. Zajązkowski, op. cit., s. 172–175; S. M. Piaskowski, op. cit., s. 45.

53 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

cję pomocnika komendanta OSMW (1924–1926). Jego zasługą było m.in. opracowanie struktury organizacyjnej OSMW (od 1924 r. naukę przedłużono z dwóch do trzech lat) i programów nauczania oraz dobór fachowej kadry dydaktycznej. Opublikował wówczas pierwszy polski podręcznik dowodzenia okrętem pt. „Wiedza okrętowa” (Toruń 1926)⁵⁴.

Kompetencje Zajączkowskiego zostały dostrzeżone przez przełożonych. W efekcie z dniem 5 października 1923 r. został zaliczony do pierwszej kategorii specjalistów w dziedzinie wiedzy okrętowej oraz strzelania na morzu. Podczas kampanii letniej w 1924 r. kmdr ppor. Zajączkowski kierował kolejno wyszkoleniem praktycznym załogi torpedowca ORP „Kujawiak” oraz kanonierki ORP „Komendant Piłsudski”⁵⁵. Z zachowanych wspomnień i relacji słuchaczy TKIO oraz OSMW można wnioskować, że był postacią charyzmatyczną, a jego umiejętności dydaktyczne były wysoko cenione przez podchorążych. Przykładowo Brunon Jabłoński⁵⁶, prymus pierwszego kursu OSMW z 1925 r., wspominał: „Wykładowcą był świetnym. Spokojnym, równym głosem wtajemniczał nas w arkana wiedzy okrętowej, popierając to, co mówił, rysunkami na tablicy. Wiedzę tę, mówiąc dosadnie, wkładał nam wprost łopatą do głowy. Nawet najbardziej tępy z nas chyba nie mógł tych wykładów nie zrozumieć”⁵⁷.

Niewątpliwie najpoważniejszym wyzwaniem, przed którym stanął Zajączkowski podczas służby w Marynarce Wojennej II Rzeczypospolitej było objęcie z dniem 25 lutego 1927 r. obowiązków dowódcy Flotyli Pińskiej⁵⁸. Jednym z zasadniczych problemów, który zmuszony był rozwiązać po objęciu dowodzenia Flotyllą było podniesienie dyscypliny wśród marynarzy. W pamiętniku odnotował: „Kapitan Marynarki Wojennej [Marian – M. H.] Wolbek, który był pierwszym po wojnie dowódcą, był człowiekiem [Jerzego – M. H.] Świrskiego. Nie miał autorytetu i rozpuścił załogę do tego stopnia, że stała się postrachem miasta. Po nim nastąpił kmdr por. W. Bliwstrub [Blinstrub – M. H.], człowiek spokojny, dobry gospodarz, zapalony myśliwy, ale bardzo słaby. Doszło do tego, że żandarmeria prawie nie wychodziła z portu wojennego, a oficerowie nie byli w stanie wprowadzić dyscypliny”⁵⁹. Przejawem braku dyscypliny były m.in. burdy wszczynane przez pijanych marynarzy, którzy zachowywali się agresywnie zarówno wobec cywilnych mieszkańców Pińska, jak i wobec żołnierzy stacjonującego w mieście 84. Pułku Piechoty. W celu podniesienia morale oraz karności i dyscypliny wśród personelu Flotyli Zajączkowski wprowadził szeroki wachlarz rozwiązań. Po pierwsze, wszelkie wykroczenia skutkowały surowymi karami dyscyplinarnymi. Wyjścia na przepustki zostały ograniczone, liczba patroli podoficerskich zwiększona, a marynarzy obowiązywał zakaz poruszania się po niektórych ulicach Pińska. Po drugie, wprowadził elementy wychowawcze w postaci reprimend i odwoływania się do ambicji marynarzy. Po trzecie, położył nacisk na organizowanie życia kulturalnego (m.in. założył bibliotekę w Pińsku oraz lokalną orkiestrę) i sportowego. Po czwarte, zarządził prowadzenie regularnych ćwiczeń jednostek Flotyli na rzekach Polesia, co odrywało marynarzy od pokus, które niosło życie garnizonowe i zmuszało ich do poświęcenia całej uwagi sprawom służbowym⁶⁰. Wysiłki dowódcy Flotyli mające na celu wzmocnienie karności i dyscypliny wśród marynarzy przyniosły zadawalające rezultaty. Wyniki nowszych badań dowodzą, że w zachowanych aktach żandarmerii Korpusu Ochrony Pogranicza

54 Ibidem; W. Zajączkowski, op. cit., s. 175–177.

55 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

56 Nota biograficzna kmdr. Brunona Jabłońskiego, zob. Kadry Morskie Rzeczypospolitej, t. II, op. cit., s. 345.

57 Nota wspomnieniowa B. Jabłońskiego o W. Zajączkowskim, zob. Śp. Komandor Witold Zajączkowski, Nasze Sygnały 1978, nr 139, s. 16.; Opinie absolwentów OSMW o talentach wychowawczych i dydaktycznych Zajączkowskiego, zob. także Cz. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., op. cit., s. 145–146; I. Bieniecki, Komandor Witold Zajączkowski (1892–1977)..., op. cit., s. 178.

58 Zajączkowski zastąpił dotychczasowego dowódcę Flotyli Pińskiej kmdr. por. Władysława Blinstruba, który został przeniesiony w stan spoczynku, zob. CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

59 W. Zajączkowski, op. cit., s. 180.

60 Ibidem, s. 18; M. Szajnert, Usypać góry. Historie z Polesia, Kraków 2015.; Przykłady niesubordynacji marynarzy Flotyli Pińskiej omawia A. Ochał, Problemy żandarmerii Korpusu Ochrony Pogranicza z marynarzami Flotyli Pińskiej w 1927 r. Przyczynek do historii formacji w świetle dokumentów żandarmerii KOP, PH-W 2018, nr 3–4, s. 103–110.; Życie codzienne marynarzy Flotyli zob. I. Bieniecki, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej..., op.cit., s. 188–201.

poczynając od końca 1927 r. brak jest dokumentów dotyczących przestępstw i wykroczeń z udziałem marynarzy Flotyli Pińskiej⁶¹. Sukces Zajęczkowskiego na tym polu potwierdza pośrednio relacja Brunona Jabłońskiego, oficera Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej, który odnotował: „Zaczęły do nas dochodzić pogłoski, że ujął Flotyllę w karby żelaznej dyscypliny. Miał ciężką rękę; głosiła pogłoska, że wzbudzał strach w podwładnych. Że mógł być trochę ze skłonnościami autokraty z natury – w to wierzę. Nie darmo nazywano go *Księciem na Pinie*. Ale te narzekania moim zdaniem, miały zupełnie inne podłoże. Komandor jako jednostka wybitna i obdarzona ogromną miarą zdrowego rozsądku nie znosił głupoty i nonsensów. Wymagał od podległych maksimum wydajności. Wymagał szybkich i prawidłowych decyzji w niespodziewanych sytuacjach, wymagał inicjatywy. Pragnął swoją Flotyllę i materiał ludzki, którym dysponował doprowadzić do perfekcji. A materiał ten bywał bardzo rozmaity. Nic więc dziwnego, że opieszali lub niezdolni narażali się na Jego gniew”⁶².

Równoległe z wysiłkami na rzecz podniesienia dyscypliny wśród marynarzy Zajęczkowski postawił sobie ambitny cel przekształcenia Flotyli w sprawnie działający śródlądowy związek operacyjno-taktyczny MW. Na przełomie 1927/1928 r. jego plany stanęły jednak pod znakiem zapytania, gdyż nad Flotyllą Pińską zawisła groźba likwidacji. Biuro Ogólno-Organizacyjne Ministerstwa Spraw Wojskowych (MSWojsk.) forsowało bowiem projekt podporządkowania Flotyli Departamentowi Inżynierii MSWojsk., którego przedstawiciele pragnęli ograniczyć jej rolę jedynie do budowy mostów oraz organizacji transportu wodnego. Groźbę zażegnał inspektor armii gen. Józef Rybak, który w raporcie do marsz. Józefa Piłsudskiego podkreślił, że Flotylla może odegrać kluczową rolę podczas obrony Polesia. Wiosną 1928 r. wnioski zawarte w raporcie gen. Rybaka zyskały akceptację marsz. Piłsudskiego, który zdecydował, że Flotylla Pińska pozostanie w strukturach Marynarki Wojennej⁶³.

Koncepcja operacyjnego wykorzystania Flotyli, którą pragnął wdrażać w życie jej dowódca, znacząco różniła się od koncepcji wysuwanych przez przedstawicieli wojsk lądowych przybywających do Pińska na inspekcję. Według Zajęczkowskiego, inspektorzy armii – generałowie: Józef Rybak, Juliusz Rómmel i Stanisław Burhardt-Bukacki – nie rozumieli specyfiki śródlądowego związku operacyjno-taktycznego MW i pragnęli ograniczyć rolę Flotyli do swego rodzaju pływającego odvodu artyleryjskiego wojsk lądowych działających na obszarach Polesia. Wyjątek stanowił jedynie gen. Kazimierz Sosnkowski, który wspierał wszelkie inicjatywy dowódcy Flotyli na rzecz przekształcenia jej w pełnowartościowy związek operacyjno-taktyczny, gdyż dostrzegał istotną rolę jaką Flotylla, we współdziałaniu z wojskami lądowymi, mogła odegrać w osłonie Polesia⁶⁴. Chcąc zapewnić sobie poparcie Inspektoratu Armii Zajęczkowski ściśle realizował jego zalecenia dotyczące przygotowania Flotyli do działań bojowych we współpracy z wojskami lądowymi. Równocześnie jednak szkolił załogi okrętów Flotyli do prowadzenia działań kombinowanych przeciw połączonym siłom rzeczny (Wojenna Flotylla Dnieprzańska) i lądowym potencjalnego przeciwnika. Po latach odnotował w pamiętniku: „Szkoliłem i organizowałem jednostki do działań taktycznych, polegających na dążeniu do opanowania samych rzek, wypadami poza linie polskie i wspieranie wojsk lądowych wypadami na tyły”⁶⁵. Dzięki wysiłkom dowódcy Flotyli wyszkolenie indywidualne i zespołowe załóg okrętów z roku na rok systematycznie rosło.

Zajęczkowski mający dobre przygotowanie w dziedzinie sztuki wojennomorskiej i praktykę marynarską z czasów służby w Rosyjskiej Cesarskiej MW podzielił kampanię letnią na dwa etapy

61 A. Ochał, op. cit., s. 110–111.; Kwestia ta wymaga dalszych pogłębionych badań, gdyż z wcześniejszych ustaleń J. W. Dyskanta wynika, że lekki spadek liczby wykroczeń z udziałem marynarzy Flotyli zaznaczył się dopiero od 1935 r., zob. J. W. Dyskant, op. cit., s. 157–158, 196–197.

62 Zob. Śp. Komandor Witold Zajęczkowski ..., op. cit., s. 16.

63 Szerzej o rozgrywkach między KMW a MSWojsk., zob. M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, t. I, Toronto 1988, s. 199–202.

64 W. Zajęczkowski, op. cit., s. 181, 186–187; J.W. Dyskant, op. cit., s. 142.

65 W. Zajęczkowski, op. cit., s. 181.

szkoleniowe. Podczas pierwszego, trwającego od 5 maja do 30 czerwca, okręty ćwiczyły indywidualnie na Prypeci i jej dopływach, m.in. przeprowadzano ćwiczenia z łączności optycznej i radiowej oraz strzelania ostrą amunicją. Podczas drugiego, trwającego od 10 lipca do 15 października, koncentrowano się na zgrywaniu współdziałania okrętów w ramach zespołów⁶⁶. Podczas postoju w bazach Zajązkowski kładł nacisk na utrzymywanie jednostek pływających we właściwym stanie technicznym. Dał się też poznać, jako człowiek o szerokich horyzontach, m.in. popierał wysiłki na rzecz zorganizowania eskadry lotnictwa Flotylli Rzeczej⁶⁷, patronował budowie prototypowych jednostek pływających⁶⁸ oraz popierał eksperymenty z bronią minową⁶⁹ i chemiczną⁷⁰.

Dzięki wysiłkom Zajązkowskiego podległy mu związek operacyjno-taktyczny, noszący od 17 października 1931 r. nazwę Flotylli Rzeczej MW, stał się pełnowartościową jednostką bojową. W przededniu wybuchu drugiej wojny światowej, po przeprowadzonej mobilizacji, Flotylla dysponowała 40 jednostkami bojowymi (6 monitorów, 3 kanonierki, 4 statki uzbrojone, 17 kutrów uzbrojonych, statek minowo-gazowy, 7 trałowców) oraz około 50 jednostkami pomocniczymi. Łączny tonaż jej jednostek pływających wynosił ok. 4700 t, a stan osobowy ok. 2000 marynarzy. Według opinii Józefa Wiesława Dyskanta, pod względem stanu osobowego i uzbrojenia okrętów Flotylla Reczna MW stanowiła „równowartość wzmocnionego pułku piechoty, ze względu zaś na swoją mobilność i manewrowość wynikającą z dużej liczby jednostek pływających... mogła w warunkach poleskich być porównywana do brygady pancerno-motorowej”⁷¹. Zajązkowski na kartach swego pamiętnika dał wyraz satysfakcji z dobrze wykonanej pracy pisząc: „Pracując w tych trudnych warunkach przez 13 lat, udało mi się jednak stworzyć z flotylli oddział zwarty i zdyscyplinowany, świadomy celu istnienia i będącego na wysokim szczeblu wyszkolenia”⁷².

Zasługi Zajązkowskiego na polu organizacyjnym, szkoleniowym i administracyjnym zostały dostrzeżone i docenione przez wizytujących Flotyllę inspektorów armii, którzy regularnie wystawiali mu bardzo dobre oceny widząc w nim znakomitego dowódcę⁷³.

W efekcie w 1929 r. został awansowany na stopień kmdr. por., ze starszeństwem od 1 stycznia 1929 r., a 27 czerwca 1935 r. na stopień komandora, ze starszeństwem od 1 stycznia 1935 r.⁷⁴.

Lata spędzone na Polesiu były bez wątpienia szczęśliwym okresem w jego życiu. Po latach odnotował w pamiętniku: „Po zaaklimatyzowaniu się w Pińsku, upodobałem sobie tę urzekająco piękną krainę, że nie sposób było gdzie indziej już żyć. Polubiłem swoje stanowisko, zacząłem przeto zastanawiać się nad stworzeniem sobie na Polesiu stałej bazy życiowej. Im dłużej byłem w Pińsku, tym bardziej rozluźniały się moje więzy z morzem. Zdałem sobie sprawę z tego, że już zapewne pozostanę na stanowisku dowódcy flotylli, aż do emerytury, bo wiadome mi było, że wszyscy inspektorzy armii popierali mój przydział”⁷⁵.

Plany życiowe kmdr. Zajązkowskiego, cieszącego się w Pińsku i okolicy prestiżem i popularnością, czego wyrazem był nadany mu przydomek „książę Polesia” lub „książę na Pinie”, przekreślił wybuch drugiej wojny światowej. Po ataku Niemiec na Polskę w dniu 1 września 1939 r. Zajązkowski przystąpił do realizacji planu osłony granicy wschodniej państwa. Koncepcję użycia Flotylli Rzeczej MW zgodnie z jej przeznaczeniem przekreśliła jednak definitywnie agresja Związku

66 Szerzej zob. J.W. Dyskant, op. cit., s. 117–119.

67 Szerzej zob. I. Bieniecki, Flotylla Reczna..., op. cit., s.227–239, A. Olejko, Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej, Warszawa 2010, s. 210–236, 316–330.

68 Ibidem, s. 134–143.

69 Ibidem, s. 202–213.

70 I. Bieniecki, Próby z zastosowaniem amunicji chemicznej we Flotylli Pińskiej, PM 1990, nr 7–8, s. 94–98.

71 J.W. Dyskant, op. cit., s. 278–279.

72 W. Zajązkowski, op. cit., s. 182.

73 Opinie inspektorów armii wizytujących Flotyllę, zob. Cz. Ciesielski, Twórcy Polskiej Marynarki Wojennej..., op. cit., s. 148; I. Bieniecki, Komandor Witold Zajązkowski..., op. cit., s. 180–181.

74 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

75 W. Zajązkowski, op. cit., s. 185–186.

Sowieckiego na Polskę w dniu 17 września 1939 r. Na skutek rozwijającej się dynamicznie ofensywy Armii Czerwonej Flotylla znalazła się w sytuacji bez wyjścia, gdyż niski stan wód na Prypeci i jej dopływach wykluczał prowadzenie działań bojowych, a zarazem uniemożliwiał wycofanie okrętów na zachód. Kmdr Zajączkowski, działając z rozkazu gen. Franciszka Kleeberga, dowódcy Okręgu Korpusu IX, któremu podlegał operacyjnie, 17 września w godzinach popołudniowych nakazał zatopienie wszystkich jednostek pływających Flotylli. Następnie, pozostając bez określonego przydziału, dołączył do sztabu Samodzielnej Grupy Operacyjnej (SGO) „Polesie”⁷⁶. Po bitwie pod Kockiem i kapitulacji SGO „Polesie” (6 października 1939 r.) gen. Kleeberg zwolnił z dalszej służby oficerów MW⁷⁷. W świetle ustaleń Jerzego Pertka, Zajączkowski w cywilnym przebraniu przedostał się do Warszawy, a kilka dni później nielegalnie przekroczył niemiecko-sowiecką linię



Kmdr Witold Zajączkowski dowódca Flotylli Rzecznej MW, źródło: M. Szajnert, Usypać góry. Historie z Polesia, Kraków 2015, s. 193



Kmdr Witold Zajączkowski komendant Szkoły Podchorążych MW w Wielkiej Brytanii, źródło: Polska Marynarka Wojenna. Od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej. Album pamiątkowy, Rzym 1947, foto 45

demarkacyjną i dotarł do Białegostoku. Następnie przez „zieloną granicę” przedostał się do Wilna, a po uzyskaniu wizy łotewskiej do Rygi. Pod koniec grudnia 1939 r. poleciał samolotem do Sztokholmu, a stamtąd do Paryża, gdzie w grudniu 1939 r. zameldował się w ekspozyturze KMW⁷⁸.

Na początku stycznia 1940 r. wysłano go do Wielkiej Brytanii z zadaniem organizowania polskiego szkolnictwa morskiego. Od 18 stycznia do 18 września 1940 r. był komendantem Szkoły Podchorążych MW, pierwszej w dotychczasowych dziejach Polski szkoły morskiej na obczyźnie. Zorganizowano ją w brytyjskiej bazie morskiej Devonport na pokładzie okrętu-bazy ORP „Gdynia” (eks S/S „Kościeszko”). 21 września 1940 r. szef KMW kadm. Jerzy Świrski wyznaczył kmdr. Zajączkowskiego dowódcą ORP „Gdynia”. Funkcję tę pełnił do 22 czerwca 1941 r. Od 24 czerwca 1941 r. do 16 czerwca 1942 r. był szefem Misji Morskiej w Kanadzie, rekrutującej ochotników do służby w polskiej MW. Po powrocie do Anglii, przez miesiąc pozostawał w dyspozycji szefa KMW, po czym objął funkcję szefa Biura Studiów KMW (29 lipca 1942 r. – 29 stycznia 1944 r.). W ostatnim roku wojny pełnił funkcję komendanta Komendy Morskiej „Południe” zlokalizowanej w Plymouth oraz dowódcy 2. dywizjonu kontrtorpedowców⁷⁹.

76 Relacja W. Zajączkowskiego, Flotylla Pińska w 1939 r., wstęp i opracowanie kmdr por. dr Zbigniew Wojciechowski, Biuletyn Historyczny (dalej BH) 1999, nr 16, s. 93–109; T. Kondracki, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej we wrześniu 1939 r. Dwie relacje zastępcy dowódcy flotylli, kmdr. por. Henryka Eibla z 1939 i 1941 roku, BH 2915, nr 30, s. 82–90.

77 Ibidem, s. 109–111.

78 J. Pertek, Marynarze generała Kleeberga, Warszawa 1986, s. 208–209.

79 D. Nawrot, Z Torunia do Okehampton..., op. cit., s. 162–163.

Po zakończeniu działań wojennych w Europie i rozwiązaniu polskiej MW odszedł z czynnej służby 2 października 1947 r. i wyemigrował do Kanady. Początkowo prowadził niewielką farmę w Keswick, a następnie przeniósł się do Toronto, gdzie pracował w biurze prawniczym. Dnia 19 grudnia 1977 r. odszedł na wieczną wachtę. Pochowano go na cmentarzu w Mount Pleasant.

Był żonaty z Estonką Johanną (Anną) Kolts, zaślubioną 17/30 czerwca 1917 r. w kościele protestanckim w Rewlu, z którą miał dwie córki: Janinę (ur. 1918) i Helenę (1922–2000), po mężu Krzyżanowska, zmarłą w Gdyni.

Uhonorowany był odznaczeniami: rosyjskim Orderem św. Stanisława III kl. z mieczami i kordą (1916), brytyjskimi: Defence Medal i War Medal 1939–1945, francuską Komandorią Legii Honorowej oraz polskimi: Komandorią Polonia Restituta, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi oraz brązowym medalem „Za długoletnią służbę”⁸⁰.



80 CAW-WBH, Karta Ewidencyjna, op.cit.

Między morzem, a śródlądziem Głos wspomnień Świadka Historii – Zygmunta Jasińskiego Between the sea and inland.

Voice of the memories of the Witness of History - Zygmunt Jasiński

Przedstawiono kilka epizodów związanych ze służbą porucznika inż. Zygmunta Jasińskiego we Flotylli Pińskiej. Skrócone z konieczności doświadczenia późniejszego oficera mechanika ORP *Wilk* z praktyki odbytej na Polesiu prezentują koloryt służby oficerów i marynarzy Flotylli w latach 30. XX w. – okresu międzywojennego.

The paper presents some episodes from the service of lieutenant inż. Zygmunt Jasiński in the Pinsk Flotilla. Shortened from the necessity of the later engineer officer ORP *Wilk* from practice in Polesie, they present the color of the service at the Flotilla officers and sailors in the 30s of the interwar period.

Wstęp

Zygmunt Jasiński był oficerem – mechanikiem podwodnego stawiacza min ORP *Wilk*, na którym służył przed i w czasie II wojny światowej. Skierowany do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu w 1930 roku, po skończeniu studiów w Wyższej Szkole Budowy Maszyn i Elektrotechniki im. Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda w Warszawie – uczelni o kierunku technologiczno – warsztatowym¹. Po odbyciu przeszkolenia wojskowego i studiów uzupełniających w toruńskiej SPMW w 1932 r. inżynier Zygmunt Jasiński został skierowany, na „okres ograniczony” – dwóch lat, do Flotylli Pińskiej. Flotylla ta przechodziła w tym czasie modernizację i wyposażana była w nowe jednostki pływające średniej wielkości. Jako podporucznik rezerwy Marynarki Wojennej – powołany do służby – miał wzmocnić grupę inżynierów w Pińsku². Po przybyciu do flotyli dnia 8 maja 1932 roku, tak opisał swe pierwsze kroki na ulicach Pińska:

„...mój przewodnik oznajmił, że wynajął dla mnie u rodziny żydowskiej (w Pińsku tego rodzaju wynajęcia mogły się odbywać tylko od rodziny żydowskiej) bardzo ładne dwa pokoje z odrębnym wejściem z ulicy (z tzw. paradnym wchodem) niedaleko portu. A potem ów człowiek przewiesił sobie przez ramię moje walizki i poszliśmy ulicą po drewnianym, jak w całym prawie mieście, chodniku,

1 Założycielami tej uczelni byli dwaj bankierzy z Petersburga. Szkoła ta została połączona po wojnie z Politechniką Warszawską.

2 Inż. Zygmunt Antoni Jasiński po odbyciu stażu jako of. mechanik I Dyonu we flotylli Pińskiej został skierowany w roku 1935 na ORP *Bałtyk*. Po awansie na stopień porucznika w 1936 r. został I Oficerem mechanikiem na ORP *Wilk*, gdzie w 1939 r. był uczestnikiem brawurowej akcji przedarcia się okrętu z Bałtyku do Anglii. W 1940 r. awansował do stopnia kapitana. Na krótko przeniesiony do odbioru ORP *Sokół* w roku 1941. W lipcu tego roku wyokrętowany z uwagi na stan zdrowia. W latach 1945-1946 kierownik Wydziału Technicznego w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Blickeigh. W 1945 r. awansowany na stopień kmdr. ppor. We wrześniu 1946 r. powrócił do Polski. Kolejne lata 1946-1950 przyniosły mu służbę w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej na stanowisku dyrektora nauk. W latach 1950 – 1961 rozbudowywał Stocznice Marynarki Wojennej, gdzie był dyrektorem. Zwolniony z MW w 1955 r. w stopniu kmdr. por. W 1966 r. awansował do stopnia komandora. Pracował w stocznjach i CBKO. Od 1971 r. na emeryturze, zmarł 2 VIII 1990 r., patrz: Kadry Morskie Rzeczypospolitej, Tom II, pod red. J.K. Sawickiego WSM, Gdynia 1996, s. 492.

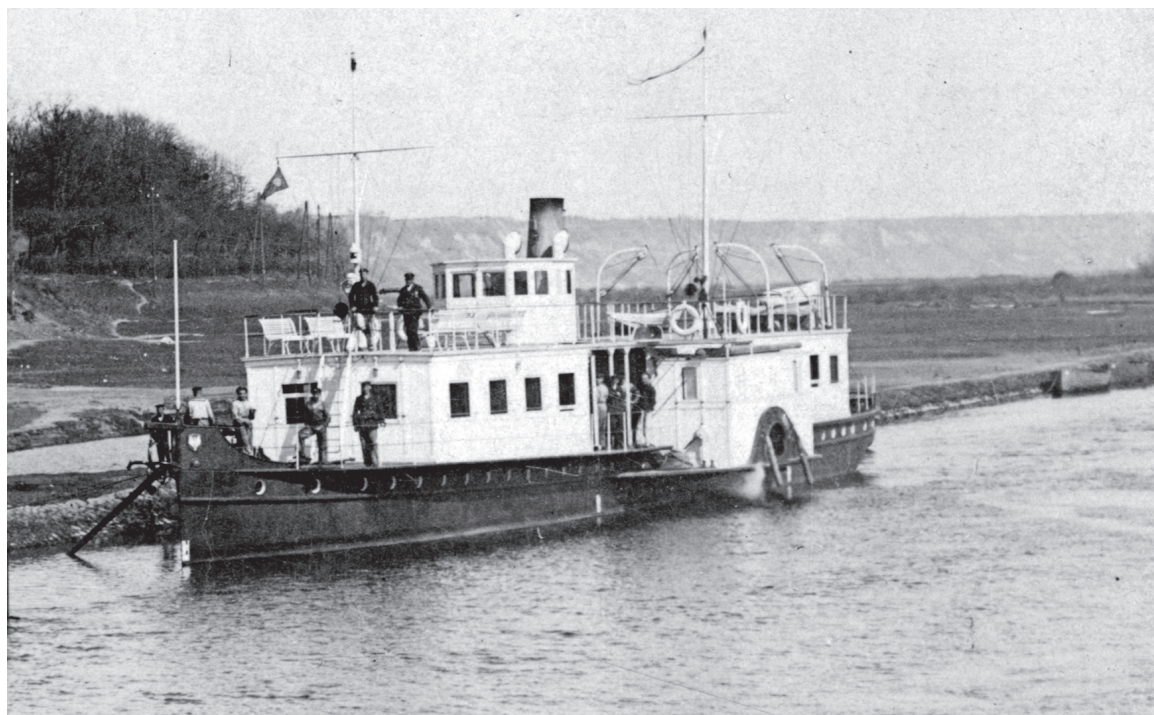
z tym że po deszczu przez dłuższy czas wytryskują przy stawianiu nóg fontanny błota wywołane naciskiem butów. I tym razem miało miejsce to zjawisko. Żeby nie popryskać się, trzeba było dobrze uważać i stawiać nogi na te odcinki desek, które są względnie suche. Przewodnik, idąc parę kroków przede mną, od czasu do czasu powtarzał słowa: „idzie się”. Kiedy już to hasło usłyszałem po raz kilkunasty, zastanowiło mnie to, więc pytam, dlaczego powtarza wiele razy te słowa, a on na to: „Panie poruczniku, lepiej mówić, niż być obłany!”, dodając, że „przez otwarte okna w domach często wylewają nieczystości prosto na ulicę, a jak ja mówię, to one tego nie zrobią!”. Pokoje okazały się, jak na tutejsze warunki, całkiem wygodne i dobrze wyposażone, z czynszem miesięcznym zaledwie czterdzieści złotych”.

W dniu następnym Jasiński odwiedził port wojenny na lewym brzegu Piny i spoglądał na „bezkresne rozlewiska na prawym jej brzegu”. Oceniając miejscowy klimat dowiedział się, że jest to klimat kontynentalny, lata gorące, a zimy śnieżne i srogie. Kampania Flotylli trwała od kwietnia do października. Jednostka była w stadium rozbudowy, ale posiadała kilkanaście dużych okrętów o znacznej sile ognia.

Niektóre epizody ze służby w Pińsku

Okolice Pińska to biedny region, gdzie komunikacja odbywa się głównie łodziami o ciekawej konstrukcji. Łódź zbita gwoździami – z trzech szerokich desek, które zwężyły się ku przodowi i tworzyły zadarty dziób, a rufa była zakończona poprzeczną deską. Długość łodzi wynosiła od 4 do 8 metrów. Napęd łodzi stanowiła gruba tyczka o długości ok. 4 m, którą wykorzystywano do odpychania się od dna rozlewisk. Takie łodzie użytkowano też we Flotylli jako środek transportu osób i towarów. Niektóre z nich miały również silniki przyczepne.

Po rozmowie z dowódcą Flotylli komandorem Zajączkowskim porucznik Jasiński otrzymał przydział do I dywizjonu (Flotylla składała się z trzech dywizjonów), w którego skład wchodziły: okręt sztabowy ORP *Sikorowski* oraz monitory ORP *Kraków* i ORP *Wilno*, wyposażone w wieże opancerzone, obracalne z działami 100 mm, dwie kanonierki z jedną wieżą, kilka kutrów uzbrojonych i warsztaty pływające. Zadania, jakie przyszło wykonywać Zygmuntowi Jasińskiemu



Okręt sztabowy ORP *Sierpinek* w trakcie remontu – bez bocznych kół napędowych, źródło: Archiwum MMW Gdynia

również przydzielił dowódca Flotyli. Po pierwsze miał zapoznać się dokładnie z warunkami, w jakich Flotylla działała na Prypeci i w strefie jej dolnych dopływów. Drugie zadanie polegało na ustaleniu jak daleko będą mogły operować płaskodenne jednostki z nowoczesnymi pędnikami. Po trzecie dowódca ustalił, iż okres pobytu Inżyniera będzie zależny od postępu w modernizacji jednostek.

Rozrywki lokalne

Niezależnie od zadań służbowych kadra Flotyli w wolnym czasie, zwłaszcza w okresie zimowym, urzędowała spotkania z różnych okazji w nielicznych lokalach Pińska. Pierwszym był niewielki lokal o nazwie *Sielanka*, prowadzony przez rodzinę Pana Joska (wyznania mojżeszowego)³. Przygrywali tam trzej muzykanci, a bar dostarczał odpowiednich produktów rozrywkowych. Gospodarz goszczący panów w mundurach sprowadzał panie w skąpych kreacjach na okres karnawału nawet z Warszawy.

Drugim lokalem była restauracja i kawiarnia pana Gregorowicza, gdzie uczęszczali szacowniejsi obywatele miasta, oficerowie marynarki i pułku piechoty, okoliczne ziemiaństwo i myśliwi odwiedzający obszary Polesia.

Trzecim lokalem był *Paradis*, czynny do rana, gdzie przodowali goście wojskowi – często wracając z innych miejsc. To typowy obrazek polskiej „fantazji”, z jaką mamy jeszcze nadal do czynienia nie tylko wśród różnych środowisk.

Kościół garnizonowy

W każdą niedzielę batalion w składzie trzech kompanii udawał się do kościoła. Poprzedzała ten orszak orkiestra. Podobnie na mszę na 10/00 przybywał batalion z pułku piechoty – też z orkiestrą. Nie wszyscy korzystali z uczestnictwa w nabożeństwie, ale obowiązek przybycia dotyczył wszystkich. Po nabożeństwie odbywał się rutynowy apel i defilada przybyłych jednostek. Było to lokalne święto obserwowane przez licznie zgromadzonych mieszkańców. Trybuna mieściła nie tylko dowódców, ale też Rodzinę Wojskową, starostę, biskupa, prezesa sądu i oficerów sztabowych – czyli „śmietankę cywilów z miasta i okolic”.

Warunki służby we Flotyli

Najlepiej ocenił te warunki bohater niniejszej opowieści. *„Warunki w jakich znajdowali się we flotylli oficerowie i podoficerowie zawodowi były wyjątkowo dobre: uposażenie wysokie (prawie dwa razy wyższe niż w formacjach wojskowych na lądzie), takie samo jak na flocie, oryginalne umundurowanie, również jak we flocie, tanie utrzymanie, bo na dawnych kresach wschodnich prawie o połowę niższe, klimat doskonały, kampania służby na wodach bardzo krótka, bo najwyżej sześć miesięcy w roku, jako że w zimie jednostki albo przebywały na lądzie lub niektóre, pozostawione na wodzie – skute lodem. Urlopy sześciotygodniowe, warunki idealne do polowania, teren ciekawy z punktu widzenia krajoznawczego, o czym świadczył liczny napływ co roku artystów, malarzy, turystów zagranicznych i myśliwych na grubego zwierzca oraz na bardzo liczne ptactwo⁴.*

Mimo wszystko trzon kadrowy Flotyli stanowili oficerowie nieprzydatni do głównych placówek Floty, albo czasowo skierowani na praktykę oraz oficerowie przydzieleni na stałe z innych formacji wojska lądowego.

3 W Pińsku ponad 80% mieszkańców było tego wyznania.a

4 Wspomnienia Zygmunta Jasińskiego – maszynopis.

Polowanie

Na rozległych terenach, tuż obok rejonu działania Flotylli, jej dowódca kmdr Zajączkowski, zwany też „Księciem Polesia”, organizował dość często polowania, konkurując z miejscowym dowódcą pułku. Obaj mieli w tzw. „zgrupowaniu” możnych mieszkańców Polesia. Konkurując z sobą komandor miał zazwyczaj gości takich jak: księżę Karol Radziwiłł z siedzibą w Maniewiczach nad Horyniem, były ambasador Polski w Londynie Skirmunty, biskup pińskiej diecezji katolickiej Bukraba, bogaty ziemianin poleski księżę Sułkowski i inni. W konkurencyjnym „zgrupowaniu” pułkownika Zawisłaka byli: starosta piński, arcybiskup prawosławnej diecezji, obejmującej całe Polesie, hrabia Prądyński- bogaty ziemianin i inni.

Oba zgrupowania nie tylko konkurowały z sobą na polowaniach ale też w ocenach wyników polowań. Często w okresie jesienno-zimowym komandor organizował właśnie polowania, zwłaszcza na kaczki. Zapraszał też niektórych dowódców okrętów mówiąc: „*moja motorówka przyjedzie po Pana jutro o godzinie szóstej rano*”. Tak rozpoczęło się całodzienne polowanie.

Pewnego dnia upolowano 24 kaczki, z czego komandor ustrzelił szesnaście, dowódca okrętu ORP *Wilno* trzy, pułkownik lotnictwa pięć, a sędzia (prezes Sądu Wojewódzkiego z Pińska) – spudłował dziewięć razy. Tak czy inaczej kiedy myśliwi schodzili ze stanowisk, zjawiała się, zwabiona strzałami, będąca na konnej wyprawie para księżęca – Radziwiłłowie. Po powitaniu i wyrażeniu zachwytu nad sprawnością psów towarzyszących myśliwym, para księżęca zaprosiła wszystkich na lunch do majątku w Maniewiczach. Tak opisał to autor wspomnień Zygmunt Jasiński:

„Zamek Radziwiłłów w Maniewiczach, leżący wśród prawie dzikich słabo zaludnionych stron, przedstawiał się okazale: budowla potężna, na maszcie proporzec z godłem Radziwiłłów, w bramie halabardzista prezentujący broń, wewnątrz – istne muzeum, olbrzymie sale i pięknie wyposażone pomieszczenia mieszkalne, chociaż nikt obecnie w tym zamku nie zamieszkiwał, a całe towarzystwo skierowało się do pawilonu leżącego w głębi olbrzymiego parku.

*Śniadanie rozpoczęło się w licznym gronie – ponad dwadzieścia osób – o godzinie dwunastej trzydzieści i trwało do godziny drugiej. Księżna pani – tak ją tu wszyscy tytułowali – siadając na czole stołu, wskazała komandorowi miejsce po prawej, pułkownikowi lotnictwa po lewej ręce. Na przeciwległym końcu stołu zasiadł księżę, mając po prawej ręce panią Otto, a po lewej kapitana (dowódcę ORP *Wilno*). Domownicy, pozostali goście usiedli według własnego uznania. Posiłek był skromny: żurek, ryba smażona – popularny na Polesiu sum, szarlotka. Jako napój – białe wino wytrawne. Toastów nie wznoszono, rozmowy toczyły się różne w różnych miejscach stołu”⁵.*

Po pożegnaniu grupa myśliwych udała się w drogę powrotną, ale na motorówkach znaleźli „gościniec” w postaci butli obszytej wikliną z trunkiem o nazwie „*starka*” – czyli miejscowym bimbrem na rozgrzewkę. Taki był w zarysie ogólnym koloryt polowań na Polesiu.

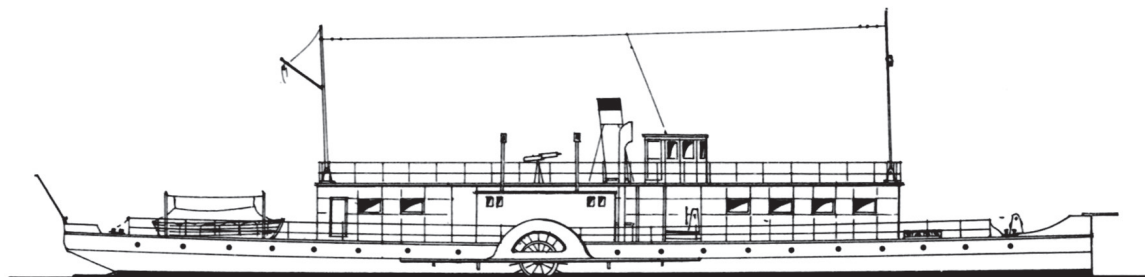
Dni Morza

Na dużym jeziorze o nazwie *Horodyszczce* Flotylla obchodziła w każdym roku uroczyście Dni Morza. Ceremoniał obchodów obejmował ustawienie wszystkich okrętów na kotwicach lub przy brzegu. Gala banderowa była podniesiona na większych okrętach. Nad brzegiem jeziora tłumnie zebrała się miejscowa ludność jak również przybyli goście.

Centralnym obiektem uroczystości był okręt dowódcy Flotylli ORP *Sierpinek*, który był zacumowany przed rozległą plażą. Przed okrętem ustawione było podium dla gości oraz ławy i krzesła. W kilku miejscach oddalonych od centralnego punktu były urządzone bufety i kawiarnie, przy których koncertowała orkiestra. Dla gości przygotowano łodzie wiosłowe, kajaki oraz boiska sportowe.

5 Ibidem

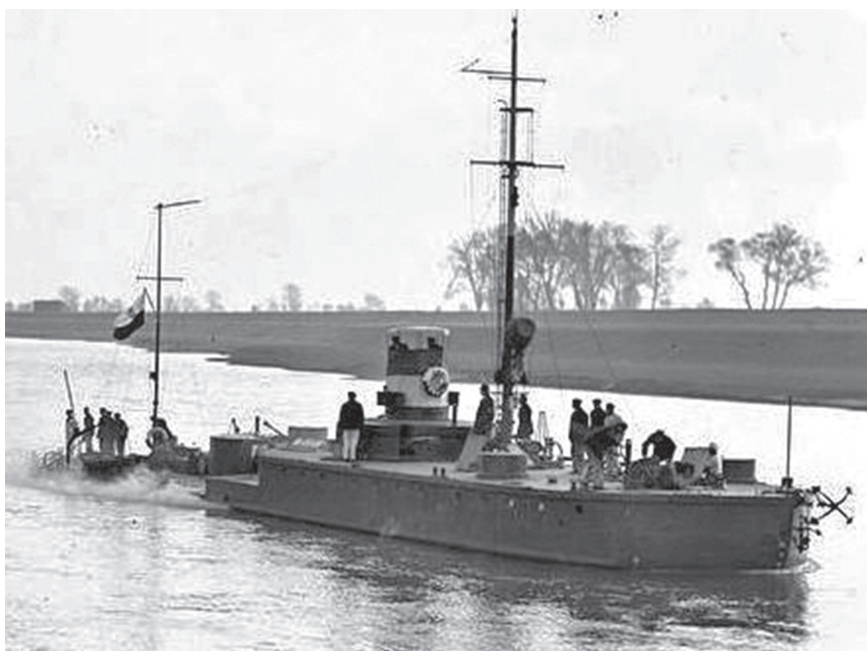
Uroczyste obchody Święta rozpoczynała parada okrętów poprzedzona meldunkiem zastępcy dowódcy Flotylli i marszem generalskim. Dowódca Flotylli z ważniejszymi gośćmi (starosta i dowódca pułku) z pokładu motorówki witał kolejne załogi, a po powrocie na okręt wygłosił krótkie przemówienie. Hymn narodowy odegrany przez orkiestrę kończył oficjalną część obchodów Święta, po czym dowódca wydawał uroczysty obiad dla najzaciejszych gości. Załogi posilały się na pokładach okrętów, gdzie wyjątkowo w tym dniu podawano piwo – po butelce dla każdego. Na zakończenie uroczystości wystrzeliwano kolorowe rozpryskujące się rakiety. Widowisko było zacne.



Okręt sztabowy ORP Sierpinek, źródło: Piaskowski St., Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920-1946, Sigma Press, Albany N.Y. 1982, s. 29.

Manewry, generał i zatonięcie kutra

Co roku, jesienią odbywały się manewry w obecności Głównego Inspektora Sił Zbrojnych – generała Sosnkowskiego. Flotylla, której siła ognia odpowiadała dziesięciu bateriom lądowym, ćwiczyła na Prypeci i okolicznych akwenach. Zakaz używania środków łączności radiowej zmuszał poszczególne oddziały do posługiwania się łącznością telefoniczną, która wymuszała rozwinięcie wielu kilometrów kabli. Organizowano sieć dość sprawnie co generał ocenił dość wysoko.



Monitor ORP Wilno w działaniach na Prypeci, źródło: Archiwum MMW Gdynia

W trakcie manewrów zdarzają się różne sytuacje – tym razem na wodzie w pobliżu kwatery sztabu generała kanonierka zderzyła się z kutrem nr 24, który zatonął. Załoga i marynarze z pobliskich jednostek przystąpiła do wyciągania kutra na brzeg. Wszystko to obserwował dowódca Flotylli, który chcąc uwypuklić sprawność personelu rozkazał dowódcy Kanonierki naprawić kuter w krótkim czasie (3,5 godziny) i zameldować o wykonaniu zadania. Uszkodzenia nitowanego kadłuba były jednak znaczne. Pracowano intensywnie w warsztacie pod kierownictwem porucznika Jasińskiego, który nakazał wyładowanie wszystkich sprzętów z kutra i osuszenie kadłuba. Reszta spraw na mojej głowie – oświadczył.

Kwadrans przed wyznaczonym przez dowódcę Flotylli czasem kuter nr 24 podszedł do jednostki, gdzie przebywał dowódca w towarzystwie generała, i złożony został meldunek o wykonaniu napraw. Wyznaczony termin został dotrzymany. Dowódca wykazał, że Flotylla działa sprawnie nawet w trudnych warunkach uszkodzeń.

Okazało się później, iż omawiana naprawa musiała trwać minimum kilkanaście godzin, więc aby wykonać terminowo zadanie zamieniono kutry i po przemalowaniu numerów burtowych podstawiono dowódcy inną jednostkę, na której widniał numer 24. Oto jak sprytnie działanie zespołu mechaników uratowało dowódcę kanonierki przed ukaraniem. Podczas manewrów jednak często zdarzały się kolizje różnych jednostek.

Podsumowanie

Opisane we wspomnieniach komandora Zygmunta Jasińskiego epizody ze służby we Flotylli Pińskiej stanowią ciekawe studium służby w tej specyficznej jednostce Marynarki Wojennej. Przeznaczona do zapewnienia bezpieczeństwa granic Rzeczypospolitej na Wschodzie jednostka, złożona z różnych formacji i jednostek pływających, z eskadrą lotnictwa wodnopłatowców włącznie, miała odmienne od innych i bardzo specyficzne warunki służby, co widoczne było również w czasie późniejszych działań wojennych.



Szkolenie niższego personelu specjalistycznego dla pińskiej Flotylli Rzecznej, 1919-1939

Training of lower specialist staff for the Pinsk River Flotilla of Polish Navy, 1919-1939

Zaprezentowano uwarunkowania, organizację i przebieg procesu szkolenia niższego personelu specjalistycznego dla potrzeb Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1919-1939.

The conditions, organization and development of the training process have been presented here - article contain information on lower specialist personnel of the River Flotilla in Pinsk in the years 1919-1939.

Flotylla Rieczna polskiej Marynarki Wojennej (MW) w Pińsku do roku 1939 była drugą pod względem wielkości, obok Floty morskiej, jednostką wojskową, w której organizowano i prowadzono szkolenie niższego personelu specjalistycznego¹. Od drugiej połowy lat 20. XX w. Flotylla Rieczna MW w Pińsku była też jedyną jednostką tej formacji przeznaczoną do prowadzenia działań na wodach śródlądowych². Odpowiednie wyszkolenie specjalistyczne marynarzy, podoficerów jak i kadry oficerskiej było w niej niezbędne, ze względu na przewidywaną dla niej rolę w przyszłych działaniach wojennych³.

Jednak i w tym przypadku, na charakter, organizację i poziom procesu wyszkolenia personelu Flotylli Pińskiej, podobnie jak i pozostałych jednostek tego rodzaju wojsk, w znacznym zakresie rzutowało ogólne wykształcenie posiadane przez marynarzy, podoficerów i oficerów pełniących służbę. Było to widoczne szczególnie w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości. M. in. we flotylli sytuację w tym zakresie komplikował fakt, iż właśnie w tej jednostce występował największy odsetek osób nie posiadających umiejętności czytania i pisania. Wg danych, do których udało się dotrzeć autorowi tylko w pierwszej połowie 1923 r., analfabeci w tej jednostce stanowili aż 19% całkowitego stanu osobowego i byli oni najliczniejszą grupą w całej MW⁴.

1 I. Bieniecki, Flotylla Rieczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935 w świetle sprawozdań Inspektorów Armii i oficerów Korpusu Kontrolerów, Wydawnictwo Adam Marszałek w Toruniu, Toruń 2005.

2 H. Herman, Rzeki jako element pól bitewnych, w: Rzeki. Kultura-Cywilizacja-Historia, t. 7, pod red. J. Kułtuniaka, Katowice 1998, s. 161-190.

3 J. Dyskant, Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1994.

4 Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW) w Warszawie, Akta KMW, t. 245, Pismo kierownika wyszkolenia załóg Flotylli Pińskiej do dowódcy flotylli z 5.03.1923 r.; W Wojsku Polskim, już od pierwszych dni pokojowej organizacji tej instytucji przystąpiono do realizacji ustawy z 21.07.1921 r. „O przymusowym nauczaniu w Wojsku Polskim”. Jednak proces likwidowania zjawiska analfabetyzmu był długi i trwał do czasu II wojny światowej. Jeszcze w roku 1939 do szkół nauczania początkowego uczęszczało ponad 20 000 żołnierzy. Od roku 1935 za najważniejszy dział pracy oświatowo-wychowawczej w siłach zbrojnych Polski uznawano pogadanki wychowawcze, które stanowiły podstawową formę ideologicznego oddziaływania na żołnierzy. Realizowano je jeden raz w tygodniu, po 1 godz. Obejmowały one zakres wiedzy z trzech grup tematycznych: wiedzę o państwie polskim, wiadomości o wojnie i Wojsku Polskim, oraz wiadomości o obowiązkach i prawach żołnierzy. Zobacz. L. Wyszczelski, Działalność oświatowo-wychowawcza w siłach zbrojnych II Rzeczypospolitej, w: Przemiany w wojsku i wychowanie, pod red. Z. Misztala, Wydawnictwo MON, Warszawa 1990, s. 17-27.

W związku z powyższym, zgodnie z wytycznymi w sprawie przymusowego nauczania żołnierzy, z analfabetami wcielonymi do jednostek MW organizowano i prowadzono pracę oświatową.

We Flotyli Pińskiej na początku 1923 r. działalność oświatową realizowano w stosunkowo znacznym wymiarze czasu. Objęte nią były wszystkie grupy osobowe: oficerowie, podoficerowie i marynarze. Odczyty dla oficerów w tej jednostce odbywały się dwa razy w tygodniu (w godz. 16-18). Codziennie (za wyjątkiem sobót i niedziel) w godz. 8-9 miały miejsce zajęcia dla podoficerów. Również każdego dnia (za wyjątkiem sobót i niedziel) odbywały się w godz. 14-17, w ramach pracy oświatowej, zajęcia dla marynarzy.

Program zajęć dla marynarzy był zróżnicowany, w zależności od posiadanych specjalności. Np. marynarze o specjalności pokładowej mieli 5 godz. nauki w tygodniu, natomiast maszyniści i palacze 4 godz. nauki⁵. W ramach pracy oświatowej realizowano w tych grupach tematy z kilku przedmiotów. Na regulaminy (ogólne) przeznaczano 2 godz., higienę (ogólną) -1 godz. oraz na inne pogadanki o tematyce ogólnej - 2 godz.

Należy jednak podkreślić, że realizacja procesu nauki w tym czasie napotykała na znaczne trudności. Wynikały one z braku odpowiednich pomieszczeń, właściwego oświetlenia, a także konieczności odrywania części lub wszystkich marynarzy do prac realizowanych w porcie. Także potrzeba pełnienia służby wartowniczej, przez znaczną grupę marynarzy, zmuszała do dwukrotnego powtarzania zajęć programowych⁶.

W drugiej połowie lat 20. wszystkich marynarzy w tej formacji (szeregowych MW) zaliczano, ze względu na ich przydatność w służbie, do jednej z dwóch podstawowych grup: niespecjalistów (szeregowych właściwych) i specjalistów. Do pierwszej z nich należeli ci, którzy przeważnie z powodu braku kwalifikacji fachowych nie nadawali się do szkolenia na kursach specjalistycznych. Byli to najczęściej rolnicy oraz osoby nie posiadające umiejętności pisania i czytania. Przeznaczano ich do pełnienia służby wartowniczej, a także na ordynansów oficerskich, gońców w kancelariach, woźniców itp. Część z nich mogła po pewnym czasie ukończyć szkołę specjalistów i uzyskać jedną ze specjalności obowiązujących w MW. W ten sposób mogli zostać zaliczeni do drugiej grupy - specjalistów. Marynarze bez specjalności (szeregowi właściwi) przechodzili przeszkolenie podstawowe (w zakresie tzw. szkoły rekruta), które trwało 3-4 miesiące. Następnie w czasie dalszej służby w pododdziałach podnosili swoje umiejętności wojskowe, podobnie jak żołnierze w pododdziałach wojsk lądowych.

Do drugiej grupy należeli marynarze - specjaliści, którzy z chwilą ukończenia kursu w Szkole Specjalistów Morskich (SSM) lub w Szkole Specjalistów Flotyli (Szkole Specjalistów Rzecznych od 1930 r.), po zdaniu egzaminów uzyskiwali jedną z 15 specjalności obowiązujących w MW. W zależności od uzyskanych kwalifikacji otrzymywali oni przydziały na jednostki pływające lub do pododdziałów lądowych. Dobór specjalistów do tej grupy był uzależniony od posiadanych przez nich zawodów i kwalifikacji cywilnych. W MW do kategorii specjalistów zaliczano także rzemieślników⁷.

Organizacja procesu wyszkolenia we Flotyli Pińskiej w drugiej połowie lat 20. była następująca. Jednostkę uzupełniano dwiema kategoriami marynarzy: wcielonymi z poboru obowiązkowego i ochotnikami. Pomimo tego, że ochotnicy pełnili służbę wojskową przez dłuższy czas (3 lata) stanowili oni większość w każdym poborze. Natomiast marynarzy wcielonych w ramach poboru obowiązkowego, w trzecim roku służby wojskowej traktowano jako ochotników, w związku z czym otrzymywali oni specjalne dodatki.

5 Tamże.

6 Tamże.

7 CAW, Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 67, Pismo szefa KMW do szefa Departamentu Piechoty w sprawie specjalistów w wojsku.

W tym okresie proces wyszkolenia we flotyli był skoordynowany z procesem wyszkolenia Floty. Marynarze zarówno z Floty jak i flotyli uczestniczyli w pierwszym okresie we wspólnym szkoleniu w Kadrze Marynarki Wojennej w Świeciu n. Wisłą, które trwało 12 tygodni. Po jego zakończeniu następował podział marynarzy na Flotę i flotyllę. Czynnikiem, który decydował o przydzieleniu do flotyli było miejsce zamieszkania marynarzy. W jednostce tej z reguły pełniły służbę osoby zamieszkujące tereny przylegające do obszaru Polesia⁸.

W Kadrze Marynarki Wojennej w Świeciu n. Wisłą poborowi przechodzili szkolenie z kilku przedmiotów, w tym m. in. musztry zwartej, wyszkolenia strzeleckiego oraz bojowego. Po jego zakończeniu grupa przeznaczona do flotyli była dzielona na dwie podgrupy - jedną do służby w pododdziałach lądowych i drugą do służby na jednostkach pływających.

Marynarze z pierwszej grupy - przeznaczeni do służby wartowniczej i funkcyjni, przechodzili przeszkolenie w wymiarze 2-3 godz., po 3-4 razy w każdym tygodniu (w zakresie musztry zwartej i szkoły strzelca), które organizowano na miejscu w Pińsku.

Drugą grupę, z powodu braku odpowiednich pomieszczeń w Pińsku, kierowano na dalsze szkolenie do Modlina, gdzie szkolenie organizowano według wytycznych dowódcy flotyli. Jednak ze względu na ograniczone możliwości dojazdu do Modlina - dowódca flotyli miał niewielkie możliwości oddziaływania na jego przebieg. Z chwilą ukończenia kursu specjalistów rzecznych w Modlinie, grupa marynarzy powracała do Pińska i tu doskonaliła swoje umiejętności podczas tzw. kampanii letniej⁹.

Jednak w zakresie danej specjalności, marynarze flotyli mogli podnosić swoje umiejętności tylko latem, bowiem zimą wykonywali oni inne czynności. Byli m. in. wykorzystywani do różnych prac, a cały sprzęt niezbędny do ich szkolenia jak: działa, przyrządy obserwacyjne i karabiny maszynowe przechowywano w magazynach. Po przejściu dwóch kampanii letnich, marynarze posiadający odpowiednie kwalifikacje, mogli kandydować na kurs podoficerski Szkoły Specjalistów Morskich (SSM) w Świeciu. Zaliczenie kursu z wynikiem pozytywnym i odbycie 4 miesięcznej praktyki było warunkiem mianowania na najniższy stopień podoficerski (mata). Ponieważ kurs SSM odbywał się w Świeciu był on również w dużym stopniu niezależny od dowódcy flotyli.

Jak oceniano, zorganizowany w ten sposób proces szkolenia marynarzy posiadał wiele mankamentów. Dowódca flotyli był pozbawiony wpływu na przebieg nauki, gdyż przez 12 tygodni realizowano ją w znacznym oddaleniu od miejsca postoju jednostki. W kolejnym okresie część marynarzy wykorzystywano do różnorodnych prac i pełnienia służby wartowniczej w oddziale portowym w Pińsku. Jeszcze inna grupa marynarzy szkoliła się w tym czasie na kursie w Modlinie, gdzie możliwości oddziaływania dowódcy flotyli były również ograniczone. Natomiast podczas kampanii letniej we flotyli, w procesie szkolenia, nie można było uwzględnić wszystkich zagadnień związanych ze służbą. Niekorzystne było również i to, że szkolenie specjalistów łączności odbywało się na terenie DOK VII (Szkoła Radiotelegrafistów i Radiomechaników Morskich w Toruniu)¹⁰, podobnie jak szkolenie podoficerów dla flotyli w Świeciu.

8 I. Bieniecki, Polesie i jego znaczenie w planach wojennych II Rzeczypospolitej w latach 1918-1939. Wybrane problemy, w: Kresy, granice i pogranicza w historii wojskowej, red. A. Olejko, J. Ślipiec, P. Korzeniowski, K. Mroczkowski (materiały z XII Ogólnopolskiego Forum Historyków Wojskowych w Rzeszowie), Wydawnictwo Napoleon V & Autorzy, Oświęcim 2014, s. 522-536,

9 CAW, Akta KMW, t. 443, Sprawozdanie gen. J. Rybaka z inspekcji we Flotyli Piskiej odbytej 8 i 9.02.1927 r., s 3-4.

10 I. Bieniecki, Służba łączności flotyli rzecznych Marynarki Wojennej (1919-1939), w: Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej, 2005, nr 20, s. 94 -115; idem, Służby łączności flotyli rzecznych marynarki wojennej i ich działalność w zakresie radiowywiadu na rzecz bezpieczeństwa II Rzeczypospolitej w latach 1919-1939, w: Bezpieczeństwo wewnętrzne Drugiej Rzeczypospolitej, pod red. A. Peplńskiego i A. Szymanowicza, Wrocław 2010, s. 383-396; idem, Łączność Flotyli Rzecznych Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej w działaniach na rzecz radiowywiadu w latach 1919-1939, w: Za kulisami wywiadu i dyplomacji. Polski wywiad wojskowy 1918-1945, red. P. Kołakowski, A. Peplński, Wydawnictwo AVALON, Kraków 2014, s. 174-193.

Kolejnym, ważnym czynnikiem, który negatywnie, rzutował na tok szkolenia, był brak szczegółowych instrukcji (dokumentów) i podręczników do nauki przedmiotów specjalistycznych. Cele jakie zamierzano osiągnąć w czasie nauki - jak stwierdził gen. Józef Rybak - wymagały opracowania stosunkowo dokładnych wskazówek, regulujących przebieg całego procesu, jak i poszczególnych jego etapów, a także zachowania właściwych proporcji czasu przeznaczanego na realizację poszczególnych przedmiotów. W tej dziedzinie - zdaniem inspektora armii, Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) udzielało Kadrze Marynarki Wojennej w Świeciu tylko bardzo ogólnych wskazówek, a odpowiednich dokumentów (instrukcji) dla pododdziałów lądowych flotylli nie było. Wytyczne, które otrzymywał dowódca flotylli w zakresie organizacji szkolenia marynarzy, były krótkie i niewystarczające. Natomiast „Plan szkolenia” opracowany przez ówczesnego dowódcę Flotylli Pińskiej - kmdr. ppor. Witolda Zajączkowskiego, dla potrzeb kursu specjalistów rzecznych w Modlinie, uznano za mało precyzyjny i dający stosunkowo dużą samodzielność oficerowi (komendantowi kursu) kierującemu szkoleniem specjalistów z upoważnienia dowódcy jednostki¹¹.

W takiej sytuacji, poziom wiedzy i umiejętności marynarzy nowo wcielonych, jak i podoficerów, uznano za nienajlepszy. Potwierdziła to jedna z inspekcji przeprowadzona przez gen. Rybaka, podczas której sprawdzianowi z wyszkolenia poddano grupę szkolących się marynarzy, z pododdziału lądowego o krótszym i dłuższym czasie służby wojskowej. Sprawdzianu dokonano z zakresu znajomości takich zagadnień jak: ubezpieczenie w małym zakresie (placówka), użycie broni maszynowej i umiejętność współdziałania obsługi karabinu maszynowego z wysadzonym na brzeg pododdziałem żołnierzy.

Na podstawie uzyskanych wyników oraz kontroli stwierdzono następujące braki w wyszkoleniu marynarzy:

- odbywano znikomą ilość strzelań z karabinów maszynowych,
- nie prowadzono strzelań bojowych z cekaemu ze starszymi rocznikami marynarzy,
- marynarze nie znali zasad działania drużyny i jej współdziałania z obsługą karabinu maszynowego,
- wykazano nieznajomość organizacji i zadań czujki oraz czaty¹²,
- nie znano zasad strzelania do celów w powietrzu z cekaemu i zasad obrony przeciwgazowej.

Ogólne wrażenie jakie odniósł gen. Rybak, inspekcjonujący flotyllę, utwierdziło go w przekonaniu, że wyszkolone w ten sposób pododdziały lądowe tej jednostki w czasie działań wojennych nie potrafią wykonać postawionych przed nimi zadań, związanych z obroną portu czy przeprowadzeniem desantu¹³.

Szereg uwag dotyczących wyszkolenia specjalistów we Flotylli Pińskiej, zgłosił gen. Rybak na przełomie lat 1926/1927, w odniesieniu do trwającego 3 miesiące kursu specjalistów rzecznych w Modlinie. Inspektor armii uznał, iż na kursie tym nie sprecyzowano jasno celu szkolenia, a w całej grupie występował znaczny brak sprzętu szkoleniowego (na 120 osób przypadał tylko 1 karabin). Za nienajlepszy uznał podział marynarzy na grupy specjalistów, ze względu na fakt, iż najlepszy materiał ludzki przydzielano do grupy administracyjnej. Uwagi dotyczyły też metod szkolenia specjalistów. W grupie ster - sygnalistów nieznane były sygnały rakietowe i sposoby na-

11 idem, Dowódcy Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej (1919-1939), w: Przegląd Morski, 1998, nr 11, s. 99-107; idem, Komandor Witold Zajączkowski (1892-1977)-dowódca Flotylli Pińskiej, w: Przegląd Morski, 1990, nr 4, s. 58-62; idem, Szkoleniowa i wychowawcza działalność komandora Witolda Zajączkowskiego i jej rola w kształtowaniu świadomości morskiej w latach 1920-1945, w: Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2002, z. 3 (151), s. 5-25; idem, Komandor Witold Zajączkowski - dowódca, nauczyciel i wychowawca marynarskich kadr (1892-1997), w: Moja droga na morze. Jubileuszowe wspomnienia absolwentów oksywskiej Alma Mater, red. A. Drzewiecki i B. Zalewski, Gdynia 2004, s. 7-35.

12 Zgodnie z zasadami służby na rzekach zawartymi w „Regulaminie bojowym Flotylli Rzecznej, cz. 1” (Warszawa 1934) czata i czujka były ugrupowaniami służby na wodach śródlądowych, które stosowano we Flotylli Pińskiej, patrz: I. Bieniecki, Flotylla Rzeczna polskiej Marynarki Wojennej, op.cit., s. 146-147.

13 CAW, Akta KMW, t. 443, Sprawozdanie gen. J. Rybaka z inspekcji we Flotylli Pińskiej odbytej 8 i 9.02.1927 r., s. 4-6.

wiązywania łączności z lotnikiem¹⁴. Natomiast specjaliści - minerzy szkolili się tylko teoretycznie. Nie uczono ich praktycznego zakładania i unieszkodliwiania min¹⁵. W grupie specjalistów artylerii nie znano sposobów strzelania na morzu oraz strzelania do celów powietrznych, z cekaemów i działek kal. 47 mm¹⁶.

Gen. Rybak dokonał również oceny wyszkolenia pozostałych dwóch grup personelu flotyli - podoficerów i oficerów. Podoficerowie jednostki, do czasu utworzenia Szkoły Specjalistów Flotyli Pińskiej, zdobywali określoną specjalność: sygnalisty, artylerzyści, maszyniści, motorniczego, elektryka, łącznościowca czy administracyjną na kursie realizowanym w Kadrze Marynarki Wojennej w Świeciu. W drugiej połowie lat 20. poziom wyszkolenia tej grupy był zróżnicowany. Podoficerowie o krótszym okresie służby wojskowej (w stopniach mata) byli w zakresie swojej specjalności wyszkoleni dobrze. Natomiast podoficerowie o dłuższym stażu służby (bosmanmacy i bosmani), którzy posiadali z reguły ukończone kursy w byłych armiach zaborczych - nie dysponowali niezbędną wiedzą. Uznano, że wąska specjalizacja podoficerów na kursie w Świeciu (przydatna we flocie), w przypadku szkolenia podoficerów dla flotyli była przyczyną niezgrania poszczególnych czynności marynarzy i niezajomości przez nich zasad walki piechoty i artylerii¹⁷.

W celu sprawdzenia poziomu wyszkolenia i umiejętności grupy oficerów Flotyli Pińskiej, na początku 1927 r., przeprowadzono z nimi ćwiczenia aplikacyjne na mapie. W dziedzinie wyszkolenia taktycznego stwierdzono brak znajomości w tej grupie zasad prowadzenia walki przez flotyllę, nieumiejętność prowadzenia działań przeciwko siłom nieprzyjaciela na lądzie oraz zasad współdziałania z własnymi pododdziałami wojsk lądowych. Jak stwierdził gen. Rybak - korpus oficerski zdawał sobie sprawę z rangi zadań jakie przed nim stoją, jednak w zakresie wyszkolenia taktycznego nie mógł uzyskać właściwych wyników. Za najważniejsze przyczyny tego stanu inspektor armii uznał fakt, iż większość pełniących tu służbę stanowili oficerowie Floty odkomenderowani na przeciąg dwóch lat do flotyli. Pobyt we flotyli był traktowany przez większość oficerów jako tymczasowy, w związku z czym nie czuli się oni ściślej związani z pododdziałami, w których pełnili służbę, a pobyt we flotyli nie przyczyniał się do dogłębnego poznania specyficznego charakteru tej jednostki.

Jednak najpoważniejszym mankamentem w wyszkoleniu oficerów jednostki była słaba znajomość przez nich metod strzelania artyleryjskiego. Jak stwierdził inspektor armii, fakt ten nie mógł nikogo dziwić, skoro oficer artylerii przydzielony do jednostki, po przyjeździe do Pińska myślał tylko o tym w jaki sposób się stąd wydostać¹⁸. Jednak w ocenie gen. Rybaka, głównie sprawy szkoleniowe przemawiały za potrzebą pełnienia części służby przez oficerów MW w jednostce rzecznej. W dyskusji jaka się wywiązała na temat podległości Flotyli Pińskiej inspektor armii prezentował stanowisko, że „(...) Flotylla Pińska jest bardzo dobrą szkołą dla każdego marynarza. Dlatego uważam za bardzo celowe jeżeli każdy oficer marynarki przesłuży przez pewien czas we Flotyli Pińskiej. Wyszkolenie w służbie artylerii, w służbie łączności oraz w taktyce desantowej jest o wiele intensywniejsze we Flotyli Pińskiej niż we Flocie (...)”¹⁹.

Na podstawie przeprowadzonej inspekcji i stwierdzonych braków, dotyczących wyszkolenia personelu, zaproponowano w tej dziedzinie szereg nowych rozwiązań. Postulowano aby pobór nowych marynarzy do flotyli odbywał się jeden raz w roku, a organizację procesu wyszkolenia zamierzano podporządkować organizacyjnej strukturze flotyli i obsadzie jednostek pływających i pododdziałów.

14 I. Bieniecki, Rzeczna Eskadra Lotnicza Flotyli Pińskiej, w; Przegląd Morski. 1987, nr 12, s. 46-51.

15 I. Bieniecki, Inżynierijno-saperskie zabezpieczenie działań Flotyli Pińskiej, cz. 1, w: Przegląd Morski, 1989, nr 3, s. 47-51; oraz idem, Inżynierijno-saperskie zabezpieczenie działań Flotyli Pińskiej, cz. 2, w: Przegląd Morski, 1989, nr 5, s. 55-59.

16 CAW, Akta GISZ, t. 408, Zestawienie uwag i inspekcji (za okres 1.10.1926- 1.04.1927 r.) z kwietnia 1927 r., s 6-7.

17 CAW, Akta KMW, t. 443, Sprawozdanie gen. J. Rybaka op.cit., s. 7-8.

18 Tamże, s. 8-9.

19 CAW, Akta KMW, t. 443, Pismo gen. J. Rybaka do GISZ z 5.12.1927 r., s. 4.

Do chwili utworzenia Szkoły Specjalistów Flotylli w 1928 r., przygotowywano również specjalistów - podoficerów, dla potrzeb tej jednostki w Szkole Specjalistów Morskich (SSM) w Gdyni. Dla przykładu plan szkolenia, na kursie podoficerskim w roku szkolnym 1926/1927, przewidywał rozpoczęcie nauki w SSM w 9 specjalnościach. Dla marynarzy - słuchaczy z Pińska zarezerwowano 28% miejsc, natomiast dla Floty 72% miejsc²⁰.

Poważne zmiany w organizacji procesu szkolenia personelu Flotylli Pińskiej zaszły z chwilą objęcia dowództwa tej jednostki (w lutym 1927 r.) przez kmdr. ppor. W. Zajączkowskiego.

W tym czasie nadal duże znaczenie przywiązywano do pracy oświatowej z marynarzami flotylli. W zimie każdego miesiąca, przez trzy dni w tygodniu (po jednej godzinie) prowadzono pogadanki dla marynarzy. Część z nich tematycznie związana była ze służbą w jednostce²¹. W okresie zimowego odpoczynku, we flotylli organizowano również doksztalcanie oficerów. Na przełomie roku 1927/1928 dla oficerów garnizonu pińskiego zaplanowano ogółem 8 odczytów (od grudnia do marca). W każdym miesiącu realizowano po dwa odczyty, przeznaczając po 1 godzinie na każdy z nich²².

Zmiany jakie zaszły w organizacji systemu szkolenia Flotylli Pińskiej, z chwilą objęcia obowiązków przez nowego dowódcę, pozytywnie ocenił po latach, przebywający po raz drugi w Pińsku, jako szef służby technicznej komendy portu wojennego, inż. Roman Somnicki:

„(...) Kmdr ppor. W. Zajączkowski zaraz po objęciu dowództwa Flotylli zmienił przede wszystkim system szkolenia. Zamiast poprzednich bezplanowych wyjść różnych okrętów na szkolenia, wprowadził on następujący system. Od rozpoczęcia kampanii z wiosną każdego roku wyprowadzał on całą Flotyllę z początkiem każdego miesiąca na około 4 tygodnie daleko pod granicę ZSRR i tam na Prypeci lub dopływach przeprowadzał ćwiczenia. Przed pierwszym każdego miesiąca cała Flotylla wracała do Pińska na 4 do 5 dni. W tych kilku dniach przeprowadzało się w warsztatach potrzebny remont oraz uzupełniało się zaopatrzenie Flotylli na następne 4 tygodnie (...). Nowy system szkolenia wprowadzony przez Zajączkowskiego miał dużo dobrych stron. Odrywał ludzi od Pińska, od rodzin, od różnych pokus towarzyskich i pozwalał przez to na całkowite oddanie się sprawom służbowym, bo innych atrakcji wśród tego bezludzia nie było. Za poprzedniego dowódcy (kmdr. Blinstruba) dowódcy okrętów i oficerowie często wymigiwali się od planowego wyjścia z Pińska i używali różnych sposobów by przekonać dowódcę Flotylli, że wyjazd należy odłożyć lub skrócić, motywując to obiektywnymi przyczynami służbowymi, podczas gdy de facto kierowały nimi względy prywatne. Przy słabości poprzedniego dowódcy przeważnie się to udawało, stąd bałagan i bardzo mała liczba dni szkolenia w czasie kampanii (...)”²³.

Nową propozycję dotyczącą organizacji procesu szkolenia we Flotylli Pińskiej zgłosił w połowie 1927 r. dowódca OK IX - gen. Mieczysław Trojanowski²⁴. Wystąpił on z wnioskiem (do Oddziału III Sztabu Generalnego) aby kurs specjalistów flotylli, organizowany dotychczas w Modlinie, przenieść do Brześcia n. Bugiem. Potrzebę tą uzasadniał tym, iż w Modlinie nie stacjonowały jednostki pływające, wobec czego powyższy kurs w zakresie praktycznej nauki na okrętach nie

20 CAW, Dziennik Zarządzeń KMW, Zarządzenie nr 11 z 16.11.1926 r.

21 CAW, Rozkazy Flotylli Rzecznej w Pińsku, t. 4, Dodatek do rozkazu nr 86 z 29.12.1927 r.

22 CAW, Rozkazy Flotylli Rzecznej w Pińsku, t. 4, Dodatek do rozkazu nr 79 z 2.12.1927 r.

23 Muzeum MW w Gdyni, sygn. nr 23, Relacja kmdr. por. R. Somnickiego pt. Wspomnienia ze służby w Marynarce Wojennej, cz. 1, Sopot 1960, s. 20-21; Zobacz też I. Bieniecki, Dowódcy Flotylli Rzecznej, op.cit.; I. Bieniecki, Komandor porucznik Roman Somnicki organizator morskiej służby Wojsk Ochrony Pogranicza, w: Kierowniczka Kadra Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918-1989 (materiały z konferencji w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni w dniu 27.11.2003 r.), Wydawnictwo AMW, Gdynia 2004, s.117-124.

24 Gen. bryg. Mieczysław Ryś-Trojanowski dowódca OK nr IX w latach 1926-1935. Z dniem 1 grudnia 1924 Prezydent RP Stanisław Wojciechowski, na wniosek Ministra Spraw Wojskowych, generała dywizji Władysława Sikorskiego, awansował go na generała brygady, ze starszeństwem od 15 sierpnia 1924 i 18. lokatą w korpusie generałów. 31 lipca 1926 Prezydent RP Ignacy Mościcki mianował go dowódcą Okręgu Korpusu nr IX w Brześciu nad Bugiem. W 1935 r. został przeniesiony na stanowisko dowódcy Okręgu Korpusu nr I w Warszawie. Zobacz [view-source:http://pl.wikipedia.org/wiki/Mieczys%C5%82aw_Ry%C5%9B-Trojanowski](http://pl.wikipedia.org/wiki/Mieczys%C5%82aw_Ry%C5%9B-Trojanowski). Data odwiedzenia 29.01.2019 r.

spełniał żadnej roli. Słuchaczy szkolono tylko teoretycznie, w związku z czym po zaokrętowaniu poziom właściwego wyszkolenia osiągnęli dopiero w okresie letnim, a umiejętności współdziałania z jednostkami lądowymi nabywali jeszcze później, bo dopiero w końcu lata. Przy zachowaniu dotychczas istniejącego systemu szkolenia flotyli gotowość bojową osiągała dopiero jesienią, o czym w głównej mierze decydowała przerwa w szkoleniu praktycznym w czasie zimy. Tak więc na wypadek rozpoczęcia działań wojennych w tym okresie możliwości efektywnego działania pododdziałów flotyli stały pod znakiem zapytania.

Dowódca OK. nr IX uznał, że z chwilą przeniesienia kursu specjalistów flotyli do Brześcia odpadłby problem zakwaterowania marynarzy. Zabezpieczenie techniczne procesu szkolenia marynarzy w Brześciu miały stanowić dwa monitory i kilka motorówek, dzięki czemu zachowano by ciągłość szkolenia w okresie zimowym. Oceniano, iż uruchomienie kursu w Brześciu pozwoli zlikwidować dotychczas występującą lukę w procesie szkolenia. Dzięki temu, pododdziały flotyli mogły, o ile nie całkowicie to w znacznie szerszym zakresie niż dotychczas, osiągnąć właściwy poziom współdziałania z pododdziałami lądowymi już na początku wiosny. Fakt ten z punktu widzenia gotowości bojowej był bardzo istotny²⁵.

Po objęciu dowództwa flotyli przez kmdr. ppor. Zajączkowskiego uregulowano organizację procesu wyszkolenia marynarzy. Rozkazem dowódcy flotyli z 1 października 1927 r. czasowo wyznaczono oficerów do prowadzenia kursu przygotowawczego i specjalizującego dla podoficerów jednostki. Szkołę Specjalistów Flotyli Pińskiej zamierzano zorganizować w twierdzy w Brześciu n. Bugiem, za wyjątkiem klasy specjalistów podoficerów motorzystów, która miała mieścić się w Pińsku. Przewidywano, że łącznie w obu kursach będzie uczestniczyło 300 słuchaczy z tego 285 w Brześciu (95% wszystkich słuchaczy). Kurs miał trwać od 15 stycznia 1928 r. do 15 kwietnia 1928 r.²⁶

Nowy etap w dziejach szkolnictwa tej jednostki rozpoczął się z chwilą utworzenia specjalistycznej placówki kształcącej fachowców dla potrzeb flotyli. Dowódca flotyli otrzymał polecenie zorganizowania Szkoły Specjalistów Flotyli Pińskiej do 5 lutego 1928 r. Komendant szkoły posiadał uprawnienia dowódcy batalionu. Pod względem wyszkolenia otrzymywał on zarządzenia bezpośrednio od dowódcy jednostki, który na każdy okres ustalał organizację szkolenia oraz zatwierdzał szczegółowy program przedstawiony przez komendanta²⁷.

Dowódca flotyli, z grupy podległych sobie oficerów i marynarzy wyznaczał wykładowców i instruktorów na czas szkolenia w SSR. Oficera wykładowcę i instruktora podoficera o specjalności artyleryjskiej i łączności, których we flotyli nie było, przydzielał dowódca OK nr IX. W 1928 r. uruchomiono w Szkole Specjalistów Flotyli Pińskiej 2 kursy: kurs podoficerski dla specjalistów i kurs przygotowawczy dla specjalistów.

Kurs podoficerski liczył 84 słuchaczy, natomiast w kursie przygotowawczym dla specjalistów uczestniczyło 157 osób. Oba kursy miały trwać do 25 kwietnia 1928 r.

Na kurs podoficerski ster - sygnalistów, artylerzystów i motorzystów planowano skierować marynarzy, którzy w tych specjalnościach byli zaokrętowani co najmniej w czasie jednej kampanii czynnej. Kandydatów do specjalności strzeleckiej zamierzano wyznaczyć z rocznika 1905 (23 lata) oraz spośród ochotników wcielonych do MW w 1926 r. Wszyscy kandydaci musieli posiadać odpowiednie kwalifikacje zawodowe i moralne. Natomiast w kursie przygotowawczym dla specjalistów mieli uczestniczyć marynarze posiadający właściwe kwalifikacje (z grupy poborowych wcielonych w 1926 r.), po przeszkoleniu rekruckim ukończonym na początku tego roku.

25 CAW, Akta GISZ, t. 1929, Pismo DOK IX do Oddziału III SG w sprawie projektu przeniesienia flotyli Pińska do Brześcia oraz przeniesienia Szkoły Specjalistów Flotyli z Modlina z 8.07.1927 r. oraz pismo z 6.07.1927 r.

26 CAW, Rozkazy Flotyli Rzecznej w Pińsku, t. 4, Rozkaz dowódcy flotyli nr 65 z 1.10.1927 r.

27 CAW, Akta Biura Personalnego MSWojsk., t. 52, Dziennik Zarządzeń KMW, Zarządzenie nr 2 z 29.02.1928 r.

Ze względu na brak odpowiedniej bazy lokalowej dla całej szkoły w samym Pińsku, dowódca flotylli był zmuszony rozmieścić słuchaczy w trzech miejscach. W Brześciu n. Bugiem (w pomieszczeniach fortu nr 5 przydzielonych przez dowódcę OK nr IX) zakwaterowano 154 słuchaczy i 16 instruktorów, natomiast w Pińsku 71 słuchaczy i 9 instruktorów.

Ponadto w SSM w Gdyni, w kursie przygotowawczym specjalistów, uczestniczyło 16 marynarzy - w tym 3 sanitariuszy i 13 telefonistów. Z analizy powyższego zestawienia wynika, iż z całej grupy - 241 słuchaczy szkoły blisko 64% szkoliło się w Brześciu n. Bugiem, 29% w Pińsku, a tylko 7% w Gdyni. Pod względem gospodarczym szkołę przydzielono do kompanii gospodarczej flotylli²⁸.

W maju 1928 r., w czasie inspekcji, która miała miejsce na początku rozpoczynającej się kampanii letniej, gen. Rybak uznał, że kierunek wyszkolenia we flotylli jest właściwy, a jego poziom był znacznie wyższy niż w latach ubiegłych. Natomiast jego zastrzeżenia dotyczyły nieznamomości prowadzenia działań, w zakresie współdziałania małych pododdziałów na lądzie (wysadzanych z jednostek pływających) z obsługą karabinu maszynowego, znajdującego się na motorówce. O słabych umiejętnościach marynarzy w pływaniu po rzekach i ich nieznamomości terenu decydował brak dłuższej praktyki (początek okresu szkoleniowego). Drugim czynnikiem był brak podoficerów zawodowych w jednostce o dłuższym stażu pływania, którzy zdaniem gen. Rybaka powinni być dowódcami wszystkich motorówek²⁹.

Inspektor armii stwierdził, że wśród małych zespołów jednostek pływających (motorówek i statku uzbrojonego) prowadzących działania rozpoznawcze bądź ubezpieczające, dawała się zauważyć niechęć do opuszczania motorówek (statku), kontynuowania działań na lądzie i opanowywania przyczółków. Natomiast wg jego oceny, znaczny postęp osiągnięto w zakresie współdziałania jednostek pływających flotylli z pododdziałami lądowymi, o czym tak pisał w swoim sprawozdaniu:

„(...) W szczególności, w ćwiczeniu aplikacyjnym w terenie, przeprowadzonym przeze mnie (...) por. mar. Karol Kopiec - dowódca dywizjonu wykazał zrozumienie działań lądowych, ważność wpływu działań od strony rzeki (desantowych) na przebieg walki na lądzie, wreszcie ważność zagrożenia jednostek rzecznych od strony lądu. Zrozumienie było daleko większe niż u większości oficerów oddziałów lądowych biorących udział w ćwiczeniach, co świadczy o szerokim horyzoncie patrzenia na walkę w terenie poleskim, u zdolniejszych, odpowiednio wyszkolonych oficerów marynarki (...)”³⁰.

W drugiej połowie lat 20. we Flotylli Pińskiej wypracowano modelowe rozwiązanie organizacji szkolenia i pływania w okresie letnim. Stało się ono obowiązujące na wiele lat. Program szkolenia i pływania Flotylli Pińskiej w czasie kampanii czynnej (1928 r.) składał się z trzech części. Pierwsza obejmowała łącznie 42 dni kalendarzowe (od 6 maja do 16 kwietnia), które przeznaczano na wyszkolenie załóg poszczególnych jednostek pływających, tj. statków, monitorów i motorówek w każdym dywizjone czy grupie pływającej. W drugim etapie szkolenia, w takim samym wymiarze czasu (od 17 czerwca do 28 lipca) realizowano szkolenie zespołów, tj. dywizjonów, grup pływających - dowódcy, plutonu łączności i trałowców. Od 29 lipca do końca sezonu nawigacyjnego (trzeci okres szkolenia) przeprowadzano ćwiczenia taktyczne i doskonalono współdziałanie z pododdziałami lądowymi. W ćwiczeniach tych uczestniczyły wydzielone zespoły flotylli bądź cała jednostka³¹.

28 Tamże.

29 CAW, Akta GISZ, t. 418, Sprawozdanie gen J. Rybaka zawierające spostrzeżenia na temat kierunków i poziomu wyszkolenia Flotylli Pińskiej z ćwiczeń odbytych 14-16.05.1928 r., s. 4-5.

30 Tamże, s. 2-3.

31 CAW, Akta GISZ, t. 736, Plan wyszkolenia Flotylli na rok 1928.

W 1929 r., inspektor armii gen. Rybak zgłosił kolejną propozycję dotyczącą zmiany organizacji procesu szkolenia we flotylli. Jego zdaniem należało dla potrzeb jednostki sformować jeden dywizjon szkolny, o pełnej strukturze i pełnej obsadzie, który byłby wyposażony w etatową ilość jednostek pływających. Natomiast pozostałe dwa dywizjony flotylli miały być pododdziałami skadowanymi (szkieletowymi)³².

Podczas kolejnej inspekcji przeprowadzonej przez gen. Rybaka (27 maja 1929 r.) kontrolowano również przebieg praktyki podchorążych młodszego rocznika Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW) w Toruniu. W ocenie tej grupy stwierdzono, że w zakresie praktycznego wyszkolenia bojowego dał się zauważyć znaczny postęp. Jednak jak stwierdził inspektor armii, nadal przygotowywano podchorążych w czasie praktyki raczej do odgrywania roli widzów niż aktorów. Przyczyn tego stanu rzeczy upatrywał on w nieprawidłowo opracowanym programie szkolenia podchorążych, który jako cel praktyki stawiał „(...) zaznajomienie się z Flotyllą Pińską i systemem rzeczonym Polesia (...)”³³.

Pod koniec lat 20. organizacja szkolenia niższego personelu specjalistycznego flotylli nie uległa zmianie. Proces nauki nadal realizowano w dwóch miejscach. W Brześciu n. Bugiem organizowano kurs podstawowy w specjalnościach dla: artylerzystów, strzelców i ster - sygnalistów oraz kurs specjalizujący w tych samych kierunkach. Natomiast w Pińsku organizowano kurs przygotowawczy dla: maszynistów i motorniczych oraz kurs specjalistyczny dla motorzystów, administracyjnych, kucharzy i elektromechaników³⁴.

W 1929 r. pozytywną ocenę wyszkolenia personelu Flotylli Pińskiej wydał też gen. bryg. Stanisław Burhardt- Bukacki (gen. do prac przy GISZ), który stwierdził, że „(...) Marynarzy Flotylli Pińskiej uważam za dostatecznie wyszkolonych i obeznanych z walką na lądzie. Sprawa wyszkolenia i wprawy strzeleckiej przedstawia się tu znacznie lepiej niż we Flocie (...)”³⁵. W zakończeniu swojego memoriału postulował jednak opracowanie dla flotylli odmiennego programu strzelań niż dla Floty.

Na przełomie lat 20. i 30. organizacja przebiegu służby marynarzy oraz ich wyszkolenia w MW nie uległa zmianie. Wcielanie poborowych do tej formacji odbywało się z reguły jednorazowo, jesienią każdego roku. Do chwili dokonania podziału marynarzy na Flotę i flotyllę, wszyscy ci, których przeznaczono do pełnienia służby czynnej (ochotnicy i poborowi pochodzący z obowiązkowego wcielenia) byli kierowani do Kadry Marynarki Wojennej w Świeciu, gdzie załatwiano wszelkie formalności ewidencyjne i organizowano wstępne przeszkolenie poborowych. Okres szkolenia dla wszystkich poborowych wynosił około 4 miesięcy i był on każdego roku określany oddzielnym rozkazem szefa KMW, a szkolenie wstępne kończyło się złożeniem przysięgi.

Z chwilą zakończenia szkolenia podstawowego rekrutów kierowano do dalszej służby we Flocie lub flotylli. Zalecano aby ochotników przydzielać na jednostki pływające (okręty, statki, motorówki), natomiast poborowych z wcielenia obowiązkowego kierowano zasadniczo do służby na lądzie, a tylko w wyjątkowych przypadkach (przy braku ochotników) na jednostki pływające.

Marynarzy młodego rocznika, po przybyciu do flotylli, obejmowano dalszymi formami szkolenia. Dla części z nich organizowano kursy marynarzy - specjalistów w Szkole Specjalistów Rzecznych. Kierowanie na tego typu szkolenie i jego organizacja odbywała się na podobnych zasadach, jak dla marynarzy - specjalistów we Flocie. Czas trwania kursu marynarzy - specjalistów w SSR wynosił około 3 miesięcy. Po ukończeniu kursu jego absolwenci byli zaokrętowani na jednostkach pływających flotylli, do czasu zakończenia kampanii czynnej. Tytuł specjalisty wojskowego otrzymywali bezpośrednio po zakończeniu zaokrętowania. Część z nich (absolwenci kursu marynarzy -

32 CAW, Akta GISZ, t. 430, Raport gen. J. Rybaka z inspekcji Flotylli Pińskiej odbytej 27.05.1929 r., s. 19.

33 Tamże, s. 14-16.

34 CAW, Rozkazy Flotylli Pińskiej, Rozkaz nr 59 z 29.10.1929 r.

35 CAW, Akta GISZ, t. 1933, Uwagi i wnioski gen. S. Burchardta-Bukackiego w sprawie MW z 22.10.1929 r., s. 5-6.

specjalistów), po zaokrętowaniu na jednostkach pływających, była przydzielana na organizowany w SSR kurs podoficerski (od 1 listopada do 1 maja). Po jego ukończeniu z pozytywnym wynikiem, absolwenci spełniali formalny warunek by zostać awansowanymi do stopnia starszego marynarza (ilość awansowanych była każdorazowo określana przez KMW). Starsi marynarze (absolwenci kursu podoficerskiego w SSR) z chwilą wyrażenia chęci pozostania w służbie nadterminowej bądź w charakterze marynarzy zawodowych, po ukończeniu obowiązkowej służby wojskowej, mogli być awansowani do stopnia mata³⁶.

Kursy specjalistyczne organizowane we flotyli przygotowywały marynarzy w kilku niezbędnych dla jednostki specjalnościach: ster - sygnalisty, artylerzysty, torpeda - minera, maszynisty, motorzysty, elektrotechnika, administracyjnej i gazo - minera. Różniły się one nie tylko czasem trwania, ale przede wszystkim celem wyszkolenia.

Kurs marynarzy - specjalistów zakładał przygotowanie fachowców w określonych dziedzinach, przydatnych na jednostkach pływających i na lądzie. Marynarz, który zdobył określoną specjalność we flotyli, do końca swojej służby pełnił ją na stanowiskach, które dla danej specjalności przewidywano. Dlatego też podstawowy cel jaki obowiązywał w zakresie wyszkolenia specjalistów na tych kursach zakładał uzyskanie przez nich określonej wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych z danej dziedziny, tak aby jego absolwenci mogli pełnić funkcje pomocników i zastępców starszych podoficerów - specjalistów w poszczególnych działach służby. W sytuacjach szczególnych, mogli oni wykonywać samodzielne zadania na tych stanowiskach. Kursy marynarzy specjalistów kończyły się egzaminem.

Natomiast celem kursu podoficerskiego we flotyli było rozwinięcie nabytych już umiejętności i poszerzenie wiedzy z zakresu służby podoficerskiej. Jego absolwenci byli potencjalnymi kandydatami na żołnierzy zawodowych.

Oprócz tych kursów we flotyli organizowano też kursy bosmańskie. Ich zadaniem było przygotowanie bosmanmatów do wykonywania obowiązków na stanowiskach starszych podoficerów w określonej specjalności oraz wyposażenie ich w podstawy wiedzy niezbędnej do dowodzenia i kierowania ludźmi, na stanowiskach zastępców oficerów młodszych. Kursy takie organizowano we flotyli na podobnych zasadach jak we Flocie. Ponadto starsi marynarze, którzy byli absolwentami kursu podoficerskiego SSR, mogli otrzymać awans do stopnia mata rezerwy, po przeniesieniu ich do rezerwy, o ile posiadali pozytywne kwalifikacje zawodowe i moralne. Jednak warunkował to okres chodzenia w stopniu starszego marynarza, w którym musieli przesłużyć przynajmniej taki czas jaki był wymagany do awansu na stopień mata³⁷.

Kolejne, istotne zmiany w organizacji szkolenia personelu Flotyli Rzecznej w Pińsku nastąpiły na początku lat 30. Do roku 1931 formacją macierzystą dla wszystkich podoficerów i szeregowych flotyli i Floty była Kadra Marynarki Wojennej w Świeciu n. Wisłą, która podlegała bezpośrednio szefowi KMW w Warszawie. Rozkazem MSWojsk. z 30 maja 1931 r. dokonano podziału Kadry Marynarki Wojennej na dwie jednostki - Kadre Szeregowych Floty i Kadre Szeregowych Flotyli. Pierwszą z nich podporządkowano komendantowi Portu Wojennego Gdynia, natomiast drugą dowódcy Flotyli Pińskiej. Odtąd w składzie flotyli występował specjalny pododdział, który zajmował się szkoleniem marynarzy.

W związku z powyższym proces szkolenia w Kadrze Szeregowych Flotyli organizowano w trzech następujących grupach:

- poborowych (rekrutów), jako kompani rekrutów SSR od momentu ich wcielenia do wojska (od 15 października do 15 stycznia),

36 CAW, Dziennik Zarządzeń KMW, Zarządzenie nr 4 z 24.04.1930 r., s. 1-11.

37 CAW, Dziennik Zarządzeń KMW, Zarządzenie nr 7 z 24.07.1931 r.

- specjalistów, jako kompani młodszego kursu SSR (od 15 stycznia do 15 kwietnia), podoficerów, jako plutonu podoficerów SSR w specjalności strzeleckiej (od 1 listopada do 15 kwietnia),
- oraz oddziału portowego i rezerwistów, jako kompani desantowej flotyli (w okresie letnim).

Przygotowaniem i wyszkoleniem odpowiedniej ilości instruktorów niezbędnych do nauki poborowych zajmował się każdego roku oddział portowy w Pińsku. W tym celu, latem, ze składu Kadry Szeregowych Flotyli wydzielano pluton w składzie 1 oficer wraz z grupą instruktorów. Pluton ten, z chwilą przybycia rezerwistów bez specjalności, przekształcał się w kompanię desantową z jednoczesnym zaokrętowaniem na krypie. Dowódca flotyli mógł dysponować składem osobowym Kadry Szeregowych Flotyli, w zależności od ustalonego toku szkolenia marynarzy³⁸.

W latach 30. we Flotyli Pińskiej organizowano również kursy dokształcające dla podoficerów tej jednostki, z zakresu wiedzy szkoły podstawowej. W 1932 r., w tej formie szkolenia uczestniczyło łącznie 57 osób, w tym 36 podoficerów zawodowych i 21 podoficerów i marynarzy nadterminowych³⁹.

W miarę rozbudowy pododdziałów i jednostek pływających wzrastały też potrzeby w zakresie ilości marynarzy - specjalistów szkolonych dla potrzeb flotyli. Dla przykładu w końcu 1932 r., na kurs specjalizujący w SSR, skierowano ogółem 197 marynarzy, z czego 136 (69%) trafiło do Berezki Kartuskiej, a 61 (30,1%) do Pińska⁴⁰.

Na początku lat 30., trudności związane z właściwą organizacją procesu szkolenia były spowodowane znacznymi brakami kadrowymi we flotyli. Między innymi dla organizowanych w 1932 roku dwóch kompanii rekruckich (ogółem 351 osób) w Kadrze Szeregowych Flotyli dowódca jednostki był w stanie przydzielić zaledwie 3 oficerów. Brakowało oficerów na stanowiska dowódców plutonów. Ponieważ równolegle z Kadrą Szeregowych Flotyli uruchamiano SSR, do której zachodziła konieczność przydzielenia kolejnych oficerów-dowódców flotyli postulował do szefa KMW aby ten skierował dodatkowo 6 młodszych oficerów, na okres szkolenia poborowych⁴¹.

Jednak w 1933 r. całą obsadę SSR w Pińsku, tj. komendanta, oficerów pełniących funkcje wykładawców oraz podoficerski personel instruktorski przydzielano ze składów osobowych pododdziałów i jednostek pływających flotyli (tylko na czas trwania nauki w SSR). Także oficerów i instruktorów Kadry Szeregowych Flotyli wyznaczano ze składów osobowych jednostek pływających (tylko na czas szkolenia poborowych)⁴².

Jesienią 1934 r. w Kadrze Szeregowych Flotyli funkcjonowały 3 kompanie szkolne⁴³. Natomiast w następnym roku (w lutym 1935 r.) w skład kursu specjalizującego marynarzy w Kadrze Szeregowych Flotyli wchodziły 2 kompanie szkolne. W kompanii II uruchomiono klasy w 6 specjalnościach, a w kompanii III w 5 specjalnościach⁴⁴.

38 CAW, Dziennik Zarządzeń KMW, Zarządzenie nr 10z 21.07.1931 r.; O organizacji i przebiegu szkolenia specjalistów we flotyli, w latach 30. tak wspominał późniejszy, długoletni łącznościowiec tej jednostki Witold Wójcik: „(...) Po trzymiesięcznym przeszkoleniu rekruckim z zakresu walki na lądzie w charakterze piechoty, rekruci byli wybierani na różnych specjalistów przez oficerów - specjalistów z każdej dziedziny, tj. na piechurów, artylerzystów, administracyjnych oraz telefonistów, radiomechaników i telegrafistów (...). Pierwszy kurs tzw. młodszy trwał trzy miesiące w zimie. Po ukończeniu takiego kursu był egzamin (...), czy dany kandydat nadaje się na to stanowisko czy nie. Po ukończeniu takiego kursu, na wiosnę wszyscy kandydaci na wymienione stanowiska byli obsadzani na jednostki pływające i tam byli szkoleni praktycznie przez okres pływania, tj. przez całe lato. Późną jesienią Flotyli wracała na leże zimowe do portu. W porcie przez cztery miesiące trwał starszy kurs wymienionych specjalności. Na kursie tym prowadzone było dokształcanie (...)”. W. Wójcik, List do autora z 16.12.1988 r. (w posiadaniu autora).

39 CAW, Akta KMW, t. 269, Pismo dowódcy flotyli do szefa KMW z 30.10.1931 r.; oraz Pismo dowódcy flotyli do szefa KMW z 26.10.1932 r.

40 CAW, Rozkazy Flotyli Rzecznej w Pińsku, Rozkaz nr 20 z 27.02.1932 r.

41 CAW, Akta KMW, t. 244, Pismo dowódcy flotyli do szefa KMW z 13.09.1932 r.

42 Biuro Personalne MSWojsk., t. 312, Wykaz obsady oficerów SSR w Pińsku z 31.0.1933 r.; oraz Wykaz obsady oficerów dowództwa Flotyli rzecznej w Pińsku i komendy Portu Wojennego w Pińsku z 31.08.1933 r.

43 CAW, Rozkazy Flotyli Rzecznej w Pińsku, t. 9, Rozkaz nr 79 z 26.10.1934 r.; oraz Rozkaz nr 87 z 14.11.1934 r.

44 CAW, Rozkazy Flotyli rzecznej w Pińsku, t. 11, Rozkaz nr 13 z 7.02.1935 r.

Zasady naboru ochotników do MW w połowie lat 30. dawały pierwszeństwo tym kandydatom, którzy oprócz spełnienia ogólnych wymagań posiadali pewną praktykę w określonych zawodach przydatnych do służby w tej formacji. Preferowano ochotników z zawodami: kowala, ślusarza, elektryka, monter, palacza, kierowcy, maszynisty, cieśli, kucharza, kelnera, marynarza⁴⁵. Również jako niezbędny warunek przy przyjmowaniu ochotników do MW w latach 30., MSWojsk. uznało posiadanie przez nich wykształcenia w postaci ukończonych przynajmniej 7 klas (oddziałów) szkoły powszechnej (wcześniej został ustalony wymóg ukończenia 4 klas). Jednak KMW uznało, że ochotników do MW z takim wykształceniem formacja nie otrzymywała w ilości, która pokrywałaby jej zapotrzebowanie. Przewidywano, iż nowy system szkolnictwa pozwoli na spełnienie wymogu ukończenia 7 klas przez liczniejsze roczniki młodzieży dopiero za kilka lat. Przy poborze rekrutów do MW problemem była też deklarowana narodowość wcielanych do służby.

Dla przykładu w 1935 r. do Floty i Floty Pińskiej zakwalifikowano łącznie 724 ochotników narodowości polskiej, z tego olbrzymia większość - 638 (88%) trafiła do Floty a tylko 86 ochotników (12%) zakwalifikowano do flotyli⁴⁶.

Oficerowie, których przydzielano do Kadry Szeregowych Flotyli Rzecznej na czas szkolenia rekrutów, podobnie jak oficerowie wyznaczeni do SSR na stanowiska etatowe w czasie szkolenia specjalistów, podlegali służbowo dowódcy Kadry Szeregowych Flotyli. Organizacja tego pododdziału przewidywała jako etatowe tylko niektóre ze stanowisk, tj.: dowódcy kadry, dowódców kompanii szkolnych, dowódców plutonów w tych kompaniach oraz dowódców kompanii rekrutkich i dowódców plutonów w tych kompaniach w przypadku SSR.

Tak więc dowódcy okrętów, pełniący jednocześnie nieetatowe funkcje wykładowców w SSR, nadal sprawowali nadzór nad swoimi jednostkami i z tego tytułu otrzymywali dodatki służbowe, związane z pełnieniem etatowych funkcji. Oficerowie ci nie byli traktowani jako wykładowcy etatowi, ponieważ zgodnie z przepisami takich stanowisk nie przewidywano w organizacji szkoły⁴⁷.

W tym czasie w organizacji szkolenia flotyli nie zaszły większe zmiany. Poborowi przechodzili trzymiesięczne, podstawowe przeszkolenie wojskowe oraz trwającą dwa miesiące zaprawę morską. Po ich zakończeniu przydzielano marynarzy na trwające 3,5 miesiące lub 1 rok kursy specjalistyczne. Marynarze, którzy przesłużyli w danej specjalności kilka lat i posiadali pozytywną opinię oraz ukończony kurs specjalistyczny mogli zostać skierowani na trwający 6 miesięcy kurs podoficerski w danej specjalności. Po jego ukończeniu marynarz mógł awansować na podoficera (od mata do bosmanmata włącznie). Podoficerowie legitymujący się dobrą opinią mogli zostać skierowani na kursy bosmańskie w danej specjalności, po ukończeniu których istniała możliwość awansowania ich do stopnia bosmana i starszego bosmana. Bosmani i starsi bosmani, którzy charakteryzowali się wybitnymi walorami byli wyznaczani do zdawania egzaminu na stopień chorążego⁴⁸.

W drugiej połowie lat 30., w realizacji planu kampanii flotyli, nadal obowiązywała zasada jak najszybszego doprowadzenia poziomu wyszkolenia najmłodszego rocznika do stanu zapewniającego szybkie osiągnięcie gotowości bojowej, przy jednoczesnym doskonaleniu umiejętności starszego rocznika i kadry zawodowej.

W związku z tym pierwsze dwa tygodnie kampanii przeznaczano na szkolenie indywidualne, a następnie realizowano ćwiczenia taktyczne, z zakresu „Regulaminu bojowego flotyli” i walki rzecznej. Równocześnie doskonalono wyszkolenie indywidualne. Poszczególne przedsięwzięcia

45 CAW, Akta KMW, t. 136, Pismo gen. T. Kasprzyckiego w sprawie zaciągu ochotniczego z 28.02.1935 r., s. 11.

46 Tamże, Pismo szefa KMW do szefa Departamentu Uzupełnień w sprawie zaciągu ochotniczego do MW; oraz Wykaz ochotników zakwalifikowanych do Flotyli Pińskiej z 31.07.1935 r.

47 CAW, Akta KMW, t. 128, Pismo szefa sztabu KMW do dowódcy flotyli w sprawie uposażenia i organizacji SSR z 30.04.1935 r.

48 CAW, Akta GISZ, t. 1942, Referat o sprawach personalnych w MW (zał. nr 3 z 1935/1936 r.), s. 6.

zamierzano realizować zgodnie z ustalonym harmonogramem, który obejmował okres od 1 maja do 30 września⁴⁹.

Program szkolenia pododdziałów flotyli w tych latach nie uległ większym zmianom. Dla przykładu w 1937 r. cały proces szkolenia w kampanii czynnej nadal obejmował trzy podstawowe okresy⁵⁰. Tak więc wypracowany na początku lat 30. model szkolenia personelu jednostki obowiązywał do roku 1939. Także kursy specjalizujące organizowano we flotyli do wybuchu wojny. Jeszcze 13 lutego 1939 r. w Kadrze Szeregowych Flotyli uruchomiono kurs specjalizujący dla dwóch kompanii szkolnych marynarzy⁵¹.

Tuż przed wybuchem wojny szkoleniem objęto również grupy osób cywilnych, nie wchodzące w skład personelu cywilnego flotyli. Wobec zaostrzającej się sytuacji w 1939 r., szef KMW polecił zorganizować w jednostkach MW dodatkowe szkolenia sanitarne dla rodzin oficerów i podoficerów. Organizacją takiego kursu we flotyli zajął się lekarz naczelny jednostki-kpt. mar. lek. Władysław Kozłowski. Kurs ten trwał 3 tygodnie (od 6 do 27 sierpnia)⁵².

Reasumując, należy stwierdzić, iż w dziejach szkolnictwa niższego personelu specjalistycznego Flotyli Pińskiej dają się wyodrębnić trzy główne etapy.

Pierwszy z nich obejmował czas od chwili zakończenia wojny Polski z Rosją Radziecką do roku 1927. Charakteryzował się on próbami wypracowania własnego modelu szkolenia personelu Flotyli Rzecznych (Pińskiej i Wiślanej), przewyciężeniem nawyków wyniesionych z byłych marynarek państw zaborczych oraz przygotowaniem pierwszych marynarzy i podoficerów według własnych programów szkolenia.

Drugi okres był związany z objęciem dowództwa tej jednostki (w lutym 1927 r.) przez późniejszego, długoletniego jej dowódcę - kmdr. ppor. W. Zajączkowskiego. W rok później (5 lutego 1928 r.) nastąpiło też powołanie Szkoły Specjalistów Flotyli Pińskiej (później SSR). Etap ten trwał do początku lat 30.

Trzeci okres rozpoczął się 30 maja 1931 r., kiedy to dokonano podziału Kadry Marynarki Wojennej w Świeciu, na Kadrę Szeregowych Floty i Kadrę Szeregowych Flotyli. W okresie dekady lat 30. szkolenie marynarzy i podoficerów w tej jednostce zostało unormowane i realizowano je w oparciu o sprawdzone już własne wzorce.

Trzeba również pamiętać o tym, że utworzenie we flotyli specjalistycznego i niezależnego pododdziału zajmującego się szkoleniem niższego personelu specjalistycznego dla potrzeb tej jednostki było tylko jednym z etapów, który udało się zrealizować na drodze do uzyskania przez nią rangi, podobnej do tej jaką miała Flota na Wybrzeżu. Było to jednocześnie wyrażenie dążeń dowódcy flotyli, wspieranego przez inspektorów armii, do uzyskania większej samodzielności operacyjnej i niezależności organizacyjnej podległej mu jednostki, od pozostałych instytucji MW.

Oceniając proces szkolenia personelu flotyli pod względem merytorycznym należy podkreślić, iż obok głównych treści dotyczących podwyższania kwalifikacji specjalistycznych marynarzy, znaczną rangę przypisywano działalności oświatowej (w pierwszej połowie lat 20.) i oświatowo-wychowawczej (w późniejszych latach).

Należy też podkreślić, iż w całym okresie pokojowym istnienia flotyli, w działalności wychowawczej, zwracano też uwagę na przekazywanie marynarzom wiedzy o dziejach i tradycjach walk oręża polskiego, w tym i jednostek rzecznych⁵³.

49 CAW, Akta GISZ, t. 1944, Plan kampanii na rok 1936.

50 CAW, Akta GISZ, t. 1944, Plan kampanii na rok 1937.

51 CAW, Rozkazy Flotyli Rzecznej w Pińsku, Rozkaz nr 8 z 9.02.1939 r.

52 Tamże, Rozkaz nr 41 z 15.08.1939 r.

53 L. Wyszczelski, Działalność oświatowo-wychowawcza, op.cit., s.17-27.

Flotylle rzeczne w biografiiach wybranych oficerów Marynarki Wojennej II RP

River flotillas in biographies of selected officers of II Polish Republic Navy

Grupa oficerów Polskiej Marynarki Wojennej (wywodzących się z marynarek zaborczych) przeszła w latach wojny polsko-bolszewickiej i bezpośrednio po niej (1919-1921) przez służbę we flotyllach rzecznych, które odegrały dużą rolę w walkach 1919 i 1920 r. Wynikało to z konieczności obsadzenia tych aktywnych bojowo flotylli przez najlepszą dostępną ówczesnie kadrę oficerską. Inną przyczyną był fakt, że dopiero w lutym 1920 roku Polska objęła przyznany jej Traktatem Wersalskim fragment wybrzeża Bałtyku, a rozwój floty morskiej początkowo był nieznaczny. Obiektem analizy jest przebieg służby we flotyllach rzecznych RP w latach 1919-1921 siedmiu znanych oficerów PMW, rozpoczynających kariery morskie jeszcze we flotach zaborczych – rosyjskiej (5): Stanisława Hryniewieckiego, Aleksandra Hulewicza, Stefana de Waldena, Stanisława Nahorskiego, Eugeniusza Pławskiego, oraz austro-węgierskiej (2): Włodzimierza Poraj-Kodrębskiego i Henryka Eibla.

A group of officers of the Polish Navy (originating from foreign navies) went through the Polish-Bolshevik war and immediately after it (1919-1921) by service in river flotillas, which played a large role in the fighting of 1919 and 1920. This resulted from the necessity to fill of these active flotillas by the best available officers at that time. Another reason was the fact that in February 1920 Poland received the part of the Baltic Sea granted by the Treaty of Versailles, and the development of the naval fleet was initially negligible. The object of the analysis is service in the Polish river fleets in 1919-1921 of seven well-known officers, beginning their careers in Russian navy (5): Stanisław Hryniewiecki, Aleksander Hulewicz, Stefan de Walden, Stanisław Nahorskiego, Eugeniusz Pławski, and Austro-Hungarian navy (2): Włodzimierz Poraj-Kodrębski and Henryk Eibel

Wprowadzenie

Dzieje flotylli rzecznych w okresie II Rzeczypospolitej stanowią integralną część historii Polskiej Marynarki Wojennej¹. Stanowią też – co istotne – ważny wycinek biografii wielu oficerów służących w PMW w latach 1918-1947 (tj. od reaktywowania po okresie zaborów Polskiej Marynarki Wojennej, do jej demobilizacji, wskutek rozformowania przez Wielką Brytanię Polskich Sił Zbrojnych, podległych legalnym władzom Rzeczypospolitej na obczyźnie).

1 W utrwalaniu dziejów polskich flotylli rzecznych największe dokonania są udziałem niedawno zmarłego (2017) Józefa Wiesława Dyskanta. Patrz m.in.: J.W. Dyskant, Flotylle rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej, cz. 1-3, Warszawa 1991; J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Warszawa 1994; J.W. Dyskant, Wojenne flotylle wiślane 1918-1939, Warszawa 1997; J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej wobec agresji sowieckiej we wrześniu 1939 r., [w:] Wojskowy Przegląd Historyczny, 1992, nr 3, s. 3-33. Także np.: J. Bartlewicz, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-sowieckiej 1918-1920, Oświęcim 2013; I. Bieniecki, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935 w świetle sprawozdań inspektorów armii i oficerów korpusu kontrolerów, Toruń 2005; M. Borowiak, Zapomniana flota. Mokranzy, Gdańsk 2006; R. Nałęcz-Tymiński, Polskie flotylle rzeczne (Monografia 1), dodatek do Naszych Sygnałów, nr 161, I-IV 1988; W. Zajączkowski, Flotylla Pińska w 1939 r., „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej, nr 16, Gdynia 1999 (i inne). Archiwalia dotyczące polskich flotylli rzecznych skoncentrowane są głównie w: Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie-Rembertowie, głównie: sygn. I.328.30 (Flotylla Wiślana) oraz sygn. I.328.32 (Flotylla Pińska); także zespół Departamentu dla Spraw Morskich / Kierownictwa Marynarki Wojennej, sygn. I.300.21. Duży zespół cennych relacji, obok innych materiałów, przechowywany jest w zbiorach Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie (sygn. MAR.A.II.13).

Do przeanalizowania (na przykładach) tego interesującego problemu badawczego wybrano zbiorowość szczególną, jaką stanowi elitarna grupa ponad dwudziestu oficerów, dowodzących w latach II wojny światowej niszczycielami wchodzącymi wtedy w skład PMW. Dobór tej właśnie grupy wynika z jej charakteru. Byli to bowiem oficerowie, w chwili otrzymania przydziału na niszczyciele, odpowiednio doświadczeni i posiadający wysokie kwalifikacje fachowe, a przez to szczególnie wysoko cenieni. Dowodzone przez nich okręty należały do najsilniejszych, a przy tym uniwersalnych i najbardziej eksploatowanych jednostek bojowych PMW (używane były m.in. do eskortowania zespołów floty, statków i konwojów, samodzielnych akcji zaczepnych, a także do osłony operacji desantowych). Niemal wszyscy wspomniani oficerowie potwierdzili w praktyce wojennej z lat 1939-1945 swe wysokie umiejętności wojennomorskie i dowódcze².

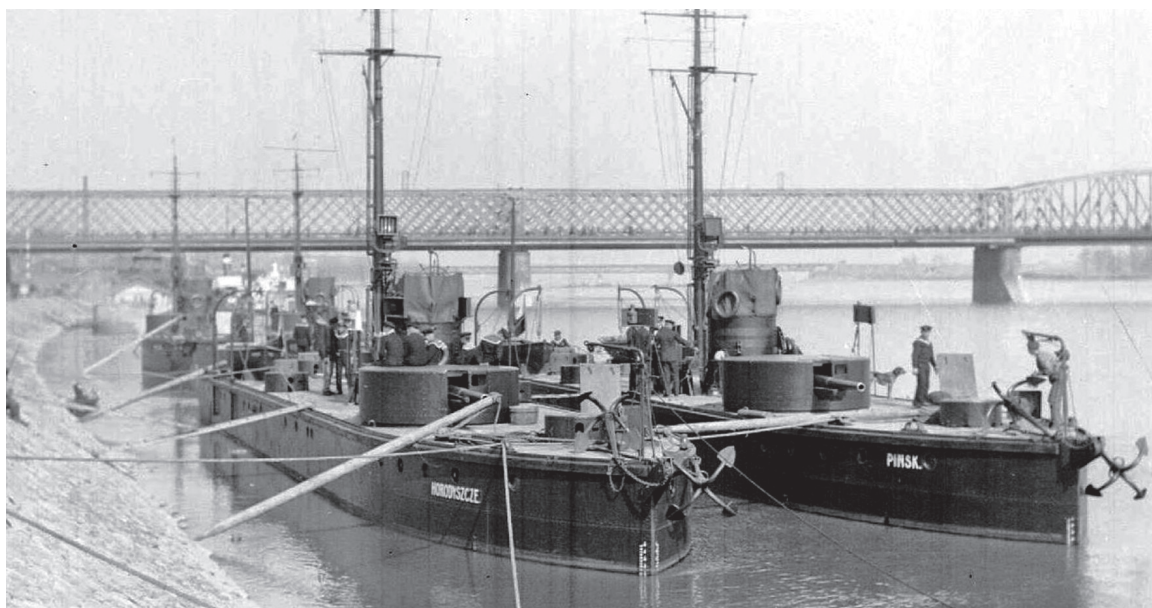
Szczegółowy wykaz wspomnianej grupy przedstawia się następująco (w nawiasach podane są nazwy dowodzonych przez nich niszczycieli).

Biskupski Bolesław („Garland”)
Doroszkowski Antoni („Burza”, „Garland”)
Dzienisiewicz Stanisław („Piorun”)
Eibel Henryk („Garland”)
Fara Waclaw („Ślązak”)
Francki Wojciech („Burza”, „Błyskawica”, „Orkan”)
Gorazdowski Tadeusz („Błyskawica”, „Piorun”, „Krakowiak”)
Hess Kazimierz („Garland”)
Hryniewiecki Stanisław („Błyskawica”, „Piorun”, „Orkan”)
Hulewicz Aleksander („Grom”)
Kodrębski (Poraj-Kodrębski) Włodzimierz („Błyskawica”)
Lichodziejewski Ludwik („Błyskawica”, „Kujawiak”)
Łoskoczyński Włodzimierz („Krakowiak”)
Maracewicz Wszechwład („Krakowiak”)
Nahorski Stanisław („Burza”, „Błyskawica”)
Nałęcz-Tymiński Romuald („Ślązak”)
Namieśniowski Konrad („Błyskawica”, „Garland”)
Pitułko Franciszek („Burza”)
Pławski Eugeniusz („Piorun”)
Tchórznicki Jan („Burza”, „Piorun”, „Krakowiak”)
Umecki Jerzy („Błyskawica”)
Walden Stefan de („Wicher”)
Wojewódzki Zbigniew („Burza”)
Wroński Bohdan („Ślązak”)

Jak wskazuje powyższe zestawienie, spośród wymienionych oficerów, dowodzących w latach wojennej próby (od września 1939 r. do maja roku 1945) niszczycielami PMW, przez służbę we flotyllach rzecznych przeszło w latach II RP jedenastu. Ich biografie z okresu służby na śródlądowych drogach wodnych to opis zmian, jakim podlegały działające tam flotylle rzeczne PMW.

2 Wyjątkiem był kmrdr ppor. Jerzy Umecki, zdjęty z dowództwa ORP „Błyskawica” i skazany prawomocnym wyrokiem Sądu Polowego na karę miesiąca i dwóch tygodni twierdzy „za występki przeciw szczególnym obowiązkom służbowym” i za „występki przeciw karności” (oskarżony drogą służbową przez kadrę oficerską „Błyskawicy”, w tym zastępcę dowódcy kpt. mar. Tadeusza Gorazdowskiego, o nieudolność i tchórzostwo). Por. biogram J. Umeckiego w: Kadry morskie Rzeczypospolitej, tom II, Polska Marynarka Wojenna, część I - Korpus oficerów 1918-1947, pod redakcją Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 454.

Szczególnie wielu wysoko cenionych oficerów, późniejszych dowódców niszczycieli PMW, przeszło przez służbę we flotyllach rzecznych w latach wojny polsko-bolszewickiej (1919-1920) i w pierwszym okresie po niej (1920-1921). Wynikało to z kilku wzajemnie uzupełniających się czynników. Po pierwsze - z naglącej potrzeby chwili.



Monitory PMW zacumowane na Wiśle w Warszawie (na pierwszym planie monitory „Horodyszczce” i „Pińsk”; w głębi widoczny Most Kierbedzia; obecnie w tym miejscu znajduje się Most Śląsko-Dąbrowski)

Działania w wojnie polsko-bolszewickiej (1919-1921), toczone na ogromnych przestrzeniach środkowo-wschodniej i wschodniej części kontynentu, wyznaczonych przez rozległe dorzecza Wisły i Dniepru, wymagały wojskowego wsparcia także na śródlądowych drogach wodnych. Stąd obsadzenie flotylli rzecznych, w tym głównie jednostek pływających, przez możliwie najlepszą młodszą kadre oficerską stanowiło oczywisty priorytet. Co trzeba podkreślić, także po zakończeniu aktywnej fazy działań bojowych w wojnie polsko-bolszewickiej³, istniejąca wtedy Flotylla Wiślana była w latach 1920-1921 czynnikiem wykorzystywanym dla zaznaczenia praw Polski w dolnym biegu Wisły (wobec Niemiec).

Drugim istotnym czynnikiem był fakt, że dopiero w lutym 1920 r. Polska objęła przyznany jej Traktatem Wersalskim skrawek wybrzeża Bałtyku, a rozwój floty morskiej był początkowo jeszcze nieznaczny (do rozciągniętego w czasie przybycia okrętów zakupionych za granicą – z Finlandii dwóch kanonierek, a także z Wielkiej Brytanii torpedowców i trałowców pozyskanych z dawnej floty niemieckiej). Charakterystyczne, że najwyżej cenieni oficerowie marynarki, służący w okresie wojny 1919-1920 r., i bezpośrednio po niej, we flotyllach rzecznych, a rozpoczynający kariery morskie jeszcze we flotach państw zaborczych, z chwilą przeniesienia nad morze z zasady nie powracali (a w każdym razie nie powracali na dłużej) do służby na akwenach śródlądowych. Wyjątkiem był tu H. Eibel, który - po służbie we flotyllach rzecznych w latach 1919-1923 – powrócił po dłuższej przerwie, w 1936 r., do Pińska na stanowisko zastępcy dowódcy Flotylli i pozostał na nim aż do września 1939 r.

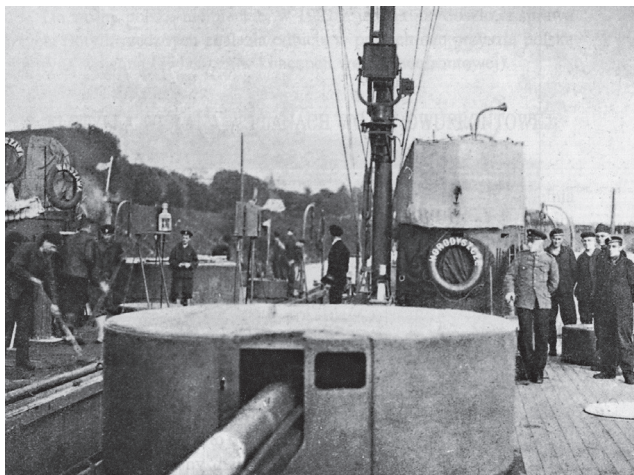
Obiektem poniższych analiz jest przebieg służby we flotyllach rzecznych RP w latach 1919-1921 siedmiu znanych i cenionych młodszych oficerów PMW, pochodzących jeszcze z flot państw

³ Wojna polsko-bolszewicka (polsko-sowiecka) zakończyła się podpisaniem traktatu pokojowego w Rydze, w marcu 1921 r. (same działania bojowe uciły jeszcze w październiku 1920 r., w następstwie zwycięskiego dla strony polskiej finału bitwy nad Niemnem we wrześniu 1920 r.).

zaborczych – rosyjskiej (5) i austro-węgierskiej (2): S. Hryniewieckiego, A. Hulewicza, S. de Waldena, S. Nahorskiego, E. Pławskiego, W. Poraj-Kodreńskiego i H. Eibla. Kilku innych wymienionych wyżej dowódców niszczycieli PMW z lat II wojny światowej, ale nieco młodszych wiekiem, np. K. Namieśniowski (1901-1979) i L. Lichodziejewski (1904-1974), wiedzę wojennomorską zdobyło już w niepodległej Polsce. Oficerowie ci nie uczestniczyli w walkach flotyli rzecznych w okresie wojny polsko-bolszewickiej, jak i w procesie odbudowy i reformowania Flotyli Wiślanej w latach 1920-1921.

Biografie pisane walką

Imponującą kartę służby we flotyllach rzecznych PMW, szczególnie bogatą w sukcesy bojowe, miał S. Hryniewiecki (1896-1943). Oficer ten, wywodzący się z marynarki rosyjskiej, od początku 1919 roku służył na różnych stanowiskach we Flotyli Pińskiej. Wielokrotnie wyróżnił się w walkach, m.in. w bitwie pod Czarnobylem i w walkach na Dnieprze (1920). Od sierpnia 1920 r., do roku 1922, służył we Flotyli Wiślanej, m.in. jako dowódca monitorów „Horodyszcz” i „Warszawa”. Do Flotyli Pińskiej trafił jeszcze na krótko na początku lat 30.



Monitory typu „gdańskiego” – OORP „Warszawa” i „Horodyszcz” - na początku lat 20. XX wieku. Przed wieżyczką monitora z prawej strony („Horodyszcz”) ówczesny dowódca tego okrętu por. mar. Stanisław Hryniewiecki (w jasnej kurtce). Na pierwszym planie stare włoskie działo kal. 105 mm (jedno z dwóch stanowićcych główne uzbrojenie monitora)

Wywodzący się także z marynarki rosyjskiej, A. Hulewicz (1897-1972), został 27 lutego 1919 roku wyznaczony komendantem II kompanii Batalionu Morskiego w Modlinie. Po kilkudniowym skierowaniu do rezerwy oficerów, 20 marca przydzielony został do portu wojennego Modlin. Kolejne przydziały kierowały go: 10 kwietnia, jako pierwszego oficera, na parostatek „Wisła”, zaś 1 lipca został zatwierdzony na stanowisku dowódcy statku „Wawel”. Przeniesiony 22 maja 1920 roku z Flotyli Wiślanej do Dowództwa Wybrzeża, latem tego roku, walczył jako oficer w I batalionie pułku morskiego. Za wykonaną pracę w służbie i w walkach został nagrodzony wyrazami uznania (grudzień 1920 r.), a w styczniu 1922 roku Krzyżem Srebrnym *Virtuti Militari*. Pełniąc obowiązki starszego oficera torpedowca ORP „Mazur”, w październiku 1922 r. został przy-

dzielony do Flotyli Pińskiej. 22 października zaokrętował – jako dowódca okrętu (d.o.) – na monitor ORP „Mozyrz”. Odegrał znaczącą rolę w odbudowie Flotyli po zniszczeniach wojny 1920 r. Pozostał w niej do połowy lat 20⁴.

S. de Walden (1896-1976) również wywodził się z marynarki rosyjskiej (Korpus Morski - 1915-1917 oraz Flotylla Oceanu Północnego - 1917-1918). W marcu 1919 r. zameldował się w I Batalionie Morskim w Modlinie. W połowie marca 1920 r. został odkomenderowany do Flotyli Pińskiej, dzieląc jej późniejsze losy. 2 sierpnia tego roku trafił do Flotyli Wiślanej (we wrześniu wyznaczony przejściowo na dowódcę monitora „Mozyrz”, a także na dowódcę III Dywizjonu Flotyli, z przydziałem na statek „Andrzej Zamoyski”). W tymże miesiącu czasowo objął obowiązki dowódcy Flotyli Wiślanej (w grudniu 1920 r. przekazał dowództwo w ręce kpt. mar. Bohdana Jarczyńskiego, otrzymując stanowisko zastępcy dowódcy Flotyli). Zweryfikowany w styczniu 1921

4 CAW, sygn. AP 124 (Hulewicz Aleksander), passim; Kadry morskie..., op. cit., s. 344.

r. w stopniu porucznika mar. w korpusie morskim (ze starszeństwem z dniem 1 czerwca 1919 r.), w marcu 1921 r. ponownie objął komendę monitora „Mozyrz”. Ostatnim miesiącem jego służby we Flotylli Wiślanej był lipiec 1921 r., kiedy został przeniesiony do Departamentu dla Spraw Morskich MSWojsk. na stanowisko referenta Sekcji Organizacyjnej. Za bohaterstwo wykazane w walkach w szeregach flotyli rzecznych RP, w styczniu 1922 r. został odznaczony Krzyżem Srebrnym Virtuti Militari. Przed odejściem z Flotyli Wiślanej, 6 czerwca 1921 r. jej ówczesny dowódca kmdr por. B. Jarociński wystawił por. mar. S. de Waldenowi nader pochlebną opinię. Czytamy w niej: „Por. mar. de Walden Stefan był we Flotylli Rzecznej na froncie od marca 1920 r., obecnie dowódcą mon[itora] Mozyrz. Doskonały oficer, niezwykle obeznany ze służbą, odważny, karny, sprawiedliwy i wymagający od podwładnych. Kawaler Orderu Virtuti Militari, nagrodzony Krzyżem Walecznych. Zasługuje na szczególne wyróżnienie”⁵.

30 sierpnia 1919 r. do Departamentu dla Spraw Morskich przy MSWojsk. wpłynął raport por. S. Nahorskiego (1897-1969); ówczesnie żołnierza 3 Pułku Artylerii Ciężkiej ze składu „Błękitnej Armii” gen. Józefa Hallera, o treści następującej: „Proszę o łaskawe przydzielenie mnie do marynarki, jako kadrowego oficera z rosyjskiej marynarki”. Prośba porucznika została wysłuchana i w lutym 1920 r. przeniesiono go do Departamentu dla Spraw Morskich MSWojsk., a na przełomie marca i kwietnia do dyspozycji Flotyli Pińskiej. Podobnie jak inni wymienieni wyżej oficerowie, wskutek niekorzystnego rozwoju sytuacji na froncie, i odwrotu na zachód, w lipcu został przydzielony do Flotyli Wiślanej. Do początku września 1920 r. pełnił obowiązki dowódcy statku „Andrzej Zamoyski”. W 1920 r. przejściowo był dowódcą III Dywizjonu Monitorów. W marcu 1921 r. objął czasowo stanowisko dowódcy I Dywizjonu. W służbie Flotyli Wiślanej pozostawał także w pierwszym kwartale 1922 r. (m.in. ponownie jako dowódca ORP „Pińsk”). Jego służba we flotyllach rzecznych dobiegła końca w kwietniu 1922 r., wraz z zaokrętowaniem nad morzem na kanonierkę ORP „Generał Haller”, w charakterze starszego oficera. W styczniu 1922 r. za bohaterstwo w walkach 1920 r. został odznaczony Krzyżem Srebrnym Virtuti Militari⁶.

Jedną z najbarwniejszych postaci w Polskiej Marynarce Wojennej przed II wojną światową był wywodzący się z marynarki wojennej carskiej Rosji, urodzony w Noworosyjsku, Eugeniusz Pławski (1895-1972). Pod rozkazy polskich oddziałów wojskowych trafił w Odessie, jeszcze w grudniu 1917 r. W grudniu 1918 r. przybył do kolebki tworzącej się Polskiej Marynarki Wojennej – Modlina. Na początku 1919 r. związał się z I Batalionem Morskim, a wkrótce z Komendą Portu Wojennego Modlin, z przydziałem do jej 1 kompanii. W sierpniu 1919 r. z rozkazu Departamentu dla Spraw Morskich MSWojsk. objął w Modlinie dowództwo oddziału zapasowego Marynarki Wojennej. Od lata 1919 r. do lutego roku 1920 służył w Batalionie Morskim jako oficer operacyjny. Był uczestnikiem przejścia Pomorza i zaślubin Polski z morzem w Pucku, 10 lutego 1920 r. Odkomenderowany do Dowództwa Flotyli Pińskiej uczestniczył w 1920 r. w jej działaniach bojowych. Po odwróceniu Flotyli z Dniepru, na przełomie lipca i sierpnia 1920 r. został – jak kilku z wyżej wzmiankowanych oficerów – odkomenderowany do Flotyli Wiślanej. Wyznaczony we wrześniu tego roku dowódcą monitora „Mozyrz”, został też mianowany dowódcą III Dywizjonu Flotyli. W latach 1921-1924 znajdował się w rezerwie osobowej. Powołany na powrót do służby czynnej związał się z Flotą (początkowo jako dowódca trałowca ORP „Czajka”)⁷.

Kolejny oficer z analizowanej grupy, W. Poraj-Kodreński (1900-1948), ostrogi marynarskie zdobywał na Adriatyku, w cesarskiej i królewskiej marynarce wojennej Austro-Węgier. Do Wojska Polskiego przyjęty już w listopadzie 1918 r., w styczniu 1919 r. został przydzielony do Portu Wojennego Modlin. W kwietniu tegoż roku zaokrętował w Modlinie na parowiec „Wisła”. W okresie walk polsko-bolszewickich służył w szeregach Batalionu Morskiego i Pułku Morskiego. Już po odparciu zagrożenia, w listopadzie 1920 r. rozpoczął krótki okres przerwy w służbie śródlądowej;

5 CAW, sygn. AP 7699 (Walden Stefan de), passim.

6 CAW, sygn. AP 2633 + 303 MW (Nahorski Stanisław), passim.

7 CAW, sygn. AP 9396, 11979, 14095, 343 MW (Pławski Eugeniusz), passim; Kadry morskie..., op. cit., s. 412.

trafił bowiem - w roli oficera flagowego - na Wybrzeże, do Dowództwa Dywizjonu Torpedowców. Z tego okresu pochodzi podziękowanie, którym nagrodzono Poraj-Kodrębskiego za "wzorowe i w krótkim czasie" przetłumaczenie niemieckiego regulaminu (lub, co niewykluczone, regulaminów). Zatwierdzony, jako porucznik, ze starszeństwem z 1 czerwca 1919 roku, w lipcu 1921 r.



Kmdr por. Włodzimierz Poraj-Kodrębski w okresie II wojny światowej

został odznaczony za udział w walkach Krzyżem Walecznych. W lutym 1925 r. został skierowany do Flotylli Pińskiej na stanowisko dowódcy monitora „Toruń” (ex-„Mozyrz”). Dowodzenie objął 4 marca i sprawował je kilka miesięcy, gdyż w czerwcu 1925 r. został przeniesiony na stanowisko p.o. II referenta Wydziału Organizacyjno-Mobilizacyjnego Kierownictwa Marynarki Wojennej. Kolejnym etapem kariery wojennomorskiej Poraj-Kodrębskiego stał się awans na kapitana mar. (3 maja 1926 r.)⁸.

Ostatni z analizowanej grupy – H. Eibel (1896-1965) - służbę w Polskiej Marynarce Wojennej rozpoczął już w końcu 1918 r. W Sekcji Marynarki Wojennej MSWojsk. był referentem personalnym. W latach 1919-1920 przez dłuższy czas związany z Flotyllą Wiślaną, działającą w oparciu o Port Wojenny Modlin. W sierpniu 1919 r. po raz pierwszy zetknął się z Flotyllą Pińską, gdy do Pińska dostarczył kolejną z Modlina łodzie motorowe „M-1” i „M-2”. W 1920 r. (jako kpt. mar.) trafił przejściowo do Konsulatu RP w Wolnym Mieście Gdańsku w charakterze przedstawiciela ds. morskich. W latach 1921-1923 służył w Toruniu we Flotylli Wiślanej (jako dowódca I Grupy Motorówek Uzbrojonych, a później jako dowódca Dywizjonu Monitorów). Po kilku przydziałach lądowych, w 1925 r. trafił nad Bałtyk jako zastępca d.o. (z.d.o.) torpedowca ORP „Kaszub” (do zniszczenia tego okrętu, latem 1925 r., wskutek wybuchu kotłów). Co istotne, jako jedyny z analizowanej grupy powrócił do służby we Flotylli Rzecznej (Pińskiej) w drugiej połowie lat 30., sprawując obowiązki zastępcy dowódcy Flotylli (1936-1939).⁹

To do nich, ich kolegów-oficerów i szeregowych Flotylli Wiślanej odnosił się rozkaz nr 8. dowódcy Frontu Północnego, gen. broni J. Hallera, z 30 sierpnia 1920 r., podsumowujący udział marynarzy w Bitwie Warszawskiej: „/.../ flotylla rzeczna, pilnująca szarych fal Wisły, stanęła zupełnie na wysokości zadania. W gwałtownym ogniu nieprzyjacielskim ostrzeliwała celnie pozycje wroga, współdziałając znakomicie z akcją bojową piechoty. Podnoszę znakomitą działalność statków <Batory>, <Moniuszko>, <Wawel> pod Płockiem i Wyszogrodem, zwłaszcza bohaterska załoga statku <Batory> zasługuje na wyróżnienie. Wszystkim oficerom i żołnierzom dzielnego baonu morskiego i flotylli rzecznej wyrażam uznanie i pochwałę za męstwo ich, żmudne i krwawe trudy i szlachetną w boju wytrwałość”¹⁰.

Flotylla Wiślana w latach 1920-1921

Wspomniani wyżej oficerowie – służąc w pierwszej połowie lat 20. we flotyllach rzecznych - odegrali istotną rolę w ich odbudowie. Odbywało się to jeszcze w warunkach utrzymującego się napięcia politycznego na granicy polsko-niemieckiej. Świadczy o tym operacja monitorów „Horodyszcz” i „Pińsk”, skierowanych po południu 26 marca 1921 r. w dół Wisły, w celu patrolowania i obserwacji prawego brzegu rzeki (niemieckiego). Starszym w oddziale wyznaczono wspomnianego wyżej por. mar. S. Nahorskiego. Szczególna uwaga miała być zwrócona na brzeg niemiecki w rejonie mostu koło Kwidzyna. „Żadnych zaczepnych działań z naszej strony być nie powinno

8 CAW, sygn. AP 1112 (Kodrębski Włodzimierz), passim.

9 Kadry morskie..., op. cit., s. 329.

10 CAW, sygn. I.328.30.1, Dowództwo Frontu Północnego. Rozkaz Nr 8 [podpisany: gen. broni J. Haller], 30 sierpnia 1920 r.

- głosił rozkaz operacyjny Dowództwa Flotyli, - lecz w razie próby Niemców przekroczenia rzeki (granicy), takowej musi być postawiony opór”¹¹.

Nie mniej istotne było rozstanie się z pozostałościami porządków i zwyczajów odziedziczonych po zaborcach, z występującą nagminnie różnorodnością regulaminów, i wynikającej stąd praktyki, np. w zakresie umundurowania czy musztry. W okresach walk z lat 1919-1920, gdy zagrożone było samo istnienie państwa polskiego, brak było na to czasu. Na okres stabilizacji w czasach pokojowych przypadło zatem „ujednostajnianie”, tj. ujednolicenie, wszystkich niemal sfer służby i życia codziennego marynarzy¹².



Jednostki Flotyli Pińskiej, w tym trzy monitory. Zdjęcie wykonane nie wcześniej niż latem 1923 r., na co wskazuje nazwa monitora ORP „Toruń” (do lipca 1923 r. noszącego nazwę „Mozyrz”). Na lewo od monitora „Toruń” bliźniacze jednostki typu „gdańskiego”: ORP „Warszawa” i ORP „Pińsk”.

Porządkowano zatem wszelkie procedury kancelaryjne, a także spisy podległych jednostek pływających i personelu¹³. Rozkazem Dowództwa Flotyli Wiślanej na dzień 19 czerwca 1921 r. nakazano, by od 1 lipca tego roku dowódcy okrętów prowadzili wymagany komplet dokumentacji, a zatem: dzienniki okrętowe, księgi rozkazów dowódcy okrętu, księgi protokołów awarii i zaginionych rzeczy, księgi służby okrętowej, księgi zwolnionych na brzeg, księgi prowiantowe oraz księgi chorych. Zadanie zaopatrzenia monitorów i okrętów parowych w wymienione księgi, oraz w księgi kopiiowe dla rozkazów operacyjnych Dowództwa Flotyli, spoczęło na Komisji Gospodarczej¹⁴.

11 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz operacyjny nr 22 Dowództwa Flotyli Wiślanej z dnia 26 marca 1921 r. O napięciach w relacjach polsko-niemieckich w 1921 r., rzutuujących na Flotyllę Wiślaną, świadczy m.in. odczyt „Górny Śląsk”, przygotowywany w świetlicy Flotyli na dzień 16 lutego 1921 r. (CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 47 z 15 lutego 1921 r. na dzień 16 lutego 1921 r.).

12 Np. A. Hulewicz w październiku 1922 roku został wyznaczony członkiem komisji „do ujednostajnienia księgowości” we Flotyli Pińskiej (CAW, sygn. AP 124 [Hulewicz Aleksander]), passim).

13 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz dzienny Dowództwa Flotyli Wiślanej z 10 grudnia 1920 r.

14 CAW, sygn. I.328.30.3, Rozkaz Dowództwa Flotyli [Wiślanej] nr 170 na dzień 19 czerwca 1921 r.

Wydawano instrukcje regulujące tok każdego aspektu służby Flotylli, np. instrukcję dla oficera dyżurnego, który – jak pisano na wstępie - „pełni służbę razem ze swoim statkiem”¹⁵. Inne instrukcje dotyczyły m.in. służby podoficerów dyżurnych podczas postoju oraz - uzbrojonych w karabin lub rewolwer - posterunków pokładowych podczas postoju (w ostatniej z wymienionych instrukcji podkreślano: „nie wolno schodzić z pokładu bez rozkazu. Siadać, opierać [się], rozmawiać itp. nie wolno”)¹⁶. Wdrażano m.in. nowe, ujednolicone przepisy dla sygnalizacji semaforem i systemem Morse’a¹⁷.

Kształtowanie dyscypliny

Wiele uwagi zwracano na kwestie dyscypliny. Ich częste przypominanie – za innymi dowództwami wojskowymi, obejmującymi zasięgiem ówczesne główne m.p. Flotylli, tj. Toruń - świadczy o tym, że w codziennej praktyce często bywało inaczej. Jako zjawisko wysoce negatywne wskazywano coraz częstszy udział żołnierzy i osób wojskowych w zebraniach i wiecach politycznych¹⁸, co było pochodną zwiększonej aktywności w tym zakresie po odzyskaniu niepodległości. Innym problemem pozostawał udział oficerów w zarządach towarzystw handlowych i przemysłowych, bez wymaganej zgody przełożonych¹⁹. Powtarzanie w rozkazodawstwie Flotylli Wiślanej rozkazów wojskowych władz przełożonych (Dowództwa Okręgu Generalnego Pomorza i Obozu Warownego Toruń) służyło profilaktyce – uchronienia własnego podwórka Flotylli od zjawisk negatywnych.

Wielu zmian wymagała zastana po wojnie praktyka służby na okrętach.

Przebywanie w okrętowych wieżach artyleryjskich i karabinów maszynowych dopuszczano tylko podczas służby (surowo zakazywano siadania na lufach np. armat). Równie surowo nakazywano przestrzegać tajemnic wojskowych, np. w zakresie informacji na temat uzbrojenia, liczby załogi itp.²⁰ W rozkazie z marca 1921 r. określono środki ostrożności na jednostkach Flotylli, mające zapobiegać pożarom (zakaz palenia, w tym tytoniu, w pomieszczeniach mogących zawierać opary benzyny oraz w pobliżu komór amunicyjnych). Wskazywano miejsca na okrętach, gdzie palenie było dopuszczalne²¹. Zwracano uwagę na konieczność rozmieszczania marynarzy na monitorach według ich przydziału bojowego – osobno marynarzy–maszynistów, osobno pokładowych²². Zadbano o ścisły podział obowiązków służbowych, np. marynarze-maszyniści i motorzyści oraz palacze mieli być zwolnieni od wart i innych zadań (chyba, że za zgodą szefa Służby Technicznej Flotylli)²³.

Rozkazodawstwo kładło nacisk na unikanie w służbie wszelkich możliwych zagrożeń, tak wobec sprzętu, jak i personelu. Przykładowo, zwracano uwagę na konieczność przepływania przez „parostatki i łodzie motorowe” Flotylli koło placów ćwiczeń saperskich na Wiśle „wolnym tempem” (tj. bez zdarzającej się brawury) dla uniknięcia zatapiania znajdujących się tam pontonów i łodzi²⁴.

Bardzo precyzyjnie określono rozkład dnia, w zależności od pory roku (pobudka w godzinach 6 - 6.30), z przeznaczeniem odpowiedniego czasu na czynności higieniczno-porządkowe, zajęcia,

15 CAW, sygn. I.328.30.1, Instrukcja [Flotylli Wiślanej] dla oficera dyżurnego, b.d. [1920-1921].

16 CAW, sygn. I.328.30.1, Instrukcje dla oficerów dyżurnych podczas postoju i instrukcje dla posterunku pokładowego podczas postoju, b.d. [1920-1921].

17 CAW, sygn. I.328.30.1, Przepisy dla sygnalizacji semaforem i systemem Morse’a, b.d. [ok. 1921-1922 r.].

18 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 30 z dnia 29 stycznia 1921 r.

19 CAW, sygn. I.328.30.5, Rozkaz oficerski Dowództwa Flotylli Wiślanej z 10 marca 1921 r.

20 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz nr 3 z 17 września 1920 r.

21 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 77 na dzień 12 (?) marca 1921 r.

22 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 113 z 22 kwietnia 1921 r. na dzień 23 kwietnia 1921 r.

23 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 6 z 5 stycznia 1921 r. na dzień 6 stycznia 1921 r.

24 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz dzienny Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 69 z 7 października 1920 r.

w tym szkolenie, posiłki, odpoczynek itp.²⁵ Niemal pół godziny wydzielono na poranne ćwiczenia na ładzie całych załóg²⁶. Latem przewidywano dla załóg wydzielenie czasu na kąpiele w rzece (dwukrotnie w ciągu dnia – w godzinach 11.30 – 12.00 oraz 17 – 17.30). Dla uniknięcia możliwych wypadków, zwrócono uwagę na konieczność przygotowania przez oficera inspekcyjnego łodzi i „obręczy ratunkowych”²⁷.

Specjalną uwagę zwracano na codzienne regulowanie przed godziną 12 w południe zegarów na wszystkich jednostkach pływających (statkach i monitorach), według wskazań jednostki starszego na redzie (tj. dowódcy najstarszego stopniem). Pozwalało to na pełne zsynchronizowanie czynności regulowanych porządkiem dnia²⁸.

Po okresie wojennego rozluźnienia dyscypliny formalnej, dokładano starań aby wprowadzić konieczne zmiany w tym zakresie. Przypominano np. marynarzom i starszym marynarzom o obowiązku salutowania wszystkim podoficerom od stopnia kaprala w górę²⁹. Jeszcze jesienią 1921 r. wytykano istniejący obyczaj, gdy składający raport trzymał przez cały czas rękę przy czapce (jak np. w marynarce rosyjskiej), zamiast salutować na początku raportu i po jego zakończeniu. Jak zwracano uwagę: „wielu oficerów i szeregowych przy salutowaniu nie przytykają palców do daszka czapki, lecz trzyma rękę na wysokości czapki, jak przy składaniu przysięgi”³⁰. I tu również spodziewano się poprawy.

Analizowane zmiany dokonywały się w okresie ciągłych jeszcze niedoborów, wynikających w dużej mierze z biedy - wyniszczenia kraju skutkami wojny światowej oraz walk o niepodległość i granice Rzeczypospolitej. Mroźną zimą z 1920 na 1921 rok we Flotylli Wiślanej piętnowano niszczenie „w straszny sposób” sprzętów wojskowych. Zdarzało się, że – zapewne z powodu niedogrzewania pomieszczeń w koszarach – niektórzy marynarze wytrychami otwierali niezamieszkałe pomieszczenia i wynosili znalezione tam sprzęty z przeznaczeniem na opał (stołki, drzwi od szaf, stoły, a nawet całe szafy). Jako środek zaradczy wskazywano konieczność częstych inspekcji³¹.

Zwracano uwagę na konieczność zachowywania elementarnego porządku, np. poprzez niewyrzucanie śmieci za burtę, a składowanie ich w specjalnych pojemnikach, w celu zakopania na ładzie³². Wskazywano na konieczność zachowywania „ładu i porządku”, a przede wszystkim czysto-



Tzw. Koszary Raclawickie nad brzegiem Wisły w Toruniu – zespół obiektów infrastruktury brzegowej Flotylli Wiślanej. Po likwidacji Flotylli Wiślanej, w połowie lat 20. w koszarach rozmieszczono Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej (OSMW), przemianowaną później (1928) na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW). W 1938 r. SPMW przeniesiono z Torunia do Bydgoszczy.

25 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkład dnia, b.d. [1920-1921]; CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkład tygodniowy [zajęć we Flotylli Wiślanej], b.d. [1920-1921]; CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkład dnia, b.d. [1920-1921]; CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej z dnia 14 czerwca 1921 r.

26 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa I Dywizjonu Monitorów nr 11 z 3 listopada 1920 r.

27 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli [Wiślanej] nr ? na dzień 13 czerwca 1921 r.

28 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 78 na dzień 19 marca 1921 r.

29 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 111 z 18 listopada 1920 r.

30 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 289 na dzień 16 października 1921 r.

31 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa I Dywizjonu Monitorów nr 24 z 12 grudnia 1920 r.

32 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa Dywizjonu Monitorów z 6 października 1920 r. Por.: CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 23 na dzień 23 stycznia 1921 r.

ści, w pomieszczeniach marynarskich i w kuchni (np. niezwłoczne mycie mezażek po posiłkach)³³. Było to tym bardziej zrozumiałe, jako że jednym ze skutków niedawnej wojny było ciągle jeszcze obecne zagrożenie epidemiologiczne. Dlatego skrupulatnie przestrzegano szczepienia personelu Flotyli, np. przeciwko cholercze³⁴.

Ściśle określono zasady udawania się na przepustkę i urlopy (meldowanie się przed wyjściem i po powrocie, sprawdzenie przez oficera dyżurnego itp.). cały ruch personalny miał być odtąd poddany ścisłym rygorom dyscypliny, pod kontrolą oficerów, na czele z meldowaniem wszelkich zmian w tym zakresie. Na ulicy nakazywano właściwe zachowanie; zakazane było np. palenie, a nawet przystawanie³⁵. W lokalach publicznych, np. teatrach i kinematografach, zdarzało się, że żołnierze i marynarze zachowywali się niewłaściwie, np. poprzez palenie tytoniu w kinach³⁶. Starano się także wyeliminować naganną praktykę nie zdejmowania czapek w pomieszczeniach – w teatrach, na koncertach, w kabaretach, kinach, restauracjach itp.³⁷ Dbano o to, by w podróży wojskowi nie zajmowali przemocą przedziałów i wagonów przeznaczonych dla cywilów³⁸ (co wcześniej zapewne było często spotykane).

Uporządkowano kwestię wynajmowania i użytkowania przez oficerów Flotyli kwater na mieście. Zabroniono trzymania na kwaterach psów bez wymaganego w takich sytuacjach pytania o zgodę właścicieli lokali³⁹. Obiektem troski Dowództwa były zdarzające się w przypadku niektórych oficerów awantury, powstałe wskutek nadużywania alkoholu⁴⁰. Innym problemem Obozu Warownego Toruń (tj. garnizonu Toruń), przed którym starano się drogą rozkazów uchronić także Flotyllę Wiślaną, było zjawisko goszczenia przez oficerów na kwaterach, często przez wiele dni, i pokazywania się w mieście w towarzystwie „podejrzanych kobiet” – „lekkiego prowadzenia”⁴¹. Obiektem krytyki władz wojskowych było także spotykanie na mieście oficerów w towarzystwie innych kobiet, ale mimo to „nieodpowiadających godności oficera (np. fryzjerki, kelnerki, pokojówki itd.)”. Jednocześnie zwalczano rozpowszechnioną widać praktykę, w myśl której „niektórzy oficerowie są jeszcze ciągle tego mniemania, że mundur oficerski upoważnia ich do wstępu na każdą zabawę i bez zaproszenia wynika z tego powodu konflikt z komitetami zabaw”⁴². Wytyczne Dowództwa Flotyli Wiślanej w sprawach obyczajowych wychodziły wobec własnej kadry oficerskiej z przekonania, że „oficer powinien być we wszystkim przykładem dla podwładnych”⁴³.

Jednym z elementów pracy wychowawczej we Flotylli Wiślanej był nakaz oddawania przez wszystkich bez wyjątku marynarzy honorów weteranom Powstania Styczniowego 1863 r. (rozpoznawanym po „rogatywce granatowej z odznakami oficerskimi”)⁴⁴.

Porządkowanie kwestii mundurowych

Szczególnie wiele zmian wymagały przepisy mundurowe (a właściwie ich brak, a w najlepszym razie ignorowanie). W umundurowaniu tak oficerów, jak i podoficerów i marynarzy (i to

33 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 34 na dzień 4 lutego 1921 r.

34 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa I Dywizjonu Monitorów z dnia 3 grudnia 1920 r.

35 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkazy Dowództwa I Dywizjonu Monitorów: nr 12 z 9 listopada 1920 r. i nr 21 z 9 grudnia 1920 r. Por.: CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa I Dywizjonu Monitorów nr 11 z 3 listopada 1920 r.; CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 7 z 6 stycznia 1921 r. na dzień 7 stycznia 1921 r.; CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 69 z 9 marca 1921 r. na dzień 10 marca 1921 r.

36 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 14 z 13 stycznia 1921 r. na dzień 14 stycznia 1921 r.

37 Np. CAW, sygn. I.328.30.5, Rozkaz oficerski Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 14 z 28 kwietnia 1921 r. na dzień 29 kwietnia 1921 r.

38 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 3 na dzień 3 stycznia 1921 r.

39 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 78 na dzień 19 marca 1921 r.

40 CAW, sygn. I.328.30.5, Rozkaz oficerski Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 8 z 2 marca 1921 r. na dzień 3 marca 1921 r.

41 CAW, sygn. I.328.30.5, Rozkaz oficerski Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 11 z 16 marca 1921 r. na dzień 17 marca 1921 r.

42 CAW, sygn. I.328.30.5, Rozkaz oficerski [Dowództwa Flotyli Wiślanej] nr 5 na dzień 9 lutego 1921 r.

43 CAW, sygn. I.328.30.5, Rozkaz oficerski Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 8 z 2 marca 1921 r. na dzień 3 marca 1921 r.

44 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotyli Wiślanej nr 120 z 30 kwietnia 1921 r.

zarówno w służbie, jak i po niej), panowała wcześniej – jak na to wskazują zachowane świadectwa pisane i fotograficzne – bardzo daleko idąca dowolność, żeby nie powiedzieć pstrokaczna. W okresie wojny polsko-bolszewickiej i zagrożenia samego bytu państwowego (oraz powszechnych braków mienia wojskowego, w tym umundurowania) było to z oczywistych względów akceptowane, a na pewno tolerowane. Przykładowo, jeszcze pod koniec 1921 r. spotykało się marynarzy z nieregulaminowymi długimi wstążkami u czapek, zwieszającymi się na plecy (jak do niedawna we wszystkich trzech flotach państw zaborczych)⁴⁵.

Nagminnie zdarzało się jednoczesne noszenie części umundurowania granatowego, polowego lub roboczego. Nakazywano w tym zakresie jednolitość. Zakazywano wychodzenia na brzeg w ubraniach roboczych. Ścisłe określono zasady zmiany odzieży wierzchniej i bielizny (np. bielizna miała być zmieniana dwa razy w tygodniu). Zakazywano dotychczasowego noszenia nieprzepisowych odznak stopni. Miały być one ujednolicone - koloru czerwonego (karmazynowego), nazywane na mundury i ubrania robocze⁴⁶ (zamiast zdarzających się złotych lub srebrnych)⁴⁷.

Każdy marynarz wychodzący na brzeg służbowo lub na urlop miał nakładać czysty „i zaopatrzone wszystkimi guzikami” mundur granatowy (spodnie granatowe, takąż bluzę, czystą koszulkę w paski, kołnierz marynarski, krawat i kurtkę, ewentualnie w razie mrozu sweter i rękawiczki). Jako odznakę służbową miał nakładać pas główny. Czapki nakazywano nosić prosto, zatem bez nagminnego przechylania ich „na bakier”⁴⁸. Zwracano uwagę na obowiązek regulaminowego zapinania odzieży wierzchniej i noszenia wymaganych trykotowych koszulek marynarskich⁴⁹. Ujednolicono – zbliżone do oficerskiego - umundurowanie chorążych marynarki, w tym m.in. kwestię kroju, zasady naszywania złotych galonów itp.⁵⁰ Eliminowano umieszczanie złotych „oficerskich” pasków na daszkach czapek podchorążych i chorążych⁵¹. Wobec braku możliwości zapewnienia wszystkim marynarzom białych, marynarskich mundurów, zakazywano noszenia elementów takiego umundurowania – białych czapek, spodni i bluz⁵².

Po okresie dowolności, ustalono w formie rozkazu zasady strzyżenia się. Oficerowie, urzędnicy i podchorążowie mogli mieć włosy długości 10 cm, ale tylko z przodu; z tyłu i z boków znacznie krótsze. Posiadacze bród musieli zadbać o ich estetyczne, krótkie ostrzyżenie. Włosy podoficerów i marynarzy miały być krótko strzyżone maszynką. Wyjątki były dopuszczalne tylko za zezwoleniem dowódcy oddziału i to po porozumieniu się z oddziałowym lekarzem⁵³.

Problemy z przestrzeganiem regulaminowego umundurowania przetrwały, acz w znacznie łagodniejszej formie, aż do II wojny światowej i to – jak można sądzić - tylko wyjątkowo. Przykładowo, w lipcu 1939 r., w związku z gorącym latem i codziennym korzystaniem przez marynarzy z kąpielii, wydano dyspozycję, zakazującą noszenia „innych kąpielówek jak ustalonego wzoru”. „Poza służbą na plaży – głosił jeden z punktów rozkazu dziennego dowódcy Flotylii Rzecznej z 21 lipca 1939 r. - zezwalam na noszenie kąpielówek granatowych i czarnych, cywilnego kroju, zabra-

45 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 289 na dzień 16 października 1921 r.

46 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz nr 3 z 17 września 1920 r.; ibidem, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 146 na dzień 23 grudnia 1920 r. Por.: CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 61 na dzień 22 marca 1921 r.; CAW, sygn. I.328.30.3, Rozkaz Dowództwa Flotylii Rzecznych na dzień 4 lipca 1921 r. Nieregulaminowe noszenie elementów różnych ubiorów – np. łączenie mundurów wyjściowych (kurtek) i roboczych (spodni) - potwierdza świadectwo fotograficzne jeszcze w roku 1923 lub nawet później (na taką datację wskazuje obecność na dostępnym zdjęciu fotograficznym nieregulaminowo ubranych marynarzy na pokładzie monitora ORP „Toruń” – pod tą nazwą okręt ten występował od 1923 r.; wcześniej nosił nazwę „Mozyrz”). Zob.: T. Kondracki, J. Tarczyński, Monitory Flotylii Pińskiej, Wrzesień 1939: Wielki Leksykon Uzbrojenia, tom 34, Warszawa 2014, s. 37.

47 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 289 na dzień 16 października 1921 r.

48 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa Dywizjonu Monitorów z 6 października 1920 r.; ibidem, Rozkaz nr 12 Dowództwa I Dywizjonu Monitorów z 9 listopada 1920 r.; ibidem, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 111 z 18 listopada 1920 r.

49 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz nr 29 na dzień 29 stycznia 1921 r.

50 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 98 (?) z 5 listopada 1920 r.

51 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 289 na dzień 16 października 1921 r.

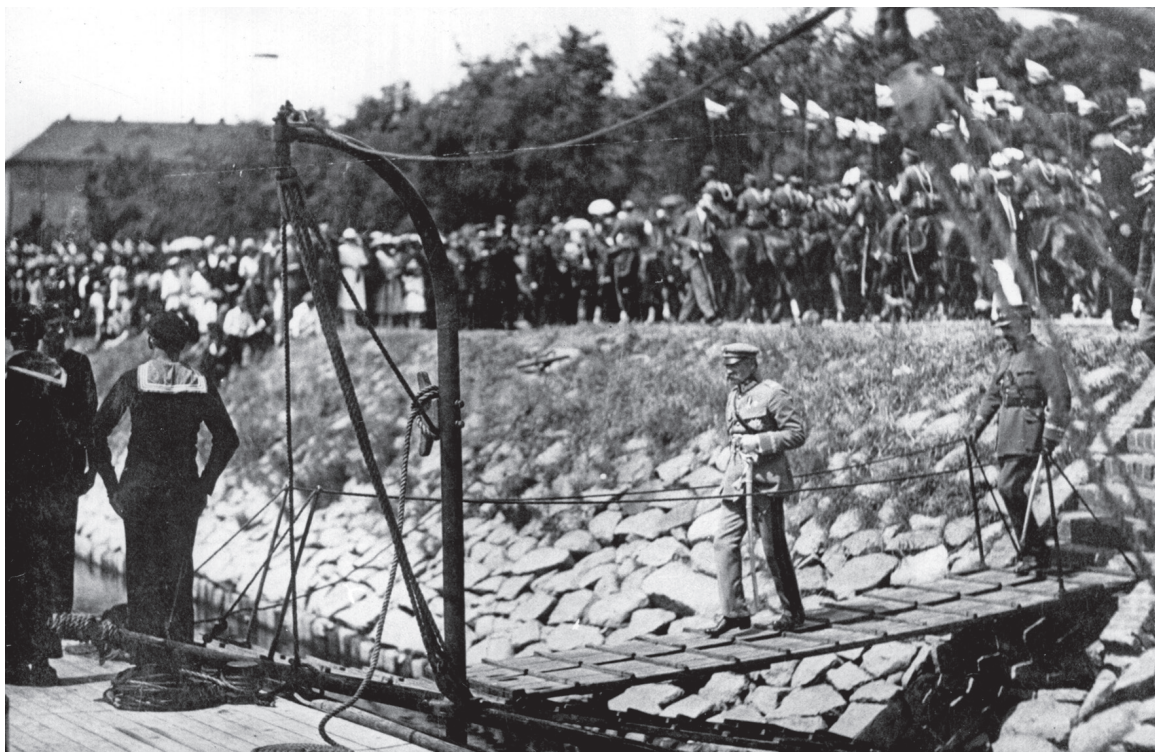
52 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 143 na dzień 23 maja 1921 r. (także w: CAW, sygn. I.328.30.3).

53 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa Flotylii Wiślanej nr 2, b.d.

niam natomiast noszenia kąpielówek białego koloru, tzw. fig i temu podobnych nieprzyzwoitych strojów, którymi niektórzy marynarze lubią się popisywać”⁵⁴.

Flotylla Wiślana od święta (1920-1921)

Poza codzienną służbą i problemami wynikającymi z potrzeby ujednolicenia regulaminów, a nawet kwestii dyscypliny i umundurowania, Flotylla Wiślana uczestniczyła w latach 1920-1921 w różnego rodzaju uroczystościach. Przykładowo, 14 listopada 1920 r. – była reprezentowana w Warszawie podczas ceremonii wręczenia buławy marszałka Polski Józefowi Piłsudskiemu (mianowanemu marszałkiem jeszcze 19 marca 1920 r.), Podczas tej uroczystości wyznaczony pluton honorowy Flotylli w liczbie 30 marynarzy (w ubiorach paradnych, „przy karabinach z pasami i ładownicami”) wziął udział w defiladzie na Krakowskim Przedmieściu⁵⁵.



Przybycie marsz. Józefa Piłsudskiego (na tratwie) na uroczystość odznaczenia oficerów i szeregowych Flotylli Pińskiej i Wiślanej za bohaterstwo wykazane w walkach podczas wojny polsko-bolszewickiej z lat 1919-1920. Toruń, 5 czerwca 1921 r. Na brzegu widoczna eskorta honorowa oddziału kawalerii i zgromadzona publiczność.

Podobnie uroczysty charakter miała ceremonia odznaczenia przez marsz. J. Piłsudskiego marynarzy flotylli rzecznych zasłużonych w wojnie polsko-bolszewickiej (w Toruniu, 5 czerwca 1921 r.). W tym czasie (od ok. 20 maja 1921 r.) Flotylla Wiślana, po zdaniu niektórych obiektów pływających do Portu Wojennego Modlin, liczyła kilkanaście jednostek bojowych. Na Wiśle były to: statek sztabowy „Warneńczyk”, uzbrojony statek „Wisła”, monitory – „Pińsk”, „Warszawa”, „Horodyszczce” i „Mozyrz” (późniejszy „Toruń”) oraz trzy motorówki „Syrena”, nr 3 i nr 12. Siedem innych motorówek wchodziło w skład Oddziału Detaszowanego na Prypeci (były to łodzie motorowe nr 5, 7,

54 CAW, sygn. I.328.32.14, Rozkaz dzienny dowódcy Flotylli Rzeczonej nr 42 z 21 lipca 1939 r.

55 CAW, sygn. I.328.30.1, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 107 z dnia 14 (?) listopada 1920 r.

21, 22, 23, 24 i 25)⁵⁶.

Na czas uroczystości – przygotowywanej od kilku dni⁵⁷ - wszystkie cztery monitory Flotylli Wiślanej zacumowano przy brzegu, w reprezentacyjnym miejscu, na wysokości ulicy Żeglarskiej (tj. dawnego Traktu Królewskiego). Okręty stanęły w kolejności od brzegu: „Pińsk”, „Mozyrz”, „Horodyszczce” i „Warszawa”. Załogi stanęły w zbiórcie na dziobach jednostek. Na rufach monitorów (przygotowanych poprzez zdjęcie szalup z żurawików) stanęli dekorowani oficerowie, podoficerowie i marynarze. Powyżej monitorów przy brzegu stanął zacumowany statek sztabowy „Warneńczyk”. Na wszystkich jednostkach podniesiona była wielka gala flagowa (banderowa)⁵⁸. W południe, 5 czerwca, Marszałek odznaczył Krzyżami Srebrnymi Orderu Wojennego Virtuti Militari i Krzyżami Walecznych wyznaczoną grupę oficerów i szeregowych Flotylli, w tym jej dowódcę (a w okresie wojny zastępcę dowódcy Flotylli Pińskiej) kmdr. por. B. Jarocińskiego („VM”). Zarówno marsz. J. Piłsudski, jak i minister spraw wojskowych gen. por. Kazimierz Sosnkowski po uroczystości wyrazili zadowolenie „z ładu i porządku i ładnego prezentowania się Flotylli w czasie rewii i dekoracji”⁵⁹. Telegram gratulacyjny nadesłał także nieobecny „ze względów służbowych” były przełożony Flotylli, a w 1921 r. szef Sztabu, gen. por. Władysław Sikorski⁶⁰. Dopełnieniem pobytu



Marsz. J. Piłsudski na pokładzie monitora podczas ceremonii odznaczenia marynarzy Flotylli Pińskiej i Wiślanej. Toruń, 5 czerwca 1921 r. Za plecami Marszałka dwaj odznaczeni Krzyżami Srebrnymi „Virtuti Militari” porucznicy marynarki, z prawej Stanisław Nahorski; z lewej Stanisław Hryniewiecki (mundury galowe z kordzikami)

56 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 140 z dnia 20 maja 1921 r. Na niedatowanym dokładniej wykazie jednostek podległych Flotylli Wiślanej (Ordre de Bataille) z 1922 roku widnieją: Dowództwo Flotylli, dwa dywizjony – monitorów (4 jednostki) i motorówek (10 jednostek), dwa statki, warsztaty pływające, oddział minerski i sztabowy, a także dwie komendy portów wojennych: Toruń (z holownikiem i stacją radio) oraz Modlin (z holownikiem, kompanią portową i warsztatami). Por.: CAW, sygn. I.328.30.5, Ordre de Bataille Flotylli Wiślanej z dnia 1922 r. (brak daty dziennej). W grudniu 1920 r. Departament dla Spraw Morskich MSWojsk. zarządził odbudowę Flotylli Pińskiej (rozkaz DSM nr 108 z 5 grudnia 1920 r.), por.: S.M. Piaskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946, Tom 1, Albany 1983, s. 37.

57 CAW, sygn. I.328.30.5, Rozkaz oficerski Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 18 z dnia 30 maja 1921 r.

58 CAW, sygn. I.328.30.2, Dodatek do rozkazu [Dowództwa Flotylli Wiślanej] nr 155 na dzień 4 czerwca 1921 r. T. Kondracki, J. Tarczyński, op. cit., s. 32-33.

59 CAW, sygn. I.328.30.2, Dodatek do rozkazu [Dowództwa Flotylli Wiślanej] nr 156 na dzień 5 czerwca 1921 r.

60 Ibidem. Gratulacje nadesłane przez gen. Sikorskiego zostały – co nie wydaje się przypadkowe - specjalnie podkreślone w cytowanym dodatku do rozkazu dowódcy Flotylli. „Szczęśliwy jestem – pisał kmdr por. B. Jarociński - że mogę ogłosić powyższy telegram Gen. Sikorskiego, pochwała którego, jako jednego z najwięcej bojowych generałów W.P., tym bardziej jest nam drogą i świadczy o tym, że Generał pamięta naszą szczerą pracę na polu walki za Ojczyznę” (ibidem).

marsz. Piłsudskiego we Flotylli Wiślanej był rejs na pokładzie statku sztabowego „Warneńczyk” do Grudziądza, w asyście towarzyszących mu monitorów. Przy opuszczaniu pokładu „Warneńczyka” marsz. Piłsudski wyraził zadowolenie z powodu ład i wzorowego porządku Flotylli, który obserwował w trakcie rejsu. Dziękował też załogom uczestniczącym i asystującym w podróży. Podziękowanie oficerom i szeregowym Flotylli wyraził też szef Departamentu dla Spraw Morskich MSWojsk. wiceadmirał Kazimierz Porębski⁶¹.

Niedługo po wizycie marsz. J. Piłsudskiego, 11 czerwca 1921 r. z Flotyllą Wiślaną pożegnał się jej dotychczasowy dowódca, kmdr por. B. Jarociński, pod którego komendą latem 1920 r. Flotylla broniła zagrożonej linii Wisły. „Opuszczając stanowisko dowódcy Flotylli Wiślanej i odchodząc na podstawie rozkazu szefa Departamentu [dla] Spraw Morskich na inną służbę, dziękuję wszystkim pp [panom] oficerom i marynarzom za wspólną pracę we Flotylli. Proszę wierzyć, że czas spędzony na służbie we Flotylli zostanie na zawsze w mojej pamięci jako najprzyjemniejszy czas mojej służby wojskowej. Rozumiem bardzo dobrze, że we Flotylli nie wszystko jeszcze jest zrobione, ale nie liczę to naszą winą, lecz winą okoliczności i czasu, w którym my pracowali. Żegnając was serdecznie życzę wszystkim powodzenia i szczęścia w dalszej służbie i życiu”⁶². Nowy przydział kierował kmdr. por. B. Jarocińskiego na stanowisko w Sekcji Morsko-Technicznej Komisarjatu RP w Gdańsku⁶³.

Ponowny wojenny sprawdzian (1939-1945)

Siedmiu, wspomnianych wyżej oficerów, których kariery w PMW rozpoczynały się w latach 1919-1921 od jednostek lądowych i flotylli rzecznych, odegrało liczącą się rolę w działaniach w latach II wojny światowej. Warunki do tego (stanowiska dowódcze) stworzył dynamiczny rozwój PMW, zwłaszcza floty morskiej, w drugiej połowie lat 20. i w latach 30. (do stanu m.in. 4 niszczycieli, 5 okrętów podwodnych, dużego stawiacza min i 6, zbudowanych w Kraju, nowoczesnych trałowców).



Kmdr por. Stanisław Hryniewiecki na śródkreściu dowodzonego przez siebie niszczyciela ORP „Orkan”, prawdopodobnie w dniu podniesienia na okręcie biało-czerwonej bandery PMW (Glasgow, 18 listopada 1942 r.)

Na przełomie lat 30./40. XX wieku wszyscy wspomniani oficerowie byli jeszcze w sile wieku (osiągnęli wiek nieznacznie jeszcze przekraczający 40 lat) i posiadali w chwili rozpoczęcia wojny - adekwatne do zajmowanych stanowisk - stopnie wojskowe wyższych oficerów w korpusie morskim PMW (komandorów podporuczników i komandorów poruczników). Było to potwierdzenie wysokich umiejętności dowódczych zdobytych m.in. w okresie wojennej próby z lat 1919-1920 (w szeregach Flotylli Pińskiej i Wiślanej), jak i podczas, późniejszej około dwudziestoletniej, służby w szeregach Marynarki Wojennej RP. Innym potwierdzeniem osiągniętego przez nich wysokiego statusu w PMW były nadane im za wojnę 1919-1920 roku wysokie odznaczenia bojowe („VM”, „KW”).

Kmdr por. S. Hryniewiecki, bohater bitwy pod Czarnobylem (1920), we wrześniu 1939 roku przedarł się kutrem z Babich Dołów koło Gdyni przez linie niemieckiej blokady do Lipawy na Łotwie. Po dotarciu do Wielkiej Brytanii dowodził Dywizjonem Kontrtorpedowców, a także niszczycielami „Błyskawica”, „Piorun” i „Orkan” w licznych operacjach

61 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 158 z dnia 7 czerwca 1921 r.

62 CAW, sygn. I.328.30.2, Rozkaz Dowództwa Flotylli Wiślanej nr 162 z dnia 11 czerwca 1921 r.

63 Kadry morskie..., op. cit., s. 535.

bojowych, w tym konwojowych do Wielkiej Brytanii i ZSRR. Poległ na „Orkanie”, jak niemal cała załoga tego okrętu, 8 października 1943 roku, wskutek storpedowania niszczyciela przez niemieckiego U-boota na południe od Islandii⁶⁴.

Kmdr por. A. Hulewicz dowodził niszczycielem ORP „Grom”, aż do utraty okrętu w wyniku bombardowania lotniczego pod Narwikiem, 4 maja 1940 r. W latach 1942-1944 był z.d.o. na krążowniku ORP „Dragon”.

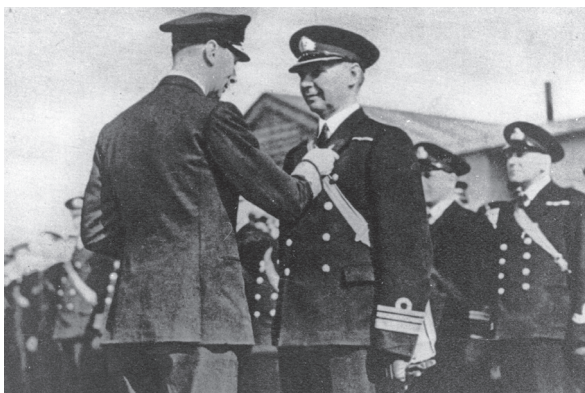
Kmdr por. S. de Walden dowodził we wrześniu 1939 roku niszczycielem ORP „Wi cher”, aż do jego utraty w wyniku bombardowania lotniczego, 3 września 1939 r. W latach 1939-1945 przebywał w niemieckiej niewoli.

Kmdr S. Nahorski dowodził w latach 1937-1940 niszczycielem ORP „Burza”. W operacji norweskiej i w kampanii francuskiej zasłynął jako skuteczny dowódca niszczyciela ORP „Błyskawica”. Później, ze względu na pogarszający się stan zdrowia, służył na różnych stanowiskach w Kierownictwie Marynarki Wojennej (w Londynie).

Kmdr E. Pławski służył m.in. jako dowódca – czasowo obsadzonego przez polską załogę – OF (Okrętu Francuskiego) „Ouragan”. W latach 1940-1941 był pierwszym dowódcą niszczyciela ORP „Piorun”, m.in. w słynnej walce z pancernikiem „Bismarck” (w maju 1941 r.). W latach 1943-1944 był pierwszym dowódcą krążownika „Dragon”, a w latach 1944-1945 szefem Sztabu KMW. W latach 1945-1947 był szefem Inspektoratu Marynarki Wojennej.

Kmdr por. W. Poraj-Kodrębski w latach 1938-1939 dowodził niszczycielem ORP „Błyskawica”. Był organizatorem Bazy MW w Anglii i szefem Biura Historycznego MW. Służył też na innych stanowiskach w PMW, m.in. jako dowódca II i I Dywizjonu Kontrtorpedowców oraz w 1942 r. jako komendant morski „Północ”. Przejściowo pełnił obowiązki szefa Sztabu KMW i zastępcy szefa KMW.

Ostatni z grupy oficerów, stanowiącej obiekt analizy w niniejszym artykule, Kmdr H. Eibel (ostatni zastępca dowódcy Flotylii Rzecznej) w 1939 r., po agresji sowieckiej z 17 września, przedarł się z Kraju via Węgry na Zachód. Jeszcze w 1939 r. objął stanowisko z.d.o. na ORP „Gdynia”. W 1940 r. służył w Komendzie Uzupełnień Floty. W październiku tego roku objął w KMW stanowisko kierownika Samodzielnego Referatu Organizacyjno-Wyszkoleniowego. W latach 1941-1942 służył na niszczycielu „Garland” (od marca 1942 r. jako d.o.). 27 maja 1942 r. dowodził nim w najśłynniejszej walce tego okrętu, w obronie płynącego do portów ZSRR konwoju PQ-16. Był jednym z dziewięciu marynarzy z załogi „Garlanda” odznaczonych Krzyżem Srebrnym Virtuti Militari. W październiku 1942 r. objął Komendę Morską „Północ” i dowództwo I Dywizjonu Kontr-



Kmdr por. Aleksander Hulewicz wyróżniany za walkę dowodzonego przezeń w kampanii norweskiej niszczyciela ORP „Grom” (utraconego 4 maja 1940 r.). Dekoracji - wysokim brytyjskim odznaczeniem „Distinguished Service Order” („DSO”) – dokonuje osobiście król Jerzy VI (1940).



Kmdr por. Eugeniusz Pławski na pomoście bojowym dowodzonego przez siebie, także w akcji przeciwko pancernikowi „Bismarck”, niszczyciela ORP „Piorun” (1940-1941)

⁶⁴ T. Kondracki, Niszczyciel ORP „Orkan” 1942-1943, Warszawa 1994, passim.



Kmdr por. Henryk Eibel – dowódca niszczyciela ORP „Garland”, wstawionego dramatyczną walką w osłonie, płynącego do portów ZSRR, konwoju PQ-16 (1942)

torpedowców, a w maju 1943 r. - dowodzenie II Dywizjonem Kontrtorpedowców i funkcję p.o. komendanta morskiego „Południe”. W końcu 1943 r. został p.o. komendanta morskiego „Północ” i dowódcą I Dywizjonu Kontrtorpedowców. W maju 1944 roku, wraz z awansem na komandora, objął Komendę Morską „Południe”⁶⁵.

Podane wyżej przykłady biografii kilku oficerów, zapisanych chwalebnie w historii PMW w latach 1918-1945, to przede wszystkim potwierdzenie ich wysokich umiejętności dowódczych i wojennomorskich.

Niech ten artykuł będzie wyrazem hołdu dla ludzi, którzy – choć umiejętności marynarskie początkowo zdobywali we flotach państw zaborczych – na wezwanie Ojczyzny stanęli w szeregach odrodzonej Marynarki Wojennej II RP.

Służyli Polsce jednakowo ofiarnie – czy były to pokłady małych jednostek rzecznych, czy po dwudziestu latach – pokłady pełnomorskich, silnie uzbrojonych okrętów wojennych spod znaku biało-czerwonej bandery.



65 Kadry morskie..., op. cit. Szeroko na temat drogi służbowej kmdr. H. Eibla w 1939 r. (w tym przedarcia się z Kraju na Zachód) w: T. Kondracki, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej we wrześniu 1939 r. Dwie relacje zastępcy dowódcy flotylli, kmdr. por. Henryka Eibla z 1939 i 1941 roku, [w:] Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, nr 30, Gdynia 2015, s. 78-90.

Marynarz, pisarz, ofiara Zbrodni Katyńskiej. Karol Taube (1888-1940)

Mariner, writer, victim of the Katyn Massacre.

Karol Taube (1888-1940)

Karol Taube (1888-1940), w czasie I wojny światowej walczył w szeregach armii rosyjskiej. W Wojsku Polskim służył jako oficer i dowódca grupy motorówek Floty Pińskiej (1919) i IV Dywizjonu Floty Wiślanej (1920). Pisarz i publicysta. Jesienią 1939 r. ujęty przez NKVD na Wołyniu. Zamordowany najprawdopodobniej w Kijowie wiosną 1940 r. Pochowany na Polskim Cmentarzu Wojennym w Kijowie-Bykowni.

Karol Taube (1888-1940), during the First World War fought in the Russian army. After WW I he served in the Polish Army as an officer and commander of the group of motor boats in the Pinsk Flotilla (1919) and IV Squadron of the Vistula Flotilla (1920). Writer and publicist. In the autumn of 1939 he have been captured by the Soviet NKVD in Volhynia. He was murdered most probably in Kiev in the spring of 1940 by NKVD. He was buried in Poland War Cemetery in Kiev Bykownia in Ukraine.



Karol Taube (1888-1940)

Karol Michał Jerzy Taube urodził się 8 sierpnia 1888 r. w Krasno-górcze, nad Bohem na Podolu w rodzinie ziemiańskiej. Rodzice Karola - Karol Hipolit Taube herbu Taube (1843-1917) i Anna Stanisława z domu Zbyszewska (1863-1940) mieli sześcioro dzieci: Annę Franciszkę (1886-1907), Karola Michała (1888-1940), Franciszka Ksawerego (1890-1964), Józefa (1893-1971) - późniejszego podpułkownika kawalerii Wojska Polskiego i senatora IV kadencji Senatu RP, Artura (1894-1979) oraz Janinę (1896-1980). Rodzina Karola Taube była spokrewniona z kompozytorem i pianistą Karolem Szymanowskim (1882-1937) oraz pisarzem Jarosławem Iwaszkiewiczem (1894-1980).

Karol Taube ukończył 5 klas Szkoły Handlowej w Jekaterynosławiu w 1909 r. oraz Polskie Seminarium Nauczycielskie w Ursynowie k. Warszawy. W latach 1909-1911 studiował filozofię na Uniwersytecie we Fryburgu. Studiów nie ukończył. Do Armii Rosyjskiej wstąpił 11 listopada 1911 r. Obowiązkową służbę wojskową odbył w 12. batalionie saperskim w Elizawetgradzie. Podczas I Wojny Światowej służył w *batalionach* saperskich: w 3. batalionie rezerwowym saperów w Smoleńsku (1914 r.), a przeniesiony na front służył na pierwszej linii w 9. batalionie (1914-1916), oraz w 6. rezerwowym batalionie w Piotrogradzie, a następnie, od czerwca do końca października 1916 r., uczęszczał do Szkoły Chorążych Admiralicji w Oranienbaumie. W listopadzie 1916 r. został mianowany praporzczykiem (chorążym) Admiralicji.

Od 29 października 1916 r. do 10 lutego 1917 r. odbył służbę w Kadrze Marynarki Wojennej w Mikołajewie oraz pełnił funkcję oficera kompanijnego, a następnie dowódcy kompani. W 1917 r. Karol Taube pełnił funkcję zarządzającego kwarantanną portu, a następnie zarządzającego Admi-

ralicją w porcie wojennym w Sewastopolu. 4 maja 1917 r. otrzymał promocję na stopień podporucznika Admiralicji. W tym samym roku udał się do Kijowa i przez okres jednego miesiąca działał w sekcji morskiej Polskiej Organizacji Wojskowej. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, w grudniu 1918 r. wrócił do Warszawy

Do Wojska Polskiego wstąpił 15 lutego 1919 r., w stopniu podporucznika. Od marca 1919 r. służył w Sekcji Marynarki Ministerstwa Spraw Wojskowych. 1 maja 1919 r. otrzymał przydział do Portu Wojennego Modlin w stopniu podporucznika marynarki. Po wybuchu wojny polsko-bolszewickiej, 24 maja 1919 r. został skierowany przez Departament Spraw Morskich do Flotylli Pińskiej, gdzie wraz z grupą 12 innych marynarzy stanowił obsadę pierwszych trzech motorówek („III”, „IV” oraz „VI”). 27 maja 1919 r. został dowódcą Grupy Motorówek. Podczas służby w Flotylli Pińskiej wziął udział w boju pod Horodyszczem (3 lipca 1919 r.), będącym „chrztem bojowym” flotylli. To właśnie dzięki skutecznemu manewrowi Motorówki Bojowej IV (której dowódcą był Taube) na Jeziorze Horodyskim wysadzono desant żołnierzy 34 pp. i zdobyto Horodyszcz. Na pamiątkę tego wydarzenia dzień 3 lipca ogłoszono Świętem Flotylli Rzecznej. W rozkazie pochwalnym wydanym przez gen. Antoniego Listowskiego (1865-1927) znajdują się następujące słowa: *„...podkreślam działalność poszczególnych dowództw i wyrażam im szczególną wdzięczność i słowa pochwały. Flotylli Pińskiej, pod dowództwem por. mar. ks. Giedroycia, za inicjatywę i męstwo podczas zdobycia Horodyszcz...”*

W sierpniu 1919 r. Taube wziął udział w walkach nad rzeką Śmierć i Horyniem. 17 września wraz z III batalionem 34 pp. por. Galińskiego (1894-1939) wziął udział w ataku na Petryków. Zaskoczone atakiem sowieckie statki „Trachtomirow” oraz „Burzyn” udały się w dół rzeki. W wyniku walk na lądzie w tym samym czasie został przejęty przez oddział 34 pułku piechoty statek flotylli sowieckiej „Strumień”. W czasie walki Taube wykazuje się bohaterstwem: jako dowódca jednej z dwóch motorówek (MB II - Giedroyc, MB I - Taube) biorących udział w boju, udał się w pościg za odchodzącymi w dół rzeki statkami. Rozpoznane w odległości około 2 km. statki sowieckie postanawia unieruchomić ogniem z zabranego z motorówki działka na kółkach. Atak kończy się niepowodzeniem- wzięta w ogień krzyżowy motorówka M.I wycofuje się. Celne uderzenie z motorówki MB II dowodzonej przez por. J. Giedroycia w „Trachtomirowa” powoduje całkowite wycofanie się łodzi sowieckich. Uznanie czynów por. Taube w meldunku do Departamentu Spraw Morskich z dnia 24 września 1919 r. dowódca Flotylli Pińskiej por. mar. Jan Giedroyc (1894-1968) opisał następującymi słowami: *„W dniu 17 bm. wspólną akcją z 34. pułkiem piechoty w Pietrykowie zdobyto mały statek „Strumień”. Dwaj marynarze ciężko ranni. Inicjatywą i męstwem w walce z bolszewikami odznaczyli się ppor. mar. baron Taube i plut. mar. motorniczy Pacura”*

Wraz z nadejściem wiosny 1920 r. Karol Taube wziął udział w kolejnych walkach na Prypeci i Dnieprze tj.: pod Łomaczami (13 kwietnia 1920 r.), pod Koszarówką (24 kwietnia 1920 r.), pod Lelowem (26 kwietnia 1920 r.) i pod Czarnobyłem (27 kwietnia 1920 r.). Po zdobyciu Kijowa 7 maja 1920 r. jako dowódca motorówki bojowej MB II pozostaje przy 3. Armii dowodzonej przez generała Edwarda Rydza-Śmigłego (1886-1941) w celu zabezpieczenia linii komunikacyjnych na Dnieprze (tzw. „flotylla kijowska” - oddział bojowy przydzielony do 3. Armii; w jej skład wchodziły motorówki bojowe MB I i MB II oraz „Pancerny I”).

30 lipca 1920 r. został przeniesiony do Flotylli Wiślanej gdzie objął stanowisko dowódcy IV Dywizjonu uzbrojonych motorówek oraz komendanta motorówki „M-15”. W dniach 18-19 sierpnia walczył pod Płockiem jako dowódca motorówki „Gerhardt” przydzielonej do statku pancernego „Minister”. W trakcie walk przewoził meldunki dla wojsk znajdujących się na prawym brzegu Wisły. W wyniku ostrzału Karol Taube został ranny, lecz nie opuścił stanowiska. Za wykazane męstwo w walce został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari V Klasy (nr 3263). W kwestionariuszu osobowym, w szczegółowym opisie czynu czytamy: *„...Podczas boju został kontuzjowany odłamkiem szrapnela, nie bacząc jednak na to pełnił porucznik Taube dalej swe obowiązki. Po obsadzeniu wzgórze na prawym brzegu przez nieprzyjaciela porucznik Taube zbił nieprzyja-*

cielski karabin maszynowy, przez co ułatwił sobie dalszą pracę na rzece. W ciągu 3 godzinnego boju wykazał porucznik Taube ogromną nieustraszoną...”.

30 stycznia 1921 r. został zweryfikowany w stopniu porucznika marynarki w korpusie rzeczno-brzegowym ze starszeństwem od 1 czerwca 1919 r. 8 kwietnia 1921 r. został przeniesiony z Flotylli Wiślanej do Departamentu Spraw Morskich - Sekcji i Wydziału Organizacyjnego, a następnie do Sekcji Personalno-Szkolnej. Od lutego 1922 r. służył w Dywizjonie Torpedowców. Od kwietnia 1922 r. służył ponownie w Flotylli Pińskiej, m.in. jako dowódca na statku sztabowym ORP „Generał Sikorski” (od lipca 1923 r.) oraz pełnił obowiązki komendanta Komendy Portu Wojennego Pińsk. W maju 1924 r. został przeniesiony do Szkoły Specjalistów Morskich w Świeciu gdzie był Kierownikiem Wydziału Pokładowego. Od 23 grudnia 1925 r. służył w Wojskowej Komisji Żeglugi Śródlądowej przy Oddziale IV Sztabu Generalnego. Od 21 lipca 1926 r. służył jako referent mobilizacyjny i oficer sądowy do spraw morskich w Komendzie Portu Wojennego Modlin.

Z dniem 30 kwietnia 1927 r. Karol Taube został przeniesiony w stan spoczynku w stopniu kapitana marynarki. Na emeryturze zamieszkał w Modlinie. Od 1928 r. był zatrudniony jako referent w Wojskowym Biurze Historycznym. Opublikował prace z zakresu marynarki wojennej i historii wojskowości. Współtworzył: z Olgierdem Żukowskim (1899-1977) *Zarys historii wojennej flotyll rzecznych* (1931 r.), a z Romualdem Gintowtem - Dziewałtowskim (1893-1960) *Zarys historii wojennej Pułku Morskiego* (1933 r.). Jako członek Ligi Morskiej i Kolonialnej był współautorem (z Michałem Sochą, zm. 1936) *Frontem do morza* (1934 r.) oraz publikował teksty w miesięczniku „Morze”. W 1934 r. ukazała się książka - opowiadanie Karola Taube o charakterze propaństwowym (zachęcająca do zasilania Funduszu Obrony Morskiej), adresowana do najmłodszych czytelników pt. *Jak mat Musiał swym ziomkom o morzu prawić*. Swoje wspomnienia ze służby w Flotylli Pińskiej podczas wojny polsko-bolszewickiej zawarł w książce *Figle diablika błot pińskich: ze wspomnień marynarza* (1937 r.).

28 grudnia 1923 r. zawarł związek małżeński w Warszawie z Janiną Antoniną Świdorską herbu Jastrzębiec (1902-1988), z którą miał dwoje dzieci: córkę Annę Janinę „Hanke” (1925-2018) oraz syna Jerzego Karola „Andrzeja” (1928-2001). Dzieci Karola Taube wzięły czynny udział w Powstaniu Warszawskim w 1944 r.: Anna służyła w batalionie „Wigry”, a Jerzy w szeregach zgrupowania „Bartkiewicz”.

31 sierpnia 1939 r., w przededniu wybuchu II Wojny Światowej, Taube został powołany do Kierownictwa Marynarki Wojennej. Jako oficer powołany do służby czynnej, kapitan marynarki Karol Taube nie zdążył podjąć powierzonych obowiązków. 5 września 1939 r. został ewakuowany wraz z żoną i dziećmi pociągiem z załogą Kierownictwa Marynarki Wojennej (którego komendantem był kontradmirał Ksawery Czernicki 1882-1940) z Warszawy przez Siedlce i Brześć do Pińska. Pociąg przybył na miejsce 8 września. Po pobycie w Pińsku, na skutek pogarszającej się sytuacji na Polesiu, transport kolejowy 12 września ruszył do Brodów i dotarł tam następnego dnia. Po dwudniowym pobycie w Brodach, 15 września Karol Taube wyrusza pociągiem w dalszą drogę do Równego. Zniszczone tory i most kolejowy w Równem sprawiły, że dalsza podróż koleją stała się niemożliwa. Transport odstawiono do stacji Klewań. 16 września rozpoczęły się bombardowania Luftwaffe w okolicach Równego, w wyniku czego opuszczony przez podróżnych pociąg KMW został zniszczony. Wobec niemożności dalszej jazdy, kadm. Ksawery Czernicki postanawia zorganizować przejazd furmankami personelu KMW dnia 17 września do Derażnego. Tego samego dnia, 17 września 1939 r., wojska sowieckie dokonały napaści na Polskę.

22 września do Derażnego przybyli przedstawiciele sowieckiej władzy. Na ich żądanie złożono broń i grupa kilkunastu oficerów KMW (w tym kadm. Czernicki) została przewieziona przez NKWD do Równego. Reszta pozostających w Derażnem oficerów miała być tam przetransportowana w kolejnych dniach. Wobec braku informacji na temat uwięzionych oficerów w Równem, pozostający w Derażnem oficerowie (po uprzednim ustaleniu z kierownictwem) otrzymali wolną rękę co do wyjazdu. Karol Taube pozostał w Derażnem z powodu choroby żony, przebywając w majątku Romana Potockiego.

W połowie listopada 1939 r. został aresztowany przez NKWD rejonu kostopolskiego i przewieziony do obozu NKWD w Równem. Stamtąd został przetransportowany do więzienia NKWD w Kijowie znajdującego się przy ulicy Korolenki 17. Najprawdopodobniej tam został zamordowany w kwietniu lub maju 1940 r. Jego nazwisko znajduje się na tzw. Ukraińskiej Liście Katyńskiej - Karol Taube figuruje na liście wywózkowej 41/3-225 oznaczony numerem 2904. Ofiary znajdujące się na Ukraińskiej Liście zostały pochowane na Polskim Cmentarzu Wojennym w Kijowie - Bykowni.

Odnaczony był Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari V Klasy, Krzyżem Walecznych, Medalem Niepodległości oraz odznaką Dywizji Podlaskiej „Za męstwo”.

Dowódca Flotylli Pińskiej por. mar. J. Giedroyc tak scharakteryzował Karola Taube w swojej opinii: „*Podp. mar. Taube Karol bezwzględnie odpowiada wymogom żądanym od zawodowego WP. Jest nadzwyczajnie moralny, ma dobry, stanowczy charakter, odważny - co bardzo dodatnio wpływa na żołnierzy. Ma dobrą praktykę wojskową, a będąc we Flotylli, w walkach z nieprzyjacielem wykazał dużo inicjatywy i wojskowości.*”

Karol Taube dzięki swoim czynom bojowym zapisał się złotymi zgłoskami na kartach historii Flotylli Pińskiej i Flotylli Wiślanej. Równie ważnym i wartym uwagi jest fakt, iż poza służbą w Marynarce Wojennej opisał on wydarzenia, których był uczestnikiem. Dzięki jego pracom możemy zapoznać się z historią powstania Flotylli Pińskiej oraz Flotylli Wiślanej. Pierwszą pracą jest *Zarys historii wojennej flotyll rzecznych*, drugą są wspomnienia zatytułowane *Figle diablika błot pińskich: ze wspomnień marynarza*.

Opracowany z polecenia Wojskowego Biura Historycznego we współpracy z por. mar. Olgierdem Żukowskim *Zarys historii wojennej flotyll rzecznych* stanowi cenne źródło informacji na temat powstania i organizacji flotyll pińskiej i wiślanej. Pierwsza część pt. „Dzieje Flotylli Pińskiej” opracowana została przez Karola Taube, druga część pt. „Dzieje Flotylli Wiślanej” opracowana została przez Olgierda Żukowskiego. Kolejne rozdziały opracowania przeprowadzają Czytelnika przez historię jednostki: od momentu powołania do służby por. mar. ks. Jana Giedroycia (1894-1968) - pierwszego dowódcy Flotylli Pińskiej, poprzez jej szlak bojowy na wodach Prypeci i Dniepru, aż do jej odwrotu spod Kijowa. Taube w sposób szczegółowy opisuje działania Flotylli Pińskiej na teatrze wojennym Polesia - przedstawia kolejne boje toczone z Flotyllą Dnieprzańską, przejmowaną z rąk nieprzyjaciela flotę oraz uzbrojenie, przytacza także meldunki i rozkazy. *Zarys historii wojennej flotyll rzecznych* jest naszym zdaniem najważniejszą pozycją w dorobku Karola Taube. Dzięki jego opracowaniu utrwalone zostały najistotniejsze działania flotylli z lat 1919-1920, niejednokrotnie przytaczane przez kolejnych badaczy historii dziejów Flotylli Pińskiej.

Inny charakter ma druga przytoczona książka - *Figle diablika błot pińskich: ze wspomnień marynarza*. Autor zamieścił w niej swoje wspomnienia ze służby w Flotylli Pińskiej w czasie wojny polsko - bolszewickiej. Składająca się z siedmiu krótkich rozdziałów książka przybliży czytelnikowi okoliczności tworzenia i organizacji flotylli w warunkach toczącej się wojny. Początkiem narracji jest opowieść o zdobyciu Horodyszcz, a jej końcem - odwrót spod Kijowa i samozatopienie łodzi opancerzonej, a właściwie holownika „Pancerny I”.

Obok opisu działań bojowych na tzw. Morzu Pińskim można tutaj odnaleźć spostrzeżenia Karola Taube na temat otaczającej go wojennej rzeczywistości: autor wprost wyraża się o „Pancernym” i stanie technicznym łodzi oraz improwizowanych naprawach taboru rzeczno-ego. Celnie komentuje problem dyscypliny marynarzy i relacji panujących między członkami załogi. Jako bezpośredni świadek wydarzeń Taube uzmysławia Czytelnikowi realia służby w Flotylli Pińskiej i przedstawia problemy z jakimi przyszło się jej borykać. Jest to niewątpliwym atutem książki. Napisane miejscami isticie literackim językiem *Figle...* będące tylko i aż wspomnieniami Karola Taube znakomicie dopełniają wiedzę na temat pierwszego etapu istnienia Flotylli Pińskiej.

Bibliografia:

CAW, AP 2340, 5250.

J. Bartlewicz, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-bolszewickiej, Oświęcim 2013.

J. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Warszawa 1994.

J. Przybylski, Ostatnia wachta Mokransy, Katyń, Charków..., Warszawa 2000.

K. Taube, Fige diablika błot pińskich: ze wspomnień marynarza, Warszawa 1937.

K. Taube, O. Żukowski, Zarys historii wojennej flotyll rzecznych, Warszawa 1931.



dr Agnieszka Jędrzejewska
Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi
dr Adam A. Ostanek
Wojskowa Akademia Techniczna w Warszawie

Kresowi marynarze. Blaski i cienie służby we Flotylli Pińskiej (1919–1939). Border sailors, lights and shadows of service in the Pinsk Flotilla (1919-1939).

Autorzy przybliżają warunki służby w Flotylli Pińskiej, jej blaski i cienie. Podają wybrane przykłady niewłaściwych zachowań żołnierzy i działań natury wychowawczej podejmowanych przez dowódców na rzecz przestrzegania i zasad współżycia społecznego i regulaminów wojskowych. Zwracają uwagę, że problematyka życia codziennego załóg flotylli i garnizonu pińskiego i ich relacji ze społecznością miasta umyka uwadze historyków i podnoszą potrzebę rozwinięcia badań na tym polu.

The authors described the conditions of service in the Pinsk Flotilla, its splendor and shadows. They give selected examples of inappropriate behaviors of soldiers and actions undertaken by commanders for compliance with rules and military regulations. Authors note that problems of daily life of flotilla and Pinsk garrison crews, their relationship with the city and community did not meet attention of historians and raise the need to develop research in this field.

Dzieje Wojska Polskiego okresu II Rzeczypospolitej nie należą do zbadanych w sposób równomierny. O ile jego struktury ogólne doczekały się wnikliwych analiz, zdecydowanie gorzej sytuacja przedstawia się, jeśli spojrzeć na okręgi korpusów, dzieje poszczególnych wielkich jednostek, samodzielnych oddziałów czy garnizonów. Wprawdzie publikacji tego typu z każdym rokiem przybywa, niestety nie obejmują one najczęściej obszarów Kresów Wschodnich II Rzeczypospolitej.

Powodów takiej sytuacji jest kilka. Przede wszystkim, wytworzona przez ówczesne dowództwa, instytucje czy formacje wojskowe dokumentacja aktowa została, na skutek wojny, częściowo zniszczona. Z kolei ze względu na zmianę granic i odłączenie ziem wschodnich od Rzeczypospolitej, materiały ocalałe zostały rozproszone po archiwach polskich, rosyjskich, ukraińskich, białoruskich czy litewskich.

Obszar Polesia, choć istniały na jego terenie wojskowe władze administracyjne, jak również dyslokowane były tam różne formacje, nie doczekał się kompleksowych analiz w tym kierunku. Nie oznacza to jednak, że zupełnie nie podjęto tej tematyki. Znajdujemy studia dotyczące zarówno pokojowego okresu funkcjonowania armii na tym terenie¹, jak i działań wojennych czasu Wojny Polskiej 1939 roku².

1 R. Roguski, Okręg Korpusu nr IX w systemie obronnym II Rzeczypospolitej, [w:] Z dziejów wojskowości polskiej. Księga jubileuszowa prof. Kazimierza Pindla w 70. rocznicę urodzin, red. J. Gmitruk, W. Włodarkiewicz, Siedlce 2008, s. 297–311.

2 A. A. Ostanek, Obrona Brześcia w 1939 r., [w:] Na Polesiu, Nowogródczyźnie i Grodzieńszczyźnie. Wybrane zagadnienia z dziejów militarnych, red. M. Dutkiewicz, A. Bołdyrew, Piotrków Trybunalski 2011, s. 137–152; J. Sroka, Obrońcy Brzeskiej Twierdzy we wrześniu 1939 roku, Biała Podlaska 1992; W. Śleszyński, Wrzesień 1939 roku na Polesiu, [w:] Studia Podlaskie” 2014, t. XXII, s. 43–62; W. Włodarkiewicz, Polesie 1939, Warszawa 2011.

Garnizon Pińsk doczekał się jedynie częściowego opracowania. Badaniom poddano Flotyllę Rzeczną Marynarki Wojennej w Pińsku wraz z jej eskadrą lotniczą, co powoduje, że pewien istotny fragment wojskowej historii miasta został ukazany³. Nie wszystkie jednak aspekty życia armii zostały w tych pracach zilustrowane. Brak choćby przybliżenia elementów życia codziennego żołnierzy, głównie tego pozasłużbowego. Niewielki Pińsk nie dawał zbyt dużych możliwości w zakresie spędzania czasu poza służbą. Duża odległość od większych miejscowości i zamknięty dość szczelnie świat Polesia miał z pewnością szereg zalet, miał jednak podstawową wadę, którą był brak większych alternatyw jeśli chodzi o spędzanie czasu. Oczywiście nie oznacza to, że żołnierze nie wykazywali kreatywności w tym zakresie. Powodowała ona jednak często sytuacje zabawne, niekiedy groźne, a czasem także niezgodne z regulaminem i etosem żołnierskim.

Chcemy tutaj przedstawić, na wybranych subiektywnie przykładach różne aspekty codziennej służby żołnierzy Flotylli Pińskiej w kresowym i, bądź co bądź, prowincjonalnym mieście, jakim był ówczesny Pińsk. Przedmiotem analiz będą zarówno fragmenty życia służbowego, jak i elementy codzienności pozasłużbowej. Poprzez ten przyczynek do stanu badań chcemy przede wszystkim wskazać na potrzebę głębszych studiów w tym kierunku. Podstawę źródłową stanowią przede wszystkim materiały przechowywane w Centralnym Archiwum Wojskowym. Dodatkowo skorzystano z opracowań zwartych i artykułów naukowych.

Jak wspomniano, Pińsk należał zasadniczo do miast niewielkich, choć w ujęciu regionalnym pełnił nieformalną rolę stolicy Polesia. Nie miał w tej materii jednak szczęścia, bowiem pierwotnie, po ustanowieniu województwa poleskiego, to w nim miała znajdować się siedziba wojewody i urzędów tego szczebla. Niestety, na skutek pożaru, jaki strawił w sierpniu 1921 roku niemal 1/3 część i tak już mocno zniszczonego na skutek wojny polsko-rosyjskiej miasta, zapadła decyzja o przeniesieniu władz wojewódzkich do Brześcia (które i tak się tam znajdowały, choć pierwotnie miało to mieć charakter tymczasowy)⁴.

Zgodnie z wynikami spisu powszechnego z 1921 roku Pińsk był drugim co do liczebności miastem w województwie poleskim. Zamieszkały był jednak jedynie przez 23 468 osób, z czego mężczyźni stanowili 10 815 mieszkańców (46%), kobiety natomiast 12 653 mieszkańców (54%). Miasto miało charakter zdecydowanie żydowski, bowiem z ogólnej liczby mieszkańców aż 16 697 osób (71,1%) zadeklarowało taką narodowość. Narodowość polską wskazało 3908 osób (16,5%), białoruską – 2302 osób (9,8%), rosyjską – 489 osób (2,1%), ukraińską – 39 osób (0,17%), niemiecką zaś – 29 osób (0,12%). Wyznanie mojżeszowe równolegle zadeklarowało 17 513 mieszkańców (74,6%), rzymskokatolickie – 2549 (10,9%), prawosławne – 3292 (14%), ewangelickie – 93 (0,4%), grekokatolickie – 5 (0,02%), natomiast 16 osób określiło się mianem bezwyznaniowych (0,07%). Na terenie miasta znajdowało się 2510 budynków mieszkalnych⁵.

Z dniem 26 kwietnia 1929 roku doszło do powiększenia granic miasta, choć objęło to grunty tylko częściowo zamieszkałe. Spis powszechny z 1931 roku wykazał, wobec dodatniego przyrostu naturalnego i wspomnianych zmian granic, 31 912 mieszkańców miasta, z których 15 153 stanowili mężczyźni (47,5%) natomiast 16 759 kobiety (52,5%). Język hebrajski, jako wykorzystywany w życiu codziennym, wskazało 20 181 osób (63,2%), polski – 7346 osób (23%), rosyjski – 2866 osób (9%), białoruski i „tutejszy” – 1374 osoby (4,3%), inny – 140 osób (0,4%). Wyznanie mojżeszowe zadeklarowało 20 220 mieszkańców (63,4%), rzymskokatolickie – 6324 osoby (19,8%), prawosławne – 5158 osób (16,2%), natomiast inne – 209 osób (0,6%). W mieście istniało 6295

3 I. Bieniecki, *Flotylla Rzeczną Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925–1935*, Toruń 2005; J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczną Marynarki Wojennej 1919–1939*, Warszawa 1994; A. Olejko, *Rzeczną Eskadrą Lotniczą Flotylli Pińskiej*, Pruszków 1994.

4 *Monitor Polski* 1921, nr 55, poz. 97

5 *Skorowidz miejscowości Rzeczypospolitej Polskiej*, t. VIII, województwo poleskie, Warszawa 1924, s. 48; Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 roku. *Mieszkania, ludność, stosunki zawodowe*. Województwo poleskie, Warszawa 1926, s. 13.

mieszkań, choć tylko w 120 z nich znajdowały się toalety (1,9%). Ciekawostką może stanowić także fakt, że 3237 osób zupełnie nie umiało czytać i pisać po polsku (13,2% ogółu ludności)⁶.

Na przestrzeni 10 lat dzielących obydwa spisy widoczny jest znaczący wzrost liczby ludności (o przeszło 8 tys. osób) oraz ilości mieszkań. Pewien wpływ na obydwa czynniki z pewnością miało powiększenie granic miasta, jednak pamiętać także należy, że miasto w ciągu analizowanego okresu odbudowywało się i rozbudowywało, co powodowało, że przybywało mu także mieszkańców. Zauważalne jest także, iż w ramach poszczególnych spisów powszechnych, dane z uwzględnieniem poszczególnych kryteriów, są do siebie zbliżone. Oznacza to, że większość Żydów była wyznania mojżeszowego, Polacy byli głównie wyznania rzymsko-katolickiego (i częściowo prawosławnego), Białorusini i Rosjanie natomiast – prawosławnego.

W 1931 roku źródłem utrzymania aż 13 439 mieszkańców (42,1%) był przemysł i rzemiosło, 6405 (20,1%) – handel i ubezpieczenia, natomiast 2503 (7,8%) – komunikacja i transport. Zaledwie 744 osoby (2,3%) zajmowały się rolnictwem. W grupie dalszych 8821 mieszkańców (27,7%) znajdowali się pracownicy najemni i samodzielni oraz utrzymujący się bez pracy zarobkowej⁷. Po raz ostatni do rozszerzenia granic Pińska doszło 1 kwietnia 1939 roku⁸. Dokładna liczba mieszkańców miasta w przededniu wybuchu wojny jest trudna do ustalenia, jednak uwzględniając dane z 1931 roku oraz przeciętny roczny przyrost ludności w latach 1931–1939, który dla miast województw wschodnich (wileńskiego, białostockiego, nowogródzkiego, poleskiego i wołyńskiego) wyniósł 5% można przypuszczać, iż Pińsk mógł liczyć około 35 tys. mieszkańców⁹.

Garnizon Pińsk był jednym z najbardziej wysuniętych na wschód w II Rzeczypospolitej. Należał do średnich pod względem liczebności, z pewnością jednak był jedyny w swoim rodzaju. Wynikało to z faktu, że to w nim stacjonowały sztab i dowództwo Flotyli Pińskiej (od 17 października 1931 roku Flotyli Rzeczej Marynarki Wojennej). Poza tym w garnizonie pińskim dyslokowane były 84. pułk piechoty (od 29 grudnia 1934 pułk strzelców poleskich) bez III batalionu i pluton żandarmerii „Pińsk”. Istniały tu także nieetatowa Komenda Garnizonu, Powiatowa Komenda Uzupełnień (typ II), a do połowy 1924 roku Filia Szpitala Rejonowego w Kobryniu. Pod koniec 1927 roku w Pińsku stworzono Rejonowy Inspektorat Koni, natomiast w kolejnym roku dyslokowano tu dodatkowo Posterunek Meteorologiczny i Ruchomą Stację Gołębi Pocztowych nr 2. W miejsce Filii Szpitala Rejonowego w Kobryniu stworzono Garnizonową Przychodnię Dentystyczną, przekształconą z kolei pod koniec lat 30. w Garnizonową Izbę Chorych. W kolejnych latach utworzono także Komendę Portu Wojennego oraz Ekspozyturę Samodzielnego Referatu Informacyjnego. W 1938 roku do Pińska przeniesiony został także II dywizjon 30. pułku artylerii lekkiej¹⁰.

Flotylla Pińska stanowiła z pewnością niezwykle fragment sił zbrojnych państwa polskiego okresu II Rzeczypospolitej. Dla mieszkańców Polesia, mimo wszechobecności rzek, jezior i bagien oraz świadomości, że podstawowym środkiem transportu w regionie są łodzie, stanowić musiała pewną egzotykę. Istnienie Flotyli w warunkach poleskich i bliskości granicy wschodniej nie było jednak bezzasadne. Pomysł jej stworzenia zrodził się na początku 1919 roku, a rozkaz w myśl którego nakazano jej sformowanie, wydany został 19 kwietnia 1919 roku. Ideą przyświecającą jej pomysłodawcy było umożliwienie zaopatrywania oddziałów na tych terenach, gdzie niemal nie istniały drogi lądowe, istniała jednak gęsta sieć połączeń wodnych¹¹.

6 Wyniki ostateczne opracowania spisu ludności z dn. 9 XII 1931 r. w postaci skróconej dla wszystkich województw, powiatów i miast powyżej 20 000 mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 1938, tab. IX 7b.

7 Ibidem.

8 Dziennik Ustaw 1939, nr 23, poz. 149.

9 Mały Rocznik Statystyczny 1939, Warszawa 1939, s. 10.

10 Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 32 z 22 XI 1927 r., poz. 383; Dziennik Rozkazów DOK IX. Dodatek do Rozkazu Tajnego nr 12 z 9 II 1924 r., Dodatek do Rozkazu Tajnego nr 21 z 22 XI 1924 r.; Rozkaz Tajny nr 32 z 13 XI 1928 r., poz. 169, Rozkaz Tajny nr 1 z 15 I 1938 r., poz. 4, Rozkaz Tajny nr 6 z 12 IV 1938 r., poz. 42; W. Włodarkiewicz..., op. cit., s. 37.

11 Korpus Poleski. Jednodniówka wydana z okazji dziesięciolecia niepodległości państwa polskiego, Brześć 1928, s. 224.

Po zawarciu traktatu ryskiego Flotylla Pińska stanowiła ważny element systemu obrony granicy wschodniej. Choć teren Polesia stanowił teren trudny pod względem nawigacyjnym, uniemożliwiającym także użycie jednostek większych, to jednak jednostki Flotylli stanowiły rezerwar ognia artylerii, mogąc przenikać tam, gdzie w warunkach regionu nie była w stanie dotrzeć własna piechota i artyleria. Elementem zmniejszającym możliwości jednostek pływających Flotylli Pińskiej był fakt, że w miarę swobodnie mogły one w terenie operować jedynie w okresie od kwietnia do listopada, przy czym bardziej gorące i bezdeszczowe lata także temu nie sprzyjały. Bliskie położenie od granicy polsko-radzieckiej Pińska, stanowiącego port wojenny Flotylli, było na wypadek wojny także niekorzystne¹².

Od 1 października 1925 roku, tj. od likwidacji Flotylli Wiślanej, Flotylla Pińska była jedyną flotyllą rzeczną w Polsce. W latach 1928–1937 dysponowała także własnymi siłami lotniczymi w postaci eskadry lotniczej. Na potrzeby funkcjonowania Flotylli w pińskim porcie wojennym znajdowały się koszary, warsztaty, biura, hale dokowe, bazy paliwowe i składy amunicji oraz hangary i schrony dla wodnosamolotów¹³.

W przededniu wybuchu wojny struktury wewnętrzne Flotylli tworzyły dowództwo, dywizjon sztabowy, trzy dywizjony bojowe, wydzielone okręty, tabory bojowe, pododdział łączności, Komenda Portu Wojennego Pińsk, kadra Flotylli Rzecznej oraz Szkoła Specjalistów Rzecznych. Na wyposażeniu pozostawało 6 monitorów, 3 kanonierki, 10 kutrów uzbrojonych i 3 statki uzbrojone. Siła ognia jaką dysponowały okręty wynosiła 9 haubic kal. 100 mm, 14 dział – 75 mm, 18 dział – 37 mm, 6 najcięższych karabinów maszynowych przeciwlotniczych – 13,2 mm i 89 ciężkich karabinów maszynowych – 7,92 mm. Ponadto pluton obrony przeciwlotniczej Komendy Portu Wojennego posiadał na wyposażeniu 2 działa przeciwlotnicze 40 mm, 2 najcięższe karabiny maszynowe 13,2 mm i 6 ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych¹⁴.

Stan osobowy Flotylli Rzecznej na stopie pokojowej wynosił 2000 marynarzy co oznacza, że pod względem liczebności i wyposażenia była porównywalna do pułku piechoty. Jej mobilność i manewrowość przybliżały ją do możliwości brygady motorowej przy czym należy mieć świadomość, że wszystko zależało od warunków hydrologicznych i meteorologicznych.

Jak zatem nietrudno policzyć, łącznie garnizon piński liczył około 3500–3600 żołnierzy, natomiast po przeniesieniu w 1938 roku II dywizjonu 30 pułku artylerii lekkiej osiągnął około 4000 żołnierzy. Wobec ogólnej liczby mieszkańców miasta wynoszącej w 1939 roku prawdopodobnie około 35 tys. osób oznacza to, że żołnierze stanowili około 10% populacji Pińska, co jest liczbą znaczącą.

Jak w takich warunkach wyglądały elementy życia pozasłużbowego żołnierzy? Czy i ewentualnie jak często dochodziło do napięć pomiędzy żołnierzami i miejscową ludnością? Czy specyfika klimatu poleskiego wpływała na codzienną służbę? Jak wyglądała specyfika służby we Flotylli, oddalonej od prawdziwego morza? To tylko niektóre pytania, na które warto poszukać odpowiedzi, sięgając do różnych przypadków.

Po zakończeniu działań wojennych i podpisaniu wspomnianego już traktatu ryskiego przed Wojskiem Polskim stanęły nowe zadania. W warunkach pokojowych musiało ono unormować pokojową egzystencję, przeprowadzić uzupełnienia bądź redukcje w zakresie wyposażenia oraz rozpocząć prowadzenie szkoleń kolejnych roczników poborowych. Dużą wagę przywiązywano także do kształcenia i doszkalania kadr oraz wychowania żołnierzy.

Zwłaszcza w tej ostatniej kwestii oczekiwania władz wojskowych natrafiły niekiedy na trudności, a początkowy entuzjazm ochotników i rekrutów zostawał wystawiony na próbę w zetknię-

12 I. Bieniecki, op. cit., s. 307.

13 A. Olejko, op. cit.

14 J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej wobec agresji sowieckiej we wrześniu 1939 r., [w:] *Wojskowy Przegląd Historyczny* 1992, nr 3, s. 3–4; W. Włodarkiewicz, op. cit., s. 38–39.

ciu z niełatwą rzeczywistością. Dla części żołnierzy obowiązek służby wojskowej oraz poddanie się dyscyplinie i rozkazom były trudne do zaakceptowania, co generowało różne przewinienia.

Na całość problemów nakładały się oczywiście różne czynniki – poziom uświadomienia narodowego, stopień wykształcenia, pochodzenie społeczne. Szczególnie w latach 20. władze wojskowe za cel zasadniczy postawiły sobie, obok prowadzenia szkolenia bojowego, organizowanie kursów umożliwiających nabycie czy uzupełnienie wykształcenia oraz prowadzenie zajęć z zakresu wychowania obywatelskiego.

Służba we Flotylli Pińskiej z pewnością nie była łatwa. W okresie letnim rozpoczynała się o godz. 5.00, o 5.30 miał miejsce apel, a o 6.00 śniadanie, po którym przystępowano do sprzątnięcia i czyszczenia okrętów. O 8.00 miało miejsce podniesienie bandery, po czym rozpoczynały się ćwiczenia trwające do 12.00. Czas na obiad i odpoczynek przeznaczony był pomiędzy godzinami 12.00 a 13.30, po czym do 17.00 trwały kolejne ćwiczenia, wykłady i zajęcia sportowe. Kolacja miała miejsce o godz. 17.00, po czym miały miejsce śpiewy i inne rozrywki planowe. O godz. 20.45 odbywało się opuszczenie bandery zaś o 21.00 apel wieczorny połączony z modlitwą, która kończyła dzień. W okresie zimowym duża liczba żołnierzy była oddelegowywana do specjalistycznych placówek szkoleniowych poza garnizon piński¹⁵.

Klimat poleski także nie sprzyjał służbie. Jak pisano w 1928 roku: *Od kwietnia do później jesieni pływanie po rzekach poleskich, przecinających nieskończone puste przestrzenie, porośnięte „szuwarami” krzakami, gdzieś zielone, zalane wodą, wylęgające największą plagę Polesia – komary, którymi każdy zakątek jest zapełniony. Drugą podobną plagą są muchy, wielkie jak osy, bąki i małe, jakby ziarenka kminku, meszki. Te ostatnie są najdokuczliwsze, cisną się do oczu tak, iż opędzić się trudno. Przykrą mękę sprawia codzienna walka z tymi owadami głównie, gdy po ciężkiej, codziennej pracy sen klei powieki*¹⁶.

W pierwszych miesiącach rozbudowy struktur Flotylli dowództwo napotykało także na problemy organizacyjne i sprzętowe. Ograniczone możliwości finansowe zmuszały do oszczędnego gospodarowania posiadanymi środkami. Dotyczyło to m.in. sortów mundurowych. Służba w warunkach surowej zimy i brak środków na zakup nowego ekwipunku powodowały, że właściwe użytkowanie kozuchów i filcowych butów było szczególnie ważne. Jak podkreślił Dowódca Flotylli w styczniu 1925 roku *Należy pouczyć szeregowych o umiejętnym i dbałym obchodzeniu się z powyższymi [kozuchami i butami filcowymi – A.J., A.A.O.], czyniąc odpowiedzialnymi za ich konserwację zaopatrzone w nie posterunki*¹⁷. Co więcej, aby zwiększyć kontrolę użytkowania przydzielonego ekwipunku, codziennie odbywały się tzw. alarmy mundurowe w czasie których sprawdzany był stan faktyczny rzeczy pozostających na stanie posiadania każdego marynarza. Ponadto kontrolę i ewidencję umundurowania i sprzętu prowadziły komisje specjalnie powoływane spośród oficerów. Zaopatrzenie w mundury było szczególnie trudne w początkach lat 20. XX wieku. Dlatego nie może dziwić troska dowódcy Flotylli o tak – wydawać by się mogło – prozaiczne sprawy jak, obowiązek utrzymywania mundurów w jak najlepszym stanie i konieczność ich ciągłych napraw¹⁸.

Warunki służby powodowały także trudności z utrzymaniem właściwego poziomu higieny, choć pośrednio wynikało to także ze złych nawyków marynarzy. Z tego względu działania na rzecz zwiększenia stopnia obycia społecznego pewnej grupy marynarzy, stały się dodatkowym zadaniem, jakie stanęło przed dowódcami Flotylli. O skali trudności w przystosowaniu marynarzy i ich uspołecznieniu świadczą m.in. takie zapisy w rozkładzie zajęć, jak np. obowiązek mycia rąk przed posiłkami, pranie posiadanej bielizny czy wietrzenie mundurów¹⁹. Brak nawyków w zakresie hi-

15 Korpus Poleski..., op. cit., s. 231–232.

16 Ibidem, s. 231.

17 CAW, sygn. I.328.32.2. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 2 z 10 I 1925 r.

18 CAW, sygn. I.328.32.1. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 105 z 17 VIII 1922 r.

19 CAW, sygn. I.328.32.2. Załącznik do rozkazu dowódcy Flotylli nr 29 z 4 IV 1925 r. (Rozkład dnia na jednostkach pływających i pododdziałach Flotylli Pińskiej na miesiąc kwiecień 1925 r.).

gieny skutkowało m.in. wzrastającą liczbą zachorowań na dolegliwości żołądkowe. Spowodowane było to m.in. zwyczajem czerpania przez marynarzy wody do picia i mycia naczyń po jedzeniu, bezpośrednio z rzeki. Dowódca Flotyli zakazał tych praktyk. Dodatkowo nakazywał obowiązkowe uczestnictwo w odczytach na temat takich chorób jak czerwonka czy cholera²⁰.

Trudny klimat i niełatwa oraz monotonna służba, w połączeniu z okresowymi tylko zejściami na ląd, generowała szereg problemów. Jak zauważał w 1928 roku por. mar. Józef Małkiewicz: *A gdy nadejdą chwile powrotu do Pińska /.../ wszystko wybiega na pokład i wypatruje wśród zebranego na brzegu tłumu swoich bohdanek. Nędzny Pińsk staje się ziemią obiecaną. Gdy okręty przybiją do portu i nastąpi zwolnienie na ląd, każdy stara się otrzymać przepustkę, aby pospieszyć na miejsce wyznaczone i odpowiednio się rozweselić. W Pińsku brak miejsc rozrywkowych zastępuje ukochana dziewczyna. /.../ Lubią dziewczęta marynarzy, bo czują w nich bujną fantazję i rozmach niezniszczalny²¹*. Podobnie warunki panujące w Pińsku oceniał młody oficer 84. pułku piechoty ppor. Kazimierz Szubert: *Mieścina jak każda inna, prowincjonalna. Kościoły, cerkwie, dwa kina, jest i teatr przyjezdny, dwa lokale nocne, no i słynny „Gregorowicz”, gdzie można dobrze zjeść i napić się²²*.

W ten sposób, niewyszukane rozrywki, które miały miejsce w lokalnych barach i restauracjach kończyły się na ogół publicznymi awanturami, których źródłem był spożywany w nadmiarze alkohol. Analiza rozkazów Dowództwa Flotyli Rzecznej pokazuje, że marynarze sprawiali szereg rozmaitych problemów. Popełniali liczne przewinienia, natomiast kolejni dowódcy mozolnie starali się zaprowadzić dyscyplinę i porządek drogą perswazji i nakładania kar. Można nawet stwierdzić, że przez wszystkie lata istnienia Flotyli Rzecznej działania wychowawcze wobec marynarzy dzieliły się na dwa rodzaje: orzekanie kar wobec winnych występków, a nawet przestępstw oraz na oddziaływanie o charakterze edukacyjnym i wychowawczym. W zmaganiach o poprawę dyscypliny marynarze Flotyli okazywali się dość trudnymi przeciwnikami dla swych przełożonych, odznaczali się bowiem fantazją i pomysłowością w zakresie popełnianych wykroczeń. Także z dużym oporem przyjmowali do swej świadomości rozkazy i polecenia przełożonych.

Z najczęściej powtarzających się wypadków nieprzestrzegania regulaminu wymienić należy niedbały wygląd w trakcie pobytu w mieście, brak przepustek i innych wymaganych dokumentów, czy lekceważenie oficerów poprzez nieoddawanie im honorów. Dowództwo Flotyli otrzymywało także skargi od mieszkańców Pińska – głównie wskazujące przypadki agresywnego zachowania marynarzy w miejscach publicznych. Jak wspomniano, w celu uspokojenia sytuacji podejmowane były różne działania: upomnienia w rozkazach dziennych, kary aresztu, areszt koszarowy, cofanie zgody na urlopy, zakaz wstępu do podejrzanych lokali, patrolowanie ulic w celu wyłapywania zakłócających spokój i zaczepiających przechodniów. Ze względu na fakt, że wespół z marynarzami wykroczeń dopuszczali się żołnierze 84. pułku piechoty, zadanie utrzymania porządku i dyscypliny stało się szybko wspólnym problemem dla dowódcy garnizonu Pińsk i dowódcy Flotyli Pińskiej.

Wyzwaniem dla poszczególnych dowódców musiała być w takiej sytuacji organizacja i uczestniczenie żołnierzy w oficjalnych świętach typu imieniny marsz. Józefa Piłsudskiego, święto Konstytucji 3 Maja, rocznica Bitwy Warszawskiej, odzyskania niepodległości czy wybuchu powstań narodowych. Nabożeństwa, te niedzielne i te odprawiane z uroczystych okazji, stały się także punktem zapalnym we wzajemnych relacjach marynarzy i ich przełożonych. Do najczęstszych zarzutów kierowanych pod adresem podwładnych należały: słaba frekwencja, mimo obowiązku uczestniczenia wraz z innymi, brak zainteresowania kazaniem, rozmowy, albo wręcz wychodzenie z kościoła w trakcie trwania nabożeństwa. Problem ten dotyczył nie tylko marynarzy Flotyli. O złym zachowaniu informował dowódca garnizonu Pińsk płk Alojzy Wir-Konas, który stwierdził,

20 CAW, sygn. I.328.32.1. Rozkaz dowódcy Flotyli Pińskiej nr 103 z 10 VIII 1922 r.

21 Ibidem, s. 232.

22 Niepodległość. Wojna. Niewola. Pamiętnik podporucznika Wojska Polskiego Kazimierza Szuberta, wstęp i opracowanie A. Jędrzejewska, P. Waingertner, Łódź 2012, s. 23.

że /.../ szeregowi w czasie nabożeństwa w kościele garnizonowym nie zwracają szczególnej uwagi na powagę chwili rozmawiając między sobą o rzeczach niedopuszczalnych²³. Natomiast kmdr ppor. Witold Zajęczkowski odnosząc się do zachowania marynarzy stwierdził, że zabrania wychodzenia z kościoła i wałęsania się po mieście, a także wychodzenia z kościoła w czasie modlitwy za Ojczyznę²⁴.

Problemy z dyscypliną były codziennością Flotylli, a fantazja marynarzy wydawała się niekiedy nie mieć granic. Do wybryków naruszających regulaminy należało m.in. wprowadzanie na teren portu osób cywilnych i urządzenie przejażdżek łódką po basenie portowym dla kobiet, często o wątpliwej moralności i prowadzeniu się. Wydarzeniem, które wyczerpało cierpliwość dowódcy Flotylli Pińskiej było kolejne już najście kobiecego oddziału szpitala zakaźnego w Pińsku przez marynarzy i żołnierzy 84 pułku piechoty. Doprowadzony do ostateczności kmdr ppor. W. Zajęczkowski w niezwykle dosadnych słowach zwrócił się do wszystkich marynarzy, którzy swym zachowaniem wpływali ujemnie na wizerunek Flotylli i całej armii. Podsumował także krótko stan umiejętności najbardziej kłopotliwych swoich podwładnych. W rozkazie z 14 lutego 1927 roku napisał m.in.: /.../ *Nosicie mundur marynarza, lecz nie wiecie co on oznacza. Słyszeliście, że marynarz po długich miesiącach na morzu rżnie prosto do knajpy i tam daje upust swej energii i wstrzemięźliwości wymuszonej w ciągu długich dni pracy mozolnej, częstokroć z narażeniem życia. To też takiemu człowiekowi, temu prawdziwemu marynarzowi- dużo się wybacza. Lecz spójrzcie na siebie – kim wy jesteście. Gdy się was widzi przy działach – jesteście zero, żaden z sygnalistów nie potrafi się porozumieć, stan karabinów świadczy, że z bronią obchodzić się nie umiecie i jej nie szanujecie, gołowąse smarkacze z wytatuowaną piersią jakby pół świata objechał, a w rzeczywistości ostatni niedołęga w sensie marynarskim./.../. Przykro mi bardzo, że ze względu na bandę hultaji ucierpią całe załogi, pośród których jest bardzo dużo porządných chłopaków o prawdziwych zaletach marynarza /.../*²⁵.

Kadra dowódcza starała się rzecz jasna oddziaływać na podległych sobie żołnierzy wychowawczo. W miarę możliwości organizowano wyjścia na przedstawienia kabaretowe i pokazy cyrkowe w miejscowym teatrze niejakiego Holzmana²⁶. Alternatywą były też oficjalne akademie, niekiedy wzbogacone występami artystycznymi, choć zapewne nie stanowiły one realnie szczególnej atrakcji dla marynarzy. Obok propagowania czytelnictwa prowadzone były także zajęcia oświatowe w postaci pogadanek i odczytów, które odbywały się nie tylko przy obchodach rocznic ważnych wydarzeń. Dla chętnych prowadzono także różne kursy pozwalające rozwinąć umiejętności i zainteresowania oraz realizować pasje²⁷.

Alternatywą dla niewłaściwego wykorzystywania czasu wolnego była działalność sportowa oraz artystyczna. W przypadku tej pierwszej, zainteresowani marynarze Flotylli należeli do Wojskowego Klubu Sportowego „Kotwica” Pińsk, który powstał w II połowie lat 20. Początkowo istniały w nim sekcje piłki nożnej i szermierki. W miarę upływu lat stworzono sekcje koszykówki, siatkówki, lekkoatletyczną oraz pływacką co może świadczyć o rosnącym zainteresowaniu taką formą aktywności. W Pińsku organizowano także zawody w konkurencjach wojskowych, typowych dla Marynarki Wojennej, np. strzelanie z cekaemów i artyleryjskie dla kutrów czy zawody dla sygnalistów. Szczególnie w latach 30-tych marynarze Flotylli zdobywali czołowe lokaty w zawodach wojskowych o zasięgu ogólnopolskim²⁸.

Z kolei w przypadku działalności artystycznej przy Flotylli stworzono teatr, którego struktury w 1935 roku tworzyli kpt. mar. Józef Małkiewicz (kierownik teatru i reżyser), bosman Aleksander Gierymski (zastępca kierownika), mat Jan Łapiński (sekretarz i skarbnik), bosman Ludwik Stefa-

23 CAW, sygn. I.328.32.4. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 36 z 29 V 1928 r.

24 CAW, sygn. I.328.32.7. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 68 z 14 XI 1933 r.

25 CAW, sygn. I.328.32.4. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 4 z 14 II 1927 r.

26 CAW, sygn. I.328.32.1. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 99 z 28 VII 1922 r.

27 CAW, sygn. I.328.32.1. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 63 z 14 XI 1923 r.; CAW, sygn. I.328.32.4. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 3 z 12 I 1928 r.

28 I. Bieniecki, op. cit., s. 193–199.

nowski (gospodarz), bosman Michał Gostomski (bileter), bosmanmat Paweł Kalus (inspicjent), bosmanmat Władysław Żułowski (maszynista)²⁹.

Starano się także organizować zajęcia dodatkowe dla kadry oficerskiej, które miały wypełniać częściowo czas wolny i służyć dokształceniu ogólnemu i specjalistycznemu. Przykładowo 1 grudnia 1925 roku w lokalu Kasyna Oficerskiego 84. pułku piechoty odbył się odczyt kpt. mar. Jana Staszewskiego *O budowie i znaczeniu portu w Gdyni*. Jak zaznaczył w rozkazie dowódca Flotylli kmdr por. Władysław Blinstrub: *Obecność wszystkich oficerów Flotylli wolnych od służby – obowiązkowa*³⁰. Z kolei cały program odczytów dla wszystkich oficerów garnizonu pińskiego, a więc i oficerów Flotylli, zaplanowanych na okres zimy 1927/1928 obejmował m.in. takie tematy jak: *Operacje angielskiej flotylli na Dźwnie w r. 1918, Zaprowiantowanie armii francuskiej w kampanii napoleońskiej na Moskwę, Współdziałanie flotylli z piechotą czy Historia Flotylli Pińskiej*³¹.

Zdecydowana większość odczytów i tego typu spotkań prowadzona była w siedzibie wspomnianego już Kasyna Oficerskiego 84. pułku piechoty. Jednym z prelegentów w czasie zimy 1927/1928 był kmdr ppor. W. Zajązkowski, który wygłosił odczyt pt. *Z jakich okrętów powinna składać się Flotylla*. W tym samym czasie zajęcia dla oficerów sztabowych prowadził kpt. art. Mieczysław Strzemeski³². Oficer ten przydzielony w marcu 1927 roku do Flotylli Pińskiej miał za zadanie organizować i kierować szkoleniem artyleryjskim. Cykl zajęć teoretycznych prowadzonych przez kpt. Strzemeskiego rozpoczął się 22 marca 1928 roku. Dotyczył instrukcji strzelania i służby polowej, a przeznaczony był dla oficerów Flotylli nie posiadających wyszkolenia artyleryjskiego³³. Efekt działań prelegenta nie był jednak zadowalający. W toku służby zarzucano mu brak wytrwałości w działaniu oraz niedostateczne zainteresowanie sprawami wyszkolenia. Natomiast kmdr ppor. W. Zajązkowski opiniując kpt. M. Strzemeskiego napisał w związku z tym m.in. *Strzelania instruktorskie w r. ub. [1928 – A.J., A.A.O.] przeprowadzał sumiennie lecz nie podniósł wyszkolenia i udoskonalenia w artylerii na wyższy poziom*³⁴.

Na przestrzeni lat starano się także angażować w działalność społeczną, służącą miejscowej ludności, Prym wiedli w tym oficerowie, choć często do prac angażowali także swoich podwładnych. Przykładem tego może być zainicjowanie pod koniec 1927 roku, pod kierownictwem wspomnianego już wcześniej por. mar. Józef Małkiewicza, powstania pierwszych struktur Ligi Morskiej i Rzecznej w Pińsku. Niemal równolegle, we współpracy z kadrą oficerską, powstały miejscowe struktury Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Działające przez niemal cały okres międzywojenny „Rodzina Wojskowa” i „Ognisko Podoficerskie” również swoimi działaniami starały się aktywizować kadrę zawodową, przygotowując przedstawienia teatralne, zabawy taneczne (np. karnawałowe) czy inne uroczystości o charakterze rozrywkowym³⁵.

Wszystkie powyższe przykłady stanowią subiektywnie wyselekcjonowane fragmenty życia codziennego marynarzy Flotylli Pińskiej. Starano się na ich podstawie ukazać tytułowe blaski i cienie służby z pewnością niełatwej, która trwała w regionie o specyficznych i zarazem trudnych warunkach klimatycznych. Jak w każdym oddziale Wojska Polskiego, również we Flotylli Pińskiej starano się urozmaicać służbę wojskową. Na pewno służba w Marynarce Wojennej, nawet pełniona z dala od prawdziwego morza, była dla wielu czymś innym, niż potencjalna służba w formacjach lądowych. Z pewnością wielu żołnierzy z innych formacji stacjonujących we wschodniej części Polesia, zazdrościło marynarzom tego zupełnie innego charakteru służby.

Służba powyższa – ni to na lądzie, ni na morzu – z pewnością wpływała jednak także ujemnie

29 CAW, sygn. I.328.32.11. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 29 z 31 III 1925 r.

30 CAW, sygn. I.328.32.4. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej z 27 XI 1925 r.

31 CAW, sygn. I.328.32.4. Dodatek do rozkazu dowódcy Flotylli Pińskiej nr 79 z 2 XII 1927 r.

32 Ibidem.

33 CAW, sygn. I.328.32.4. Rozkaz dowódcy Flotylli Pińskiej nr 19 z 20 III 1928 r.

34 CAW, Akta Personalne 233, kpt. Mieczysław Strzemeski, Roczne uzupełnienie listy kwalifikacyjnej za rok 1929 r.

35 Ziemia Pińska 1927, nr 21–22 z 15 XII, s 14; I. Bieniecki, op.ct., s. 199–201.

na psychikę marynarzy. Wspomniane już owady dawały się mocno we znaki. Przebywanie w terenach czasem zupełnie niezamieszkałych, na pokładzie niewielkiego okrętu w małym gronie tych samych osób przez dłuższy czas, z pewnością oddziaływały destruktywnie na marynarzy. Świadomość ciągłej bliskości lądu zapewne to potęgowała.

Nic zatem dziwnego, że momenty wejścia do portu i czas wolny od zajęć marynarze starali się wykorzystać maksymalnie, chcąc odreagować godziny spędzone poza lądem, sięgając przy tym po rozrywki przyziemne i nie licujące często z mundurem. Nie dziwi zatem fakt, że sięgano często po alkohol czy dążono do spotkań z kobietami – w końcu to, do czego żołnierze formacji lądowych mogli mieć dostęp (nawet jeśli nielegalnie) w zasadzie każdego dnia, marynarze przebywający stale na okrętach mieli właściwie tylko wchodząc do portów i to pod warunkiem możliwości zejścia ląd.

Z biegiem jednak lat starano się oczywiście coraz mocniej uatrakcyjnić służbę, szczególnie w zakresie życia codziennego i chwil wolnych od zajęć, zdając sobie sprawę, że tylko w ten sposób można marynarzy choć częściowo zdyscyplinować i wypracować wśród nich inne nawyki. Aktywizacja sportowa, kulturalna czy społeczna, rozwijana w miarę upływu lat, przynajmniej dla części z marynarzy na pewno była ciekawą alternatywą. Służba we Flotylli Pińskiej, jak w każdej formacji, miała swoje blaski i cienie, o których zawsze najlepiej i przede wszystkim wiedzieli odbywający w niej służbę żołnierze.



Lotnicze rodowody marynarzy flotyll rzecznych Aerial origins of Polish river fleet sailors

Przybliżono karty karier marynarzy flotyll rzecznych II Rzeczypospolitej związane z ich służbą w lotnictwie państw – stron Wielkiej Wojny 1914 – 1918. Podniesiono potrzebę kwerend i studiów biograficznych, dla których wdzięcznym polem mogą być m.in. archiwa Austrii, Niemiec i Rosji. Mogą wprowadzić znaczące korekty i dopełnienia ustaleń historiografii i co istotne przywrócić pamięć setek polskich marynarzy w XIX i XX stuleciu służących pod obcymi banderami, których drogę ku Polsce przekreślił zły los.

Career cards of the river fleet seamen of the Second Polish Republic were associated also with their previous service in the aviation of countries which did take part in the Great War 1914 - 1918. The need for biographical studies is described here with using archives in Austria, Germany and Russia. They can make significant advantage to the research of historiography important to restore the memory of hundreds of Polish sailors in the XIX and XX centuries who have served under foreign flags, whose paths towards Poland were crossed by bad luck.

Odwołując do dopiero co wydanej słownika biograficznego Polaków służących w siłach powietrznych Wielkiej Wojny, 1914 – 1918 dopełnijmy kilka biografii marynarzy polskich flotyll rzecznych o karty związane z ich służbą w lotnictwie państw – stron Wielkiej Wojny, Rosji, Austro-Węgier, Niemiec¹. Zapis ich karier, owoc benedyktyńskiej pracy kmdr. Juliana Czerwińskiego, pomieszczony w II tomie fundamentalnego dla dziejów Polskiej Marynarki Wojennej dzieła „Kadry Morskie Rzeczypospolitej”, publikowanego pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, lakonicznie, co najwyżej, wspomina o tej karcie ich biografii². To zrozumiałe, zważywszy, że przedmiotem zainteresowań autora była służba jego bohaterów w marynarce wojennej.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości znalazło się w niej kilkunastu oficerów, mających za sobą służbę w lotnictwie morskim Rosji, Austro-Węgier i Niemiec, czasami w lądowym i w aeronautyce.

Do tej wielkiej, morskiej marynarki wojennej trafili m.in. Władysław Filanowicz i Grzegorz Piotrowski. W służbie Lotnictwa Morskiego znaleźli się m.in. Bolesław Filanowicz, Zygmunt Herget, Waław Iwaszkiewicz, Wiktoryn Kaczyński, Jan Afons Neuman, Jerzy Stempkowski, Mieczysław Wiland, Feliks Zieliński. Nie zawsze wiodła ku niej prosta droga. W obliczu potrzeb wojennych lat 1919-1920 stawali do walki w formacjach lotnictwa lądowego, a nawet piechoty. Podobnie toczyły się losy tych, których odnajdujemy w flotyllach rzecznych, Wiślanej i Pińskiej, czasami służba w tych formacjach była jedynie epizodem ich wojskowych karier. Koniec końców niektórzy z nich trafiali na Bałtyk, na okręty Marynarki Wojennej lub do Lotnictwa Morskiego.

Tutaj przybliżymy lotnicze kariery tych tylko, którzy znaleźli się w służbie polskich flotyll rzecznych odwołując przy tym ku przywołanemu wyżej Słownikowi, dla którego podstawową bazą

1 S. Januszewski. Polacy w siłach powietrznych Wielkiej Wojny. Polscy Pionierzy Lotnictwa, t. 2, FOMT, Wrocław 2019

2 Kadry morskie Rzeczypospolitej, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, WSM, t. II, Gdynia 1996

źródłową była ewidencja personelu lotniczego sił powietrznych Rosji, Austro-Węgier i Niemiec. Sięgano przy tym ku zbiorom Państwowego Rosyjskiego Wojskowego Archiwum Historycznego w Moskwie (RGWIA), petersburskiego Państwowego Archiwum Marynarki Wojennej (RGAWMF) i Państwowego Rosyjskiego Archiwum Historycznego (RGIA), wiedeńskiego Kriegsarchiw i Centralnego Archiwum Wojskowego w Rembertowie.

Jerzy Kłossowski, w Flotylli Wiślanej służył krótko, od listopada 1919 do marca 1920 roku, jako dowódca Oddziału Zapasowego Marynarzy w PW Modlin, później przeszedł do Pucka, dowodził kilkoma okrętami, ale zasadniczą uwagę poświęcił od 1920 roku Służbie Hydrograficznej. Urodził się 19 kwietnia 1893 roku w Kielcach, jako syn Ksawerego. W Kielcach ukończył w 1912 Szkołę Handlową imienia A. Jeżewskiego i podjął naukę w petersburskim Korpusie Morskim. Przerwał ją by studiować na Politechnice Petersburskiej, ale zainteresowany morzem powrócił do Korpusu Morskiego, który ukończył w 1916 r. Od października 1916 roku do kwietnia 1917 roku był słuchaczem Szkoły Lotniczej rosyjskiej Marynarki Wojennej w Baku, której nie ukończył z powodu wypadku. W roku 1917 służył we flotylli w Armenii, w 1918 roku był artylerzystą wojsk Azerbejdżanu w Tbilisi i Giendzie, a po bolszewickim zamachu stanu, przez Batumi, Konstantynopol, Gałacz i Czerniowce powrócił do Polski i podjął służbę w polskiej Marynarce Wojennej.

Władysław Misiński, urodzony 29 czerwca 1889 w Chersoniu, z ojca Kazimierza i matki Marii z domu Słomczyńskiej. W 1907 r. ukończył 7-klasową szkołę realną w Sewastopolu, a następnie 4 semestry Wydziału Budowy Maszyn na Politechnice Warszawskiej.

20 lipca 1914 jako jednoroczny ochotnik wstąpił do armii rosyjskiej, do eskadry lotniczej stacjonującej w twierdzy Modlin. 1 stycznia 1915 skierowano go do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Gatczynie, którą z dyplomem pilota, w stopniu chorążego ukończył 28 sierpnia 1915 r. 1 września przeniesiono go do szkoły lotnictwa morskiego w Piotrogradzie, a następnie do Baku, gdzie 1 stycznia 1916 uzyskał dyplom lotnika morskiego. 1 marca 1916 rozpoczął służbę w 3. Eskadrze Służby Łączności lotnictwa morskiego Floty Bałtyckiej w Rewelu, a następnie w 2. Eskadrze Hydroplanów na należącej do Estonii wyspie Ösel (Sarema). 1 kwietnia 1917 przeniesiono go do 4. Eskadry Lotniczej Floty Morza Czarnego w Sewastopolu, wykonującej również bombardowanie tureckiej twierdzy Synop. Wkrótce objął jej dowództwo.

1 listopada 1917 wystąpił z armii rosyjskiej, Podjął pracę w magistracie Sewastopola, jako administrator parku samochodowego. Próbował dostać się do formacji polskich w Rosji. Pierwszy raz został zatrzymany przez Niemców w Sewastopolu, za drugim razem w październiku 1918 Ukraińcy nie przepuścili go między Odessą a Kijowem. Za trzecim razem, gdy ponownie wyruszył z Krymu, pod Aleksandrowskiem ograbiła go banda atamana Machno. Nie mając środków do życia zmuszony był 1 listopada 1918 wstąpić do eskadry lotniczej armii Denikina w Sewastopolu. 1 kwietnia 1919, w czasie opuszczania Krymu przez wojska Ententy i Denikina wystąpił z niej i przez Konstantynopol, Bukareszt i Wiedeń przybył do Polski.

21 czerwca 1919 zgłosił się do lotnictwa Wojska Polskiego. Zweryfikowano go w stopniu podporucznika i skierowano do Francuskiej Szkoły Pilotów w Warszawie. 1 grudnia 1919 awansowano go na porucznika. 1 maja 1920 rozpoczął służbę w 1. Baonie lotnictwa morskiego, wkrótce został też jego dowódcą, które to obowiązki pełnił do 1 listopada 1921 r. 29 czerwca 1922 mianowano go kapitanem. Służył też na ORP „Mazur”, „Kaszub”, „Rybitwa”, „Kujawiak”. W latach 1924 – 1926 ukończył studia politechniczne we Lwowie. Służył w kierownictwie marynarki wojennej, a od 1928 był pilotem w Korpusie Rzeczno-Brzegowym Marynarki Wojennej, w Flotylli Pińskiej. Pełnił tam również obowiązki inżyniera budowy kadłubów, kierownika warsztatów stoczniowych i oficera technicznego Flotylli. 31 grudnia 1931 przeniesiono go w stan spoczynku.

W lotnictwie Rosji odznaczono go orderami św. Stanisława św. Stanisława 3 klasy z mieczami i kokardą i św. Anny 4 klasy z dedykacją „za waleczność”.

Eugeniusz Józef Stanisław Pławski, to jedna z ikon Polskiej Marynarki Wojennej czasu II Rzeczypospolitej, w której bogatym życiorysie odnajdujemy również kartę lotniczą. Od września 1916 do lutego 1917 szkolony był na łodziach latających M-5 Dmitrija Pawłowicza Grigorowicza w Szkole Lotnictwa Morskiego w Baku.

Urodził się w 26 marca 1895 w Noworosyjsku. Jego ojciec Aleksander był generałem w armii rosyjskiej. Eugeniusz Pławski ukończył Korpus Kadetów w Chabarowsku i szkołę Korpusu Morskiego w Sankt Petersburgu. W 1914 jako miczman rozpoczął karierę w rosyjskiej Flocie Czarnomorskiej, gdzie w czasie wojny brał udział w działaniach skierowanych przeciw Bułgarom, Turkom i Niemcom.

Po odrodzeniu państwa polskiego podjął służbę w Marynarce Wojennej zajmując od 1919 roku stanowisko starszego oficera operacyjnego, a następnie dowódcy Oddziału Zapasowego w Porcie Wojennym Modlin. W 1920 przeszedł do Pucka, dowodząc później wieloma okrętami, także podwodnymi. W czasie II wojny światowej, dowodząc niszczycielem ORP „Piorun” odnalazł i jako pierwszy podjął samotną wymianę ognia z pancernikiem „Bismarck”. W 1948 odszedł z Marynarki Wojennej i osiadł w Kanadzie. Zmarł 16 czerwca 1972 w Vancouver, a w 2003 wydano w Polsce jego wspomnienia, pt. „Fala za falą”. Kmdr Pławski odznaczony był m.in. Krzyżem Walecznych (dwukrotnie), Złotym Krzyżem Zasługi, Orderem Legii Honorowej (Francja), Medalem Dziesięciolecia Odzyskania Niepodległości, międzysojuszniczym Medalem Zwycięstwa, Medalem Morskim (dwukrotnie), odznaczeniami szwedzkimi i brytyjskimi.



Kazimierz Porębski, jest dobrze znany polskiej historiografii. Cieszy się sławą ojca Marynarki Wojennej Wolnej Polski, ojca chrzestnego Gdyni, obrońcy praw polskich w Gdańsku. Urodził się 15 listopada 1872 r. w Wilnie, zmarł 20 stycznia 1933 w Warszawie. Był synem Adolfa i Marii z Krejbichów. W 1889 ukończył gimnazjum w Wilnie i wstąpił do Morskiego Korpusu Kadetów w Sankt Petersburgu. W 1892 podjął służbę w rosyjskiej marynarce wojennej, na okrętach różnych klas pływających na Oceanie Arktycznym, Morzu Ochockim i Morzu Japońskim. Na krążowniku „Nowik”, jako starszy oficer, brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej, w stopniu komandora walczył w 1905 pod Port Arturem. Odznaczony się w bitwie na Morzu Żółtym, za co otrzymał od cara złotą szablę za Waleczność. W przededniu Wielkiej Wojny służył w marynarce Morza Bałtyckiego, a w czasie wojny, już jako kontradmirał, we Flocie Morza Czarnego. Od 31 sierpnia do 19 października 1916 dowodził lotnictwem i aeronautyką Floty Czarnomorskiej, pozostawiając znanego sobie z czasu służby we flocie morza Czarnego Jana Stachowskiego jako swego zastępcę.



W listopadzie 1918 przybył do Warszawy. Przejmował od Niemców urzędnictwa techniczne na Wiśle. W czasie wojny polsko-bolszewickiej dowodził odcinkiem „Zegrze-Dęba” i kierował żegluga wojenną na Wiśle. Z początkiem 1922, zweryfikowany w stopniu wiceadmirała, został szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej. Pełnił tę funkcję do 1925 roku, a w 1927 przeniesiono go w stan spoczynku, umarzając w 1928 postępowanie karne wszczęte w 1926 przez Prokuraturę Wojskową w sprawie tzw. „afery minowej”.

Emil Józef Retinger, urodził się 15 lipca 1883 r. w Krakowie i tam też zmarł 11 października 1927 r., że był inżynierem budowy maszyn, absolwentem Politechniki Lwowskiej. Jeszcze przed wojną, ok. 1907 r., jako absolwent Politechniki Lwowskiej, inżynier – mechanik, podjął pracę

w firmie stworzonej w końcu XIX w. przez Johanna Pucha w Grazu. Ta znana w Austrii wytwórnia rozpoczynała od produkcji rowerów, by w 1900 roku wypuścić na rynek swój pierwszy samochód, a w 1903 r. motocykl. Gdy wybuchła wojna powołano go do służby w marynarce wojennej. Od września 1915 był kierownikiem stacji prób silników lotniczych w Motoren Werke Fischamend, później kierownikiem warsztatów Parku Lotniczego w Wiener Neustadt. Od listopada 1918 służył w Wojsku Polskim. W styczniu 1919 objął dowództwo warsztatów lotniczych na lotnisku Rakowice. Wiemy, że w końcu 1919 przeniesiony został do marynarki wojennej i zweryfikowany jako kapitan marynarki. Zorganizował w Modlinie warsztaty, na 3 pływających barkach, w 1922 roku przeprowadzonych do Pucka. Tam też kierował później Warsztatami Portowymi i Składami Technicznymi Marynarki Wojennej. W 1924 został mechanikiem Dyonu Ćwiczebnego na kanonierce, ORP „Komendant Piłsudski”. Tego samego roku przeniesiono go do Gdańska i pełnił tam służbę Inspektora Marynarki Wojennej w Stoczni Gdańskiej, nadzorując budowę okrętów. W stopniu komandora podporucznika przeszedł w 1927 roku w stan spoczynku.

Jerzy Rychłowski, urodził się 19 lutego 1897 w Poznaniu z ojca Zygmunta i matki Michaliny z Modlibowskich. W 1916 ukończył gimnazjum im. Marii Magdaleny w Poznaniu. W czerwcu 1916 wcielono go do marynarki wojennej Niemiec. Pływał na torpedowcach, brał udział w działaniach bojowych. W 1917 przeniesiony został do lotnictwa morskiego. Na początku 1918 roku ukończył szkołę lotnictwa morskiego w Norderney awansując na stopień wiceszturmana (Vizesteueremann). Latał w eskadrze dalekiego rozpoznania. 14 czerwca 1918 roku otrzymał prawo noszenia Odznaki Obserwatora, a 18 września 1918 awansowano go na podporucznika marynarki.



Dekretem Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego z 18 stycznia 1919 r. przyjęto go do Wojska Polskiego, w stopniu por. W Polsce służył w 1. Pułku Lotniczym, później w lotnictwie morskim, pełnił funkcję referenta sekcji marynarki Ministerstwa Spraw Wojskowych. W czerwcu 1919 został oficerem ordynansowym Marszałka Józefa Piłsudskiego i ukończył Francuską Szkołę Pilotów w Warszawie po czym awansował na kapitana, od maja do czerwca 1920 był pierwszym dowódcą ORP „Pomorzanin”. W czasie wojny polsko-bolszewickiej był oficerem operacyjnym sztabu Grupy Operacyjnej Zegrze. Od września 1920 do stycznia 1921 dowodził Dywizjonem Monitorów Rzecznych.

Po wojnie został dowódcą dyonu monitorów rzecznych w Toruniu, a od lutego 1921 starszym oficerem okrętu ORP „Komendant Piłsudski”. Z końcem listopada 1922 przeszedł do lotnictwa i służył w 1. Pułku Lotniczym na stanowisku dowódcy dyonu ćwiczebnego, skąd odszedł do szkoły Pilotów w Bydgoszczy, a następnie w Grudziądzu. W kwietniu 1923 uzyskał dyplom pilota i powrócił do 1. Pułku Lotniczego, wyznaczony na oficera taktycznego Pułku. W sierpniu 1924 awansowany na majora odchodzi na dwuletni kurs do Wyższej Szkoły Wojennej. Kończy ją w końcu 1926, z przydziałem do Oficerskiej Szkoły Lotniczej na dyrektora nauk. Zginął 25 kwietnia 1929, wraz z kpt. Stanisławem Wojciechem Pawłowskim, śmiercią lotnika, gdy jego samolot w wyniku katastrofy zatonął w Wiśle pod Gostyninem.

Edward Szystowski, urodził się 2 listopada 1896 w łotewskiej Windawie. Pochodził ze starej, polskiej rodziny osiadłej w Inflantach. Edukację rozpoczął w domu, w którym otrzymał patriotyczne wychowanie, później była szkoła podstawowa i średnia – gimnazjum realne w Mińsku Litewskim. Tam podjął też działalność w tajnym kółku narodowym. Po uzyskaniu matury podjął studia w piotrogrodzkim Korpusie Morskim. Praktykę odbywał m.in. na okrętach flotylli syberyjskiej. W maju 1917 otrzymał pierwszy stopień oficerski i skierowanie do Floty Północnego Oceanu

Lodowatego. W 1917 ukończył kurs morskiego lotnictwa. Do 1918 służył w lotnictwie morskim Rosji.

W 1919 w stopniu porucznika zgłosił się do polskiej marynarki wojennej. Służył w Flotylli Pińskiej, w Flotylli Wiślanej, a po wojnie polsko-bolszewickiej w 1922 skierowano go do Dowództwa Floty w Pucku. W 1923 ukończył roczny kurs lotnictwa morskiego we francuskiej Morskiej Szkole Aeronautyki, po którym rozpoczął służbę w Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy, ale szybko przeniesiono go do Flotylli Wiślanej, zaś w grudniu 1924 do korpusu oficerów aeronautyki.

W maju 1925 awansował na kapitana marynarki i otrzymał przydział do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Do 1928 dowodził Morską Eskadrą Wielosilnikową. Uczestniczył w odbiorach we Francji sprzętu lotniczego. Od 1928 odbywał staż dowodzenia w Dywizjonie Torpedowców, później we Francji szkolony był w Szkole Podwodnego Pływania w Tulonie. Nadzorował tam budowę okrętu podwodnego „Ryś”, którego został dowódcą. Z początkiem 1933 awansował na komandora podporucznika (później komandora porucznika), a w kwietniu 1933 został dowódcą Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Dzięki jego inwencji zorganizowano w Pucku Kursy Obserwatorów Lotnictwa Morskiego. Brał udział w ocenie przydatności dla polskiego lotnictwa morskiego wodnosamolotów produkcji holenderskiej i w odbiorze budowanych w Holandii okrętów podwodnych „Sęp” i „Orzeł”.

Zginął około godziny 6 rano, 1 września 1939 roku podczas nalotu niemieckiego na bazę w Pucku. Pochowano go wraz z grupą jego podkomendnych. 1 września 2009 odsłonięto w Pucku pomnik mu poświęcony.

Karol Trzaska-Durski, urodził się 22 lutego 1894 roku w Grazu. Był absolwentem Akademii Morskiej w Fiume (obecnie Rijeka), rocznik 1914. Początkowo pływał jako młodszy oficer artylerii na stawiaczu min „Basilisk” i pancerniku „Habsburg”. W 1915 roku przeszedł przeszkolenie na obserwatora oraz pilota morskiego i w rezultacie przeniósł się do lotnictwa. Otrzymał dyplom pilota wodnosamolotów w dniu 3 grudnia 1915. 3 kwietnia następnego roku brał udział w spektakularnym nalocie austro-węgierskich wodnosamolotów na Ankonę. Jego maszyna została zestrzelona przez włoską artylerię przeciwlotniczą, ale załogę uratowały pozostałe łodzie wodujące i zabierając ich na pokłady. Za tę misję został odznaczony Srebrnym Medalem za Waleczność 1 klasy. Do końca pierwszej wojny światowej Trzaska-Durski wykonywał również zadania związane z tropieniem i niszczeniem okrętów podwodnych oraz eskortą konwojów. Służył na stacjach lotnictwa morskiego w Pola i Sebenico. Ostatnie miesiące wojny spędził jako instruktor pilotażu w szkole lotników morskich w Valbandon. Otrzymał jeszcze Srebrny Medal za Waleczność 1 klasy po raz drugi, Srebrny Medal za Waleczność 2 klasy, Brązowy Wojskowy Medal Zasługi z Mieczami.

Wielką wojnę zakończył w stopniu porucznika marynarki (mianowany 1 listopada 1916) i włoskiego jeńca wojennego. Po zwolnieniu w 1919 z niewoli zgłosił się do służby w lotnictwie armii gen. Hallera we Francji. W maju 1919 r., gdy utworzono Referat Lotnictwa Morskiego przy departamencie Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych został jego kierownikiem, z za-



daniem kompletowania kadry lotnictwa morskiego Polski. Pozornie było to zadanie łatwe, bowiem w morskich siłach powietrznych zaborców służyła grupa kilkunastu lotników polskiej narodowości. Wszyscy byli jednak przechwytywani przez jednostki bojowe lotnictwa lądowego. Eskadry lotnictwa lądowego dawały realne korzyści Wojsku Polskiemu, bezdyskusyjnie więc były uprzywilejowane względem lotnictwa morskiego. Z tych też powodów doświadczeni obserwatorzy lotnictwa morskiego Austro-Węgier, m.in. por. Adam Tiger i ppor. Władysław Toruń podjęli służbę w lotnictwie lądowym. W związku z trudnościami w organizacji lotnictwa morskiego (dopiero w lutym 1920 Polska formalnie objęła wybrzeże Bałtyku) pełnił różne funkcje: przez krótki czas był komendantem bazy Flotylli Pińskiej w Mozyrzcu, a następnie kierownikiem Referatu Organizacyjnego w Dowództwie Wybrzeża Morskiego w Pucku. W tym czasie organizował i przyprowadził transport broni drogą morską z Turcji oraz odebrał zakupione we Włoszech wodnosamoloty Macchi M-9. Później przeszedł do Marynarki Wojennej i w latach 1922 - 1927 pływał na okrętach pełniąc różne funkcje dowódcze. W 1927 Trzaska-Durski został dowódcą Morskiego Dywizjonu Lotniczego, już w stopniu kmdr.por. pilota obserwatora. Pozostał nim do maja 1933 r.

W 1933 objął stanowisko kierownika Samodzielnego Referatu Lotnictwa, od 1934 szefa Lotnictwa Morskiego w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie. W latach 1937-1939 zajmował się zakupem wodnosamolotów CANT we Włoszech.

W czasie II Wojny Światowej przebywał w Wielkiej Brytanii pełniąc różne funkcje: dowodził okrętem-bazą ORP „Gdynia”, kierował Bazą Zaopatrzenia w Devonport. W 1942 wyznaczono go szefem Polskiej Misji Morskiej w Gibraltarze, a od 1943 pełnił obowiązki starszego oficera Marynarki Wojennej na Morzu Śródziemnym. W latach 1944-1945 był szefem Wydziału Wywiadu Morskiego przy Sztabie Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych. Po zakończeniu wojny pozostał za granicą. Zmarł w Toronto 18 maja 1971

Jan Wierzejski (czasami też de Jelita Wierzejski), herbu Jelita, przybliżymy tutaj jego postać, chociaż nigdy w Polskiej Marynarce Wojennej nie służył. Urodził się 27 grudnia 1887 roku w Śniatyniu. Służąc w armii Austro - Węgier, w 1. Batalionie Pierwszego Regimentu Piechoty, doszedł w niej do stopnia kapitana. Już przed Wielką Wojną był słuchaczem Wojskowego Kursu Lotniczego, w grupie pilotów, organizowanego w Wiedniu od 14.04 - 27.10.1913 r. Zdało się, że z chwilą wybuchu Wielkiej Wojny trafi do lotnictwa. Ale niespodzianie stało się inaczej. Wojnę rozpoczął w sierpniu 1914 roku jako dowódca kutra patrolowego „Dunajec” operującego na Wiśle. Powodowane to było brakiem oficerów marynarki dla obsadzenia zmobilizowanych przez armię Austro-Węgier, cywilnych jednostek, kierowanych do formowanej w Krakowie od 30 lipca Flotylli Wiślanej. Z konieczności sięgnięto więc po oficera innej broni, w jego przypadku piechoty. Nie wiemy czy brał udział w pierwszym starciu flotylli rzecznych Austro-Węgier i Rosji 5 sierpnia pod Sandomierzem, ale mógł już uczestniczyć tam w potyczkach prowadzonych z początkiem września. Długo w K.u.K. Weichselflotte nie pozostawał.



W listopadzie 1914 przeniesiono go do jednostki lotniczej, jako obserwatora do Flik 15, operującego w Galicji na rzecz 4 Armii walczącej z Rosjanami i dowództwa Twierdzy Kraków. Jako obserwator lotniczy odniósł zwycięstwo powietrzne, 30 listopada 1914 r. wraz z pilotem por. Belą von Losonczy. Po starciu z lotniska w Krakowie, w rejonie Miechowa zestrzelił samolot rosyjski. Załoga Losonczy - Wierzejski leciała samolotem nieuzbrojonym, a obserwator dla odstraszenia przeciwnika, który mógłby powtórzyć taran Piotra Niestierowa zabrał na pokład zwykły karabin piechoty. Gdy na horyzoncie pojawił się rosyjski samolot Wierzejski po zbliżeniu się do niego od-

dał kilka strzałów, z których jeden czy dwa dosięgnął rosyjskiego pilota. Rosyjski samolot spadł na ziemię. Żołnierze austriaccy znaleźli wrak tej maszyny, co zostało ujęte w „Meldunku dziennym 4. Armii” z dnia 2 grudnia 1914 r. Nie było więc problemu z przyznaniem zwycięstwa powietrznego. Mało tego, okazało się, że był to pierwszy wrogi samolot zestrzelony w walce powietrznej przez lotnika Austro-Węgier.

Jan Wierzejski służył w Flik 15 do 17 czerwca 1915 kiedy to oddział przesunięto na front bałkański, a Wierzejskiego 17 czerwca 1915 skierowano do Flik 14, także działającego na froncie galicyjskim, w którym pozostawał do 10 marca 1916 r. Do tego czasu w Flik 15 i 14 wykonał 58 lotów bojowych, za co też zyskał kilka bojowych odznaczeń. Od marca przechodził szkolenie pilotażowe. Dyplom pilota nr 497 uzyskał w Austrii 11 listopada 1916 roku i niemal na rok objął dowództwo Lotniczej Kompanii Zapasowej nr 1 (Flek 1) stacjonującej wówczas w Ujvidek na Węgrzech (dzisiaj to Nowi Sad w Serbii) i zabezpieczającej działania wszystkich formacji lotniczych na froncie bałkańskim.

13 sierpnia 1917 został mianowany dowódcą Flik 5 operującego najpierw na froncie rosyjskim, a następnie z lotniska San Lorenzo na włoskim

Początkowo kompania wykonywała dalekie loty zwiadowcze i w związku z tym nosiła oznaczenie Flik 5/F (Fernaufklärung), ale z początkiem 1918 postawiono jej zadania szturmowe, wsparcia piechoty na polu walki przez bombardowanie i ostrzeliwanie pozycji nieprzyjaciela. W związku z tym oznaczenie zmieniono na Flik 5/S (Schlacht). W czasie jednego z takich lotów, 15 czerwca 1918 samolot pilotowany przez Jana Wierzejskiego z obserwatorem kpt. Stanisławem Novakiem został trafiony odłamkiem pocisku artylerii przeciwlotniczej. Ciężko rannemu pilotowi udało się wylądować po austriackiej linii frontu, koło Ponte di Piane.

W czasie dowodzenia Flik 5 Wierzejski wykonał 12 lotów na froncie rosyjskim i 3 na włoskim.

Do Wojska Polskiego przyjęto go dekretem Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego z 30 stycznia 1919 r. Kolejnym dekretem Wodza Naczelnego z 6 lutego 1919 sankcjonowano jego służbę, w stopniu kapitana, w Wojsku Polskim od 1 grudnia 1918 r. Skierowano go do Dowództwa Wojsk Lotniczych i do walczącego Lwowa, gdzie w grudniu w zastępstwie chorego Stefana Bastyra przejściowo objął dowództwo III Grupy Lotniczej, złożonej z trzech eskadr. Jednak już w styczniu 1919, gdy podejmowano decyzję zakupu w Wiedniu samolotów dla lotnictwa polskiego, z Misją Wojskową wysłano Wierzejskiego, jako dobrze w Wiedniu ustosunkowanego. Po powrocie z zakończonej sukcesem Misji (zakupiono 38 nowych samolotów Oeffag D.III, kilkadziesiąt silników lotniczych Austro Daimler, wiele śmigieł i innego wyposażenia), w skład której wchodził jeszcze Stefan Stec i Ernest Zimmermann (Cieślowski) przez kilka miesięcy Wierzejski pozostawał bez przydziału. W listopadzie 1919 mianowano go dowódcą Dywizjonu Lotniczego stacjonującego na Polu Mokotowskim w Warszawie. W czasie wojny polsko-bolszewickiej zajmował różne stanowiska sztabowe w dowództwach lotnictwa różnych frontów. Kariery w lotnictwie polskim nie zrobił, mimo dużej wiedzy i doświadczenia bojowego i organizacyjnego.. Wychowany w dobrze zorganizowanych strukturach wojskowych głośno krytykował bałagan, niekompetencję i „bizantyjskie” stosunki panujące w polskim lotnictwie. Już we Lwowie, gdy wraz z por. Kazimierzem Schmidtem (Gaszynem, dowódcą 6. Eskadry Wywiadowczej próbował wprowadzić w podległych sobie jednostkach dyscyplinę, spotkał się z oskarżeniem o „nadużycie władzy służbowej”. Oskarżano go również o „nieodpowiednie wyrażanie się o Polsce”. Zarzuty te Sąd Wojskowy Okręgu Warszawskiego i Oficerski Sąd Honorowy oddaliły.

Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej 31 grudnia 1920 przeszedł do rezerwy 2. Pułku Lotniczego w Krakowie. Kariery w Wojsku Polskim zakończył w stopniu majora, później awansowano go na podpułkownika.

Związał się z firmą FIAT, której był przedstawicielem we Lwowie. Pracował też poza granicami Polski, ale kontaktu z lotnictwem nie stracił. Działał w lotnictwie sportowym Śląska, od 26 maja

1931 był członkiem zarządu Śląskiego Klubu Lotniczego. Z początkiem lat 30. zajmował stanowisko kierownika Aeroklubu Śląskiego. Zmarł w Katowicach 26 stycznia 1933 roku. Pozostawił córkę i syna – Aleksandra, który poległ śmiercią lotnika powracając 6 grudnia 1944 z lotu bojowego nad Niemcy, lotnika 308. Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego.

W czasie służby w lotnictwie Austro-Węgier Jan Wierzejski odznaczony był m.in. Brązowym Wojskowym Medalem Zasługi, Wojskowym Krzyżem Zasługi 3 klasy z Dekoracją Wojenną, Orderem Żelaznej Korony 3 klasy z Dekoracją Wojenną i Mieczami, Krzyżem Karola, niemiecką odznaką pilota i pruskim Żelaznym Krzyżem 2 klasy, zaś w Polsce Polową Odznaką Pilota.

Feliks Zieliński, urodził się 27 lipca 1895 roku. Podczas wojny służył w armii niemieckiej, jako obserwator balonowy. W 1928 roku, jako kapitan obserwator lotniczy służył w dowództwie lotnictwa morskiego w Pucku, na stanowisku komendanta Portu Lotniczego.

Tych kilka mniej czy bardziej rozbudowanych dopełnień, przyczynków do znanych z reguły biogramów kadry polskich flotylli rzecznych, wskazywać może na potrzebę podjęcia szerszych kwerend i studiów w zbiorach archiwów wojskowych i morskich Rosji i Austro-Węgier oraz Niemiec. Przynieść mogą wiele uzupełnień i korekt marynarskich karier. Polskiej pamięci przywrócić też mogą postaci setek marynarzy służących w marynarkach wojennych państw – stron Wielkiej Wojny, i nie tylko, także w marynarkach wojennych czasu wojny rosyjsko – tureckiej (1877-1878), rosyjsko – japońskiej (1904-1905), wojny duńskiej (1864), austriacko – pruskiej (1866), czy niemieckich interwencji z przełomem XIX/XX wieku podejmowanych w wielu rejonach świata. Wszędzie znajdujemy Polaków, nierzadko poległych dla chwały Austro-Węgier, Niemiec czy Rosji. Ulecieli w niepamięć, kryjąc się w „białych plamach” polskiej świadomości historycznej.



Na tropie mordu w Mokranach w 1939 r. On the path of the Mokran crime in 1939

Zbrodnia w Mokranach pod koniec września 1939 r. na grupie kilkunastu oficerów i starszych podoficerów Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej (FRMW) w Pińsku oraz oficerów ze 135. Pułku Piechoty we wsi Mokran, była jednym z pierwszych zbiorowych mordów, popełnionych na ówczesnych wschodnich terenach II Rzeczypospolitej w latach II wojny światowej. Ten „mały morski Katyń” przez kilkadziesiąt lat otoczony był murem milczenia i przekłamania. Przez wszystkie te lata dramat bezbronnych marynarzy z Pińska należał do tematów tabu, z nikłą nadzieją na ujawnienie prawdy, mimo że po wojnie żyła grupa ludzi pragnąca ujawnić potomnym nieznane fakty. Musiało minąć sporo lat zanim losy pomordowanych żołnierzy w marynarskich granatowych mundurach zostały rzetelnie przedstawione.

Crime in Mokran at the end of September 1939 on a group of a circa dozen Polish officers and senior non-commissioned officers of the Polish River Navy Flotilla (FRMW) from Pińsk and officers from the 135th Infantry Regiment in the village of Mokran, was one of the first collective murders committed on the eastern territories of the former II Polish Republic during the Second World War. This “small sea Katyn” for several dozen years he was surrounded by a wall of silence and distortion. By all these years, the drama of helpless sailors from Pinsk belonged to the taboo topics, with little hope of revealing the truth, despite the fact that a group lived after the war. It did must pass many years before the fate of the murdered soldiers in navy blue uniforms became presented fairly.

Po przeprawie przez Bug jako miejsce zgrupowania FRMW w Pińsku wyznaczono Włodawę. Tutaj od 27 września 1939 r. dowódca Flotylli Pińskiej kmdr Witold Zajęczkowski czekał na resztę swoich marynarzy.

Na miejsce nie udało się dotrzeć jedynie sformowanemu w Płotnicy batalionowi pod dowództwem kpt. mar. Bronisława Bończaka, który 19 września – dwa dni po sowieckiej agresji na Polskę – przejął dowodzenie od kmdr. por. Henryka Eibla, zastępcy dowódcy FRMW. Dwa dni później stacjonujący już w Morocznej Wielkiej oddział został podporządkowany płk. Różyckiemu-Kołodziejczykowi i włączony do Grupy KOP gen. Wilhelma Orlika-Rückemanna.¹ W tym czasie grupa kmdr. Zajęczkowskiego przeniosła się już do Kamienia Koszyrskiego.

1 W.K. Cygan, *Kresy w ogniu. Wojna polsko-sowiecka 1939*, Warszawa 1990, s. 76; J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczne Marynarki Wojennej 1919-1939*, Warszawa 1994, s. 336; L. Głowacki, *Działania wojenne na Lubelszczyźnie w roku 1939*, Lublin 1976, s. 252; Cz. K. Grzelak, *Kresy w czerwieni 1939*, Warszawa 2001, s. 389, piszą, iż z okolic miejscowości Lubieszów-Siedliszcze nad rzeką Stochód Grupa KOP wyruszyła 23 września 1939 r. na południowy zachód dwoma kolumnami. Kolumna północna pod dowództwem płk. dypl. T. Różyckiego-Kołodziejczyka składała się z: pułku KOP „Snów” (bataliony KOP: „Kleck”, „Łużki” i „Snów”) i batalionu marynarzy; brygada KOP „Polesie”, batalionów KOP: „Ludwikowo”, „Sienkiewiczze” i „Dawigródek”. Kolumna południowa Grupy KOP, pod dowództwem ppłk. Nikodema Sulika, składała się z batalionu fortecznego „Sarny”, „Małyńsk”, batalionów KOP: „Rokitno”, „Bereźne”, batalionu marszowego 76. Pułku Piechoty, kompanii PW „Sarny” oraz kompanii artylerzystów z fortyfikacji „Sarny”. W składzie tej kolumny znajdowało się też dowództwo grupy, batalion sztabowy, szwadron kawalerii KOP „Bystrzyca”, dywizjon artylerii, kompania łączności, batalion saperów. Marynarze Flotylli szli na tyłach grupy północnej płk. Różyckiego-Kołodziejczyka jako oddział ubezpieczeniowy, pozostając w styczności bojowej z wojskami sowieckimi.

Wspomina mar. Stanisław Bartkiewicz, były członek załogi kanonierki ORP „Zaradna”: 21 września 1939 r. po porannej zbiórce do dalszego marszu gotowych było około 5000 [zgrupowanie liczyło o wiele więcej ludzi – M.B.] wojska z różnych rodzajów broni, wśród nich duża część rezerwistów nieumundurowanych, nieuzbrojonych, różnego typu maruderów. Podzielono nas na dwie grupy [kolumny – M.B.]. [...] Marynarze szli jako straż tylna. Poruszaliśmy się [z Morocznej Wielkiej do Lubieszowa – M.B.] w kierunku na Kamień Koszyrski /.../] Kilkakrotnie byliśmy atakowani przez wojska sowieckie, ale po każdym ataku nieprzyjaciel wycofywał się dopóty mieliśmy amunicję².

Kilka miesięcy po klęsce wrześniowej nieobecność oddziału Bończaka we Włodawie kmdr Zajączkowski skomentował następująco: *Dalsze losy tego batalionu nie są dokładnie znane. Wycofując się razem z KOP-em, który na własną rękę wyszedł z podległości GO „Polesie”, zmienił kierunek na bardziej południowy. Batalion kpt. Bończaka według niesprawdzonych wiadomości został rozbrojony razem z KOP-em we wsi Piaski, na zachód od Bugu. Podczas przeprawy przez Bug na południe od Włodawy został zaatakowany przez czołgi sowieckie i miał straty*³.

Nikt jeszcze nie przeczuwał, jak tragiczny los stał się ich udziałem. Należy w tym miejscu wspomnieć, że załogi zatopionych na Prypeci, Horyniu i przygranicznych jeziorach okrętów i statków uzbrojonych Flotylli Pińskiej połączyły się z odchodzącymi znad granicy oddziałami KOP-u brygady „Polesie” płk. Różyckiego-Kołodziejczyka. Załogi 3. Dywizjonu, taboru transportowego, część załóg Bazy Wysuniętej i 2. Dywizjonu po zatopieniu swych jednostek zostały zebrane we wsi Płotnica na południe od Prypeci. Tutaj utworzono z nich spieszony batalion morski, w skład którego weszły trzy kompanie dowodzone przez kapitanów marynarki Bolesława Porydzaję, Jana Kierkusa i Andrzeja Marzeckiego. Po odwołaniu Eibla i Marzeckiego do Morocznej Wielkiej, dowódcą batalionu został kpt. mar. Bończak, a dowódcami kompanii: kpt. mar. Porydzaj, por. mar. Jan May i por. mar. Janusz Marciniewski.

23 września batalion kpt. Bończaka, po opuszczeniu rejonu rzeki Stochód - pozostając bez łączności z gen. Franciszkiem Kleebergiem, dowódcą Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” - skierował się na południowy zachód w kierunku Kamienia Koszyrskiego i Ratna⁴. Kolumna północna, pod dowództwem płk. Różyckiego-Kołodziejczyka, rozciągnięta była na odcinku kilku kilometrów. Rankiem na niebie pojawiły się samoloty z czerwonymi gwiazdami, ale nie niepokoiły maszerujących – do wieczora nie napotkano żadnych wrogich sił. Brak reakcji Sowietów wynikał prawdopodobnie zarówno z trudnego terenu (przeważały lasy, liczne bagniste dolinki rzeczek i strumyków, rzadka i uciążliwa sieć dróg), jak i trudności zaopatrzeniowych – oddziałom pancernym zaczynało brakować paliwa. Wobec trudności zaopatrzeniowych wojsk lądowych nasiliła się aktywność sowieckiego lotnictwa, które atakowało niektóre jednostki KOP-u.

Cztery kilometry przed kolumną marynarzy maszerowali żołnierze z 17. Batalionu Korpusu Ochrony Pogranicza, którzy zdążyli dotrzeć do Kamienia Koszyrskiego przed nocą.

Tymczasem dowódca morskiego batalionu niespodzianie zarządził ominięcie miasta i poprowadził grupę do pobliskiego lasu. Nie znamy powodów, dla których kpt. Bończak zdecydował się na ten krok. Nie wiadomo również, czy ta decyzja była wcześniej przedyskutowana z dowódcą Grupy KOP lub którymś z jego oficerów sztabowych. Prawdopodobnie marynarze byli już tak bardzo zmęczeni marszem, że postój w lesie został niejako wymuszony na dowódcy batalionu.

2 Korespondencja S. Bartkiewicza do M. Borowiaka z 8 października 1990 roku.

3 W. Zajączkowski, *Raport dowódcy Flotylli Pińskiej we wrześniu 1939*, IPMS w Londynie, sygn. MAR.A.II.17/1, mssp. Nie jest prawdą, że do rozbrojenia naszych marynarzy i żołnierzy przez zmotoryzowane oddziały wojsk sowieckich doszło pod koniec września w położonej w niewielkiej odległości na południe od Włodawy wsi Piaski. Miało to miejsce w rejonie wsi Tur-Zabłocie, niedaleko miasteczka Małoryta.

4 J. Wróblewski, *Samodzielna Grupa Operacyjna „Polesie” 1939*, Warszawa 1989, s. 80, pisze, że grupa KOP Orlika-Rückemanna, a w jej składzie batalion morski, już 22 września ruszyła na Kamień Koszyrski i Ratno. Z materiałów źródłowych wynika, że dopiero w nocy z 22 na 23 września gen. Orlik-Rückemann wydał pisemne rozkazy, które zmieniły kierunek marszu na Włodawę. Batalion morski miał maszerować przez Lubieszów i Wydertę do Ratna. Według meldunków, które dostarczyły własne oddziały rozpoznania, marszrutę wyznaczono przez tereny mniej zagrożone przez wojska sowieckie.

Skutkiem tego utracono kontakt z siłami głównymi KOP płk. Różyckiego-Kołodziejczyka. Podczas popasu dobrze zamaskowani marynarze byli świadkami gwałtownego nalotu samolotów sowieckich na Kamień Koszyrski. Kilkunastominutowe bombardowanie przeprowadziły dwa samoloty myśliwskie i sześć bombowych. Piloci sowieccy dwukrotnie przelecieli nad zgrupowaniem marynarzy, na szczęście nie dostrzegli ich.

Wkrótce ponownie ruszono w drogę. Na kolejny postój kolumna wybrała wieś Derewek (obecnie na Ukrainie w rejonie lubieszewskim; miejscowość położona w pobliżu Kowla, Łucka i Brześcia). Tutaj znalazł się czas na toaletę i gorący posiłek, którego tak bardzo brakowało. Od razu też poprawiły się humory nowo upieczonych piechurów, nieprzywykłych wszak do długodystansowych przemarszów w ciężkim terenie. Wspomina bosmat Jan Sobiegraj: *Przed wieczorem doszliśmy do obszernego majątku /.../. Wieś była spora, lecz majątek zapuszczony. Zajęliśmy kwatery według „rodzinnych” grup okrętowych. Zgodnie z utartym zwyczajem kucharze zajęli się przygotowaniem posiłku, a my, marynarze, korzystaliśmy z gościnności gospodarzy, a raczej gospodyń, które z matczyną troskliwością opiekowały się żołnierzami-tułaczami. Widoczne było, że przez tę miejscowość nie przechodziły dotąd żadne oddziały.*

Zaspokoiliśmy głód z ogólnych kotłów i poczęstunkami w gościnnych domach, mogliśmy sobie pozwolić na doprowadzenie się do wyglądu bardziej podobnego do człowieka. Poszły w ruch brzytwy, żyletki i mydło; wody nie brakowało. Niektórzy doprowadzili nawet nogi do normalnego stanu /.../. Nadszedł cichy, spokojny wieczór; załoga naszej kolumny pogrzała się w twardym śnie, czuwały tylko warty i służba inspekcyjna./.../.

Wyjątkowo pozwolono załodze na dłuższy odpoczynek; słońce stało już dość wysoko nad horyzontem, kiedy po porannej toalecie i uzupełnieniu osobistego ekwipunku zorganizowano kolumnę marszową. Zająłem miejsce w ubezpieczeniu tylnym. W środku kolumny znajdował się sztab z kmdr Eiblem [nie potwierdzone – M.B.], jako dowódcą całości; kmdr ppor. [kpt. mar. - M.B.] Sierkuczewskim, kapitanami Małuszyńskim, Majem [chodzi o por. mar. Jana Maya – M.B.] i innymi⁵.

Rankiem 24 września, w kilka godzin po opuszczeniu Derewek przez marynarzy, do wsi weszła część kolumny brygady KOP „Polesie”, która około godz. 10.00, została zaatakowana przez sowieckie samoloty. Wobec braku obrony przeciwlotniczej, w wyniku bombardowania zginęło 13 żołnierzy, około 20 było rannych⁶. Stanisław Bartkiewicz z Kolonii Obroki wspomina po latach: *O świcie nastąpiła pobudka, gdyż patrole zawiadomiły, że słychać szumy motorów. Zbiórka nie trwała dłużej jak pięć minut. Wyruszyliśmy w dalszą drogę i w niedługim czasie zjawiał się nad nami samolot zwiadowczy z [czerwonymi – M.B.] gwiazdami na skrzydłach i zaraz zawrócił. Miało to miejsce w pobliżu wsi Derewki [Derewek – M.B.], po prawej stronie. Po lewej był las mieszany. Otrzymaliśmy rozkaz kryć się, gdyż spodziewaliśmy się nalotu sowieckich samolotów. Nasze przewidywania sprawdziły się w bardzo krótkim czasie. Eskadra bombowców zrzuciła bomby, prowadzono również ogień z broni maszynowej. My otrzymaliśmy rozkaz niestrzelania. Nalot trwał około dwóch godzin. Było wielu zabitych. Ani jeden koń nie został żywy. Zabici i ranni pozostali na miejscu. Pomaszzerowaliśmy dalej, aby szybciej za Bug⁷.*

Tymczasem marynarski batalion skierował się w kierunku oddalonego o około 40 km Ratna. Całodzienny marsz przebiegał bez przeszkód, dopiero 24 września wieczorem, kiedy marynarze

5 J. Sobiegraj, Poleski marsz, [w:] Nasze Sygnały, Londyn 1988, nr 162, s. 14-15. Zdaniem Sobiegraja, do wsi Derewek marynarze weszli 21 września.

6 We wspomnieniach Jana Sobiegraja nie ma słowa na ten temat, a przecież bombardowanie wsi nie uszłoby jego pamięci. O ataku sowieckich samolotów okolic wsi Derewek wspomina bosmat Jan Kurek, relacja w zbiorach autora. Według informacji J. Wróblewskiego, op. cit., s. 80, to marynarze batalionu morskigo zostali ostrzelani przez samoloty sowieckie (autor nie podaje sprawców bombardowania), w wyniku, czego było kilku rannych i straty w taborach. Jerzy Pertek, Marynarze generała Kleeberga, Warszawa 1986, s. 140-141, mimo że cytuje wspomnienia J. Kurka, nie ujawnia żadnych informacji na temat przynależności samolotów. Należy przypuszczać, że w przypadku książki Pertka interweniowała ówczesna cenzura.

7 S. Bartkiewicz, Relacja, w zbiorach prywatnych autora.

zbliżali się na miejsce planowanego postoju, padły strzały. Ubezpieczenie kolumny odparło atak dywersantów, tabory straciły jednak dwa zabite konie⁸. Po dotarciu do Ratna polskim marynarzom przyszło przejść przez bramę powitalną wzniesioną przez mieszkańców miasteczka ku czci spodziewanych wkrótce czerwoarmistów. Ponieważ batalion nie zatrzymał się tu dłużej, dowódca zarządził krótki odpoczynek w lesie, około dwa 2 km dalej.

Przerwijmy teraz opowieść o losach batalionu kpt. Bończaka, by skupić się przez chwilę na tragicznych wspomnieniach Jerzego Krakusa z monitora ORP „Pińsk”. Należał on do osobnej kilkunastuosobowej grupy marynarzy, którzy nie mając kontaktu z żadnym innym oddziałem, po nocy spędzonej w lesie, weszli do Ratna:

Po długim marszu utknęliśmy gdzieś w gąszczu przed wsią [powinno być miasteczkiem – M.B.], która nazywała się Ratno. Por. Wojciechowski [kpt. mar. Jerzy Wojciechowski, ostatni dowódca monitora ORP „Kraków” – M.B.] zebrał nas do kupy i powiada tak: Słuchajcie, chłopcy, przekonaliśmy się, że ludność tutejsza jest nam zdecydowanie wroga i liczniejsza od nas. To jest groźne, prawda, że mając dobrą broń w garści i będąc w kupie nie damy się łatwo poszarpać, ale... pójdę ci ja do wsi z dwoma chłopakami i wywączymy, jaka jest sytuacja i czy może dadzą nam gdzie głowy przyłożyć, a i coś gorącego uwarzyć, bo żyjemy jako i wilki. Ale że się wszystko może przydarzyć, pamiętajcie o tym, że oprócz Boga nikt was z żadnej przysięgi nie może zwolnić, więc starajcie się jej dotrzymać i niech was wszystkich Bóg i Matka Najświętsza ma w swojej opiece. A ognia nie palcie i czekajcie mego powrotu. I poszli. Minęła noc i rano zastał nas przytulonych z chłodu do siebie, a porucznik nie wracał. Dzień był już dobry, kiedy na polnej drodze ukazał się stary chłop w siermiędze i łapciach [chodzi o tzw. „postoły”, wykonane z łyka lipowego – przyp. M.B.], a obok niego wyrostek, szli ku nam.

Wyjdę ja do nich – mówię do bosmana [bosmata – M.B.] Dobosza – może jakąś wiadomość dobrą nam niosą. Siedz cicho na dupie i nie ruszaj się, a od nich lepiej się niczego nie spodziewaj. Zresztą jak będą bliżej, ja sam do nich wyjdę. Jakoż chłopci się zbliżyli na kilkanaście kroków i teraz dopiero spostrzegliśmy, że stary ma na rękawie czerwoną opaskę. Bosman Dobosz wstał i wyszedł z zarośli. Chłopci stanęli również. Niech będzie pochwalony – odezwał się bosman. Chłop nie był stary, o ponurej wilczej gębie pełnej dziobów po ospie i kosego, nieufnego spojrzenia, w rękę trzymał sierp, a wyrostek karabin z obciętą lufą. Teraz boha niet – odezwał się stary – Polszy dalsze niet i panów niet, teraz prawowierna nasza sowiecka władza – panimajesz? A ty pan sam? Sam – odparł bosman. Chłop się pochylił odstawiając wyprostowaną ręką z sierpem od siebie i postąpił krok naprzód. Bosman Dobosz, znany na flocie gimnastyk i doskonały sportowiec [startował m.in. w zawodach w skoku o tyczce – M.B.] zamiast się krok cofnąć, postąpił krok naprzód i straszliwym ciosem pięści w podbródek zwałił chłopca z nóg, wyrostek odskoczył i porwał się do karabinu, gdy nagle świst noża i chłopak łapiąc się za brzuch zwałił się nieludzkim skrzekiem na ziemię. W tej chwili za bosmanem stanął mar. Grzesik, lubiany bardzo i zwany popularnie „skoczek”, jako, że urodził się i wychował dosłownie w cyrku braci Staniewskich. On to widząc trudną sytuację Dobosza rzucił bezbłędnie nożem marynarskim, teraz podszedł do leżącego już spokojnie wyrostka i nogą odwrócił twarzą do góry. Grzesik pochylił się, wyciągnął leżącemu z brzucha nóż i siadł okrakiem na odurzonym jeszcze chłopie. Teraz dopiero dostrzegliśmy, że ów plugawiec miał na sobie kompletny – pod siermięgą, mundur polskiego żołnierza. Zostaw go – rzekł bosman – związać mu ręce, zedrzeć z niego ten łach i pognamy go do wsi przed sobą. A wieś leżała cicha i spokojna, żadnego dymu z chałupy, żadnego głosu ani śladu życia. Słuchajcie, chłopcy – mówił Dobosz – tak czy inaczej musimy przez tę zapowietrzoną wieś przejść, czego się tam możemy spodziewać to ten drań „chochoł” pokazał. Pierwsza to krew w tej wojnie i Bóg łaskaw, że nie nasza, zbierajcie się, /.../ broń mieć w pogotowiu, bo ktokolwiek zastąpi nam drogę – przyjacielem nie będzie.

8 W. K. Cygan, op. cit., s. 78, pisze: Kolumna północna, której oś marszu omijała Ratno przecinając drogę na Żyżycie, napotkała tak złe trakty i szerokie rowy wodne, że musiała przejść przez Ratno i podążyć za kolumną południową. W czasie przemarszu przez miasteczko była ostrzeliwana pojedynczymi strzałami (poległ jeden żołnierz). Dopiero na zachód od Ratna kolumna północna wyszła na wyznaczoną oś i 27 września [? – M.B.] w późnych godzinach rannych osiągnęła rejon wsi Tur.

Do wsi było kilkaset kroków, chłop szedł pierwszy kilkadziesiąt kroków przed nami, świecąc guzikami munduru. Kiedy sięgaliśmy już pierwszych opłotków, powietrzem targnął pojedynczy strzał. Chłop zawirował wkoło – zatrzepotał rękoma i zwał się na ziemię. Nie byliśmy starannie wyszkoleni w służbie polowej, a już szczególnie w walce z ukrytym i podstępny, a wciąż niewidocznym wrogiem, jednak instynkt zachowawczy i zwykły, ludzki strach wystarczył za wszystkie szkoły. Przykucnęła więc każdy, gdzie, kto mógł i czekał, ale we wsi panowała cisza, ten i ów się dźwignął, rozejrzał wkoło i skoczył do przodu. Tak sięgnęliśmy pierwszych chałup i tu... Na pochylonym w stronę drogi płocie wisiał w dół trup młodej dziewczyny, rozcięty od rozkrocza aż po brodę, straszliwie toporem. Z opadniętych na twarzy włosów zwisały sople zakrzepłej krwi, tworząc na ziemi brunatną plamę obsiadłą przez muchy i baki. Dalej, przerzucony przez żerdzie, wisiał trup nagiego mężczyzny po katowsku zeszepony, obok czapka oficera marynarki.⁹ Dalej, obok studni, obdarte i zeszeponione trzy trupy polskich żołnierzy pogranicza, a później już coraz częściej sponiewierane zwłoki już nie wiadomo, kogo. Wojna jest straszna. Ale z nas każdy, który dopiero w tę wojnę wkraczał, nie wyobrażał sobie, że jest aż tak straszna. Widok więc, który w nas uderzył, był równie straszny, jak niezrozumiały, bo przecież widać było, że nie odbyła się tu żadna walka, a popełniono zwykły bestialski mord na bezbronnych, popełniony przez ludzi, którzy na tej ziemi żyli, korzystali z tych samych praw i dobrodziejstw jako i ci pomordowani. Skąd, więc ta straszna nienawiść i za co ta zbrodnia. W tej przecież chwili odurzeni makabrycznym widokiem nikomu na myśl nie przyszło dociekać przyczyn, ten i ów spojrzął wkoło jak błędny, przetarł zdumione oczy, ktoś zaklął szpetnie i splunął, wreszcie st. bosman – a może już wtedy chorąży [1 lutego 1939 r. mianowany na stopień chor. mar., oficer-mechanik Bazy Wysuniętej – M.B.] – Piotr Kunc wyrwał zza pasa granat i krótkim łukiem uderzył w okno pierwszej chałupy. Zaraz też zza kominów, opłotków i rogów chałup posypały się strzały. Zapamiętali wściekłością parliśmy /.../ do przodu zostawiając za sobą jedno morze płomieni i śmierci. Było nas ponad trzydziestu i czterech z nas ubyło, zanim przedarliśmy się przez wieś i zapadliśmy w lasie. Po dwóch dniach forsownego marszu natknęliśmy się w lesie na czterech wisielców i dwie białoruskie wiedźmy z poderżniętymi gardłami; wszyscy powieszani to okoliczni chłopci, a każdy z nich w polskich saperkach i częściowo naszych mundurach¹⁰.

W międzyczasie marynarski batalion pod komendą kpt. Bończaka po całonocnym marszu podzielił się na dwie grupy (prawdopodobnie było to rankiem 25 września). Kolumna dowodzona przez Bończaka ruszyła w kierunku Brześcia, a druga na Kowel – dowodził nią prawdopodobnie kpt. mar. Bolesław Porydzaj¹¹.

9 Zdaniem J. Krakusa, Wrzesień 1939. – na Pinie, [w:] Nasze Sygnały, Londyn 1986, nr 158, s. 27, ofiarami byli m.in. kpt. mar. Basiński [informacja nieprawdziwa – M.B.] i nauczycielka Marta Stępień. Tożsamość oficera marynarki jest trudna do ustalenia. Inny z naocznych świadków, Adam Szwaja, Relacja (wspomnienia), zbiory Ministerstwa Informacji (rządu londyńskiego), pudło 161, teczka 5, rel. 6128, przechowywana w Instytucie Hoovera w Stanford w Kalifornii, kopia w zbiorach autora, pisze: *Przechodząc przez miejscowość Ratno napadnięci zostaliśmy przed bandy dywersantów złożonych z komunistycznych Żydów i Ukraińców, gdzie zostało zabitych 3 policjantów i 2 żołnierzy KOP.*

10 J. Krakus, op. cit., s. 24-25. Niewielki oddział marynarzy, o którym czytamy w relacji, został opuszczony (?) przez współtowarzyszy batalionu morskiego w okolicach miejscowości Ratno. Nie znamy powodu, dla którego blisko 40 ludzi zostało pozostawionych samym sobie. Czyżby kpt. J. Wojciechowski zapomniał o tych marynarzach? W relacji J. Wojciechowski, Relacja w zbiorach IPJP w Poznaniu (obecnie we władaniu Biblioteki Raczyńskich w Poznaniu, kopia w posiadaniu autora), wspomina, że maszerował z oddziałem jako straż tylna przez m. Ratno do Włodawy. Na początku października 1939 r. oddział, w którym znajdował się mar. Krakus został wzięty do niewoli sowieckiej. Autorowi nie udało się ustalić miejsca, w którym doszło do zatrzymania marynarzy Flotyli. Patrz: W. Krzyżanowski, Krakus-Hermaszewski-Pertek, [w:] Nasze Sygnały, Londyn 1989, nr 165, s. 31-35.

11 Prawie nic nie wiemy na temat losów kpt. Porydzaja, który w nieznanych bliżej okolicznościach dostał się do sowieckiej niewoli. Wiadomo jedynie, że był w obozie jenieckim w Koziełsku. Zamordowany prawdopodobnie Katyniu, zwłok nie zidentyfikowano.

W grupie idącej do Brześcia przeważali marynarze, do których dołączyła pewna liczba żołnierzy i osób cywilnych¹². Ludzie byli wyczerpani marszem i niektórzy wręcz zasypiali po drodze. Dowódca wydał rozkaz zniszczenia ciężkiej broni, nastąpiło pewne rozluźnienie dyscypliny. Jak wspomina Mieczysław Gałęzewski, który w 1936 r. na ochotnika wstąpił do PMW, został skierowany do FRMW w Pińsku: *Jeden ze starszych marynarzy pochodzący ze Śląska (nie pamiętam nazwiska), zdenerwowany zwrócił się z pretensjami do kapitana Jodkowskiego z takimi słowami: „gdzie nas pędzicie, jeżeli nie ma nadziei”. Kapitan Jodkowski ostro zareagował. Zanosilo się na poważną awanturę. Nie mieliśmy żadnej łączności ze sztabem dowódcy Flotylli. Wiadomości dochodziły pocztą pantoflową. Byłem potwornie zmęczony, nogi miałem strasznie opuchnięte*¹³.

Dla złapania oddechu kpt. Bończak zarządził odpoczynek. Po kilku godzinach postoju w kierunku następnego etapu – położonej kilkanaście kilometrów na północny zachód od Ratna miejscowości Zabłocie (obecnie na terenie Białorusi) – wyruszyła już tylko część marynarzy. Maszerowano teraz szosą otoczoną z obu stron przez bagna i moczary, była więc nadzieja, że przynajmniej przez jakiś czas uszczuplona grupa uniknie walki ze zmotoryzowanymi oddziałami sowieckimi, choć ciągle obawiano się band uzbrojonych chłopów. Niestety, koniec marszu był już bliski. Wspomina bosmat Sobiegraj: *Ruszyliśmy dalej, omijając jezioro Tur w odległości 1 km, posuwając się po wschodniej stronie jeziora i kierując się w stronę pobliskiego chutoru, z którego nagle posypały się pojedyncze strzały. Znajdowałem się w ubezpieczeniu przednim; odpowiedzieliśmy ogniem, w wyniku którego zabudowania stanęły w płomieniach. Nagle z pobliskiego lasu zaterkotały serie z broni maszynowej. Na skraju lasu ukazały się czołgi, na których wywieszane były białe flagi. Widok ten spowodował wybuch radości: odezwały się okrzyki – polskie czołgi! Padł rozkaz przerwania ognia. Tymczasem od strony czołgów ruszyła grupa kilkuset żołnierzy. Kiedy podeszli bliżej, nasza radość się skończyła... Byli to żołnierze sowieccy. Otoczyli nas wzywając do rzucenia broni. Kazali zabezpieczyć prowiant i przygotować się do marszu. Około godziny czwartej po południu grupa marszowa obstawiona sowieckimi żołnierzami ruszyła w kierunku na Mokran [Małorytę – M.B.]. Po czterech godzinach marszu zatrzymaliśmy się na dłużej na leśnej polanie. Padła komenda: „Łožitsia!”. Ułożyliśmy się na gołej ziemi, przykrywając się kocami. Noc była chłodna, mróz około 4 stopni*¹⁴.

Relację Jana Sobiegraja uzupełnia wypowiedź Władysława Wadeckiego: *Było to między wsiami Zabłocie a Tur i działo się w odległości najwyżej 0,5 km od mojej leśniczówki. Oddział Wojska Polskiego, który nocował [z 25 na 26 września – M.B.] w pobliżu [dużego – M.B.] jeziora Tur [6 km długości – M.B.], rano przygotowywał się do marszu. Będąc gotowy do marszu, zwiadowca wsiadł na konia i wtedy właśnie padły strzały z krzaków zabijając go. W odpowiedzi żołnierze z oddziału pociskami zapalającymi podpalili 2 czy 3 budynki stojące między oddziałem a krzakami. Wkrótce jednak przyjechał opancerzony samochód sowiecki, a oddział złożył broń. Podobno nacjonaliści [do walki włączyli się także miejscowi Ukraińcy – M.B.] ze wsi Tur znęcali się nad oficerem czy oficerami (to znam ze słyszenia). Co dalej się działo, nie wiem, ponieważ mnie jako leśniczego też chcieli zabić (po zabiciu kierownika tartaku), więc musiałem się ukrywać*¹⁵.

Wspomnienia ówczesnego st. mar. Mieczysława Gałęzewskiego, członka załogi monitora „Horodyszcz” i statku uzbrojonego obrony przeciwlotniczej „Hetman Chodkiewicz”, to kolejny głos

12 Zdaniem J. Sobiegraja, op. cit., s. 15; L. Gondka, 17 września 1939. Agresja Stalina na Polskę, Gdańsk 1990, s. 46, do podziału batalionu doszło 23 września. Pierwszy w wymienionych autorów spisał swoje wspomnienia dopiero w 1976 r. W relacji byłego członka załogi jednostki sztabowej „Admirał Sierpinek”, zasadnicza różnica polega na innej dacie dostania się części batalionu Flotylli do niewoli sowieckiej. Jeżeli chodzi o dzień 23 września, za którą to datą opowiadają się Sobiegraj i Gondk (brak informacji, z jakich źródeł czerpał wiedzę na ten temat; prawdopodobnie posłużył się wspomnieniami Sobiegraja opublikowanymi drukiem w 1988 r.), wydaje się ona być mało prawdopodobna, gdyż w tym czasie Grupa KOP wraz z batalionem morskim, pozostając nad Stochodem, szykowała się dopiero do marszu w kierunku Kamienia Koszyrskiego. W cytowanych relacjach naocznych świadków występują niekiedy różnice czasowe i przestrzenne - autorów wspomnień nieraz zawodzi pamięć.

13 M. Gałęzewski, Relacja z 1990 w zbiorach autora.

14 J. Sobiegraj, op. cit., s. 15.

15 A. Gosk, Tajemnica Mokran, [w:] Morze 1990, nr 7, s. 15.

świadka opowiadający o tamtych tragicznych wydarzeniach: *Idziemy na spoczynek do stodoły* [okolicie Zabłocia – M.B.]. *W tym czasie gospodyni tego gospodarstwa biegnie przez podwórze i krzyczy: „Panoczki Rosjanie są we wsi”. Chwytny za broń, ale bosmanmat Szwaja zorientowany w terenie zakazał strzelać – zaproponował ucieczkę przez bramę stodoły w pole. Po otwarciu bramy stodoły ujrzeliśmy czołg z lufą skierowaną w naszą stronę, a żołdak sowiecki z karabinem maszynowym krzyczy: „Ruki Wier”. Nasza grupa została okrążona przez czołgi sowieckie. Spędzono nas na środek wsi. Po złożeniu broni, odebraniu dokumentów, brzytw, noży, zegarków itp. pognano nas do punktu zbornego. Między żołdakami rosyjskimi znalazł się Polak z karabinem, który miał opaskę czerwoną na rękawie, oświadczając, że on był w wojsku polskim i jego jednostka została rozbita w Wieluniu pod Częstochową. Cieszył się, że może nas prowadzić do niewoli. Idąc drogą dopadliśmy do kałuży z wodą - chcieliśmy ugasić pragnienie. Kapitan Jodkowski zaczął krzyczeć w naszym kierunku, że mamy nie pić wody, bo może być zatruta. Jodkowski znał język rosyjski, zwrócił się z pytaniem do konwojującego nas czerwonarmisty: „Za co nas tak gnębiecie, przecież z wami wojny nie prowadzimy?”. Lecz to nic nie skutkowało i tak dotarliśmy do miejscowości Małoryta¹⁶.*

Przywołane relacje potwierdza przechowywane w archiwum Hoovera w Stanford w Kalifornii (USA) świadectwo spisane przez podoficera zawodowego bosmata Adama Szwaję, który w drugiej połowie lat 30. pełnił obowiązki dowódcy I drużyny oraz dowódcy I plutonu FRMW w Pińsku: *W wiosce Tur koło Małoryty zostaliśmy zdradzeni przez komunistów i po potyczce zostaliśmy wzięci przez czerwonych do niewoli. W czasie 25 km marszu opuszczony z sił st. marynarz [mar. Mieczysław – M.B.] Małek z Flotyli Pińskiej został zastrzelony przez bolszewika tylko dlatego, że nie mógł nadążyć w marszu¹⁷. Oficerów i szeregowych, których siły opuszczały, bito kolbami i urągano. W Małorycie oddzielono nas od oficerów [i starszych podoficerów – M.B.], których los nie jest znany. Było ich 25 i do dnia dzisiejszego ślad po nich zaginął. Przypuszczalnie zostali rozstrzelani, gdyż po wyprowadzeniu ich słyszeliśmy salwę [brak potwierdzenia – M.B.]¹⁸.*

Przywołani dotychczas świadkowie wydarzeń zgodni są co do miejsca zasadzki urządzonej przez czerwonarmistów z 2. batalionu 32. Brygady Pancerniej wspólnie z żołnierzami 487. Pułku Strzelców 143. Dywizji Strzeleckiej¹⁹ i grupę ukraińskich nacjonalistów, które 26 września rozbroiły naszych żołnierzy (informacja bardzo istotna dla ustalenia daty późniejszego mordu). Potwierdzają oni też przekazy, według których napadnięci marynarze początkowo stawiali zbrojny opór,

16 M. Gałęzewski, op.cit.; Korespondencja M. Gałęzewskiego do M. Borowiaka z 18 września 2006 r.

17 Tymczasem J. Pertek, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1989, s. 568, podaje, że mar. Małek po wrześniu 1939 r. był na terenie Rosji Sowieckiej i zmarł w obozie archangielskim, dokładna data i miejsce nie są znane.

18 A. Szwaja, op. cit. W zbiorach archiwalnych Instytutu Hoovera w Stanford znajdują się dwie jednakowe relacje (rękopis i maszynopis) mar. Adama Szwai. Według informacji M. Gałęzewskiego przekazanej M. Borowiakowi 18 września 2006 r., pisze, że: *Bosmanmat Szwaja od 17 września 1939 roku, gdy byliśmy w okolicach Mostów Wolańskich do chwili niewoli – jako mój przełożony – był bardzo koleżeński, opiekuńczy i dobrym doradcą. Posiadał w swojej manierze wódeczkę, którą częstował nas na pocieszenie. Rozstałem się z bosmanmatem 27 września 1939 roku na spoczynku w stodole.*

19 Prof. Cz. K. Grzelak, mając dostęp do dokumentów źródłowych przechowywanych w Rosyjskim Państwowym Archiwum Wojskowym, ustalił, że w dniach 23-24 września 32. Brygada Pancerna pozostawała w Kobryniu (w bliskim sąsiedztwie wsi Mokran), przeprowadzając remont sprzętu. Z tego powodu m.in. na rozkaz komdiwa Czujkowa, dowódcy 4. Armii, żołnierze 143. Dywizji Strzeleckiej (d-ca kombryg Dmitrij Safonow) kontynuując marsz w kierunku Brześcia nad Bugiem, otrzymali 24 września rozkaz, aby skierować się w rejon miejscowości Małoryta, Wielkoryta i Zabuża. W rejonie Małoryta-Wielkoryta doszło do starcia sił 143. DS ze Zgrupowaniem pułkownika Brzozy-Brzeziny z 50. Dywizji Piechoty rezerwy; po dwugodzinnej walce część polskich sił została rozbita, częściowo się wycofała. Sowieci wzięli do niewoli kilkuset żołnierzy. W dniach 26-27 września w 4. Armii Frontu Białoruskiego trwały przegrupowania przekazanych z innych armii i odwodu Frontu związków taktycznych. W ostatnim tygodniu września 32. Brygada Pancerna wspólnie z 143. DS atakowała grupy wojsk polskich w rejonie skrzyżowania dróg Kobryń-Małoryta i Brześć-Kowel (w sąsiedztwie wsi Mokran). W czasie walki do niewoli wzięto 22 oficerów i około 500 żołnierzy. Okazuje się, że 27 września (data niezwykle istotna dla rozwikłania tajemnicy zbrodni) stacjonowali w Mokranach żołnierze 205. Pułku Strzeleckiego z 2. Dywizjonem 158. Pułku Artylerii. Informacja ta znajduje potwierdzenie w relacjach byłych mieszkańców wsi Mokran, którzy zeznają, że Rosjanie zajmując część pomieszczeń w budynku starej szkoły, zorganizowali tam tymczasowy sztab. Gwoli ścisłości należy zwrócić uwagę na fakt, że w skądinąd solidnie opracowanej publikacji Cz. K. Grzelaka, op. cit., brak jakiegokolwiek wzmianki na temat mordu w Mokranach!

jednak wobec przewagi wroga, który dysponował czołgami T-26 i samochodami pancernymi²⁰, zmuszeni byli złożyć broń - kontynuowanie walki byłoby samobójstwem.



Bosmanmat Jan Kurek z Wieliczki, członek załogi monitora ORP Pińsk we wrześniu 1939 r. Ponieważ nie przyznał się do swego stopnia wojskowego, nie został zamordowany w Mokranach. Orędownik uczczenia miejsca pomordowanych oficerów i starszych podoficerów PRMW w Pińsku. Zmarł w październiku 1995 r. Fot. zbiory Mariusza Borowiaka

Nieprawdziwy wydaje się za to końcowy fragment relacji mar. Adama Szwai, który twierdzi, jakoby słyszał salwę, co sugeruje, że sowieci rozstrzelali wyselekcjonowaną grupę jeńców tuż po rozbrojeniu, nieopodal miejsca zasadzki. Według tych, którzy uszli z życiem, wśród jeńców początkowo panowało przekonanie, że Rosjanie będą ich tylko internować ponieważ komunikat o wojnie ze Związkiem Sowieckim nie został oficjalnie ogłoszony.

Jednym z wziętych do niewoli był bosmat Jan Kurek, który pamięta scenę pożegnania oficerów i podoficerów rozstrzelanych później w Mokranach. Do zatrzymania polskich marynarzy doszło przez sowiecki oddział zmotoryzowany (samochody pancerne i czołgi). Kurek twierdzi, że marynarze zostali więci do niewoli 26 września. Po dogłębnej analizie marszruty morskiego batalionu ta data wydaje się najbardziej prawdopodobna²¹.

A oto wypowiedź innego świadka. Mar. Stanisław Bartkiewicz, jest z kolei przekonany, że opisane zdarzenia miały miejsce dzień wcześniej – 25 września po południu²²: *Doszlismy w okolice miejscowości Małoryta. Tam zobaczyliśmy czołgi sowieckie, które czekały na nas rozstawione na swoich stanowiskach. Ile ich było, nie miałem możliwości policzyć. Stało kilka samochodów opancerzonych i niezliczona ilość Sowietów. Na czołgach wywieszono białe flagi. Po naszym zatrzymaniu się w Małorycie, krótko po nas przybyło 12 czołgów i 8 samochodów pancernych [prawdopodobnie były to samochody ciężarowe, gdyż 32. DP posiadała na stanie tylko kilka modeli lekkich rozpoznawczych samochodów pancernych – M.B.]. Do naszej grupy podszedł oficer sowiecki – zapytał – czy chcemy dalej walczyć, czy też poddać się. Usłyszałem odpowiedź kpt. mar. Bończaka: „nie chcemy walczyć i nie chcemy poddać się. Chcemy iść za Bug”. Oficer sowiecki odpowiedział, że możliwa jest tylko jedna odpowiedź: „podać się lub walczyć”. Oficerowie Flotyli zdecydowali poddać się bez jednego strzału. Dano nam rozkaz oddania broni i stawienia się na zbiórkę. Pomaszzerowaliśmy jeszcze pół kilometra. Rosjanie rozkazali, by z grupy wystąpili oficerowie. Naliczyłem ich czterdziestu dwóch [autor wspomnień myli się, gdyż w grupie nie było tylu oficerów – M.B.]. Podobnie było ze starszymi podoficerami, których było dziewięćdziesięciu. Dużo wystąpiło podoficerów rezerwy. Natychmiast zabrano im płaszcze,*

20 17 września 1939 roku 32. BPanc. dysponowała 200 czołgami T-26, pięcioma samochodami pancernymi BA-20 i 218 samochodami ciężarowymi. Patrz: Cz. K. Grzelak, *Op. cit.*, s. 206; J. Magnuski, M. Kołomijec, *Czerwony Blitzkrieg*, Warszawa 1994, s. 66.

21 M. Borowiak, *Mała flota bez mitów*, Gdańsk 1999, s. 133; W korespondencji J. Kurka do Generalnego Konsulatu PRL w Mińsku z 24 lipca 1989 r., czytamy: *Jestem żyjącym jeszcze świadkiem tej tragedii, gdyż pełniłem wówczas obowiązki oficera łączności w tylnym oddziale Flotyli Pińskiej, który 26. IX. 1939 r. został w [okolice] – M.B.] miejscowości Zabłocie otoczony i bez jednego strzału rozbrojony przez zmotoryzowaną kolumnę wojska radzieckiego i przeprowadzony do miejscowości Mokran.* Tymczasem J. Pertek, *op. cit.*, s. 141, cytując wcześniejszą wersję wspomnień Kurka (miejsca wykropkowane w tekście książki to wynik interwencji ówczesnej cenzury) podaje, że do zatrzymania doszło 27 września. Koryguje on słowa autora relacji, stwierdzając, że zawiodła go nieco pamięć, gdyż do opisanego zdarzenia doszło prawdopodobnie dwa dni wcześniej – 25 września.

22 Po zapoznaniu się z mapą drogową ówczesnych terenów Polesia, okazuje się, że deskrypcje Sobiegraja, Wadeckiego, Szwai i innych świadków, mają ze sobą wiele wspólnego. Ich autorzy są zgodni co do faktu, że jeńcy zostali poprowadzeni ponad 20 km dalej na kolejnego miejsca postoju w miejscowości Małoryta. W korespondencji J. Twaróga do D. Baliszewskiego z 17 listopada 1990 r. (list w zbiorach autora i J. Twaróga do Redakcji TV Pr. 1 „Rewizja Nadzwyczajna” z 22 lipca 1990 r., kopia w zbiorach autora), czytamy, że w pobliżu jeziora Tur, około 27 września tuż przed godz. 14.00 batalion marynarzy został zatrzymany przez sowieckie czołgi. Stąd późną nocą [raczej późnym wieczorem – M.B.] zostali doprowadzeni do Małoryty.

koce i wszelki ekwipunek wojskowy. Popędzono ich drogą w kierunku północno-wschodnim. Po jakimś czasie z tego kierunku usłyszeliśmy strzały [brak potwierdzenia – M.B.]. Pytaliśmy oficerów sowieckich, czy to znów jakiś polski oddział broni się. W odpowiedzi usłyszeliśmy: „To wasze pany są rozstrzelane w lesie w Mokranach”. Mieliśmy dowód, że popędzeni oficerowie i podoficerowie nie poszli do niewoli, lecz zostali rozstrzelani, a ich ciała zakopane w lesie w Mokranach. Po raz ostatni widziałem kolegów w dniu 26 [w rzeczywistości stało się to dzień później – M.B.] września [około – M.B.] godziny 13.20, gdy wyruszyli z Małoryty w kierunku lasu w Mokranach²³. /.../ Pamiętam tylko niektórych z pomordowanych./.../ Pozostałych, każdego z osobna pytali, skąd pochodzi, jakie ma zapatrywania itp. Szybko dowiedziałem się, że tych, którzy pochodzili na zachód od Bugu, stawiali na zbiórkę, a tych, którzy pochodzili na wschód od Bugu, puszczali do domu na wolność. Podałem, że jestem z Baranowicz i puścili mnie do domu²⁴.

Podobnie jak bosmat Jan Kurek, również Stanisław Bartkiewicz z całą stanowczością stwierdza, że do walki z Rosjanami nie doszło z braku amunicji, co przeczy wcześniejszym relacjom. Jak było naprawdę? W świetle zachowanych dokumentów i relacji trudno zająć zdecydowane stanowisko.

Wersję o poddaniu się bez walki potwierdza kolejna relacja – st. mar. Stanisława Jaworskiego, który po kilkutygodniowym kursie dla podoficerów, na kilka miesięcy przed rozpoczęciem działań wojennych, został przydzielony do obsługi radiostacji na monitor rzeczny „Warszawa”. Po zatopieniu jednostki wszedł on w skład spieszonego batalionu morskiego i po przemundurowaniu w zielony drelich wraz z innymi maszerował na zachód. Marsz odbywał się początkowo dniem, a później nocami – marynarze obawiali się sowieckiego lotnictwa i napadów grup nacjonalistów. Na trasie wędrówki znalazły się Kamień Koszyrski i Ratno: *Gdzieś między miejscowościami Małoryta a Mokranay zostaliśmy otoczeni przez Armię Radziecką. Po rozbrojeniu nas i oddzieleniu od oficerów, pod strażą poszliśmy, jako jeńcy do niewoli*²⁵.

Czy jednak aby na pewno batalion kpt. Bończaka poddał się bez walki? Dlaczego starsi podoficerowie, których wspomnienia cytujemy, uniknęli losu swych rozstrzelanych kolegów? Jak liczny był oddział w chwili poddania się?

Kolejnych wyjaśnień dostarczają dwa przekazy, które znajdują się w zbiorach archiwalnych Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie. Są to wspomnienia bosm. zaw. Kazimierza Kęska z monitora „Pińsk” i bosmata zaw. Kazimierza Wiktora, motorzysty – szefa maszyn na kanonierce „Zaradna”.

Oddajmy głos bosmanowi zawodowemu Kęskowi: *Pod wsią Mokranay tabor grupy, w którym znajdował się bosm. Kęsek, dowodzony przez por. mar. Maja [por. Jan May był dowódcą 2. kompanii batalionu morskiego – M.B.] dostał się w ogień dywersantów pod wsią Mokranay [czyli w okolicach miasteczka Małoryta – M.B.]. Po stoczeniu walki z dywersantami tabor został otoczony przez czołgi rosyjskie. Tabor poddał się i złożył broń. Jeńców odprowadzono do wsi... [Mokranay – M.B.] gdzie oddano ich w ręce dywersantów. Kazano wystąpić wszystkim oficerom i starszym podoficerom i odpro-*

23 Zdaniem J. Sobiegraja, op. cit., s. 15, marsz wyselekcjonowanej grupy oficerów i podoficerów Flotyli do Mokran rozpoczął się po nocy spędzonej na gołej ziemi 24 września o godz. 6.00 rano.

24 S. Bartkiewicz, op. cit. Na temat do dalszych losów Bartkiewicza w drodze do domu, wiemy, że był on jeszcze trzykrotnie zatrzymywany przez patrol wojsk sowieckich, poddawano go szczegółowej rewizji osobistej. Podczas pierwszego zatrzymania dowódca patrolu wyszarpnął Bartkiewiczowi różaniec i książeczkę do nabożeństwa, rzucił na ziemię i podeptał. Ponadto zabrał portfel z pieniędzmi i otrzymany jako nagroda zegarek „Prima-Cyma” z wygrawerowanym napisem: „Prymusowi kursu podoficerskiego Marynarki Wojennej w Pińsku 1936”. Po jakimś czasie nadjechał drugi patrol. Jego dowódca nakazał zwrot zagrabionego mienia, po czym wyjął pistolet z kabury i ze słowami: „Nie będziesz więcej rabował polskich pieniędzy”, zastrzelił na miejscu sprawcę. Następnie obszukał zabitego i zabrał mu m.in. wspomniany zegarek. Po odzyskaniu wolności S. Bartkiewicz kilka dni później przeszedł przez Bug i wstąpił do SGO „Polesie”. Po zakończeniu działań wojennych dostał się do niewoli, lecz udało mu się wkrótce zbiec. 12 października 1939 r. po wielu trudach wrócił do domu.

25 Korespondencja S. Jaworskiego do M. Borowiaka z 24 grudnia 1990 i 21 kwietnia 1991 r. Autor nie otrzymał jednoznacznie brzmiącej odpowiedzi na kilkakrotnie ponawiane pytanie, czy batalion, w którym znajdował się Jaworski brał udział w walce z Rosjanami w okolicach wsi Tur i Zabłocie. Były radiotelegrafista zaśniał się brakiem pamięci.

wadzono ich do budynku szkolnego. Zostali tam prawdopodobnie rozstrzelani²⁶.

Natomiast w relacji bosmata zaw. Kazimierza Wiktora, czytamy: *Otoczeni zostali przez czołgi radzieckie we wsi Mokrany. Oddział został oddany w ręce dywersantów, którzy wydzielili oficerów i starszych podoficerów [selekcję przeprowadzili Rosjanie – M.B.] i ich rozstrzelali²⁷.*

Tak więc nie można z całą pewnością stwierdzić, czy oddział marynarzy poddał się bez jednego strzału, czy może jednak podjął, choćby na krótko walkę. Należy przy tym pamiętać, że niepokojeni raz po raz strzałami z ukrycia marynarze maszerowali od wielu dni o suchym chlebie i wodzie, wszystkim dokuczał brak snu.

Tu dochodzi element stawiający sprawę wzięcia do niewoli całego batalionu w nowym świetle – jak wynika ze świadectwa J. Kurka, gdy w nocy z 25 na 26 września oddział zatrzymał się wreszcie na upragniony postój, wszyscy po prostu jak jeden mąż zasnęli... Spać miały nawet ubezpieczenia i posterunki wartownicze, co umożliwiło Sowiecom otoczenie Polaków²⁸.

Po poprowadzeniu wziętych do niewoli marynarzy na przedmieścia Małoryty, miała tam miejsce pierwsza selekcja jeńców²⁹. Wspomina cytowany już Mieczysław Gałęzewski: *Nastąpiło rozdzielanie oficerów od marynarzy. Dalej odseparowano Polaków od tzw. Białorusinów. Ci ostatni zostali zwolnieni a nas załadowano do wagonów towarowych i bez posiłku wywieziono na wschód. Po pięciu dniach podróży o chłodzie i głodzie dotarliśmy do Smoleńska. Dopiero na miejscu dostaliśmy gorący posiłek. Zostaliśmy zakwaterowani. Zapędzono nas do zbierania torfu w śniegu i mrozie. W grudniu [1939 r. – M.B.] załadowano nas do wagonów, dotarliśmy do granicy w Brześciu-Terespol. Zostaliśmy przekazani Niemcom³⁰.*

Do Mokran popędzono oficerów i starszych podoficerów Flotylli Rzecznej. Podobnie jak cytowany Jan Kurek, także inni, którzy znaleźli się w miejscowości Mokrany – bosm. zaw. Kazimierz Kęsek, bosm. Bronisław Szustak, bosmat Jan Sobiegraj, bosm. Mazur, bosm. Górski, bosm. Julian Świczka, bosmat Franciszek Jabłoński, bosm. Roman Sielicki i inni starsi podoficerowie (w sumie kilkunastu podoficerów) uniknęli losu swych kolegów, ponieważ nie przyznali się do swej rangi. Podoficerowie, którzy mieszkali w Pińsku, jeszcze na początku października 1939 r. wrócili do swych domów.

Wspomina Lidia Sarnecka - córka st. bosm. Wacława Schwartza: *Byłam wtedy 8-letnim dzieckiem i niewiele rozumiałam z tamtych spraw, ale pamiętam dobrze święta Bożego Narodzenia 1939 r., kiedy to po raz ostatni była prawie cała rodzina mieszkająca w Pińsku. Dwóch moich wujków, szwagrów Ojca: bosmanmat [później bosm. – M.B.], Franciszek Jabłoński³¹ i bosman Roman Sielicki³²*

26 K. Kęsek, Relacja, IPMS, sygn. MAR.A.II.13/7.

27 K. Wiktor, Relacja, IPMS, sygn. MAR.A.II.13/5.

28 J. Pertek, op. cit., s. 141.

29 Rosjanom i oddziałom dywersyjnym w szczególności zależało na oficerach, dlatego szeregowych marynarzy postanowili puścić wolno, wiedząc że wkrótce i tak znajdą się oni pod niemiecką i sowiecką okupacją. Część z tych podoficerów, którzy nie zostali rozstrzelani w Mokranach, zaprowadzono do stacji kolejowej w Kobryniu, skąd zostali przewiezieni pociągiem towarowym do obozów jenieckich w okolicach Smoleńska, Żytomierza, Niegoriełoje, Mińska i innych. Patrz relacje: J. Kurka, S. Jaworskiego, J. Twaróga, K. Różyckiego. Niektórzy marynarze i żołnierze zorganizowali po drodze ucieczkę. Patrz: J. Adamska, Jeszcze o zbrodni w Mokranach, [w:] Polska Zbrojna (Magazyn Tygodniowy) 1991, nr 2 (12), s. 1; M. Borowiak, Ostatni świadek, [w:] Przekrój 1994, nr 39, s. 23; idem, Pięć lat piekła, [w:] Za Wolność i Lud 1989, nr 14, s. 5.

30 M. Gałęzewski, Relacja w zbiorach autora. Autora wspomnień odesłano do niemieckiego obozu jenieckiego Mossburg w Bawarii, ostatecznie uznany przez Niemców za inwalidę wojennego został zwolniony w grudniu 1940 r. W 1942 r. wstąpił do AK, doczekał szczęśliwie końca wojny.

31 6 stycznia 1940 r. rozpoczęły się w Pińsku aresztowani marynarzy Flotylli Rzecznej MW, którzy wrócili do domu po zakończeniu kampanii wrześniowej. Franciszek Jabłoński został wpierw ukryty przez żonę w kanapie, następnie uciekł przed NKWD przez „zieloną granicę” do Warszawy. Brał udział w Powstaniu Warszawskim. Po wojnie znalazł się w Wielkiej Brytanii i tam pozostał do śmierci.

32 Bosman Sielicki w pierwszych dniach stycznia 1940 r. został aresztowany w Pińsku przez NKWD i wywieziony z innymi eksmarynarzami Flotylli w okolice Archangielska. Zmarł w 1942 r., pochowany w Kotłubance. Jego żona, Jadwiga ze Schwartzów oraz córki Zofia i Jadwiga, zostały w kwietniu 1940 r. wywiezione do Czelabińska. Powróciły do Polski w 1946 r. i zamieszkały w Szczecinie. Córki bosmana przechowywały ojcowską korespondencję z niewoli w Rosji Sowieckiej.

opowiadali o wydarzeniach od wybuchu wojny i o tym, co się stało we wsi [miasteczku – M.B.] Małoryta (nie wspomniano wtedy o Mokranach). Zapamiętałam, że marynarze zostali otoczeni przez oddziały Armii Czerwonej. Kazano wystąpić oficerom. Część z nich, między innymi moi wujowie (starsi podoficerowie), była już w polowych mundurach piechoty i ci nie wystąpili. Wiem, że ojciec miał już polowy płaszcz, ale czapkę marynarską i musiał wystąpić z szeregu. Oficerowie [i starsi podoficerowie – M.B.] zostali odprowadzeni do szkoły [w Mokranach – M.B.], resztę zwolniono. Podobno było słychać nazajutrz jakieś strzały, ale wujowie uspakajali mamę, tłumacząc, że prawdopodobnie oficerów i starszych podoficerów zabrano do niewoli³³.

Po wstępnej selekcji jeńców popędzono w kierunku Mokran. Trudno ustalić liczebność wziętego do niewoli batalionu marynarskiego. Według mar. Bartkiewicza³⁴ formacja liczyła 132 osoby, a st. mar. Jan Twaróg wymienia liczbę ponad 200. Oddajmy głos temu ostatniemu:

Po sformowaniu jeńców w czwórki z oficerami na czele skierowaliśmy się do miejscowości Małoryta, gdzie doszliśmy późną nocą. Nadzór nad nami miało kilku czerwonoarmistów [zapewne było ich znacznie więcej ze względu na dużą liczbę jeńców; przy zbyt małej obstawie istniało realne niebezpieczeństwo, że może dojść do buntu, a już z pewnością do próby ucieczki części marynarzy – M.B.], a do pomocy mieli miejscowych młodych chłopców z czerwonymi opaskami. Zwali ich partyzantami. Ci ostatni byli bardzo agresywni w stosunku do marynarzy, którzy podczas marszu nie nadążali. Po prostu do nich strzelali.³⁵ Jednym, który nie nadążał za tempem marszu, był st. mar. nadterminowy [Kazimierz – M.B.] Kowalczyk, którego znałem osobiście, chociaż imienia nie pamiętam. „Partyzant” strzelił do Kowalczyka z karabinu z bliskiej odległości. Kowalczyk upadł i pozostał na drodze. Szliśmy dalej. Ja, wspólnie ze st. mar. Bogdanem Poincem, podtrzymywaliśmy kpt. mar. Kisiel-Zahorskiego [Zahorańskiego – M.B.], który będąc w starszym wieku [w 1939 r. liczył 46 lat – M.B.] cierpiał z powodu upału, był ubrany w futrzaną kurtkę. Opadał z sił i przesuwał się przez czwórki do tylnych szeregów. Wspólnie z Poincem wzięliśmy kapitana pod pachy, ale sami znaleźliśmy się na samym końcu grupy. Wówczas nastąpiła szamotanina między mną a „partyzantem”, który chciał wyrwać kapitana z naszych rąk. Skończyło się tym, że zdarli z niego kurtkę. Kapitana Kisiel-Zahorańskiego dowleliśmy późną nocą do Małoryty. Spaliśmy na ulicy. Rano przynieśli mnie czerwonoarmiści do składu dykty, gdzie odzyskałem przytomność po uderzeniu głową o beton. Kapitana więcej już nie widziałem. Z Bogdanem Poincem byłem w niewoli w ZSRR³⁶.

27 września około godz. 6.00, po sformowaniu kolumny marszowej, jeńcy zostali popędzeni dalej. Ludzie byli zmęczeni do granic wytrzymałości. Aż siedem godzin zajęło oficerom i podoficerom przejście niespełna siedemnastokilometrowej trasy z Małoryty do wsi Mokran³⁷. Ludzie dosłownie ślali się na nogach, wielu miało poobcierane i krwawiące stopy. Polscy marynarze pod eskortą czerwonoarmistów i ukraińskich bojówkarzy zostali doprowadzeni na duży szkolny plac, odgradzony od drogi drewnianym płotem. Scenę tę zapamiętał Włodzimierz Czachajda:

Otóż 24 lub 25 września³⁸ 1939 roku do wioski wkroczyła grupa sowieckiego wojska z uzbrojonym oddziałem cywilów, którzy przyprowadzili dużą grupę polskiego wojska. Wśród ludności wsi wywołało to pewną sensację i zaciekawienie. Ja również byłem ciekawy tego wydarzenia i wraz z in-

33 L. Sarnecka, Relacja, w zbiorach autora. Patrz także: Korespondencja L. Sarneckiej do M. Borowiaka z 8 czerwca 1989 r., 11 czerwca 1990 r., 15 września 1990 r. i 15 grudnia 1990 r.

34 S. Bartkiewicz, op. cit.

35 W korespondencji P. Jurkuna do J. Pertka z 8 listopada 1987 r., kopia w zbiorach autora, czytamy, że w okolicach Mokran został zamordowany bosm. Maliszewski (szef maszyn?), członek załogi ORP „Admirał Sierpień”.

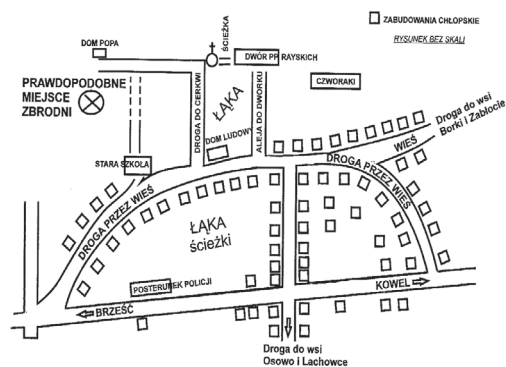
36 J. Twaróg, Relacja w zbiorach autora.

37 Na temat pory dnia wejścia polskich jeńców do wsi Mokran istnieją dwie wersje, część świadków jest zdania, że było to 27 września około godz. 13.00, inni uważają, że miało to miejsce tego samego dnia wieczorem. Za pierwszą wersją przemawia fakt, że na wieść o zdarzeniu miejscowa ludność tłumnie wyszła z domów i zebrała się na dużym placu przed budynkiem szkolnym, gdzie zostali doprowadzeni zakładnicy. Świadkowie zapamiętali wiele szczegółów rewizji osobistej przeprowadzonej na marynarzach. Zwykłych marynarzy puszczono wolno jeszcze tego samego dnia, przed zapadnięciem zmierzchu.

38 Autora, który pisał wspomnienia po 51 latach, zawiodła nieco pamięć. Było to prawdopodobnie 27 września.

nymi chciałem zobaczyć jeńców. Gdy doszedłem tam, zobaczyłem rozstawionych polskich wojskowych, rozstawionych pojedynczo, wykładających z kieszeni i zawiniątek do wyłożonych przed siebie chusteczek lub czapek przedmioty, które należały do nich. Z tych rzeczy żołnierze sowieccy wraz z cywilami zabierali zegarki, wieczne pióra itp. Jednym słowem – grabili. Następnie kazano oficerom, by wystąpili do przodu, a zwykłym żołnierzom [marynarzom – M.B.] powiedzieli, że będą zwolnieni i każdy może pójść do domu, lecz muszą wskazać oficerów, którzy wyszli z szeregu. Oczywiście znaleźli się i tacy i wskazali na kilku oficerów³⁹, których sowieci dołączyli do pozostałych i poprowadzili do Domu Ludowego⁴⁰, gdzie ich zamknięto w pokoiku po byłym sklepie wiejskim. Pozostałych żołnierzy odprowadzili do szkoły i kazali, by nikt się nie zatrzymywał, mimo że zapadał zmierzch. Po tym „widowisku” chłopcy rozeszli się do domów, co i ja uczyniłem⁴¹.

Rewizji poddano kilkudziesięciosobową grupę polskich żołnierzy. Była to już druga w ciągu ostatnich dwóch dni selekcja. Po pierwszej z nich (jeszcze bez ofiar śmiertelnych), przeprowadzonej w pobliskiej Małorycie wyznaczono liczącą ponad 100 osób grupę, w której było tylko kilku



Szkic sytuacyjny wsi Mokranie we wrześniu 1939 roku na podstawie relacji W. Czachajdy (rys. M. Borowiak)

oficerów, resztę stanowili starsi podoficerowie i marynarze. Wśród jeńców znalazło się także, dwóch oficerów-saperów z rezerwowego 135. Pułku Piechoty⁴².

Według informacji Franciszka Jabłońskiego był tam także sierżant z Korpusu Ochrony Pogranicza⁴³. Sowietom i oddziałom dywersyjnym szczególnie zależało na oficerach. Jest niemal pewne, że ich los był przesądzony, gdy tylko batalion wpadł w ręce czerwoarmistów i ukraińskich nacjonalistów. We wrześniu 1939 r. wziętych do niewoli polskich żołnierzy, zwłaszcza oficerów, często likwidowano na miejscu, jako „kontrewolucjonistów”, w czym z entuzjazmem pomagali miejscowi komuniści.

39 Wydaje się to mało prawdopodobne, zważywszy, że w relacji marynarzy Flotyli nic na ten temat nie wiadomo.

40 Opierając się na relacjach starszych podoficerów Flotyli, którym udało się uciec z życiem, autor do niedawna był przekonany, że czerwoarmieści odprowadzili jeńców do budynku szkoły, gdzie mieli być przetrzymywani do egzekucji. Dzięki uzyskaniu nowych wiadomości okazało się, że wieczorem z Domu Ludowego prowadzano pojedynczo oficerów do budynku „starej” szkoły gdzie Sowietci zorganizowali tymczasowy sztab. Kilku oficerów poddano tam dodatkowemu przesłuchaniu.

41 Korespondencja W. Czachajdy do M. Borowiaka z 1 grudnia 1990 r.

42 M. Sadzewicz, Ostatnia bitwa kampanii 1939, Warszawa 1971, s. 40, pisze: *Wędrowców atakowali stale dywersanci, zwłaszcza na południu, w okolicach zamieszkałych przez ludność ukraińską. Bezmyślna polityka „mniejszościowa”, której błędy wykorzystywała umiejętnie dywersja hitlerowska, rodziła tu owoce. Straszny był los żołnierzy, którzy odbili się od swoich oddziałów albo byli przez nie zostawieni jako ranni. Na przykład dowódca plutonu pionierów 135 pułku piechoty kpt. saper Tadeusz Jacyna, zostawiony jako ranny we wsi Mokranie, został zamordowany wraz z por. Kazimierzem Dąbrowskim. Nie znamy bliżej okoliczności, w jakich obaj oficerowie znaleźli się w Mokranach. Nie wiadomo również czy kpt. saperów Tadeusz Jacyna został porzucony, czy też pozostawiony na własną prośbę. Według zebranych przez autora informacji, kapitan został ranny 24 września 1939 r. w rejonie miejscowości Gródek, pow. Kowel, po zbombardowaniu naszych wojsk przez lotnictwo sowieckie. Patrz: L. Głowacki, Op. cit., s. 273; R. Szawłowski, Wojna polsko-sowiecka 1939, t. 2, Warszawa 1997, s. 238. Informacje o rozstrzelaniu w Mokranach oficerów Jacyna i Dąbrowskiego są sprzeczne. Patrz: J. Adamska, Jeszcze o zbrodni w Mokranach, [w:] Polska Zbrojna (Magazyn Tygodniowy) 1991, nr 2 (12), s. 1; W.K. Cygan, Zbrodnie sowieckie na jeńcach wojennych we wrześniu-październiku 1939 r., [w:] Wojskowy Przegląd Historyczny 1992, nr 3, s. 125; R. Szawłowski, op. cit., t. 2, s. 235 i 238. W korespondencji B. Karczewskiego do M. Borowiaka z 20 czerwca 1990 r., czytamy: *Po zakończeniu bitwy pod Kockiem, wieczorem dn. 5 na 6 października, zajęliśmy kwatery w osadzie leśnej (wsi?) – leżącej ok. 10-15 km na wschód od Garwolina. W dniu 6 października, rano, kapitan Jacyna zawiadomił nas [Bogusław Karczewski był żołnierzem SGO „Polesie – M.B.”] o kapitulacji i zaproponował wspólne przedarcie się na Litwę, aby morzem przedostać się na zachód i walczyć dalej. Według kapitana, rodzina porucznika Dąbrowskiego miała na Litwie jakąś posiadłość, mogącą stanowić dogodny punkt etapowy dla proponowanej przeprawy /.../. W świetle, znanych mi okoliczności, jestem raczej pewny, że wymienieni oficerowie kampanii wrześniowej nie zginęli w Mokranach. Za daleko posuniętą nadinterpretację należy uznać stwierdzenie, że strzały karabinowe, o których wspominają marynarze batalionu, którzy znaleźli się w okolicach miejscowości Mokranie 26 września, mogły oznaczać egzekucję oficerów.**

43 F. Jabłoński, Działalność Flotyli Rzecznej (Wyjątek z pamiętnika), [w:] Nasze Sygnały, Londyn 1984, nr 154, s. 33.

Rozstrzelanie naszych marynarzy – należy domniemywać – stanowiło odwet za zniszczenie okrętów oraz odreagowanie wieloletniego kompleksu, jaki żywiono wobec uznawanej powszechnie za groźną formacji wojskowej. Prawdopodobnie sowiecki dowódca zmotoryzowanego oddziału, który wziął do niewoli marynarzy Flotylli, został wcześniej poinstruowany, jak w takiej sytuacji postępować z polskimi oficerami. Oddajmy raz jeszcze głos Janowi Sobiegrajowi:

Szkoła była duża, drewniana. Kmdr por. [kapitan marynarki – M.B.] Sierkuczewski, najstarszy w naszej grupie [był o 3 lata starszy od kpt. mar. Bronisława Bończaka – M.B.], wydał rozkaz: „Oficerowie i starsi podoficerowie wystąp!”. Kiedy ci wystąpili, skierowano ich do szkoły. Reszta pozostała na placu. Rozpoczęła się szczegółowa rewizja; odbierano nam wszelkie ostre przedmioty brzytwy, noże a nawet żyletki. Podczas rewizji jeden z żołnierzy sowieckich wskazał na naszywki bosmanmata na mojej bluzie i spytał: „Czto eto?” Stojący obok mój przyjaciel bosmanmat [Antoni – M.B.] Żero [kierownik kuchni oficerskiej na jednostce sztabowej ORP „Admirał Sierpinek” – M.B.] odpowiedział: „Eto starszyj matros”. To uspokoiło pytającego.

Stałem naprzeciwko okien szkoły i widziałem znajdujących się tam naszych oficerów. Wszyscy byli bez mundurów, jedynie w koszulach. Dostrzegłem między nimi kmdr ppor. Sierkuczewskiego, kapitana Jodkowskiego, [por. mar. – M.B.] Maya i Małuszyńskiego, porucznika Marcinińskiego oraz starszych bosmanów Szwarca [Wacława Schwartza – M.B.], Mendykę [bosmana – M.B.], Radziejewskiego, Deczera oraz wielu innych⁴⁴.

Wypowiedź Jana Sobiegraja uzupełnia bosmat Jan Kurek: *Uniknąłem losu moich kolegów, ponieważ nie przyznałem się do posiadanego stopnia wojskowego, a na kilkakrotne wezwanie nie wystąpiłem z szeregu. Ci, którzy wystąpili, zostali popędzeni do lasu [brak potwierdzenia – przyp. M.B.] w Mokranach i tam rozstrzelani przez zmotoryzowany oddział wojsk radzieckich [brak potwierdzenia – przyp. M.B.]. Potem na ich mogile posadzono młode świerki i sosny⁴⁵.*

Co zatem wydarzyło się w Mokranach? Dlaczego za dzień wymordowania polskich jeńców uznaje się nadal 26 września 1939 r.? Czy jesteśmy w stanie wskazać imiennie sprawców tego bestialskiego zabójstwa? Jak liczną grupę stanowili polscy żołnierze i marynarze, którzy po rewizji i przesłuchaniu zostali zamknięci w budynku Domu Ludowego? Kto konkretnie został zamordowany w Mokranach? I dlaczego kilku oficerów, których wpieryw uwięziono z pozostałymi, naza-jutrz oddzielono od kolegów? Gdzie pochowano ofiary?

Próbie odpowiedzi na te pytania zaczniemy od wyjaśnienia bardzo istotnej kwestii - daty rozstrzelania polskich jeńców. Literatura przedmiotu to głównie relacje byłych marynarzy Flotylli Rzecznej MW w Pińsku, które znajdują się w zbiorach Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie. Jednak tylko w dwóch przypadkach świadkowie wspominają o prawdopodobnym rozstrzelaniu oficerów i podoficerów we wsi Mokran. W obu zeznaniach nie padła, nawet w przybliżeniu, data zbrodni. Obydwaj świadkowie wymienili za to z imienia i nazwiska po kilka osób, wskazując je jako potencjalne ofiary tragedii. Stworzona w ten sposób lista nie zawiera wszystkich nazwisk, występują tu także niezgodności w pisowni nazwisk. Autorzy tych zeznań – bosm. zaw. Kęsek i bosmat zaw. Wiktor, niesłusznie uważają, że egzekucja miała miejsce tego samego dnia, co ostatnia selekcja. Podobnego zdania co Kęsek i Wiktor są jednak także i inni zeznający w tej sprawie starsi podoficerowie. Ich relacje zostały już przywołane - uniknęli rozstrzelania dzięki temu, że nie przyznali się do swego stopnia wojskowego lub mieli na sobie mundury bez dystynkcji.

Zaraz po doprowadzeniu do wsi, podoficerów i marynarzy podzielono na grupy według miejsca zamieszkania: była więc grupa z Polesia, Wileńszczyzny, Pomorza i inne. Grupy te wymaszerowały pod eskortą żołnierzy sowieckich w kierunku stacji kolejowej w Kobryniu. I choć w swych

44 J. Sobiegraj, op. cit., s. 15-16.

45 Korespondencja J. Kurka do redakcji „Dziennika Polskiego” w Krakowie z 9 września 1988 r., kopia listu w zbiorach prywatnych autora.

relacjach podoficerowie Flotylii zapewniają, że wkrótce po wyprowadzeniu ich kolegów słyszeli salwę karabinową, nie należy tego faktu łączyć z zamordowaniem jeńców.

Dysponujemy jednakże fragmentem pamiętników podoficera Franciszka Jabłońskiego, który twierdzi, że w „w jego obecności” 30 września rozstrzelivano jeńców. Stwierdzenie to należy jednak potraktować ze sporą dozą nieufności. Gdyby Jabłoński – jak wspomina - w czasie rozstrzeliwania rzeczywiście „słyszał śpiew” chor. mar. Ludwika Szefera, który przed śmiercią miał zaintonować „Jeszcze Polska nie zginęła”, to z pewnością nie miałby okazji do rozprowadzania o tym. Wydaje się nieprawdopodobne, by oprawcy wprawdzie rozstrzeliwali marynarzy na oczach świadków, a następnie puścili tych ostatnich wolno. Tego rodzaju egzekucje przeprowadzano skrycie. Potwierdza to Lidia Sarnecka, pisząc w liście do autora: *Wuj bosman Jabłoński słyszał jedynie dochodzące strzały. Widocznie strzały te skojarzył z rozstrzelaniem kolegów*⁴⁶.

Istnieją także zeznania świadka, mieszkanki wsi Mokran, która jest zdania, że do mordu doszło dopiero 1 lub 2 października 1939 roku⁴⁷. Do niedawna piszący te słowa był przeświadczony, że zbrodnia miała miejsce 26 września 1939 r. - taka wersja obowiązuje do tej pory. Tymczasem przeświadczenie to opierało się na fałszywych przesłankach. Zarówno spisane na potrzeby badaczy tematu relacje świadków, jak i nieliczne materiały wspomnieniowe i listy do redakcji, opublikowane na łamach londyńskiego pisma Stowarzyszenia Marynarki Wojennej „Nasze Sygnały”, których autorami byli marynarze Flotylii, dawały podstawy sądzić, że około 23 września grupa kpt. mar. Bończaka dostała się do niewoli sowieckiej w okolicach jeziora Tur, a do rozstrzelania oficerów i starszych podoficerów doszło w dwa lub trzy dni później. W oparciu o zeznania naocznych świadków zestawiono także listę strat korpusu oficerskiego pod okupacją sowiecką. Gdy pojawiły się informacje, iż do rozstrzelania mogło równie dobrze dojść dopiero na przełomie września i października, trudności z ustaleniem rzeczywistego przebiegu wydarzeń wynikały z faktu, że świadkowie pisali swe wspomnienia czasem kilkadziesiąt lat od opisywanych wydarzeń. Wielu z nich zawiadła pamięć.

Historycy dziejów PMW, publicyści i pasjonaci historii wysuwali na temat bestialskiego mordu i liczby zamordowanych marynarzy Flotylii Pińskiej w Mokranach własne wnioski, ale czynili to w oparciu o wcześniejsze ustalenia Jerzego Pertka. Ten zaś, przynajmniej na etapie powstawania książki *Marynarze generała Kleeberga*, dysponował zaledwie pojedynczym zapisem wspomnień Jana Kurka - notabene jednego z ostatnich żyjących świadków, który niemalże do samego końca pozostawał wśród współtowarzyszy niedoli. Aby ustalić datę mordu, trzeba dokładnie przyjrzeć się faktom, zwłaszcza tym, które stały się znane dopiero od niedawna.

Przypomnijmy - 23 września 1939 roku Grupa KOP została w rejonie Lubieszowa podzielona na dwie kolumny – północną i południową. W ariergardzie kolumny północnej maszerowali marynarze Flotylii pod dowództwem kpt. Bończaka. W okolicach Kamienia Koszyrskiego dowódca zdecydował się na postój, by umożliwić swym podwładnym upragniony odpoczynek, co spowodowało odłączenie się marynarzy od północnej kolumny. Od tego momentu grupa Bończaka szła oddzielnie. Podczas kilkudniowego marszu, który prowadził od Lubieszowa przez tereny sąsiadujące z jeziorem Tur, a po dostaniu się do niewoli dalej, do wsi Mokran, marynarze pokonali około 200 km. Czy aby jednak naprawdę tak było?

Według ustaleń Wiktora Krzysztofa Cygana, część marynarzy batalionu morskiego wpadła w zasadzkę w rejonie wsi Tur dopiero 27 września rano: *W czasie marszu kolumna północna (brygada KOP „Polesie”) utraciła improwizowany baon marynarzy kpt. mar. Bronisława Bończaka.*

46 List L. Sarneckiej do M. Borowiaka z 8 czerwca 1989 r.

47 List A. Rayskiej do M. Borowiaka z 1 października 1990 r.

Na postoju we wsi Żabno⁴⁸ zmęczonych do granic wytrzymałości zaskoczyli Sowieci oraz dywersanci i rozbroili⁴⁹.

Zgodnie z tym co wcześniej powiedziano, istnieje duże prawdopodobieństwo, że do rozstrzelania jeńców doszło nie 26, ale dopiero rankiem 28 września 1939 r. Jest nieprawdopodobne aby, jak podaje Sobiegraj i inni, do okrążenia grupy marynarzy Flotylli przez czołgi sowieckie doszło 23 września⁵⁰. Wszak w tym dniu grupa KOP była jeszcze nad Stochodem, a razem z nią batalion morski pod dowództwem kpt. Bończaka. W tej sytuacji dotychczasową rekonstrukcję wydarzeń należy uznać za mylną.

Oddajmy głos Włodzimierzowi Czachajdzie, ważnemu świadkowi, który wspomina po latach: *Na drugi dzień, po wsi gruchnęła wiadomość, że [oddział zbrojny miejscowej grupy nacjonalistów OUN – M.B.] zaczął rozstrzeliwać polskich oficerów. Jak na ówczesne czasy, wiadomość ta była wprost nieprawdopodobna. Aby sprawdzić, czy fakt istotnie miał miejsce, udałem się z innymi do miejsca, gdzie oficerowie byli wcześniej zamknięci. Otóż, gdy znalazłem się blisko Domu Ludowego, zobaczyłem już zebrany tłumek miejscowych chłopów, podenerwowanych, rozprawiających o zaistniałym incydencie. Było to o tyle dziwne, że wśród wyprowadzających z budynku na miejsce kaźni oficerów nie widać było ani jednego oficera sowieckiego. Operację prowadziła miejscowa władza „samozwańcza”. Byłem zaszokowany. Zacząłem przysłuchiwać się rozmówcom oraz zadawałem zaangażowanym pytania [w 1939 r. W. Czachajda miał 23 lata – M.B.]: „Jakim prawem to czynią, sprowadzając na całą wieś taki haniebnny czyn”. Dowiedziałem się wówczas, że po zamknięciu oficerów, po zapadnięciu zmierzchu [27 września – M.B.], jeden z marynarzy rozchylił lichą w oknie kratę i przecisnął się na zewnątrz [być może był to najmłodszy z przetrzymywanych oficerów, 27-letni porucznik marynarki Janusz Marciniewski albo 32-letni porucznik marynarki Jan Mieczysław May – M.B.]. Udało mu się odejść od tego miejsca ze sto metrów, aż został spostrzeżony przez pilnujących żołnierzy sowieckich. Dogoniony na gospodarskim podwórku przez oficera sowieckiego został zabity. Z tego względu pozostałych jeńców przekwaterowano do innego pomieszczenia – do mleczarni, w tym samym budynku, gdzie zabezpieczenie było solidniejsze z podłogą betonową. Podobno po tym incydencie z oficerem polskim dowódca sowieckiej grupy (mieszanej) w randze pułkownika wezwał do zajmowanego przez siebie pomieszczenia „miejscową władzę”, zarządził i zobowiązał, aby wszystkich, około 20-kilku oficerów [wśród nich byli także starsi podoficerowie – M.B.] rozstrzelali miejscowi komuniści. Dla pewności, że oni to uczynią, zostawił dwóch żołnierzy dla przypilnowania, a całe zgrupowanie nocą opuściło wieś. Podobno zatrzymali się na skrzyżowaniu dróg łączących Kobryń z Małorytą oraz Brześć nad Bugiem z Ratnem i dalej z Kowlem. Legitymowali wszystkich tych, którzy wracali ze wschodu i oglądali tylko dłonie; kto nie miał odcisków, to był zastrzelony i pogrzebany w pobliskim lesie. Do tego wszystkiego mogę dodać, że tych dwóch żołnierzy sowieckich, których zostawił pułkownik, cały czas krążyło między budynkiem a miejscem kaźni. Rozstrzeliwanie oficerów miało miejsce na polu [przeczy to wersji podoficerów Flotylli, których cytują historycy, jakoby oficerów rozstrzeliwano w lesie – M.B.] – majątku Jerzego Rayskiego za zabudowaniami. Rozstrzeliwanymi byli ludzie z Flotylli Rzecznej w Pińsku (wiem to dokładnie, gdyż wśród nich był sierżant marynarz [bosm. – M.B.] Wiernik z Baranowicz zamieszkały przy ul. Szosowa 8, gdzie miał żonę i córkę)⁵¹. Uczestnicy, którzy mordowali polskich oficerów, podczas okupacji niemieckiej zostali*

48 W.K. Cygan od wielu lat powtarza, że na postoju we wsi Żabno doszło do zatrzymania improwizowanego batalionu morskiego. Ponadto twierdzi, że 30 oficerów i podoficerów Flotylli żołnierze Armii Czerwonej zamordowali w lesie koło Mokran, ale na potwierdzenie swej tezy nie przywołuje żadnych konkretnych dowodów. Należy jeszcze raz przypomnieć, że miejscowości o nazwie Żabno nie ma w tym rejonie (okolice Tur-Zabłocie), dopiero około 30 km na północny zachód od Kobrynia jest miasteczko Żabinka.

49 W.K. Cygan, op. cit., s. 78.

50 J. Sobiegraj, op. cit., s. 16.

51 Informacja na temat okoliczności zabójstwa bosm. Wiernika w Mokranach jest bardzo istotna. Jego nazwisko nie figuruje na żadnej liście pomordowanych lub poległych we wrześniu i październiku 1939 r. Informację, jakiej udzielił W. Czachajda należy traktować jako bardzo prawdopodobną, gdyż – jak się wyraził – „dobrze znał ofiarę”.

rozstrzelani jako komuniści⁵².

Autor, prosząc Włodzimierza Czachajdę o dalsze informacje i wyjaśnienia na temat tragedii w Mokranach, spotkał się jednak z milczeniem. Było to o tyle dziwne, że ów liczący sobie w chwili nawiązania kontaktu 74 lata świadek, prawdopodobnie jedyny z żyjących, który tak dobrze zapamiętał przebieg wydarzeń, zapewniał wcześniej o chęci udzielenia pomocy. Zagadkę w jakimś stopniu wyjaśnił dopiero list p. Krystyny Froehlich z domu Włoczkowskiej - córki nauczycielki ze „starej” szkoły powszechnej w Mokranach, którego fragment cytuję za jej zgodą: *Niezbitą pewność [na temat rozstrzeliwań – M.B.] można uzyskać tylko od p. W. Czachajdy /.../ Poza tym wiem, że w tę sprawę był zamieszany jego rodzony brat, więc mam wątpliwości, czy sam odezwie się [jeszcze – M.B.] w tej sprawie*⁵³.

Długotrwałe starania autora prowadzące do poznania nazwisk sprawców mordu zakończyły się powodzeniem. Bezpośrednią odpowiedzialność za bestialski mord na bezbronnych polskich marynarzach w Mokranach ponoszą członkowie Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów (OUN), bojówki pod dowództwem Artiemija Sadza. Partyzanci zostali zainspirowani i popchnięci do popełnienia zbrodni przez dowództwo sowieckiej 32. Brygady Pancerniej (BPanc.) wchodzącej w skład 4. Armii pod dowództwem komdiwa Wasilija Iwanowicza Czujkowa (na terenie jej działania na Polesiu popełniono zresztą także inne zbrodnie). Gdy dowództwo Frontu Białoruskiego podjęło decyzję o przekazaniu Polaków ukraińskim bojówkom, los marynarzy z Pińska był już przesądzony.⁵⁴ Pewni pomocy pałających nienawiścią do wszystkiego co polskie miejscowych nacjonalistów, Sowietci byli do tego stopnia spokojni o przebieg egzekucji, że pozostawili dla nadzoru raptem paru czerwonarmistów. Rosjanom zależało, by nie zostać obciążonym odpowiedzialnością za wymordowanie Polaków⁵⁵.

O pomoc w wyjaśnieniu sprawców mordu autor zwrócił się do Krystyny Froehlich, mieszkanki Mokran z lat 1932-1941, która w 1939 r. miała 14 lat. Oto co stwierdziła: *Siostra moja [p. Danuta Choińska – M.B.] twierdzi, że jeśli ta data [26 września – M.B.] jest prawdziwa, to mordu dokonali miejscowi komuniści sami lub w połączeniu z żołnierzami sowieckimi. Jeszcze 26 [w rzeczywistości od 27 - M.B.] września, według siostry, pod naszymi oknami żołnierze radzieccy stali na warcie (budynki szkoły), a zbrodnia miała miejsce w późniejszym terminie [28 września – M.B.], stąd nasze wątpliwości*⁵⁶.

Co wiemy na temat działalności nacjonalistycznej bojówki Artiemija Sadza? Stanowiła ją dobrze uzbrojona grupa miejscowej ludności, przeważnie ludzi w młodym wieku. Partyzanci Sadza brali udział we wzięciu do niewoli części spieszonego batalionu morskigo w okolicach wsi Tur-Zabłocie. Wiadomo też, że członkowie oddziału, którzy potem wykonali egzekucję, zgłosili się do tego zadania na ochotnika. Wyrok śmierci na polskich żołnierzach wydali jednak nie Ukraińcy, a Sowietci. Prócz bojówkarzy w rozstrzeliwaniu brali też udział miejscowi Ukraińcy, spośród których zidentyfikowano: Andreja Czagaię⁵⁷, Bazylego Czagaię (być może krewni) i Bazylego Maksymiuka. Nie znamy jednak nazwisk pozostałych sprawców mordu.

52 W. Czachajda, Relacja w zbiorach autora.

53 List K. Froehlich do M. Borowiaka z 23 lipca 1990 r.

54 We wrześniu 1939 r. nacjonałiści ukraińscy nękali cofające się jednostki Wojska Polskiego, mordowali i grabili uchodźców. Zdradziecka napaść Armii Sowieckiej na Polskę nieznacznie zahamowała ich działalność, ale nie dalszy rozwój organizacji OUN. Pamiętać trzeba także, że nacjonalistyczny ruch ukraiński jeszcze przed wybuchem II wojny światowej, a także i później, subsydiowany był przez niemiecką Abwehrę, dla której Ukraińcy zbierali i przekazywali informacje. Żołnierze Wojska Polskiego i marynarze Flotyli Rzecznej MW w Pińsku walczyli z Sowietami i Ukraińcami aż do pierwszych dni października.

55 Zadaniem wojsk okupacyjnych było „porządkowanie” zajętego terytorium wespół z lokalnymi jednostkami NKWD, co rozpoczęło się już w dniu napaści na Polskę. Dokonano wielu zbrodni wojennych – wziętych do niewoli, szczególnie oficerów, często likwidowano na miejscu, w czym sekundowali z entuzjazmem miejscowi komuniści. Egzekucja zarządzona na ich rozkaz oznacza ewidentne złamanie międzynarodowej konwencji o traktowaniu jeńców wojennych.

56 K. Froehlich, *op. cit.*

57 Czachajda i Czagaię to prawdopodobnie to samo nazwisko, a różnice wynikają z odmiennej transkrypcji z języka ukraińskiego. Być może to tłumaczy niechęć Włodzimierza Czachajdy do dalszych wyjaśnień.

W jaki sposób udało się zdobyć personalia sprawców? Okazuje się, że w 1942 r., trzy lata po zbrodni w Mokranach, dla potrzeb archiwum Komendy Okręgu Poleskiego Armii Krajowej, sporządzona została lista pomordowanych, zawierająca też nazwiska zbrodniarzy. Na takie materiały trafił śp. Czesław Hołub⁵⁸, autor książki *Okręg Poleski ZWZ-AK w latach 1939-1944*, gdy na krótko przed ostatecznym zniszczeniem wszedł w posiadanie części archiwum Komendy Okręgu Poleskiego Armii Krajowej. Okazuje się, że przechowywano tam również materiały o Mokranach. Wykaz ten zawiera nazwiska 28 oficerów i starszych podoficerów, którzy podobno zostali rozstrzelani.

Ów „akowski spis” został jednak sporządzony niestarannie; można w nim znaleźć kilkanaście przypadków błędnej pisowni stopni wojskowych, imion i nazwisk, ponadto znalazły się tu osoby, które dotychczas nie figurowały na liście ofiar. Niebawem udało się ustalić, iż ponad wszelką wątpliwość na terenie poleskiej wsi życie stracili:

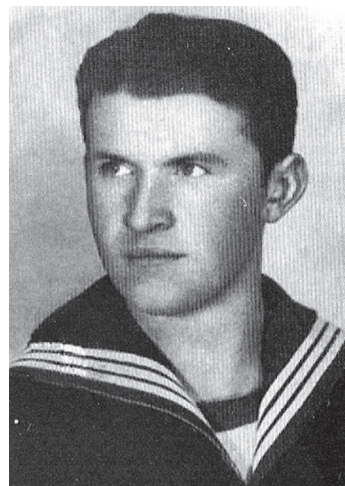
1. Bolesław Albo – st. bosm., zastępca kapelmistrza orkiestry Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku
2. Bolesław Chabałowski – chor. mar., pełniący obowiązki oficera mechanika 3. Dywizjonu Bojowego
3. Gabriel Deczer – bosm., solista (bas) orkiestry FRMW w Pińsku
4. Mieczysław Jarczyński – bosm., podoficer artylerii monitora ORP „Warszawa”
5. Władysław Kwinciński – bosm., kierownik maszyn jednostki uzbrojonej „Generał Szeptycki”
6. Józef Lis – bosm., zastępca dowódcy kanonierki rzecznej ORP „Zuchwała”; wg innych danych dowódca kanonierki ORP „Zaradna”
7. Jan May – por. mar., dowódca monitora rzecznej ORP „Warszawa”
8. Roman Mendyka – st. bosm., bosman okrętowy jednostki sztabowej ORP „Admirał Sierpinek”
9. Marian Radziejewski – st. bosm., kierownik radiostacji jednostki sztabowej ORP „Admirał Sierpinek”
10. Bogusław Roth-Rutyński – kpt. mar., oficer artylerii 3. Dywizjonu Bojowego
11. Ludwik Szefer – chor. mar., pełniący obowiązki oficera mechanika 1. Dywizjonu Bojowego
12. Wacław Leon Schwartz – st. bosm., kierownik kancelarii sztabu Flotylli Rzecznej MW w Pińsku
13. Stanisław Sęk – st. bosm., pełniący obowiązki oficera mechanika 2. Dywizjonu Bojowego



Bosman Mieczysław Jarczyński został zamordowany w Mokranach, zdjęcie zostało wykonane w Pińsku w drugiej połowie lat 30. XX wieku. Foto ze zbiorów Janiny Szatek



Siedzi st. bosm. Wacław Leon Schwartz, kierownik kancelarii sztabu Flotylli Rzecznej MW w Pińsku; zamordowany w Mokranach. Foto zbioru Mariusza Borowiaka



Bosman Władysław Józef Kwinciński, kierownik maszyn statku uzbrojonego ORP Generał Szeptycki. Zamordowany we wrześniu 1939 r. w Mokranach. Foto zbioru Mariusza Borowiaka

58 Korespondencja Cz. Hołuba do M. Borowiaka z lat 1991-1992.

14. Julian Tomaszewski – st. bosm., kapelmistrz orkiestry Flotylli Rzeczej Marynarki Wojennej w Pińsku

15. Wiernik, imię nieznane – bosm.

Śmierć w Mokranach ponieśli także oficerowie i podoficerowie wojsk lądowych:

16. Tadeusz Jacyna – kpt. saperów, dowódca plutonu pionierów 135. Pułku Piechoty rezerwy

17. Zygmunt Kazimierz Dąbrowski – por. saperów, zastępca dowódcy pionierów 135. Pułku Piechoty rezerwy,

18. N.N. – prawdopodobnie sierżant z Korpusu Ochrony Pogranicza.⁵⁹



Starszy bosman Roman Mendyka, podoficer na statku sztabowym ORP Admirał Sierpinek. Zamordowany w Mokranach, zdjęcie z 1928 r. Foto zbiory Mariusza Borowiaka



W środku stoi starszy bosman Marian Jan Radziejewski, kierownik radiostacji statku sztabowego ORP Admirał Sierpinek, zamordowany 28 września 1939 r. we wsi Mokran. Foto zbiory Mariusza Borowiaka



Starszy bosman Julian Tomaszewski – kapelmistrz orkiestry Flotylli Rzeczej MW w Pińsku, został zamordowany w Mokranach we wrześniu 1939 r. Foto zbiory Mariusza Borowiaka

⁵⁹ Według oficjalnej listy pomordowanych, których nazwiska figurują na tablicy obelisku upamiętniającego rozstrzelanych marynarzy Flotylli Rzeczej MW i żołnierzy WP w Mokranach, znajdują się: kapitan artylerii Bogusław Rutyński, porucznik marynarki Jan May, chorąży marynarki Bolesław Chabałowski, chorąży marynarki Ludwik Szefer, starszy bosman Bolesław Albo, starszy bosman Roman Mendyka, starszy bosman Waclaw Schwartz, starszy bosman Stanisław Sęk, starszy bosman Julian Tomaszewski, bosman Gabriel Deczer, bosman Mieczysław Jarczyński, bosman Władysław Kwinciński, bosman Józef Lis, bosman Marian Radziejewski, kapitan saperów Tadeusz Jacyna, porucznik saperów Zygmunt Kazimierz Dąbrowski, sierżant N.N.

Dalsze prace nad „mokrańską listą” przyniosły nieoczekiwane rewelacje. Na prośbę Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa wszystkie osoby figurujące w wykazach (relacje byłych marynarzy Flotyli) sprawdzone zostały przez inż. Jędrzeja Tucholskiego, autora i znanego badacza losów więźniów w sowieckich obozach w Kozielsku, Staszkanie i Starobielsku. Okazało się, że aż ośmiu (!) oficerów Flotyli Rzecznej MW w Pińsku wymienianych jako ofiary mordu w Mokranach figurują na liście katyńskiej. Według ustaleń są to:

1. Bronisław Bończak – kpt. mar. (1898-1940). Figuruje w spisie więźniów Starobielska sporządzonym przez NKWD w 1940 r. Tragiczne losy dowódcy 3. Dywizjonu Bojowego stały się znane dzięki materiałom, jakie w kwietniu 1990 r. otrzymał w Moskwie gen. Wojciech Jaruzelski. Wiarygodność tych materiałów potwierdza bratanek kapitana, Leszek Bończak, który oświadczył, że ostatnia wiadomość od zamordowanego w Charkowie stryja nadeszła w grudniu 1939 r. z obozu w Starobielsku.
2. Władysław Jasik (1890-1940) – kpt. art. Figuruje na liście sowieckiej więźniów Starobielska, zamordowany w Charkowie.
3. Edmund Jodkowski (1899-1939[?]) – kpt. mar. Figuruje w spisie więźniów Kozielska, prawdopodobnie był także więźniem Starobielska. Jego nazwisko nie występuje natomiast w wykazach NKWD, co nie wyklucza pobytu w jednym z „katyńskich” obozów. Jeżeli prawdziwa jest informacja o śmierci Jodkowskiego 31 grudnia 1939 r. w Starobielsku, nie mógł znaleźć się na wykazach sporządzonych przez NKWD w 1940 r. Najpewniej nie został zamordowany w Katyniu.
4. Jan Kierkus (1900-1940) – kpt. mar. Więzień Starobielska, prawdopodobnie zamordowany w Katyniu.
5. Arkadiusz Kisiel-Zahorański (1893-1940) – kpt. mar. w stanie spoczynku. Więzień Starobielska, figuruje na liście sowieckiej pod pozycją 1169.
6. Janusz Marciniewski (1912-1940) – por. mar. Więzień Starobielska. Zamordowany w Charkowie, zwłok nie zidentyfikowano.
7. Narcyz Małuszyński (1902-1940) – kpt. mar. Figuruje na sporządzonym na początku drugiej połowy kwietnia 1940 r. wykazie więźniów Kozielska przeznaczonych do przekazania NKWD obwodu smoleńskiego (czyli do rozstrzelania w Katyniu). Podczas ekshumacji w 1943 r. w Katyniu (wykaz niemiecki – AM 0869, wykaz sporządzony przez Polaków pracujących przy ekshumacji w Katyniu – nr 858) zidentyfikowano jego ciało. Przy zwłokach znaleziono kartę szczepienia i dwa listy.
8. Mieczysław Sierkuczewski (1895-1940) – kpt. mar. Jeniec obozu w Starobielsku, zamordowany w Charkowie, figuruje na liście NKWD pod pozycją 3017.

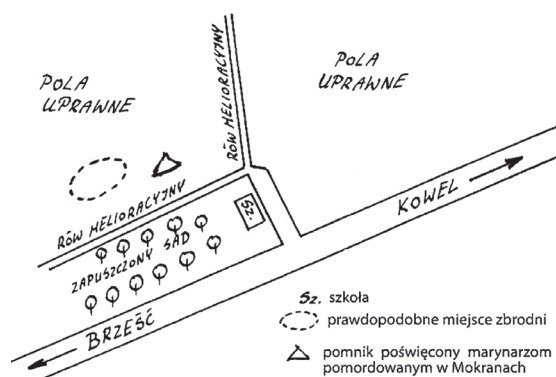
Przypuszczalnie początkowo wszyscy schwytni marynarze mieli zostać rozstrzelani w Mokranach. Wskazywałoby na to zmuszenie wszystkich bez wyjątku do zdjęcia mundurów i pozostawienie tylko w bieliźnie osobistej. Jednak z nieznanych powodów rozkaz został zmieniony i z grupy blisko 30 marynarzy i żołnierzy wyłączono ośmiu oficerów. Można spekulować, że sowiecki pułkownik, o którym wspomina w relacji W. Czachajda – przypuszczalnie dowódca 205. Pułku Strzeleckiego, który skontaktował się z komdiwem Czujkowem, ówczesnym dowódcą 4. Armii i uzyskał dodatkowe wytyczne odnośnie ośmiu wspomnianych oficerów Flotyli Rzecznej MW.

Kolejny problem stanowi dokładne wskazanie miejsc, gdzie Ukraińcy rozstrzelali, a potem pogrzebali polskich żołnierzy. Pierwotnie, w oparciu o zeznania podoficerów, którzy uszli z życiem uważano, że pomordowanych pochowano w pobliskim lesie (przeszło kilometr od miejsca zabudowań dworskich pp. Rayskich), a na ich mogile posadzono młode świerki i sosny. Obecnie wiemy, że polskich jeńców rozstrzelano w polu, kilkaset metrów na północy-zachód za zabudowaniami dworu Jerzego Rayskiego.

Od Domu Ludowego gdzie przetrzymywano marynarzy, na miejsce kaźni prowadziła szeroka droga, która za zabudowaniami dworskimi i domem popa przechodziła w polną ścieżkę. Tędy właśnie w czwartkowy poranek 28 września, poprowadzonych zostało pod eskortą ukraińskich nacjonalistów i czerwonoarmistów 17 polskich oficerów i podoficerów.



Dworek pp. Rayskich w Mokranach, zdjęcie z lat 30. Ubiegłego wieku. Fot. zbiory Mariusza Borowiaka



Plan sytuacyjny wsi Mokranach na dzień dzisiejszy (według rysunku M. Borowiaka)

Jak wspomniano, przed rozstrzelaniem zdarto z jeńców mundury, zdjęto buty, niektórym zabrano nawet koszule – najpewniej chodziło o uniemożliwienie identyfikacji ciał w razie ewentualnego odkrycia grobu. Rozstrzelani mieli prawdopodobnie związane ręce i nogi.

Nie udało się jednak odtworzyć przebiegu samej egzekucji – nie wiadomo czy mordercy stosowali „katyńską” technikę zabijania strzałem w tył głowy.

Miejscowi komuniści wykopali jeden duży dół. Było to niedaleko miejsca, gdzie poprzedniego dnia wieczorem jeden z oficerów Flotylli podjął nieudaną próbę ucieczki i został zastrzelony przez sowieckiego oficera, po czym pogrzebany. Niech przemówi p. Antonina Rayska, która pamięta ów dramatyczny dzień 28 września 1939 r: *Jeszcze dzisiaj, choć minęło [przeszło – M.B.] 50 lat, słyszę te straszne zbrodnicze strzały. Oczywiście nikt z nas [domowników – M.B.] nie był na miejscu. Wiem tylko od naszych fernali, że rozstrzelano 18 oficerów [oficerów i starszych podoficerów – M.B.]. Siedemnastu pochowano w jednym grobie, a jeden został zakopany jakieś sto metrów dalej. Nie wiem jednak, dlaczego. Może próbował uciekać*⁶⁰.

Natomiast żona kierownika szkoły, Krystyna B. Werszkowa, do dziś ma w pamięci słowa, które usłyszała na temat tragedii: *O samej zbrodni w Mokranach nic powiedzieć nie mogę, nie byłam tam już wówczas. Dosięgła mnie jednak (nie pamiętam, jaką drogą) informacja, że egzekucja odbyła się w pobliżu cerkwi [świątynia stała w sąsiedztwie dworu Rayskich – M.B.], że struga krwi polskich oficerów płynęła od cerkwi, aż do głównej drogi we wsi!*⁶¹

Słowa Antoniny Rayskiej o jeńcu, który został zastrzelony podczas próby ucieczki, potwierdza Włodzimierz Czachajda i dokument archiwalny udostępniony autorowi przez Czesława Hołuba. W ten sposób wyjaśniła się zagadka pojedynczej mogiły, do której to sprawy jeszcze wrócimy.

Niestety, podjęte jeszcze w 1989 r. zabiegi polskiego Konsula Generalnego w Mińsku, który usiłował wynegocjować w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Białoruskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej możliwość dokonania wizji lokalnej w prawdopodobnym miejscu zbrodni, zakończyły się niepowodzeniem. Tym samym nie udało się doprowadzić do ekshumacji.

60 List A. Rayskiej do M. Borowiaka..., Op. cit.

61 List K.B. Werszki do M. Borowiaka z 12 września 1990 roku.

Wolno sądzić, że wspomniane powyżej dramatyczne wydarzenia z jesieni 1939 r. tym silniej utkwily w pamięci cytowanego powyższego świadka, że oddziały sowieckie, które w ostatnim tygodniu września wkroczyły do Mokran, zajęły właśnie dworek Rayskich. W trakcie rewizji zaczęły grabić co cenniejsze rzeczy⁶².

Oddajmy ponownie głos Antoninie Rayskiej: *Sowieci, było ich około 10, w dworku w Mokranach pojawili się około 25-26 [27 – M.B.] września. Przeprowadzili rewizję w całym domu. Zabrali wszystkie zegary i zegarki, a było nas dużo osób. W tych dniach pojawili się we wsi uciekinierzy. Ludzie uciekali samochodami, końmi, na rowerach. Widok był straszny. Około 200-250 metrów od dworu stała szkoła. Tam mieszkał nauczyciel z dwójką dzieci. Budynek szkoły zajęło NKWD, i to oni u nas przeprowadzili rewizję. Po aresztowaniu brata wyprawiłam matkę i 14-letnią córeczkę, Ninę do Brześcia. Rosjanie cały nasz żywy inwentarz – krowy i konie, zabrali. Krowy popędzili do Brześcia, konie oddali naszym fernalom.*⁶³

Kilka tygodni po niemieckim ataku na Związek Sowiecki, w czerwcu 1941 r., w Mokranach po raz pierwszy upamiętniono miejsce spoczynku pomordowanych marynarzy z Pińska i żołnierzy Wojska Polskiego. Przez kilka lat dwa skromne, wyciosane z dębiny krzyże przypominały mieszkańcom wsi o tragedii, za którą odpowiadało kilku z nich.



28 września 1991 r. w Mokranach miała miejsce uroczystość odsłonięcia pomnika upamiętniającego tragiczne losy polskich marynarzy. Fot. zbiory Mariusza Borowiaka



62 Zdaniem Antoniny Rayskiej, siostry właściciela majątku w Mokranach, zbrodnia popełniona przez żołnierzy sowieckich i bandę Ukraińców (według ówczesnej posiadanej wiedzy) miał miejsce nie 26 września (data oficjalnie uznawana), ale pod koniec września lub nawet 1 lub 2 października 1939 r. Takie stanowisko pani Antonina opiera na fakcie, że 3 października czerwoarmieści zabrali jej brata, Jerzego Rayskiego, który został później wywieziony do archangielskich lasów. Odpowiedzialność za eksterminację miejscowej ludności (inteligencję), w pierwszych dniach października 1939 r., ponosi dowództwo 205. Pułku Strzelców oraz 2. Dywizji 158 Pułku Artylerii, które 27 września, zorganizowało tymczasowy sztab w budynku „starej” szkoły. Warto zwrócić uwagę na fakt, że data rozstrzelania polskich żołnierzy zbiegła się z rozmieszczeniem wojsk sowieckich w Mokranach!

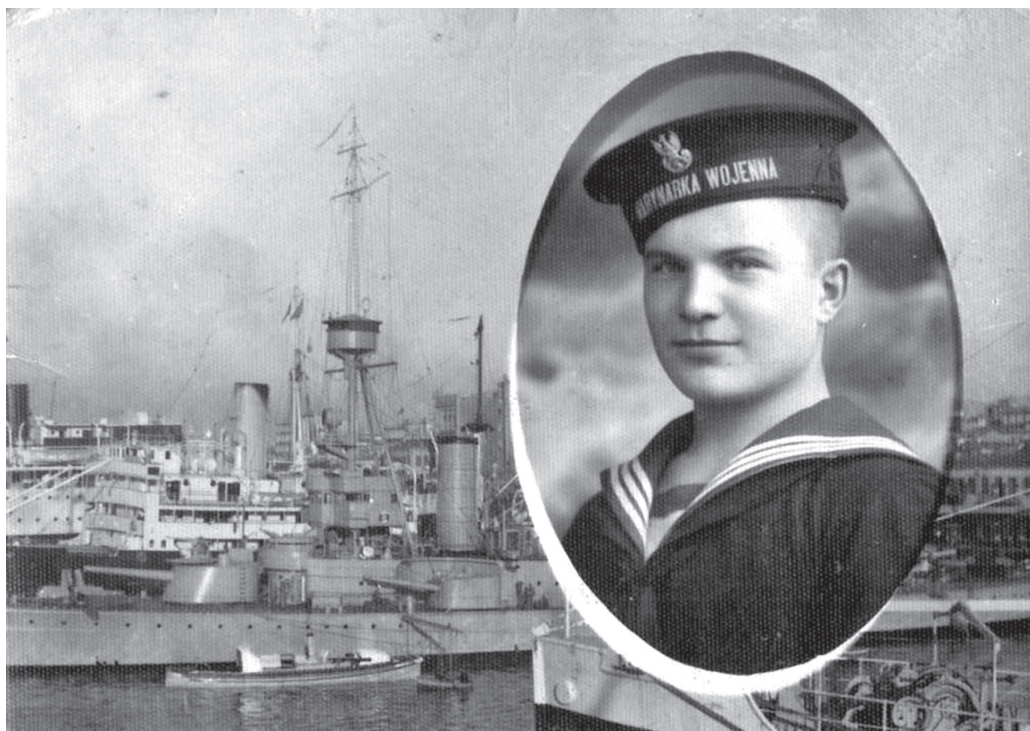
63 E. Elbanowska, Jak było w Mokranach, Polskie Radio Pr. 1, audycja z 7 września 1990 roku, nagranie w zbiorach prywatnych autora. Pretekstem do przygotowania audycji był artykuł M. Borowiaka, Kto zginął w Mokranach?, „Express Wieczorny-Kulisy” z 20 czerwca 1990 roku, s. 17.

Pamięci Kazimierza Kowalczyka For the memory of Kazimierz Kowalcyk

Przypomniano jednego z marynarzy Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej, zamordowanego podczas transportu grupy jej marynarzy z końcem września 1939 ujętych przez Rosjan do niewoli.

One of the sailors of the Polish River Fleet have been remembered here. Murdered by Soviets during the transport of a group of prisoners of war - sailors, at the end of September 1939.

Międzynarodową Konferencję „Zapomniane bandery. Flotylle rzeczne II Rzeczypospolitej” (24-25 maja 2019) wiążemy z przygotowaniem wystawy dziejów Flotylli Rzecznych, co też przynosi efekty nieoczekiwane. Okazuje się, że w Flotylli Pińskiej służył brat babci Jacka Króla – wiceprezesa Zarządu Fundacji. Tak oto do zbiorów Fundacji trafiła nieznana dotychczas fotografia, kryjąca pamięć rodziny o Kazimierzu Kowalczyku. Może i w innych rodzinnych archiwach utrzymano fotografie i dokumenty marynarzy flotylli Wiślanej lub Pińskiej. Będziemy wdzięczni za możliwość ich zeskanowania. A dzisiaj słów kilka o Kazimierzu Kowalczyku.



Kazimierz Kowalcyk

Służył w Flotylli Pińskiej Marynarki Wojennej, jako starszy marynarz, nadterminowy. Ujęty przez Rosjan w końcu września 1939, jeńiec wojenny zamordowany został w pobliżu miejscowości Małoryta na Polesiu.

Po samozatopieniu okrętów Flotylli Pińskiej, na co zdecydowano się po agresji Związku Radzieckiego na Polskę, w obawie przed przejęciem okrętów przez nieprzyjaciela, a to z powodu niskiego stanu wód na „morzu Pińskim” uniemożliwiającego ich dyslokację, z ok. 1000 „spieszonych” marynarzy stworzono Batalion Morski. Włączono go do grupy KOP gen. Wilhelma Orlik-Rückemanna. 23 września tocząc walki z rosyjskim agresorem zdecydowano o dołączeniu Grupy KOP do stworzonej ad hoc Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” gen. Franciszka Kleeberga. Grupa ruszyła do Włodawy, podzielona na trzy kolumny, południowa pod dowództwem kpt. Bronisława Bończaka ruszyła na Kamień Koszyrski i dalej Ratno. W kolumnie tej, w ciężkim marszu nienawykłych ku temu marynarzy, szedł Kazimierz Kowalczyk

W okolicach Kamienia Koszyrskiego grupa licząca ok. 200 marynarzy zatrzymała się na postój, w wyniku czego w dalszym marszu utraciła kontakt z główną kolumną i maszerowała już samotnie. W okolicach Małoryty, na kolejnym postoju, grupa została otoczona przez Rosjan, rozbrojona, ograbiona z osobistych przedmiotów i popędzona do Mokran, odległych o blisko 70 kilometrów. Tych, którzy nie nadążali za tempem marszu mordowano, by marszu nie spowalniali.

Jednym z tych, który nie nadązał był Kazimierz Kowalczyk. Cierpiał na rwę kulszową. Konwojent, z bliskiej odległości strzelił do niego z karabinu. Marynarz padł i pozostał na drodze. Resztę popędzono dalej, do Mokran. Tam zamordowano grupę oficerów i podoficerów. Mokranę zyskały miano „Marynarskiego Katynia”.

O okolicznościach śmierci Kazimierza opowiedział w 1943 r. starszemu wachmistrzowi Józefowi Królowi (dziadkowi Jacka, mężowi siostry Kazimierza), służącemu w 14 Pułku Ułanów Jazłowieckich, wchodzącemu w skład Pierwszej Dywizji Panczernej gen. Stanisława Maczka jego przyjaciel z lat przedwojennych Jan Kołakowski, bosman, w czasie wojny służący na ORP „Dragon”, a znał je z opowieści marynarzy Flotylli Pińskiej, którzy wraz z Kowalczykiem zostali ujęci przez Rosjan i pędzeni do Mokran. Szczęśliwie z Rosji wyszli, służąc na „Dragonie” mogli dać świadectwo zbrodni. Jan Kołakowski poległ na polu chwały, nocą z 7/8 lipca 1944 r. podczas niemieckiego ataku torpedowego na „Dragona”, w czasie alianckiej inwazji na wybrzeża Normandii.



Echa flotylli i Polesia. Marynarz, poeta, kapral

Echoes of the flotilla and Polesie, Mariner, poet, corporal

Szeroki zakres tematyczny konferencji „Zapomniane bandery. Flotylla rzeczne II RP” pozwala przypomnieć biografie związane nie tylko z historią Pińskiej Flotylli Rzecznej, ale też ogólnie z Polesiem, gdzie flotylla istniała, działała i dopełniła losu. Poniżej zostały naszkicowane postacie trzech ciekawych ludzi, fragmenty biografii których mogłem poznać czy jako dziennikarz z Moskwy, czy członek Białoruskiego Towarzystwa Historyczno-Krajoznawczego. Są to kapitan marynarki RP Edmund Jodkowski, jego bratanek i imiennik, poeta rosyjski Edmund Jodkowski oraz kapral polskiego Korpusu Ochrony Pogranicza Marian Waliszewski.

The wide thematic scope of the conference „Forgotten Flags. River Flotilla II of the Republic of Poland” allows to recall biographies related not only to the history of the Pinsk River Flotilla, but also to Polesie in general, where the flotilla existed, operated and fulfilled its fate. Below are sketched figures of three interesting people, fragments of biographies which I could get to know either as a journalist from Moscow or a member of the Belarusian Historical and Sightseeing Society. These are the captain of the Polish Navy Edmund Jodkowski, his nephew and namesake, the Russian poet Edmund Jodkowski and the corporal of the Polish Border Corps Marian Waliszewski.

I. Edmund i Edmund Jodkowsy

Latem 2017 roku nurek-amator, członek Białoruskiego Towarzystwa Historyczno-Krajoznawczego pan Leonid Dubina z Pińska odnalazł i dotknął leżące na dnie Prypeci fragmenty rozdartego wybuchem monitora ORP „Wilno”, będącego jednym z dwóch najsilniejszych i najbardziej nowoczesnych okrętów Flotylli Rzecznej, zatopionego przez własną załogę 18 września 1939. Miejsce to znajduje się niemal na trawersie wsi Osobowicze, leżącej w odległości godziny jazdy samochodem z Pińska, polnymi drogami na wschód. Rozkaz o wysadzeniu okrętu w powietrze wydał jego dowódca kapitan marynarki Edmund Jodkowski.

Był wnukiem powstańca styczniowego Juliana Jodkowskiego, dziedzica spod Grodna, i synem bezmajątnego już inżyniera kolejnictwa Józefa Jodkowskiego. Jodkowsy herbu Nałęcz to starodawna szlachta Wielkiego Księstwa Litewskiego. Protoplasta rodu Jedko Bujwidny (dziś powiedzielibyśmy Gwałtowny) z Powiatu Rosieńskiego na Żmudzi (z którego pochodzi m.in. Oleńka Billewiczówna) otrzymał godność rycerską za panowania Kazimierza Jagiellończyka w roku 1490. W następnym pokoleniu jego potomni usadowili się jako szlachcice i dziedziczni ziemianie na Grodzieńszczyźnie. Imię Jedko stopniowo przeistoczyło się w nazwisko Jodkowski.

Syn wywłaszczonego powstańca styczniowego inżynier-inspektor kolei Józef Jodkowski, pracujący w Smoleńsku na Kolei Moskiewsko-Brzeskiej, miał trzech synów. Edmund, przyszły dowódca „Wilna”, urodził się 21 listopada 1899. Po nim przyszli na świat Feliks i Witold. We wrześniu 1914, miesiąc po rozpoczęciu pierwszej wojny światowej, czternastoletni Edmund rozpoczął naukę w Morskim Korpusie Kadetów w Petersburgu. W warunkach wojny na Bałtyku starsze roczniki uczniów – gardemarynów – były kierowane do Władywostoku do odbywania praktyki morskiej na Dalekim Wschodzie. Tam też udał się latem 1917 roku Edmund i tam w listopadzie dowiedział się o dokonanym w Piotrogradzie przewrocie bolszewickim.

W latach 1918-1920 cała Syberia znajdowała się pod władzą Naczelnika Państwa (Białej Rosji) admirała Kołczaka, a po jego śmierci jego następców. W Białym Państwie najsprawniej funkcjonował znajdujący się najdalej od frontu walki z Armią Czerwoną Daleki Wschód. Zajęcia i praktyki gardemarynów odbywały się w sposób niezakłócony, ich okrętem szkolnym jest krążownik pomocniczy „Oriol”, okręt o bardzo ciekawej historii, wykraczającej poza ramy niniejszego szkicu. Na początku 1920 roku sytuacja na froncie przybiera cech katastrofy, białe wojska gwałtownie cofają się na wschód; odtworzony we Władywostoku Korpus Morski ewakuuje się na tymże „Orle” najpierw do Singapuru, tam w kwietniu 1920 Edmund Jodkowski dostaje tak zwany wstępny stopień oficerski gardemaryna okrętowego. Zapada decyzja dalszej ewakuacji Korpusu do Sewastopola, gdzie na południu Rosji nadal walczy armia generała Wrangla. Jednak w Aleksandrii nadchodzi wiadomość, że sytuacja na Krymie już jest beznadziejna, i „Oriol” udaje się do Dubrownika. W Jugosławii zaczynają powstawać pierwsze rosyjskie struktury emigracyjne. Jodkowski przenosi się do Belgradu i pozostaje tam co najmniej do roku 1923, uczestnicząc w działalności tych struktur. W końcu wyjeżdża do odrodzonej Polski, zgłasza się do Marynarki Wojennej, dostaje stopień podporucznika i rozpoczyna służbę.



Gardemaryn (kadet rosyjskiego Korpusu Morskiego) Edmund Jodkowski w czasie praktyki morskiej na Dalekim Wschodzie. Jest to prawdopodobnie jedyne jego zdjęcie po stronie rosyjskiej.



Krążownik pomocniczy „Oriol”, dawny parowiec pasażersko-towarowy, pod rosyjską wojenną banderą Świętego Andrzeja.

Nie znamy losów dwóch młodszych braci, Feliksa i Witolda Jodkowskich, w okresie pierwszej wojny światowej, rosyjskiej rewolucji 1917 roku i następującej po bolszewickim zamachu stanu wojny domowej. Wiemy, że obaj pozostali w Rosji Radzieckiej. Obaj zostali inżynierami – Feliks inżynierem budownictwa w Moskwie, najmłodszy Witold w Białgorodzie. Feliks ożenił się z moskwianką Alewtyną Kałasznikową, inżynierem maszyn. W dzieciństwie ukończyła klasę fortepianu i w wieku dorosłym czasem występowała na imprezach swojej fabryki, co w przyszłości pozwoliło ich dorosłemu jedynakowi mówić, że jest synem wyrobnika i pianistki. Na przełomie lat dwu-



Najbardziej znane zdjęcie poety Edmunda Jodkowskiego.

dziestych i trzydziestych do Feliksa, do Moskwy co najmniej dwukrotnie przejeżdżał z Polski starszy brat Edmund, w rodzinnych spotkaniach uczestniczył też Witold z Białgorodu. Edmund z zapałem opowiadał o służbie marynarza, zostawił swoje zdjęcia w mundurze oficerskim. Na cześć starszego brata Feliks dał pierwszemu swemu dziecku imię Edmund.

Edmund Jodkowski młodszy urodził się w Moskwie 6 sierpnia 1932. Do Moskwy do rodziny sprowadzono owdowiałą babcię Jodkowską, dzięki której Edmund nie zapomni, że po ojcu jest Polakiem.

W połowie lat trzydziestych stalinizm sięga szczytu, areszty i zesłania stają się nagminne. Feliks pisze do brata do Polski, by dla bezpieczeństwa braci lepiej zaniechał przyjazdów. W wigilijną noc roku 1937 z domu w Białgorodzie został zabrany przez NKWD Witold i wiosną 1938 tamże rozstrzelany. Feliks z Moskwy w sposób zawołany, ale zrozumiały dla brata listownie daje mu znać o tym co się stało i że wszelka korespondencja musi ustać.

Kilkanaście miesięcy później, 18 września 1939 na Prypeci, nieopodal wsi Osobowicze, w obliczu toczącej się siłą dwóch frontów armijnych ze wschodu nawałnicy radzieckiej, kapitan marynarki RP Edmund Jodkowski w odróżnieniu od innych dowódców Flotyli Rzecznej, osadzających swoje okręty na dnie w nadziei, że się powróci i okrętu podniesie, stojąc na mostku ORP „Wilno”, rozkazuje swój okręt – pierwszy i jak się okaże ostatni, którym dowodzi – wysadzić w powietrze z użyciem całości posiadanej amunicji i ładunków wybuchowych, aby na pewno nie dostał się do rąk Sowietów. Gdy po dwóch dniach załoga bliźniaczego monitora ORP „Kraków”, mijająca to miejsce, marynarze byli zdruzgotani strasznym widokiem tego co pozostało po pięknym okręcie.



Edmund Jodkowski junior tworzy

Kapitan Edmund Jodkowski z grupą innych wyokrętowanych marynarzy Flotyli Rzecznej, spieszących dołączyć do powstałej Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” generała Kleeberga, został ujęty przez oddział czołgów Armii Czerwonej i przekazany NKWD. Zginął rozstrzelany. Opracowania polskie podają jako czas i miejsce jego śmierci wrzesień 1939 i Mokransy pod Brześciem, źródła rosyjskie – wiosnę 1940 i Piaticchatki pod Charkowem lub sam Charków. Zagadnienie wymaga dalszych poszukiwań archiwalnych.

W Moskwie jego brat Feliks Jodkowski latem 1941 po napaści Niemiec na Związek Radziecki został zmobilizowany do wojsk technicznych i przeżył wojnę. W latach wojny oboje z żoną wstąpili do WKP(B) – Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii Bolszewików. Nie były to przypadki osobnionne – ci co wstępowali do partii w czasie wojny robili to w najlepszej wierze.

Ich syn Edmund Jodkowski ukończył w Moskwie po wojnie szkołę średnią, następnie wydział dziennikarstwa Uniwersytetu Moskiewskiego. Pierwszą pracę zawodową podjął w jednej z gazet na Ałtaju (region w południowej Syberii), po kilku latach wrócił do Moskwy, gdzie całe życie po-

święcił pracy poetycko-literackiej i dziennikarskiej. Jako poeta został zauważony i doceniony jeszcze w ostatniej klasie szkoły przez znanego poetę radzieckiego Michała Swietłowa. W wieku lat trzydziestu był już dostatecznie znanym i drukowanym.

Był typowym przedstawicielem inteligencji twórczej tamtego pokolenia, które przeszło ewolucję od entuzjazmu wobec oficjalnie deklarowanych idei ustrojowych do krytycyzmu do nich, czy wręcz negacji i poszukiwania prawdy w innych dziedzinach. Analogiczny proces, niekiedy w sposób ekstremalny, przechodziło w tym czasie wielu innych twórców. Jodkowski nigdy nie udzielał się politycznie, nie przechodził od skrajności do skrajności, nie pisał wierszy bałwochwalczych czy nihilistycznych. Początkowo szukał romantyki wielkich inwestycji syberyjskich prowadzonych z udziałem szerokich mas komsomolskich, entuzjazmu pierwszych badań kosmicznych. Kilka cytatów z jego tekstów do piosenek z tamtego okresu weszło do obiegu, do dziś żywe są w Rosji jego powiedzonka jak chociażby „*Partia powiedziała: trzeba! Na to jej Komsomoł: zrobię!*” (porównaj polskie *Pomożecie? – Pomożemy!*). Stopniowo jednak coraz bardziej kieruje się ku ogólnie rozumianej liryce, czasem porównywalnej z liryką Bułata Okudźawy, z którym się przyjaźnił. W drugim, nie cenzurowanym obiegu, publikował utwory ponure czy sarkastyczne wobec zniekształceń realiów radzieckich. Stworzył i przez kilkanaście lat kierował czasopismem „Wiadomości literackie”, neutralnym politycznie a skierowanym na promocję autorów mniej znanych, w tym piszącej młodzieży z prowincji. Sporo pisał dla dzieci. Z jego nielicznej prozy znana jest właściwie tylko powieść „Marsjanka szwenda się Arbatem”. Arbat to jedna z najbardziej znanych ulic Moskwy.

Zginął potracony ciężarówką nieopodal własnego domu w nowej dzielnicy Moskwy 12 maja 1994. Miał sześćdziesiąt jeden lat. Spoczywa na Cmentarzu Ignatowskim.



Grób poety

Nie mówił po polsku. Ale był świadom polskiego pochodzenia. W wieku dziecięcym i nastoletnim wiele czasu na zmianę spędzał z babciami Polką i Rosjanką. Z jego sporej spuścizny poetyckiej zacytujmy wiersz o dwoistości krwi (motto pochodzi z bardzo znanego wiersza Mariny Cwietajewy „Do babci Polki”):

Edmund Jodkowski
przełożył Michał Nostrzyk

DWOISTOŚĆ KRWI

*W obie babunie wdała się wnuczka
(Marina Cwetajewa)*

Dwie babki chowały mnie. Rośłem,
A pamięć ich droga mi była.
Krew Polski wespół z krwią Rosji
Zmieszła się w moich żyłach.

I oto w nurcie tym ciemnym,
W mej krwi rozdwojonym strumieniu
Paliły żarem podziemnym
Duma na przemian z cierpieniem.

Niełatwo jest, kiedyś wezwany
Do odpowiedzi na lekcji,
Rozumieć, jak patrzył Susanin
Na polski bandolet szlachecki.

Płakałem wtulony w poduszkę,
Goryczą wierszy zatruty.
I szli kosynierzy Kościuszki
Wraz ze mną na Sybir, pod knuty.

Lecz wiem, że puchary pienne
Na święcie zawsze współczesnych
Wychył Mickiewicz i Puszkina –
Prapradziadowie mych pieśni.

II. „Hubal Polesia”

O kapralu Marianie Waliszewskim wiemy nieporównywalnie mniej.

Pod koniec lat 1980. w okresie trwającej w ZSRR *perestrojki* gościł na Polesiu obywatel USA pan Mojżesz Rabinowicz, urodzony w poleskim Dawidgródku, rocznik 1920. Przyjechał szukać śladów wydarzeń, które przeżył bezpośrednio po 17 września 1939.

Leżący nad Horyniem Dawidgródek był i pozostaje typowym miasteczkiem Polesia, przed wojną znajdował się w odległości dwudziestu kilku kilometrów od granicy z ZSRR po stronie polskiej. Od momentu powstania Korpusu Ochrony Pogranicza stacjonował tam 17. Batalion Graniczny „Dawidgródek”. Każdy z batalionów miał do utrzymania i kontrolowania odcinek granicy długi na 70-90 kilometrów, podzielony pomiędzy stojącymi mniej-więcej co pięć kilometrów bezpośrednio na granicy strażnicami. Od północy sąsiadem batalionu z Dawidgródka był 16. Batalion Graniczny „Sienkiewicz”, sektory dwóch batalionów dzieliła Prypeć, główna rzeka Polesia. Dowództwo 16. batalionu mieściło się w Sienkiewiczach, będących miejscowością jeszcze mniejszą od Dawidgródka z niemal wyłącznie drewnianą parterową zabudową, ale za to z małą stacją kolejową. Granica państwowa w sektorze Sienkiewicz przebiegała w całości wzdłuż rzeki Słucz, lewym dopływem Prypeci, płynącej tam niemal wyłącznie w zalesionym terenie. I tam właśnie, za Prypeć, trafił powołany do wojska wiosną 1939 rekrut Mojżesz Rabinowicz. Gdy wybuchła wojna, był dziewiętnastoletnim szeregowym.

stanowisku w wiosce. Już następnej nocy Sowieci wkroczyli do Sienkiewicz. Nasza trójka dowiedziała się od ludności, że żołnierze polscy są rozbrajani i brani do niewoli. W tej sytuacji kapral stojąc w lesie zdjął czapkę i całując orzełka oznajmił swym podwładnym że nikt go z przysięgi nie zwalniał, bolszewikom broni nie złoży i będzie kontynuował walkę póki żyje, dwaj zaś młodzi – owszem, on rozumie - niech postępują jak chcą. Odrzekli, że nie opuszczą dowódcy.

Rozpoczęły się peregrynacje, obserwacje, zwiady, leśne noclegi, manewrowanie, kapral Waliszewski, gdy wyszli poza obszar posiadanej mapy, kreślił plany terenu w poprzek noszonego prywatnego listu i koperty. Znaleźli wsparcie w leśniczym, pomógł w aprowizacji i w razie potrzeby ofiarował siebie ze strzelbą. Najnowszych wiadomości o sytuacji w kraju udzielił zawiadowca stacji Sienkiewiczze. Powitał trójkę żołnierzy w polskich mundurach jak zstępujących z nieba aniołów. W rozmowach Waliszewski ręczył, że niedługo wojsko polskie powróci, wsparte przez aliantów.

Do zajętych miasteczek wkroczyło razem z Armią Czerwoną NKWD, zaczęły się aresztowania. Po dokładnym zwiadzie oddział w składzie trzech KOP-owców i leśniczego przeprowadził atak na kilkusobowy patrol NKWD konwojujący grupę więźniów. Dla nich uwolnienie przez Polaków było cudem. W starciu nikt z oddziału Waliszewskiego nie ucierpiał, nieprzyjacieli zaś miał zabitych. Nazajutrz ruszyła obława z przeczesywaniem lasu, padły strzały. Ranny, unieruchomiony Waliszewski kategorycznie rozkazał dwójce podwładnych zostawić mu karabiny, natychmiast rozproszyć się i wracać do domów. Dramatyczny moment konieczności wykonania rozkazu pozostał panu Rabinowiczu w pamięci na zawsze. Słyszał osłaniające go strzały dowódcy. Sam uratował się.

Wrócił po pięćdziesięciu latach. Jedynym, co w podjętych na Białorusi poszukiwaniach trafił wskórać, była oficjalna odpowiedź z Homla, że nazwisko Mariana Waliszewskiego figuruje na liście osób rozstrzelanych w 1939 roku. Homel to najbliższe Sienkiewiczom miasto obwodowe położone za przedwojenną granicą, po stronie radzieckiej. Z kolei w rodzimym Dawidgródku nie znalazł nikogo kto by go sobie przypomniał. Przyjechał już po zapoznaniu się z archiwami w Warszawie. Dzięki temu wiedział, że trzeci uczestnik patrolu zginął kilka lat później, walcząc w szeregach armii generała Berlinga.

O tej historii koledzy z Białoruskiego Towarzystwa Historyczno-Krajoznawczego dowiedzieli się przypadkowo od osoby towarzyszącej panu Rabinowiczowi w jego podróży na Białoruś. Zdziwili się, że przewodnik p. Rabinowicza nie pytał gościa o jego losy po wrześniu 1939 roku, że nie był ciekaw jak trafił on do Stanów Zjednoczonych. Przewodnik nie pamiętał już nazwiska trzeciego żołnierza patrolu. Udo-



Współczesna kaplica prawosławna w odległości paruset metrów od wjazdu do Sienkiewicz, za nią ciągnie się przez kilkanaście kilometrów do brzegu Słuczy las.



Drewniany kościół w Sienkiewiczach zbudowany na początku lat 1930. z udziałem sił i środków Korpusu Ochrony Pogranicza. Spalony w czasie wojny, nie został odbudowany.

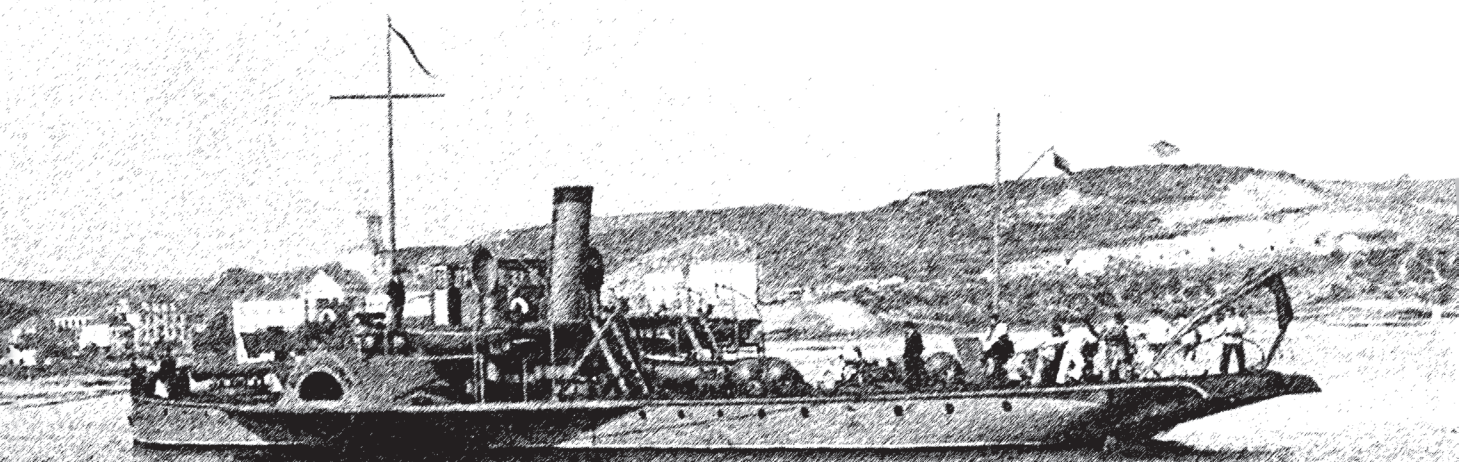
stąpił kontakt, ale okazało się, że pan Rabinowicz już w 2011 roku nie żył. Nie żyje już także Przewodnik, od siedmiu lat.

W Dawidgródku można dziś obejrzeć zachowaną część budynku dawnego dowództwa i kozar 17. Batalionu Granicznego „Dawidgródek”. W jego sektorze parę lat temu koledzy wędrujący przedwojenną granicą polsko-radziecką zidentyfikowali koło wsi Lutki ślady jednej ze strażnic KOP. W roku 1939 strażnic takich w sektorze było piętnaście, nie wszystkie używane. Znajdowały się na terenach współczesnych pól uprawnych, łąk, a w części nadal i bagien. Z kolei po przeciwnej stronie płynącej prostopadle do byłej granicy Prypeci, w mniejszych a dawniej drewnianych Sienkiewiczach nie pozostało po KOP-ie i jego 16. Batalionie Granicznym nawet śladu. Dzisiaj to sympatyczna mała miejscowość ofiarująca m.in. agroturyzm. Nie wiemy, czy ślady strażnic zachowały się w lasach nad Słuczą.

We wrześniu 1939 trzyosobowy patrol działał, jak można przypuszczać, kilkanaście dni. W nocy na 17 września prawdopodobnie znajdował się w północnej części sektora batalionu, gdzie strażnice ze szcątkową wobec wojny z Niemcami załogą zostały wystrzelane lub zmuszone do odwrotu w ciągu godziny czy dwóch. Ciało ujętego lecz nieugiętego dowódcy patrolu gdzieś bezimiennie przyjęła ziemia, jak parę milionów innych ofiar stalinizmu. Ale w naszej pamięci imię Mariana Waliszewskiego, „Hubala” Polesia, przetrwało, ocalało od zapomnienia i ta Konferencja, prowadzona pod egidą Muzeum Odry Fundacji Otwartego Muzeum Techniki jest okazją by o nim wspomnieć i uczcić jego pamięć, żołnierza Rzeczypospolitej, który munduru nie zrzucił i broni nie złożył.



Okrety rzeczne



Klasyfikacja rzecznych okrętów wojennych państw europejskich

The classification of riverine warships of the European countries

Przedstawiono problemy związane z klasyfikacją rzecznych okrętów wojennych. Zbadano część tego zagadnienia dokonując przeglądu sposobów klasyfikowania tych okrętów w wybranych państwach europejskich oraz związanej z tym ich nomenklatury sięgających narodowych tradycji i poglądów. Rozważania te mogą stanowić punkt wyjścia dla stworzenia w dalszej perspektywie racjonalnej ich klasyfikacji.

The report presents issues related to classification of riverine warships. A part of this subject was analyzed in terms of allocation of such warships in chosen countries, along with their descriptions in various languages, taking into consideration national history and beliefs. The advisements were treated as a starting point for creating a pattern for rational classification of the aforementioned vessels.

Wstęp

Początkowo naszym zamiarem była propozycja przedstawienia klasyfikacji rzecznych okrętów wojennych w kontekście ich wielkości, uzbrojenia, cech konstrukcyjnych oraz oczywiście przeznaczenia, gdyż w literaturze nie znajdujemy takiego podziału. Jednak działanie takie musi być poprzedzone analizą, jak te okręty klasyfikowane były lub są w poszczególnych krajach. W trakcie tworzenia niniejszego opracowania etap ten rozrósł się do sporych rozmiarów i finalnie zdecydowano się do ograniczenia niniejszego opracowania tylko do tego zagadnienia.

Analizie poddano floty rzeczne wybranych państw europejskich, szczególnie tych, które brały udział w zmaganiach na wodach śródlądowych. Kwerenda źródeł dowiodła sporego zamieszania w tym zakresie. Te same okręty w różnych państwach są niekiedy klasyfikowane w różny sposób, przede wszystkim z powodu grupowania ich według własnych klasyfikacji, a często tylko wizji i oceny autorów publikacji. Istotne są tu kwestie językowe, a więc dosłowne tłumaczenia, które w niektórych przypadkach dają dość kuriozalne wyniki, gdyż klasy lub podklasy okrętów są niekiedy określane kontekstowo lub historycznie, a przez to często z sobą mylone.

W kolejności alfabetycznej, za wyjątkiem Polski umieszczonej na końcu wykazu, przedstawiamy zasady klasyfikacji okrętów rzecznych w poszczególnych państwach. W celu utrzymania klarowności i jednoznaczności wywodów, a także poszukiwań w materiałach źródłowych, w nawiasach kursywą podajemy nazwy klas i rodzajów okrętów w języku państwa, które jest omawiane.

Austria

Monarchia Habsburska przekształciła się w Cesarstwo Austrii w 1804 roku, a w 1867 w Monarchię Austro-Węgierską istniejącą do 1919 roku, a określaną najczęściej jako Austro-Węgry. Klasyfikację rzecznych okrętów wojennych w kontekście czasowym można podzielić na dwa okresy. Pierwszy z nich rozpoczyna się pod koniec wieku XVII i trwa niemal do końca XIX wieku. Flotę rzeczną dzieli się wówczas według konstrukcji okrętów, a ich przeznaczenie jest tylko uzupełnie-

niem tej klasyfikacji. We Flotyli Reńskiej (1795-1797) były to wiosłowo/żaglowe (wiosłowe?) łodzie artyleryjskie (*Kanonenschaluppe*) i uzbrojone jednostki żaglowe określane ogólnie jako „Czajka” (*Patrouillentschaik*), a we Flotyli Jeziora Bodeńskiego (.3-11.1799) znajdujące się tam jednostki wiosłowo/żaglowe jako łodzie patrolowe (*Wachboote*). Z kolei we Flotyli Jeziora Garda (1797-1802), pobrzmiwa akcent morski, gdyż wchodziły w jej skład artyleryjska wiosłowo/żaglowa galeota (*Galeotte*), a ponadto wspomniane wcześniej łodzie artyleryjskie (*Kanonenschaluppe*) i patrolowe (*Patrouillenfahrzeuge*). W latach 1813-1838 pojawiły się kanonierki (*Kanonenboote*), a w latach 1850-1866 korweta (*Korvette*), statki uzbrojone (i znów akcent morski - *Aviso 2. Klasse*) oraz statki transportowe określane jako *Transportsegelschooner*, a więc pod względem przeznaczenia i konstrukcyjnym jest to żaglowy szkuner transportowy¹.

We Flotyli Dunajskiej pojawia się praprzodek późniejszych monitorów - fregata rzeczna (*Donaufregatte*), wiosłowo/żaglowe? okręty artyleryjskie - kanonierki (*Kanonenboote*), pływające baterie (*Kanonierbarke*), chociaż nazwa tłumaczona dosłownie oznacza barkę artyleryjską oraz małe statki (kutry?) uzbrojone (*Kanonierschaluppe*).

Lata 1813-1840 to okres wiosłowo/żaglowych jednostek artyleryjskich określanych jako „Czajka” (*Tschaiken*), które zostały klasyfikowane według ich wielkości jako:

- Duża Czajka (*Doppeltschaiken*, dosł. Podwójna Czajka);
- Czajka (*Ganztschaiken*);
- Średnia Czajka (*Halbtschaiken*, dosł. Półczajka);
- Mała Czajka (*Vierteltschaiken*, dosł. Ćwierćczajka);
- Czajka patrolowa (*Patrouillentschaiken*, będąca de facto łodzią).

W latach 1849-1866 pojawiają się statki uzbrojone (*Kriegsdampfer*, dosł. *Uzbrojone parowce*) oraz kanonierki (*Kanonenboote*), klasyfikowane pod względem rodzaju napędu na bocznołutowe (*Radkanonenboote*) oraz śrubowe (*Schraubenkanonenboote*)².

Lata 1867-1919 obejmują okres Austro-Węgier i tam zostaną omówione.

Po 1919 roku kilka jednostek po byłej monarchii było klasyfikowanych jako okręty patrolowe (*Patrouillenboot*, w skrócie *PBoot*), będące w rzeczywistości wielkości monitora typu „Patrouillenboot i” oraz statki uzbrojone (*Kriegsdampfer*). Posiadane kutry określano jako szkolne (*Schulboote*), a następnie sztabowe (*Stabsboote*), a po 1950 roku jako *Arbeitsschiffe*, co w zależności od konkretnej jednostki należy rozumieć jako wielozadaniowy lub o konkretnym przeznaczeniu – łącznikowy, transportowy, zabezpieczający itd.

Po zakończeniu II wojny światowej jednostki patrolowe określano jako *Patrouillenboote* (w skrócie *P-Boote*), kutry holownicze jako wielozadaniowe transportowe (*Arbeits- und Transportboot*) lub wielozadaniowe zaopatrzeniowe (*Schub- und Arbeitstboote*). Motorówki określone były jako bojowe (*Sturmboote*), chociaż nie posiadały uzbrojenia, a w przypadku posiadania kabiny także *Sturmboot mit Kajüte*³.

Posiadane w chwili obecnej niewielkie jednostki określa się jako wielozadaniowe kutry transportowe (*Arbeits- und Transportboot*) lub specjalne (*Spezialboote*), a małe dwuosobowe motorówki jako bojowe (*Sturmboote*), niekiedy dodając określenie o małym zanurzeniu (*Flachwasserboote*)⁴. Wszystkie jednostki pływające przydzielone są batalionom saperów, przez co często określa się je jako saperские (*Pionierboote*)⁵.

1 T. Balogh, K. Csonkaréti, L. Danyikó, N. Daruka, F. Kaiser, M. Krámlí, Hajózni szükséges! A magyar hadihajózás története, Zrínyi Kiadó, Budapest 2016, s. 22-61; K. Csonkaréti, Hadihajók a Dunán, Zrínyi Katonai, Budapest 1980, s. 99-133.

2 Ibidem.

3 F. Hegna, Die Patrouillenbootstaffel des ÖBH, Pioniertruppenschule, Klosterneuburg 2005, s. 7-9.

4 Die neue Donauflotte, <http://www.doppeladler.com/da/oebh/neue-donauflotte/> [7.2.2019].

5 Prasky F., Das Patrouillenboot des Österreichischen Bundesheeres "Marine - Gestern, Heute. Nachrichten aus dem Marinewesen, Arbeitsgemeinschaft für österreichische Marinegeschichte", 5. Jahrgang, 6. Heft, Dezember 1978, s. 126

Austro-Węgry

Flota rzeczna Monarchii dysponowała największymi rzeczными okrętami w Europie. Funkcjonalnie podzielono je na artyleryjskie, kutry bojowe, trałowe, pomocnicze. Największymi okrętami były monitory (*Flußmonitoren – monitory rzeczne*), których posiadała łącznie 8. Drugą grupę stanowiły okręty patrolowe (*Patrouillenboote*), oznaczane kolejnymi literami alfabetu. Co do ich przeznaczenia nie ma wątpliwości, natomiast reprezentowane były przez jednostki od 33 do 128 ton wyporności, a więc adekwatnie do posiadanych przez inne państwa, stanowiły grupę w której można wyróżnić kutry opancerzone, kanonierki i monitory rzeczne. Grupę okrętów trałowo-minowych stanowiły stawiacze min (*Minentender*) oraz trałowce (*Minensuchboote*). Zmobilizowane jednostki handlowe klasyfikowano ogólnie jako parowce (*Dampfer*) lub zaliczano do kutrów, określając je dodatkowo w odniesieniu do ich przeznaczenia, jako na przykład transportowce paliwa (*Petroillenboote*), okręty szpitalne (*Lazarettschiffe*), okręty-bazy (*Tender*), często ze wskazaniem na napęd, na przykład o napędzie spalinowym (*Motortender*). Statki, które zostały uzbrojone, określano jako *Armierte Dampfer*, później *Kriegsdampfer*, holowniki (*Schlepper*) i kutry holownicze (*Pionierboote*), kutry motorowe, w tym uzbrojone (*Motorboote*), a szybkie motorówki jako *Motorschnellboote*. Pewnym smaczkiem jest posiadanie na Dunaju kutra torpedowego (*Torpedoboot*) oraz zdobytego rosyjskiego okrętu podwodnego (*U-Boot*), który jednak nie wszedł do służby⁶.

Białoruś

Od odzyskania niepodległości 19.9.1991 nie dysponuje dużą liczbą jednostek pływających, lecz część z nich to bardzo nowoczesne poduszkowce patrolowe (*Katiera na wozdusznoj poduszkie*), a małe kutry i motorówki patrolowe są określane jako *Pogranicznyje katiera*⁷.

Bułgaria

Flota rzeczna Bułgarii klasyfikowana była w kontekście konstrukcyjnym (parametrów technicznych) i funkcjonalnym. Największymi jej jednostkami były stawiacze min (*Minonoski*) i trałowce (*Minociztaczieny*), a także patrolowe (*Strażewi korabi*). Kutry (*Katiera*) były zawsze określane przeznaczeniem, jako trałowe (*Minociztaczieny katieria*), szkolne (*Uczeben katier*) i straży granicznej (*Graniczni katiera*) lub rodzajem napędu, parowe (*Parene katiera*). Jednostki wielkości motorówki określano jako *Motornije łodki lub Motorne jachta*.

Jednostki zmobilizowane dzielono na transportowe (*Parachodi*), uzbrojone (*Worzene parachodi*), a pozostałe zgodnie z ich przeznaczeniem, jako na przykład okręty-bazy (*Pławaszczaz baza*), holowniki (*Buksir lub Wlekacz*). Podobnie postępowano z barkami (*Barzi*) i pontonami (*Ponton*) z uwzględnieniem napędu (*Motoren ponton*).

Czechosłowacja

W Czechosłowacji podzielono je na trzy grupy, okręty (*Lodě*), kutry (Čluny) i promy (*Prámy*). Jedyną jednostką zaliczoną do okrętów był monitor (*Hlídková lod'*, dosł. *Okręt pancerny*) „*President Masaryk*”, który był zmodernizowaną kopią austrowęgierskiego „*Patrouillenboot i*”. Pozostałe jednostki określane były funkcjonalnie jako kanonierki (*Delové čluny*), kutry (choć część zasługiwała raczej na miano dużych motorówek) na opancerzone (*Hlídkové čluny*), patrolowe (*Strážní*

6 K. Csonkaréti, Hadihajók op.cit., s. s. 99-133,134-200, 266-269; K. Csonkaréti, Császári és királyi hadihajók, Hajja és fiai, Debrecen 2002, s. 240-302, 315; Wulff O.-R., Die österreichisch-ungarische Donauflottille im Weltkrieg 1914-1918, Wilhelm Braunmüller Verlag, Wien 1934.

7 L. V. Spatkay, Pogranichnaya letopis' Belarusi. Kniga XIV. Ot pogranichnykh voysk k organam pogranichnoy sluzhby (1992—2016), Izdatielskiye resheniya 2007.

čluny), holownicze duże (*Těžké vlečné čluny*) i małe (*Lehké vlečné čluny*), a po drugiej wojnie światowej ogólnie jako motorowe (*Vlečný motorový člun*) lub inżynieryjne (*Ženíjní čluny*), transportowe, w tym bez nadbudówki (*Spojovací čluny otevřené*). Pewnym odstępstwem były stawiacze min i kutry minowo trałowe. Kutry przeznaczone do stawiania min określano początkowo jako patrolowe (*Strážní (minové) čluny*), a potem jako stawiacze min (*Minové čluny*). Odstępstwem były promy, a właściwie barki minowe (*Minové pracovní prámy*) oraz kutry opancerzone (*Pancérove minonoski*). Odstępstwem był także zdobyty i odremontowany po II wojnie światowej niemiecki kuter opancerzony typu „Pionier-Sturmboot 42 v./Schwer” określany jako rozpoznawczy (*Zvědný člun*)⁸.

Jugosławia (Serbia)

Rzeczne jednostki serbskie i jugosłowiańskie podzielone były na cztery grupy: monitory (*Monitory*), okręty (*Brody*), kutry (*Čamace*) oraz inne według przeznaczenia. Przed II wojną światową największymi okrętami były dawne austrowęgierskie monitory (*Monitory*) otrzymane po podziale floty monarchii austrowęgierskiej. Mianem okrętów określano były kanonierki (*Oklopljeni brod – dosł. okręty pancerne*), a po II wojnie światowej okręty dowodzenia (*Komandnog brod* lub *Brod posebne namene*). Mimo swoich rozmiarów, mianem okrętów nie były określane desantowe (*Rečni desantni splavy*). Odstępstwem były także trałowce (*Recni minolovace*).

Kutry, dzielono na opancerzone (*Rečni okloplni čamace*), patrolowe (*Čamace motorni patrolni*), z napędem motorowym (*Motorni čamci*), desantowe (*Brzi diverzantskie čamace, dosł. szybkie kutry sił specjalnych*).

Pomocnicze jednostki pływające określane są zgodnie z ich przeznaczeniem: holowniki (*Rečni remorkeri*), zbiornikowce (*Rečni tenkonosci*), tankowce (*Rečni pomoćni naftonosac*), stacje demagnetyzacyjne (*Rečna stanica za razmagnetisanje brodova*), barki koszarowe i pływające przystanie (*Rječni plovni pristan*) i doki pływające (*Rečni plovni dok*).

Pod określeniem *Čamac*, we flocie wojennej figurują obecnie motorówki i pontony półsztywne w służbach siłowych. Motorówki patrolowe to *Čamace motorni patrolni* i dla sił specjalnych *Čamac specijalne vojne namene*, a w policji i straży granicznej motorówki (*Patrolni gliser*), pontony półsztywne z silnikami przyczepnymi ogólnego przeznaczenia (*Gumeni čamac*), a także szybkie (*Brzi gumeni čamci*) i patrolowo-ratownicze (*Patrolni spasilački gumeni čamac*) oraz skutery wodne (*Skuter*)⁹.

Rumunia

Flota rzeczna Rumunii determinowana była położeniem geograficznym u ujścia Dunaju, a więc podporządkowane jej były także okręty typowo morskie. Niemniej największymi okrętami rzecznyymi były monitory (*Monitoare*), określane także jako rzeczne (*Monitor fluvial*), a od 1952 roku jako szkolne (*Monitor fluvial-școală*). W drugiej połowie lat 80. weszło do służby 6 dużych patrolowców opancerzonych (*Vedete blindate mari*) typu „Brutar”, które spełniają wszelkie warunki, aby zaliczyć je do klasy monitorów. Do końca I wojny światowej istniały małe torpedowce (*Torpiletorul*), kutry torpedowe (*Salupa torpiloare*), a nawet były rosyjski okręt podwodny (*Submarin*), który nie wszedł do służby. Trałowce były określane jako rzeczne (*Vedete dragoare fluvial*), a duże patrolowce ogólnie jako *Nava de patrulare*. Małe kanonierki (*Canoniera*) klasyfikowane jako pancerne (*Canoniera cuirasață*) lub łodzie artyleryjskie (*Șalupe canoniere*), przekazane później Policji

8 M. Hubert, K. Pavala, *Vojenské lodě Československa 1918–1959*, Ares, Praha-Děčín 1999; *Tvrđý J., Dunaj v plamenech: Roky válek, Ares, Mare-Czech, Praha 2017, s. 12-62*,

9 K. Kubiak, *Flotylla Rzeczna Wojsk Łądowych Republiki Serbii*, „Morza, Statki i Okręty” 2016, nr 11-12; D. Spasajevic, *Wiek odbrane rieka, Jubilej Riečne flotile, „Odbrana”, Specjalni priłog broj 126 z 15 sierpnia 2015.*

Rzecznej (Șalupe de poliție fluvială). Kutry opancerzone określane były jako opancerzone kutry patrolowe (*Vedete Fluviale de siguranta*), a po II wojnie światowej jako małe patrolowce opancerzone (*Vedete blindante mici*).

Jednostki pomocnicze określane były adekwatnie do przeznaczenia, na dowodzenia lub sztabowe (*Nava de comandament*), holowniki (*Remorcherul fluvial*), promy samobieżne i bez napędu (*Bacul fluvial*). Cała gama barek pełniących funkcje pomocnicze, a także jako pływające baterie oznaczane były jako "MR" z kolejnym numerem. Prawdopodobnie litera "M" oznacza dosłownie wojskowa (*militar*), a "R" barkę (*râu*).

Służba Graniczna przed II wojną światową określane była jako Policja Wodna, stąd jednostki były klasyfikowane jako jej kutry patrolowe (Șalupe de poliție fluvială), a po II wojnie światowej jako patrolowce Straży Granicznej (*Vedete Grănicerești*), przeklasyfikowane później kolejno na patrolowce rzeczne Morza Czarnego (*Nave fluviale de pază și Noire*), rzeczne patrolowce przybrzeżne (*Vedete fluviale de pază și însoțire*) i rzeczne okręty patrolowe strefy przybrzeżnej. Natomiast mniejsze jednostki określano jako motorówki patrolowe (Șalupe de poliție fluvială), następnie motorówki patrolowo-interwencyjne (Șalupe fluviale de patrulare si intervenție), a w końcu jako *Ambarcațiuni fluviale de patrulare și intervenție*¹⁰.

Niemcy

Niemcy klasyfikowali swoje okręty w kontekście przeznaczenia, z reguły określając dodatkowo ich napęd i konstrukcję. Za wyjątkiem zdobywczych, nigdy nie posiadali monitorów (*Monitor* lub *Fluss-Monitor*), a największymi okrętami bojowymi były kanonierki (*Kanonenboote* lub *Flusskanonenboote*). Być może właśnie dlatego sklasyfikowali zdobyty polski CKU „Nieuchwytny” jako *Fluss-Monitor*¹¹. Tylko na Eufracie w I wojnie światowej, do jednostek artyleryjskich zaliczono kanonierki z napędem motorowym (*Motorkanonenboot*) i lekkie uzbrojone kutry (*Geschützleichter*). Specyficznymi jednostkami artyleryjskimi były pływające baterie (*Artillerie Träger = AT*), baterie przeciwlotnicze (*Schwimmende Flakbatterie*), okręty (*Flakschiff*) i kutry przeciwlotnicze (*Flakschutzboot*) oraz eskortowe (*Begleitschiffe*), mające cechy przeciwlotniczych.

Stawiacze min klasyfikowano dodając prefiks „rzeczne” (*Flussminenleger*), a w przypadku posiadania pancera jako „opancerzone” (*Flussminenleger Panzer*). Niekiedy określano je jako promy (*Minenphram*) lub barki minowe (*Minenzille*). Trałowce określano ogólnie jako *Raumschiffe* (*Flußräumboote*) lub okręty (jednostki) trałowe *Minenraumfahrzeuge*. Małe jednostki wielkości kutra trałowego w II wojnie światowej określano jako pomocnicze (*Flußhilfsräumboot = FHR*), a doraźnie przystosowane do trałowania jako *Hilfs-Minensuchtboot*. Ze względu na sposób trałowania wyszczególniono przerywacze zagród minowych (*Sperrbrecher* lub *Flussperrbrecher*)¹².

Kutry określane były ogólnym mianem *Boote*, a motorowe najczęściej *M-Boote* (*Motorboote*). Na przestrzeni I i II wojny światowej klasyfikowano je w aspekcie zadań i konstrukcji na kutry łącznikowo-transportowe (*Depeschen-Transportboot*), łącznikowe (*Kurier-Boot*), inspekcyjne (*Inspektionsboot*), dowódcy określonego szczebla (*Chefboot*), holownicze (*Schleppboote*), patrolowe (*Flusspatrouillenboote*), w tym opancerzone (*Flusspatrouillenboot Panzer*) oraz sztabowe (*Stabsboot*), które nierzadko były wielkości motorówki. Zdobyte polskie kutry typu „KU” sklasyfikowano jako rozpoznawcze (*Aufklärungsbboot*), typu „KM” jako (*Aufklärungskutter*), a motorówkę patrolową

10 Damaschin I., Flotila Fluviala a Romaniei 140 de ani de existent, "Marina Romana. Revista Edidata de Marina Militara" nr 72 (Septembrie-Octombrie 2000); Forțele Navale Române, "Marina Română. Revista Forțelor Navale Române" Număr Special Anul XX Nr. 5 (143) 2010; Glodarencu O., Rîșnoveanu I., Acțiunile de luptă ale forțelor navale fluviale românești, desfășurate pe timpul evacuării Basarabiei și eliberării acesteia, Revista ART-EMS Academy z 29 października 2014.

11 E. Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815 – 1945, Tom 8.1 (Band 8/1), Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1993, s. 53-54.

12 Gardner T., Chamberlain P., *Enzyklopädie deutscher waffen 1939-1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 2006.

„Mazur” (lub „Kaszub”) jako opancerzoną motorówkę patrolową (*Gepanzerte Wachboot*)¹³, chociaż nie posiadała pancerza.

Jednostki sytuujące się pomiędzy kutrami i motorówkami klasyfikowano jako *Schnellboote*, dodając określenia związane z ich konstrukcją, jak na przykład kuter opancerzony (*Panzer-Schnellboot*), szybki (wyścigowy) (*Renn-Motorboot*), z nadbudówką (*Kajütboot*) i bez nadbudówki (*Offenes Boot*) oraz z zakrytym pokładem (*Gedecktes Boot*). Barkasy (*Barkasse*) opisywano wraz z rodzajem napędu, np. motorowe (*M-Barkasse*), także pinasy, jak np. parowe (*Marinedampferpinase*) lub motorowe (*Marinemotorpinase*), ponadto występowały jachty motorowe (*Salon-Motorboot*)

Duże statki pasażerskie określano jako *Binnenkreuzer* (wbrew pozorom nie miały nic wspólnego z klasą krążowników, nawet krążowników pomocniczych), a pozostałe jako pasażerskie z napędem parowym (*Dampfpassagierschiff*) i motorowym (*Motorpassagierschiff*). Statki transportowe określano jako parowce (*Dampfer*) lub frachtowiec (*Frachtdampfer*, *Güterschiff* lub *Transporter*). Podobnie jak transportowe klasyfikowano holowniki (*Schlepper*), określając je jako parowe (*Dampfschlepper*), bocznokołowe (*Heckradschlepper*) i tylnokołowe (*Seitenradschlepper*), motorowe (*Motorzugschiffe*), śrubowe (*Schrauben*), a barki holowane jako *Schleppkahn*.

Jednostki pomocnicze reprezentowane były przez statki szpitalne (*Lazarettschiff*), transportowce rannych (*Verwundeten Transportschiff*) oraz kutry sanitarne (*Lazaretboote*). Specyficznymi jednostkami były pływające szpitale wojsk lądowych (*Heeres-Lazarettschiff* lub *Heeres-Spitalschiff*), sztabowe (*Stabsschiff*), okręty bazy (*Tender*) w tym specjalistyczne jak np. magazynowe min (*Minentender*), zaopatrzeniowe (*Versorgungsschiffe*), warsztatowe (*Werkstattschiff*), szkolne (*Schulschiffe*), pomiarowe (*Messboote*), obsługi systemu nawigacyjnego lub jego kalibrowania (*Bereisungsboote*), doświadczalne (*Versuchschiffe*), a także barki (krypy) o różnym przeznaczeniu, takim jak mieszkalne (*Wohnschiffe* i małe *Wohnleichter*), pływające koszary (*Kasernenschiffe*), oraz mieszkalno-magazynowe (*Wohn und -Lagerschiff*) i magazynowe (*Lagerschiff*).

Często kutry i motorówki określane są jako służbowe (*Dienstfahrzeuge*) lub robocze (*Arbeitsboote*), bez wskazania na wielkość lub przeznaczenie. Wiele uzbrojonych jednostek pływających znajdowało się w składzie jednostek inżynieryjno-saperskich, pomimo, że klasyfikowały się nawet do klasy opancerzonych kanonierek, jak wspomniany wcześniej były CKU „Nieuchwytny” lub kuter opancerzony typu „Pioniersicherungsboot 43” (PiSiBo 43), będący kutrem opancerzonym, czy w okresie powojennym duże promy do transportu pojazdów, określane jako promy saperskie (*Pionierfähre*).

Rosja/ZSRR/Federacja Rosyjska

Rosjanie w swojej klasyfikacji skłaniali się do podziału funkcjonalnego, chociaż uzupełniali go elementami konstrukcyjnymi jednostek pływających. Podobnie jak w innych flotach największe okręty artyleryjskie określali jako monitory (*Monitory*, ros. Мониторы) i kanonierki (*Kanonerskaya lodka*, ros. Канонерская лодка, rzadziej jako kanonierki rzeczne *Rechnyie kanonerki*, ros. Речные канонерки). Dodatkowo licznie występowały pływające baterie lub barki artyleryjskie (*Plavuchaya batareya*, ros. Плавучая батарея lub *Artillerijskaya barzha*, ros. Артиллерийская баржа) z armatami kalibru nawet do 203 mm. Zmobilizowane i uzbrojone jednostki cywilne, stanowiące pod względem potencjału bojowego ekwiwalent kanonierek, określano jako statki uzbrojone (*Vooruzhonnyie parokhodv*, ros. Вооружённые пароходы) lub rzadziej opancerzone (*Broneparokhody*, ros. Бронепароходы).

W grupie kutrów (*Katerov*, ros. Катероб) wyróżnili przede wszystkim kutry opancerzone (*Bronekatera*, ros. Бронекатера), uzbrojone (*Vooruzhennyie katera*, ros. Вооруженные катера), ścigacze (*Katera-istrebitel'i*, ros. Катера-истребитель), a konstrukcyjnie pod względem napę-

¹³ Ibidem, s. 53-54.

du, np. motorowe (*Motornyye katera*, ros. Моторные катера). Pewne zamieszanie wprowadza klasyfikacja na kutry minowe (*Minnyye katera*, ros. Минные катера), które rzeczywiście w XIX wieku były kutrami z minami wytykowymi, czyli protoplastami późniejszych kutrów torpedowych. Jednak w II wojnie światowej jako minowe określano kutry raketowe typu „Ja” uzbrojone w wyrzutnie niekierowanych pocisków raketowych Katusza. Równolegle określano je także jako kutry moździerzowe (*Katera minometnyye*, ros. Катера минометные), gdyż ten rodzaj wyrzutni określano jako moździerz gwardyjski, przez co w literaturze występują jako moździerzowe, co nie ma nic wspólnego z rzeczywistością. Należy podkreślić, że kutry opancerzone „Projektu 1124” i „1125”, pomimo że były także wyposażone w wyrzutnie Katusza, to ze względu na to, że były one tylko uzbrojeniem dodatkowym (głównym były z reguły wieże czołgów typu T 34 z armatą 76 mm), nie określano ich takim samym mianem jak typu „Ja”.

Mniejsze jednostki określano jako jachty (*Yakhta*, ros. Яхта), szkunery (*Shkhuny*, ros. Шхуны), barkasy (*Barkasy*, ros. Баркасы) żaglowe lub parowe (*Parusnyye* lub *Parovoye*, ros. Парусные lub Паровое), motorówki (*Motolodki*, ros. мотолодки), w tym glisery i półglisery (*Glissera* i *Poluglissera*, ros. Глиссера i Полуглиссера).

Do okrętów minowo trałowych zaliczano stawiacze min (*Minnyy zagraditel'*, ros. Минный заградитель), trałowce (*Rechnoye tral'shchiki*, ros. Речное тральщики), dzielone na z trałami mechanicznymi (*TShch*, ros. ТЩ) i elektromagnetycznymi (*EMTShch*, ros. ЕМТЩ) oraz kutry trałowe (*Katera-tral'shchiki*, ros. Катера-тральщики).

Jednostki patrolowe zostały podzielone na okręty (*Storozhevyie korabli*, ros. Сторожевые корабли) i kutry (*Storozhevyie katera*, ros. Сторожевые катера), określane niekiedy jako opancerzone kutry dozorowe (*Bronirovannyy dozornyy kater*, ros. Бронированный дозорный катер).

W grupie jednostek pomocniczych jednostki transportowe określano ogólnie jako *Parokhody* (ros. Пароходы), ze wskazaniem na ich przeznaczenie, np. pasażersko-transportowe (*Pasazhirsko-gruzovoye*, ros. Пассажирско-грузовое), promy (*Paromy*, ros. Паромы). Holowniki (*Buksiry*, ros. Буксиры) opisywane były dodatkowymi możliwościami, jak np. holowniki-lodołamacze (*Buksiry ledokoly*, ros. Буксиры ледоколы) lub konstrukcją jako śrubowe (*Vintovie*, ros. Винтовые), wosznokołowe (*Kolesnyie*, ros. Колесные) i tylnokołowe (*Zadnekolesnyie*, ros. Заднеколесные). Pozostałe jednostki klasyfikowano jako ratownicze (*Spasatel'noye sudna*, ros. Спасательное судна), okręty-bazy (*Plavbazy*, ros. Плавбазы), lodołamacze (*Ledokoly*, ros. Ледоколы), sztabowe (*Shtabnoy korabl'*, ros. Штабной Корабль), szpitalne (*Gospital'noyee sudo*, ros. Госпитальное Судно lub *Sanitarnyy parokhod*, ros. Санитарный парокход) i łącznikowe (*Posyl'noye sudno*, ros. Посыльное судно).

Kolejną grupą są barki: z napędem motorowym (*Mashinnaya barzha*, ros. Машинная баржа), czy do przewozu żywności (*Prodovol'stvennaya barzha*, ros. Продовольственная баржа). W zakresie okrętów zabezpieczenia technicznego wyróżniono jednostki warsztatowe (*Plavuchiye masterskiye*, ros. Плавучие Мастерские) oraz pływające przystanie techniczne (*Pristan' masterskaya*, ros. Пристань мастерская) i koszarowe (*Pristan' katernaya*, ros. Пристань катерная).

W chwili obecnej, w odniesieniu do istniejących okrętów, klasyfikacja praktycznie się nie zmieniła, za wyjątkiem kutrów opancerzonych, które są obecnie określane jako artyleryjskie (*Artilleriyskiye katera*, ros. Артиллерийские катера), a które w rzeczywistości można zaliczyć do kanonierek¹⁴.

14 Bereznoy S. S. [red.], *Korabli i vspomogatel'nyye suda sovetskogo voyenno morskogo flota 1917-1927*. Spravochnik, Izdatel'stvo: Voenizdat MO SSSR, Moskva 1981; Bereznoy S. S., *Korabli i suda VMF SSSR. 1928 – 1945*, Voenizdat, Moskva 1988; Chernikov I. I., *Entsiklopediya monitorov. Zashchitniki rechnykh granits Rossii. Sudostroyeniye*, 2007; Pavlov A. S., *Voyennyye korabli SSSR i Rossii 1945-1995*, Sakhapoligrafizdat, Yakutsk 1994; Platonov A. V., *Entsiklopediya sovetskikh nadvodnykh korabley 1941-1945*, Poligon, Sankt-Peterburg 2004; Shirokorad A. B., *Velikaya rechnaya voyna, 1918—1920 gody*, Seria: Voyennyye tayny XX veka, Veche, 2006.

Węgry

Flota rzeczna Węgier dekretem cesarskim z 29 listopada 1918 roku odziedziczyła prawie wszystkie okręty rzeczne Austro-Węgier. Ogólnie wszystkie jednostki podzielono na okręty (*Hajók*), kutry (*Csónak*) oraz barki (*Barka* lub *Uszály*). W składzie Flotylli Dunajskiej znajdował się nawet były rosyjski okręt podwodny (*Tengeralattjáró*), o którym była już wcześniej mowa.

Tym samym największymi z nich były monitory (*Monitor*). Drugą grupę stanowiły okręty określane ogólnie jako patrolowe (*Órnaszád*), a które pod względem wielkości oraz uzbrojenia, w większości można zaliczyć do monitorów i kanonierek, a nawet kutrów.

Stawiacze min i trałowce określano wspólnym określeniem *Aknamentesítő hajók*, a kutry trałowe *Aknakereső csónak* (lub *Aknasz motorcsónak*), w tym opancerzone (*Páncélos aknász motorcsónak*).

Statki uzbrojone i transportowe określane były jako parowce (*Gózös*). Wyjątkiem jest krótki okres państwowości Węgier w roku 1848, gdzie kilka jednostek określano dosłownie jako statki uzbrojone (*Hadigözös*), a jeden z nich jako opancerzony (*Országos hadigözös*).

W klasie kutrów wyspecyfikowane zostały opancerzone (*Páncélos* lub *Páncélozott motorcsónak*) oraz cała gama pomocniczych określanych jako duże (*Nagy motorcsónakok*) i małe kutry motorowe (*Kis motorcsónakok*), a także jachty motorowe (*Jachtok*) i motorówki (*Aknász motorcsónak*).

Jednostki pomocnicze (*Segédhajók*) klasyfikowane były jako tendry (*Tender*), będące rodzajem okrętów-baz (*Tender*), pontony (*Ponton* lub *Állohajó*) oraz wcześniej wspomniane barki. Pływające magazyny min określano jako *Akna motortender*, koszarki (*Állohajó*), szkolne (*Iskolahajó*), a transportowe jako motorowe (*Motortender*) i parowe (*Gózoztender*). Rodzaj barek poprzedzany był określeniem ich przeznaczenia: transportowe z napędem parowym (*Gózbárka*), transportowe min (*Aknauszály*), baza nurków (*Búvárbarbárka*), z kompresorami (*Kompresszorbarbárka*), zbiornikowce (*Tankhajó*) oraz wydzierżawione od cywilnych firm transportowych (*Bérelt uszály*). Specyficznym rodzajem była barka opancerzona (*Páncélosuszály*), o której w literaturze nie ma bliższych danych.

W okresie powojennym pojawiły się duże kutry uzbrojone, które klasyfikowano jako kanonierki (*Agyunaszadon*), okręty desantowe (*Deszanthajó*), koszarki (*Lakóhajó*), motorówki sztabowe (*Parancsnok motoros csónak*), a trałowce określano jako *Aknamentesítő*¹⁵.

Polska

Nasz kraj został umieszczony na końcu niniejszego opracowania, a to celem możliwości porównania z klasyfikacją stosowaną w innych krajach europejskich. Należy przyznać, że jest ona praktycznie w całości funkcjonalna.

Podczas wojny z Rosją po odzyskaniu niepodległości klasyfikacja była raczej swobodna, co wynikało nie z konkretnego zamysłu, lecz z pewnej chęci nawiązania do jednostek morskich, a przede wszystkim od tego co widział klasyfikujący okręty, gdyż do poniższej klasyfikacji wykorzystano także meldunki z tego okresu, dotyczące stanu flotylli rzecznych.

W 1919 roku prowadzone były koncepcyjne plany opancerzonej kanonierki, którą określono jako *rieczna łódź działowa*¹⁶. Były jednostki cywilne, po wyposażeniu w artylerię i karabiny maszynowe określano jako *statki uzbrojone* (początkowo jako *statki uzbrojone nieopancerzone*), a w przypadku posiadania opancerzenia jako *statki pancerne* lub *pancerniki*. Ponadto były statki pasażerskie określano mianem *osobowych*, pozostałe jako *osobowo-towarowe* i do przewozu

15 T. Balogh..., op.cit.; Csonkaréti K., Hadihajók a Dunán, Zrínyi Katonai, Budapest 1980; Csonkaréti K..., op.cit.

16 J. Bartlewicz, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-sowieckiej 1918-1920, Napoleon V, Oświęcim 2013 (reprint wydania Warszawa 1933), s. 72.

ładunków *transportowce*, a ogólnie jako *statki parowe*¹⁷. W 1922 roku wprowadzono pewien porządek i klasyfikowano jako *osobowe, towarowo-osobowe, transportowce holownicze, sanitarne, inspekcyjne i ratownicze*¹⁸. Barki holowane określane były mianem *berlinek*. Po wojnie *holowniki* występowały w obecnym tego słowa znaczeniu, a później określane jako *ratownicze*. W odniesieniu do kutrów określano je w meldunkach jako *duże lub małe żelazne lub drewniane otwarte lub kryte łodzie motorowe*, by wkrótce klasyfikować je ogólnie jako *motorówki*, które w okresie wojennym przeklasyfikowano w większości na *kutry*¹⁹.

W okresie międzywojennym największe okręty artyleryjskie znajdujące się w służbie określane były jako *monitory* i *kanonierki*. Uporządkowaniu poddana została także klasyfikacja tych okrętów i na przykład wspomniana wcześniej *rzeczna łódź działowa*, występowała później jako *monitor rzeczny* lub *monitor lekki* typu „A”, a inny program koncepcyjny określał ją jako *monitor ciężki*. Jest także wspomniana koncepcja pływającej baterii określanej jako *krypa artyleryjska*²⁰.

Istnieje problem ze *statkami uzbrojonymi*, ponieważ w samej ich klasyfikacji istnieje logiczna niespójność, gdyż każdy z nich nosił prefiks ORP. Tym samym statek uzbrojony ORP „Hetman Chodkiewicz”, jest to statek uzbrojony, Okręt Rzeczypospolitej Polskiej, a więc jest to oczywisty lapsus, lecz usankcjonowany i powszechnie stosowany. Przed II wojną światową jeden z nich po przebrojeniu klasyfikowano jako *statek obrony przeciwlotniczej*.

Nieco zamieszania wprowadza klasyfikacja kutrów. Podzielono je na ciężkie (*ciężkie kutry uzbrojone* = CKU) i lekkie (*lekkie kutry uzbrojone* = LKU) oraz uzbrojone (*kutry uzbrojone* = KU) i meldunkowe (*kutry meldunkowe* = KM), będące de facto rozpoznawczymi lub holowniczymi²¹. Specyficznym był „KU 30”, który wcześniej określany był jako *szybkobieżny*, a później po prostu jako ścigacz. Wszystkie te kutry w zależności od typu były w swoich podgrupach jednocześnie opancerzonymi i nieopancerzonymi bez zaznaczenia tego w klasyfikacji. Mniejsze jednostki podzielono na *motorówki* (w tym *sztabowe*, chociaż jedna z nich była wielkości kutra) oraz *glisery* (ślizgowce), będące małymi, szybkimi jednostkami z silnikami doczepnymi²².

W grupie okrętów trałowo-minowych wykazywany był stawiacz min, określane jako *okręt minowo-gazowy* oraz *trałowce*, z których jeden typ mógłby być bez problemu zaklasyfikowany do kutrów opancerzonych. W niektórych dokumentach Kierownictwa Marynarki Wojennej występują one także jako *traulery*.

Wszystkie barki w okresie międzywojennym określano jako *krypy* (klasyfikowane poprzez dodanie następujących określeń): *mieszkalne, bazy, portowe, aresztanckie, transportowe, amunicyjne, paliwowe, promy, magazynowe żywności, węglowe, magazynowe, pogłębiarki (dragi) i pontony*²³.

Konkluzje

Przedstawione powyżej zestawienie unaocznia, już na wstępie tego przedsięwzięcia, problemy związane z klasyfikacją rzecznych okrętów wojennych.

W odniesieniu do ich wymiernych parametrów konstrukcyjnych (wymiarów, rodzaju napędu, pędników, czy opancerzenia) oraz uzbrojenia, można dokonać ich podziału dość racjonalnie,

17 Ibidem, s. 21, 31, 88-89, 102-105.

18 Ibidem, s. 137.

19 Ibidem, s. 14, 18.

20 M. Borowiak, Pancerniki na Morzu Pińskim 1920-1941, Napoleon V, Oświęcim 2016, s. 82-87, 182-184.

21 Jednostki zdobyte przez ZSRR we wrześniu 1939 roku podzielono tylko na kutry opancerzone i kutry. Por. W. Spitschakov, Pinskyaya voyennaya flotil'a v dokumentach i vospominaniyakh, LigaPress, Lvov 2009, s. 265-269.

22 Pertek J., Wielkie dni małej floty, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1976, s. 604-614.

23 I. Bieniecki, Flotyła rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2006, s. 47-66; J. Dyskant, Flotyła Rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej, Bellona, Warszawa 2005; J. W. Dyskant, Wojenne flotylle wiślane 1918-1939, Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 1997.

a problem leży w kryteriach, czyli przyjęciu wielkości tych parametrów. Wynika to z faktu, że okręt może spełniać jednocześnie kilka kryteriów przynależności do różnych podklas, a więc na przykład wypornością, a nie uzbrojeniem, co rodzi dylemat do której go zaliczyć.

Bardziej skomplikowany jest podział funkcjonalny, szczególnie jednostek zmobilizowanych (statków uzbrojonych), gdyż na przykład jak zakwalifikować pasażersko-towarowy holownik dostosowany do trałowania min uzbrojony w armaty średniego kalibru? Na dobrą sprawę jest on jednocześnie jednostką transportową żołnierzy, towarów, desantową, holownikiem, trałowcem i okrętem artyleryjskim, a w odniesieniu do okrętów austrowęgierskich, a szczególnie rosyjskich, w zależności od sytuacji spełniały one tylko jedną rolę lub kilka jednocześnie w różnych konfiguracjach.

Problem leży także w sferze mentalnej, a więc uniwersalności nazw klas, podklas i rodzajów okrętów w kontekście historycznym lub współczesnym, a spektrum określeń okrętów jest zaiste imponujące, czego dowodzi wcześniejsze zestawienie. Dylematem jest także kompatybilność z klasyfikacją stosowaną przez tak popularne roczniki flot jak *Jane's Fighting Ships* oraz niemieckojęzyczny *Weyhers Flottentaschenbuch der Kriegsflootten*, a więc ograniczenia odbiorców do krajowych, czy także zagranicznych, dla których język, mentalność i historia są pewną barierą. Należy jeszcze rozważyć, jaki udział powinny mieć określenia (konteksty) historyczne, a jaki współczesna sfera definicyjno-pojęciowa, jak chociażby np. statek, okręt, jednostka czy platforma pływająca.

Reasumując, na pewno żadna klasyfikacja rzecznych okrętów wojennych wszystkich nie zadowolili i jeśli zostanie przyjęta, to z pewnym sceptycyzmem. Niemniej od czegoś należy zacząć i niniejsze opracowanie niech będzie przyczynkiem do dalszych dyskusji.



Monitory typu „B”. Pierwsze okręty zbudowane dla Polskiej Marynarki Wojennej. Type „B” monitors. The first ships built for Polish Navy.

Przedstawiono historię budowy, charakterystyki techniczne, wyposażenie pokładowe i uzbrojenie monitorów typu „Warszawa”, powstałych w latach 1920 – 1921 w Stoczni Gdańskiej. Omawiając ich służbę na Wiśle i w Pińsku uwagę poświęcono modernizacji okrętów prowadzonej od 1925 roku, które wiązały się z doskonaleniem charakterystyk taktyczno-technicznych, opancerzenia, napędów, artylerii głównej, przeciwlotniczej, i systemów kierowania ogniem artylerii i CKM-ów, a także poszukiwaniem środków zmniejszających zanurzenie okrętów bądź spiętrzających wody dla ich przechodzenia ponad mieliznami.

The construction history, technical characteristics and equipment are presented here. River monitors of the “Warsaw” type, have been built in years 1920 - 1921 by the Gdańsk Shipyard. Into description of their service on the Vistula and in Pinsk rivers, attention was dedicated to the modernization of carried out since 1925, which were associated with improvement of tactical and technical characteristics, armor, propulsion, main armament, anti-aircraft cannons and fire control systems, as well as searching for diminishing immersion or damming water devices which would let ship for crossing over shallow parts of river bottom.

Koncepcja budowy rzecznych okrętów wojennych dla raczkującej Polskiej Marynarki Wojennej (PMW) powstała w połowie 1919 r. Departament dla Spraw Morskich (DSM) nosił się z zamiarem znacznego uzupełnienia składu pływającego taboru rzeczno-żeglarskiego dzięki rozbudowie Flotyli Wiślanej i Flotyli Pińskiej, poprzez wyposażenie ich w pełnowartościowe jednostki bojowe. Powstała myśl o budowie dużych i małych monitorów rzecznych. Na wniosek Departamentu dla Spraw Morskich Ministerstwo Spraw Wojskowych przyznało kredyt 400 tys. marek polskich na kupno, względnie budowę pierwszych monitorów dla Flotyli¹. Zadeklarowane środki finansowe były w dalekim stopniu niewystarczające i było mało prawdopodobne, żeby projekt ujrzał światło dzienne.

Długofalowy plan rozbudowy flotyli rzecznych, którego zwolennikiem był kontradm. Kazimierz Porębski, szef DSM, został przedłożony 22 października 1919 r. Naczelnemu Dowództwu Wojska Polskiego. Zakładał budowę w latach 1920 – 1929 4 dużych i 20 małych monitorów (8 dla Flotyli Pińskiej i 8 dla Flotyli Niemeńskiej oraz 4 dla Flotyli Wiślanej). W ramach powiększenia taboru pływającego postanowiono, że Flotylle na Wiśle i Polesiu zostaną zasilone 25 uzbrojonymi motorówkami, 24 ślizgaczami oraz 6 barkami paliwowymi i 2 barkami warsztatowymi oraz 69 jednostkami pomocniczymi, które miały wejść w skład trzech Flotyli: Wiślanej, Niemeńskiej i Piń-

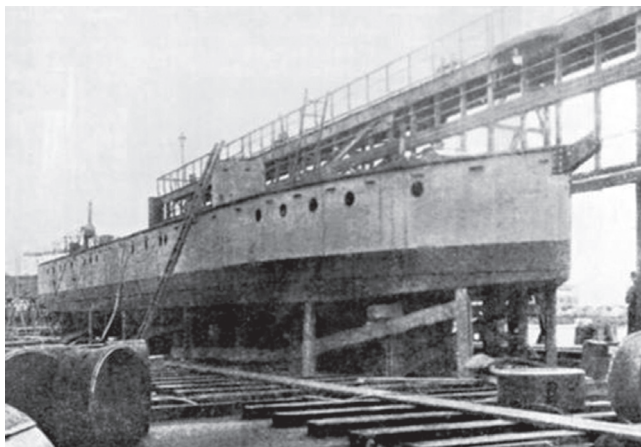
1 S.M. Piaskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946, Albany N.Y. 1983, t. 1, s. 27.

skiej. Te ostatnie zamierzano zbudować w latach 1920-1924².

Zapadła decyzja, że najważniejsze okręty bojowe, jakimi były duże i małe monitory, będą eksploatowane przez 15 lat, a co 4 lata miały mieć przeprowadzony remont kapitalny silników

W grudniu 1919 r. przedstawiciele Sekcji Technicznej Departamentu dla Spraw Morskich rozpoczęli rozmowy z niemiecką stocznia w Wolnym Mieście Gdańsku, a w styczniu 1920 r. podpisano umowę w sprawie budowy 4 monitorów rzecznych typu „B” dla Flotylli Pińskiej. Miały być one równorzędnym przeciwnikiem dla kanonierek bolszewickiej Flotylli Dnieprzańskiej, choćby z racji opancerzenia (grubość 12-14 mm). Jednak przebieg działań wojennych - trwała wojna polsko-bolszewicka - spowodował, że monitory weszły w skład Flotylli Wiślanej, a nie Flotylli Pińskiej.

Zgodnie z ustaleniami pierwszy monitor oznaczony numerem S-13 miał być gotowy 15 maja 1920 r., a następne (S-14 – S-16) w comiesięcznych odstępach. W tym czasie DSM przyznał 18,9 mln marek polskich na rozbudowę Flotylli Rzecznych na Wiśle i Pynie. Część tych środków finansowych przeznaczono na budowę 4 dużych monitorów o wyporności ponad 100 t. Projekty techniczne i robocze tych jednostek wykonała stocznia w Gdańsku na podstawie projektu koncepcyjnego i założeń technicznych DSM. Inżynier Aleksander Rylke – który podczas I wojny światowej w stopniu kapitana rosyjskiej marynarki wojennej był kierownikiem wydziału Zakładów Bałtyckich, a następnie budowniczym okrętów dla Floty Bałtyckiej – wspominał:



Kadłub monitora rzecznego ORP Warszawa na pochylni stoczni Danziger Werft w Wolnym Mieście Gdańsku, wiosna 1920 r.

Wkrótce po zaciągnięciu się do marynarki [w 1919 r. powrócił do Polski, przyjęty do Marynarki Wojennej w stopniu kpt. mar. inż.; zweryfikowany jako kmdr ppor. inż. ze starszeństwem 1 czerwca. tr. – M.B.] polecono mi przeprowadzenie wstępnych pertraktacji z ówczesną „Danziger Werft” w sprawie powierzenia jej budowy monitorów rzecznych dla flotylli pińskiej według projektu inżyniera pułkownika, później komandora, [Dominika] Maleckiego³, którego również dobrze znałem z Petersburga. W grudniu [1919 r. – M.B.] udałem się z nim do Gdańska, aby sporządzić szczegółowy projekt umowy. Po jej podpisaniu powierzono mi sprawowanie nadzoru technicznego nad budową tych jednostek. W tym celu zostałem przydzielony do Wojskowego i Morskiego Przedstawiciela Rządu Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku. Był nim generał, później kontradmirał Michał Borowski, inżynier mechanik, który powierzył mi również kierowanie wydziałem techniczno-morskim przedstawicielstwa⁴.

2 W ramach opracowanego planu rozbudowy Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1931-1934 zaplanowano oddanie do służby m.in.: 4 dużych i 4 małych monitorów oraz przeprowadzenie przebudowy jednostek „krakowskich” – OORP Kraków i Wilno, które pozostawały w służbie od jesieni 1926 r. Wkrótce okazało się, że ten ambitny wariant nie zostanie zrealizowany ze względu na niewystarczające środki przydzielone Marynarce Wojennej, a pochodzące z budżetu państwa. W tym czasie jeszcze kilkakrotnie zmieniano zestawienie kosztów na reorganizację Flotylli Pińskiej. Wkrótce zdecydowano się na budowę kolejnych 2 ciężkich monitorów (cena jednostkowa 850 tys. zł), ale te ambitne zamierzenia także nie weszły w życie.

3 9 lutego 1920 r. płk mar. inż. D. Malecki został naczelnikiem nowo utworzonego Wydziału Budowy Okrętów w Sekcji Technicznej Departamentu dla Spraw Morskich w Warszawie.

4 A. Rylke, W służbie okrętu, Gdynia 1967, s. 84.

Definicję pierwszych 4 polskich monitorów typu „Warszawa”, bo o nich jest mowa, uzupełnia jeden z nadzorujących budowę inżynierów PMW, por. mar. Jan Korwin Kamieński. W latach 30. XX wieku ten czynny publicysta, propagujący zagadnienia morskie, pisał:

Są to płaskodenne, o ścianach prostopadłych, bez kilów środkowych i bocznych. Podzielone są grodziami wodoszczelnymi na dziesięć przedziałów. Każdy statek [okręt – M.B.] ma trzy śruby [napędowe], które są umieszczone w tunelach, by zabezpieczyć działanie tych śrub na płytkiej wodzie. Materiał kadłuba – stal Siemens Martina, [...] na pokładzie znajduje się budka opancerzona dla dowódcy, ewentualnie dla oficera kierującego ogniem armat i kulomiotów. W budce tej rozmieszczone są aparaty kierownicze, słuchowe, sygnałowe⁵.

Na początku lat 30. por. mar. Olgierd Żukowski tak pisał o monitorach typu „B” na kartach jednej ze swoich książek poświęconych współczesnym okrętom wojennym:

Monitory rzeczne [typu „Warszawa” – M.B.] stanowią najsilniejsze jednostki wojenne na rzekach [...], wobec czego nie należy ich uważać za okręty pomocnicze, lecz za jednostki taktyczne. Zadaniem ich jest walka z flotyllą i oddziałami lądowymi nieprzyjaciela, ostrzeliwanie artylerią wyznaczonych punktów oparcia przeciwnika na lądzie i współdziałanie z własnymi oddziałami lądowymi. W niektórych marynarkach monitory rzeczne noszą nazwę rzecznych kanonierek, lecz nazwa monitory zgadza się więcej z charakterem tych okrętów. Monitory rzeczne są to okręty niewielkie, odpowiednio do swojej wyporności opancerzone i uzbrojone najczęściej w działa artylerii lądowej, chociaż często ustawia się na nich mniejsze działa morskie...⁶.



Monitor Horodyszcz na pochylni stoczni w Modlinie w 1925 r.

Monitory typu „B” według wstępnych projektów miały być większe, o wyporności 110 t (pełna wyporność 126,5 t), uzbrojone w 2 pojedyncze armaty kal. 88 mm oraz 5 ckm Maxim kal. 7,92 mm, rozmieszczonych w cylindrycznych obrotowych wieżyczkach z blachy pancernej o grubości 8 mm. Pozostałe zasadnicze dane przedstawiały się następująco: opancerzenie miało być całkowicie pokryte z blachy pancernej grubości 12-14 mm, wymagana prędkość 10 węzłów (18,5 km/godz.), napęd – 3 silniki czterocylindrowe Daimlera Maybacha (według innych źródeł silniki spalinowe produkcji Daimler-Benz), każdy o mocy po 60 KM i 650 obr./min.

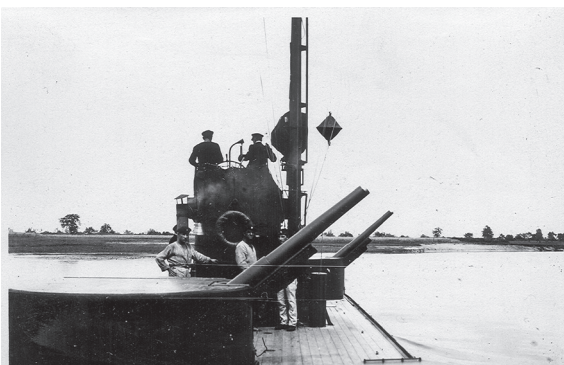
Charakterystyka tych pierwszych jednostek wojennych była następująca: długość całkowita - 34,5 m, szerokość - 5,05 m, zanurzenie - 0,75 m (zanurzenie rufy 0,79 m), wysokość boczna - 2,15 m. Konstrukcja kadłuba była całkowicie nitowana, podobnie jak i konstrukcja wież artyleryjskich, pancernych wieżyczek ciężkich karabinów maszynowych i wieżyczki dowódcy. Do utrzymania łączności zastosowano radiostację nadawczo-odbiorczą firmy Telefunken o mocy 0,2 kW, która umożliwiała łączność w promieniu około 50-80 km. Pomiędzy masztami miała być rozpięta antena radiowa. Natomiast pomiędzy pomieszczeniami na jednostce łączność utrzymywano za pomocą telegrafów i telefonów. Zapas ropy normalny wynosił 5 t (maksymalny 10 t). Załoga liczyła 27 osób (oficerów, podoficerów i marynarzy).

5 J. Pertek, *Okręty pomocnicze*, Gdynia 1959, s. 46.

6 O. Żukowski, *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1932, s. 71-72.

Cenę każdej jednostki ustalono na 2,5 mln (według innych źródeł na 2,75 mln) marek niemieckich (bez dział), co było korzystne dla strony polskiej, gdyż w wyniku inflacji koszty budowy monitora w stoczniach zagranicznych wzrosły do 20 mln marek polskich. Stanowiło to równowartość około 55 tys. dolarów amerykańskich.

30 kwietnia 1920 r. monitory te otrzymały nazwy: *Horodyszcz* (nr budowy „S-13”), *Pińsk* („S-14”), *Mozyrz* („S-15”) i *Warszawa* („S-16”).⁷ 6 maja przesłano do stoczni informację o ich nazwach. Łączna moc ich silników – 180 KM zapewniała jednostce prędkość 14,5 km/godz. na stojącej wodzie. Jako paliwo do tych silników stosowano ropę naftową. Więcej informacji na temat silników zastosowanych na okrętach rzecznych typu „B” zawdzięczamy mar. Zdzisławowi Heindrichowi:



Wieże artyleryjskie na monitorze typu „Warszawa”

Byłem na ORP „Warszawa” jako starszy marynarz motorzysta i wydaje mi się, że miał on 3 silniki [zgadza się – M.B.], bo jak pamiętam to w jednym większym pomieszczeniu maszynowni stały dwa silniki a w drugim mniejszym jeden silnik, na pewno nie Diesel Glennifer, ale benzynowy Daimler. Dlatego tak pamiętam, bo aby zapuścić silnik musiały być dwie osoby. Na kole zamachowym była gruba, biała krecha. Koło to trzeba było odpowiednio ustawić, aby jeden z tłoków stał parę stopni przed swoim górnym, martwym punktem. W głowicach silnika były tak zwane kraniki probiercze z maleńkim lejeczkiem wielkości dużego naparstka, do którego wlewało się benzynę. W tym czasie druga osoba pokręcała szybko korbką induktora, co wytwarzało iskrę na świecy. Należało trzymać rączkę gazu, aby z chwilą gdy silnik zaskoczył, tak manipulować gazem aby silnik nie stanął. Dlatego tak dokładnie pamiętam, bo miałem pomocnika trochę niedorajdę, i stąd kłopoty⁸.

Każdy silnik, za pośrednictwem przekładni nawrotnej, napędzał osobny wał śrubowy. Monitor miał więc trzy wały i trzy śruby napędowe. Każda śruba systemu „Zeise” miała trzy płetwy, średnicę 650 mm i skok 700 mm. Ze względu na małe zanurzenie jednostki śruby te (wykonane ze stopu brązu) pracowały w tunelach, co komplikowało kształt części rufowej kadłuba. Więcej szczegółów na temat maszynowni podaje inż. Ignacy Sienicki:

Z powodu ograniczonej szerokości monitora maszynownia jego była dość długa, gdyż dwa boczne silniki główne były ustawione obok siebie, a trzeci środkowy musiał być przesunięty w stronę dziobu i jego wał śrubowy był dłuższy. Dzięki temu [...] uzyskano w maszynowni miejsce dla ustawienia między dwoma silnikami głównymi – agregatu prądotwórczego prądu stałego, napędzanego małym silnikiem benzynowym o mocy 20 kW. Rozruch silników głównych odbywał się na benzynę, a następnie silniki przełączano na zasilanie naftą. Rozruch silników głównych był elektryczny, natomiast rozruch silnika agregatowego – ręczny. W siłowni znajdowały się również pompy: ogólnego użytku (która mogła być też używana jako pompa awaryjna), pompa zęzowa i pompa pożarowa. Pompy te miały napęd elektryczny. Pompy wody chłodzącej silniki były zawieszane na samych silnikach⁹.

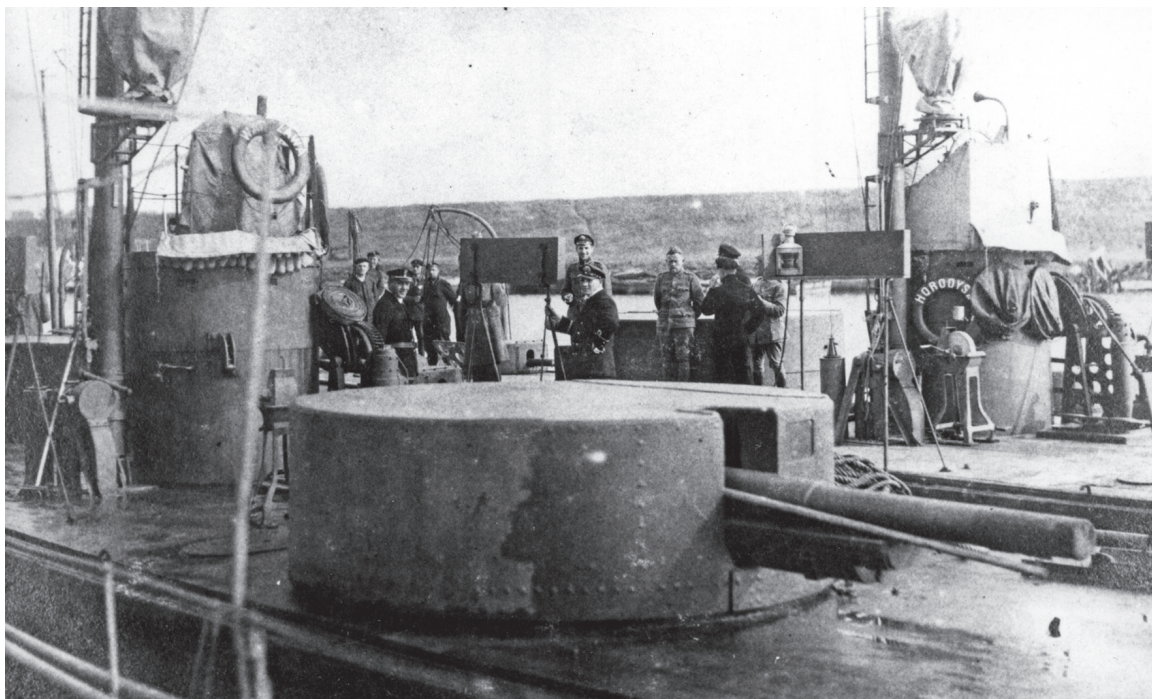
Kierownikiem nadzoru budowy monitorów w Gdańsku z ramienia Departamentu dla Spraw Morskich wyznaczono mjr. mar. inż. Aleksandra Rylkego, który był także projektantem pierwszych małych monitorów z 1919 r. Prace prowadzono w ślimaczym tempie. Opóźnienia wynikały częściowo z sabotowania planu budowy przez niemieckich robotników i niechęci władz gdańskich ze

7 Początkowo pracownicy Sekcji Organizacyjnej Departamentu dla Spraw Morskich zaproponowali dla „S-13” nazwę Modlin, a dla „S-15” – Brześć Litewski.

8 Z. Heindrich, Drobne nieścisłości o Flotylli, [w:] Nasze Sygnały, Londyn 1989, nr 165, s. 13.

9 I. Sienicki, Pierwsze jednostki bojowe Polskiej Marynarki Wojennej, [w:] Budownictwo Okrętowe, 1982, nr 3, s. 394.

względu na trwającą wówczas wojnę polsko-bolszewicką. Wszystkie 4 monitory zostały zwodowane dopiero w okresie od lipca do grudnia 1920 r. Wina była także po stronie Polaków. Departament dla Spraw Morskich dostarczał rysunki koncepcyjne na stocznię nie w całości, lecz pewnymi zespołami, aby – z powodu tajemnicy wojskowej – nie zdradzać od razu całej koncepcji budowy.



Dziobowa wieża kal. 105 mm monitora ORP Warszawa, w głębi widoczny bliźniaczy monitor ORP Horodyszcze.

Podczas budowy monitorów DSM rozważał zamówienie jeszcze 4 podobnych okrętów. Stocznia Gdańska zaoferowała w piśmie z 10 lipca 1920 r. monitory identyczne jak te będące w trakcie realizacji zamówienia, ale po 4 mln marek niemieckich za każdy okręt. Proponowała też zbudowanie większych jednostek (projekt Nr 13) o wyporności około 455 t i wymiarach: 57 x 9 x 1,1, m (wysokość boczna kadłuba 2,2 m), które miały być napędzane przez dwa sześciocyldrowe silniki o mocy łącznej 600 KM, zużywające 126 kg paliwa na godzinę. Ostatecznie oferta Danziger Werft została z powodów finansowych odrzucona¹⁰. Do idei budowy kolejnych monitorów powrócono w latach 1921-1922.

Pierwszym monitorem typu Warszawa, którego budowę ukończono 13 sierpnia 1920 r., był ORP *Warszawa*. W dalszej kolejności zostały wykończone: *Horodyszcze* (20 sierpnia)¹¹ oraz późną jesienią – *Pińsk* (20 października) i *Mozyrz* (10 grudnia)¹².

Następnych okrętów wojennych dla PMW nie budowano już w Gdańsku, gdyż konstytucja gdańska z 1920 r., która weszła w życie po zamówieniu przez Departament dla Spraw Morskich monitorów, zabraniała budowy wszelkich jednostek wojennych na terenie Wolnego Miasta.

Pierwotnie jednostki miały wejść w skład Flotylli Pińskiej, lecz z powodu opóźnień w budowie nie udało się ich do niej włączyć i ostatecznie nie zdążyły wziąć udziału w wojnie polsko-bolszewickiej. Okazało się, że żaden z „pancerników rzecznych” nie został wykończony w przewidywanym terminie. Monitory weszły w skład Flotylli Wiślanej.

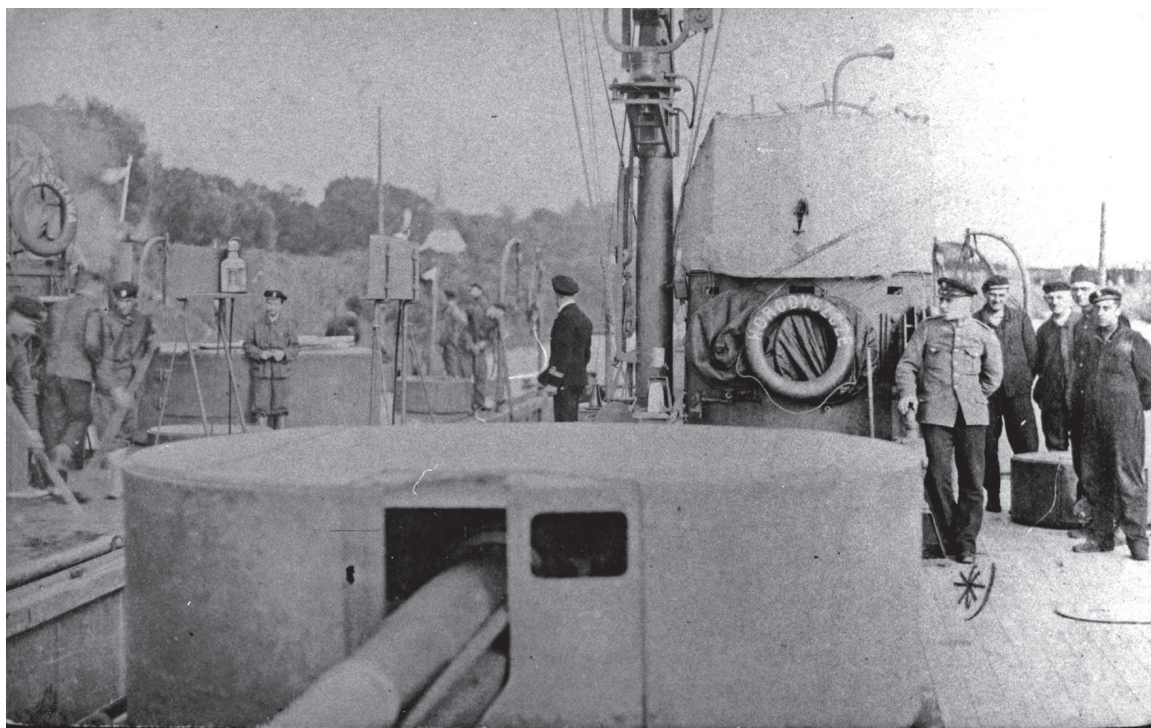
10 A. S. Bartelski, J.A. Bartelski, R. Łakomski, Monitory rzeczne projektów „A”, „C” i „Z”. Okręty, które nie podniosły biało-czerwonej bandery (1), [w:] *Morze, Statki i Okręty*, 2008, nr 9, s. 31.

11 J.A. Bartelski, A.S. Bartelski, *Flotylla Wiśłana w latach 1918-1921*, cz. 2., [w:] *Morze, Statki i Okręty*, 2010, nr 9, s. 17

12 R. Nałęcz-Tymiński, *Polskie flotylle rzeczne*, [w:] *Nasze Sygnały*, Londyn 1988, nr 161, s. 14.

Jesienią i zimą 1920 r. przeprowadzono próby odbiorcze monitorów „warszawskich”, które ujawniły wiele usterek powstałych z winy stoczni. Po wyrywkowym zbadaniu grubości pancerza (wieże) stwierdzono, że użyta blacha miała tylko 10-11 mm zamiast 12-14 mm. Choć dzięki temu uzyskano zmniejszenie ciężaru jednostki w granicach 1,2-2 t, zanurzenie było większe od projektowanego o 6-9 cm. Także prędkość zamiast założonych 10 węzłów wynosiła tylko 8-9 węzłów.

To nie był koniec nieprawidłowości, których dopuścił się niemiecki personel techniczny stoczni w Gdańsku. Oficerowie Polskiej Marynarki Wojennej, którzy nadzorowali prace, stwierdzili, że do budowy użyto materiałów złej jakości, np. starych kątników, „przystosowanych” do celów budowy poprzez zanitowanie otworów, które wykorzystano z... okrętów Kaiserliche Marine.



Dziobowa wieża kal. 105 mm monitora ORP Horodyszczce, z boku widoczny monitor ORP Warszawa. Przed wieżyczką monitora Horodyszczce z prawej strony dowódca por. mar. Stanisław Hryniewiecki.

W projekcie znalazł się również błąd konstrukcyjny, powodujący zwiększenie przechyłu na burtę i przegłębienie na rufie, w miarę zużywania się amunicji i paliwa. Dla przeciwdziałania temu w części dziobowej monitora *Horodyszczce* umieszczono ponad 2 t balastu ołowianego. Jest zrozumiałe, że w tych okolicznościach komisja odbiorcza stanowczo zaprotestowała i kategorycznie odrzuciła to rozwiązanie, żądając w zamian zainstalowania specjalnych zbiorników trzymujących. Za samo niedotrzymanie kontraktowej prędkości, stocznię Danziger Werft obciążono karą na łączną kwotę 500 tys. marek niemieckich.

Burty wykonano z blachy pancernej 6 mm, a pokład również z blachy pancernej, lecz o grubości 5 mm, i pokryty klepkami z drewna sosnowego. Kadłub miał 11 grodzi wodoszczelnych, oddzielających poszczególne przedziały. We wszystkich tych grodziach znajdowały się drzwi wodoszczelne, zamykane ręcznie od wewnątrz, co umożliwiało komunikację wewnątrz jednostek od dziobu do rufy.

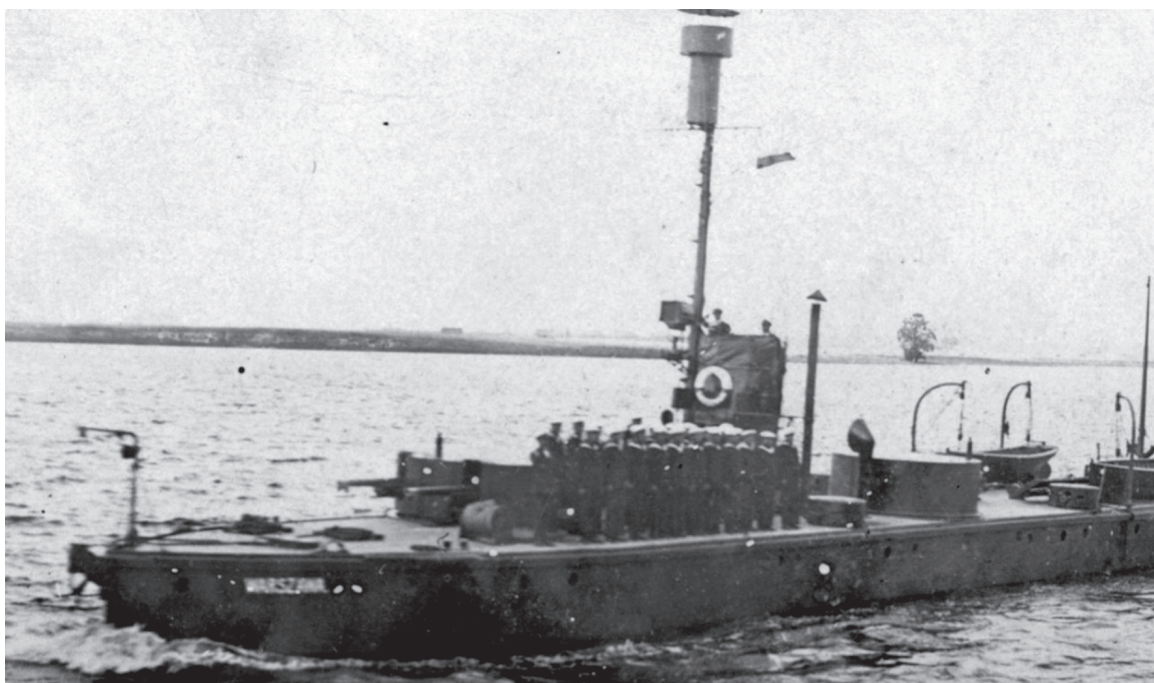
Należy wspomnieć, że na żądanie Departamentu dla Spraw Morskich monitory, które pierwotnie miały być uzbrojone w 2 armaty o kal. 88 mm (stocznia oferowała tylko działa o takim

kalibrze), ostatecznie zyskały działa o kal. 105 mm¹³, umieszczone w dwóch obrotowych wieżach wykonanych z blachy pancernej. Wieże te, o kształcie cylindrycznym, miały średnicę 2800 mm i wysokość 1000 mm. Średnica wieżyczek ciężkich karabinów maszynowych wynosiła 1000 mm, a ich wysokość 500 mm. Wieże artyleryjskie nie były ustawione w osi symetrii kadłuba, lecz zostały przesunięte ku burtom. Więcej na ten temat pisze cytowany tu inż. Sienicki:

Stanowiska dowodzenia i sterowania znajdowały się w cylindrycznej wieżyczce opancerzonej, ustawionej prawie w połowie długości jednostki. Średnica wieżyczki wynosiła 1500 mm, a grubość jej pancerza wynosiła 8 mm. Była ona dość ciasna, gdyż musiała pomieścić w czasie boju trzech ludzi (sternik, dowódca okrętu i oficer artylerzysty). W pierwotnym projekcie monitora przewidywano wykonanie tej wieżyczki z dwóch części, dolnej i górnej. Górna część miała być osadzona na zawiasach i otwierana w celu zmniejszenia wysokości wieżyczki przy przepływananiu pod niskimi mostami. Wieżyczkę dowódcy wykonano w praktyce w jednej całości z blachy pancernej i zrezygnowano z obniżania jej wysokości. Było to zresztą zbyteczne, gdyż mosty na Wiśle, jak też później na rzekach Polesia, miały wystarczającą wysokość, aby monitory mogły przepływać pod nimi zupełnie swobodnie¹⁴.

Każdy z monitorów „warszawskich” wyposażono w dwa składane maszty, z których dziobowy, ustawiony obok wieżyczki dowodzenia, był wyposażony w gniazdo bocianie dla umożliwienia lepszej obserwacji otoczenia. Na maszcie w połowie jego wysokości zainstalowano reflektor-poszukiwacz (średnica 35 cm). Wysokość masztu dziobowego wynosiła 9 m, rufowego – 5 m.

Na pokładzie znajdowały się jeszcze dwie czterowiosłowe szalupy, umieszczone na rufie. Łodzie te w znacznym stopniu ograniczały pole ostrzału. Z tego powodu już za nimi usytuowano jeszcze jedną wieżyczkę pancerną z ciężkim karabinem maszynowym, który mógł strzelać do tyłu, przy czym kąt ostrzału wynosił 120°. Autor projektu monitora typu „B” postawił na niesymetryczne rozstawienie na pokładzie wież działowych i wieżyczek ciężkich karabinów maszynowych, decydując się na maksymalne zwiększenie ich pola ostrzału. Zastosowano na monitorach 4 ciężkie ckm Maxim wz. 08 o kal. 7,92 mm.



Monitor ORP Warszawa podczas ćwiczeń.

13 Ponieważ stocznia Danziger Werft w Gdańsku nie miała armat kal. 105 mm, zaproponowała ich kupno w zakładach Kruppa, na co potrzebna była zgoda Głównej Międzyaliantckiej Komisji Kontroli. Ze zrozumiałych powodów sprawa budowy monitorów i oddania do służby się przedłużyła.

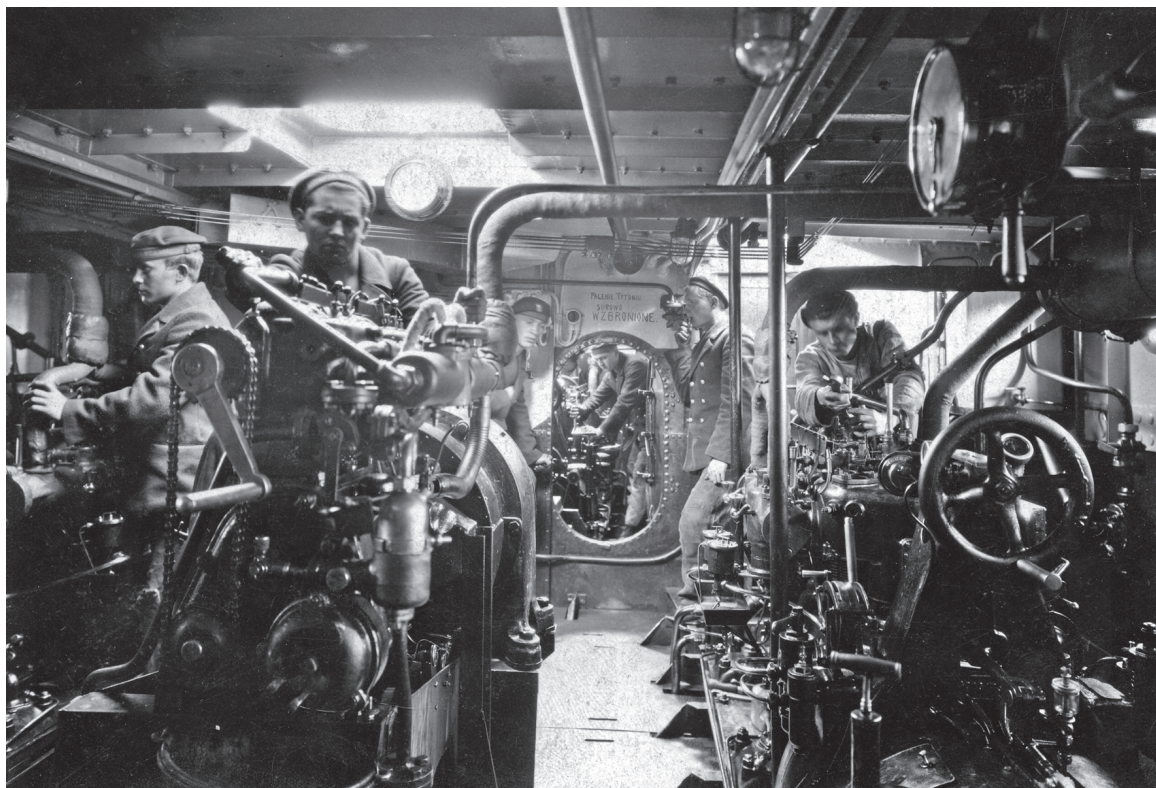
14 I. Sienicki, op. cit..., s. 394.

Urządzenie sterowe składało się z dwóch jednakowych płetw sterowych, ustawionych na rufie monitora równolegle względem siebie, na osi burtowych wałów śrubowych, w ten sposób, aby strumień wody wytworzony przez śrubę opływał płetwy sterowe. Kąt wychylenia płetwy sterowej na burtę wynosił 90° , co pozwalało na całkowite złożenie sterów na rufie monitora. Napęd sterów stanowiło koło sterowe umieszczone w wieżyczce dowodzenia, które za pośrednictwem długiego wałka biegnącego pod pokładem napędzało wciągarkę sterową, umieszczoną poziomo na rufie. Poza tym ten sam wałek można było napędzać również awaryjnym kołem sterowym, umieszczonym pod pokładem w przedziale rufowym.

Monitory „warszawskie” wyposażono w dwie kotwice czterołapowe, zawieszane na linkach stalowych na lekkich żurawikach usytuowanych na dziobie i rufie okrętu. Łańcuchy kotwiczne przechodziły przez rolki prowadzące, zamocowane obrotowo na specjalnych wspornikach na dziobie i rufie monitora. Na dziobie umieszczony był też kabestan o napędzie elektrycznym, z możliwością uruchomienia go za pomocą rąk. Kabestan ten służył do wyciągania łańcucha kotwicznego, mógł być też używany do ściągania jednostki z mielizny.

W dziobowej części okrętu, pod pokładem, w pomieszczeniu dla załogi były zawieszone hamaki. W dzień zwijano je i chowano w bocznych skrzyniach drewniano-stalowych, które służyły też jako ławy do siedzenia wzdłuż obydwu burt. Pomieszczenie było wyposażone w składane stoły.

Niezbym dobrym rozwiązaniem było umieszczenie zbiorników paliwa obok parku amunicyjnego. Można sobie wyobrazić, że podczas walki w przypadku trafienia w zbiornik i powstania pożaru mogło łatwo dojść do zapalenia amunicji przeznaczonej dla rufowej wieży artyleryjskiej, a to groziło eksplozją i zniszczeniem całego monitora.



Maszynownia monitora typu „Warszawa”. Łączna moc głównych silników – 180 KM zapewniała jednostce prędkość 14,5 km/godz. na stojącej wodzie. Jako paliwo do tych silników stosowano ropę naftową. Każdy silnik napędzał, za pośrednictwem przekładni nawrotnej, osobny wał śrubowy. Monitor miał więc trzy wały i trzy śruby napędowe.

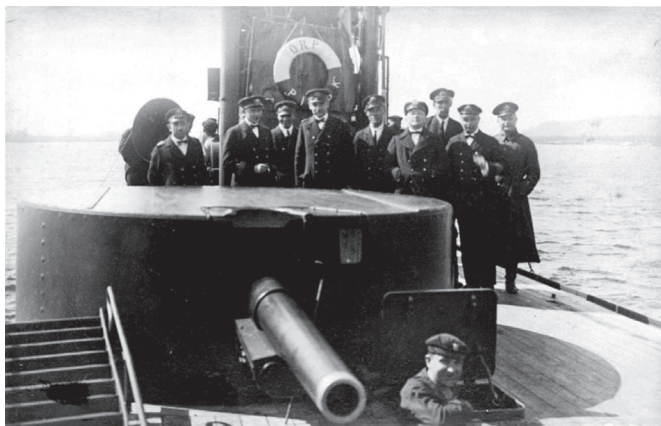
Latem 1920 r. w pierwszej kolejności zakończono prace na OORP *Warszawa* i *Horodyszczce*. Departament dla Spraw Morskich, pragnąc jak najszybciej włączyć owe monitory do służby we Flotylli Wiślanej, nakazał por. mar. J. Giedroyciowi, jako dowódcy dywizjonu i jednocześnie pełniącemu obowiązki dowódcy ORP *Warszawa*, przejść z oboma okrętami do Torunia, gdzie pobrać miały paliwo i amunicję. Dlatego 10 sierpnia posłano tam statki uzbrojone: *Moniuszko* z barką amunicyjną na holu oraz *Neptun* z barką paliwową. Kiedy trzy dni później zespół przybył do Torunia, okazało się, że monitory nie dotarły. Nie było widoków na ich rychłe wejście do służby. W tych okolicznościach zdecydowano zostawić holowane barki i następnego dnia *Moniuszko* i *Neptun* zawróciły do Modlina.

Od 4 września 1920 do stycznia 1921 r. kpt. mar. Jerzy Nałęcz-Rychłowski dowodził Dywizjonom Monitorów Rzecznych w Toruniu (OORP *Pińsk*, *Warszawa*, *Horodyszczce*, *Mozyrz*).

Dopiero 13 stycznia 1921 r. kmdr por. inż. Marian Aleksander Sasinowski, kierownik Wydziału Budowy Okrętów w Sekcji Technicznej w Departamencie dla Spraw Morskich, podpisał odbiór 4 monitorów w Stoczni Gdańskiej.

Minęły jeszcze kolejne miesiące zanim 4 monitory, po usunięciu wszystkich usterek, weszły do służby (początkowo) w składzie I Dywizjonu Flotylli Wiślanej, a ORP *Warszawa* został jednostką flagową trzonu tej zbrojonej formacji rzecznej.

W kwietniu 1922 r. ORP *Mozyrz* (31 lipca 1923 r. otrzymał nową nazwę *Toruń*) i *Warszawa* oraz holownik skierowano do Pińska, gdzie weszły w skład tamtejszej flotyli. Warto wspomnieć, że dwa z czterech posiadanych „pancerników rzecznych” przeszły cały odcinek drogi wodnej od Torunia do Pińska, o długości ponad 700 km, pod kierunkiem dowódcy Flotylli Wiślanej, kmdr. por. Władysława Blinstruba. Monitorem ORP *Warszawa* dowodził por. mar. Stanisław Hryniewiecki, a ORP *Mozyrz* por. mar. Edward Szystowski¹⁵. Kilkusetkilometrowy odcinek wodny został pokonany w ciągu pięciu dni. Monitory osiągnęły Pińsk 5 maja. Personel Flotylli Pińskiej z zadowoleniem powitał przybyłe z Wisły dwa nowoczesne monitory. Monitory te – jak słusznie twierdzi Romuald Nałęcz-Tymiński – dodały powagi Flotylli, składającej się dotąd z kilkunastu nie pierwszej młodości motorówek i wchodzących stopniowo do służby starych, remontowanych statków¹⁶.



Dziobowa wieża kal. 105 mm monitora ORP *Pińsk*. Na zdjęciu grupa oficerów Komendy Szkoły Specjalistów Morskich w Świeciu. Zdjęcie zostało wykonane w okolicach Świecia w czasie powodzi w 1926 r.

Natomiast pozostałe dwie jednostki tego typu – OORP *Pińsk* (w latach 1923-1924 d-ca kpt. mar. Eugeniusz Gotz) i *Horodyszczce* (d-ca por. mar. Mikołaj Szemiot) – pozostały w służbie patrolowej na Wiśle do rozwiązania Flotylli Wiślanej.

15 sierpnia 1923 r. Flotylla Pińska wzięła udział w obchodach ustanowionego w tym roku Święta Żołnierza. Jednostki bojowe pięknie się prezentowały w paradzie burtowej i pełnej gali banderowej. Podczas uroczystości odprawiono mszę polową, odbyła się defilada oddziałów pieszych oraz salut armatni z monitora ORP *Warszawa*, który był ukoronowaniem uroczystości patriotycznej na Polesiu.

15 M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, t. 1, Toronto 1988, s. 165-167.

16 R. Nałęcz-Tymiński, op. cit., s. 15.

Rok 1923 nie notuje żadnych specjalnych wydarzeń w obu flotyllach, w których wykonano programowe prace o różnym natężeniu. Rok ten zakończył się podpisaniem umowy przez Kierownictwo Marynarki Wojennej z firmą L. Zieleniewski S.A. w Krakowie na budowę 2 mniejszych monitorów (OORP *Kraków* i *Wilno*). Trzy lata później przydzielono je Flotylli Pińskiej.



Cztery monitory typu Warszawa – OORP Pińsk, Warszawa, Horodyszcze, Mozyrz na Wiśle w Toruniu. Na okrętach wielka gala banderowa. Załogi okrętów czekają na dekorację przez marszałka J. Piłsudskiego marynarzy flotylli, którzy zasłużyli się w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920. Na pierwszym planie monitor Pińsk i widoczne działo kal. 105 mm, wieżyczki cekaemów kal. 7,92 mm, reflektory na pomostach nawigacyjnych. Zdjęcie z 5 czerwca 1921 roku.

Latem 1924 r. monitory OORP *Pińsk* i *Horodyszcze* wraz z grupą 5 motorówek uzbrojonych (*M 1*, *M 2*, *M 3*, *M 4* i *M 5*) przepłynęły dolną Wisłą do Gdańska, gdzie na wodach Zatoki Gdańskiej uczestniczyły w ostrym strzelaniu. Decyzja o wysłaniu na Bałtyk 2 „pancerników rzecznych”, które były uzbrojone w armaty kal. 105 mm oraz kilka mniejszych jednostek bojowych wyposażonych w działka kal. 37 mm i ciężkie karabiny maszynowe kal. 7,92 mm, wynikała zasadniczo z zachowania warunków bezpieczeństwa, których nie mógł zapewnić skromny rozmiarami poligon Flotylli znajdujący się w widłach Bugu i Narwi. Kierownictwo Marynarki Wojennej (nazwa obowiązywała od 3 kwietnia 1922 r.) postanowiło poddać sprawdzianowi przydatność dużych okrętów rzecznych do obrony wybrzeża przed atakiem z morza, w sytuacji gdy Flota nie posiadała jeszcze odpowiednich okrętów. Dowódcą zespołu okrętów był kpt. mar. Eugeniusz Gotz. Wspomina Czesław Tomczyk, który w pierwszej połowie lat 20. służył we Flotylli Wiślanej:

W październiku [w połowie lipca 1924 r. – M.B.] w ramach manewrów z jednostkami floty morskiej (tak nam mówiono) monitory i my, tzn. Dyon Motorówek [w rzeczywistości była to grupa motorówek – M.B.], przyjechaliśmy do Gdyni. Przejeżdżając przez Gdańsk, wzbudziliśmy wielką sensację i zaciekawienie gdańszczan. Może dlatego, że był to początek zatargów pomiędzy Gdańskiem a Polską, tzw. „wojny celnej”. Podczas dwutygodniowego postoju [pobyt okrętów na wybrzeżu trwał dłużej; na początku drugiej dekady września zespół monitorów i motorówek powrócił do Torunia – M.B.] wewnątrz Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni monitory i motorówki flotylli trzy czy cztery razy wpływały do Gdańska, przejeżdżając bez postojów i zatrzymań.

Wydaje mi się, że chodziło tu o pokazanie Gdańskowi, na co nas stać. Trzeba przyznać, że w owym czasie (rok 1924) „żelazka”, jak nazywaliśmy monitory, były jednostkami groźnymi. Takie wrażenie sprawiały 105-milimetrowe lufy dział wyglądające z dwóch wież pancernych, jak i cztery lufy ckm-ów. A pięć uzbrojonych w 37-milimetrowe działka i ckm-y dużych motorówek (kutrów), płynących w asyście monitorów, jak na owe czasy przedstawiało się dosyć dużą siłą bojową.

Jeżeli chodzi o pływanie i zachowywanie się na morzu monitorów, to nawet przy niedużej fali łyskały czerwienią minii na płaskich dnach. A przy dużej fali mogłyby się poprzewracać. Motorówki zaś i przy większym falowaniu morza były sprawne i na fali bardzo stateczne¹⁷.

Zanim doszło do rozwiązania Flotyli Wiślanej jesienią 1925 r. monitory OORP Pińsk i Horodyszczce powróciły z Torunia do Modlina. Dobiegła końca ich służba na Wiśle. Wiosną następnego roku wysłano je do Pińska.

Z uwagi na problemy techniczne monitory na początku drugiej połowy lat 20. poddano pierwszej poważniejszej modernizacji i przebudowie artylerii głównej. Sprawę ich przebrojenia, ze względu na nienajlepszy stan techniczny artylerii, rozważano już na początku lat 20. Zamiast dwóch starych włoskich dział kal. 105 mm zdecydowano się zastąpić je jedną haubicą kal. 105 mm oraz dwiema armatami francuskimi kal. 75 mm (wz. 97). Więcej wiadomości na temat trudności z przeprowadzeniem przebrojenia monitorów zawdzięczamy Ireneuszowi Bienieckiemu, który pisze:

O ile przebrojenie tylnej wieży monitorów w jedną haubicę produkcji niemieckiej wz. 98-09 nie sprawiało żadnych trudności to przebrojenie wieży przedniej w dwie armaty francuskie kal. 75 mm wz. 97 wiązało się z koniecznością rozwiązywania szeregu dodatkowych problemów. Jednym z nich, była liczebność obsługi armaty. Zgodnie bowiem z regulaminem artylerii polowej (z 1921 r.) obsługę jednego działka kal. 75 mm stanowiło 6 ludzi. Po zastosowaniu połączenia przyrządów celowniczych w obu armatach, jako minimalną ilość marynarzy niezbędnych do obsługi dwóch dział wieży przyjęto 9 osób (dotychczas obsługa jednego działka składała się z 5 ludzi). Z 9 marynarzy obsługujących działko, 6 miało znajdować się w wieży (2 celowniczych – przy peryskopie i przy przyrządzie celowniczym lewej armaty, 2 zamkowych i 2 ładowniczych) a 3 osoby (nastawniczy oraz 2 podających amunicję) poza wieżą, przy komorze amunicyjnej. Przewidywano jednak, że rozwiązanie tego typu wpłynie na zmniejszenie prędkości strzelania oraz ograniczenie możliwości poruszania się 6 osób, znajdujących się w wieży artyleryjskiej monitora¹⁸.

W końcu jednak zdecydowano się na modernizację uzbrojenia. W pierwszych miesiącach 1925 r. monitory „warszawskie” – lub jak inni wolą „gdańskie” – otrzymały po dwa francuskie działka w wieży dziobowej kal. 75 mm i po jednej haubicy kal. 100 mm w wieży rufowej.

W toku kampanii letniej 1930 r. z lewej burty 4 monitorów typu „B” zdjęto wieżyczki ciężkich karabinów maszynowych, umiejscowione w pobliżu wieży dowódcy. Tym sposobem dzięki nieznacznej przebudowie i przebrojeniu monitorów uzyskano dodatkowe miejsce, które przeznaczono do przechowywania siatek maskujących oraz zmniejszono zanurzenie. Działka dziobowe sprzężone były na wspólnej podstawie i mogły strzelać osobno lub razem. W obu wieżach zmieniono kąt podniesienia luf, tak że działka mogły prowadzić ogień stromotorowo. Natomiast pozostałe wieżyczki ckm (4 sztuki) przystosowano do prowadzenia ognia przeciwlotniczego. Zdemontowane dwie wieżyczki z monitorów wykorzystano później na zmodernizowanych kutrach uzbrojonych KU 6 i KU 3 (późniejszym KU 7), które służyły we Flotyli Pińskiej.

17 Cz. Tomczyk, *Marynarska odyseja*, Gdańsk 1987, s. 18.

18 I. Bieniecki, *Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935*, Toruń 2005, s. 103-104.



Monitor ORP Pińsk (ze złożonym masztem) w służbie oraz kutry uzbrojone M 3 (później KU 3) i M 2 (później KU 2).

Ze względu na to, że przy salwie dwudziałowej kal. 75 mm wieża dziobowa ciężkiego karabinu maszynowego ulegała uszkodzeniu, usiłowano ją zastąpić ustawianym w razie potrzeby przeciwlotniczym ckm na trójnogu kal. 7,92 mm.

Piętą achillesową monitorów było zbyt duże zanurzenie – jak na płytkie wody śródlądowe i dorzecza Piny i Prypeci, gdzie miały działać – sięgające przy pełnym wyposażeniu aż 80 cm. Pokonywanie płycizn było skomplikowane i utrudniało nawigację na głównych rzekach Polesia. Podczas przejścia przez płytsze miejsca załoga musiała opróżnić komory amunicyjne oraz zbiorniki paliwa, dzięki czemu zanurzenie było wtedy mniejsze. Z oczywistych względów tego typu rozwiązania nie nadawały się do zastosowania w warunkach bojowych. Z powodu dużego zanurzenia monitory nie były w stanie przejść wielu akwenów inaczej niż dzięki długotrwałemu i żmudnemu przeciąganiu jednostki przez płycizny.

Trudności z niesprzyjającymi warunkami nawigacyjnymi dla monitorów o każdej porze roku – szczególnie niski stan wody był latem – próbowano rozwiązać na kilka sposobów. W 1933 r. kmdr por. Witold Zajczkowski (dowódca Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1926-1939) zaproponował przecięcie kadłubów monitorów wzdłuż – po osi symetrii okrętu, a następnie poszerzenie, przez wmontowanie w środku dodatkowej dwumetrowej sekcji. Takie rozwiązanie zaproponowane przez Biuro Konstrukcyjne Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej w Pińsku, przy dotychczasowym obciążeniu, miało znacznie poprawić stabilność i wyraźnie zmniejszyć zanurzenie. Przygotowano koncepcyjne projekty zwiększenia kadłubów, ale do przebudowy monitorów nie doszło.

Potem pojawiła się nowa koncepcja budowy oddzielnych, doczepianych do burt monitorów zbiorników powietrznych, w celu zmniejszenia zagłębienia jednostek. W 1935 r. dla ORP *Warszawa* skonstruowano specjalne pływaki zmniejszające zanurzenie jednostki. Biuro konstrukcyjne wykonało kilka projektów takich pływaków. Próby przeprowadzono na monitorze stojącym w porcie lub na jeziorze koło Nyrczy. Okręt wyposażono w 6 pływaków, napełnionych wodą (po 3 z każdej burty). Po uzupełnieniu pływaków wodą przymocowano je do burt jednostki. Po wypompowaniu wody pływaki spowodowały podniesienie burt o 0,16 m (zanurzenie rufy zmniejszyło się

z 80 cm do 64 cm). Wodę z pływaków można było usunąć za pomocą pomp lub przez wtłaczanie sprężonego powietrza. Wiadomo, że pływak dziobowy zwał się ku dziobowi, i podobnie było z pływakiem rufowym, który zwał się ku tylnej części monitora – najwidoczniej, żeby nie było zawirowań wody. Brak jest dokładnych informacji, jaka była odległość pływaka od rufy (prawdopodobnie wynosiła 2,24 m) i dziobu (3,50 m).

Doświadczenia z pływakami na ORP *Warszawa* kontynuowano także w 1936 r. Na początku lata, w czerwcu, poziom wody na rzekach Polesia był wyjątkowo niski, a mielizny sprawiały trudność pływania jednostek o największym zanurzeniu. W tych warunkach przemieszczanie się monitorów sprawiało kłopot załodze i uniemożliwiało przeprowadzenie ćwiczeń. Jedynym rozwiązaniem w tych warunkach było zmniejszenie zapasu paliwa (o połowę) i całkowite rozbrojenie jednostki. Ale taki sposób w warunkach bojowych był niedopuszczalny. Zastosowanie pływaków do monitora *Warszawa*, przy niskim stanie wody i zmniejszeniu częściowo zapasu paliwa, ograniczało zanurzenie jednostki nawet do około 60 cm. Dzięki temu pojawiła się możliwość przepłynięcia mielizn, na których osiadały inne jednostki. Przymocowanie kompletu pływaków (6 sztuk) przy jednym monitorze trwało około 2 godzin. Prace te wykonywała załoga. Wspomina inż. Mieczysław Filipowicz:

Monitor „gdański” z doczepionymi przy burtach pływakami wyglądał monstrualnie, ale mógł łatwiej przechodzić przez płycizny, natomiast prędkość jego obniżyła się...¹⁹.

Na początku lipca 1936 r. kadm. (mianowany 1 stycznia 1931 r.) Jerzy Świrski, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej w latach 1925-1947, zapoznał się z argumentami przedstawionymi mu przez kmdr. Zajączkowskiego, na temat zastosowania nowych rozwiązań technicznych ułatwiających żeglugę okrętów o dużym zanurzeniu na Pinie, Prypeci i innych ważniejszych rzekach Polesia. Dowódca Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku optował za przebudową pozostałych dużych monitorów. Szef KMW wyraził zgodę na użycie specjalnych pływaków na wszystkich monitorach typu „warszawskiego”.



Monitory Pińsk i Toruń (eks Mozyrz). Na pokładzie członkowie załogi i wywieszone pranie. Marynarze ubrani nieregularnie – połączenie mundurów wyjściowych (kurtki) i roboczych (spodnie).

19 M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty, Gdańsk 1985*, s. 81-82.

Wiadomo, że w latach 1936-1938 zbudowano cztery komplety dwóch trójczłonowych pływaków-zbiorników, przyczepionych do poszycia obu burt monitorów, w postaci długich zamkniętych skrzyń o przekroju prostokątnym, które zostały zaprojektowane i wykonane w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Pińsku. Pływaki te zatapiano do pewnej głębokości, przykręcano za pomocą wsporników do burt monitora, a następnie opróżniano z wody, uzyskując zanurzenie okrętu rzędu 0,6 m. Jednak zastosowane rozwiązanie miało niestety ujemny wpływ na szybkość pływania „pancerników”. Po modyfikacji okręty poruszały się ze zmniejszoną prędkością (z 13,5 do 10,5 km/godz.), a ponadto zauważono pewne ograniczenie jego manewrowości.

Komandor Witold Zajączkowski był oficerem marynarki o niewyczerpanych koncepcjach w zakresie różnych typów i rodzajów pojazdów wodnych mogących poruszać się po płytkich wodach „Morza Pińskiego”. Nie jest więc dziwne, że przez lata pobytu na Polesiu nieustannie poszukiwał sposobu budowy jednostek o małym zanurzeniu i specjalnym napędzie, by Flotylla w razie działań wojennych mogła operować na wąskich i płytkich dopływach Prypeci.

W bliskim otoczeniu dowódcy FRMW w Pińsku z powodu problemów ze zmniejszeniem zanurzenia na monitorach zaczęto zastanawiać się także nad wywołaniem spiętrzenia wody na określonym odcinku rzeki. W marcu 1936 r. szef Kierownictwa Marynarki Wojennej zapoznał się z treścią pisma od dowódcy FRMW w Pińsku w sprawie zastosowania zagrody do spiętrzenia wody na rzece. Próbę przeprowadzono na rzece Horyń powyżej Dawidgródka, w pobliżu miejscowości Uholec. Zapora składała się z dwóch części (przęseł), każde o długości 20 m. Po rozstawieniu zajmowała ona około 1/3 szerokości koryta rzeki. Zaporę ustawiano w ciągu 30 minut, a woda nad mielizną podnosiła się o około 2 cm. Po wykonaniu kilku prób zebrano wyniki i okazało się, że długość zapory do spiętrzenia wody była zbyt mała, gdyż zaraz po spiętrzeniu woda spływała na boki. Noszono się z zamiarem dodania jeszcze jednego przęsła o długości 20 m. W ten sposób – jak rozumowano – zagroda o trzech przęsłach (60 m lub dłuższa) mogłaby w znacznie większym stopniu podnieść poziom wody w płytkich miejscach, co umożliwiłoby przepłynięcie (nad mieliznami) przez jednostki Flotylli. Prace te nie były potem kontynuowane.

W latach 1934-1936 przeprowadzono gruntowną przebudowę monitora ORP *Toruń*, która diametralnie unowocześniła sylwetkę. Otrzymał on nową artylerię główną. W miejsce dotychczasowych 2 armat kal. 75 mm i haubicy kal. 100 mm okręt wyposażono w 3 działa typu Schneider wz. 97 kal. 75 mm, rozmieszczone w dwóch nowych wieżach (2 w dziobowej i 1 w rufowej)²⁰. Przystąpiono do odbioru przyrządów kierowania ogniem. Wieże działowe miały możliwość obrotu o 360°; osadzone na rolkach tocznych o łożyskach kulkowych, obracały się lekko za pomocą przekładni i ręcznej korby. Wejście do wieży było możliwe z pokładu przez umieszczone w płaszczu wieży drzwi pancerne, jak również z wnętrza kadłuba jednostki. Dostęp do wieżyczek ciężkich karabinów maszynowych był możliwy jedynie z wnętrza monitora, spod pokładu. Jak pisze inż. Sienicki:

Ciekawe, że podczas modernizacji wykonano nowe wieże działowe i zamiast haubicy 100 mm w rufowej wieży – dano również dział 75 mm. Stare wieże produkcji Danziger Werft użyto jako stałe kotwice dla pław cumowniczych w porcie wojennym w Pińsku. Przedtem jednak, w celu sprawdzenia jakości materiału starych wież, poddano je próbie ostrzelania ogniem z ciężkich karabinów maszynowych. Okazało się, że zamiast blach pancernych, do budowy tych wież zastosowali Niemcy w Gdańsku prawdopodobnie zwykłą stal węglową. Pseudopancerne wieże zostały podziurawione ogniem karabinowym, jak przysłowiowe sito. W wyniku tej próby wymieniono wieże na pozostałych monitorach, jak również wieżyczki pancerne CKM-ów. Nowe wieże armatnie i CKM-ów wykonano

20 Odtąd w skład obsługi armaty kal. 75 mm w wieży dziobowej na monitorach typu Warszawa wchodziło 12 ludzi (działonowy – 1, peryskopowy – 1, celowniczych – 2, zamkowych – 2, ładowniczych – 2, amunicyjny – 1, wręczyciele amunicji – 2, komorowy – 1). Natomiast obsługę w wieży rufowej stanowiło 8 marynarzy (działonowy, peryskopowy, celowniczy, zamkowy, ładowniczy, amunicyjny, wręczyciel i komorowy). Działonowy był dowódcą wieży. Ponoślił odpowiedzialność za kontrolowanie czynności obsługi – stan wieży i komory amunicyjnej.

ze stali panczernej, chromoniklowej. Jednostki odznaczały się silnym uzbrojeniem (3 działa i 4 ckm), brakowało im jednak nowoczesnej broni przeciwlotniczej²¹.

Powiększono i podwyższono o jedną kondygnację opancerzoną wieżyczkę dowodzenia. Wieżę dowódcy zastąpiono dużą cylindryczną kazamatą bojową (3,9 m wysokości), na której ustawiono dalmierz, dwie wieżyczki cekaemów i krótki maszt sygnałowy oraz na zewnątrz reflektor, co unowocześniło sylwetkę monitora. Po bokach kazamaty wykonano jarzma do zamontowania dwóch dodatkowych karabinów maszynowych. Wieżyczki pokładowe 4 ckm kal. 7,92 mm przystosowano do strzelań przeciwlotniczych. W wieżach artyleryjskich wprowadzono elektryczne przekaźniki ognia, co umożliwiało odpalenie dział z wież lub centralnie z punktu dowodzenia.

Dotychczasowy pancierz o grubości około 10-11 mm zastąpiono nowym – 8-milimetrowym, ale wykonanym ze znacznie bardziej wytrzymałej stali chromo-niklowej. To rozwiązanie wpłynęło, ze zrozumiałych powodów, na zmniejszenie masy okrętu, co nie pozostało bez wpływu na poprawienie (zmniejszenie) zanurzenia.

Zmienił się też układ napędowy monitora *Toruń*. W miejsce dotychczasowych trzech czterocylindrowych silników Daimler Maybach o mocy po 60 KM ustawiono dwa wysokoprężne sześciocylindrowe silniki Glennifer, każdy o mocy 100 KM. Liczba śrub napędowych uległa zmniejszeniu z 3 do 2, przy zachowaniu dotychczasowej prędkości.

2 lutego 1936 r. przystąpiono do odbioru przyrządów kierowania ogniem zmodernizowanego ORP *Toruń*. Ale prawdopodobnie dopiero w końcu grudnia tegoż roku przeprowadzono próby odbiorcze zmodernizowanego monitora. Zakończenie przebudowy okrętu pancernego przyspieszyło decyzję o przebudowie pozostałych monitorów typu Warszawa, na których przystąpiono do prac nad ujednoczeniem artylerii głównej (montaż nowych wież) oraz zmniejszeniem ich zanurzenia przez wykonanie pływaków doczepnych, które zdaniem KMW umożliwiały przy niskim stanie wody przejście tych monitorów przez mielizny, a co za tym idzie, pozwalały na ich użycie podczas niskiego stanu wody w czasie działań bojowych.

| Dane taktyczno-techniczne monitorów typu „B” (Warszawa) po wejściu do służby w 1920 r. | |
|--|--|
| Wyporność | 110 t (normalna) |
| Długość | 34,5 m |
| Szerokość | 5,05 m |
| Zanurzenie | 0,75 m; 0,79 m (rufa) |
| Wysokość boczna | 2,15 m |
| Uzbrojenie | 2 armaty kal. 105 mm, 4 ckm Maxim kal. 7,92 mm |
| Napęd | 3 silniki czterocylindrowe Daimler Maybach (?), każdy po 60 KM, 3 śruby okrętowe |
| Prędkość | 8-9 w |
| Zapasy paliwa | 5 t (maksymalnie 10 t) |
| Załoga | 27 oficerów, podoficerów i marynarzy |
| Modernizacja monitorów po 1925 r. | |
| Uzbrojenie | 2 armaty kal. 75 mm, 1 haubica kal. 100 mm i 4 ckm kal. 7,92 mm |
| Załoga | 34 oficerów, podoficerów i marynarzy |
| Przebudowa ORP <i>Toruń</i> 1934-1936, OORP <i>Pińsk</i>, Warszawa, <i>Horodyszcze</i> 1938-1939 r. | |
| Uzbrojenie | 3 armaty (1 x II, 1 x I) kal. 75 mm, 4 ckm kal. 7,92 mm |
| Napęd | 2 wysokoprężne silniki Glennifer każdy o mocy 100 KM, 2 śruby |
| Załoga | 41-44 oficerów, podoficerów i marynarzy |

21 I. Sienicki, op. cit., s. 397.

W ramach przeprowadzonego gruntownego remontu zlikwidowano ciężki maszt dziobowy, a maszt rufowy obniżono do 3 m. Antenę zamocowano na wspornikach wieżyczki dowodzenia. Zmieniono też urządzenie ręczno-hydrauliczne. Składało się ono z pompy-nadajnika, poruszanej kołem sterowym, umieszczonej pod kolumnką sterową pod pokładem oraz z dwóch siłowników hydraulicznych na rufie. Siłowniki te poruszały obie, sprzężone ze sobą łańcuchem Galla płetwy sterowe. Jeżeli chodzi o awaryjne mechaniczne urządzenie sterowe, to pozostawiono je na starym miejscu, ale wykonano pewne przeróbki i przystosowano do nowego układu sterowego. Pompa-nadajnik i siłowniki hydrauliczne na rufie były połączone między sobą przewodami rurowymi, przechodzącymi przez grodzie wodoszczelne, zachowując ich szczelność. Urządzenia sterowe pracowały niezawodnie.

Jeżeli chodzi o mechanizm pomocniczy służący do oświetlenia wnętrza okrętu oraz do napędu pompy przeciwpożarowej, naftowej, wentylatorów, maszynowni i komór amunicyjnych, jak również do kaloryferów elektrycznych, to używano dynamomaszyny poruszanej przez silnik naftowy o mocy 15 KM.



Od lewej: statek sztabowy ORP Admiral Sierpinek i monitor ORP Pińsk.

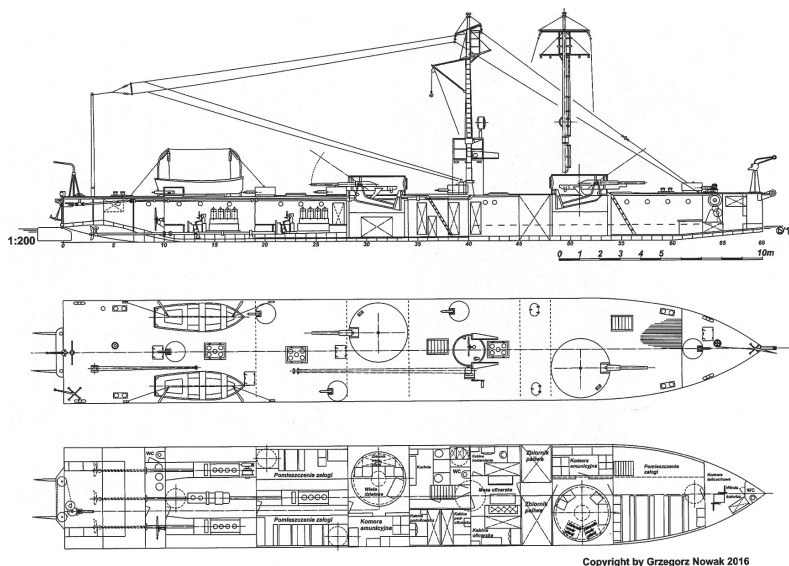
Na początku drugiej połowy lat 30. spośród prac związanych z modernizacją urządzeń i systemów najważniejsze było rozpoczęcie na jednostkach wymiany wszystkich tulei trzyśrubowych wylewanych białym metalem (lub brązowych) na tuleje gumowe – informuje kmdr prof. Józef Wiesław Dyskant²². I dalej tenże autor pisze:

²² J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939*, Warszawa 1994, s. 202.

Jak bowiem wykazały próby eksploatacyjne ciężkiego kutra uzbrojonego „Nieuchwytny”, który we wspornikach wałów miał zamontowane tuleje gumowe firmy „Piastów”, nie sprawiały one żadnych kłopotów na zapiaszczonych wodach poleskich. Podczas kiedy łożyska metalowe trzeba było wylewać średnio 2-3 razy w czasie kampanii (w okresie 1932/1935 r. kosztowało to Flotyllę około 30 000 zł), gumowe wymagały tylko okresowej kontroli, choć najpierw na wał (w miejscu pracy tego łożyska) trzeba było nałożyć na gorąco koszulkę brązową, co łącznie z centrowaniem kosztowało 886 zł. Lecz był to wydatek jednorazowy²³.

W 1938 r. zmieniono uzbrojenie na ORP *Warszawa*, natomiast w latach 1938-1939 przebrojono i przebudowano ORP *Pińsk*. Na tym drugim z monitorów 24 maja 1939 r. rozpoczęły się próby odbiorcze pod przewodnictwem kmdr ppor. inż. Józefa Trybela. Oprócz zasadniczych zmian konstrukcyjnych związanych z napędem, artylerią główną i systemem kierowania ogniem przebudowano na nim wieżyczki 2 ckm kal. 7,92 mm (podobnie jak na ORP *Toruń*), przystosowując je do strzelań przeciwlotniczych, przy czym z pokładu głównego przeniesiono je na tzw. kazamatę bojową, tj. na wysokość około 2 m, i skupiono w węzeł obronny, co znacznie usprawniło kierowanie ogniem plotn. i zwiększyło pole skutecznego ostrzału²⁴.

Najpóźniej, bo dopiero na krótko przed wybuchem wojny, w sierpniu 1939 r., przebrojono monitor ORP *Horodyszczce*. Zmiany dokonane na monitorach, poprawiły ich walory taktyczno-techniczne, ale wymagały też zwiększenia składu załóg do ponad 40 ludzi.



Projekt monitora typu „B” (1920) – plan generalny. Monitory typu „B” według wstępnych projektów miały być uzbrojone w dwie pojedyncze armaty kal. 88 mm oraz pięć ciężkich karabinów maszynowych Maxim kal. 7,92 mm, rozmieszczonych w cylindrycznych obrotowych wieżyczkach. Na żądanie Departamentu dla Spraw Morskich monitora typu „Warszawa”, zaprojektowano pierwotnie dla dwu dział kal. 88 mm, które zamieniono jednak na armaty kal. 105 mm i cztery ciężkie karabiny maszynowe kal. 7,92 mm, rys. Grzegorz Nowak.

23 J.W. Dyskant, op. cit., s. 202; patrz także: Akta KMW, CAW, t. I 300.21.575; A. Potyrała, Wspomnienia dotyczące spraw Marynarki Wojennej, AMMW w Gdyni, sygn. 32; Z dokumentów archiwalnych wynika, że zanim wydano decyzję o całkowitej wymianie łożysk na gumowe, KMW próbowało łożyska metalowe zastąpić listewkowymi produkowanymi z masy plastycznej „Durtek”, których producentem była firma Tschalart.

24 J.W. Dyskant, op. cit., s. 265; Według P. Podkowicza, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej, [w:] Nasze Sygnały, Londyn 1970, nr 122, s. 33 i M. Kuligiewicza, Monitory „krakowskie”, [w:] Morze 1974, nr 11, s. 38; podobną modernizację przeszły w sierpniu 1939 r. monitory II Dywizjonu Bojowego OORP *Warszawa* i *Horodyszczce*, ale informacji tych nie potwierdza W. Zajączkowski, Raport dowódcy Flotyli Pińskiej we wrześniu 1939, Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego (IPMS) w Londynie, sygn. MAR.A.II.17/1, mps., który pisze, że na 2 kolejnych monitorach typu *Warszawa* dokonano wyłącznie zamiany mechanizmów. Tymczasem z dokumentów wynika, że w okresie czerwiec-sierpień 1939 r. na monitorach typu B przeprowadzono (poza ukończeniem remontu *Pińska*) wymianę fokmasztu (*Toruń*) oraz prostowanie i centrowanie wału napędowego i 2 śrub na *Warszawie* (Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej, t. 680, CAW). Na monitorze *Pińsk* pozostałe 2 ckm kal. 7,92 mm miały być doraźnie ustawione na stojakach przeciwlotniczych po obu stronach kazamaty.

Regres, stagnacja czy ewolucja? Uzbrojenie jednostek pływających Flotylli Pińskiej- Regression, stagnation or evolution? Utilities of vessels of the Pinsk Flotilla

Uzbrojenie pokładowe jednostek pływających Flotylli Pińskiej wynikało z nałożonych na flotyllę rzeczną zadań. Ciężka i średnia artyleria podlegała modernizacjom i zmianom. Problemem pozostała broń przeciwlotnicza, która znajdowała się w ilości niewystarczającej, a była też złej jakości.

The deck equipment of vessels of the Pinsk Flotilla resulted from the tasks imposed on the river flotilla. Heavy and medium artillery was subject to modernization and changes. Antiaircraft weapon remained in the problem, which was inadequate and in poor quality.

Dzieje Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej, zwanej Flotyllą Pińską, a znanej także pod żartobliwą nazwą „szuwarowej” doczekały się wielu opracowań. Wśród polskich badaczy zagadnienia poczesne miejsce zajmują takie osoby jak Jerzy Pertek, Józef Wiesław Dyskant, Ireneusz Bieniecki, Andrzej Olejko oraz Mariusz Borowiak. Autorzy ci w swych pracach w kompleksowy sposób poruszali różne aspekty funkcjonowania Polskiej Marynarki Wojennej na kresach wschodnich Polski Odrodzonej. Rozpatrując kwestię uzbrojenia, w które wyposażone były jednostki pływające Flotylli Pińskiej trzeba zwrócić uwagę na chronologię jej działalności, z której wynika budowa nowych jednostek i modernizacja starych, postęp techniczny w zakresie rozwoju uzbrojenia oraz wprowadzenie do masowego użycia nowych rodzajów broni w postaci lotnictwa.

Pomysłodawcą kresowej flotylli rzecznej był por. mar. Jan Giedroyć, wywodzący się z carskiej marynarki wojennej. Wykorzystał on pozostawiony w Pińsku sprzęt pływający, który po remoncie stał się pierwszym zespołem okrętów w postaci kutrów motorowych „Listowczyk”, „Lizdejko”, „Lech”, „Lauda”. Giedroyć przedstawił dowódcy Grupy Operacyjnej, potem d-cy Grupy Podlaskiej i 9. DP gen. Antoniemu Listowskiemu projekt użycia tych jednostek w służbie transportowo-rozpoznawczej¹.

W pozycji zatytułowanej „Zarys historii wojennej flotylli rzecznych” autorstwa kpt. mar. Karola Taube i por. mar. Olgierda Żukowskiego (obaj służyli w flotylli rzecznej MW) czytamy, że tabor pływający przejęty przez Polaków w 1919 r. został pozostawiony przez Niemców, natomiast według Mariusza Borowiaka-wspomniane wyżej motorówki były spuścizną po Rosjanach². Wydaje się, że Taube i Żukowski - jako służący wówczas na okrętach flotylli rzecznej PMW mogli zastosować pewnego rodzaju uproszczenie myślowe, w postaci zasygnalizowania przejęcia przez wojska

1 M. Borowiak, Baza rzeczna w Pińsku, Wielki Leksykon Uzbrojenia, Warszawa 2018, t. 138, s. 5-6.

2 K. Taube, O. Żukowski, Zarys historii wojennej flotylli rzecznych, Warszawa 1931, s. 5; Kadry morskie Rzeczypospolitej, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 478 i s. 546. M. Borowiak, Baza..., op. cit., s. 5-6.

niemieckie rosyjskiego taboru pływającego, który następnie trafił w ręce polskie, zaś Borowiak pominął „niemieckie pośrednictwo.

Po wcieleniu do służby trzech motorówek nadano im numery taktyczne „Nr III”, „Nr IV”, „Nr VI” (dawna „Lauda” była zbyt zniszczoną, by włączyć ją do pełnowartościowego taboru pływającego). O uzbrojeniu i udziale w boju tych jednostek czytamy, że „najmniejsza motorówka Nr. VI, uzbrojona w 1 karabin maszynowy, pod dowództwem sierżanta marynarki Romualda Kossowskiego. Zadaniem jej było ujawnienie pozycji nieprzyjaciela i stanowisk karabinów maszynowych. Za nią w odległości 100 metrów podążała motorówka Nr. IV, uzbrojona w 2 karabiny maszynowe, pod dowództwem podporucznika marynarki Karola Taube. Na tej łodzi znajdował się desant. Zamykała szyk łódź motorowa Nr. III uzbrojona w jedno działko 37-milimetrowe i 1 karabin maszynowy - jako osłona artyleryjska pod dowództwem porucznika marynarki Giedroycia”³.



„Kachna” na pokładzie „Pancernego I”, źródło: S. Zagórski, *Bitwa pod Czarnobylem. Pierwsze zwycięstwo Polskiej Marynarki Wojennej*, <https://nowahistoria.interia.pl/ii-rzeczpospolita/news-bitwa-pod-czarnobylem-pierwsze-zwyciestwo-polskiej-marynarki,nld,1722164> [dostęp: 12 III 2019 r.]

„Kachna” - polówka. Zostawiono jej koła, lecz aby mogła się obracać dookoła, osadzono ją na potężnej belce, zakończonej żelaznym szpikulcem. Uzbrojenia dopełniały cztery karabiny maszynowe”⁴.

Tego rodzaju uzbrojenie wskazywało jednoznacznie, że na jednostkach pływających Flotyli Pińskiej w pierwszym okresie jej działalności (wojna polsko-bolszewicka) montowano to, co w danej chwili było „pod ręką” i nadawało się do wyposażenia okrętów. Siłą rzeczy w dłuższym czasokresie taka improwizacja musiała ulec zmianie na rzecz bardziej przemyślanego i planowego wyposażenia okrętów flotyli rzecznej PMW.

Takie były początki Flotyli Pińskiej, której wartość bojowa nielicznych wówczas jednostek została potwierdzona w zwycięskim dla strony polskiej boju z bolszewikami pod Czarnobylem, stoczonym w dniu 27 kwietnia 1920 r.

W okresie pokoju postawiono flotyli rzecznej Polskiej Marynarki Wojennej określone przedsięwzięcia do wykonania. Nakreślone zadania dla Flotyli Pińskiej przewidywały, że będzie ona służyła między innymi dla:

- zwalczania flotyli rzecznych nieprzyjaciela,
- współdziałania z wojskami lądowymi w pasie nadrzecznym,
- niszczenia fortyfikacji nadbrzeżnych przeciwnika,
- zwalczania nieprzyjacielskiej komunikacji rzecznej,
- osłony własnych transportów.

3 K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 8. J. Wąsiewski, *Z dziejów Flotyli Pińskiej w 1919*, <http://smw.ocalicodzapomnienia.eu/index.php?o=pokaz&katid=14&pkatid=26&jid=1&postid=567&podkategoria=Varia>, [dostęp 12 II 2019 r.]

4 I. Bieniecki, *Flotylla rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w świetle sprawozdań Inspektorów Armii i oficerów korpusu kontrolerów*, Toruń 2005, s. 101.

Tego typu przedsięwzięciom wojskowym sprzyjały dobre warunki hydrologiczno-geograficzne Polesia, o których piszą współcześnie między innymi Marek Nasiadka i Paweł Wład, że „splątane rzeki i strumienie Polesia tworzą wielki wodny labirynt, który jest niewątpliwą osobliwością, nie mającą swego odpowiednika w Europie. Osią odwodnienia Polesia jest rz.[eka] Prypeć (dług. [ość] 761 km) oraz droga wodna biegnąca od niej na zach.[ód], łącząca dorzecza Dniepru i Wisły, utworzona przez Pinę, kanał Dniepr-Bug (d.[awny] Kanał Królewski) oraz Muchawiec, który uchodzi do Bugu w Brześciu. Rzeki wpadające do Prypeci z płn. (Jasiołda, Cna, Łań, Słucz, Ptycz) są krótsze i spokojniejsze, czyli mają mniejsze wahania stanów wody. Rzeki płynące z płd., z Wyżyn Ukrainskich (Turia, Stochód, Styr, Horyń ze Słuczem), są dłuższe, a jednocześnie bardziej zmienne. To one podczas wezbrań potrafią zalewać ogromne obszary Polesia. Prypeć i jej gł.[ówny] dopływy w większości uniknęły regulacji [sic!-podkreślenie P. S] i nadal tworzą niepowtarzalną sieć wodną z licznymi naturalnymi odgałęzieniami, wyspami i starorzeczami. Śledząc skomplikowane biegi rzek nie zawsze jesteśmy pewni dokąd płyną. Możemy też zaobserwować rzadkie zjawisko bifurkacji, gdy rzeka dzieli się na ramiona, które odprowadzają wodę do różnych dorzeczy”⁵. Jednocześnie obaj autorzy zwracają uwagę na duże zabagnienie terenów Polesia, o którym pisze między innymi Marek Żukow-Karczewski, że „Powojenne lata przyniosły poważne zmiany na omawianym obszarze Polesia. Prowadzono tam intensywne prace melioracyjne, poszukiwano ropy naftowej i węgla brunatnego. Lesistość spadła do poziomu 30%. Chociaż udało się osuszyć ok. 1,7 mln ha gruntu, czyli nieco ponad połowę poleskich błot, to kraina ta w dalszym ciągu jest największym w Europie obszarem bagiennym”⁶.

Bagiennie-rzeczny krajobraz Polesia, który utrudniał posuwanie się wojsk własnych i obcych, wyposażonych w artylerię, odpowiadał w pełni polskiemu planom wojennym, co do wykorzystania bojowego Flotylli Pińskiej. W koncepcjach inspektora armii, gen. dyw. Józefa Rybaka czytamy trafne spostrzeżenie, że Flotylla Pińska „jest właściwie rezerwuarem ognia artylerii na głównych arteriach rzecznych Polesia”. I dalej Rybak pisał, że „dla działań na Polesiu Flotylla Pińska jest pierwszorzędnym elementem walki, jest typową bronią walczącą, gdyż jej główne zadania polegają na bezpośrednim udziale w bitwie, czy to walcząc samodzielnie czy też wspierając własną piechotę”⁷. Na ten temat pisał też między innymi Józef Boreyko „przeznaczeniem flotylli Rzecznej jest współdziałanie z Armią Lądową, i flotylli używają w tych miejscach, gdzie ze względu na naturalne przeszkody (woda) artylerja lądowa jest pozbawiona możliwości działania”⁸.

Podane wyżej słowa o zadaniach Flotylli Pińskiej nakreślone w 1927 r. są pochodną przede wszystkim doświadczeń wynikających z wojny polsko-bolszewickiej oraz nakreśleniem planów użycia monitorów wybudowanych w I połowie lat. 20. XX w. dla potrzeb PMW.

Według niezrealizowanego projektu z października 1919 r., autorstwa mjr. mar. inż. Aleksandra Rylke i mjr. mar. inż. mech. Tadeusza Borowskiego monitory typu „A” dla Flotylli Pińskiej miały być uzbrojone w dwa działa kal. 120 mm L 40, rozmieszczonych w osi okrętu w półwieżach, oraz 2-4 ckm. typu Maxim kal. 7, 92 mm. Zapas amunicji miał wynosić 100 pocisków na działo i po 1000 na ckm. Rozważano również uzbrojenie jednostek w 3 lub 4 działa trzycalowe kal. 76,2 mm (L 40 lub L 50), tzw. „prawosławne” z zapasem 350 pocisków na lufę i 4 ckm⁹.

Pod koniec 1919 r. Departament Spraw Morskich podjął decyzję o wzmocnieniu Flotylli Pińskiej poprzez zamówienie w stoczni w Wolnym Mieście Gdańsku czterech monitorów rzecznych oraz zakup w Austrii pięciu nieuzbrojonych motorówek.

5 Polesie, <http://www.wlad.com.pl/Polesie.htm> [dostęp 12 II 2019 r.].

6 M. Żukow-Karczewski, Krajobrazy utracone. Pina – rzeka nie do końca ujarzmiona!, <https://www.ekologia.pl/styl-zycia/podroze/krajobrazy-utracone-pina-rzeka-nie-do-konca-ujarzmiona,16338.html> [dostęp 12 II 2019 r.].

7 I. Bieniecki, op. cit., s. 59.

8 J. Boreyko, Monitory, [w:] Tygodnik Ilustrowany, nr 46, 13 XI 1926 r.

9 M. Borowiak, Pancerniki na Morzu Pińskim 1920-1941, Oświęcim 2016, s. 83-85. I. Bieniecki, op. cit., s. 102.

Dla dalszego wzmocnienia całości zespołu jednostek pływających postulowano wybudowanie czterech baterii pływających na barkach 4,5 t., które miały być uzbrojone w 4 armaty o kalibrze 100 mm lub 120 mm¹⁰.

Wybudowane w Danziger Werft w Wolnym Mieście Gdańsku (stąd nazwa monitorów „gdańskie”) monitory typu „B” o nazwach „Warszawa”, „Horodyszcze”, „Pińsk”, „Mozyrz” (nazwa zmieniona na „Toruń”) były jednostkami o wyporności 110 t. (pełna 126,5 t). Początkowe uzbrojenie okrętów w 2 pojedyncze działa kal. 88 mm, 5 ckm typu Maxim, kal. 7, 92 mm na żądanie Departamentu dla Spraw Morskich zmieniono na dwa działa 105 mm w pancernych wieżach, ustawionych asymetrycznie oraz 4 ckm 7,92 mm. Stocznia Danziger Werft nie posiadała dział tego kalibru i zaproponowała ich zakup w zakładach zbrojeniowych Kruppa, co wymagało zgody Głównej Międzypolitycznej Komisji Kontroli. Uzyskanie tej zgody opóźniło budowę jednostek, natomiast Ireneusz Bieniecki podaje, że monitory „gdańskie” uzbrojono w dwa stare włoskie działa kalibru 105 mm. Bez obawy popełnienia pomyłki można przyjąć, że okręty te były uzbrojone w niemiecką wersję „Maxima”, choć jak podaje Andrzej Konstankiewicz w połowie 1921 r. Wojsko Polskie dysponowało również liczbą prawie 1500 sztuk rosyjskich ciężkich karabinów maszynowych „Maxim”, kal. 7, 62 mm, które również można było użyć do wyposażenia jednostek.

W pierwszych miesiącach 1925 r. monitory „gdańskie” przeszły gruntowną reorganizację uzbrojenia. Otrzymały wówczas po 2 francuskie działa kal. 75 mm, rozmieszczone w wieży dziobowej i jedną haubicę kal. 100 mm w wieży rufowej. Podczas kampanii letniej 1930 r. zdecydowano o zdjęciu wieżyczek ckm umiejscowionych w pobliżu wieży dowódcy. Działa dziobowe mogły strzelać pojedynczo lub salwą, natomiast w obu wieżach zmieniono kąt podniesienia luf, doprowadzając w ten sposób do możliwości prowadzenia ognia stromotorowego. Kolejne przebrojenie monitorów „gdańskich” miało miejsce w latach 1934-1936, kiedy to na ORP „Toruń” ujednociono uzbrojenie artyleryjskie w postaci demontażu armaty 100 mm i montażu na to miejsce pojedynczego działa kal. 75 mm.

Pozostałe wieżyczki ciężkich karabinów maszynowych przebudowano, przystosowując je do prowadzenia ognia przeciwlotniczego. Zdjęte wieżyczki wykorzystano na kutrach uzbrojonych KU 6 i KU 3. Jednak pojawiły się problemy techniczne, gdyż zaobserwowano możliwość wystąpienia uszkodzeń dziobowej wieży ckm podczas oddawania salwy z dział kal. 75 mm. Próbowano zaradzić temu zjawisku poprzez ustawiania w razie potrzeby trójnogu z zamontowanym na nim ckm do strzelań przeciwlotniczych o kalibrze 7,92 mm. Zdobyte przy przebudowie „Torunia” doświadczenie posłużyło do modernizacji pozostałych monitorów¹¹.

Niezrealizowany projekt monitora typu „C” z końca 1922 r. nie pozostawił do dziś szerszych danych, co do uzbrojenia jednostki. W 1923 r. nakreślono plany budowy monitora typu „Z”, którego uzbrojenie główne składało się z 3 dział kal. 76, 2 mm. Kmdr por. inż. Marian Sasinowski proponował wówczas, by „ponieważ sprawa zastosowania na monitorach typu dział dotychczas nie jest kompletnie wyświetlona (morskie działa czy haubice), to czy nie najlepszym byłoby ustawienie połowych dział morskich na lawetach. Jeśli pozostaną morskie działa, to należy dla nich mieć i celowniki ładowe (cel.[owniki] pomocnicze)”.

Prace nad wzmocnieniem potencjału bojowego flotylli rzecznej związane z budową krajowego lekkiego monitora rzecznej przyspieszyły w I kwartale 1923 r. Wyciągnięto wówczas wnioski z dotychczasowych projektów tj. monitorów typu „C” i „Z”. Wskazywały one na to, że nowy typ jednostki pływającej ma być wyposażony w 3 działa 3-calowe, przednie rozmieszczone w wieży (IxII, IxI), z tym, że postulowano montaż dział uniwersalnych, dostosowanych do strzelań przeciwlotniczych. W przypadku działa rufowego czytamy między innymi, że „trzecie działu typu haubicy-

10 Idem, Baza..., op. cit., s. 7-8.

11 M. Borowiak, Pancerniki..., op. cit., s. 89-93 i s. 96, 103-106; A. Konstankiewicz, Broń strzelecka i sprzęt artyleryjski formacji polskich i Wojska Polskiego w latach 1914-1939, Lublin 2003, s. 86. I. Bieniecki, op. cit., s. 103-110.

-zainstalowane na rufie o dopuszczalnym kalibrze ok. 110 mm bez wieży z możliwością ochrony jej załogi”. Przewidywano również umieszczenie karabinu maszynowego lub ręcznego na maszcie w opancerzonym stanowisku obserwacyjnym, oraz dwóch km-ów jako dodatkowej broni przeciwlotniczej.

Ciekawym pomysłem była wieża przednia, zapożyczona z typu „Z”, uzbrojona w 2 działa kal. 75 mm, z której po złożeniu masztów na okręcie można było prowadzić ogień w płaszczyźnie 360 stopni. Na przekroju monitora typu „krakowskiego” widzimy, że jednostkę wyposażono w dwa działa kal. 75 mm typu Schneider wz. 97 z zapasem 400 pocisków, haubicę „typu austriackiego” kal. 100 mm wz. 14 z zapasem 140 pocisków oraz 4 ckm-y Maxim 7,92 mm o zapasie 2500 naboji na karabin (3 w wieżyczkach) i jeden w „gnieździe”¹².

Pierwotne uzbrojenie monitorów „krakowskich” (ze względu na miejsce budowy), okrętów o nazwach OORP „Wilno” i „Kraków”, które zamontowano na jednostkach wyglądało następująco: dwa francuskie działa „Schneider” kal. 75 mm wz. 97, w obrotowej wieży pancerniej, o zapasie pocisków liczącym 400 sztuk. Druga wieża została wyposażona w austriacką haubicę kal. 100 mm, z zapasem pocisków w liczbie 100 sztuk.

Artylerię monitorów uzupełniono o 4 ckm „Maxim” wz. 08, kal. 7,92 mm, które rozmieszczono w trzech pojedynczych wieżyczkach, zaś czwarty znajdował się w „bocianim gnieździe” na przednim maszcie¹³. Mariusz Borowiak podaje, że wiosną 1932 r. zdjęto z monitorów „krakowskich” działa kal. 75 mm i na ich miejsce zamontowano haubice kal. 100 mm o zasięgu ok. 10 000 mm i wadze pocisku -16 kg. Zatem około 1932 r. jednostki te posiadały 3 haubice kal. 100 mm wz. 14/19 P i 4 ckm. kal. 7,92 mm typu Maxim 08, natomiast w roku 1939, po kolejnym przebrojeniu okrętów były to 3 haubice 100 mm wz. 14/19 P, 3 ckm kal. 7,92 mm typu Maxim 08 i 2 (jeden podwójny) nkm typu Hotchkiss kal. 13,2 mm, wz. 30¹⁴.

Plany przyszłych monitorów, które miały być budowane dla Floty Pińskiej przewidywały, że będą to jednostki uzbrojone w armaty kalibru 100-105 mm, oraz w ciężkie i najcięższe karabiny maszynowe, z czego te ostatnie przeznaczone były do obrony przeciwlotniczej¹⁵.

Sprawa uzbrajania monitorów, jednostek dużych i dość powolnych w broń przeciwlotniczą była wynikiem dostrzeżenia przez polskie władze wojskowe rosnącej roli „piątej broni”. Natomiast kwestią zasadniczą jest odpowiedź na pytanie-jakie to było spojrzenie na lotnictwo?



Prezydent Ignacy Mościcki na pokładzie ORP Wilno. Widoczna jedna z dziobowych wieżyczek z ckm., źródło: „Tygodnik Ilustrowany”, nr 46, 13 XI 1926 r.

Władysław Sikorski zakładał w dość ograniczony sposób współpracę sił powietrznych (lotnictwo morskie) z marynarką wojenną (flota). Na temat użycia lotnictwa przeciwko marynarce wroga Sikorski tak pisał „niezależna armia powietrzna natomiast współdziałać będzie z marynar-

12 M. Borowiak, Pancerniki..., op. cit., s. 143-153.

13 T. Kondracki, J. Tarczyński, Monitory Floty Pińskiej, Wielki Leksykon Uzbrojenia, t. 34, Warszawa 2014, s. 24.

14 M. Borowiak, Pancerniki..., op. cit., s. 171; T. Kondracki, J. Tarczyński, op. cit., s. 24.

15 M. Borowiak, Pancerniki..., op. cit., s. 191-195.

ką dorywczo, atakując, zależnie od chwilowej sytuacji, awiację lub marynarkę przeciwnika. A i te wypadki będą rzadsze oraz w ogólnej działalności lotnictwa wyjątkowe”¹⁶.

Sikorski zamieścił te słowa w opublikowanej w 1934 r. pracy zatytułowanej „Przyszła wojna”. Po czterech latach świat był już po doświadczeniach wojen: abisyńskiej oraz domowej w Hiszpanii. Analiza użycia lotnictwa włoskiego i abisyńskiej obrony przeciwlotniczej wykonana przez Stefana Mossora zawiera dość zaskakującą konkluzję „najśłabsza, jaką sobie można dla warunków europejskich wyobrazić, obrona przeciwlotnicza potrafiła jednak uszkodzić 100% samolotów”. Dalej Mossor pisał „prawda, że samoloty te latały nisko (100, a nawet 50 m), ale też i liczba uszkodzeń jest, jak na stan uzbrojenia dzikich krajowców, olbrzymia. Przy lepszej broni i lepszym wyszkoleniu 50% kosztownych trójmotorowców nie ujrzałoby już słońca Włoch”¹⁷.

Niemożliwym było zapewnienie całkowitego bezpieczeństwa przeciwlotniczego kraju. Analizując kształt granic Polski Odrodzonej oraz doświadczenia I wojny światowej, przy założeniu zabezpieczenia polskiej przestrzeni powietrznej przeciwko dwóm wrogim wobec Polski państwom (ZSRS i Niemcy) wybitny teoretyk lotnictwa-Sergiusz Abżółtowski uczynił następujące wyliczenia:

Postulowana obrona przeciwlotnicza Polski

| Sprzęt | Front przeciwniemiecki | Front przeciw sowiecki | Razem |
|------------------------|------------------------|------------------------|-------|
| Samoloty myśliwskie | 3200 | 1600 | 4800 |
| Armaty przeciwlotnicze | 6400 | 3200 | 9600 |

Źródło: S. Abżółtowski, *O niebezpieczeństwie lotniczym i obronie przeciwlotniczej kraju*, Warszawa 1937, s. 38.

Taka sytuacja byłaby idealną dla flotyli rzecznej, dając jej skuteczny „parasol” lotniczy. Abżółtowski jednak dodał, że wykonanie powyższego planu obrony przeciwlotniczej Polski „w czasie pokoju nie jest wykonalne”¹⁸.

Flocie i flotyli rzecznej pozostawały własne środki obrony. W sytuacji, w której z racji niewielkiej prędkości jednostki i niemożności wykonania uników na rzekach jedynie silna obrona przeciwlotnicza z użyciem nowoczesnej broni przeznaczonej do zwalczania celów powietrznych mogła zapewnić jednostkom pływającym ochronę przed lotnictwem przeciwnika.

Nieco inna sytuacja w zakresie uzbrojenia miała miejsce w przypadku jednostek mniejszych. Na przełomie lat 1931-1932 zbudowano w Stoczni Modlińskiej dwie pancerne krypy dopływowe, które następnie przeklasyfikowano na krypy artyleryjskie, natomiast docelowo przekształcono te jednostki na kanonierki rzeczne, którym nadano nazwy KR (zamiast ORP) „Zuchwała” i „Zawzięta”. Na obu jednostkach zamontowano uzbrojenie w postaci 1 haubicy kal. 100 mm. wz. 14/19 P, umieszczonej w pancерnej, obrotowej wieży ustawionej na dziobie jednostki o kącie ostrzału 360 stopni, choć dwurzutowy rysunek zamieszczony w pracy M. Borowiaka wyraźnie wskazuje na ograniczenia pola ostrzału, wynikające z nadbudówki okrętu. Dodatkowo jednostki zostały wyposażone w pancerne wieże z umieszczonymi w nich krótkolufowymi działami czołgowymi typu Puteaux wz. 18, kal. 37 mm wraz z jednym ckm plot. Hotchkiss kal. 7, 92 mm, umieszczonym w uniwersalnym jarmie.

16 W. Sikorski, *Przyszła wojna – jej możliwości i charakter oraz związane z nimi zagadnienia obrony kraju*, Warszawa 1984, s. 179-180.

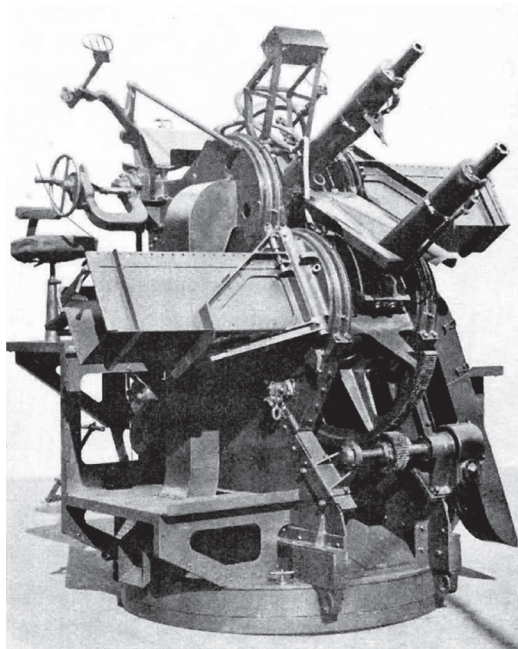
17 S. Mossor, *Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny*, Warszawa 1986, s. 81-82.

18 S. Abżółtowski: *O niebezpieczeństwie lotniczym i obronie przeciwlotniczej kraju*, Warszawa 1937, s. 38; szerzej na temat obrony przeciwlotniczej Polski w dwudziestoleciu międzywojennym patrz: np. A. Stachula, *Obrona powietrzna Polski 1918-1939*, Jelenia Góra 2009, passim.

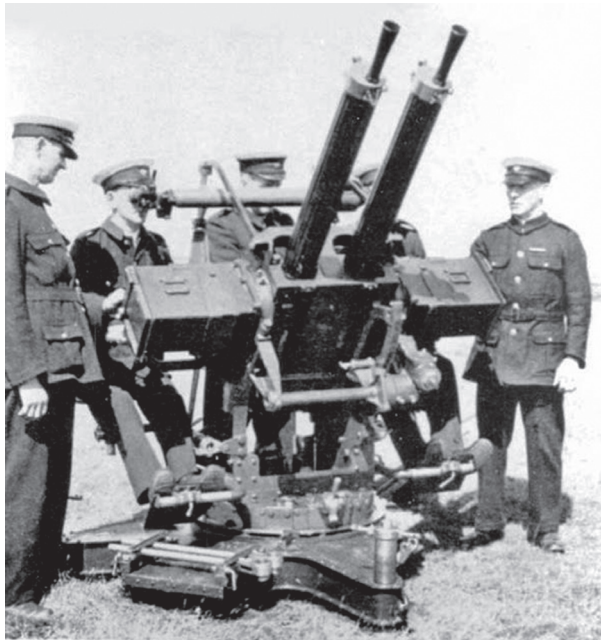
O tej części uzbrojenia kanonierki czytamy, że armata Puteaux mogła prowadzić ogień do celów lądowych i nawodnych, natomiast kąt ostrzału ckm Hotchkiss wynosił 270 stopni. Wydaje się jednak, że wspomniany powyżej szkic wyraźnie wskazuje na pełen kąt w postaci 360 stopni. Zatem autor musiał się w obu przywoływanych wcześniej sprawach zwyczajnie pomylić¹⁹.

Trzecia kanonierka, nazwana KR „Zaradna”, zdaniem niektórych badaczy otrzymała uzbrojenie w postaci 2 sprzężonych dział kal. 40 mm. typu Vickers, zamiast wieżyczki pancernej typu Ursus, mieszczącej armatę Puteaux i ckm Hotchkiss. Po wejściu „Zaradnej” do służby w 1936 r. zmieniono uzbrojenie jednostki poprzez montaż wieży artyleryjskiej z haubicą kal. 100 mm, zamiast Vickersów²⁰.

Sprawa uzbrojenia „Zaradnej” w podwójnie sprzężonego Vickersa kal. 40 mm jest dość wątpliwa i po dziś dzień budzi szereg ożywionych dyskusji wśród badaczy i pasjonatów problematyki PMW. Na ten temat czytamy między innymi u Józefa Wiesława Dyskanta, że „>Zaradną<, która została formalnie wcielona do służby już 1 sierpnia 1939 r., przekazano do W[arsztatów] P[ortowych] M[arynarki] W[ojennej] Pińsk dla dokonania przeróbki napędu /.../ oraz prawdopodobnie ujednoczenia uzbrojenia (zamontowanie wieży artyleryjskiej z haubicą 100 mm w miejsce ustawionej tam prowizorycznie podwójnej armaty 40 mm pl[otn] Vickersa /.../)²¹. Tego typu broń przeciwlotnicza w postaci pojedynczych 40 mm Vickersów znajdowała się w Polsce, między innymi rozmieszczono po dwa działka na pokładach kontrtorpedowców „Wicher” i „Burza”, wybudowanych na początku lat 30. XX w. we Francji. Podwójny Vickers mógł występować na uzbrojeniu polskim raczej, jako specjalnie zamówiona konstrukcja, zajmująca dość dużo miejsca oraz dociążająca dość niewielką jednostkę. Chyba, że był to zdwojony Vickers kalibru 0.50 cala (12,7 mm). Jest jednak mało prawdopodobne, by przy tendencjach oszczędnościowych w Polskiej Marynarce Wojennej zamawiano i kupowano pojedynczą sztukę broni, o której dalszych losach nic dalej nie wiadomo²².



Podwójnie sprzężony Vickers kal. 40 mm, źródło:<https://photobucket.com/gallery/user/palmerstonforts/media/bWVkaWFJZDoxOTcwMDY20A==/?ref=> [dostęp 12 III 2019 r]



Podwójnie sprzężony Vickers kal. 0.50 cala, źródło:<https://forums.spacebattles.com/threads/the-other-50-britains-for-gotten-heavy-machine-gun.355267/> [dostęp 12 III 2019 r.]

19 M. Borowiak, *Kutry Uzbrojone...*, op. cit., s. 44.

20 Ibidem, s. 47-50.

21 J. W. Dyskant, *Flotyle rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej*, cz. I, Warszawa 1991, s. 78.

22 <https://www.dws.org.pl/viewtopic.php?f=87&t=15208&start=50> [dostęp 22.01. 2019 r.]

Istnieje jednak inna możliwość, w postaci montażu obok siebie 2 pojedynczych „Vickersów”. Natomiast, jeśli policzylibyśmy ilość występujących w PMW armat tego typu, to ten pomysł upada, mimo że Waldemar Nadolny podaje, że „trzy działa trafiły do Flotyli Rzecznej, jedno w 1934 r. zamontowano na ciężkim kutrze uzbrojonym „Nieuchwytny”, a dwa pozostałe wiosną 1935 r. na kanonierce „Zaradna”²³.

Opisując ten element uzbrojenia „Zaradnej” Dyskant powołał się na własnoręcznie spisana relację ustną Edmunda Niedzielca, znajdującą się w prywatnym archiwum podręcznym autora²⁴. Jest to pojedyncza informacja, która nie została wówczas zweryfikowana innymi materiałami źródłowymi, dlatego patrząc z perspektywy czasu dziwić może dość bezkrytyczne podejście do tego problemu przez innych badaczy dziejów flotyli rzecznych w II Rzeczypospolitej.

Na małych jednostkach Flotyli Pińskiej sytuacja wyglądała podobnie jak w przypadku dużych okrętów. Na austriackich motorówkach typu „Linz”, zakupionych w początkach lat 20. XX w., a różniących się od siebie kształtem i układem napędowym również zamontowano uzbrojenie. Zgodnie z tabelą zamieszczoną w jednej z prac autorstwa M. Borowiaka widzimy, że motorówki M1- M5, przeklasyfikowane z biegiem czasu na kutry uzbrojone, wyposażone zostały we francuskie działo morskie Hotchkiss wz. 85 kal. 47 mm, posadowione na dziobie oraz ciężki karabin maszynowy kal. 7, 92 mm typu Maxim 08, który zamontowano na rufie jednostki²⁵.

Lekkie kutry uzbrojone, standardowo wyposażono w działa kal. 47 mm firmy Hotchkiss lub 37 mm Puteaux oraz ciężki karabin maszynowy Maxim 08 kal. 7,92 mm dostosowany do strzelań przeciwlotniczych. Kuter rzeczny typu „S” uzbrojony był w podwójnie sprzężony najcięższy karabin maszynowy Hotchkiss 13, 2 mm na podstawie morskiej typu R4SM, o kącie ostrzału 360 stopni w poziomie i kącie podniesienia w płaszczyźnie pionowej sięgającym 85 stopni. Ciężki kuter uzbrojony „Nieuchwytny” posiadał na pokładzie działo Puteaux 37 mm i nkm Hotchkiss 13, 2 mm²⁶.

Ostatecznie tuż przed wybuchem wojny, tj. w sierpniu 1939 r. Flotylla Pińska Marynarki Wojennej (jednostki pływające) uzbrojona była łącznie w 9 haubic kal. 100, 14 dział kal. 75 mm, 18 dział kal. 37 mm, 6 km-ów przeciwlotniczych kal. 13, 2 mm oraz 89 ciężkich karabinów maszynowych kal. 7, 92 mm (część na podstawach przeciwlotniczych)²⁷.

Wszystko to dawało flotylli dość duży potencjał artyleryjski. Użycie artylerii rozmieszczonej na jednostkach podyktowane było wcześniej przywołanymi zadaniami. Artylerię średniego i ciężkiego kalibru zamontowaną na okrętach sukcesywnie modernizowano, wymieniając egzemplarze małowartościowe na bardziej dostosowane do wymogów dość specyficznego pola walki, jakim było Polesie. W zakresie broni przeciwlotniczej dla okrętów Flotyli Pińskiej panowała nie tyle stagnacja ilościowa i jakościowa, co był to dalece idący regres, wynikający z niedoceniań rosnącej roli lotnictwa. Ilustracją mogą tu być słowa dowódcy flotyli, kmdr. Witolda Zajączkowskiego, który po latach napisał: „wbrew opinii naszego Sztabu Generalnego, że nie każda bomba trafia, zupełna bezbronność z powietrza była widoczną dla każdego, kto chciał patrzeć”²⁸.

23 Ibidem.

24 J. W. Dyskant, *Flotylla...*, op. cit., cz. III, s. 130 i s. 281-282; W. Nadolny, *Artyleria okrętowa*, Wielki Leksykon Uzbrojenia, t. 143, Warszawa 2018, s. 36.

25 M. Borowiak, *Kutry Uzbrojone KU1-KU5, KU6, KU7*, *Kanonierki rzeczne typu „Z”*, Wielki Leksykon Uzbrojenia, t. 59, Warszawa 2015, s. 15-16.

26 I. Bieniecki, op. cit., s. 116-128

27 M. Borowiak, *Baza...*, op. cit., s. 53; wyłączono tu uzbrojenie jednostek w broń podwodną, między innymi w postaci min typu „Rybka”.

28 I. Bieniecki, op. cit., s. 129.

Polskie flotylle rzeczne do 1939 roku w aspekcie problematyki budowy stałej bazy dla Marynarki Wojennej

Polish river flotillas until 1939 in the aspect of the construction of a permanent base for the Navy.

Początki Polskiej Marynarki Wojennej, w II Rzeczypospolitej nowego rodzaju sił zbrojnych, związane są z chwilą, gdy Polacy po 123 latach zaborów dostali w 1918 roku szansę na uzyskanie niepodległości. Proces budowy morskich sił zbrojnych zapoczątkowało utworzenie flotylli na Wiśle, a następnie na Prypeci. Artykuł omawia jeden z aspektów zabezpieczenia logistycznego, jakim była potrzeba stworzenia dla tych flotylli baz oraz punktów zaopatrzenia i stacjonowania w aspekcie problematyki budowy portu wojennego dla Marynarki Wojennej.

The beginnings of the Polish Navy, in the Second Polish Republic of a new type of armed forces, are connected with the moment when after 123 years of partitioning the Poles were given a chance to gain independence in 1918. The process of creating an employee of the armed forces was initiated by the creation of flotilla on the Vistula, and then on Pripyat. The article discusses one of such logistic systems as the one that is intended for those who buy and supply with equipment for managing the process of building naval vessels for the Navy.

Początki Polskiej Marynarki Wojennej ściśle powiązane są z procesem wybijania się Polski na niepodległość w 1918 roku. Zamieszczony w Monitorze Polskim nr 217 z dnia 30 listopada 1918 roku, podpisany przez Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, rozkaz stwierdzał: „Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć Marynarkę Polską (...)”¹. Proces budowy tego nowego rodzaju sił zbrojnych w Wojsku Polskim zapoczątkowało utworzenie flotylli na Wiśle, a następnie na Prypeci. Szczegółowy opis powstawania polskich flotylli rzecznych, ich działań bojowych w wojnie o niepodległość lat 1918-1921, jak i funkcjonowania ich na stopie pokojowej wykracza poza ramy niniejszego artykułu. Bez jednak odniesień do historii funkcjonowania tych flotylli nie sposób jest uchwycić sensu tworzenia dla nich baz i miejsc stacjonowania z punktu widzenia logistycznego.

Należy więc zauważyć, że Flotylla Wiślana była pierwotnie jednostką wchodzącą w skład C.K. Marynarki Wojennej - Weichsel-Flottille. Powołana została do życia podczas konfliktów bałkańskich pod koniec 1912 roku. W celu jej utworzenia zostały zajęte pływające po Wiśle statki parowe należące do prywatnych armatorów. W jej skład weszły statki: „Dunajec”, „Kopernik”, „Krystyna”, „Melsztyn”, „Tyniec”, „Wanda” i „Wawel”, stając się tym samym pierwszymi uzbrojonymi jednostkami pływającymi na Wiśle². Wszystkie pływały pod polskimi nazwami, uzbrojone w 37 mm armaty morskie L26. Miejscem ich stacjonowania był Kraków, który posiadał potrzebną do tego przy-

1 Dekret niepublikowany. Treść za: Flota Polska, pod red. K. Porębskiego, Warszawa 1921, s. 37.

2 Według Zbigniewa Machalińskiego w 1913 roku na Wiśle pływało o napędzie parowym: na odcinku zaboru pruskiego 75, zaboru rosyjskiego 55 i austriackiego 5, statków, które mogły być użyte w działaniach wojennych, patrz: Z. Machaliński, Początki żeglugi śródlądowej w okresie tworzenia się II Rzeczypospolitej, [w:] Nautologia, 1984, R. XIX, nr 1, s. 7.

stań. Pod koniec 1913 roku statki rozbrojono, by w momencie wybuchu I wojny światowej ponownie przywrócić im uzbrojenie. Poza działaniami bojowymi w sierpniu i wrześniu 1914 roku, Weichsel-Flottille wzięła najprawdopodobniej udział w ofensywie państw centralnych pod Gorlicami w maju i czerwcu 1915 roku. Jednak austro-węgierska Flotylla Wiślana charakteryzowała się głównie służbą transportową³. Działała do zakończenia I wojny światowej na Wiśle i dorzeczu Bugo-Narwi, przede wszystkim w austriackim obszarze okupacyjnym. Przydatna okazała się zwłaszcza na Bugu, gdzie przeniesiono część jednostek. Należy zauważyć, że również Rosjanie i Niemcy utworzyli flotylle na Wiśle. Nie odegrały jednak one żadnej roli w działaniach bojowych I wojny światowej. Sformowana latem 1915 roku niemiecka Weichsel-Flottille jest istotna dla naszej narracji, gdyż jej bazami stały się Warszawa i Modlin. W tych dwóch miejscach zgromadzono około 30 jednostek, w tym 5-8 statków uzbrojonych. Po przesunięciu się frontu poza obszar dorzecza Wisły, niemiecka flotylla uległa redukcji do 2 statków uzbrojonych i około 10 motorówek. W obszarze jej zadań do listopada 1918 roku leżała eskorta transportów z zaopatrzeniem i rannymi żołnierzami⁴.

Po uwolnieniu Krakowa spod władzy austriackiego zaborcy, w dniu 31 października 1918 roku, nastąpiło przejmowanie majątku należącego do jego armii. Pułkownik Bolesław Roja, który objął władzę wojskową w Krakowie, w dniu 3 listopada wydał rozkaz upoważniający kpt. Władysława Nawrockiego do przejęcia statków należących do austro-węgierskiej Flotylli Wiślanej i utworzenia pierwszej w porozbiorowych dziejach Polski jednostki Marynarki Wojennej - Flotylli Wiślanej.

Z kolei z jednostek przejętych od Niemców w Warszawie i w Modlinie powstała Flotylla Wiślana w Modlinie, dowodzona przez płk. mar. Bogumiła Nowotnego, desygnowanego na to stanowisko przez wspomniany już dekret J. Piłsudskiego. Obie flotylle 23 grudnia 1918 roku zostały połączone w jednostkę pod nazwą Flotylla Wiślana. W lipcu i sierpniu 1920 roku jej marynarze wzięli udział w działaniach bojowych na przedpolach Warszawy i Płocka. Flotylla Wiślana stała się jednym z elementów obrony linii rzeki Wisły przed nacierającą Armią Czerwoną. Rzeczne statki uzbrojone wzięły udział w potyczkach pod Bobrownikami (zasadzka na polski transport płynący Wisłą) oraz w obronie Płocka, tracąc w tych walkach 3 jednostki i 7 marynarzy. W walkach o utrzymanie frontu na przedpolach Wisły i pod Ostrołęką zapisały również swój szlak bojowy spieszone pododdziały marynarzy Pułku Morskiego, tracąc w walkach lądowych ok 70% swoich stanów osobowych⁵. Po ustaniu działań wojennych Flotylla Wiślana przeszła na stopę pokojową, funkcjonując w dorzeczu Wisły do czasu jej rozwiązania w październiku 1925 roku. Bazami flotylli pozostawały porty wojenne Marynarki Wojennej w Modlinie i Toruniu.

Druga polska Flotylla Rzeczna – Pińska, powstała na Prypeci 19 kwietnia 1919 roku. Dowództwo Wojska Polskiego zorganizowało wówczas w dorzeczu tej rzeki patrol „morski”, w sile trzech kutrów⁶. Już w lipcu 1919 roku wzięł on udział w starciach z flotą bolszewicką pod Horodyszczem. Później jednostki Wojska Polskiego z udziałem okrętów wojennych dokonały udanego desantu, który zmusił czerwonoarmistów do wycofania się z Łunińca⁷. W marcu 1920 roku flotylla brała udział w walkach pod Mozyrzem i w ofensywie kijowskiej, gdzie pod Czarnobyłem pomyślnie atakowała pododdziały Armii Czerwonej. Polska kanonierka „Pancerny 1” i cztery uzbrojone kutry zaatakowały sześć silnie uzbrojonych kanonierek rosyjskich. Bitwa przekształciła się w pościg prowadzony przez jednostki polskie za wycofującym się przeciwnikiem na przestrzeni 25 km. Pro-

3 J. Dyskant, *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939*, Warszawa 1994, s. 39; patrz też: Z. Machaliński, op. cit.; patrz też: A. Rylke, *W służbie okrętu*, Gdynia 1967, s. 84.

4 J. Dyskant, *Flotylla Rzeczna...*, op.cit., s. 42-43.

5 M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, Toronto 1988, t. I, s. 89-90; J. Dyskant, *Wojenne flotylle wiślane 1918-1939*, Warszawa 1997, s. 63-76; patrz też: J. Przybyłski, *Marynarka wojenna w walce o granice i niepodległość polski (1918-1920)*, Gdynia 1997, s. 13, 91-96, 106-109.

6 J. Bartlewicz, *Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-sowieckiej 1918-1920*, Warszawa 1933, s. 7-9; patrz też: M. Kułakowski, op. cit., s. 41; J. Dyskant, *Flotylla Rzeczna...*, op. cit., s. 32.

7 J. Bartlewicz, op. cit., s. 14-16; patrz też: M. Kułakowski, op. cit., s. 42; patrz też: J. Przybyłski, op. cit., s. 45, 49.

wadzono pojedynek artyleryjski, w trakcie którego około godz. 10⁰⁰ statek uzbrojony „Pancerny 1” trafił pociskiem w komorę amunicyjną kanonierki „Gubitielnyj” i zatopił ją wraz z załogą, a następnie uszkodził dwie inne⁸. Pościg za uciekającymi jednostkami przeciwnika trwał do chwili zalania przez wodę maszynowni i części dziobowej polskiego statku. W efekcie tych działań „czerwona” Flotylla Dnieprzańska wycofała się do ujścia Prypeci, a jednostki polskie zawróciły do Czarnobyła. W porcie tym uszkodzoną jednostkę poddano remontowi. W ten sposób port w Czarnobyłu wraz z nabrzeżem dnieprzańskim portu w Kijowie, na czas walk w czasie wiosennej ofensywy, stał się wysuniętą bazą dla Flotylli⁹. W porcie Czarnobył zdobyto jedną uszkodzoną kanonierkę, cztery uzbrojone statki, trzy kutry motorowe, które zasilily Flotyllę Pińską. Także w porcie w Mozyrzu i w Kijowie w polskie ręce wpadła duża ilość uzbrojonych statków rzecznych, łodzi motorowych i krypt transportowych¹⁰. Jednak po tym, jak bolszewicy rozpoczęli ofensywę na Zachód i zajęli międzyrzecze Prypeci, polscy marynarze zmuszeni byli zatopić swoje okręty i cofnąć się na zachód¹¹. Odrodzenie Flotylli Pińskiej rozpoczęło się po podpisaniu traktatu ryskiego. Wcześniej, 10 lutego 1921 roku utworzono w Pińsku Komendę Portu Wojennego, której celem była organizacja wydobycia zatopionych statków i ich uruchomienia¹². Pińsk stał się główną bazą flotylli w 1922 roku i pozostawał nią do września 1939 roku.

W krytycznych dla wybijającego się na suwerenność polskiego narodu miesiącach przełomu lat 1918-1919, w granicach tworzonego państwa polskiego znalazło się ponad 80% terytorium dorzecza Wisły. Rzeka ta, na południkowej osi wodnej północ-południe, stała się kluczową drogą wodną Rzeczypospolitej Polskiej. Do czasu rozstrzygnięć dotyczących granic państwa i jego dostępu do morza, podjętych w Paryżu w czerwcu 1919 roku, główną bazą floty stał się Modlin – carska twierdza i port. W zarząd Sekcji Marynarki port wojenny w Modlinie przeszedł 30 listopada 1918 roku. To tutaj przede wszystkim rozpoczęto kompletowanie floty wojennej. Wkrótce, położony w dogodnym miejscu u ujścia Bugo-Narwi do Wisły, Modlin stał się punktem zbornym dla powracających do kraju marynarzy, a także ośrodkiem organizacyjnym i szkoleniowym¹³. Dowódcą tego pierwszego portu wojennego Polskiej Marynarki Wojennej został mjr mar. Stanisław Witkowski. Przez to stanowisko przewinęli się również kmdr por. Xsawery Czernicki i kmdr ppor. Bohdan Brodowski. Jako ostatni w chwili likwidacji, tj. 31 marca 1928 roku, dowodził nim kmdr por. Mieczysław Burhardt¹⁴.

Operujące z Modlina jednostki pływające zapewniały ochronę transportów rzecznych z żywnością i materiałami wojennymi, płynącymi z Gdańska przez tereny zajmowane przez Niemców. Modlin stanowił też dobre miejsce na potrzeby szkolenia marynarzy jako załóg dla przyszłej floty rzecznej i morskiej, do czasu utworzenia szkół: oficerskiej i specjalistów. To właśnie tutaj, przy Porcie Wojennym w Modlinie w dniu 9 lipca 1919 roku Departament Spraw Morskich rozpoczął organizowanie Szkoły Marynarzy w Kazuniu. Szkolono wówczas w specjalnościach: motorzysty, maszynisty, elektromechanika, artylerzysty, sternika, sygnalisty i palacza¹⁵.

8 Ibidem, s. 58.

9 J. Bartlewicz, op. cit., s. 103-105. Też: J. Dyskant, Flotylla Rzeczna..., op. cit., s. 88-91.

10 M. Kułakowski, op. cit., s. 55; patrz też: J. Przybylski, op. cit., s. 67; Walki pod Czarnobyłem upamiętniono po roku 1990 na jednej z tablic na Grobie Nieznanego Żołnierza w Warszawie napisem „CZARNOBYL 27 IV 1920”.

11 Ibidem, s. 61; J. Dyskant, Flotylla Rzeczna..., op. cit., s. 97.

12 Ibidem, s. 100-101.

13 E. Pławski, Fala za falą... Wspomnienia dowódcy ORP „Piorun”, Gdańsk 2003, s. 97-99; patrz też: J. Przybylski, op. cit., s. 11.

14 M. Kułakowski, op. cit., s. 174; J. Dyskant, Wojenne floty..., op. cit., s. 121.

15 W zapiskach i archiwach dostępne są wspomnienia i raporty oficerów z tamtych lat. Na ich podstawie można stwierdzić, że mimo licznych trudności byli oni dumni z możliwości tworzenia od podstaw polskiej floty. Można również natrafić na relację o sporze między komendantem Twierdzy a komendantem Szkoły Specjalistów Morskich, która niemal skończyła się regularną potyczką, gdyż obie strony postawiły w stan gotowości swe siły (na szczęście spór zakończył się w miarę spokojnie i tylko kilku marynarzy znalazło się w szpitalu). Wspomina o tym w swych pamiętnikach m.in. kmdr Eugeniusz Pławski (patrz: E. Pławski, op. cit., s. 102-103), a adnotacje na ten temat znajdują się również w raportach żandarmerii.

Baza nieustannie się rozwijała. Swój port miały tu jednostki Flotyli Wiślanej, utworzono również, obok magazynów Flotyli Wiślanej, Składnicę Marynarki Wojennej (od 1928 roku Centralna Składnica Marynarki Wojennej, a od 1937 roku Główna Składnica Marynarki Wojennej), która do września 1939 roku była centralną bazą zaopatrzenia polskiej floty. W jej magazynach przechowywano zapasy mobilizacyjne Polskiej Marynarki Wojennej. Na terenie twierdzy znajdowały się magazyny umundurowania oraz broni ręcznej i maszynowej. W Forcie Ostrołęckim mieścił się magazyn i warsztat broni podwodnej (minownia, torpedownia, trałownia i trotylarnia), a w Forcie Zakroczymskim składowano miny morskie i bomby głębinowe. Magazyny obsługiwane były przez kolejkę wąskotorową, dzięki której dostarczano zaopatrzenie na teren portu lub transportowano składowane materiały do bocznic kolejowej szerokotorowej. Komendantem Głównej Składnicy Marynarki Wojennej w Modlinie w 1939 roku był kpt. mar. Tadeusz Piątkowski.



Basen portowy w Modlinie. Lata 30. XX w., źródło: Domena publiczna.

Po przeciwnej stronie rzeki, na wprost Twierdzy Modlin, znajdował się basen portowy umożliwiający stałe, całoroczne bazowanie jednostek rzecznych. W czasie I wojny światowej, przy tym akwenie działał warsztat naprawczy taboru rzecznych. Po zakończeniu działań wojennych powstały tutaj Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. Po ostatecznym przeniesieniu flotyli do Pińska 1 października 1928 roku, warsztaty przekształcono w Stocznnię Modlińską Państwowych Zakładów Inżynierii. Przeprowadzano w niej remonty okrętów Flotyli Rzecznej i budowano jednostki (reczne i morskie) do wyporności 100 ton. Oprócz udanych monitorów rzecznych, zwodowano w niej również niezwykle nowoczesne jak na tamte czasy trałowce typu „Jaskółka” (OORP „Jaskółka”, „Rybitwa” i „Czajka”). W stoczni tej powstały również kutry dla Flotyli Straży Granicznej – „Mazur”, „Ślązak”, „Kaszub” oraz „Batory”, a także dla Flotyli Rzecznej kuter uzbrojony „Nieuchwytny”¹⁶. Znaczenie Portu Wojennego w Modlinie zmalało po rozformowaniu w 1925 roku Flotyli Wiślanej. Z racji rozwiniętego zaplecza techniczno-remontowego, do 1939 roku modliński port uznawany był przede wszystkim jako baza tyłowa Flotyli Pińskiej (następnie Flotyli Rzecznej). Rolę zaplecza techniczno-zaopatrzeniowego Floty przejęły porty wybrzeża, zwłaszcza Gdynia, a także w jakimś stopniu Hel.

16 S. Ordon, Polska Marynarka Wojenna w latach 1918-1939. Problemy prawne i ekonomiczne, Gdynia 1966, s. 192-193; J. Dyksant, Wojenne flotyle..., op. cit., s. 123; M. Filipowicz, Ludzie, stocznie, okręty, Gdańsk 1985, s. 30-32, 36-44; S. Piaskowski, Kroniki PMW 1918-1946, Albany NY 1983, t. I, s. 85-87, 90, t. II, (Albany NY 1987), s. 22-23.

Druga, utworzona już na stopie pokojowej flotylla – Pińska, operowała na tzw. Morzu Pińskim, w rozlewiskach rzek: Piny, Prypeci, Szczary, Horynia, Bobryka, Jasiołdy, Słuczy, Cny, Łania i Styru. Słabo zaludnione Polesie było wówczas w ponad połowie pokryte jeziorami, starorzeczami, moczarami, bagnami, rozlewiskami i podmokłymi lasami. W okresie wiosennym i jesiennym nie było tam przejezdnych dróg, przez co Polesie było zupełnie odcięte od świata. Transport, zaopatrzenie i prowadzenie działań wojennych, możliwe były jedynie na rzekach, które łączyły pińskie rozlewiska z Dnieprem, z Kanałem Królewskim, Muchawcem i Bugiem oraz z Kanałem Ogińskiego i Niemnem. Utrzymywanie Flotylli Rzecznej na tym terenie było więc zasadne.

Głównym Portem Wojennym dorzecza Prypeci przez cały okres II Rzeczypospolitej pozostawał Pińsk. O utworzeniu stałej bazy w tym rejonie w gremiach decyzyjnych mówiono już w roku 1919. Flotylla w tym czasie użytkowała na stałe część terenów nadbrzeżnych w Pińsku, położoną na lewym, północnym brzegu Piny. Pińsk był największym portem rzeczny Polesia Zachodniego z łączną długością nabrzeży wynoszącą 2492 mb, które, poprzez bocznice, miały dostęp do linii kolejowej. Port Wojenny umiejscowiono w części nabrzeża miasta o długości 300 m, które stanowiło własność Skarbu Państwa. W krótkim czasie dołączono tereny znajdujące się w pobliżu tego miejsca – parcele miejskie oraz prywatne. Tereny prywatne wraz z zabudowaniami były w tym czasie opuszczone przez właścicieli i częściowo zdewastowane, ale dość sprawnie przywrócono im stan umożliwiający ich - właściwe w nowej roli - użytkowanie¹⁷. Obszary dotychczas zajmowane przystosowano dla potrzeb własnych jednostki, budynki wyremontowano i przerobiono na warsztaty mechaniczne (warsztaty portowe) oraz składy i budynki dla personelu administracyjnego. Nie odpowiadało to jednak do końca potrzebom flotylli. Dlatego też, zgodnie z zaleceniem Korpusu Kontrolerów z 1924 roku, podjęto działania dla rozbudowy portowej infrastruktury¹⁸. Poczynione w porcie w pierwszej połowie lat 20. inwestycje spowodowały w 1926 roku podjęcie w gremiach kierowniczych MSWojsk. decyzji o pozostawieniu bazy flotylli w dotychczasowej lokalizacji, pomimo niekorzystnego jej usytuowania operacyjnego. Według wskazań różnych komisji,



Statek sztabowy „Admirał Sierpinek” w Porcie Wojennym Pińsk. Początek lat 30. XX w., źródło: Domena publiczna.

17 I. Bieniecki, Flotylla rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935 w świetle sprawozdań inspektorów armii i oficerów korpusu kontrolerów, Toruń 2005, s. 239.

18 Ibidem, s. 242. Wspomina o tym również Piotr Bukraba w zachowanej relacji, patrz: MMW w Gdyni, sygn. 312; P. Bukraba, Działy techniczne Polskiej Marynarki Wojennej i ich udział w jej rozbudowie w latach 1918-1939, s. 42-43; patrz też: MMW w Gdyni, sygn. 51, T. Kinel, Moje wspomnienia z okresu służby w Marynarce Wojennej w latach 1931-1947, Warszawa 1960, s. 22-25.

dogodniejszym miejscem na port wojenny flotylli było Jezioro Horodyskie, jednak budowa tam portu od podstaw byłaby ogromnie kosztochłonna. W drugiej połowie lat 20. rozważano również przeniesienie portu do Brześcia nad Bugiem, gdyż koszty tego działania określono na dość niskie. Podkreślano, że dzięki temu przemieszczeniu rozszerzeniu uległby zasięg działania flotylli na sieć wodną całej Polski oraz zmniejszyłoby się zagrożenie dla utraty posiadanego sprzętu nawodnego w sytuacji nagłego wybuchu konfliktu ze wschodnim sąsiadem. Ostatecznie i z tego pomysłu zrezygnowano¹⁹.

W Porcie Wojennym w Pińsku cumowało średnio ponad 100 jednostek wojskowych i transportowych. W mieście funkcjonowała Komenda Portu Wojennego i koszary, a także zlokalizowano tam schrony i hangary lotnicze, budynki warsztatowe, hale dokowe przeznaczone do „zimowania” floty oraz biura i hale konstrukcyjne. Wiele z tych budynków powstało na podstawie wieloletnich planów inwestycyjnych w latach 30. (wybudowano od podstaw np. budynki koszarowe dla kadry i załóg okrętowych oraz lotniczy hangar). Do portu wiodła bocznicą kolejowa będąca odgałęzieniem ważnej strategicznie linii kolejowej Brześć – Łuniec. Po przeciwnej stronie rzeki Piny, w odległości ok. 180-400 m, na brzegach sztucznej wyspy, mieściły się bazy paliwowe i składy amunicji. W Pińsku działały wojskowy Klub Sportowy „Kotwica”, Teatr Marynarski, a także uruchomiony wiosną 1929 roku sklep Spółdzielni Flotylli Pińskiej, której udziałowcami była kadra zawodowa i pracownicy cywilni flotylli²⁰. Ważnym punktem bazowania była także graniczna Nyrcza. Jej funkcja sprowadzała się jednak tylko do improwizowanej obsługi okrętów flotylli w okresie corocznej kampanii czynnej. Całą obsługę techniczną okrętów flotylli prowadzono w warsztatach w Pińsku lub ewentualnie w Modlinie.

Działalnością pińskiego portu kierowała Komenda Portu Wojennego Pińsk. Dowódcami KPW Pińsk byli początkowo m.in. kmdr ppor. Edward Rozenbaum, kpt. por. mar. Ignacy Antoniewicz, kpt. por. mar. Jan Sadowski, kpt. por. mar. Eugeniusz Gotz, kpt. por. mar. Mieczysław Rudnicki, kmdr ppor. Konstanty Dębski, a w latach późniejszych kmdr por. Mieczysław Reutt. Szefami służby technicznej byli m.in. oficerowie Marynarki Wojennej: Konstanty Siemaszko, Roman Somnicki, Józef Wielogórski, Alojzy Czesnowicki i Józef Trybel.

Jak już wspomniano, w Pińsku działały również Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. Były to jedne z trzech warsztatów uruchomionych w ramach służb technicznych Polskiej Marynarki Wojennej. Warsztaty w Pińsku kierowane były m.in. przez kpt. inż. Tadeusza Kotika i kmdr. por. w st. spocz. Stanisława Sokołowskiego. Dysponowały sześcioma torami slipowymi dla kutrów oraz hangarem i pochylnią dla wodnosamolotów. Do podstawowych zadań pińskich warsztatów należało podtrzymanie w sprawności technicznej jednostek pływających flotylli dla utrzymania ich sprawności bojowej. Z biegiem czasu przekształciły się one w zakłady, które realizowały również budowę nowych jednostek pływających. W latach 1927-1939 zbudowały m.in. 3 kanonierki, 28 kutrów uzbrojonych, 7 kutrów trałowych (4 bocznołowce i 3 z napędem śrubowym), statek minowo-gazowy, 2 holowniki i ponad 30 kryp. Warsztaty utrzymywały się z pieniędzy budżetowych służby technicznej portu, a od 11 stycznia 1929 roku uzależnione były bezpośrednio od szefostwa Kierownictwa Marynarki Wojennej. Początkowo wszystkie materiały i sprzęt pozyskiwano z magazynów technicznych Portu Wojennego w Pińsku, a od stycznia 1929 roku koszty utrzymania warsztatów pokrywano z kwot uzyskanych ze zleceń (także od osób prywatnych i instytucji cywilnych) wykonywanych przez warsztaty²¹. Pozwoliło to na usunięcie dotychczasowego biurokratyzowanego systemu zarządzania i usprawnienie działalności warsztatów. Zaowocowało też

19 O lokalizacji portu na J. Horodyskim oraz w Brześciu nad Bugiem patrz: I. Bieniecki, op. cit., s. 241; M. Borowiak, Baza rzeczna w Pińsku, seria: Wielki Leksykon Uzbrojenia, Wrzesień 1939, Warszawa 2018, t. 138, s. 13, 40.

20 M. Borowiak, Baza rzeczna..., op. cit., s. 35-37.

21 P. Bukraba, op. cit., s. 50-51; patrz też: S. Ordon, op. cit., s. 198; I. Bieniecki, op. cit., s. 246, 256; M. Borowiak, Baza rzeczna..., op. cit., s. 42.

skróconymi terminami realizacji zamówień, obniżeniem kosztów i wzrostem jakości produkcji²². Wszystko to osiągnięto pomimo wielu trudności, z których pożar w nocy z 25 na 26 marca 1926 roku, w którym stracono odbudowane budynki i specjalistyczny sprzęt, był tylko jedną z przeskód w działalności zakładów²³.

Od drugiej połowy lat 20. Flotylla Rieczna, aby móc zapewnić gotowość bojową okrętów flotylli, uruchomiła również warsztaty pływające. Działyły one na jednej z odpowiednio przebudowanych dużych barek, na której zamontowano obrabiarki, a nawet piec kuzienny i wyposażenie kuźni²⁴. Stan etatowych pracowników był zróżnicowany. W większości zatrudniano Polaków, którzy byli lepiej wykształceni, a tym samym bardziej przygotowani do wypełniania swoich obowiązków. Porównanie stanu zatrudnienia personelu warsztatów w Gdyni i w Pińsku w połowie 1934 roku korzystniej wypadło dla warsztatów flotylli w Pińsku. Również koszty produkcji były na Polesiu niższe niż w Gdyni. Wydaje się jednak, że porównywanie kosztochłonności obu jednostek warsztatowych nie jest w sposób obiektywny możliwe. W obu zakładach natomiast większość pracowników zatrudniano bezpośrednio w produkcji i przy naprawach²⁵.



Port w Toruniu. Lata 30. XX w., źródło: Domena publiczna.

Należy wspomnieć również o Toruniu. Port na Wiśle powstał w 1879 roku, a w 1888 roku został wzbogacony o stocznice rzeczne. Od 1920 roku, tj. od przejścia go przez Polskę, do jesieni 1925 roku, korzystały z tej przystani okręty Flotylli Wiślanej. Port wojenny w tym mieście został oficjalnie zorganizowany przez Departament Spraw Morskich 1 września 1920 roku. Jego tworzenie oparto na ewakuowanej nad Wisłę w lecie 1920 roku etatowej załodze Komendy Portu Wojennego Pińsk. Położony w pobliżu granicy państwowej toruński port, w porównaniu z Modlinem, odgrywał do czasu rozwiązania Flotylli Wiślanej, główną rolę jej bazy operacyjnej. Poza dywizjonem monitorów miała tam stacjonować tzw. Flotylla Dolnej Wisły. W jego skład wchodziły

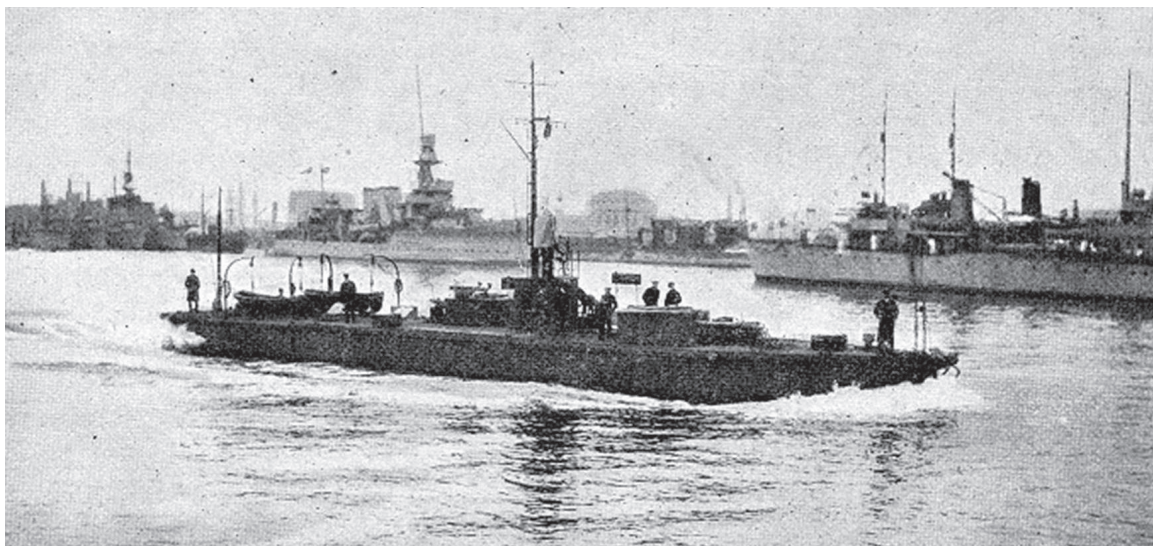
22 Z. Kłoczewski, *Polska gospodarka wojskowa 1918-1939*, Warszawa 1987, s. 90-99, 186-194; patrz też: P. Bukraba, op. cit., s. 46-47.

23 M. Borowiak, *Baza rzeczna...*, op. cit., s. 21.

24 I. Bieniecki, op. cit., s. 242; patrz również: MMW w Gdyni, sygn. 23, R. Somnicki, *Wspomnienia ze służby w Marynarce Wojennej*, cz. 2, Sopot 1960, s. 20; M. Borowiak, *Baza rzeczna...*, op. cit., s. 19.

25 I. Bieniecki, op. cit., s. 254.

m.in.: fort kolejowy jako skład amunicji, min, materiałów wybuchowych i warsztaty minerskie, tzw. Koszary Wrangla jako koszary zimowe oraz rzeczne warsztaty naprawcze - jako warsztaty remontowe. W mieście Kopernika, w latach 1921-1922 kotwiczyły wszystkie „gdańskie” monitory oraz podporządkowane flotylli statki opancerzone i uzbrojone. Przebywające w okresie „zimowania” w Toruniu załogi podporządkowane były pod względem gospodarczym dowództwu Kadry Marynarki Wojennej²⁶. Gdy w 1922 roku do Pińska odeszły dwa z czterech monitorów, tj. „Warszawa” (pod dowództwem por. mar. Stanisława Hryniewieckiego) i „Mozyrz” (pod dowództwem por. mar. Edwarda Szystowskiego)²⁷, w Toruniu swoją bazę miały pozostałe okręty zgrupowane w I dywizjonie, a następnie w dywizjonie monitorów. Działy tutaj, aby móc zapewnić gotowość bojową okrętów flotylli, także warsztaty pływające. Od 15 lipca 1921 roku Port Wojenny Toruń podporządkowano bezpośrednio Dowództwu Flotylli Rzecznych. Jego dowódcą został kmdr por. Jan Rosiński. Od 1922 roku do czasu rozformowania jego komendantem był kpt. por. mar. K. Dębski. Likwidację Portu Wojennego przeprowadzono w okresie maj-październik 1925 roku, w konsekwencji rozformowania Flotylli Wiślanej. Wyposażenie portu wraz zawartością magazynów i składów w większości przeniesiono do Modlina lub w szcątkowym zakresie zostało przekazane Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu²⁸.



Monitor typu „gdańskiego” podczas prób stoczniowych. Gdańsk 1920 rok, źródło: Domena publiczna.

Obok opisanych portów rzecznych, bazami okrętów flotylli rzecznych były także porty morskie. Okręty Flotylli Wiślanej przebywające na polskich wodach terytorialnych mogły początkowo cumować tylko w Pucku. Port ten jednak nie był przygotowany do pełnienia roli portu wojennego, ani siedziby dowództwa. Musiał ją jednak sprawować z powodu braku innego miejsca na polskim wybrzeżu, zaspakajającego choćby w części potrzeby tego typu służby. W Pucku urządzono przede wszystkim prowizoryczne warsztaty naprawcze dla łodzi i okrętów, które wyposażono w niezbędne narzędzia, między innymi w kilka obrabiarek i sprowadzony z Modlina warsztat pływający. Warsztaty te sukcesywnie rozbudowywano. W 1922 roku, poza kuźnią i ślusarnią, była tu już niewielka odlewnia, stolarnia i modelarnia. Rok później uruchomiono ślip pozwalający remontować mniejsze jednostki. Zainstalowano także poruszający się po torach dźwig, co znacznie ułatwiło prowadzenie prac remontowych.

26 J. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, op. cit., s. 83.

27 Oba monitory weszły w skład II grupy monitorów, a następnie I Dywizjonu Bojowego Flotylli Pińskiej.

28 M. Kułakowski, op. cit., s. 172-174; J. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, op. cit., s. 115-118; patrz też: M. Borowiak, *ORP Generał Sosnkowski*, seria: *Wielki Leksykon Uzbrojenia*, Wrzesień 1939, t. Warszawa 2017, 114, s. 17.

Niedogodności infrastruktury puckiej spowodowały jednak dość szybkie przeniesienie siedziby Dowództwa Floty do Gdyni, co nastąpiło już 1924 roku. W ślad za dowództwem z Pucka przeniesiono również w 1926 roku Komendę Portu Wojennego, a w rok później Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. Było to konsekwencją uruchomienia 29 kwietnia 1923 roku w nadmorskiej miejscowości Gdynia Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków oraz szybkiej rozbudowy infrastruktury, budowanego od podstaw, portu. Właśnie tutaj okręty Marynarki Wojennej, w tym Flotyli Wiślanej, znalazły swoje docelowe miejsce bazowania²⁹. Należy zauważyć, że jest to mniej znany epizod w historii flotyli rzecznych Polskiej Marynarki Wojennej. Zarówno Puck, jak i Gdynię opisywano przede wszystkim jako porty morskie. Natomiast, przynajmniej do 1925 roku stacjonowały w Gdyni również okręty bojowe Flotyli Wiślanej, a do 1931 roku okręty pomocnicze Flotyli Rzecznej.

Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków funkcjonował ponad trzy lata. Jego budowle hydrotechniczne funkcjonowały do 7 września 1926 roku, kiedy to wyprowadzono z niego ostatnie statki i okręty. W tym czasie, wysunięta przez polskich wojskowych, przejściowa na szczęście, koncepcja niewielkiego portu wojennego w Gdyni odeszła w niebyt na rzecz przestronnego awanportu i basenów portowych z nowoczesnymi nabrzeżami o europejskim standardzie. Zlokalizowano tutaj miejsca postojowe dla okrętów, ciągle powiększającej swój stan posiadania Floty. Wykonanie od podstaw portu, odbyło się według projektów Kierownictwa Marynarki Wojennej. Projekt w podstawowym wymiarze zrealizowano w latach 1924-1927. Wykonanie zlecono firmom Konsorcjum Francusko-Polskiego. Port Wojenny z zasady był izolowany od handlowego, z możliwością jego dalszego planowego rozwoju. Na terenie portu zlokalizowano budynek Dowództwa Floty, koszary i budynki mieszkalne, składy i magazyny Marynarki Wojennej, budynki i urządzenia lądowe bazy dla okrętów podwodnych, warsztaty i stocznie ze składami, magazynami i urządzeniami technicznymi, składy materiałów pędnych, składy materiałów wybuchowych i stację wodociągów³⁰.

Po 1925 roku Port Wojenny w Gdyni stał się głównym zapleczem techniczno-zaopatrzeniowym Floty, marginalizując – co już zauważono – w tym zakresie Modlin. W gdyńskim porcie wojennym znajdowały się dwa z trzech warsztatów Marynarki Wojennej: Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej oraz Zakłady Elektryczne Marynarki Wojennej, a także składy broni i amunicji, Oddział Łączności Wybrzeża Morskiego oraz Biuro Hydrograficzne.

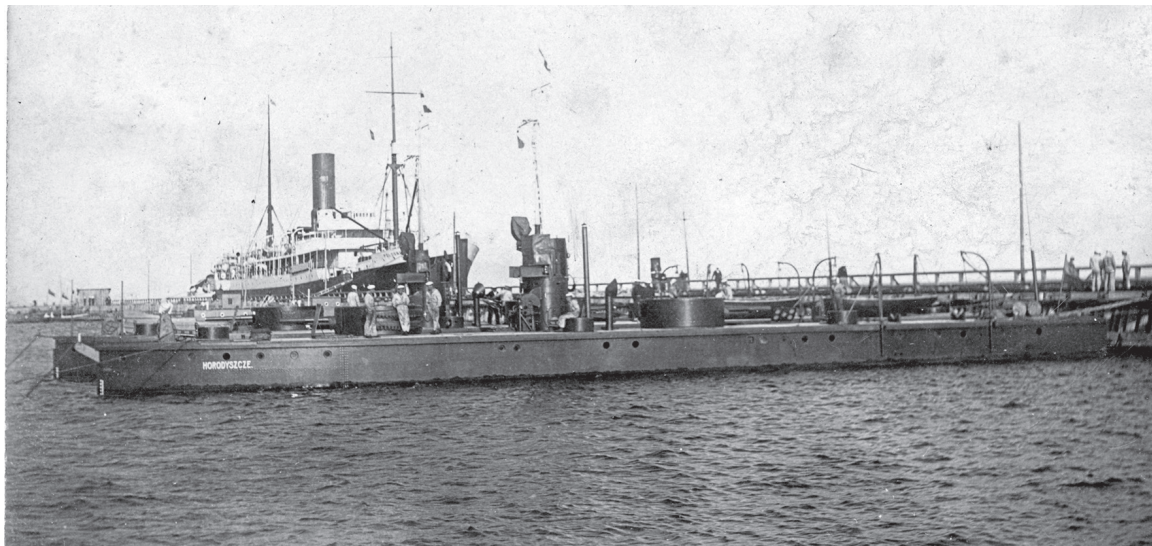
Jak już wspomniano, w Gdyni uruchomiono Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej, które, po przeniesieniu z Pucka, podjęły obsługę remontową okrętów Floty, a także produkcję szerokiego asortymentu wyposażenia okrętowego. Wytwarzano tu windy okrętowe, maszyny sterowe, armaturę parową, wodną i powietrzną, również armaturę elektryczną oraz wyposażenie pokładowe i gospodarcze. Do II wojny światowej w gdyńskich warsztatach Marynarki Wojennej powstały m.in. dok pływający o nośności 350 ton (1933), 25 tonowy dźwig pływający (1934), budowany od 1934 roku trałowiec typu „Jaskółka” (1935), okręt-baza dla nurków ORP „Nurek”, dok pływający o nośności 500 ton (1937), dwa kolejne trałowce typu „Jaskółka” – ORP „Żuraw” i „Czapla” (1939). Od maja 1939 przygotowywano się do rozpoczęcie budowy dwóch kontrtorpedowców typu „Grom”. We wrześniu 1939 roku wybudowano i przekazano Lądowej Obronie Wybrzeża pociąg pancerny „Smok Kaszubski”, który od 7 września pod dowództwem kpt. mar. Jerzego Błęszyńskiego wydatnie zwiększył możliwości obrony wybrzeża³¹.

29 Prace przy budowie prowizorycznego portu zakończyły się oficjalnie 23 kwietnia 1923 roku. Otwarcie portu odbyło się z udziałem prezydenta Stanisława Wojciechowskiego i premiera Władysława Sikorskiego oraz okrętów Anglii, Francji i Estonii. Dnia 13 sierpnia 1923 roku zacumował w Gdyni pierwszy statek – S/S „Kentucky”; patrz chociażby: R. Mielczarek, Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939, Gdańsk 2001, s. 109-110.

30 S. Ordon, op. cit., s. 44-45; R. Mielczarek, op. cit., s. 110.

31 S. Ordon, op. cit., s. 193-198.

Obecność okrętów polskich flotylli rzecznych na Zatoce Gdańskiej widoczna była właściwie od chwili objęcia, przyznanego Polsce Traktatem Wersalskim, wybrzeża. W styczniu 1920 roku Polska zamówiła w Danziger Werft (Stoczni Gdańskiej) cztery ciężkie monitory rzeczne projektu „B”, z których dwa pierwsze wprowadzono do służby 1 września 1920 roku³², a kolejne - z początkiem roku następnego. Były to bliźniacze jednostki „Horodyszcze”, „Pińsk”, „Mozyrz” (później „Toruń”) i „Warszawa”. Oprócz akwenów portowych i rzecznych ujścia Wisły, to właśnie na wodach zatoki przeprowadzano ich próby stoczniowe. Monitory, po wejściu do służby w Polskiej Marynarce Wojennej, zgrywały załogi, prowadząc ćwiczenia na wodach wiślanych oraz morskich³³. Brak jest jednak pełnej dokumentacji ćwiczeń i rejsów ćwiczebnych w pierwszych trzech latach służby.



Monitory „Horodyszcze” i „Pińsk” w Tymczasowym Porcie Wojennym i Schronisku dla Rybaków w Gdyni w 1924 roku, źródło: Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Związane z morskim działaniem monitory „Horodyszcze” i „Pińsk” służbę rozpoczęły we Flotylli Wiślanej w Toruniu, w jego I dywizjonie. Monitor „Horodyszcze” - jak się wydaje - mógł uczestniczyć już w 1923 roku w manewrach Floty na Zatoce Puckiej. Według niepewnych źródeł, pobyt monitora w Gdyni mógł być zapoczątkowany z chwilą rozpoczęcia podróży po województwie pomorskim Prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego. W dniach 29 i 30 kwietnia wizytował on okręty oraz kompanię honorową Floty w Gdyni i Pucku³⁴. Po zakończeniu wizytacji „Horodyszcze” miał wziąć udział w ćwiczeniach artyleryjskich na Zatoce Puckiej, a następnie wrócić do swojego portu bazowego w Toruniu³⁵. Oba monitory wiślane miały za to dość aktywną kampanię czynną na morzu w 1924 roku. Według źródeł archiwalnych, w lipcu tego roku monitory wraz z czterema motorówkami typu „Linz”, pod dowództwem kpt. mar. Eugeniusza Gotza (dowódca monitora „Pińsk”), przeszły przez dolną Wisłę na akwen Zatoki Gdańskiej, cumując w tymczasowym porcie wojennym w Gdyni³⁶. Celem tego działania było przeprowadzenie wspólnych ćwiczeń z jednostkami Floty, a także wykonanie przez monitory ostrych strzelań artyleryjskich na pełnym morzu. Strzelania dokonywane na akwencie morskim dawały gwarancję bezpieczeństwa, których nie mógł

32 J. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, s. 57, 76; J. Piwoński, *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989, s. 289.

33 J. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, op. cit., s. 90.

34 Wcześniej, 23 kwietnia 1923 roku gościł w murach Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej i wizytował okręty Flotylli Wiślanej, a 25 kwietnia kolejne okręty w Świeciu, patrz: J. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, op. cit., s. 101, zdarzenie to wymaga jednak szerszego udokumentowania.

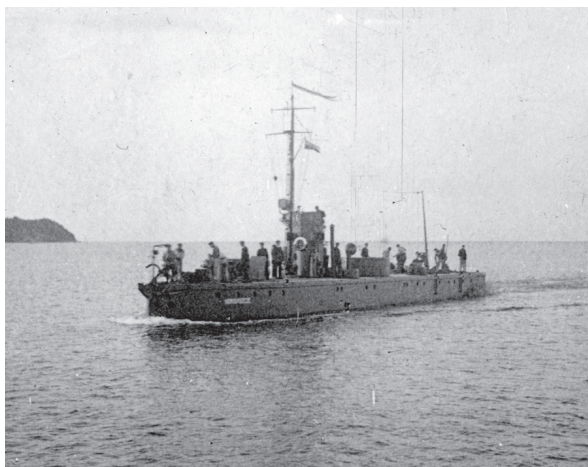
35 J. Piwoński, op. cit., s. 289; patrz np.: https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Horodyszcze.

36 Powyższe działanie jest nawet dość dobrze udokumentowane, patrz: M. Kuglewicz, *Z Dunaju na Wisłę, czyli kutry „austriackie”*, [w:] *Morze*, 1973, R. XXIX/XLIX, nr 3/508, s. 38; M. Kułakowski, op. cit., s. 170; według Czesława Tomczyka (*Marynarska odyseja*, Gdańsk 1987, s. 18) przejście okrętów flotylli do Gdyni błędnie datował na październik 1924 roku.

zapewnić obszarowo skromny poligon w widłach Bugo-Narwi. Wydaje się jednak, że nie bez znaczenia była w ówczesnej sytuacji potrzeba przeprowadzenia sprawdzianu przydatności dużych okrętów rzecznych do obrony wybrzeża przed atakiem z morza. Było to o tyle istotne, że Marynarka Wojenna nie dysponowała wtedy jeszcze odpowiednimi dla tego celu okrętami pełnomorskimi. Kolejnym aspektem zgrupowania okrętów rzecznych na zatoce, była chęć przeprowadzenia na początku września tegoż roku przez Dowództwo Floty - pomimo szczupłego stanu posiadania floty - swoistej demonstracji siły w polskim obszarze operacyjnym. W tym czasie bowiem, w dniach 6-8 września, odbywały się na wodach południowego-zachodniego Bałtyku wspólne manewry Reichsmarine i radzieckiej Floty Bałtyckiej. Ćwiczenia przeprowadzane w pobliżu polskiej strefy brzegowej zmusiły polskie dowództwo do postawienia w stan pogotowia nielicznej floty wojennej i lotnictwa morskiego. Dlatego też ściągnięto na wody zatoki najbardziej wartościowe pod względem bojowym jednostki Flotylii Wiślanej. W tym czasie monitory i motorówki flotylli kilkakrotnie wpływały na wody portowe Gdańska, a ich głównym zadaniem była demonstracja bandery. Załogi motorówek przyczyniły się także do uratowania załogi rozbitego na wodach Zatoki Gdańskiej wodnosamolotu oraz odzyskania po kraksie samej maszyny³⁷. Ostatecznie manewry z jednostkami Floty nie odbyły się, a cały zespół powrócił do Torunia w drugiej dekadzie września 1924 roku³⁸.

Przewidywane w kolejnym roku ćwiczenia na Zatoce Gdańskiej nie doszły do skutku ze względu na planowane, w ramach reorganizacji struktur Marynarki Wojennej, rozwiązanie Flotylii Wiślanej. Oprócz kwestii politycznych związanych z tymi decyzjami należy wskazać, że monitory nie wykazały jednak dobrej dzielności morskiej, co dało w efekcie podstawy do dyslokacji tych okrętów na wschód Rzeczypospolitej. W lipcu 1925 roku oba monitory przeszły do Modlina, gdzie z dniem 1 sierpnia zostały postawione w stan rezerwy, a następnie, wiosną 1926 roku, dołączyły do pozostałych okrętów rzecznych Flotylii Pińskiej³⁹.

Kolejnym okrętem, który działał na wodach Zatoki Gdańskiej, był uzbrojony statek sztabowy „Admirał Sierpinek”⁴⁰. Pierwotnie był to rosyjski statek towarowo-pasażerski, który w marcu 1919 roku został zmobilizowany przez Armię Czerwoną w skład Wojennej Flotylii Prypeckiej jako okręt-baza wodnosamolotów. Zdobyty przez Polaków 27 kwietnia 1920 roku w Czarnobyliu został wcielony do służby jako transportowiec „T-2”. Podczas odwrotu wojsk polskich uległ samozatopieniu 25 lipca 1920 roku na Pinie. Wydobyty przez wojska Armii Czerwonej, został przeholowany do Mostów Wołyńskich i tam, podczas ich odwrotu, ponownie zatopiony przez załogę. Wydobyty przez Polaków w kwietniu 1921 roku, po gruntownym remoncie w modlińskich warsztatach i wcieleniu do Flotylii Wiślanej stał się jej okrętem sztabowym. Od 1925 roku służył jako okręt szkoleniowy w Szkole Specjalistów Morskich w Świeciu. Po reorganizacji i przeniesieniu szkoły na wybrzeże, „Admirał Sierpinek” stacjonował najpierw w Gdańsku (od 1 grudnia 1926 roku), a następnie od października 1927 roku w porcie wojennym w Gdyni w charak-



Monitor „Horodyszcz” na redzie Gdyni w 1924 roku,
źródło: Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

37 M. Kułakowski, op. cit., s. 170-171; patrz też: C. Tomczyk, op. cit., s. 18-21.

38 Ibidem. Brak jest informacji o realizacji strzelań artyleryjskich.

39 J. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, op. cit., s. 106, 117; patrz też: C. Tomczyk, op. cit., s. 19.

40 Nazwa upamiętniała Mateusza Sierpinka, który za panowania Zygmunta Augusta pełnił urząd „preaffectus navium”, tj. dowódcy królewskiej floty kaperskiej działającej na wodach inflanckich. Jego dowódcą w pierwszej połowie lat 20. był por. mar. Mieczysław Sierkuczewski.

terze pływającej mesy oficerskiej, a następnie kasyna oficerskiego. Gdynia przestała być jego punktem bazowania w październiku 1928 roku, kiedy to został skierowany ponownie do Flotylli Pińskiej. Poprzez ujście Wisły przeszedł pod dowództwem por. mar. Karola Kopca z Gdyni do Modlina, gdzie rozpoczął zimowanie. Do Pińska przybył w kwietniu 1929 roku, stając się statkiem sztabowym flotylli⁴¹.

Następnym, który stacjonował w Gdyni, był statek uzbrojony (pancerny) „Admirał Dickman”. Pierwotnie był to rosyjski statek holowniczy, który został zdobyty przez Polaków 5 marca 1920 roku w zamrzniętym porcie w Mozyrzu. Po zakończeniu działań wojennych w 1921 roku, został rozbrojony i był wykorzystywany jako okręt-cel do ćwiczeń artylerii na Zatoce Puckiej. Najprawdopodobniej w drugiej połowie lat 20. został włączony z podobnym przeznaczeniem do Flotylli Rzecznej w Pińsku⁴².

W gdyńskim porcie wojennym bazował również uzbrojony statek minowy „Generał Sosnkowski”⁴³. Ten blisko pięćdziesięciometrowej długości bocznokołowiec o wyporności 236 ton, służył zarówno na „Morzu Pińskim”, jak i na Wiśle, a także wykonywał przez kilka lat zadania na akwenie morskim. Brał udział w czterech wojnach, będąc czterokrotnie zatapiający, w tym dwukrotnie przez polskie załogi (w 1919 i 1939 roku) i za każdym razem wydobywany celem dalszej eksploatacji. Pełnił funkcje holownika, rzeczno-statku uzbrojonego, okrętu szkolnego broni podwodnej, a także statku sanitarnego i sztabowego. Zbudowany na zlecenie rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji w stoczni w Kijowie jako jeden z trzech tego typu statków towarowo-pasażerskich, otrzymał nazwę „Desna”. W 1918 roku podniósł banderę Ukraińskiej Republiki Ludowej, jako „Zwiagiel” („Zwiahel”). Uzbrojony na potrzeby wojny z Rosją, po bitwie pod Petrykowem został zajęty przez Rosjan i wszedł w skład Flotylli Dnieprzańskiej. Po przebudowie na statek sztabowy, jako „Gołownoj” trafił w ręce polskie w marcu 1920 roku pod Jurjewiczami. W charakterze statku bojowego, nazwany „D 1”, a następnie „Generał Szeptycki”, został wcielony do Flotylli Pińskiej. W wyniku ofensywy Armii Czerwonej podzielił los pozostałych okrętów flotylli, zatopiony przez załogę na Pinie po wsią Kaczanowice. Po powrocie w 1921 roku Wojska Polskiego na Polesie statek wydobyto i odholowano do Modlina. Wyremontowany „Szeptycki” wraz z uzbrojonym statkiem sztabowym „Admirał Sierpinek” wszedł w skład Flotylli Wiślanej, otrzymując nazwę „Generał Sosnkowski”. W 1925 roku „Generał Sosnkowski” przeszedł długi generalny remont i modernizację dostosowując go do nowej roli (m.in. powiększono fałszburłę, wzmocniono wręgi, położony tory minowe, zamontowano wyrzutnię torpedową kal. 450 mm i 2 ckm). Po przedłużającym się postoju w warsztatach w Modlinie, został w styczniu 1926 roku włączony w skład Floty z przeznaczeniem szkoleniowym, jako okręt broni podwodnej (stacja prób torpedowo-minowych)⁴⁴. Pod dowództwem por. mar. Zdzisława Boczkowskiego, z dniem 1 kwietnia 1927 roku, rozpoczął szkolenie klasy torpedo-minerów Szkoły Specjalistów Morskich. W lipcu 1929 roku, razem z torpedowcem ORP „Ślązak”, ORP „Generał Sosnkowski” wszedł w skład torpedowej grupy szkolnej, a od kwietnia 1930 roku wraz z grupą dołączył do Dywizjonu Szkolnego⁴⁵. Dowódcami bocznokołowca we Flocie w latach 1927-1931 byli: kpt. mar. Mieczysław Rudnicki, kpt. mar. Włodzimierz Kodrębski i por. mar. Józef Puzyna.

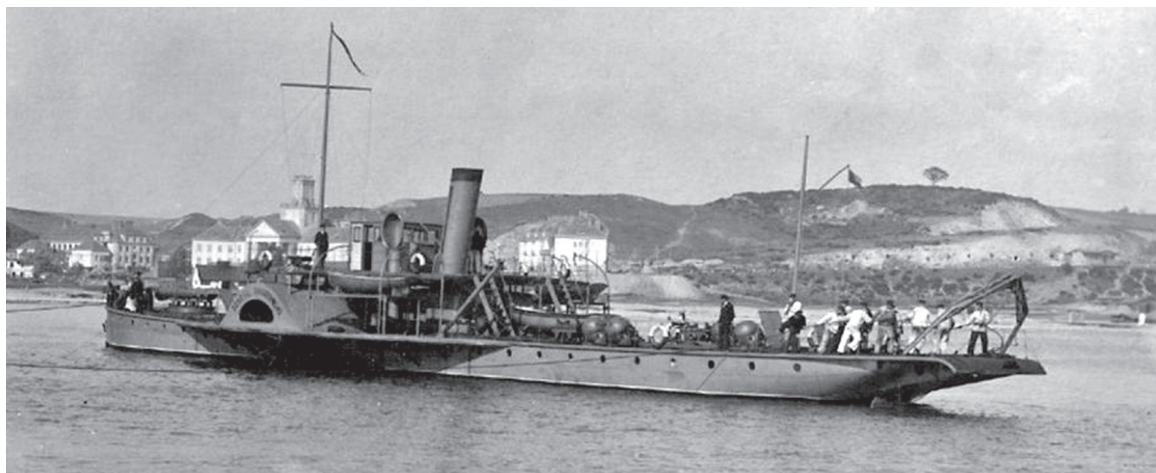
41 M. Kułakowski, op. cit., s. 175; J. Dyskant, *Wojenne flotylle...*, op. cit., s. 175. Kwestia ta wymaga bliższego przyjrzenia się badaczy historii statku, gdyż np. u cytowanego wyżej J. Dyskanta (ibidem) występują niespójności w tym zakresie. „Admirał Sierpinek” w 1928 roku nie jest już wymieniany w planie mob „S” 26/27 dla jednostki mobilizacyjnej Komendy Portu Wojennego Gdynia, patrz: M. Kułakowski, op. cit., s. 320-321; o odejściu statku 23 października 1926 roku do Gdyni, patrz: M. Borowiak, ORP Generał..., op. cit., s. 34.

42 „Admirał Dickman” w 1928 roku jest wymieniany w planie mob „S” 26/27 dla jednostki mobilizacyjnej Komendy Portu Wojennego rzeczno Pińsk, patrz: M. Kułakowski, op. cit., s. 324-325.

43 Jak sygnalizuje Mariusz Borowiak okręt ten w ciągu trzydziestoletniej służby zmieniał nazwę ośmiokrotnie, patrz: M. Borowiak, ORP Generał..., op. cit., s. 5.

44 J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1976, s. 607; M. Kułakowski, op. cit., s. 175; M. Borowiak, ORP Generał..., op. cit., s. 12-16, 23-32.

45 Ibidem, s. 34.



Okręt szkolny ORP „Generał Sosnkowski” na redzie portu wojennego w Gdyni. W głębi widoczne budynki Dowództwa Floty. Koniec lat 20. XX w., źródło: zbiory własne.

Podczas służby we Flocie okręt w 1927 roku zagrał w polskim filmie fabularnym (niemym) „Zew morza”, w reżyserii Henryka Szaro. W filmie wystąpili oficerowie Marynarki Wojennej, m.in. kpt. mar. Mieczysław Rudnicki w roli samego siebie, tj. kapitana okrętu szkolnego ORP „Generał Sosnkowski”⁴⁶. Wydaje się, że i bez tej filmowej roli okręt wzbudzał na wodach Zatoki Gdańskiej spore emocje, przede wszystkim swoim kształtem, a także częstym wykonywaniem strzelań torpedowych i próbnymi stawianiami min morskich. W czasie służby w grupie szkolnej, okręt ten, od ogromnej ilości insektów na jego pokładzie, nosił nazwę „pływającego karalucha”. W tym miejscu należy zauważyć ciekawostkę. „Sosnkowskiego”, w czasie jego morskiej służby - aby pozbyć się pluskiew i karaluchów - zatopiono w basenie węglowym portu handlowego w Gdyni, po czym podniesiono go odpompowując wodę i poddając gazowaniu i siarkowaniu. Nie przyniosło to jednostce istotnej zmiany na tym „nieszczęśliwie morskim” froncie walki⁴⁷. ORP „Generał Sosnkowski” opuścił Zatokę Gdańską w kwietniu 1931 roku, cumując do 10 października w Modlinie, a następnie odchodząc do Pińska⁴⁸.

Jak już wspomniano, przez pewien okres czasu stacjonowały w Gdyni motorówki typu „Linz”, budowane w czasie I wojny światowej na potrzeby austro-węgierskiej Floty Dunańskiej - Donau-Flottille. Ponieważ wojna zakończyła się przed ich oddaniem do prób, przez pewien czas pozostawały w stoczni, oczekując na nabywcę. Dnia 16 lipca 1920 roku polska Komisja Zakupów Marynarki Wojennej podpisała umowę z Allgemaine Waren G.m.b.H z Wiednia na zakup 5 tego typu motorówek. Należy zauważyć, że trwała wówczas ofensywa bolszewicka, w której zwalczaniu floty rzeczna miała poważny udział. Stąd potrzeba zakupu jednostek już gotowych. Udziału w walkach jednak nie wzięły, gdyż przybyły koleją do Modlina - po przedłużających się pracach wykończeniowych - dopiero w styczniu 1921 roku⁴⁹. Wszystko wskazuje na to, że zostały one uzbrojone na miejscu w Warsztatach Portowych w Modlinie. Otrzymały po jednym ckm-ie Maxim wz. 08 w tylnej części pokładu oraz jednym 37 mm działku wz. 85. Przyjęły oznaczenie od M-1 do M-5, po niektórych jednostkach z czasów dopiero co zakończonej wojny polsko-rosyjskiej, które uległy zniszczeniu lub które wycofano. Wszystkie motorówki wcielono do Dywizjonu Motorówek

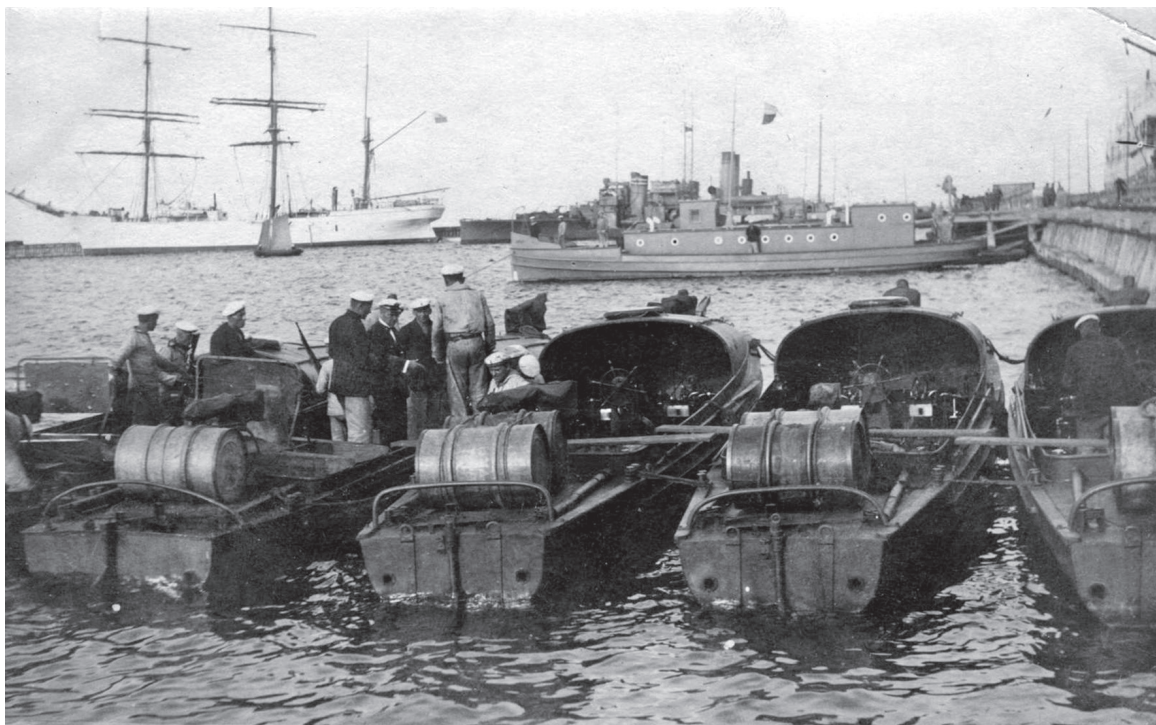
46 <http://www.film Polski.pl/fp/index.php?film=22288>.

47 Według wspomnień kpt. mar. Tadeusza Borysiewicza wówczas słuchacza Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, patrz: M. Borowiak, ORP Generał..., op. cit., s. 6.

48 J. Dyskant, Wojenne flotyle..., op. cit., s. 121; M. Borowiak, ORP Generał..., op. cit., s. 40.

49 Należy zaznaczyć, że zarówno warunkach pokojowych, jak i wojennych zakup należy uznać za słuszny, były to bowiem jednostki w miarę wyspecjalizowane (choć miały za duże jak na wody śródłądowe zanurzenie) mogące zastąpić cywilne statki improwizowane.

Flotylli Wiślanej, stacjonującego w Toruniu. Na Wiśle, w 1924 roku, brały udział w akcji przeciwpowodziowej (rejon ujścia Wdy), po której, w maju tegoż roku, zostały przebazowane do Gdyni. Już wtedy zauważono bowiem, że mają zbyt duże zanurzenie jak na specyficzne działania rzeczne. Stąd być może pomysł przetestowania ich w warunkach morskich, tj. przydatności do wykonywania zadań na Zatoce Gdańskiej. Jak się okazało motorówki bardzo dobrze utrzymywały się na fali i mogły być wykorzystane do służby w działaniach morskich. Zdecydowano jednak inaczej. Gdy w ramach likwidacji Flotylli Wiślanej w 1925 roku dywizjon został rozformowany, cztery motorówki zostały przekazane Flotylli Pińskiej⁵⁰, a tylko jedna - (M-3, jako L-3) trafiła na morze, do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku⁵¹.



Motorówki typu „Linz” w Tymczasowym Porcie Wojennym i Schronisku dla Rybaków w Gdyni w 1924 roku, źródło: Domena publiczna.

Należy na koniec zauważyć, że na czas wojny z Rosją przewidywano wykorzystanie, jako baz dla zespołów Flotylli Pińskiej, kilku miejscowości nadrzecznych, leżących po stronie polskiej, jak i sowieckiej. Status bazy tyłowej miał mieć port rzeczny w Brześciu nad Bugiem. Najlepsze dla baz pośrednich wskazywano miejscowości poza granicami polskiego państwa: Mozyrz i Czarnobyl. Mozyrz wraz Dawidgródkiem mógł być też użyty jako baza wysunięta, w zależności od rozwoju sytuacji strategicznej w czasie działań wojennych⁵².

50 Motorówkom „Linz” po kilku latach służby zarzucano zbyt duże wymiary i konsekwentnie, zbyt duże zanurzenie. Podczas pływania można było obsługiwać tylko jedną broń. Mimo tego w 1928 roku inspektor armii, gen. Rybak postulował znaczne zwiększenie ilości jednostek tej klasy.

51 W 1928 roku we Flotylli Pińskiej przeprowadzono klasyfikację motorówek rzecznych, uwzględniając pełnione przez nie funkcje w działaniach na wodach śródlądowych. Motorówki typu „Linz” uznano za motorówki bojowe, przeznaczone do zwiadu i wypadów bojowych. W związku z tym przemianowano klasę jednostek z „motorówek” na „kutry uzbrojone”. W myśl nowego nazewnictwa M-1, M-2, M-4, M-5 stały się odpowiednio KU-1, KU-2, KU-4, KU-5. (L-3 chwilowo pozostała przy swej nazwie), patrz chociażby: J. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, op. cit., s. 116.

52 tenże, *Flotylla Rzeczna...*, op. cit., s. 70-71.

Podobne myślano o portach wiślanych. Początkowo, jako bazę główną Floty Wiślanej wskazywano kompleks warszawskiego portu rzecznego (port handlowy na Pradze przy Saskiej Kępie oraz port handlowy i stocznię rzeczna na Czerniakowie). Port w Nadbrzeziu przy Sandomierzu, służący do przeładunków przemysłowych, dysponujący nabrzeżami z bocznicami kolejowymi oraz warsztatami remontowymi i szkutniczymi, mógł być wykorzystywany do czasowego bazowania floty w przypadku działań w górnym biegu rzeki. Tam też, w wypadku działań na górnej Wiśle, jako baza wysunięta mógł służyć Kraków. Z kolei na północ od Warszawy, obok Torunia, który do 1925 roku służył jako wysunięty port wojenny Floty Wiślanej, a który w sytuacji konfliktu zbrojnego mógł być wykorzystywany jako baza pośrednia lub wysunięta, wskazywano również do tych ról Płock, Bydgoszcz i Tczew. Port Płocki mógł być wykorzystany do czasowego (przejściowego) bazowania, a port zewnętrzny w Brdziejściu jako baza wysunięta lub pośrednia floty. Port w Tczewie, położony poniżej miasta, mógł służyć jako baza wysunięta wiślanych jednostek⁵³. Nie przewidywano, ze względów geopolitycznych, poszerzenia zasięgu operacyjnego Floty Wiślanej na obszar dolnego biegu Wisły, wraz z jej ujściem do morza. Granicą jej aktywności bojowej pozostawał Tczew, gdyż połączenie rzecznych przedsięwzięć ofensywnych z podobnymi działaniami ze strony floty morskiej nie było możliwe bez wcześniejszego opanowania Gdańska⁵⁴.

Z dawnych polskich portów i baz rzecznych zachowało się niewiele. Do dnia dzisiejszego użytkowane są pozostałe elementy infrastruktury Portu Wojennego w Pińsku przez obecnego właściciela, jakim jest Republika Białoruska. Zachowane budynki nostalgicznie przypominają czasy świetności Floty Rzecznej II Rzeczypospolitej⁵⁵. W Modlinie pozostał budynek Głównej Składnicy Marynarki Wojennej, ale podobnie jak basen portu (a następnie stoczni) ulega permanentnej dewastacji. Należy jednak zauważyć, że staraniem mieszkańców Nowego Dworu Mazowieckiego i Stowarzyszenia Liga Morska w czerwcu 1997 roku odsłonięto pomnik poświęcony kolebce Marynarki Wojennej⁵⁶. W lepszej kondycji pozostaje dzisiaj port rzeczny w Toruniu, tzw. Port Zimowy. Po II wojnie światowej został nawet znacząco rozbudowany. Dzisiaj istnieje tam mała stocznia remontowa, w której odbywają się przeglądy i remonty jednostek śródlądowych. Na terenie portu działa również kilka firm prywatnych, m.in. ma tu swoją siedzibę baza płetwonurków oraz zlokalizowany jest wodny posterunek policji⁵⁷. Upływ czasu dotknął również porty morskie. Nie ma śladu po prowizorycznym Porcie Wojennym w Gdyni z lat 1923-1926, który jeszcze w okresie międzywojennym zastąpiła nowoczesna infrastruktura portowa. Tylko zachowany w prawie niezmienionym stanie port w Pucku pozwala, by zakreśliła się w oku łza nostalgii.



53 tenże, *Wojenne floty...*, op. cit., s. 39-41.

54 *Ibidem*, s. 43.

55 M. Borowiak, *Baza rzeczna...*, op. cit., s. 62-63.

56 <http://www.polskaniezwykla.pl/web/place/41406,nowy-dwor-mazowiecki-pomnik-kolebki-marynarki-wojennej-ii-rp.html>

57 https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_Zimowy_w_Toruniu.

Budowa okrętów flotylli rzecznych w stocznjach ukraińskich

Production of river flotilla vessels in Ukrainian shipyards

Будівництво кораблів для річкових флотилій на українських верфях

Ukraina od wieku XIX posiada dość dobrze rozwinięty przemysł okrętowy. Za czasów Imperium Rosyjskiego oraz ZSRR jej moce produkcyjne były zajęte przede wszystkim, budową statków morskich dla floty wojennej. Jednak równolegle budowano także mniejsze statki i kutry dla flotylli rzecznych. Takie kutry buduje się także obecnie. Przedstawimy podstawowe programy budowy okrętów dla flotylli rzecznych w ukraińskich stocznjach w ciągu ostatniego stulecia.

Since the nineteenth century, Ukraine has a fairly well-developed shipbuilding industry. During the times of the Russian Empire and the USSR, its production capacity was occupied primarily by the construction of naval vessels for the navy. However, smaller vessels and cutters for the river flotilla were built in parallel. Such cutters are also being built today. We will present basic shipbuilding programs for river flotilla in Ukrainian shipyards into the last century.

Україна ще з XIX ст. має досить розвинуту суднобудівну промисловість. За часів Російської імперії та СРСР її виробничі потужності були завантажені, головним чином, будівництвом морехідних кораблів для військових флотів. Однак поряд з ними споруджувались і менші кораблі та катери для річкових флотилій. Триває будівництво таких катерів і в наші часи. У нашій розвідці ми маємо за мету проаналізувати основні програми будівництва кораблів для річкових флотилій на українських верфях за сотню років – від часів Першої світової війни до сучасності.

Војова флотыла речна І Војны Śвіатowej

W styczniu 1915 r. pułkownik I. Niehowski przedstawił projekt utworzenia trzech rzecznych jednostek pancernych, które byłyby podporządkowane nie Ministerstwu Morskiemu, a Ministerstwu Woјny i przeznaczone do działań we współpracy z wojskami lądowymi. Kilka miesięcy trwało opracowywanie projektów okrętów dla tych jednostek, zanim w czerwcu 1915 r. przemysł otrzymał zamówienie na ich wykonanie. Zamówienie obejmowało 9 rzecznych łodzi pancernych wyposażonych w armaty, 18 łodzi patrolowych oraz 18 łodzi strażniczych (bez uwzględnienia mniejszych środków pływających). Wszystkie łodzie strażnicze zostały zamówione w USA, kontrakt na kanonierki otrzymała stocznja „Bekker” w Rewlu (obecnie Tallinn), natomiast zamówienie na łodzie patrolowe zostało podzielone: 4 jednostki miała wykonać firma „Biuro Vega” w Borgå (dzisiaj Porvoo), a pozostałe 14 jednostek – stocznja „K.O.Raweński” w Odessie¹.

1 И.И. Черников, оп. сит, речные флотилии за 1000 лет, Б.С.К., Санкт-Петербург, 1998, с. 92.

Łódź patrolowa stoczni Raweńskiego miała 17,9 ton wyporności. Długość wynosiła 15,24 m, szerokość – 3,05 m, zanurzenie – 0,69 m. Napęd składał się z dwóch sześciocylindrowych silników „SCRIPPS” o łącznej mocy 110 KM, które pracowały na mieszance benzyny i gazu. Łodzie były uzbrojone w dwa karabiny maszynowe kal. 7,62 mm „Maksim”, zamontowane w pancernych wieżach w części dziobowej i rufowej. Załoga jednostki liczyła siedem osób. Mostek i wieżyczki strzelnicze były chronione przez pancierz o grubości 6 mm, a inne ważne węzły - 4-5 mm; pokład pancerny miał grubość 3,5 mm. Do walki z minami morskimi przewidziano możliwość zastosowania holu rzecznej².

Do czasu rewolucji i zakończenia I Wojny Światowej stocznia Raweńskiego nie była w stanie wykonać w całości złożonego zamówienia. Kilka nieukończonych łodzi zostało w Odessie. Według danych I. Czernikowa, cztery z nich w 1919 r. zostały ukończone dla Wszechwielkiego Wojska Dońskiego, trafiły jednak do flotyli rzecznej Wojska Kubańskiego. Ten sam autor zaznacza, że gdy w lutym 1920 r. Armia Czerwona zajęła Odessę, w zakładzie Raweńskiego znaleziono 11 łodzi patrolowych. Pięć z nich weszło w skład Sił Morskich Morza Czarnego, a kolejne sześć w latach 1920-1925 służyło w flotyli Ust'-Dnieprzańskiej i w Dnieprzańskim Oddziale okrętów Sił Morskich Morza Czarnego. Biorąc pod uwagę, że przynajmniej jeden kuter z fabryki Raweńskiego w latach 20. XX w. służył w siłach rzecznych Węgier pod nazwą „Honwed”, to ilość łodzi patrolowych, wyprodukowanych przez tę stocznnię przekroczyła zamówionych 14 jednostek³. W ten sposób kwestia realnej ilości zbudowanych w Odessie łodzi patrolowych i ich losów pozostaje jeszcze nie do końca zbadana.

Dostatecznie została wyjaśniona natomiast historia służby łodzi Raweńskiego, zajętych przez bolszewików w Odessie. Sześć jednostek wycofano z użycia w latach 1922-1925, natomiast pięć innych służyło dłużej, kilkakrotnie zmieniając nazwy. Cztery kutry w 1934 r. zostały przewiezione z Kijowa na Daleki Wschód i włączone w skład Flotyli Amurskiej. W roku 1940 dwa okręty wycofano, a dwa kolejne wzięły udział w wojnie przeciwko Japonii w sierpniu 1945 r. Piąta łódź pozostawała na Dnieprze, a od 1940 r. wchodziła w skład Flotyli Pińskiej. Zatonęła we wrześniu 1941 r.⁴ Uzbrojenie łodzi pancernych w czasach sowieckich zostało wzmocnione. Na łodziach amurskich zamiast rufowej wieży pancernej zamontowano działo górskie wz. 1913 r. kal. 76,2 mm osadzone na łożu skrzynkowym, a pińska jednostka została uzbrojona w uniwersalną armatę 21-K kal. 45mm⁵.

Monitory z Kijowa

W czerwcu 1931 r. radzieckie kierownictwo wojskowo-polityczne podjęło uchwałę o reaktywowaniu Dnieprzańskiej Flotyli Wojennej, rozformowanej jeszcze w grudniu 1920 r. Potrzebowano dla niej nowych okrętów, a ośrodkiem ich produkcji stała się stocznia „Leninowska Kuźnia” w Kijowie. Charakterystyki okrętów w dużej mierze określały parametry okrętów potencjalnego przeciwnika – monitory polskiej Flotyli Rzecznej, uzbrojone w armaty kal. 75 mm i haubice kal. 100 mm. Radzieckie okręty rzeczne miały otrzymać potężniejsze uzbrojenie. Jednocześnie ich wymiary i przede wszystkim zanurzenie miały odpowiadać właściwościom rzeki Dniepr i jej dopływów.

20 listopada 1930 r. na stoczni „Leninowska Kuźnia” zmontowano samobiezną pływającą baterię dla Flotyli Dnieprzańskiej według projektu СБ-12 (SB-12). W trakcie budowy przeklasyfikowano ją na monitor i nadano nazwę „Udarnyj”. W ten sposób okręt ten został pierwszym monitorem rzeczny, wybudowanym w ZSRR.

2 Idem, Энциклопедия мониторов, Судостроение, Санкт-Петербург, 2007, с. 515-519.

3 Idem, Энциклопедия мониторов, op. cit., с. 540.

4 А.Б. Широкопад, Чудо-оружие СССР, Вече, Москва, 2005, с. 63-64.

5 А.В. Платонов, Советские мониторы, канонерские лодки и бронекатера. Часть I, Галей Принт, Санкт-Петербург, 2004, с. 20.

Okręt ten posiadał stosunkowo szeroki płaskodenny kadłub. Zamawiający wymagał zapewnienia maksymalnie 49-cm zanurzenia, jednak nie udało się tego osiągnąć – korpus „Udarnego” okazał się znacznie cięższy, niż przewidywał projekt, i zanurzenie osiągało 60 cm (po modernizacji wzrosło do 82 cm przy wyporności 385 t). Konstrukcję monitora warunkowało jego uzbrojenie – dwie potężne armaty morskie kal. 130 mm, zainstalowane w osobnych wieżach na dziobie statku. Ta typowa broń morska z płaskim torem lotu pocisku i małymi kątami podniesienia nie nadawała się dla okrętów rzecznych – tutaj bardziej odpowiednie byłyby haubice. Ponieważ jednak monitor był budowany dla morskiej floty wojennej, otrzymał również morską artylerię. Oprócz armat kalibru podstawowego, „Udarnyj” był uzbrojony w cztery działa przeciwlotnicze kal. 45 mm (umieszczone w dwóch wieżyczkach)⁶ i cztery poczwórnie sprzężone karabiny maszynowe „Maksim” kal. 7,62 mm. Takie uzbrojenie przeciwlotnicze w zupełności odpowiadało poziomowi techniki wojennej początku lat 30., jednak dla roku 1941 było już przestarzałe, co czyniło okręt niemal bezbronnym wobec nowoczesnych samolotów⁷. Opancerzenie „Udarnego” było dość słabe – chroniło jedynie przed bronią strzelecką i odłamkami pocisków. Najlepiej chronione były wieże, w których zamontowano działa p/l, jednak i tutaj grubość pancerza nie przekraczała 8 mm⁸.

Układ napędowy „Udarnego” na początku składał się z czterech silników dieslowych niemieckiej firmy MAN o łącznej mocy tylko 400 KM. Podczas remontu w 1939 r. zamieniono je na dwa Diesle 38-KP-8 produkcji Kołomieńskiej fabryki, o łącznej mocy 1600 KM. Na głębokich wodach monitor mógł rozwinąć szybkość 11,6 węzłów (przed modernizacją – maksymalnie 9 węzłów)⁹.

Ogółem konstrukcja „Udarnego” okazała się niezbyt udana. Oprócz wspomnianych już niedostatków (duże zanurzenie i mało przydatna dla warunków rzecznych artyleria), okręt posiadał znaczną wysokość nad linią wodną i dużą powierzchnię sylwetki. To nie tylko utrudniało maskowanie i zwiększało powierzchnię okrętu jako celu, ale również utrudniało manewrowanie nim. Przez dużą powierzchnię boczną „Udarnyj” był często znoszony przez silny wiatr, z którym walka była tym trudniejsza, im mniejsza była prędkość okrętu. A wykonywał on zadania ogniowe przeważnie na małym biegu lub w ogóle na postoju. System kierowania ogniem „Udarnego” był prymitywny. Okręt mógł prowadzić ogień tylko do celów widocznych, zaś do niewidocznych – z chwilą zakotwiczenia¹⁰.

„Udarnyj” został zwodowany 17 maja 1932 r., ale wprowadzenie go do eksploatacji nastąpiło dopiero dwa lata później – 1 czerwca 1934 r. Monitor wszedł w skład Dnieprzańskiej Flotyli Wojennej i został jej okrętem flagowym. W kampanii 1939 r. przeciwko Polsce nie brał udziału, ponieważ od maja do listopada 1939 r. przechodził modernizację w „Leninowskiej Kuźni”. 3 lipca 1940 r., razem z czterema innymi jednostkami Flotyli Dnieprzańskiej, przybył do Izmaïłu i wszedł w skład Flotyli Dunajskiej, utworzonej po włączeniu do ZSRR Besarabii. Z początkiem czerwca 1941 r. I wojny niemiecko-radzieckiej monitor walczył na Dunaju. 20 lipca przybył do Odessy, od 22 lipca do 2 sierpnia przeszedł remont w Mikołajowie. Później „Udarnyj” brał udział w działaniach bojowych na południowym Bugu i dolnym Dnieprze (szczególnie w obronie Chersonia). 20 września 1941 r. monitor ten został zatopiony przez niemieckie bombowce nurkujące Ju 87 w zatoce Jahorłyckiej¹¹.

W 1932 r. wojsko zamówiło nowy monitor (najpierw klasyfikowany jako kanонерka), który miałby być pozbawiony wad „Udarnego” i być lepiej przystosowany do działań na rzece. Prypęcz. Okręt, który otrzymał numer projektu СБ-30 i nazwę „Актыwnyj” konceptualnie przypominał

6 Na początku na okręcie zamontowano dwa karabiny przeciwlotnicze kal. 37mm wzoru 1928 r. (11-K), jednak okazały się nieudane i w 1939 r. zostały zastąpione innymi.

7 И.И. Черников, Энциклопедия мониторов, *op. cit.*, s. 303-304.

8 Р.В. Лапшин, Монитор «Ударный», Морская кампания, 2010, №3, с. 48.

9 Ibidem, с. 53.

10 А.В. Платонов, *op. cit.* с. 33-36.

11 Р.В. Лапшин, *op. cit.*, с. 54-59.

pierwsze monitory J. Ericssona: dwie armaty główne zamontowano w jednej wieży. Aby zapewnić ostrzał kołowy, nadbudowy na monitorze były prawie nieobecne, a mostek znajdował się na przykryciu wieży armatniej.

Podstawowe uzbrojenie jednostki składało się z dwóch armat Б-2 (B2) kal. 102 mm. Ten system był zmodyfikowanym wariantem znanego rosyjskiego działa okrętowego z czasów I Wojny Światowej, ale długość lufy zmniejszono z 60 do 45 kalibrów, a kąt podniesienia zwiększono do 60°. Teoretycznie dawało to możliwość prowadzenia ognia przeciwlotniczego, jednak próby wykazały, że ładowanie armaty na kątach podniesienia ponad 45° było praktycznie niemożliwe. Jeszcze na etapie projektowania mówiono o konieczności wymiany na okręcie armat СБ-30 modelu morskiego na wojskowy – to istotnie uprościłoby organizację dostawy amunicji. Zamiast armat Б-2 kal. 102 mm proponowano zamontować armaty połowe modelu z 1910/30 r., kal. 107 mm. Jednak analiza wykazała, że taka wymiana wymagałaby poważnej przeróbki wieży i monitor na etapie końcowym otrzymał artylerię morską¹². Ogółem projekt СБ-30 przewidywał stworzenie okrętu, zorientowanego nie tyle na ostrzał celów brzegowych, ile na walkę z okrętami rzeczywymi przeciwnika. Broń przeciwlotnicza była naprawdę słaba – dwie armaty kal. 45 mm w wieżach pancernych. Opancerzenie w porównaniu z „Udarnym” wzmocniono – najważniejsze części okrętu chronił pancierz o grubości 16-20 mm¹³.

Napęd dieslowy „Aktywnego” o mocy 560 KM zapewniał monitorowi maksymalną prędkość 8-9 węzłów. „Aktywny” został wyposażony w stoczni „Leninowska Kuźnia”, ale na Dnieprze nie służył. Okręt rozebrany na części przewieziono na Daleki Wschód, złożono go pod Chabarowskiem i zwodowano 28 sierpnia 1934 r. 16 października 1935 r. wszedł w skład Flotyli Amurskiej. W latach 1938-1941 przeszedł remont kapitalny i modernizację. W sierpniu 1945 r. brał udział w wojnie przeciwko Japonii, w Mandżurskiej operacji ofensywnej¹⁴.

Pomimo wielu niedociągnięć, projekt СБ-30 uznano za ogólnie udany i na jego podstawie stworzono projekt СБ-37 – monitora, przeznaczonego do działań na Dnieprze i jego dopływach. Właśnie on stał się pierwszym seryjnym monitorem zbudowanym w Kijowie (wykonano sześć jego egzemplarzy). Dwudziałową wieżę głównego kalibru МК-2-4 dziewięciokątną pod względem formy przesunięto nieco w stronę rufy, aby zminimalizować zanurzanie dziobu w falach przy pełnej prędkości, co stanowiło jedną z wad „Aktywnego”. Pomost bojowy (jak i mostek kapitański) znajdował się na przykryciu wieży. Na „Aktywnym” obracał się wraz z wieżą, natomiast w projekcie СБ-37 pozostawał nieruchomy (montowano go na pionowej rurze o średnicy 750 mm, przechodzącej przez środek wieży). Uzbrojenie podstawowe stanowiły – dwie armaty kal. 102 mm. Uzbrojenie pomocnicze na początku składało się z dwóch bloków wieżowych 40-K. W każdym z nich znajdowała się armata kal. 45 mm i karabin maszynowy DT kal. 7,62 mm oraz dwie wieże karabinowe, w których zmontowano po jednym karabinie maszynowym typu „Maksim”. Systemy artyleryjskie 40-K były uniwersalne, ale ich realne możliwości rażenia celów powietrznych były niewielkie. Dlatego w latach 1940-1941 blok dziobowy 40-K wymieniono na 41-K z podwójnymi armatami kalibru 45 mm. Jednak w rzeczywistości taki zabieg w niewielkim stopniu zwiększył obronę powietrzną okrętów – podczas walk w 1941 r. monitory, działające w składzie Pińskiej Flotyli Wojennej nie mogły ze swoich armat o kalibrze 45 mm trafić w żaden powietrzny cel. Ponadto w 1939 r. na monitorach zamontowano poczwórnie sprzężone karabiny maszynowe 4М (karabiny „Maksim”).¹⁵

Ochronę okrętu zapewniał pancerny pas o grubości 16 mm w części środkowej i 4 mm – na dziobie i rufie. Jego wysokość w części środkowej wynosiła 1,85 m, na dziobie – 1,6 m, na rufie 0,95 m. Grubość pancernego pokładu wynosiła – 4 mm. Pancerny pas i pokład posiadały wzmocnienia

12 А.В. Платонов, *op. cit.*, s. 39.

13 И.И. Черников, *op. cit.*, s. 306-307.

14 С.С. Бережной, *Корабли и суда ВМФ СССР. 1928-1945: Справочник*, Воениздат, Москва, 1988, s. 78.

15 В.А. Спичаков, *В тени «Железнякова». Речные мониторы серии СБ-37, Морская кампания*, 2009, №7, с. 29-30.

w rejonie piwnic artyleryjskich i maszynowni. Najlepiej zabezpieczona była wieża ;podstawowa – grubość jej pancerza wynosiła 30 mm. Była w stanie wytrzymać uderzenia pocisków o kal. 37 mm. Jednocześnie, jak pokazało doświadczenie w walkach, maszynownia była niedostatecznie zabezpieczona – nawet fragmenty bomby powietrznej mogły uszkodzić silnik¹⁶.

Pełna wyporność monitora projektu СБ-37 wynosiła 263 t, długość – 51,2 m¹⁷, szerokość – 8,22 m, zanurzenie – 0,88 m. Zespół napędowy miał niewielką moc: dwa czterocyldrowe silniki dieslowe 4-СД-19-32 produkcji zakładu w Woroneżu rozwijały w sumie 280 KM. Maksymalna prędkość monitora wynosiła 14-15 km/godz. (7,5-8,1 węzłów). Normalny zapas paliwa wynosił 6,6 t (na 1400 km rejsu), pełny – 22 t (na 4700 km)¹⁸.

Według projektu СБ-37 w fabryce „Leninowska Kuźnia” wybudowano sześć monitorów o nazwach: „Żeleznjakow”, „Żemczużin”, „Lewacziew”, „Martynow”, „Flagin” i „Rostowcew”. Pięć z nich uzupełniło skład Dnieprzańskiej Flotyli Wojennej w okresie październik-grudzień 1936 r., a „Rostowcew” przyłączył się do nich w maju 1937 r. „Żemczużin”, „Martynow” i „Rostowcew” utworzyły 1-szy dywizjon monitorów, „Żeleznjakow”, „Lewacziew” i „Flagin” - 2-gi dywizjon. Uzupełnienie to umożliwiło Flotylli Dnieprzańskiej osiągnięcie ilościowej i jakościowej przewagi nad potencjalnym przeciwnikiem – Polską Flotyllą Rzeczną (siedem monitorów przeciwko sześciu, łącznie uzbrojonych w 2 armaty kal. 130 mm i 12 armat kal. 102 mm, przeciwko sześciu monitorom polskim i armatom 100 mm i 12 armatom kal. 75 mm). Jednak, jak pokazała wojna polsko-radziecka 1939 r., przewaga ta była czysto teoretyczna: z powodu płytkiej wody monitory nie mogły dotrzeć do Pińska¹⁹.

W lipcu 1940 r. monitory „Żeleznjakow”, „Żemczużin”, „Martynow” i „Rostowcew” razem z „Udarnym” przeszły na Dunaj. 8 lipca 1940 r. weszły w skład Dunajskiej Flotyli Wojennej²⁰. Bazą dla nich stał się Izmań. Resztki Dnieprzańskiej Flotyli Wojennej 17 lipca 1940 r. zostały przemianowane na Pińską Flotyllę Wojenną. Jej bazą główną stał się Pińsk, a zapasową – Kijów. Monitory „Flagin” i „Lewacziew” zostały w Kijowie, w składzie Jednostki Szkoleniowej Flotyli – z powodu dużego zanurzenia nie mogły działać na Prypeci, a tym bardziej na rzece Pina²¹.

Od 22 czerwca 1941 r. monitory uczestniczyły w działaniach bojowych na Dunaju. Głównym przeciwnikiem okrętów projektu СБ-37 nie były okręty rumuńskiej Dywizji Dunajskiej (która była dość pasywna), a brzegowe baterie artyleryjskie. 18-19 lipca monitory osłaniały ewakuację flotyli i jednostek lądowych z wysp delty i prawego brzegu Dunaju. 22 lipca przybyły do Mikołajowa, gdzie przez 10 dni były naprawiane. „Żemczużin” i „Rostowcew” zostały przekazane do składu Pińskiej Flotyli Wojennej i przeszły na Dniepr.

Monitory „Lewacziew” i „Flagin” wraz z rozpoczęciem wojny zostały skierowane na Prypeć, do bazy manewrowej Pińskiej Flotyli we wsi Doroszewyczi (w pobliżu starej granicy polsko-radzieckiej). Jednak przerwanie się Niemców do Kijowa wymusiło koncentrację okrętów artyleryjskich na południe od miasta. Obydwa monitory 11 lipca weszły w skład Oddziału Dnieprzańskiego. Od połowy lipca „Flagin” znajdował się na pozycji na południe od Trypola, a „Lewacziew” – w rejonie Rżyszczewa. Na początku sierpnia nadeszły monitory z Dunaju. „Żemczużin” zajął pozycję powyżej Kaniowa, a „Rostowcew” – poniżej tego miasta. Operacyjnie monitory były podporządkowane dowódcom Frontu Południowo-Zachodniego²².

Na początku sierpnia 1941 r., kiedy zagrożenie sforsowania przez Niemców Dniepru stało się realne, monitory manewrowały wzdłuż całego frontu od Kijowa po Czerkasy. Los okrętów był

16 Ibidem, c. 28-29.

17 Zadanie wymagało, aby ten parametr nie przekraczał 45 m, ale nie udało się go zrealizować.

18 В.А. Спичаков, op. cit., c. 30.

19 Ibidem, c. 31.

20 С.С. Бережной, op. cit., c. 78.

21 В.А. Спичаков, op. cit., c. 31-34.

22 Ibidem, c. 35.

faktycznie przesądzony. Pierwszy został zatopiony „Żemczużin”, który razem z łodziami artyleryjskimi „Wiernyj” i „Pieredowoj” oraz dwoma byłymi polskimi trałowcami 9 sierpnia weszły w skład oddziału, wybranego do zabezpieczenia przepraw w pobliżu Kremenczuka. Jednak rankiem 11 sierpnia niedaleko wsi Woronowka okręty zostały ostrzelane przez armaty przeciwczołgowe zmotoryzowanego pułku „Grossdeutschland”. 12 sierpnia uszkodzony „Żemczużin” i „Pieredowoj” zostały wysadzone w powietrze przez ich własne załogi, a „Wiernyj” wrócił do Czerkas²³. Pozostałe trzy monitory jeszcze ponad miesiąc brały udział w obronie Kijowa i zostały wysadzone 18 września 1941 r. Po wojnie zostały wydobyte, jednak nie zdecydowano się na ich remont. Tylko „Rostowcew” był wykorzystywany do września 1950 r. jako niesamobieżna stacja edukacyjno-szkoleniowa w Jednostce Szkoleniowej Floty Dnieprzańskiej.

Monitory „Żeleznikow” i „Martynow” w sierpniu i wrześniu 1941 r. brały udział w działaniach bojowych na Południowym Bugu, dolnym Dnieprze i Dnieprzańsko-Buskim Limanie. 18 września – w tym samym dniu, kiedy zatopiono trzy monitory tego samego typu w rejonie Kijowa – monitor „Martynow” został wysadzony w powietrze w ujściu rzeki Konka z powodu niemożności przebicia się do Limanu Dnieprzańsko-Buskiego²⁴. Ale „Żeleznikow”, chociaż 20 września został uszkodzony w Zatoce Jahorłyckiej wskutek nalotów awiacji niemieckiej (wtedy też zatonął monitor „Udarnyj”), mimo wszystko dostał się do Sewastopola. 26 października został przewieziony w rejon Kamysz-Burun do działań w Cieśninie Kerczeńskiej. 21 listopada Flotyllę Dunajską rozformowano, a jej okręty, w tym również „Żeleznikowa” przeniesiono w skład Azowskiej Floty Wojennej. W ciągu 1942 r. monitor ten brał udział w walkach na Morzu Azowskim i rzece Don, a pod koniec sierpnia pozostał jedynym z wielkich okrętów floty, który zdołał się przebić z Morza Czarnego do Azowskiego²⁵.

Przez 1943 i pierwszą połowę 1944 r. „Żeleznikow” stał w mieście Poti. Na okręcie wzmocniono broń przeciwlotniczą: zdjęto nieefektywne „maksymy”, a w ich miejsce zainstalowano dwie automatyczne armaty przeciwlotnicze 70-K o kal. 37 mm, poczwórnie sprzężony karabin maszynowy „Vickers” kal. 12,7 mm i dwa karabiny maszynowe DSzK tego samego kalibru. W lipcu 1944 r. „Żeleznikowa” przeniesiono do Sewastopola, a w połowie sierpnia – do Odessy. 27 sierpnia 1944 r. monitor przybył do Izmaïłu. Do końca 1955 r. „Żeleznikow” służył w składzie Floty Dunajskiej, z czasem został przekazany do Floty Czarnomorskiej, a 11 marca 1958 r. został wykreślony z rejestru i przekształcony w pływający magazyn. Na początku 1965 r. podjęto decyzję o remoncie i odnowieniu „Żeleznikowa” z przeznaczeniem na pomnik. Okręt ustawiono na cokole w Kijowie. 10 lipca 1967 r. monument ten został uroczystie odsłonięty²⁶.

W 1934 r. zaczął powstawać jeszcze jeden projekt monitora z oznaczeniem СБ-57. Okręty tego typu były przeznaczone do służby na środkowym biegu rzeki Amur i miały zastąpić monitory typu „Sztorm”, wybudowane jeszcze przed I Wojną Światową. Budowę okrętów projektu СБ-57 planowano zorganizować w taki sam sposób, jak monitora „Aktywnyj”: zbudować monitory w Kijowie, potem rozebrać i przewieźć na Daleki Wschód. Projekt СБ-57 wykonywano równocześnie z opracowaniem monitora dla dolnego biegu rzeki Amur (projekt 1190 „Chasan”), dlatego СБ-57 był rozpatrywany jako zmniejszony wariant projektu 1190²⁷.

Według projektu początkowego monitor СБ-57 miał być uzbrojony w cztery 130 mm armaty, dwie Б-28 przed nadbudową pokładową i dwie za nią. Broń przeciwlotnicza składać się miała się z czterech 45 mm dział (w dwóch wieżach 41-K) i sześciu 12,7 mm karabinów maszynowych (w trzech wieżach ДШКМ-2Б (DSzKM-2B)). Długość okrętu wynosiła 71,7 m, szerokość – 11,3 m,

23 Ibidem, s. 37.

24 Ibidem, s. 39.

25 Р.В. Лапшин, «Железняков». Боевой путь самого известного советского монитора, Морская кампания, 2009, №7, с. 45-48.

26 Ibidem, s. 49-50.

27 И.И. Черников, *op. cit.*, с. 457.

zanurzenie – 1,15 m, całkowita wyporność sięgała 800 t. Zespół napędowy według projektu był taki sam, jak na monitorze „Udarnyj” po modernizacji (dwa silniki Diesla 38-KP-8, każdy o mocy 800 KM). Statek chronił dosyć potężny pancierz: grubość pasa wynosiła 50 mm pośrodku i 16 mm – w części dziobowej i rufowej, pokłady odpowiednio – 30 i 16 mm. Maksymalna prędkość miała wynosić 12 węzłów²⁸.

W grudniu 1939 r. w stoczni „Leninowska Kuźnia» według projektu СБ-57 zostały zakończone dla rzeki Amur trzy monitory – „Szyłka”, „Arguń” i „Wołoczajewsk”. Jednak po włączeniu w skład ZSRR Besarabii i utworzeniu w lipcu 1940 r. Dunajskiej Flotyli Wojennej przeznaczenie okrętów zmieniło się – teraz zamiast Amurowi miały służyć na Dunaju. To odbiło się również na nazwach statków – we wrześniu 1940 r. pierwsze dwa przemianowano na „Widlicę” i „Kachowkę”. Wiosną 1941 r. „Widlica” i „Wołoczajewsk” zostały już zwodowane, zamontowano na nich główne wieże artyleryjskie, ale korygowanie projektu trwało nadal. 28 maja podjęto decyzję o zastąpieniu silników wysokoprężnych mocniejszymi silnikami 9Д (po 1100 KM), dzięki czemu prędkość miała wzrosnąć do 13 węzłów. Jednocześnie usankcjonowano wzmocnienie broni przeciwlotniczej poprzez zwiększenie liczby jednostek 41-K do sześciu i ДШКМ-2Б (DszKM-2B) – do czterech. Jednakże modernizacji okrętów przeszkodził wybuch wojny niemiecko-radzieckiej. „Widlicę” i „Wołoczajewsk” w lipcu 1941 r. odholowano do Zaporozża, ale ze względu na brak możliwości ewakuacji na dolny bieg Dniepru 19 sierpnia zatopiono. Kadłub „Kachowki” opuszczono na wodę 18 września 1941 r. – tylko po to, żeby następnego dnia zatopić go w Zalewie Rybalskim Dniepru, w pobliżu stoczni²⁹.

Kutry uzbrojone

Od 1937 r. radzieckie flotyle rzeczne zaczęły otrzymywać nowe kutry opancerzone według projektów 1124 i 1125. Oba projekty zostały ujednoczone: wykorzystywano na nich jednakowe układy napędowe – silniki benzynowe ГАМ-34 (dwa na dużej łodzi projektu 1124 i jeden – na małym projekcie 1125), uzbrojenie – armaty kal. 76 mm w wieżach czołgów Т-28 (później – Т-34), również dwie na dużej łodzi i jedna – na małej. Do 1946 r. wybudowano 99 łodzi projektu 1124, a do 1947 – 203 łodzi projektu 1125.

Głównym ośrodkiem budowy kutrów opancerzonych stała się stocznia nr 340 w Zełenodol-sku na Wołdze. Chociaż łodzi projektu 1125 w przeddzień wojny niemiecko-radzieckiej zostały skierowane na dozbrojenie Flotyli Dnieprzańskiej (Pińskiej) i Dunajskiej, na Ukrainie w tym czasie nie były produkowane. Mimo ewakuacji stoczni „Leninowska Kuźnia” do Nowosybirsk, zajęła się ona budową opancerzonych kutrów projektu 1124. W 1942 t. złożono cztery takie łodzi, ale z powodu braku siły roboczej prace były prowadzone faktycznie tylko na jednej z nich – z numerem fabrycznym 3. W sierpniu 1944 r. kuter rozpoczął próby, a w październiku kolejną został dostarczony na rzekę Amur i włączony w skład 1-go oddziału kutrów uzbrojonych 1-ej brygady okrętów rzecznych pod symbolem БК-47. Materiały i półprodukty do pozostałych trzech łodzi przewieziono do Kijowa, do zakładu nr 302. Turaj kutry dobudowano. БК-67 (nr fabryczny 1) trafił na Amur, БК-346 (nr 2) w 1946 r. wszedł w skład Flotyli Dunajskiej, a БК-344 (nr 4) w tym samym roku uzupełnił skład Flotyli Dnieprzańskiej. W 1951 r. БК-344 został przekazany Bułgarii³⁰. Kutry miały zamiast przestarzałych silników amerykańskie silniki benzynowe Hall-Scott (o mocy 900 KM każdy) albo Packard (po 1200 KM), dostarczane zgodnie z programem umowy pożyczki-dzierżawy (Lend-Lease Act). Uzbrojenie składało się z dwóch wież czołgu Т-34 z regularnym uzbrojeniem (armata Ф-34 kal. 76 mm i karabin maszynowy ДТ kal. 7,62 mm w każdej z wież) i zdwojonym zestawem karabinów maszynowych kal. 12,7 mm w wieży ДШКМ-2Б (DszKM-2B)³¹.

28 А.В. Платонов, *op. cit.*, s. 54.

29 Е.Л. Смирнов, Монитор типа «Шилка» мощностью 1600 э.л.с., <http://russrivership.ru/public/files/doc1167.pdf>

30 И.И. Черников, Бронекатера Сталина. «Речные танки» Великой Отечественной, Эксмо, Москва, 2013, с. 38.

31 Бронекатера проект 1124, <http://russianships.info/katera/1124.htm>

W latach 1946-1952 w ZSRR wybudowano dużą serię (119 jednostek) kutrów opancerzonych według projektu 191/191M³². Uwzględniając kutry projektów 1124 i 1125, z których część była całkiem nowa, ta ilość z nawiązką zaspokajała potrzeby, dlatego też przez półtorej dekady w ZSRR nie budowano nowych łodzi pancernych. Jednak w lutym 1965 r. w leningradzkim biurze konstrukcyjnym ЦКБ-5 rozpoczęto prace projektowe nad nową łodzią artyleryjską (tak teraz klasyfikowano kutry opancerzone). Projekt uzyskał numer 1204 i kryptonim „Trzmiel” (ros. «Шмель»). Impulsem do rozpoczęcia prac było pogorszenie stosunków radziecko-chińskich, co wymusiło przywrócenie zdolności bojowych Floty Amurskiej. Łódź projektu 1204, zgodnie z zatwierdzonym 18 marca 1965 r. zadaniem taktyczno-technicznym była przeznaczona do służby patrolowej na jeziorach i rzekach, wsparcia wojsk lądowych przez ostrzał artyleryjski i karabinowy, niszczenia statków rzecznych i łodzi bojowych przeciwnika oraz zapewnienia wojsku przeprawy w dorzeczach – to znaczy jej zadaniem było wszystko to, czym zajmowały się kutry opancerzone podczas II wojny światowej. Szczególnym wymogiem było zapewnienie możliwości prowadzenia przez łodzie działań w strefach przybrzeżnych mórz³³.

Za podstawę przy projektowaniu nowej łodzi wzięto kuter opancerzony projektu 192. Dwie takie łodzie wyprodukowano w 1951 r. w Leningradzie, jednak nie budowano ich na skalę masową. Od poprzedników odróżniała się ulepszonymi możliwościami żeglugowymi. Łódź projektu 1204 przejęła z projektu 192 kształt kadłuba, ale uzyskała znacznie nowocześniejsze wyposażenie – na przykład stację radiolokacyjną „Донець-2” („Doniec-2”), nowoczesną aparaturę nawigacyjną oraz przyrządy do komunikacji. Układ napędowy składał się z dwóch silników Diesla M-50Ф o mocy po 1200 KM. Znacznie poprawiły się warunki bytowe załogi. Jednak wszystkie te innowacje wykonano kosztem uzbrojenia łodzi i bezpieczeństwa załogi. Opancerzenie było dość słabe i chroniło jedynie przed pociskami broni strzeleckiej (pas, zajmujący niecałą długość łodzi, miał grubość 8 mm, mostek – 10 mm, wieża – 10-15 mm, pokład nad maszynownią – 4 mm). Głównym uzbrojeniem łodzi projektu 1204 była wieża z lekkiego czołgu ПТ-76Б z armatą Д-56ТМ kal. 76 mm i karabinem maszynowym kal. 7,62 mm. Uzupełniał je system podwójnie sprzężonych przeciwlotniczych karabinów maszynowych 2М-6 kal. 14,5 mm. Już w trakcie budowy łodzie zaczęły otrzymywać wzmocnione uzbrojenie: zamiast 2М-6 montowano podwójnie sprzężone karabiny maszynowe 2М-3М kal. 25 mm, a dodatkowo – 17-rurowa wyrzutnia BM-14-17 pocisków rakietowych kal. 140 mm. Długość kutra wynosiła 27,2 m, szerokość – 4,3 m, zanurzenie – 0,8 m. Całkowita wyporność sięgała 71 t. Maksymalna prędkość wynosiła 23 węzły, zasięg pływania – 240 mil³⁴.

W latach 1967-1972 powstało 118 łodzi projektu 1204, z których 56 otrzymała Wojenno-Morska Flota ZSRR i 62 – morskie oddziały Straży Granicznej Komitetu Bezpieczeństwa Państwowego ZSRR. Wszystkie łodzie budowane były przez ukraińskie przedsiębiorstwa: 98 jednostek wyprodukowała stocznia „Zatoka” w Kerczu, a 20 – stocznia im. 61 Komunardów w Mikołajowie. Większość z nich wysłano na Daleki Wschód, ale 16 łodzi weszło w skład 116-ej brygady łodzi rzecznych Floty Czarnomorskiej, działającej na Dunaju.

116-ta brygada została oficjalnie rozformowana 1 maja 1995 r., wskutek realizacji ukraińsko-rosyjskiego porozumienia w sprawie podziału Floty Czarnomorskiej. Wówczas w składzie 327-go dywizjonu łodzi artyleryjskich było pięć łodzi projektu 1204 (AK-209, AK-223, AK-224, AK-246 i AK-506), w 21-ym dywizjonie łodzi rezerwowych – dziewięć takich łodzi (AK-211, AK-248, AK-397, AK-563, AK-564, AK-582, AK-583, AK-599 i AK-602). Ukrainie przypadło pięć łodzi – AK-211, AK-246, AK-397, AK-563 i AK-583. Łodzie, które przypadły w udziale Rosji, odholowano do Sewastopola, a następnie – na Morze Kaspijskie³⁵.

32 В.Б. Прасников, Послевоенные проекты речных боевых кораблей, Тайфун, 1999, №6, с. 2-3.

33 И.И. Черников, op. cit., с. 652-653.

34 Е.Л. Смирнов, Артиллерийский катер типа «АК», <http://russrivership.ru/public/files/doc61.pdf>

35 В.В. Костриченко, Трагедия Черноморского флота. 1990-1997, Харьков, 1998.

Z pięciu ukraińskich łodzi AK-583 nadawała się tylko do rozbiórki na części zamienne, a pozostałe weszły w skład Izmailskiego Oddziału jednostek marynarki Państwowego Komitetu ds. ochrony granic Ukrainy (obecnie – Państwowa Służba Graniczna Ukrainy). Kuter AK-211 (zbudowany w 1972 r.) otrzymał nazwę „Łubny” i numer burtowy 171, AK-563 (1968 r.) – „Niżyn” i nr 172, AK-246 (1971 r.) – „Kaniw” i nr 173, AK-397 (1969 r.) – „Izmajil” i nr 174³⁶. W 1999 r. numerację zmieniono – łodzie otrzymały numery BG81 („Kaniw”), BG82 („Łubny”), BG83 („Niżyn”) i BG84 („Izmajil”). W 2008 r. wszystkie łodzie projektu 1204 zostały oddane do konserwacji. Jednak wraz z rozpoczęciem rosyjskiej agresji w roku 2014 trzy z nich (oprócz wykreślonego z rejestru „Kaniowa”) przywrócono do działań operacyjnych. W 2016 r. łodzie przeszły w stoczni prace remontowe, a na 2019 r. zaplanowano jeszcze jeden remont stoczniowy i przywrócenie zdolności bojowej uzbrojenia podstawowego.³⁷ Łodzie projektu 1204 wchodziły w skład Izmailskiego oddziału ochrony morskiej, przywróconego uchwałą Gabinetu Ministrów Ukrainy z dnia 20 lutego 2019 r.³⁸ Takie łodzie kontynuują służbę również w składzie rosyjskiej Flotyli Kaspijskiej. W maju 2018 r. dwie z nich (AK-201 i AK-248) zostały przeniesione na Morze Azowskie³⁹.

Produkcję bojowych łodzi rzecznych na Ukrainie przywrócono w czasach jej niezależności. Bodźcem stało się przyznanie Uzbekistanowi przez rząd USA pomocy wojskowej do walki z terroryzmem (zaczynając od 2001 r.). Jednym z przedsięwzięć było zakupienie dwóch kutrów rzecznych, przeznaczonych do służby na rzece Amu-Daria. Projekt z symbolem 58150 i kryptonimem „Giurza” został opracowany przez Centrum Badawczo-Projektowe Budownictwa Okrętowego w Mikołajowie. Zostały tu wykorzystane gotowe wojskowe węzły technologiczne. Na przykład, uzbrojenie kutra składa się z wieży z BMP-2 [pojazdu bojowego piechoty], z 30 mm armatą i 7,62 mm karabinem maszynowym oraz wieży z BTR-70 [transportera opancerzonego], z 14,5 mm działem i 7,62 mm karabinami maszynowymi, a wysokoprężne silniki 459K o mocy 1000 KM – to modyfikacja silnika czołgu 6ТД. Kuter ma wyporność 34 t, długość 20 m, szerokość 4,8 m i zanurzenie 0,84 m. Śruby zostały zamontowane w tunelach, dzięki czemu są chronione przed uszkodzeniami w płytkich wodach. Załoga łodzi składa się jedynie z pięciu osób. Maksymalna prędkość jaką osiąga – to 55 km/h, z zasięgiem 1000 km. Stalowo-aluminiowy pancerz chroni wieże, mostek, maszynownię oraz przedziały bojowe⁴⁰.

Kontrakt na budowę dwóch kutrów projektu 58150 został zawarty w lipcu 2003 r. Budowę realizowała stocznia „Leninowska Kuźnia”. Łodzie, które otrzymały nazwy „Dżajchun” i „Sajchun” były gotowe w październiku i grudniu 2004 r., a dostarczano je do zleceniodawcy samolotami An-124 „Ruslan”. W składzie Termezkiej Flotyli Rzecznej wojsk granicznych zastąpiły trzy kutry artyleryjskie projektu 1204.

Dalszym rozwojem projektu 58150 stał się mały opancerzony kuter artyleryjski (МБАК) projektu 58155 „Giurza-M”. Różni się większymi wymiarami (długość 23 m, zanurzenie 1 m; szerokość pozostała ta sama) i wypornością (54 t). Jego przeznaczenie to działania nie tylko na wodach zamkniętych (rzekach i jeziorach), ale też w strefach przybrzeżnych mórz. Osiąga prędkość 25 węzłów przy zasięgu 900 mil. Uzbrojenie МБАК składa się z dwóch zdalnie sterowanych modułów «Katran-M”. W każdym zainstalowano armatę kal. 30 mm, automatyczny granatnik kal. 30 mm, karabin maszynowy kal. 7,62 mm i dwie wyrzutnie pocisków kierowanych „Barrier”. Kuter wyposażony jest w stację radiolokacyjną „Delta-M”, optoelektroniczny system kierowania ogniem „Sarmat” i inny nowoczesny sprzęt.

36 В.П. Заблоцкий, В.В. Костриченко, Корабли и суда Военно-морских сил Украины, Український культурологічний центр, Донецьк, 1998.

37 Прикордонні «Джмелі» пройдуть доковий ремонт, <https://www.ukrmilitary.com/2019/02/bumblebees.html>

38 В Ізмаїлі створили новий загін морської охорони, <https://www.ukrmilitary.com/2019/02/izmail.html>

39 Россия перебросила бронекатера проекта 1204 на Азовское море, <https://bmpd.livejournal.com/3216755.html>

40 W. Zabłocki, Ukraińska Giurza dla Uzbekistanu, [w:] Nowa Technika Wojskowa, 2005, №1, s. 48-49.

Pierwsze dwa kutry projektu 58155 dla Marynarki Wojennej Ukrainy zostały zmontowane w fabryce „Leninowska Kuźnia” 25 października 2012 r. Planowano, że do 2017 r. flota wzbogaci się o dziewięć takich kutrów, jednak w listopadzie 2013 r. ich produkcja została wstrzymana i wznowiona dopiero w październiku roku następnego. Kutry U174 „Akerman” i U175 „Berdiańsk” zostały przyjęte w skład sił morskich Ukrainy 6 grudnia 2016 r. Druga seria czterech kutrów została zmontowana w Kijowie 7 kwietnia 2016 r. i przejęta przez flotę 1 lipca 2018 r.: P176 „Nikopol”, P177 „Kremenczuk”, P178 „Łubny” i P179 „Wyszhorod”⁴¹. W stoczni „Kuźnia na Rybalskim” (tak od marca 2017 nazywa się niegdysiejsza „Leninowska Kuźnia”) konstruowany jest 7-my i 8-y mały opancerzony kuter artyleryjski dla Marynarki Wojennej Ukrainy (ostatni został zmontowany 8 lutego 2019 r.)⁴².

Wszystkie kutry projektu 58155 najpierw wchodziły w skład Zachodniej Morskiej Bazy Wojсковој (ВМБ) w Odessie. 11 września 2018 r. „Kremenczuk” i „Łubny” zostały przewiezione transportem naziemnym do Berdiańska, gdzie weszły w skład nowoutworzonej Azowskiej Wojskowej Bazy Morskiej. Próba przeprowadzenia do Berdiańska drogą morską (przez Cieśninę Kerczeńską) jeszcze dwóch małych opancerzonych kutrów artyleryjskich – „Berdiańsk” i „Nikopol” (w asyście holownika „Jan Kapu”) zakończyła się 26 listopada 2018 r. bezprawnym przechwyceniem kutrów przez Rosję. W chwili oddawania artykułu do druku kutry przebywają w Kerczu, a wzięci w niewolę marynarze – w więzieniu w Moskwie.



41 W związku ze zmianą systemu oznaczeń seryjnych (numerów burtowych) statków Marynarki Wojenna Ukrainy na pierwszych dwóch kutrach projektu 58155 litery poprzedzające numer również zostały zmienione z «U» na «P».

42 Малий броньований артилерійський катер проекту 58155 шифр «МБАК» (Гюрза-М), <https://www.ukrmilitary.com/2015/09/gurzam.html>

Perspektywy wykorzystania śródlądowej barki z pokładem lotniczym jako środka ochrony infrastruktury logistycznej

Possibility of use of the river barge ship as potential aircraft carrier in security of logistic and critical infrastructure

Przedstawiono koncepcję hipotetycznego zastosowania barki śródlądowej w roli „lotniskowca” przenoszącego obserwacyjne statki powietrzne – zarówno załogowe śmigłowce oraz bezzałogowe drony. W skład wyposażenia barki wchodziłyby infrastruktura obsługi statków powietrznych, przedział magazynowy oraz socjalny. Zgromadzone tam statki powietrzne mogłyby wykonywać zadania obserwacyjne na rzecz bezpieczeństwa publicznego oraz ochrony i monitoringu elementów infrastruktury krytycznej (np. linie energetyczne) i logistycznej. Artykuł ten stanowi kontynuację badań autora nad zastosowaniem bezzałogowych statków powietrznych.

The article contains a description and analysis of the hypothetical application of the inland barge as an “aircraft carrier” with observation aircraft - both manned helicopters and unmanned drones. The equipment of the barge would include the infrastructure of aircraft servicing, storage and social space. This is the first presentation of such idea in Polish literature and continuation of previous researches on drones of the same author.

WSTĘP

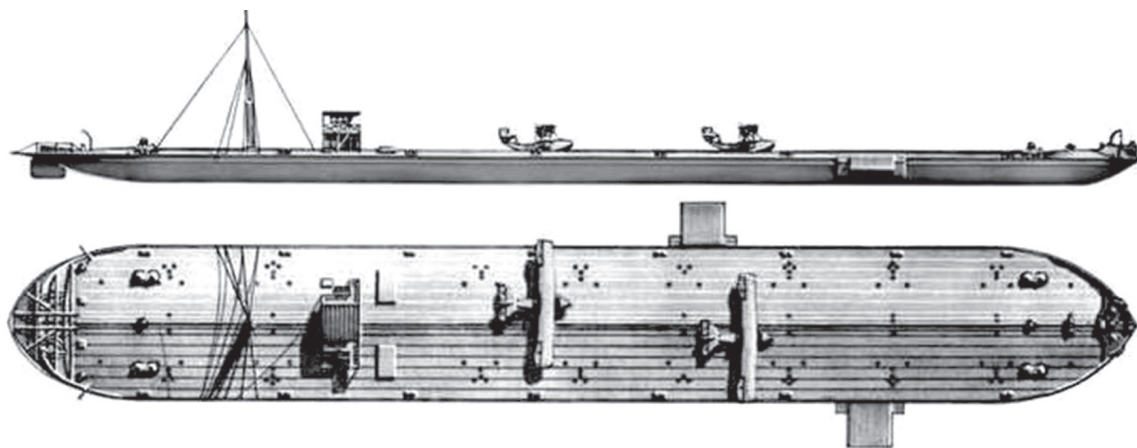
Statki powietrzne to jedne z najlepszych narzędzi do inspekcji różnego rodzaju infrastruktury, w tym logistycznej i krytycznej. Należy jednak pamiętać, iż żaden statek powietrzny nie działa w pojedynkę. Jego działanie jest uzależnione od zaplecza naziemnego zabezpieczającego obsługę logistyczną. Owa obsługa naziemna może znajdować się w bazach stałych (na lotniskach) lub mieć charakter ruchomy. Tutaj zaproponowano rozwiązanie, w którym obsługa naziemna jest ruchoma oraz umiejscowiona na statku śródlądowym. Jego zaletą jest relatywnie duża autonomiczność, ilość miejsca w ładowni oraz ładowność jednostek pływających (zwłaszcza względem samochodów), lecz wadą jest niewielka prędkość, rzadko przekraczająca 8-10 km/h, a także ograniczona dostępność dróg śródlądowych.

JEDNOSTKA ŚRÓDLĄDOWA JAKO NOSICIEL STATKÓW POWIETRZNYCH

Inspiracją dla podjęcia dla podjęcia tematu był realizowany obecnie przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej program rozwoju transportu śródlądowego w Polsce¹. Tematyka statków śródlądowych dotychczas była relatywnie rzadko poruszana w prasie transportowej. Od kilku lat pisze się o niej nieco więcej.

1 Dąca P., Plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, konferencja Rzeki dla zrównoważonego rozwoju, MGMIŻS, Warszawa 25 listopada 2017 r.

Pierwsze barki rzeczne przystosowane do obsługi i wypuszczania balonów stosowano już podczas amerykańskiej wojny secesyjnej w XIX w. Podczas wojny domowej w Rosji strona bolszewicka dysponowała na Wołdze kilkoma „śródlądowymi lotniskowcami”, w tym barką o nazwie „Komuna”, która przenosiła 9 łodzi latających Grigorowicz M-9 oraz prawdopodobnie myśliwce (Nieuport 17). W okresie późniejszym zdarzało się, że niektóre statki śródlądowe mogły przenosić samoloty lub posiadały lądowisko dla śmigłowców. W okresie przedwojennym pracowano w Polsce nad projektem lotniczego kutra transportowego, który miał wspierać flotyllę rzeczne. Przenoszone przezeń samoloty miały pełnić role łącznikowe. Projekt ten nie został zrealizowany². Obecnie lądowisko dla śmigłowca posiadają m.in. okręty rosyjskie oraz brazylijski monitor rzeczny Parnaíba zwodowany w 1938 r. Brał udział w końcowym okresie walk podczas II wojny światowej. W latach 1998-1999 otrzymał nowy napęd oraz lądowisko. Aktualnie operuje na nim śmigłowiec HB350B Esquilo lub IH-6B Bell Jet Ranger III. Niewątpliwą zaletą jednostki śródlądowej względem pojazdu samochodowego jest jej duża ładowność oraz autonomiczność rozumiana jako najdłuższy czas, jaki statek może przebywać w rejsie, wykonując właściwe sobie zadania, bez uzupełniania zapasów i zmiany załogi. W skrajnym wypadku statek może nieprzerwanie wykonywać swoje zadania nawet przez kilka tygodni. Również ładowność jednostek pływających jest bardzo duża. Przykładowo budowany i stosowany w Polsce motorowy dwusrubowy statek śródlądowy BM-500 może przewozić od 155 ton (przy zanurzeniu 90 cm) do 465 ton (przy zanurzeniu 177 cm). Są to wartości, które w zupełności powinny wystarczyć na długotrwałe zabezpieczenie operacji lotniczych.



Rosyjska barka lotnicza „Komuna” (ex. tankowiec „Francja”) z 1918 r.

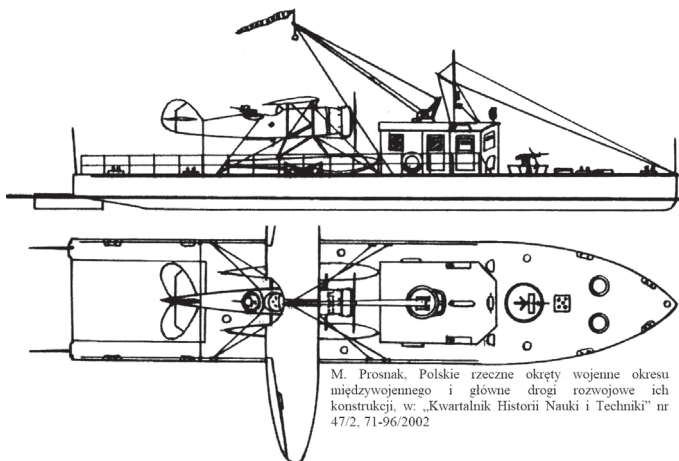
Polskie stocznie oferują opracowanie i budowę statków śródlądowych różnych wielkości. Przywołujemy tutaj przykład dużej jednostki o długości 70 m. Można też wykorzystać mniejszą jednostkę, np. barkę motorową 600 DWT oferowanej przez biuro Navicentrum z Wrocławia³. Doświadczenia z mniejszej jednostki można później przenieść na jednostki większe.

Aby dostosować barkę do roli nosiciela statków powietrznych należy spełnić szereg norm. Pomijamy tutaj szczegółowe informacje inżynierskie dotyczące potrzeby wzmocnienia konstrukcji statku. Założono, iż zapas nośności takiego statku jest wystarczający, by zmieścić wzrost masy związanej z modyfikacjami. Przede wszystkim, na pokładzie musi pojawić się lądowisko dla śmigłowca. Zasady projektowania takich lądowisk wynikają z Załącznika 14 ICAO Tom II Lotniska dla

² Prosnak M., Polskie rzeczne okręty wojenne okresu międzywojennego i główne drogi rozwojowe ich konstrukcji, w: *Kwartalnik Historii Nauki i Techniki*, nr 47/2 (71-96)/2002.

³ <http://navicentrum.pl/portfolio/barka-motorowa-600-dwt> [01.10.2018].

Śmigłowców. Jego podrozdział 3.4 opisuje wymagania dla lądowisk znajdujących się na statkach. Wśród opisanych tam wymogów najważniejsze to⁴:



Przedwojenna polska koncepcja śródlądowego transportowca lotniczego źródło: M. Prosnak, Polskie rzeczne okręty wojenne..., op. cit.).

3.4.3 Lotnisko dla śmigłowców na statku powinno mieć jedną strefę FATO oraz jedną pokrywającą się z nią lub połączoną z nią strefę TLOF.

3.4.4 Strefa FATO może mieć dowolny kształt, ale powinna posiadać wystarczającą wielkość, aby wyznaczyć obszar, w którym może być umieszczony okrąg o średnicy nie mniejszej niż 1 D największego śmigłowca, do którego obsłużenia lotnisko dla śmigłowców jest przeznaczone.

Zapisy te oznaczają, że lądowisko na statku może być relatywnie proste. Strefa podejścia końcowego i startu (FATO - Final Approach and Takeoff) może stanowić jedną całość

ze strefą przyziemienia i wznoszenia (TLOF - Touchdown and Liftoff). Rozmiary lądowiska nie mogą być mniejsze, niż całkowita długość największego przewidzianego do użycia śmigłowca wraz z wirnikiem (D). Barka Novicentrum 600 DWT posiada szerokość 9 m. Rozpatrywane tu śmigłowce mają porównywalny wymiar D (10,57 m dla SW-4 oraz 9,4 m dla MD-500 / 530). Założono, że barka 600 DWT mogłaby posiadać dwa lądowiska – jedno na dziobie (gdzie lądowanie byłoby bezpieczniejsze) oraz jedno na śródokręciu, gdzie lądowanie i start byłyby korzystniejsze z powodu mniejszego wpływu na środek ciężkości statku. Z tego powodu zaproponowano też, aby pod tym lądowiskiem znajdował się zbiornik paliwa lotniczego. Pozostałą część ładowni statku można zagospodarować dowolnie jako magazyn wyposażenia obsługi statków powietrznych oraz miejsce przechowywania lekkich bezzałogowych statków powietrznych (UAV – Unmanned Aerial Vehicle, potocznie zwane „dronami”) uzupełniających śmigłowce w pracy obserwacyjnej.

Podstawowe dane techniczne śmigłowców MD-530 oraz SW-4

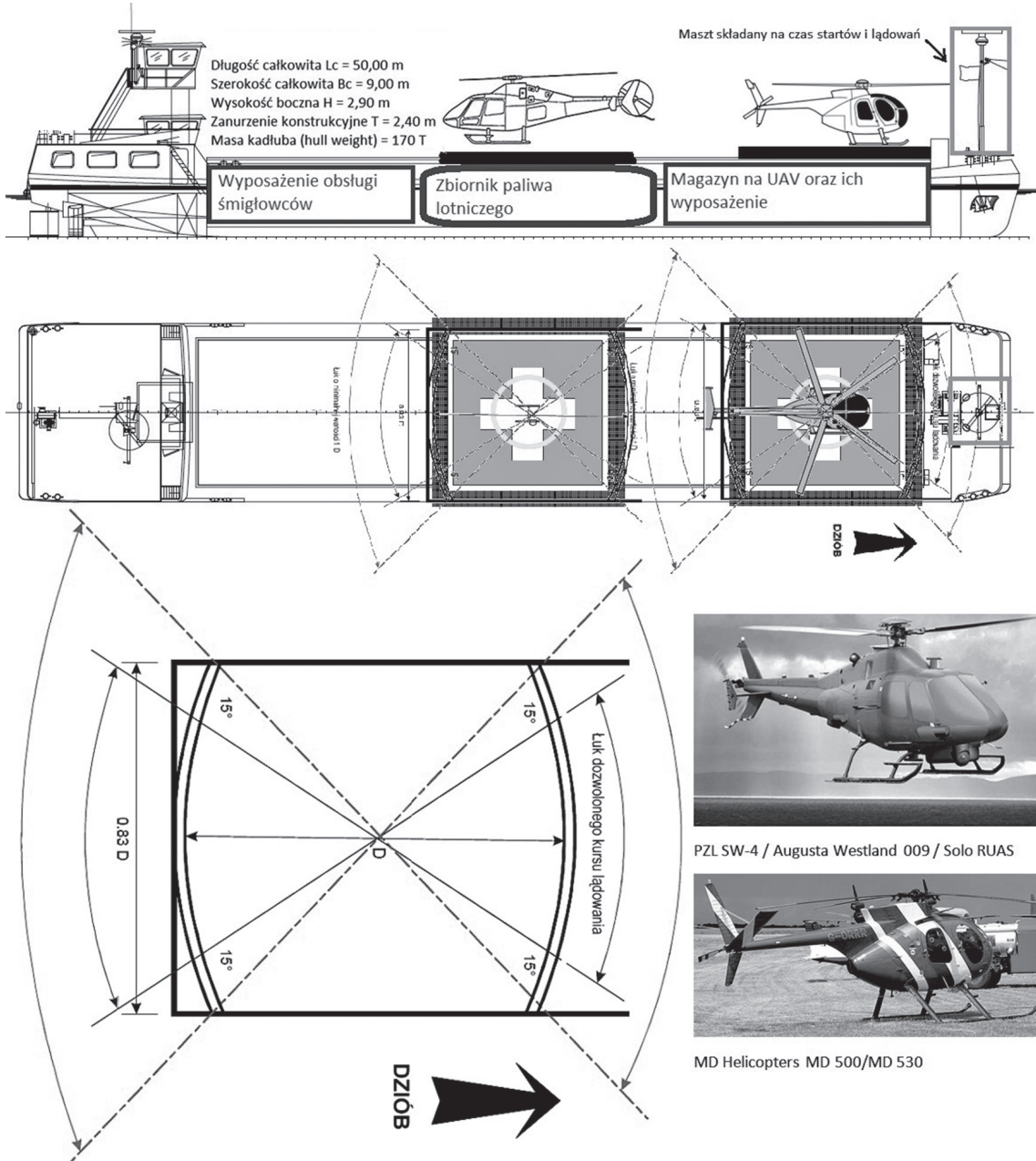
| TYP | WYMIARY | MASA STARTOWA | MASA WŁASNA | ZASIĘG | PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA |
|--------|---------------------------|---------------|-------------|--------|---------------------|
| MD 530 | D = 9,4 m H = 2,48 m | 1157 kg | 493 kg | 605 km | 282 km/h |
| SW-4 | D = 10,57 m H = 3,05 m | 1800 kg | 1050 kg | 790 km | 260 km/h |

Źródło: opracowane własne na podstawie danych producentów

Jeśli chodzi o śmigłowce załogowe, zaproponowano tu dwa typy. Pierwszym jest amerykański Hughes/MD Helicopters MD 500/MD 530 – jeden z najpopularniejszych lekkich śmigłowców wielozadaniowych na świecie. Dysponuje on prędkością maksymalną 282 km/h oraz zasięgiem do ok. 605 km. Teoretycznie jest czteromiejscowy, ale po zainstalowaniu specjalistycznego systemu

4 Załącznik 14 ICAO Lotniska, Tom II, Lotniska dla śmigłowców.

obserwacyjnego z reguły zabiera tylko dwie osoby. Śmigłowce tego typu z powodzeniem służą już w Polsce do obserwacji linii energetycznych. Drugą z zaproponowanych maszyn jest polski PZL SW-4/AW009 produkowany w PZL-Świdnik. Obecnie nowy właściciel tych zakładów, czyli brytyjsko-włoskie zakłady Leonardo Helicopters (do 2016 r. Augusta Westland) bada jego bezzałogową opcjonalnie pilotowaną wersję Solo RUAS/OPH (Rotorcraft Unmanned Air System/Optionally Piloted Helicopter). SW-4 rozwija prędkość do 260 km/h oraz dysponuje zasięgiem 790 km. Teoretycznie może zabierać czterech ludzi, choć po zamontowaniu specjalistycznego wyposażenia zmieści się w nim jedynie dwóch pilotów.

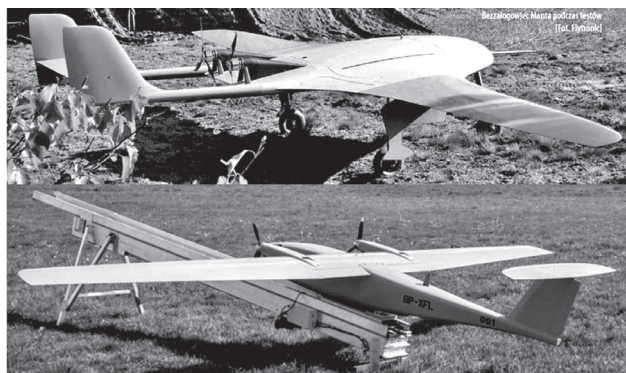


Propozycja wykorzystania barki Navicentrum 600 DWT do roli nosiciela śmigłowców – w dolnej części zaprezentowano schemat dozwoleń kursu lądowania na statku przy operacjach z ograniczeniami kursu lądowania zaczerpnięty z Załącznika 14 ICAO.

We wnętrzu barki można umieścić także mobilną bazę obsługową statków powietrznych, czyli kompletnie wyposażone mobilne laboratorium diagnostyczno-badawcze wraz z narzędziami niezbędnymi do obsługi i niektórymi częściami zamiennymi. Ostatnio takie laboratorium umieszczone w samochodzie opracowała firma Navcom Systems ze Świdnika. Producent zapewnia, iż wyposażenie to pozwala na wykonanie dowolnych prac obsługowych, w tym wymontowanie, przegląd lub naprawę całego układu napędowego razem z układem przeniesienia mocy oraz testowanie modułów awioniki bez potrzeby dostarczania go do warsztatu. Stacja posiada własne zasilanie z jednoczesną możliwością podłączenia do sieci energetycznej. W przypadku braku takiej możliwości (przykładowo, gdy przegląd śmigłowca odbywa się w przygodnym miejscu pozbawionym jakiegokolwiek infrastruktury), stacja przewozi własny agregat prądotwórczy o mocy 6,5 kW. Zapewnia on napięcie dla systemu wszystkich testerów, a także daje napięcie dla śmigłowca, dzięki czemu jest możliwe naładowanie akumulatora maszyny. System umożliwi przetestowanie każdego elementu awioniki na pokładzie śmigłowca, w tym systemu radionawigacyjnego VOR oraz odbiornika GPS⁵.



Wnętrze mobilnej stacji obsługowej firmy Navcom Systems.



Polskie UAV Manta oraz FT-5 Łoś firmy WB Electronics.

Oprócz załogowych śmigłowców barka mogłaby posiadać także pewną ilość bezzałogowych statków powietrznych, zwanych dalej UAV. Mogłyby one wyręczać śmigłowce załogowe w niektórych zadaniach. Ich zaletą jest nieporównywalnie niższy koszt eksploatacji. Polska jest jednym z czołowych producentów UAV w Europie. Jest to jedyny rodzaj lotnictwa, w którym polski przemysł zachował (lub raczej wytworzył od zera) pełne zdolności w zakresie projektowania oraz budowy. Na naszym rynku działa kilka firm oferujących profesjonalne UAV różnego rodzaju. Jedną z nich jest WB Electronics z Ożarowa Mazowieckiego. Firma ta produkuje m.in. UAV typu FT-5 Łoś, Manta LE, Manta VTOL oraz szereg specjalistycznego wyposażenia na najnowszym poziomie światowym.

Do zastosowania na statku najbardziej nadawałyby się samolot pionowego startu i lądowania Manta VTOL. Jest on wyposażony w specjalne wentylatory umożliwiające pionowy start i lądowanie. Napęd stanowią dwa silniki elektryczne zasilane za pomocą akumulatorów, które mogą być również zasilane z pokładowego agregatu prąd-

otwórczego napędzanego silnikiem spalinowym. Manta może też przenosić sensory rozpoznawcze: głowicę optoelektroniczną EO/IR wraz z dalmierzem i podświetlaczem laserowym, głowicę rozpoznania radioelektrycznego, głowicę detekcji skażeń chemicznych, biologicznych i radiologicznych, radar z syntetyczną aperturą SAR oraz inne sensory np. LIDAR, AIS, NDVI. Inną odmianą tego samego płatowca jest Manta LE (Long Endurance) o wydłużonym zasięgu (długotrwałości lotu). Jej start i lądowanie odbywają się klasycznie (do lądowania wymaga 150 m przestrzeni) z wykorzystaniem trójpunktowego podwozia chowanego. Maksymalny czas lotu Manty LE został

5 <https://navcomsystems.pl/o-firmie/innowacje> [01.10.2018].

wydłużony do 12 godzin, pozbawiając jednak płatowiec możliwości pionowego startu i lądowania. Wysokiej jakości dane video i dane telemetryczne z systemów pokładowych są przekazywane do stanowisk operatorskich w czasie rzeczywistym przez cyfrową, szyfrowaną radiolinię⁶.

Podstawowe dane techniczne UAV Manta oraz FT-5 Łoś

| TYP | DŁUGOŚĆ | ROZPIĘTOŚĆ | MASA | CZAS LOTU | INNE |
|------------|---------|------------|-----------------------------|-----------|---------------------------------|
| Manta LE | 3,3 m | 6,6 m | Własna 70 kg MTOW 140 kg | 12 h | V max 160 km/h |
| Manta VTOL | 3,3 m | 6,3 m | MTOW 115 kg | 6 h | Zasięg 200 km |
| FT-5 | 3,1 m | 6,4 m | Własna 55 kg MTOW 85 kg | 12 h | V min 76 km/h V max 180 km/h |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych producenta

Innym typem UAV oferowanym przez tą firmę jest dwusilnikowy samolot FT-5 Łoś o napędzie spalinowym. Jego start odbywa się za pomocą specjalnie zaprojektowanej mobilnej rampy startowej. Do lądowania potrzebuje jednak pola o rozmiarach 50 x 50 m. Start i lądowanie odbywa się automatycznie. FT-5 Łoś jest platformą nośną, standardowo wyposażoną w głowice optoelektroniczne (obserwacyjne), lekkie systemy rozpoznania radioelektronicznego i sensory rozpoznawania skażeń. Dwie kamery w głowicy (kamera światła dziennego oraz termowizyjna) umożliwiają obserwację terenu w dwóch zakresach pasma. W zależności od zastosowania istnieje możliwość modyfikacji wyposażenia systemu zgodnie z indywidualnymi potrzebami. Łoś posiada udźwig użyteczny 30 kg i może być wyposażony w głowice optoelektroniczne, sensory COMINT/ELINT, detektory rozpoznawania skażeń, a także w uzbrojenie. Jego wyposażenie zapewnia wykrywanie człowieka z odległości 5 km i rozpoznanie z odległości 3 km. Do jego obsługi potrzebne są cztery osoby⁷. Manta VTOL mogłaby startować jak i lądować na statku. FT-5 mógłby wystartować z rampy na pokładzie statku, lecz jego lądowanie musiałyby się odbyć na lądzie. Natomiast Manta LE musiałyby operować z lądu, a na statek mogłaby być jedynie przenoszona i obsługiwana.



Stacja kontroli UAV typu NSK / NSK-B firmy WB Electronics.

6 <http://www.wbgroup.pl/obszar-dzialalnosci/systemy-bezsalogowe/> [01.10.2018].

7 <http://www.wbgroup.pl/obszar-dzialalnosci/systemy-bezsalogowe/> [01.10.2018].

Wszystkie opisane tu typy UAV mogą być kontrolowane przez stacjonarną lub mobilną stację NSK oferowaną przez tego samego producenta. Zintegrowane systemy łączności i własna stacja meteo zapewniają świadomość sytuacyjną oraz łączność z innymi pododdziałami w terenie i wyższymi szczeblami dowodzenia. Łączność z systemami bezzałogowymi w czasie rzeczywistym gwarantuje zewnętrzna autonomiczna stacja komunikacyjna. Systemy ogrzewania i klimatyzacji zapewniają komfort pracy operatorów w każdych warunkach klimatycznych. Łączność z systemami bezzałogowymi w czasie rzeczywistym gwarantuje zintegrowany ze stacją rozkładany maszt antenowy o wysokości 6 m. Zintegrowana radiolinia pozwala na uzyskanie zasięgu łączności do 180 km. Taką stację można by umieścić w ładowni statku.

Innym przykładem polskich UAV, które można by zastosować na barce są konstrukcje firmy Spartaqs z Katowic zwane przez producenta „dronoidami”⁸. Jednym z jej głównych produktów jest wielowirnikowiec OWL Vision zbudowany z myślą o zadaniach wymagających nieprzerwanego, wielogodzinnego zawisu w powietrzu. Posiada on możliwość praktycznie nieograniczonego czasu zawisu (zakłada się, że nie powinno się przekraczać 10 godzin), gdyż zasilanie może być doprowadzone przewodem ze stacji naziemnej wyposażonej w generator. OWL Vision wyposażony jest w moduły obserwacyjne (podczerwień, kamery zoom) i nasłuchowe (dookólny zespół nasłuchowy). OWL Vision jest w stanie zwolnić uprzęż zasilającą i wykonać lot rozpoznawczy w kierunku wykrytego zagrożenia oraz powrócić w obszar obsługi operatorskiej. Umożliwia to niezależny pakiet zasilania, który nie jest uruchamiany podczas pracy na uwięzi. OWL Vision posiada zasięg 2500 m oraz udźwieg 10,5 kg. Jego konstrukcja jest uodporniona na trudne warunki atmosferyczne (deszcz)⁹.



Przeciwożarowy UAV Fire Fighting Drone firmy Spartaqs.

Inną ciekawą konstrukcją tego producenta jest wielowirnikowiec Vector 4S, który posiada oryginalne wyposażenie, w tym aparaturę badawczą i pomiarową do analizy jakości powietrza, monitoringu emisji spalin i zanieczyszczeń, reflektory LED dużej mocy do oświetlania terenu oraz megafon do przekazywania komunikatów głosowych.

Vector 4S posiada zasięg transmisji do 10 km oraz długotrwałość lotu w zawisie do 45 minut. Inną ciekawą konstrukcją firmy Spartaqs jest przeciwożarowy UAV Fire Fighter Drone skonstruowany z użyciem specjalnych materiałów o podwyższonej wytrzymałości temperaturowej. Przy pomocy swojej aparatury jest w stanie lokalizować źródła ognia oraz analizować ich rozprzestrzenianie się. Możliwość detekcji zarzewia ognia jest przydatna zwłaszcza przy monitorowaniu torfowisk, trudno dostępnych obszarów zielonych lub przy likwidacji ognisk zapalnych w fazie dogaszania pożarów na rozległych terenach przemysłowych. Jego systemy pozwalają na tworzenie map rozprzestrzeniania się ognia w czasie rzeczywistym. Ten UAV posiada także chemiczno-pirotechniczny ładunek gaszący, przydatny zwłaszcza po wykryciu źródła ognia w początkowej fazie pożaru lub podczas akcji dogaszania.

UWARUNKOWANIA GEOGRAFICZNE W POLSCE

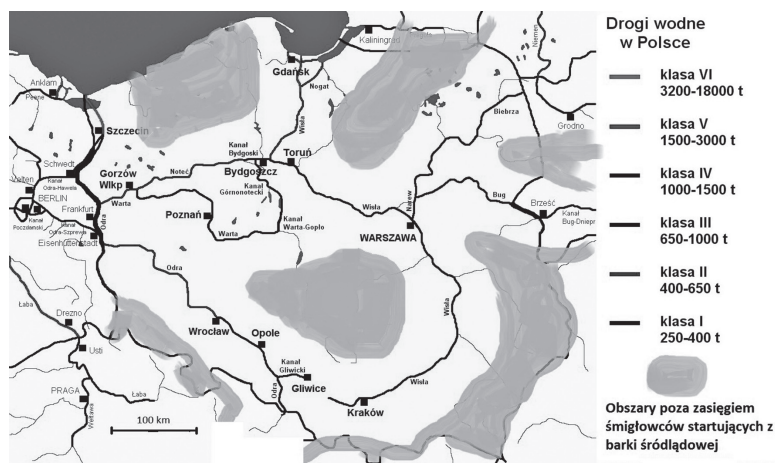
Polska posiada korzystne uwarunkowania hydrogeologiczne do rozwoju śródlądowego transportu wodnego, aczkolwiek transport śródlądowy nigdy nie był w Polsce tak dobrze rozwinięty jak w Niemczech czy niektórych innych państwach zachodnich. Przeżywał on czas pewnego rozkwitu w epoce PRL, lecz od lat 90. notuje się raczej degradację jego infrastruktury w naszym

8 Szopa M., Rozwijamy skrzydła, w: Lotnictwo LAI, nr 8/2018

9 <http://spartaqs.com/o-nas/> [01.10.2018].

kraju. Łączna długość dróg wodnych w Polsce wynosi około 3654 km, z których realne znaczenie transportowe na początku XXI w. zachowała tylko ich część. Pewną wartość użytkową zachowały: Kanał Gliwicki, Odra Górna z Koźła do Brzegu Dolnego, Odra Dolna z Kostrzyna do Szczecina, Odra Zachodnia, jez. Dąbie, Wisła od Bydgoszczy do Przegaliny, Martwa Wisła, rzeka Nogat, Szkarpawa, rzeka Elbląg i Zalew Wiślany, droga wodna Wisła-Odra na odcinku z Krzyża do Kostrzyna oraz od ujścia Brdy do Bydgoszczy. Podstawowym utrudnieniem dla żeglugi na rzekach są wahania długości okresu nawigacyjnego¹⁰. Obecna władza RP zapewnia jednak, iż śródlądowe drogi wodne w Polsce w ciągu najbliższych lat będą odbudowywane w trybie priorytetowym.

Zaletą barki przenoszącej statki powietrzne byłoby jej zanurzenie, mniejsze niż w przypadku typowego ciężkiego transportu, np. węgla. Oznacza to, iż taka barka mogłaby wpływać na praktycznie wszystkie drogi wodne w Polsce w okresie żeglownym. Jeśli nałożyć na mapę polskich śródlądowych tras wodnych uśredniony zasięg operacyjny śmigłowca, to okaże się, że duża część Polski mogłaby być nadzorowana przez statki powietrzne operujące z opisywanego tu statku. Autor założył, iż śmigłowce z reguły operowałyby w promieniu do 50 km od statku, gdyż w większości przypadków musiałyby nad danym terenem spędzić trochę czasu (leć w linii prostej do celu i z powrotem mogłyby się oddalić nawet o około 200 km lub więcej, jeśli mogłyby gdzieś na lądzie zatankować). W zadaniach na bliskie odległości załogowe śmigłowce mogłyby być uzupełniane przez UAV. Tak wyposażony zespół byłby zdolny do wykonywania zadań obserwacyjnych na rzecz bezpieczeństwa infrastruktury logistycznej, krytycznej oraz szeroko pojętej gospodarki narodowej. Mógłyby wykonywać pomocnicze zadania także na rzecz rolnictwa, geodezji, kartografii itp. W niektórych przypadkach mógłyby wspierać zadania związane z ratownictwem i działalnością kryzysową (obserwacja pożarów i powodzi w celu dostarczania informacji i map dowódcom itp.).



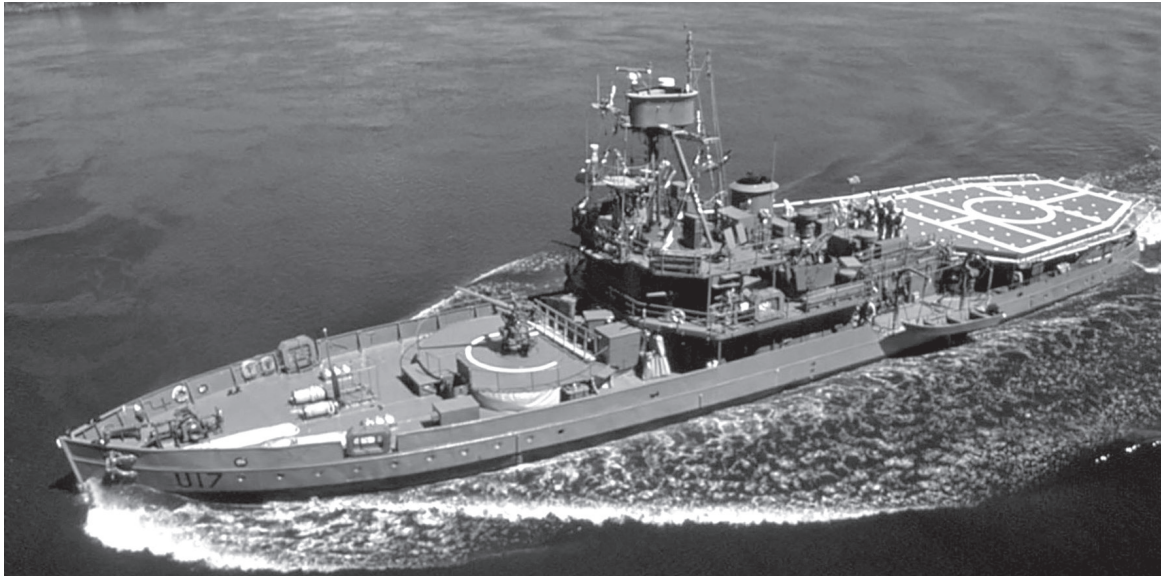
Śródlądowe drogi wodne w Polsce oraz teoretyczny zasięg operacyjny śmigłowców MD-530 lub SW-4

ZAKOŃCZENIE

Opisana tu koncepcja nie była dotąd w Polsce rozpatrywana. Posiada ona szereg zalet oraz wad. Do zalet można zaliczyć dużą samowystarczalność jednostki pływającej, na pokładzie której można zgromadzić zapasy nawet na kilka tygodni. W ładowni statku można także pomieścić o wiele więcej wyposażenia, niż w samochodzie ciężarowym. Natomiast do wad można zaliczyć przede wszystkim małą prędkość poruszania się statków śródlądowych (z reguły 8-10 km/h), relatywnie zły stan większości polskich dróg śródlądowych oraz długie okresy, kiedy rzeki nie są żeglowne z

¹⁰ Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r., GUS, Warszawa 2018.

powodów atmosferycznych (zwłaszcza zimą). W tej kwestii dużo zależy od tego czy zapowiadany obecnie przez władze RP program rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych zakończy się sukcesem. W artykule oprócz amerykańskiego śmigłowca MD-530, starano się proponować w jak największym stopniu sprzęt polskiej konstrukcji. Dotyczy to zarówno barki Navicentrum 600 DWT, śmigłowca PZL SW-4 jak i lekkich bezzałogowych statków powietrznych. Podobną barkę można by zagospodarować w konfiguracji lotniczo-medycznej, gdzie obok lądowiska dla śmigłowca ratowniczego, mógłby się znajdować mobilny moduł szpitalny. Taki statek mógłby być przydatny podczas klęsk żywiołowych oraz podczas imprez masowych. Jest to jednak temat zasługujący na oddzielne opracowanie.



Brazylijski monitor rzeczny Parnaíba (U17) zwodowany w 1938 r. – prawdopodobnie najstarszy użytkowany dzisiaj okręt wojenny świata. Brał udział w końcowym okresie walk II wojny światowej. W latach 1998-1999 otrzymał nowy napęd oraz lądowisko dla śmigłowców.



Napędy jednostek rzecznych PMW – poszukiwania i alternatywy. Powerplants of the Polish military river ships - exploration and alternatives.

Podniesiono problematykę pędników stosowanych na jednostkach flotylli rzecznych. Tradycyjne pędniki kołowe czy śrubowe, które wykształciły podstawowe modele statków z napędem bocznokołowym, tylnokołowym czy śrubowym na płytkich, obfitujących w roślinność wodach generowały szereg problemów eksploatacyjnych. Sprawiało to, że stale poszukiwano rozwiązań alternatywnych, sięgając także ku pomysłom niekonwencjonalnym.

Problems of propulsors used on flotilla units were raised here. Traditional wheeled or screw propellers that have evolved basic models of ships with side-wheel, tuple or screw drives, on shallow waters with vegetation often generated a number of problems. This meant that solutions were constantly sought for alternative methods, reaching also for unconventional ideas.

Polska Flotylla Rieczna stacjonująca w Pińsku na obszarach tzw. „Morza Pińskiego” od początku swojego istnienia borykała się z trudnymi warunkami żeglugowymi. Obszary te ulegały ciągłym zmianom, były stosunkowo płytkie oraz pokryte liczną roślinnością. Sytuacja taka zmuszała do poszukiwań różnych alternatywnych rozwiązań pędników jednostek rzecznych. Oczywiście tradycyjne śruby też występowały, ale jednostki w nie wyposażone napotykały szereg problemów oraz miały ograniczony do głębszych akwenów, obszar działania. Już pierwsze działania bojowe niewielkich jednostek jakimi były motorówki, namacalnie tego dowiodły, zarówno w bitwie pod Horodyszczem jak i pod Czarnobylem.

Początki

Duże okręty zaborców, które stanowiły na początku podstawę funkcjonowania Flotylli Riecznej, były to tak naprawę jednostki cywilne dorywczo uzbrajane. Najpopularniejszym i praktycznie jedynym używanym na nich pędnikiem były koła łopatkowe, zarówno boczne jak i tylne. Jednostki bocznokołowe czy tylnokołowe miały niewątpliwie wiele zalet, mogły pływać na płytkich akwenach, unikano też wkręcania roślinności w śruby i wbrew pozorom były mniej wrażliwe na uszkodzenia, a przede wszystkim posiadały ogromną łatwość naprawy i regeneracji, czego nie można powiedzieć o uszkodzonej śrubie, której naprawa wymagała specjalistycznych warsztatów i warunków.

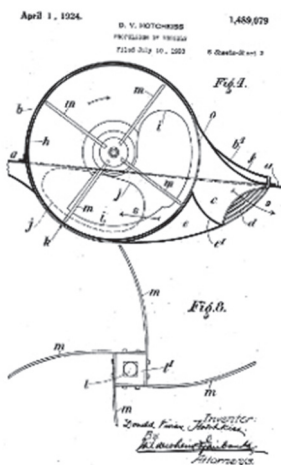
Pędniki łopatkowe miały jednak też szereg wad, ograniczających ich funkcjonowanie jako jednostek wojskowych. Statki handlowe pływały od portu do portu, natomiast jednostki wojskowe musiały być gotowe do większej manewrowości, a przede wszystkim do cumowania w każdych warunkach. Nie bez znaczenia była też ich szerokość, zwłaszcza bocznokołowców, na niejednokrotnie bardzo wąskich drogach wodnych. Ale nie to było podstawowym problemem. Wspomnienia marynarzy z czasu wojny polsko-bolszewickiej, niejednokrotnie zawierają uwagi dotyczące

hałasu przez koła łopatkowe wydawanego. Ich pluskanie niosło się daleko po wodzie zdradzając przeciwnikowi pozycję jednostek. Nie bez znaczenia była też niska sprawność takich pędników, oraz ich duża masa. Taka sytuacja zmuszała do poszukiwania alternatywnych rozwiązań i wymagała zmian. Aczkolwiek nie należy lekceważyć tych okrętów, jako jednostek sztabowych, szpitalnych, czy okrętów przeciwlotniczych. Ich duże gabaryty bardzo dobrze predysponowały je do tych ról.

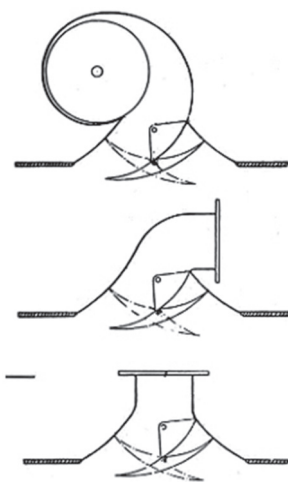
Jednostki Flotyli Pińskiej były ogromnym poligonem do poszukiwań alternatywnych pędników, co skutkowało często dość nowatorskimi rozwiązaniami i niekonwencjonalnymi pomysłami.

Nowe wdrożenia

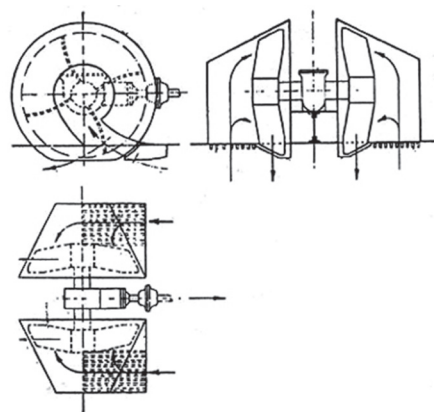
Najpopularniejszym, przyjętym i powszechnie stosowanym rozwiązaniem pędników, poza śrubą i kołem łopatkowym, były tzw. „Stożki Hotchikssa”. Był to napęd hydrodynamiczny, czyli w swoim działaniu wykorzystującym strumień wód. Jednak poza tą ogólną zasadą niewiele miał wspólnego z obecnymi napędami hydrodynamicznymi. Współcześnie stosuje się liniowy kierunek nadawany strumieniowi, za pomocą którego nadaje się ruch jednostce. Napęd taki stosowany jest powszechnie w pływających wozach bojowych. W „stożkach Hotchikssa” strumień wody wprowadza się w ruch wirowy po ściankach częściowo otwartego stalowego stożka, stąd jego nazwa. Woda do stożka pobierana jest w najwęższym miejscu stożka poprzez jej zasysanie, następnie nadaje się pobranemu strumieniowi wody ruch wirowy po ścianach stożka, który i rozpędza się od najwęższego końca stożka do najszerszego, dzięki czemu przy takiej samej prędkości kątowej, woda ma znacznie większą prędkość liniową przy wylocie niż przy wlocie. Ruch wirowy wody nadaje się za pomocą czterołopatowego koła obracającego się zgodnie z ruchem jednostki (koło to zwane było czasami śrubą). Rozwiązanie takie ma znacznie większą sprawność niż koło łopatkowe, jest też mniej wrażliwe na uszkodzenia zewnętrzne, gdyż koło obraca się wewnątrz stożka. Eliminuje się pluskanie kół łopatkowych, gdyż łopatki tylko w momencie uruchamiania wirnika uderzają o taflę wody, a następnie już całe pracują w środowisku wodnym. Tak więc napęd ten jest sprawniejszy i cichszy, oraz znacznie mniej wrażliwy na uszkodzenia niż koła łopatkowe. Ma też kilka wad. Należą do nich problemy z biegiem wstecznym, wymagające stosowania specjalnych prowadnic, zwanych prowadnicami Goodyer’a lub zdwojonego napędu, jednego do biegu w przód, a drugiego wstecz. To ostatnie rozwiązanie próbowano zastosować na naszych kanonierkach typu Z. Nie przyniosło to spodziewanych korzyści i zrezygnowano z tego typu rozwiązania. Kłopotliwe było stosowanie przekładni łańcuchowej do napędzania kół łopatkowych. Utrudniało to eksploatację i niweczyło korzyści płynące z cichej pracy samego pędnika, gdyż przekładnie te były dość



Rysunek patentowy stożków Hotchikssa



Prowadnice Goodyera

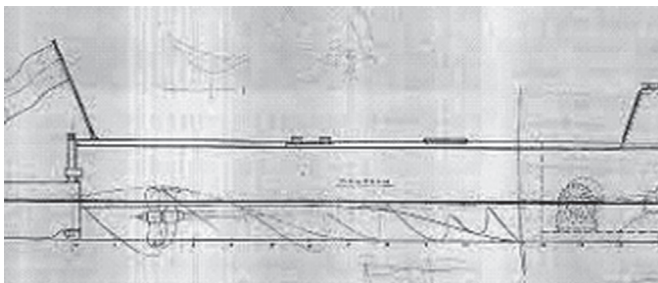


Stożki Hotchikssa-zastosowanie

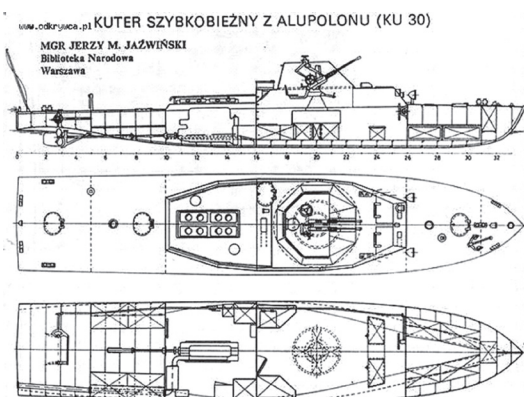
głośne. Napęd taki zastosowano na kanonierkach typu Z, na Statku Minowo Gazowym „Mątwa”, oraz na Lekkich Kutrach Uzbrojonych.

Innym rozwiązaniem poprawiającym funkcjonowanie jednostek rzecznych było zastosowanie tuneli beztlenowych dla śrub. Idea jest dość prosta. Aby uniknąć konieczności umieszczania śruby okrętowej pod kadłubem, lub za nim, gdzie w przypadku jednostek rzecznych były narażone na uszkodzenia, umieszczono śruby w specjalnych tunelach bezpowietrznych w kadłubie. Pozwoliło to na osiągnięcie szeregu korzyści. Przede wszystkim osłoniło śrubę przed uszkodzeniami zewnętrznymi, np. pływającymi po powierzchni przedmiotami. Chroniło to też śrubę przed zahaczeniem o dno kanałów wodnych. Ułatwiło też sterowanie, gdyż strumień wody powstały w wyniku działań śruby został ukierunkowany bezpośrednio na ster. Dodatkowo umożliwiała to także znacznie zmniejszenie zanurzenia jednostki, gdyż sama śruba może być umieszczona tuż pod linią wody, co nie jest możliwe przy klasycznym ułożeniu śruby. Mało tego, śruba mogła nawet wystawać nieznacznie ponad linię wody. W przypadku gdy kanał wodny wystawał ponad powierzchnię wody wypełniał się on wodą przy pierwszym uruchomieniu śruby. Gdy woda raz już wypełniła ten kanał, trzymała się w nim za pomocą powstałego podciśnienia, mimo tego iż ogólny poziom wody był niższy.

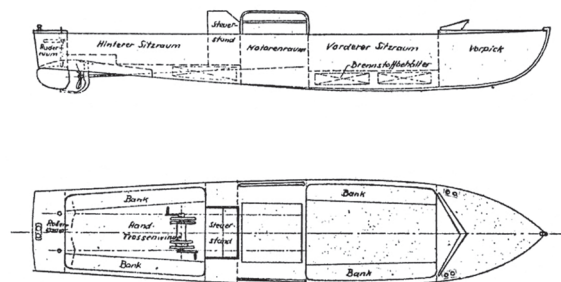
Po raz pierwszy takie rozwiązanie zastosowano w monitorach krakowskich, później wprowadzano różne modyfikacje i udoskonalenia, zwykle niezbyt udane jak w przypadku CKU Nieuchwytny. Czasami przybierały one formy konwencjonalne jak w przypadku KU-30, gdzie mamy do czynienia z dwoma przeciwbieżnymi śrubami w jednej wnęce-kanałe. Rozwiązanie to zostało w czasie II WŚ z powodzeniem wykorzystane przez Niemców na jednym ze swoich kutrów desantowych.



Projekt kanału bezpowietrznego ORP Nieuchwytny

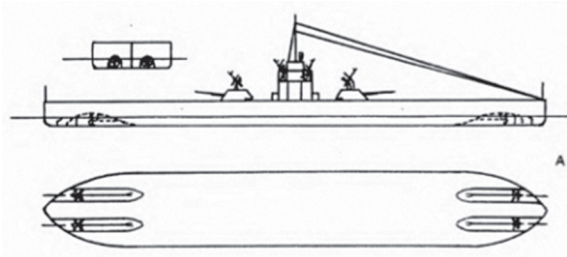


Projekt kutra KU-30

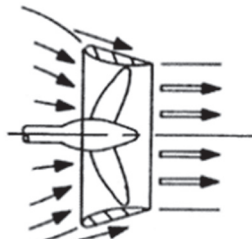


Niemiecki kuter desantowy

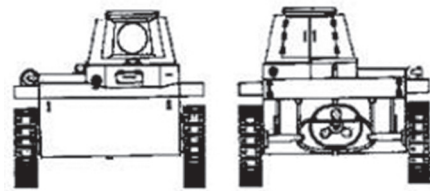
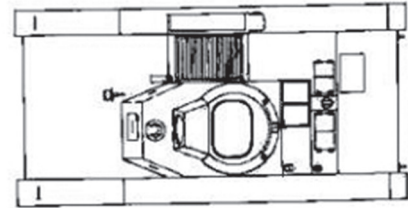
Bardzo ciekawy był też projekt monitora Poleszczuk, gdzie mamy do czynienia z kanałami zarówno na rufie jak i na dziobie. Takie rozwiązanie pozwoliłoby aby ten okręt miał takie same osiągi w pływaniu w obie strony, eliminowałoby też konieczność zawracania jednostki na wąskich kanałach żeglugowych. Kanały te najprawdopodobniej miały być częściowo lub całkowicie zasłaniane w zależności od kierunku pływania.



Schemat rozmieszczenia tuneli bezpowierzchnych na monitorze Poleszczuk, rekonstrukcja M. Prosnak.



Schemat działania napędu pierścieniowego



Ogólny plan czołgu PZInż 130

Alternatywne jednostki Flotylli Recznej

Warto w tym miejscu jeszcze wspomnieć o innej ciekawej konstrukcji, mianowicie o czołgu PZInż. 130, którego konstrukcja umożliwiała poruszanie się zarówno po lądzie jak i po wodzie. Czołg ten był projektowany specjalnie dla rejonu Polesia i tam też z powodzeniem testowany. Był udaną konstrukcją z której zrezygnowano z pewnych względów kosztowych. Pędnikiem zastosowanym w tym czołgu była śruba otoczona pierścieniem, odpowiednik dzisiejszych sterowanych dysz napędowych. Rozwiązanie takie zwiększało skuteczność samej śruby, chroniło śrubę przed uszkodzeniami, ale też pozwalało zmianę kierunku pływania.

Na małych jednostkach typu ślizowiec, dość powszechnie stosowano też śmigło lotnicze w charakterze pędnika. Zachowało się niewiele zdjęć i informacji na ten temat, ale były to jednostki zarówno cywilne jak i wojskowe, konstruowane przez znane firmy lotnicze takie jak PZL, Farman, RWD, czy poznańską wytwórnię Samolot. Powszechnie znany jest francuski ślizowiec Farman. W Polsce budowano te jednostki dla celów cywilnych (RWD, PZL), ale jedną z ciekawszych była konstrukcja inż. Michała Bohatyrewa MB-4. Ten pięcioosobowy ślizowiec mógł stać się naprawdę pożyteczny, jednak zastosowano zbyt słaby silnik co ostatecznie dyskwalifikowało tę jednostkę, a późniejszych prób nie podjęto. Niżej fotografia przedstawia inny ślizowiec testowany przez wojsko w Pińsku (niestety o nie zidentyfikowanej przez nas nazwie i pochodzeniu).

Rozwiązania koncepcyjne

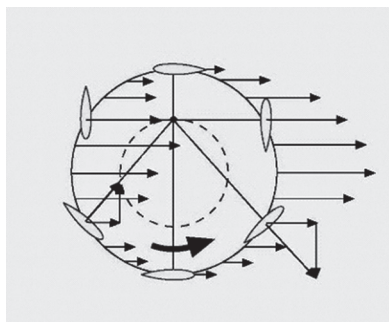
Poza rozwinięciem i doskonaleniem dotychczasowych pędników jakie przedstawiłem powyżej, prowadzono też poszukiwania całkiem nowych rozwiązań. Przedstawmy kilka z nich.

Pierwsze to napęd cykloidalny. Napęd ten jest dość powszechnie stosowany współcześnie, np. nasz nowy okręt ORP Kormoran otrzymał

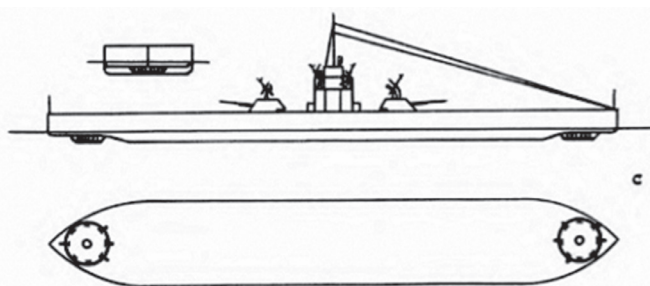


Testowany w Pińsku ślizowiec, prawdopodobnie lata 20. XX w.

właśnie takie pędniki. Charakteryzuje się on dużą sprawnością, ale przede wszystkim jednostki w nie wyposażone mają praktycznie nieograniczoną manewrowość w dowolnym kierunku. Pędnik ma kształt obrotowego koła z zamocowanymi pionowo płetwami sterowanymi automatycznie w zależności od położenia płetwy względem okretu. Sterowanie tymi płetwami nadaje ukierunkowanie siły jaką wytwarza pędnik, tak więc siła ta może być skierowana w dowolnym kierunku tj, w przód, bok, tył i praktycznie eliminuje konieczność używania steru. Początkowy taki właśnie napęd miał być na monitorze Poleszczuk, jednak ostatecznie zdecydowano się na kanały bez-tlenowe. Przyczyną rezygnacji były prawdopodobnie dwa czynniki. Pierwszy to skomplikowany mechanizm samego pędnika, prawdopodobnie znacznie przekraczający możliwości ówczesnego przemysłu polskiego, zresztą sam pędnik był wtedy w fazie teoretycznych koncepcji. Druga przyczyna to praktycznie wykluczenie tego pędnika na płytkich wodach. Sam fakt wystawiania pędnika poniżej linii dna zmuszał jednostkę to pływania po znacznie głębszych wodach niż analogiczna jednostka o innym pędniku. Dodatkowo istniała groźba zaplątania roślinności w wirujące płetwy, co też czyniło ten pędnik niepraktycznym. Na uwagę zasługuje próba eliminacji tych niekorzystnych elementów, poprzez umieszczenie samego pędnika we wnęce podkadłubowej, oraz osłonięcie go pierścieniem.

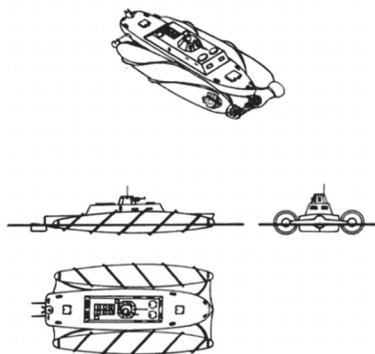


schemat działania napędu cykloidalnego



schemat rozmieszczenia napędu cykloidalnego na monitorze Poleszczuk, rekonstrukcja W. MM

Innym ciekawym pomysłem była koncepcja wszędołaza albo raczej jak go wówczas określano, błotołaza. Jednostka wyposażona w taki pędnik mogłaby z równą swobodą poruszać się zarówno po wodzie, szuwarach, bagnach a nawet w ograniczonym zakresie po lądzie. Pędnik miał kształt dwóch walców z umieszczonymi na nich śrubowo rantami. Poprzez obracanie walcami rantom nadawano ruch śrubowy co powodowało przesuwanie się ich po grząskim gruncie. W owym czasie wyglądało to zapewne jak SF, ale warto zauważyć iż próby tego typu pojazdów były kontynuowane w ZSRR w latach 60-tych i zbudowano kilka podobnych pojazdów, być może inspirowanych naszymi rysunkami.

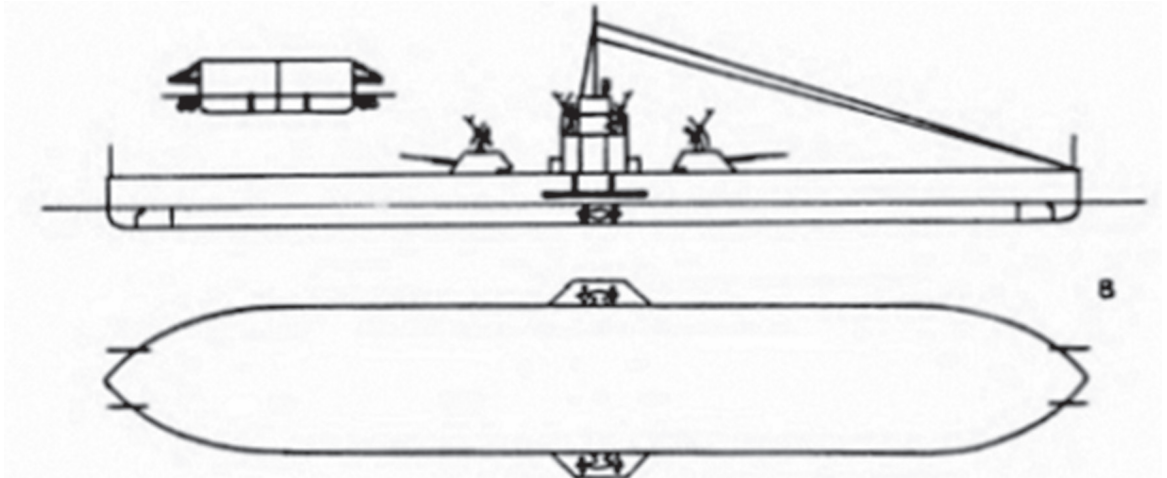


projekt kutra błotołaza, rekonstrukcja M. Prosnak



Wszędołaz produkcji ZSRR

Innym pomysłem była koncepcja napędu gondolowego. Planowano umieszczenie po bokach kadłuba dwóch gondol ze zdwojonymi śrubami z przodu i z tyłu gondol. Całość trochę przypominała napęd gondolowy sterowców. Prawdopodobnie w założeniach miało umożliwić wzrost manewrowości oraz równą skuteczność pędników w przód jak i w tył, szybko jednak zrezygnowano z tej koncepcji jako niepraktycznej.



Koncepcja napędu gondolowego, rekonstrukcja W. Prosnak

Poza omawianymi typami, prowadzono też próby zakupionego w Czechosłowacji napędu zwanego odrzutowym. Być może był to napęd podobny do współczesnych napędów strumieniowych. Niestety brak jest bliższych informacji o tym napędzie. Zrezygnowano z niego gdyż okazał się niepraktyczny.

Wszystkie te pomysły świadczą o poszukiwaniach kierownictwa PMW pędników nowych generacji. Aktywność na tym polu wybitnie przyczyniła się do znaczącego wzrostu sprawności naszych jednostek rzecznych. Jak mawiali radzieccy marynarze, którzy przejmowali polskie okręty, „one mogą pływać nawet w kałuży”. Historia też potwierdziła ich dużą użyteczność. Wszystkie przejęte polskie okręty zostały natychmiast wcielone do armii okupantów. Niektóre z nich przetrwały nawet wojnę i służyły potem w PRL-u, jak CKU Nieuchwytny, albo stały się bohaterami narodowymi, jak np. ORP Kraków na Ukrainie, który w 1941 roku wstąpił się w obronie Kijowa.

Szkoda, że tak mało wiemy o tych jednostkach, a i ocena ich przydatności na polu walki w 1939 roku jest niezbyt sprawiedliwa.



Czarnomorsko-bałtyckie kanały Rzeczypospolitej Black Sea and Baltic Sea canals of the Polish-Lithuanian Commonwealth

W drugiej połowie XVIII wieku Rzeczpospolita, do niedawna silne państwo w Europie Centralnej, chyliła się ku upadkowi, by ostatecznie zniknąć z map w 1795 r. na 123 lata. Postępował upadek społeczno-gospodarczy, a w ślad za nim polityczno-militarny. W siłę rosły państwa sąsiednie. W kraju podejmowano nieliczne, zwykle spóźnione lub niekonsekwentnie wdrażane próby reform. Przykładem takich działań była budowa dwóch kanałów żeglownych w latach 70. i 80. tego wieku. Był to Kanał Ogińskiego - łączący dorzecze Dniepru i Niemna, oraz Kanał Królewski - łączący dorzecze Dniepru i Wisły. Oba kanały tworzyły więc wspólny system żegludowy Morza Czarnego i Bałtyku. Między innymi dzięki temu powstało tzw. „pińskie morze”, a złotymi zgłoskami na kartach historii XX wieku mogła zapisać się Flotylla Pińska.

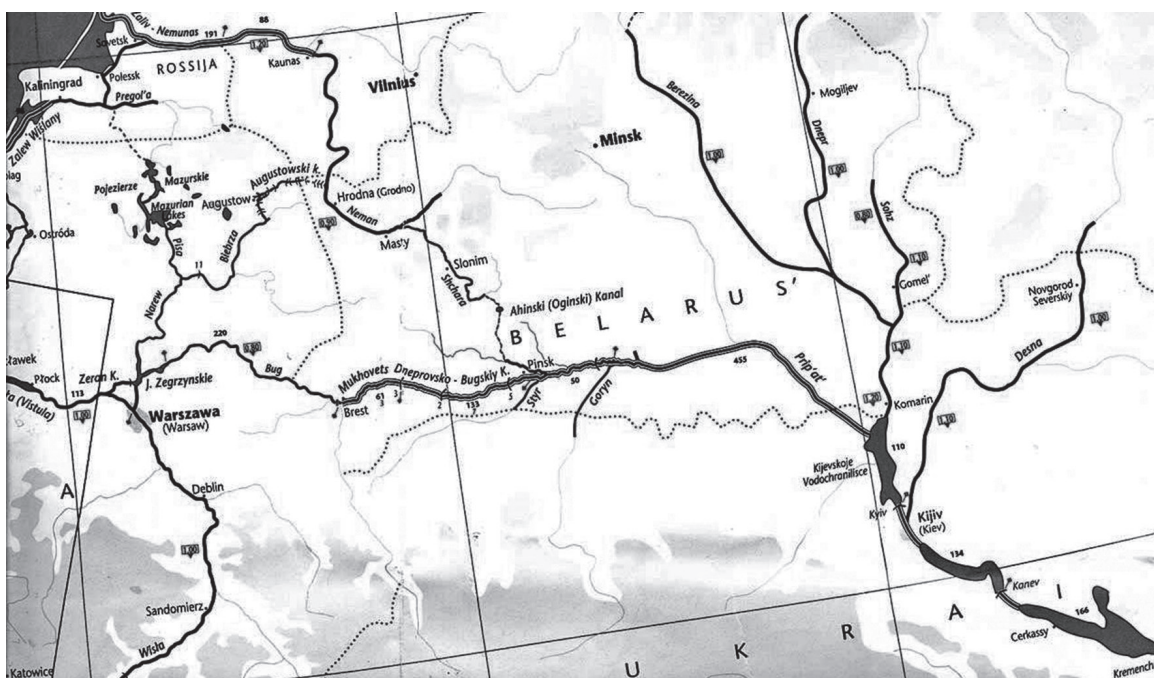
In the second half of the XVIII century, the Polish Republic was no longer a strong Central European country. It was in decline to the point where it could not be seen on most maps between 1795 and 1918. Socio-economic downfall continued, followed by the political and military downfall. Meanwhile, the neighboring countries were growing strong. Reform attempts were futile and inconsistently implemented. The example of such actions was the construction of two water canals in the 70s and 80s of that century. That was The Oginski's Canal, which was connecting the river basins of Dniepr and Niemen, and the Krolewski (King's) Canal, connecting the river basins of Dniepr and Wistula (Wisla). Both of those canals created the common navigation system of the Black Sea and the Baltic Sea. Because of these advancements, among other factors, "The Pinskie Sea" was created, and „The Pinska Flotilla” was able to shine on the pages of XX century's history books.

Wprowadzenie

Jedną z prób ratowania i wskrzeszenia potęgi Rzeczypospolitej w drugiej połowie XVIII wieku, w oparciu o rozwój rzemiosła i handlu, była budowa śródlądowych dróg wodnych, co naturalnie wpisywało się w ówczesne tendencje transportowe w Europie Zachodniej i Ameryce Północnej. Możliwe do zrealizowania pomysły wodnego połączenia portów bałtyckich i czarnomorskich sprowadzały się w przeważającej mierze do trzech kierunkowych rozwiązań: budowa sztucznych łączników rzek dorzecza Dniepru z rzekami dorzecza Wisły albo Niemna, bądź Dźwiny.

Budowa dróg wodnych, aczkolwiek w konsekwencji opłacalna, wymagała znacznych nakładów finansowych. Pierwszy budowniczy, Michał Ogiński rozpoczął prace własnym sumptem, jednak w ostateczności musiał skorzystać z pomocy rządowej i osobistej króla. Dzięki temu jednak możemy dzisiaj mówić, że Kanał Ogińskiego jest pierwszym, współczesnym nam kanałem żeglownym państwa polskiego, gdyż usankcjonowano go odrębną ustawą sejmową, z 1768 r.¹.

1 Pomimo tego, że znacznie starszym jest Kanał Jagielloński z 1495 r., jednak o jego twórcach nie jest wiele wiadome, a inicjatorami budowy musieli być mieszczanie elbląscy; patrz też: C. Wawrzyński, Żegluga i kanały żeglowne dawnej Rzeczypospolitej, Edytor „Wers”, Olsztyn 2019



Kanał Ogińskiego i Kanał Królewski (Dniepr-Bug) na współczesnej mapie dróg wodnych Polski, Białorusi i Ukrainy, źródło: <https://thamesboating.info/>; 10.03.2019

1. Kanał Ogińskiego

Twórca kanału – Michał Kazimierz Ogiński to niezwykle barwna i nietuzinkowa postać polskiego oświecenia. Bywał w świecie ambitny magnat, miłośnik sztuki (w siedzibie swoich dóbr w Słonimie nad rzeką Szczarą stworzył m.in. stacjonarny teatr, operę, orkiestrę i balet), okresowo żołnierz, muzyk i kompozytor; jednocześnie przedsiębiorca właściwie oceniający rodzące się trendy i tendencje gospodarcze, starał się łączyć patriotyzm z działalnością biznesową, co przecież może iść z sobą w parze. Był zatem zwolennikiem rozwoju fabryk, manufaktur i handlu, a więc budowy traktów i dróg, oczywiście w pierwszej kolejności w swoich włościach, a skoro miejscowe ukształtowanie terenu rodziło taką sposobność – budowy również dróg wodnych. Swoją magnacką siedzibę miał w Słonimie, w województwie nowogródzkim, w miejscu ujścia rzeki Issy do większej Szczary, która z kolei jest lewym dopływem Niemna. Kilkadziesiąt kilometrów na południe od pobliskiego, górnego zakola Szczary, lecz w kierunku przeciwnym, płynie zaś rzeka Jasiołda, która jest lewym dopływem Prypeci, ta z kolei prawym dopływem Dniepru. Ten fakt, w konsekwencji podpowiedzianego mu pomysłu, postanowił wykorzystać Michał Ogiński, budując kanał żeglowny.

Budowa i utrzymywanie dróg wodnych było kosztowne, musiało być zatem wspierane przez subsydia rządowe, co znajdowało wyraz w ustawach sejmowych. W tym przypadku była to „Konstytucja Wielkiego Xięstwa Litewskiego” powstała za Stanisława Augusta Poniatowskiego, w 1768 r. „Znalazł się bowiem magnat polski, hetman wielki litewski i wojewoda wileński, Michał Ogiński, człowiek ożywiony najlepszymi chęciami a wspierany radą Butrymowicza, który własnym kosztem wynoszącym około 12 milionów złp. wybudował drogę wodną łączącą dorzecze Dniepru z Dorzeczem Niemna, a więc Morze Czarne z Bałtykiem. Budowę rozpoczął jeszcze w 1765 r. na terenie własnych swych dóbr, a w czasie uchwalania ustawy roboty musiały już znacznie postąpić (...)²

2 M. Ryczyński, Żegluga śródlądowa i regulacja rzek w ustawodawstwie sejmów polskich. we Lwowie, Lwów 1916, s. 28-31; Mateusz Butrymowicz (1745-1814), topograf i kartograf wojskowy, późniejszy sędzia grodzki piński i poseł na Sejm Czteroletni, zaufany hetmana M.K. Ogińskiego

Ustawa nosi tytuł: „Kanał wielki piński czyli port Ogiński” i brzmi jak następuje: „Sporządzenie kanału wielkiego pińskiego, a przezeń złączenie rzek Szczary na zachód z Jasiołdą na wschód słońca płynących dla ułatwienia sposobniejszego defluitacyi, a z zagranicznymi kraiovych handlów od J. W. Michała Ogińskiego, Wojewody Wileńskiego bez oszczędzenia własney substancyi, wielkim wydatku nakładem dla dobra publicznego przedsięwzięte, y iuż do skutecznego wypełnienia zbliżaiące się, nietylko wiekopomną w obywatelskie Rzeczypospolitey zasłużyło odnawiać ku przezacney familii Ogińskich pamięć, ale też y przyzwoitey tak wielkiemu dziełu od Stanów zgromadzonych, ku iego pierwszemu sprawcy wyciąga wdzięczności: więc za powszechnym tychże stanów zezwoleniem, statwę powyżey wspomnianego Woiewody iako wielkiego w tey Oyczyźnie męża, w dziedzińcu zamku wileńskiego z zapisaniem przy niey ku wystawieniu publicznemu tak okazały iego czynności, skarbowi W. X. Lit. publicznym kosztem wystawić y konserwować zlecamy, ostrzegaiąc, żeby tysiąca czerwonych złotych nie przeniosła, a ta expens z dochodów na expensa nieprzewidziane wyznaczonych wyłożona być ma. A przychylając się do skuteczniejszego utrzymania y konserwowania pomnienionego na zawsze kanału, wieś Myszkowce y miasteczko Łahiszyn, z przyległościami do nich w swoiey cyrcumferencyi iak dotąd według inwentarzów należące, były należącemi, przez których grunta kopanina kanałowa przechodzi, do ekonomii Pińskiej należące, a prawem dotąd dożywotnim, przez I. W. terażniejszego Wojewodę Wileńskiego trzymane, iemu na wieczność y iego sukcesorom oddaiemy, y do dóbr iego własnych dziedzicznych w trakcie nad kanałowym leżących dla niego y iego successorów przyłączamy, a na odgraniczenie od innych dóbr naszych ekonomicznych teyże wsi y miasteczka komisją z kancelaryi naszej wydać rozkazuiemy, z tym iednak warunkiem, aby wspomniane dobra przez Nas teraz na wieczność oddane, nigdy od całości dóbr traktu nadkanałowego odłączone, bądźto przez spadek dziedzictwa, bądź przez wlewek na inną osobę prawa, ni od kogo nie były, ale nierozzerwanie z dobrami nadkanałowymi z rąk do rąk przechodziły.

A na utrzymanie śluz potrzebnych, poprawę ustawiczną brzegów y chędożenie do wspomnianego kanału bez znacznych obeysć się nie można wydatków. Zaczem po zakończeniu onegoż y otworzonego przezeń spławu, aby każdy iakieykolwiek kondycyi będący, właścnik statku lub łodzi tym kanałem pławionych, dziedzicowi kanału po 8 złp. od wiosła lub sprychy płacił, przykazuujemy, a inne wszelkie cła y ich kiedyżkolwiek tamże stanowienie względem defluitujących od tegoż kanału na zawsze oddalamy, y ten kanał Rzeczypospolitey ofiarowany z osiadaiącemi nad nim ludźmi, ubezpieczając im wszelką spokojność w protekcji naszej mieć zawsze będziemy.

Żeby zaś ten kanał co do całości swoiey y wód w nim zamkniętych był dobrze ubezpieczony, waruiemy, iż żadnemu z obywatelów państw naszych kopiąc rowy na błotach temu kanałowi lub ieziorom przyległych, nie będzie się godziło, choćby własnym gruntem wpuszczać w ten kanał lub iezioro, chyba za pozwoleniem dziedzica, pod winą 3000 kóp groszy in quovis subsellio przysądzić się mających, et instantanea cassatione zrobionego rowu. A lubo na czyszczenie rzek iuż zaszła konstytucya, przecież wyraźnie zalecamy Komisyi naszej Skarbowey W. X. Lit., żeby wszystkie przeszkody o navigacyi tymże kanałem uprzatnąć kazała na rzekach z nimże korespondencyą maiących, a dziedzica tego kanału do konserwacyi iego y opatrzenia iak naiwygodniejszey defluitacyi, pod utratą cła wspomnianego, od wiosła y sprychy zezwolonego, tudzież Myszkowce y miasteczka Łahiszyna z swoiemi przyległościami, końcem teyże konserwacyi y bezpieczney navigacyi darowanych, wieczyście obligowani będą” /.../. Niebawem zdaje się kanał został ukończony, a i droga rzeczna ulepszona, skoro wiemy, że w r. 1784: przeszedł statek z Chersonu (Chersoń,



Odcinek kanałowy pomiędzy jeziorami Wólka i Wygonowskim, foto autor, lipiec 2015

miasto portowe nad Dnieprem, opodal ujścia do Morza Czarnego, założone w 1778 r. przez carycę Katarzynę II Wielką do Królewca o ładudze 35 łasztów (2100 korcy).”³

„Gazeta Warszawska” w reportażu o podróży po Litwie w 1784 r. Stanisława Augusta, który bawił wówczas również w dobrach Ogińskiego, podaje: „wola była najjaśniejszego Pana płynąć kanałem od pomienionego JPana Hetmana W. Lit. przed kilkunastą laty zaczęłym. Jakoż płynął w wygodnym i pięknym statku, od ludzi ciągnionym przez ćwierć mili (niespełna 2 km - przyp. C.W.), póki wody (i to bardzo błotnistej) stało”. „W 1786 r. lustrujący Horyń i Słucz z ramienia Komisji Skarbu Koronnego piszą⁴, że gdyby „Kanał Ogińskiego był zreperowany”, można by prowadzić z Wołynia spław w kierunku Niemna. W tym samym roku korespondent „Dziennika Handlowego” donosił, że „Kanał Ogiński jeszcze nie skończony i nie praktykowany dotąd” /.../.

Następną wiadomość o Kanale Ogińskiego opublikowano w prasie dopiero w 1790 r.; nieznanemu autorowi podaje długość kanału (7 mil = ok. 50 km) i mówi, iż w przeciwieństwie do Kanału Muchawieckiego (Kanału Królewskiego) ten ma dużo wody i więcej jeszcze mógłby jej mieć, gdyby nie był prowadzony przez jezioro. Lustrująca w 1791 r. kanały poleskie deputacja powiatu pińskiego stwierdzała, że kanał łatwo byłoby wydoskonalić, trzeba by tylko zbudować śluzy regulujące przepływ wody między Szczarą i Jasiołdą, w których różnica poziomów wynosi 24 łokcie (niemal 15 m). T. Czacki w 1800 r. podawał: „Kanał Ogińskiego nazwany, prawie zapomniany, miał łączyć Niemen z Prypecią” /.../. Z tych informacji wynika, że kopanie kanału ukończono w 1784 r., ale wymagał on jeszcze udoskonalenia. Wypadki krajowe przerwały dokończenie robót, które ostatecznie przeprowadzono - po rozbiorach Polski - w latach 1798-1804. Ponieważ jednocześnie z Kanałem Ogińskiego ukończono budowę kanału łączącego Pinę z Muchawcem, którym kierowano przewóz zboża z Wołynia do Gdańska, pierwszy służył przede wszystkim do transportu drewna, głównego bogactwa sąsiednich okolic.

Centralnym punktem kanału było miasteczko Telechany. Na kanale pobudowano 10 śluz. Numeracja biegła od południa, a więc od styku z rzeką Jasiołdą. Na odcinku najdłuższym - południowym, było 9 śluz, przy czym do Telechan aż 8. Przedostatnia śluza Nr 9 znajdowała się tuż za małym jeziorem Wólka i „trzymała ona wodę” od strony Jeziora Wygonowskiego w kierunku Jasiołdy. Ponieważ Jezioro Wygonowskie jest najwyższym elementem systemu wodnego, a tym samym wody z niego (co do zasady) w obie strony do kanału wypływają (choć w czasie wiosennych roztopów i powodzi wody ze Szczary mogły okresowo płynąć w kierunku jeziora) – „kanał północny” przynależy do dorzecza Niemna (Bałtyk), a „kanał południowy” przynależy do dorzecza Dniepru (Morze Czarne). Z tego punktu widzenia to Jezioro Wygonowskie, przez które przechodzi dział wodny pomiędzy zlewnią Niemna i Dniepru, jest początkiem Kanału Ogińskiego, a styki z rzekami Szczara i Jasiołda jego punktami krańcowymi.



Jeziro Wygonowskie - dział wodny na Kanale Ogińskiego. W tle ujście kanałowe w kierunku rzeki Szczary, foto autor, lipiec 2015

„Poprowadzony w ważnym punkcie i przerywny w poprzek dział wodny europejski w kotlinie pińskiej, jest nieco dalej na wschodzie położony od kanału Muchawieckiego (Królewskiego - C.W.). Kanał ten przypiera do Szczary i Jasiołdy w punkcie, gdzie obie te rzeki są już żeglowne i składa się z dwóch oddzielnych części, rozchodzących się od jeziora Wygonowskiego, mianowicie: na północ ku Szczarze, na przestrzeni prawie 2½ wiorsty (ok. 2,7 km

3 Volumina Legum. Przedruk zbioru praw. Tom VII, Jozafat Ohryzko, Petersburg 1860, s. 392-393.

4 J.E. Piasecka, Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku, [w:] Kwartalnik Historii Nauki i Techniki, Warszawa 1970. t. 15/2, s. 307-308.

- C.W.) i na południe ku Jasiołdzie, na przestrzeni 42 wiorst (ok. 44,8 km - C.W.). Tym sposobem jez. Wyganowskie, na 7 wiorst (ok. 7,5 km - C.W.) długie i na 4 wiorsty (ok. 4,3 km - C.W.) szerokie, położone na wyżej znacznie płaszczyźnie (ponad 153 m n.p.m. - C.W.) niż zwyczajny poziom Szczary i Jasiołdy, jest głównym rezerwoarem kanału Ogińskiego, w którym przez śluzy utrzymuje się woda na pożądanej wysokości. Szerokość kanału niejednostajna, wynosi u dna od 3 do 5 sążni (od 6 do 10 m - C.W.), głębokość zaś dochodzi do 3 stóp (0,9 m - C.W.). Śluz znajduje się dziewięć na spadku od jez. Wyganowskiego w stronę Jasiołdy i jedna w stronę ku Szczarze. Na kanale są dwa mosty zwodzone: jeden, zwany Sosnowski, na trakcie wiodącym z Pińska do Słonima, a drugi przy miasteczku Telechany, w którym oprócz zarządu kanału znajdują się główne warsztaty, wyrabiające statki żeglowne, jako to: barki, półbarki i łodzie różnego gatunku /.../. Dopiero za władania rosyjskiego podjęto znowu myśl uregulowania kanału, około 1803 r. był już dogodnym do spławu i teraz starannie się podtrzymuje. Pierwotnie, mianowicie w latach około 1820, kiedy puszcze poleskie były w stanie dziewiczym, spławy drzewa kanałem Ogińskiego były tak olbrzymie, że jak świadczy Kontrym „płyty” z berwion powiązanych płynęły na przestrzeni prawie mil trzydziestu (ponad 200 km! - C.W.), pasem nieprzerwanym, od Jasiołdy aż ku Słonimowi (miasto nad Szczarą, a więc w kierunku Niemna - C.W.)”⁵.

Kanał liczył 12-18 metrów szerokości i średnio 1,0 m głębokości. Budując kanał sypano groble, a dodatkowo po obu stronach szlaku stworzono szeroki na 25 metrów pas ziemi. Łączna szerokość kanału i pasów pomocniczych wynosiła więc około 70-80 metrów. Powstanie w tym miejscu drogi wodnej przyczyniło się do rozkwitu Pińska, który stał się ważnym portem śródlądowym na szlaku łączącym dwa morza, ale także pobliskich Telechan i Słonima. Kanał zainicjował rozwój gospodarczy terenów Polesia, z jednej strony stwarzając możliwość osuszenia i pozyskiwania dla rolnictwa wielu podmokłych nieużytków, z drugiej zaś strony w znaczący sposób zintensyfikował eksploatację terenów leśnych Polesia.

Pomimo malejącego znaczenia transportowego spowodowanego rozwojem kolejnictwa, Kanał Ogińskiego działał ciągle, aż do chwili wybuchu I wojny światowej. Kilkakrotnie był uszkażony działaniami wojennymi, a następnie remontowany i odbudowywany. Pierwsze zniszczenia odnotowano już w czasie wojen napoleońskich, poważnym uszkodzeniem droga wodna uległa w czasie I wojny światowej oraz wojny polsko-rosyjskiej 1920/1921 r.



*Motorówki strażnicze Flotylli Pińskiej na śluzie Nr 8 w Telechanach, w lipcu 1927 r.,
źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe*

⁵ Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, Warszawa 1886, t. VII, s. 403-405.

W latach 1915-1918, a więc przez blisko trzy lata w jego pobliżu, a w praktyce pośrodku szlaku żeglownego - przebiegała linia frontu niemiecko-rosyjskiego. Ponieważ wody kanału płyną południkowo, zachodni brzeg (wraz z Telechanami) okupowała armia kajzerowska, natomiast wschodni wojska carskie. Całymi miesiącami toczono walki pozycyjne, trwał ostrzał artyleryjski, prowadzono działania saperskie i inżynierskie, budując systemy fortyfikacji i betonowych umocnień. W konsekwencji spowodowano niemal doszczętne zniszczenie urządzeń hydrotechnicznych, dno toru wodnego i nabrzeża.

W nowo tworzącej się II Rzeczypospolitej dostrzegano rolę odziedziczonych śródlądowych dróg wodnych. W tym konkretnym przypadku, w art. 261 *ustawy wodnej* z dnia 19 września 1922 r. (Dz. U. z 1922 r. Nr 102, poz. 936), dokonano uznania wód żeglownych, w tym wód kanału Ogińskiego. Jeszcze wcześniej, bo 9 lipca 1919 r. Sejm uchwalił ustawę *o budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych* (Dz. U. z 1919 r. Nr 59, poz. 356). Na jej podstawie 19 grudnia 1924 r. Minister Robót Publicznych Mieczysław Rybczyński, wydał rozporządzenie *o organizacji Zarządu Dróg Wodnych* (Dz. U. z 1924 r. Nr 113, poz. 1008), zgodnie z którym zadania przewidziane ustawą objęły dwie Dyrekcje Dróg Wodnych: w Warszawie i Wilnie. Dyrekcja Wileńska objęła m.in. Kanał Królewski i Kanał Ogińskiego, przy czym ustanowiono zarząd dróg wodnych w Słonimie (nad Szczarą) - dla kanału Ogińskiego oraz żeglownych i spławnych odcinków Szczary i Jasiołdy. W dniu 12 września 1927 r. - a więc w trakcie kończenia remontu i odbudowy kanału - rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych (Dz. U. z 1927 r. Nr 82, poz. 728) utworzono dodatkowo Dyrekcje Dróg Wodnych: w Krakowie i Toruniu. Kanały poleskie nadal podlegały Dyrekcji Wileńskiej, z tym że ustanowiono zarząd dróg wodnych w Telechanach - dla kanału Ogińskiego i żeglownego odcinka Jasiołdy.

Wskrzeszone po pierwszej wojnie światowej Państwo Polskie odbudowało kanał, dokonując jego gruntownej modernizacji. W latach 1923-1927, dzięki staraniom polskiego rządu, kanał wyremontowano, a żegluga została przywrócona jeszcze z końcem 1926 r. Szlak wodny nadal był wykorzystywany głównie do spławu drewna, jednak podkreślić wypada, że mając świadomość niewielkiej już zdolności transportowej kanału, postanowiono rozwijać na nim turystykę, w tym rejsy pasażerskie. Działała tu regularna linia pasażerska z Pińska do Telechan (dwa razy w tygodniu), a na dalszych odcinkach organizowano okazjonalne rejsy wycieczkowe.



Uroczystość otwarcia Kanału Ogińskiego w Telechanach w dniu 9 lipca 1927 r., przy słuzie Nr 8. Na dziobie statku m.in. minister robót publicznych Jędrzej Moraczewski oraz minister reform rolnych Witold Staniewicz, źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe

Kanał, w tym jego śluzy, uległ zniszczeniu podczas II wojny światowej, zwłaszcza w czasie walk niemiecko-partyzanckich w 1942 r. Już jesienią 1939 r, po aneksji terenów nadkanałowych przez ZSRR i przyłączeniu ich do Białorusi radzieckiej, „pozbyto się” polskich inżynierów i pracowników dozoru technicznego, co zapoczątkowało szybki proces dewastacji. Kanał Ogińskiego nigdy nie odzyskał swojej świetności, większość kanałowych odcinków jest zarośnięta i nieżeglowna, choć istnieją białoruskie plany jego restytucji i rewitalizacji (m.in. z 2006 r., łącznie z Kanałem Augurowskim). Resztki śluz i jazów rozebrano (wysadzono) w latach 60. XX wieku, pozostała, choć nie funkcjonująca, „nowa”, betonowa śluza Nr 10, na najkrótszym odcinku od Jeziora Wygonowskiego do Szczary.

W 2015 r. wykonano nowy, z początku równoległy do starego, później idący dawnym korytem, kilkukilometrowy odcinek od styku z Jasiołdą w kierunku Telechan. Sądzić należy, że nie były to jednak prace służące przywróceniu żeglowności kanału, a raczej roboty o znaczeniu melioracyjnym.

2. Kanał Królewski

W 1775 r. podjęto uchwałę sejmową o rozpoczęciu budowy kolejnego kanału, tym razem łączącego wpadającą do Bugu rzekę Muchawiec z wpadającą do Prypeci (a pośrednio Dniepru) rzeką Piną. Nową drogę wodną ukończono około 1784 r., a budowę finansowały komisje skarbowe: koronna i litewska.

Budowniczy pierwszego kanału hetman Michał Kazimierz Ogiński miał być po wsze czasy upamiętniony dla potomności nie tylko samą nazwą kanału, ale też statua - pomnikiem postawionym na dziedzińcu wileńskiego zamku. Jednak swoje zasługi związane z budową dróg wodnych pragnął podkreślić również król Stanisław August Poniatowski, bijąc z tej okazji medal pamiątkowy, choć w tym przypadku zbiegło się to jednocześnie z zakończeniem budowy Kanału Królewskiego, łączącego Pinę (Prypec) z Muchawcem (Bug). Te okoliczności tak w dziele *Gabinet medalii polskich* opisał Łukasz Gołębiowski: „Głowa króla bindą królewską opasana, twarz z prawej strony widziana. Napis do koła: Stanisław August z bożej łaski król polski, wielki książę litewski /.../. Strona odwrotna: W obwodzie perłowym jest następujący napis: „Dla ułatwienia handlu Polaków i Litwinów od bałtyckiego do czarnego morza, do ukończenia rozpoczętego publicznym nakładem dzieła, własnym kosztem dopomógł Stanisław August król 1786”⁶.

„Dnia 4. Września wyiechawszy Król Jmć o godz: 8. ranney z Kobrynia, stanął w Horodcu (Dobrach swych stołowych) o godz: 10. ranney; gdzie po śniadaniu, szedł Król Jmć oglądać Kanał, kosztem Rzeczypospolitey bity, dwie rzeki Pinę y Muchawiec łączący, na ośm mil wzdłuż przez bagna rznięty, na 20. łokci Litewskich szeroki y dość do noszenia wielkich statków głęboki, daiący Obywatelom Pińskim y Brzeskim sposobność sprowadzenia swych produktów do Gdańska, oraz grunta okoliczne bagniste znacznie osuszaiący y pożyteczne czyniący. Tym kanałem, dawniey nieco przyszły statki z Pińska do Warszawy, a teraz Bat⁷ Królewski tymże kanałem z Pińska do Horodca iest sprowadzony. Stał



Medal króla Stanisława Augusta z 1786 r.

6 Ł. Gołębiowski, *Gabinet medalii polskich oraz tych które się dziejów Polski tyczą, z czasów panowania Stanisława Augusta*. Edward hr. Raczyński, Wrocław 1843, Tom 4, s. 86-88.

7 Duża, płaskodenna, drewniana, jednomasztowa łódź pomocnicza floty, przeważnie uzbrojona w działko dziobowe. Na śródłodziu używana do przewozu materiałów sypkich, zwykle piasku lub zboża.

na brzegu Statek, z iednego grubego dębu wyrobiony, do noszenia 30. ludzi zdolny, mający nad sobą baldakin, y mieysce pośrzodku dla Króla Jmci do siedzenia wygodne, na koło zaś ławy suk-nem błękitnym obite, chorągiewkami ozdobiony, Styrnik zaś y cztery Maytkowie przybrani byli po Holendersku w białe suknie z pasami z różowey kitayki. Wsiadł do niego Nayiaśnieyszy Pan z swą po części Assystencyą (inni zaś w drugim znaydowali się Statku) y płynął blisko ćwierci mili aż do drugiey Śluzy, tym czasem zaś, oba Kanału brzegi, niezmiernym ludem były okryte; y przypatrzyszy się temu tak pożytecznemu za Panowania swego otworzonemu Kanałowi, nazad powrócił, y na znak ukontentowania swego z tey pilney y doskonałey roboty, złotą emaliowaną z portretem swym tabakierą, zacnego Weterana y biegłego tey roboty Indziniera J. Pana Szultens udarował.”⁸.

Kanał borykał się z okresowymi brakami wody, a z czasem upadku Rzeczypospolitej i wojen napoleońskich uległ stopniowej dewastacji. Odbudowę, a wręcz gruntowną przebudowę kanału rozpoczęto około 1837 r., a główne prace inżynieryjne przeprowadzono w latach 1846-1848, a więc za panowania cara Mikołaja I. Ukazem z dnia 8 grudnia 1846 r. szlak wodny nazwano oficjalnie *Kanałem Dniepro-Bugskim*.

Na kanale pobudowano liczne śluzy i półśluzy (jazy), około 1867 r. były 22 tego typu budowle hydrotechniczne, jednak podkreślić należy, że ich liczba stosunkowo często ulegała zmianom. Zgodnie z przebiegiem działu wodnego - w początkach XX wieku 7 śluz skierowanych było wrotami ku zachodowi, natomiast 12 śluz na wschód. Rosyjska i późniejsza, polska numeracja śluz postępowała w obie przeciwne strony od działu wodnego, zgodnie z kierunkiem spływu wody. Doprowadzono też dodatkową wodę w okolice przełomu na działle wodnym, dzięki połączeniu od strony południowej szlaku kanału z pobliskimi jeziorami, za pomocą dwóch podstawowych kanałów zasilających: Orzechowskiego i Białojezierskiego. Dzięki temu kanał miał u dna szerokość 14 metrów i średnią głębokość 0,7 m. W XIX i w początkach XX wieku kanał miał dla Rosji znaczenie strategiczne, ponieważ łączył Morze Czarne i Bałtyckie. Za dowód tego niech posłuży fakt, że w latach 1886 i 1890 przeholowano kanałem 5 kutrów torpedowych, wybudowanych w stoczni Schichau’a w Elblągu dla Floty Czarnomorskiej, o wyporności od 89 do 164 ton, do portu w Sewastopolu.



Stocznia Schichau Werke w Elblągu na rycinie z ok. 1887 r.

Kulminacyjny punkt działu wodnego znajdował się pomiędzy kanałami zasilającymi Orzechowskim i Białojezierskim i leży on w przypadku wód kanałowych na wysokości około 143 m n.p.m. Od tego miejsca: na wschód - do Pińska, śluzy i jazzy kanałowe niwelowały około 12 metrów różnicy poziomu wód (do wysokości około 131 m. n.p.m.); na zachód - do Brześcia, śluzy i jazzy kanałowe niwelowały około 13 metrów różnicy poziomu wód (do wysokości około 130 m. n.p.m.). Daje to średnio 1,0 metr różnicy poziomu wód przypadającą na budowlę wodną po stronie zachodniej i średnio 1,5

metra po stronie wschodniej. Współcześnie, według ustaleń białoruskich, dział wodny - a więc punkt od którego część wód płynie w kierunku Morza Czarnego, a część w kierunku Morza Bałtyckiego, znajduje się na wysokości miejsca, gdzie ze szlakiem żeglownym kanału głównego łączy się kanał zasilający Białojezierski. Fakt ten ma współcześnie potwierdzać pomnikowa kolumna, zwieńczona koroną.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, władze rządowe dostrzegały potencjalne znaczenie gospodarcze oraz militarne tego szlaku, rozpoczynając, w miarę posiadanych możliwości, jego planową odbudowę i rewitalizację. Między innymi w latach 1929-1939 ponownie pobudowano i odbudowano urządzenia na Kanale Białojezerskim oraz wyprostowano koryto, tworząc nowy, 7-kilometrowy odcinek kanału pomiędzy Kobryniem i Horodcem. Na podstawie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 2 maja 1928 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie pobierania opłat od statków, tratw i spustu drzewa luźnego, oraz za specjalne świadczenia na wodach publicznych śródlądowych (Dz. U. z 1928 r. Nr 61, poz. 567) można wnioskować, że Kanał Królewski cechował się lepszymi zdolnościami żegludowymi niż Kanał Ogińskiego i Kanał Augustowski, pozwalając na żeglugę większych jednostek. Według tego rozporządzenia na Pinie w Pińsku znajdowało się wybrzeże na lewym jej brzegu, liczące 15 km długości i służące postojowi, załadowaniu, wyładowaniu lub przeładowaniu towarów, za użytkowanie których pobierane są opłaty.



Oficjalny, „koronowany” dział wodny na Kanale Królewskim, foto autor, lipiec 2015



Monitory Flotyli Pińskiej typu Warszawa



Współczesna, białoruska śluza „Kobryń” – początek skrótu kanałowego (źródło: autor; lipiec 2015 r.)

W przypadku Muchawca takie wybrzeże przystaniowe znajdowało się w Brześciu, w obrębie miasta. Dodatkowo na Pinie w Pińsku znajdowało się zimowisko dla statków. Jednak najbardziej ingerujące w przebieg szlaku żeglownego kanału prace hydrotechniczne przeprowadzono w czasach Związku Radzieckiego, na przełomie lat 40. i 50 XX wieku. Wówczas stworzono, liczący około 23,5 km skrót kanałowy, idący od Kobrynia (w XXI wieku z nową śluzą) do okolic dawnego jazu w Wygodzie, powyżej Horodca. Nowy odcinek kanału nie tylko pozwalał na przepływanie nim większych jednostek, ale pozostawiał z boku dawne zakole rzeczno-kanałowe długości około 37,5 km.

3. Flotylla „morza pińskiego”

Dzięki niemal równoczesnej budowie Kanału Ogińskiego i Kanału Królewskiego w latach 70. i 80. XVIII wieku, Rzeczpospolita zyskiwała możliwość transportu wodnego i połączeń handlowych zarówno dzielnic północnych i południowych, jak wschodnich i zachodnich – a tych wszystkich ze stołeczną Warszawą. Szczególne znaczenia nabrało Polesie i miasto portowe Pińsk nad Piną i pobliską Prypecią.

Wiosną 1784 r. szypier, niejaki Stefan Stachowski miał na polecenie Butrymowicza wyprawić się, oddanym właśnie do użytku Kanałem Królewskim, aby przekazać królowi Stanisławowi Augustowi oficjalne zaproszenie do Pińska, stolicy Polesia. Flotyła składała się z 10 poleskich łodzi (tzw. *szuhaleje*, płaskodenne łodzie rzeczne robione z jednego pnia dębu, charakterystyczne dla terenów Ukrainy i Białorusi) mających za załogę po 30 Poleszuków, ubranych w stroje regionalne. Statki były załadowane wszelakim poleskim dobrem, to jest: miodem praśnym, woskiem, łożem, grzybami, krupami, wędzonymi i suszonymi wiunami... „Chcąc zaś, ażeby to wysłanie miało pewność i handlową jurysdykcję, registr towarów kazał zaaktywować w aktach magistratu pińskiego i od tegoż magistratu wzięwszy paszport dla swoich czółnów, wyprawił one do Warszawy, zalecając szyprowi swojemu, ażeby przebywszy rzekę Pinę, kanał muchawiecki, Muchawiec, Bug, Narwę, pisał cały dyaryusz podróży swojej; wpadłszy zaś na Wisłę, ażeby płynął w górę ku Warszawie i zbliżając się do tego miasta, ażeby trzymał się brzegu prawego niby ku Pradze, dlatego, ażeby tę flotę z okien miasta Warszawy i zamkowych łatwiej uważać można było, ile że te czółna miały swoje maszki i chorągiewki. Zalecono mu także było, ażeby czółna szły porządnie i w pewnej jeden od drugiego odległości. Co wszystko szypier dobrze wyegzekwował, zawiązał pod Warszawę i stanął pod zamkiem. Zbiegła się tedy nad brzeg znaczna część Warszawy, różnego stanu ludzie, ciekawi widzieć tę nową flotę i Indyanów Pińczuków, pierwszy raz wodą do stolicy przybyłych. Król Jmość mieszkał natenczas w Łazienkach, przyjeżdżał tedy po kilkakrotnie widzieć tę flotę, a szyprowi kazawszy być w Łazienkach, rozpytywał się o okolicznościach tej podróży; darował szyprowi zegarek, a dyaryusz, paszport magistratowy i registr przywiezionych produktów, kazał wziąć do archiwum swojego, jako dowody otworzonej tej pierwszej komunikacji. Poczem szypier sprzedawszy towary, powrócił z swoją flotą nazad. Owóż to było przyczyną i podobno największą pobudką, iż król mając w tym roku jechać do Grodna na sejm wziął determinacją zbroczyć do Pińska i być w Krystynowie.”⁹



Łodzie handlowe dopływające do stolicy – fragment obrazu Bernardo Bellotto (Canaletto): „Widok Warszawy od strony Pragi”, 1770 r.

Polesie dysponowało też odpowiednią flotą, bądź możliwościami produkcji łodzi żeglownych, mogących kursować na okolicznych rzekach i budowanych kanałach: „Jechał dalej król na tamy osuszające folwark Krystynów i obaczywszy we wsi Łopatynie dom jeden murować zaczęty, pytał Butrymowicza, coby to było? ten królowi odpowiedział: „że to jest magazyn handlowy: na dole będą sklepy na skład wina, a na górze będzie skład zboża, żelaza, sukna, wełny i t. d. Dalej jadąc tamą najpierwszą, która wstrzymuje wodę od Styru, obaczył król 10 batów, które ma Butrymowicz do sprowadzania różnych ciężarów jakoto: cegły, dachówki, wapna i t. d. i która posyłać będzie można, uładowawszy towarami do Gdańska, albolu też do Królewca, skoro tylko kanały mucha-

⁹ Dyaryusz bytności Najjaśniejszego Króla JMCI Stanisława Augusta w Pińsku i Krystynie, w miesiącu Septembrze, 1784 roku, [w:] Biblioteka Warszawska. Pismo poświęcone naukom, sztukom i przemysłowi, Warszawa 1860, t. 3, s. 253-256.

wiecki i telechański będą dokończone. Na te baty spytał się król, czy one są z jednego drzewa, nakształt pińskich szachalcy, czyli też z tarcic budowane? Butrymowicz odpowiedział, „że te baty są budowane z dylów sosnowych ze smołą i żelazem tak, jak inne statki używane do handlu.”¹⁰

Kanał nie był jeszcze w pełni ukończony, ale było już komu po nim pływać: „jak przestano zaś strzelać, wyjechało na ten kanał (w Krystynowie, u Butrymowicza - C.W.) 20 chłopców małych: najstarsi byli od lat 14, którzy według swojej urody i wieku, mieli także maleńkie czółenka osmolone, a wiosłka czerwono malowane; sami zaś byli przybrani w uniform płócienny z błękitnymi obszlągami, w trzewikach i kapelusikach, na kształt majtków morskich; a wyjechawszy na ten kanał, różne swoje manewry czynili, to jest: tańcowali wkoło czółenkami, wyprzedzali jeden drugiego, zatapiałi jeden drugiego; czółna pełne wody wiosłem wylewali i z wody na czółna wskakiwali i zanurzali się i t. d., jednym słowem, pokazali to, że lud tutejszy jest jako ptastwo wodne, skoro tylko z jajka wyjdzie, wraz po wodzie pływa i onej się nie boi”¹¹.

W październiku 1784 r., na Sejmie w Grodnie, Jego Królewska Mość wygłosił mowę przed obu izbami Parlamentu. W pewnym momencie nawiązał do swojej wizyty na Polesiu: „Ale gdzieżem ia to widział tę piękną i kunsztowną Brygadę? Wszak to w tym Kraiu Pińskim, które we śródku, w sercu, że tak rzekę Państwa Polskiego leżący, nowe źródła dostatków, nowe pomyslności Kraiowi całemu obiecuie, iakoby na pociechę i nadgrodeż żałonych utrat, które nam w odleglejszych częściach losy przeciwne ponosić kazały. Niech Pińskim Obywatelom będzie od całego Narodu przyznana wdzięczność; ziemię i wodę poprawili iuż u siebie, i poprawiać chcą coraz bardziej, a to nie dla siebie samych tylko, lecz dla wszystkich swoich współ Obywatelów /.../



Pińsk i Pina na rycinie z warszawskiego Tygodnika Ilustrowanego, z lipca 1863 r.

Płynąłem, iechałem tam, gdzie dawniej przejazdu ludzie nie mieli. Zbliżony Wołyń do Litwy nowemi traktami, połączone iuż po części rzeki, a w czasie ażali nieodległym, połączone i morza przez kommunikacye, dadzą dowód, co rostopna Oyczyzny miłość może dokazać. Dadzą oraz dowód pamiętny, co winna iest Oyczyzna, kończącej teraz urządowanie swoje Komissyi Skarbowey Litewskiej, za której nad wiarę oszczędnym a iednak skutecznym rozrządzeniem. Kanał łączący Pinę z Muchawcem nietylko zaczęty, ale i po wielkiej części iuż uskutkowany (...)

Będzie pewnie ten przykład bodźcem dla następnych Kommisji, i będzie, spodziewam się, skłaniał powszechnie umysły Obywatelskie do przykładania się do tey, i podobnych imprez /.../. Przyznać muszę, że mnie te Pińskie widoki, i serdeczne tamtego Powiatu Obywatelów przyjęcie, tak zniewoliły, iż mi ciężko przychodziło z tamtego kraiu wyjeżdżać, gdy takoz nowo zrobiona wodna droga, przez znacznego Kraiu Pińskiego Obywatela, to iest: Hetmana Ogińskiego, z niego mnie wyprowadziła ku inszym poblizszym Powiatom, gdzie nowe widoki, nowe radości przyczyny sercu memu przyniosły”¹²

W okresie międzywojennym funkcjonowała, powołana do życia 19 kwietnia 1919 r. tzw. Flotylla Pińska, przemianowana 17 października 1931 r. na Flotyllę Rzeczną Marynarki Wojennej,

¹⁰ Dyaryusz bytności Najjaśniejszego Króla JMCI..., op. cit., s. 266-267.

¹¹ Ibidem, s. 272.

¹² Mowa J.K. Mci miana na Seymie Grodzieńskim przez rozłączeniem Izb dnia 23. Octobris 1784 [w:] Pamiętnik Historyczno-Polityczny, Warszawa 1784, t. 4, s. 1007-1008.

a która operowała w dorzeczu Prypeci, na tzw. *morzu pińskim*, a więc głównie na rzekach Pinie, Prypeci, Strumieniu i Jasiołdzie, a także na Kanale Królewskim. Flotylla walczyła m.in. w czasie wojny polsko-bolszewickiej, przy czym w obliczu rosyjskiej ofensywy, załogi zatopiły jednostki latem 1920 r. Po wojnie marynarkę rzeczną w tym rejonie rozbudowywano. Główną bazą flotylli był Pińsk, który stanowił port macierzysty dla ponad 100 jednostek bojowych, transportowych i pomocniczych, na które składały się m.in. kanonierki, monitory (opancerzone okręty artyleryjskie), kutry, trałowce, ścigacze, motorówki i holowniki. W pińskim porcie wojennym mieściły się koszary, schrony i hangary, w tym dla samolotów (w latach 1926-1937 stacjonowała tu eskadra hydroplanów), warsztaty, biura oraz hale dokowe i konstrukcyjne, a po przeciwnej stronie rzeki bazy paliwowe i składy amunicji.

Wiosną 1939 r. z części sił Flotylli utworzono Oddział Wydzielony rzeki Wisły. Do 17 września 1939 r. prowadzono głównie działania rozpoznawcze i patrolowe, przy czym udało się zestrzelić kilkanaście niemieckich samolotów. Wszystkie jednostki pływające ostatecznie zatopiono na rozkaz generała Franciszka Kleeberga po wkroczeniu Armii Czerwonej, w drugiej połowie września 1939 r., gdyż z powodu wyjątkowo niskiego poziomu wód na Pinie i wysadzonego mostu na Kanale Królewskim, nie można było płynąć w kierunku Bugu i Wisły.

W 1939 i 1940 r. większość statków podniesiono i włączono do radzieckiej flotylli dneprzańskiej (pińskiej). W tym samym roku przywrócono żeglugę na kanale - wszak zaprzyjaźnione ze sobą ZSRR i III Rzesza prowadziły ożywioną wymianę handlową... Po czerwcu 1941 r. kanał pełnił funkcje transportowe na rzecz hitlerowskich Niemiec i Wehrmachtu, tak więc wiosną 1943 r. miejscowi partyzanci, podobnie jak na Kanale Ogińskiego, wysadzili śluzę i szlak wodny został wyłączony z eksploatacji.



„Ostatni Mohikanin” - śluza Nr 10 współcześnie, foto autor, lipiec 2015



Kanonierka rzeczna (kuter opancerzony) radzieckiej Flotylli Pińskiej na pińskim nabrzeżu, foto autor, lipiec 2015

W tym miejscu wypada wspomnieć o zagadkowej śluzie Nr 10 na Kanale Ogińskiego. Pierwotnie znajdowała się ona tuż za wypływem kanału (około 0,5 km) z jeziora Wygonowskiego w kierunku rzeki Szczara. Zapewne tak jak pozostałe była drewniana i została uszkodzona w trakcie działań frontowych I wojny światowej. Jednak przed drugą wojną światową na kanale pobudowana została betonowa śluza ze stalowymi wrotami, około 2,0 km dalej, tuż przy ujściu kanału do Szczary. Obecnie jest ona nieczynna, pierwsze wrota od strony rzeki są „na stałe” uchylone, drugie wrota są „na stałe” zamknięte, a poziom wody reguluje pobliski jaz.

Trudno ustalić datę wzniesienia tej „nowej” budowli wodnej. Wskazówką może być napis z nazwą wytwórcy metalowych urządzeń tejsze śluży. Nazwa ta zaś brzmi: „L. ZIELENIEWSKI I FITZNER - GAMPLER S.A. KRAKÓW”. Firma ta była (i jest!) jedną z najstarszych na ziemiach polskich fabryk produkujących stalowe maszyny i urządzenia, a jej początki sięgają 1804 r. (*nota bene* 10 kwietnia 1804 r. ponownie oficjalnie uruchomiono dla żeglugi Kanał Ogińskiego, po rosyjskiej przebudowie). W trakcie tych ponad dwóch setek lat produkowano m.in. elementy powozów, maszyny rolnicze, kotły i maszyny parowe, armaty dla powstańców styczniowych(!), konstrukcje mostowe, urządzenia wodociągowe. Tuż przed wybuchem I wojny światowej firma buduje dla austriackiej straży granicznej uzbrojony bocznokołowiec, a dla żeglugi pasażerskiej trzy parostatki, rozpoczynając produkcję silników spalinowych oraz wagonów kolejowych (ponoć ciała zabitego w Sarajewie następcy tronu austro-węgierskiego arcyksięcia Ferdynanda i jego małżonki Zofii zostały przetransportowane do Wiednia chłodnią wagonową ich produkcji). W czasie wojny fabryka remontuje samochody wojskowe i sprzęt artyleryjski oraz produkuje granatniki. W odrodzonej Polsce główną produkcją są kolejowe wagony towarowe i osobowe. Firma wchodziła wielokrotnie w fuzje z innymi przedsiębiorstwami pokrewnych branż, wielokrotnie zmieniając nazwy i status prawny.



Monitory rzeczne ORP „Kraków” i ORP „Wilno” na Wiśle w Krakowie, w lipcu 1926 r.,
źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe

Ta interesująca nas nazwa koncernu, a konkretnie „Zjednoczone Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A.” obowiązywała w latach 1928-1939. Ponieważ fuzja nastąpiła w październiku, wnioskować należy, że śluza oraz jej urządzenia została oddana do użytku najwcześniej w 1929 r., a najprawdopodobniej w 1933 r. Firma „L. Zieleniewski... S.A.” zaprojektowała i wybudowała w Krakowie oraz przekazała w 1926 r. Polskiej Marynarce Wojennej dwa bliźniacze okręty-monitory: ORP „Kraków”¹³ i ORP „Wilno”, będące płaskodennymi rzeczными jednostkami artyleryjskimi o wyporności ponad 70 ton, uzbrojonymi pierwotnie w haubicę 100 mm (na rufie)

13 Po samozatopieniu przez polską załogę w dniu 21 września 1939 r. w pobliżu wsi Kuźliczyn, na styku Kanału Królewskiego i Piny, w okolicach śluży Pererub, został jeszcze w tym samym miesiącu podniesiony przez Rosjan i włączony w dniu 24 października 1939 r. do radzieckiej Floty Dnieprzańskiej (od 17 lipca 1940 r. radzieckiej Floty Pińskiej) jako „Smoleńsk”. Tuż po 22 czerwca 1941 r. dopłynął Kanałem Królewskim aż pod Kobryń, a więc na rzekę Muchawiec. Ostatecznie samozatopiony przez radziecką załogę na Desnie - lewostronnym dopływie Dniepru, w dniu 12 września 1941 r.

i dwa działa 75 mm (wieża na śródokręciu) oraz 4 karabiny maszynowe. Planowo okręty miały działać na Wiśle, Bugu i Narwi, stacjonując w Modlinie; jednak wiosną 1927 r. ostatecznie trafiły do I Dywizjonu Bojowego Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku. Operowały więc m.in. na Pinie, Prypeci i Jasiołdzie. Niektóre monitory rzeczne (z uwagi na niskie zanurzenie do około 0,5 m) mogły pływać również po Kanale Ogińskiego, a wszystkie po Kanale Królewskim (gdzie śluzy były szersze o około 3 m). Skądinąd wiadomo, że jednostki Flotyli Pińskiej, po gruntownym remoncie i odbudowie kanału, a więc na przełomie lat 20. i 30. XX wieku, dopływały do Telechan. Mogło się więc zdarzyć (jeśli pozwoliła na to ich ówczesna szerokość), że do poszczególnych śluz (bo zapewne wykonano urządzenia nie tylko dla jednej śluzy) uzbrojonych w stalowe urządzenia firmy „L. Zieleniewski... S.A.” dopływały stalowe monitory firmy „L. Zieleniewski... S.A.”, choć w tym konkretnym przypadku (szerokość tych dwóch monitorów to 6,0 m) mogły one raczej dopływać jedynie do początków Kanału Ogińskiego i pierwszej śluzy od strony Jasiołdy.

Zakończenie

Trudno stwierdzić, który z kanałów - Ogińskiego czy Królewski - powinien być uznawany za pierwszy polski (rządowy) kanał żeglowny. O ile nie budzi wątpliwości, że budowę Kanału Ogińskiego rozpoczęto o 10 lat wcześniej, o tyle trudno ustalić datę końcową tej inwestycji i sądzić wypada, iż zakończono ją nawet kilka, może kilkanaście miesięcy później niż w przypadku Kanału Królewskiego. Symboliczną klamrą spinającą te dwie drogi wodne jest podróż i rejs króla Stanisława Augusta Poniatowskiego, tak więc oba kanały powinno się wymieniać równocześnie i tak samo chronologicznie. Jak słusznie rzekł do króla Stanisława Mateusz Butrymowicz: „kanał telechański, jest to rodzony brat starszy kanału muchawieckiego”¹⁴.

W wyniku europejskiego porozumienia ze stycznia 1996 r., rewitalizowany Kanał Królewski stać się ma w przyszłości elementem Międzynarodowej Drogi Wodnej E 40, idącej jak niegdyś: z Gdańska w górę Wisły przez Warszawę, następnie przez Bug do Terespoła i dalej przez Brześć, Kobryń i Pińsk do Prypeci, a ostatecznie w dół Dniepru do Kijowa, Chersonia i Morza Czarnego. O ile dawny tor wodny Kanału Ogińskiego jest na większości swych odcinków zarośnięty i nieżeglowny, o tyle Kanał Królewski wciąż pełni rolę śródlądowej drogi wodnej.

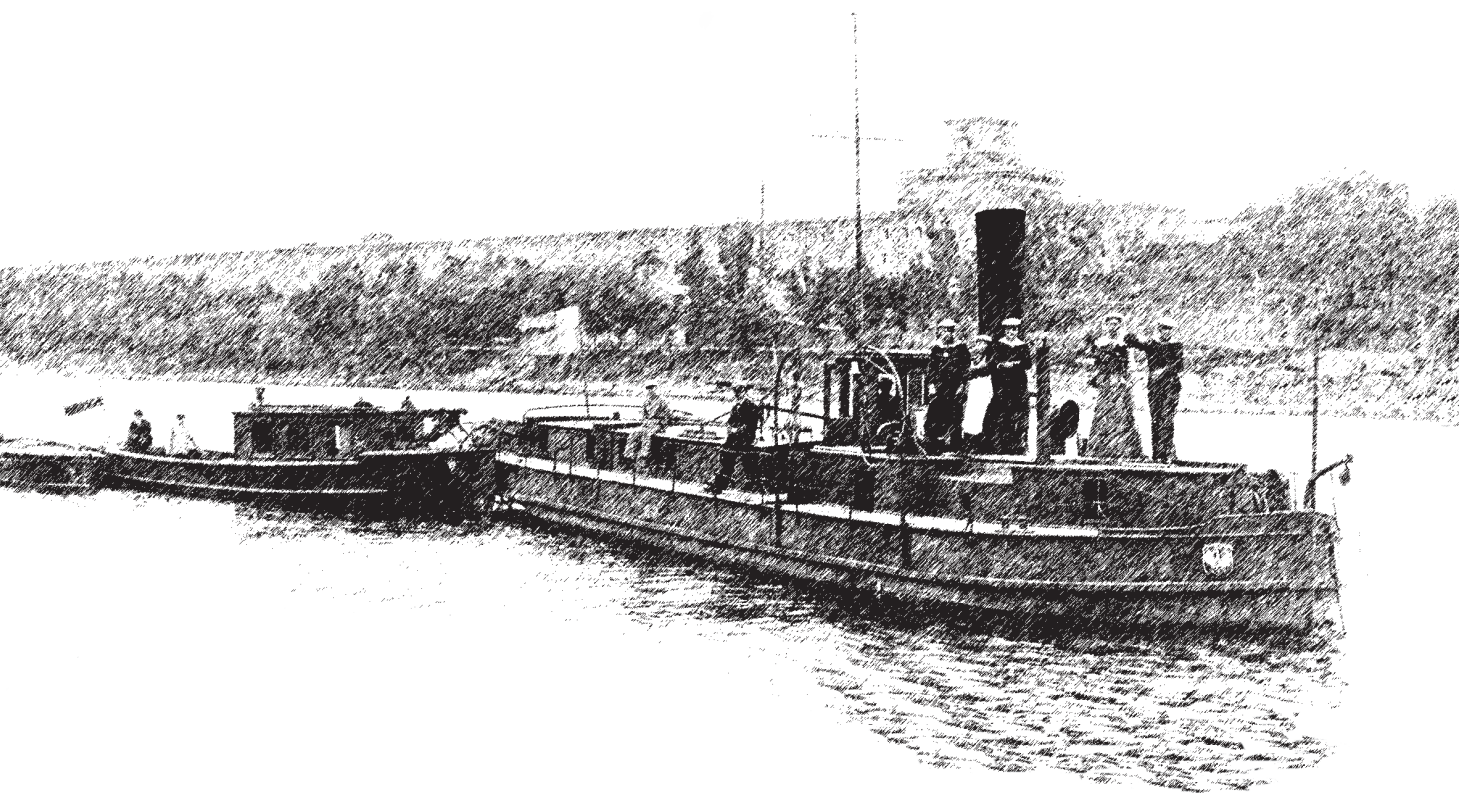
Niestety, ujście Muchawca do Bugu oraz polski fragment Bugu, jak i znaczna część dolnej Wisły są mało, a okresowo, zupełnie nieżeglowne. Po niemal 2,5 wiekach od chwili rozpoczęcia budowy, wciąż aktualne pozostają słowa pewnego obywatela z Brześcia, skierowane do szypra Stachowskiego w 1787 r.: „Kanał Muchawiecki jeszcze nie dokończony...”.

Jeszcze wiosną 1784 r. pisano: „*Prypec* także, mogła by służyć bardzo, do komunikacji morza Bałtyckiego z Czarnym, gdy by ją złączono kanałem z *Bugiem*, który poniżej Warszawy, wpada w Wisłę. Na ów czas statki szły by z Gańska Wisłą aż do *Bugu*, z tego, kanałem iuż dawna będącym w proiekcie do *Prypeci*, a zaś tą do *Dniepru*, i nim do Chersonu. Jak przedziwna komunikacja, dwoiakiemu morza, które tak przeciwne mają *Clima*, i tak różnych w cale dodają produktów. Jaki by przez to w Polsce nie powstał handel własny, i przewoźny! I iakby nieożyły przemysł, i czynność w tym pustym kraju! (...) Przedtym podawano także proiekct złączenia *Niemenu*, z *Prypecią* w Litwie, i okazano łatwość, i użyteczność tego; ale cóż mogło przyiść kiedy do skutku w Polsce”¹⁵?

14 Dyaryusz bytności Najjaśniejszego Króla JMCI..., op. cit., s. 276.

15 Dalsze wiadomości o handlu, i żegludze nowej na Czarnym morzu, [w:] Pamiętnik Historyczno-Polityczny, Tom 2, Warszawa 1784, s. 561-562.

Polskie flotyle rzeczne w działaniach wojennych



Flotylle rzeczne w strukturze i planach obronnych II Rzeczypospolitej

Flotillas in structure and defense plans of the II Polish Republic

Flotylle rzeczne to struktury organizacyjno-zadaniowe, które mają swoje miejsce w najnowszej historii Polski. Impulsem do ich „narodzin” były walki o granice niepodległego państwa, ze szczególnym nasileniem na froncie wschodnim. Formuła tematu skłania autora do zastanowienia się nad kilkoma kwestiami: po pierwsze, jakie wnioski wysnuto z organizacji i działań bojowych flotyll rzecznych w latach 1919 – 1920; po drugie, w jakim zakresie zostały one wykorzystane w procesie planowania i rozwoju sił morskich w okresie międzywojennym i wreszcie, czy znalazły one swoje zastosowanie w planach wojennych II Rzeczypospolitej?

River flotillas are organizational and task structures that have their own place in the history of Poland. The impulse for their “birth” were fights for the borders of an independent state, with their particular intensity on the eastern front. The formula of the subject induces the author to think about a few issues: firstly, what conclusions have been drawn from the organization and activities of combat river flotilla in the years 1919 - 1920; secondly, to what extent they were used in the planning and development of naval forces in inter-war period and, finally, whether they have found their application in war plans of the Second Polish Republic?

„...aby marynarka wojenna mogła osiąść odpowiedni do rozwoju klimat, musi ona mieć pewną niezależność organizacyjną, a jej program morski musi być zawczasu swobodnie, a fachowo ułożony i realnie przystosowany do potrzeb państwa”¹.

Naszym zdaniem, w tym krótkim komentarzu zostało najtrafniej wyrażone to wszystko, czego potrzebowała Polska z chwilą dojścia do morza. Czas i warunki, które przywołujemy powodują, że wspomniany tu „klimat i program morski” były bardzo odległe, gdyż jesienią 1918 r. Polska dopiero budziła się do niepodległości i co należy podkreślić, była „krajem bez granic”². Sprawa była tak zawiła, że w 1920 r. Maria Dąbrowska nie bez powodu pytała, o „te miejsca, gdzie się ona kończy, gdzie styka z innymi ziemiami, któż z nas umie je dziś wskazać bez omyłki? Myśmy prawie granic naszych zapomnieli! [...] Granice dawnej Rzeczypospolitej Polskiej przed z górą stu laty wsiąkły w dziedzinę trzech obcych państw, zostały przez nie wessane i pożarte. Zrobili nasi wrogowie wszystko, aby zatracić ich ślad. Znaliśmy długo tylko granice trzech zaborów”³. Równie kłopotliwą, by nie powiedzieć, że tragiczną spuścizną była ugruntowana odrębność dzielnicowa, trwalsza, aniżeli chwilowa „radość z odzyskanego śmietnika”⁴.

A Polacy? Bo przecież trudno mówić o narodzie, skoro przez lata zaborów był on pozbawiony „wspólnych doświadczeń samodzielnego myślenia i działania politycznego”⁵. Konsekwencje tego

1 J. Ginsbert, Program morski Rzeczypospolitej, „Polska Na Morzach” 1942, z. VI, s. 4.

2 R. Wapiński, Historia polskiej myśli politycznej XIX i XX wieku, Gdańsk 1997, s. 165.

3 M. Dąbrowska, O zjednoczonej Polsce, jej mieszkańcach i gospodarstwie, Warszawa 1921, s. 9-10.

4 J. Kaden Bandrowski, Generał Barcz, Kraków – Wrocław 1984, s. 43.

5 W. Wasutyński, Dzieła wybrane, t. I, wybór i opracowanie W. Turek, W. Walendziak, Gdańsk 1999, s. 165.

stanu rzeczy ujawniły się gwałtownie. „W tym splocie sprzecznych namiętności – pisał świadek wydarzeń Władysław Pobóg-Malinowski – poczucie odpowiedzialności jeszcze spało; nie rozumiano jeszcze, że zdobycz na jednym odcinku nieraz powodować musi szkody większe na innych; wcale nie dostrzegano jeszcze praw, w życiu zbiorowym wiążących przyczyny i skutki w jeden wspólny łańcuch. Odzywały się wreszcie nieoczekiwane konsekwencje naszej starej tradycji – długotrwałej walki z zaborcami i ich rządami; w ramach państw obcych byliśmy przez kilka pokoleń czynnikiem nie twórczym, ale destrukcyjnym; kolizja z prawem zaborców była dla nas obowiązkiem i cnotą narodową – nauczyliśmy się w długiej niewoli opierać się władzy, gdzie i jak się tylko dało, lekceważyć jej zarządzenia, oszukiwać ją i okłamywać; weszło to głęboko w naszą krew, zagnieździło się w przyzwyczajeniach – słabo w Poznańskim, mocniej w Galicji, najsilniej w zaborze rosyjskim, - i w przełomowym okresie odrodzenia, a nawet w ciągu kilku pierwszych lat niepodległości grało żywym echem w postawie większości społeczeństwa wobec państwa, rządu i władz, choć były to już instytucje własne – polskie”⁶. Polska – czytamy na łamach ówczesnej *Myśli Narodowej* – „powstała po czteroletniej wojnie światowej i rodziła się przez trzy lata wojny z bolszewikami. Ta siedmioletnia zawierucha wszystkie istniejące w kraju stosunki wywróciła do góry nogami. Nauka, kultura, sztuka, nieoparte zresztą o jakikolwiek własny ustrój państwowy i pozbawione opieki rządu własnego, jeśli nie wprzęgły się w rydwan wojny, zasnęły w letargu, złożone w lamusie rupieci, podczas wojny bezwartościowych. Wśród tragedii rodzinnych, w popiołach zgłiszcz domowych, w ucieczce z siedzib własnych zamrzeć musiało wszelkie życie intelektualne. Największy wróg intelektu, głodny żołądek stał się troską ogółu i celem codziennych zabiegów”⁷.

Jak w tej sytuacji „wyglądało” wojsko? Odwołamy się tu do *Ustawy Rządowej z dnia 3-go maja 1791 roku*, w której zapisano, że było niczym innym tylko „wyciągniętą siłą obronną i porządną z ogólnej siły narodu”⁸. Wobec powyższego, u progu niepodległości, nie można było oczekiwać „armii bez skazy”. Niemiecki historyk Jochen Böhrer napisał, „Gdy w 1918 roku z tej zbieraniny powstawało polskie wojsko, brakowało nie tylko broni, amunicji, mundurów i wspólnego języka komendy, ale także dyscypliny i poczucia braterstwa broni. W istocie jeszcze kilka miesięcy wcześniej wielu z tych żołnierzy stało po przeciwnych stronach i strzelało do siebie. Podziały polityczne między przywódcami wojskowymi – Józefem Piłsudskim z pierwszego lewicowego rządu w Warszawie, a Józefem Hallerem i Józefem Dowbor-Muśnickim ze strony opozycji endeckiej w Paryżu i polsko – niemieckiego pogranicza – jedynie zaostrzały te animozje”⁹. O tym, że tak było pisał w swoich wspomnieniach najbliższy współpracownik kadm. Kazimierza Porębskiego, ówczesny kapitan mar. Mieczysław Burhardt. „Dopiero tu (w Warszawie – A. D.) pojąłem – stwierdza, poczyniwszy dłuższe obserwacje - jak głębokie różnice poglądów, umysłowości, a nawet manier towarzyskich, już nie mówiąc o akcentach mowy – wywarły wśród nas granice zaborów. Wystarczyło mi jednego kwartału, w tym swoistym konglomeracie, by zrozumieć, iż wiele lat upłynie, zanim te różnice, te ohydne ślady rozbiorów Polski znikną, a posiew jedności narodowej zrobi z nas jednolity łań”¹⁰. To oficerowie, a marynarze? O tych z Flotyli Pińskiej Karol Taube pisał: „Według starych tradycji wojskowych należałoby całą gromadkę zamknąć na parę tygodni do paki, na lekkie przypomnienie, że są marynarzami, a nie cywilami, lecz w stosunku do tego elementu marynarskiego, z którym mieliśmy do czynienia w zaraniu polskiej siły zbrojnej – byłaby to fatalna metoda wychowawcza. Przecież mieliśmy przed sobą oddziałek, właściwie zlepek z marynarzy byłych flot rosyjskiej, niemieckiej i austriackiej. Każdy z nich robił już rewolucję w zaborczej marynarce – narzucenie, więc im ostrymi metodami formalnej dyscypliny mogłoby zniszczyć w nich tę prawdziwą

6 W. Pobóg-Malinowski, *Najnowsza historia polityczna Polski 1864-1945*, t. 2, cz. 1, Londyn 1956, s. 7-8.

7 *Zakładziny*, (G-or), *Myśl Narodowa* 1922, nr 2, s. 5.

8 *Konstytucje w Polsce, wybór i opracowanie T. Kołodziejczyk, M. Pomianowska*, Warszawa 1990, s. 18.

9 J. Böhrer, *Wojna domowa. Nowe spojrzenie na odrodzenie Polski*, tłum. R. Sudół, Kraków 2018, s. 20.

10 *Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej (dalej: AMMW)*, sygn. R 17; M. Burhardt, *Wspomnienia z Departamentu Spraw Morskich i Kierownictwa Marynarki Wojennej w latach 1919-1928*, s. 5, (mps).

wartość żołnierza, jaką każdy z nich posiadał – dyscyplinę bojową”¹¹. Znany z wysokiej wymagalności kmdr Witold Zajączkowski, skierowany do Torunia na stanowisko dowódcy „kompanii zbórnej” pisał o swoich podwładnych: „Moja kompania składała się z wybiórków ludzkich najgorszego gatunku. Dużo było ponemieckich podoficerów i marynarzy, zrewoltowanych, złodziei, rabusiów lub też słabych na umyśle, jako grupa podstawowa, jeżeli nie liczebnie, to w każdym razie nadająca charakter całej kompanii. [...] Utrzymać całe to towarzystwo w karcach bez rozstrzelania kilku na postrach innym było niepodobieństwem. Kary aresztu nie pomagały. To też więzienia wojskowe i areszty garnizonowe były przepełnione”¹². Współcześni maryniści, którzy tamto pokolenie marynarzy kreuja na niepokalanym patriotów, winni wziąć to sobie, i do serca i pod uwagę!

„Nasz żołnierz jest dobry i bitny – pisał w liście z frontu płk. Józef Jaklicz, – choć za krótko jest w polu, żeby stał się zahartowany na ogień taki, jaki miał miejsce w wojnie światowej. Jednak wytrzyma on wszystko, jeśli będzie miał pewność, że czuwa nad nim oficer, będący przy nim stale i dzielący z nim wszystko, a takich oficerów jest może 20-30%. Reszta to hołota, niewarta miana oficera. [...] Przyjechawszy do pułku, zastałem kilku oficerów bez dystynkcji i stwierdziłem, że zdjęli je ze strachu, bo bolszewicy wziętych do niewoli oficerów rozstrzelują. Czy żołnierz może mieć do takiego oficera zaufanie? Mam w pułku kompanie po 120 ludzi prowadzone tylko przez jednego oficera, w innych pułkach prowadzą kompanie nawet sierżanci. Normalnie powinno być czterech oficerów na kompanię. A jednak falangi oficerów kręcą się bezczynnie na naszych tyłach, po etapach i improwizowanych szkołach i o nich Naczelne Dowództwo w dzisiejszym rozgardiaszu nic nie wie i nie może ich zmusić, by poszli na front. Ich psim obowiązkiem jest pójść, choćby uciec na front, dziś nikt nie zatrzymuje oficera w sztabie, ale oni wczepili się jak wesz kożucha dobrego dekunku i wolą żyć w państwie, którego granicą będzie Bug, wolą nawet gnąć w jarzmie pruskim czy rosyjskim, byle tylko nie zginąć, albo nie być rannym. Mam więcej szacunku dla głupiego umysłowo oficera czy szeregowca, który czynem stwierdza, że jest Polakiem wolnym i bije się za wolność i chce za tę wolność zginąć, niż dla wielce wykształconego inteligenta, który wygłaszać będzie mądre i długie sentencje, sprzeczać się i krytykować rząd czy Naczelne Dowództwo czy dyplomację, zamiast wziąć karabin, stulić gębę i iść się bić”¹³. I jeszcze jedna na ten temat opinia, tym razem gen. Władysława Sikorskiego, który pisał: „A czy nie obserwowaliśmy w lipcu 1920 r. nawet i takich, na szczęście bardzo nielicznych oficerów, którzy pamiętając przykre chwile przeżyte wśród zbuntowanych żołnierzy zaborczych armii, zrywali lub zakrywali skrętnie swe epolety oficerskie, by według swej naiwnej i tchórzliwej rachuby schlebiać masie żołnierskiej, której drgnień duszy nie odczuwali, ani nie pojmowali zresztą nigdy przedtem”¹⁴. Mimo licznych niedoskonałości i niehonorowych zachowań, ufajmy, że jednak niewielkiego odsetka oficerów, ta armia spowodowała, że w huku jej działań „rodziła się Polska”¹⁵. Była „oczkiem w głowie” i „pierwszą miłością” Piłsudskiego, który piętrzące się przed nią, ponad wyobrażenie trudności, rozwiązywał z uporem i wiarą w swą szczęśliwą gwiazdę¹⁶. Miał świadomość, że okropne warunki panujące w „Jego” wojsku, wynikają z katastrofalnego stanu całego kraju i obawiał się, że ta sytuacja mogłaby z każdego wcielonego żołnierza uczynić wroga państwa, któremu miał służyć. Był w tej sytuacji zwolennikiem armii ochotniczej, gdyż uważał, że „ochotnicy znosić będą biedę materialną znacznie łatwiej niż żołnierz, który z musu przychodzi. Żołnierze z poboru w wielkiej liczbie z podejrzliwością patrzyli na stałość państwa polskiego, w ich oczach Polska nie wytrzymała jeszcze próby życia”¹⁷.

11 K. Taube, *Figle diablika błot pińskich ze wspomnień marynarza*, Oświęcim 2016, s. 32.

12 W. Zajączkowski, *Lata młodości i wojna światowa na Bałtyku*, Toronto 1970, s. 171-172.

13 J. Jaklicz, *Żołnierz 2-giej Rzeczypospolitej*, w: *Zeszyty Historyczne*, Paryż 1976, z. 35, s. 136-137.

14 W. Sikorski, *Nad Wisłą i Wkrą. Studium z polsko – rosyjskiej wojny 1920 roku*, Lwów-Warszawa-Kraków 1928, s. 220.

15 J. Odziemkowski, *Armia i społeczeństwo II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1996, s. 7.

16 S. Sierpowski, *Między wojnami 1919-1939*, cz. 1: lata 1919-1929, w: *Dzieje powszechne XX wieku*, t. I, Poznań 1998, s. 125.

17 Szerzej na ten temat zob. J. W. Wysocki, *Rola czynu zbrojnego 1915-1918 w wybicciu się na niepodległość*, w: *Przegląd Historyczno-Wojskowy* 2008, t. 9, nr 5, s. 15-26.

Tych kilka refleksji natury ogólniejszej kieruje naszą uwagę na wąziutki wycinek wojskowej i społecznej rzeczywistości, którą w ówczesnych warunkach była flotylla rzeczna. Nie podzielam pesymizmu Tymoteusza Pawłowskiego, który uważa, że: „Flotylla Rzeczna jest chyba jedną z najbardziej tajemniczych formacji niepodległej Rzeczypospolitej”¹⁸. Swoje zastrzeżenie opieram na przekonaniu, że wbrew powielanym opiniom części środowiska polskich marynistów, z przywołaną włącznie, problematyka flotylli rzecznych jest dość dobrze opisana i raczej bezzasadne jest oczekiwanie, że możemy wnieść do dotychczasowej wiedzy jakieś istotne nowe elementy¹⁹. Co najwyżej możemy pokusić się o zweryfikowanie istniejących ocen na zasadność ich organizacji i bojowego użycia oraz zrationalizować pogląd na ich miejsce w strukturze naszych sił morskich. To, co rzeczywiście dominuje w analizach i badaniach marynistycznych dotyczy przede wszystkim morza i floty wojennej operującej na nim, bo taka jest logiczna konstrukcja bezpieczeństwa morskiego państwa. Jeśli do tego uwzględnimy fakt, że ostatnia propozycja organizacji flotylli rzecznej przedłożona przez kmdr por. Romana Kanafoyskiego pochodziła z 1946 r., to przyznamy, że upływ czasu i postęp techniczny w dziedzinie flot wojennych usunęły, tę dość egzotyczną problematykę w cień zapomnienia²⁰. Jej wskrzeszanie po upływie stulecia ma już tylko walor czysto historyczny i to jeszcze o dużym zabarwieniu sentymentalno – emocjonalnym. Nie wykluczałbym również i takiego podejścia, że jest to swoiste remedium na naszą współczesną niemoc flotową. Gdyby w istocie tak było, to oznaczałoby, że rację miał Donald Tusk, który w swoim exposé konstatawał, że „wszystkie ekipy przyczyniły się do tego, że Polska odwracała się plecami do swojego morza”²¹. Skoro flotyllę rzeczna uznano za składową marynarki wojennej, to oznacza, że i ona wpisywała się w kondycję polityki morskiej państwa.

Zgołą inną przyczynę wskazał płk. (gen.) Tadeusz Kutrzeba, którego zdaniem „Nie publikowano dotąd nic szerszego z naszej kampanii na Ukrainie, dlatego, że z konieczności trzeba było, oprócz działu wojskowego niejedno powiedzieć z kwestii zewnątrzno - politycznej o przyjaciółach i sąsiadach, a w tych sprawach polecił Marszałek Piłsudski zachować milczenie przez 10-15 lat. Minał już okres kurtuazyjnego milczenia, a jednocześnie Wódz Naczelny zamknął oczy na wieki. Przed nim jeszcze odeszło w zaświaty szereg wyższych dowódców i szefów czynnie występujących w kampanii ukraińskiej: ataman Petlura, gen. Listowski, Romer, Iwaszkiewicz, Szubert, Kessler, Julian Stachiewicz. Jeszcze parę lat i szereg tych, którzy kampanię tę znają z własnych przeżyć na wyższych szczeblach dowodzenia, stopnieje jeszcze więcej. Powstać może legenda nie dająca się sprawdzić”²². Uważam, że niebezpieczeństwo, przed którym przestrzegał Kutrzeba nie było pozbawione podstaw. Flotylla rzeczna jest tego najlepszym przykładem.

Genezę „wyprawy kijowskiej” wyjaśnił szef Oddziału Operacyjnego Naczelnego Dowództwa płk. szt. gen. Waclaw Stachiewicz w studium „Nasz system obronny na froncie wschodnim”. Stał na stanowisku, iż „jej cel był wyjątkowo defensywny, i że kierowała nią zasada obrony słabszego przez bicie silniejszego w chwili, kiedy znajduje się on jeszcze w stanie niezorganizowanym i nieugrupowanym do walki”. Pogląd ten, czytamy w artykule opublikowanym na łamach *Mysli Narodowej*, był w „swoim czasie szerzony, a są pisarze, którzy z tego punktu widzenia gotowi są uważać

18 T. Pawłowski, Flotylla Pińska, Morze, Statki i Okręty 2008, nr 7-8, s. 43.

19 Zob. K. Taube, O. Żukowski, Zarys historii wojennej flotylli rzecznych, Warszawa 1931; J. W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Warszawa 1994; tenże, Wojenne flotylle wiślane, Warszawa 1997; J. Bartlewicz, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-sowieckiej 1918-1920, Oświęcim 2013; I. Bieniecki, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935 w świetle sprawozdań inspektorów armii i oficerów Korpusu Kontrolerów, Toruń 2005; J. Przybylski, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-rosyjskiej 1919-1920, w: Słupskie Studia Historyczne 1995, nr 7; Przedmiotowej problematyce zostały również poświęcone liczne artykuły w: Przeglądzie Morskim, Biuletynie Historycznym Muzeum MW, Nautologii oraz w magazynie Morze. Statki i Okręty. Warto również zapoznać się z wieloma relacjami „świadków tamtego czasu” zgromadzonymi w Archiwum Muzeum MW.

20 Zob. I. Bieniecki, Kmdr por. Roman Kanafoyski i jego projekt wykorzystania jednostek flotylli rzecznej do ochrony i obrony granic, Nautologia 2000, nr 2 (134), s. 51-53.

21 R. Toczek, Refleksje o polityce morskiej, tamże 2016, nr 153, s. 62.

22 T. Kutrzeba, Wyprawa kijowska 1920 roku, Warszawa 1937, s. 8.

wyprawę kijowska za imprezę najzupełniej pod względem wojskowym udaną. [...] że dzięki niej odepchnęliśmy bolszewickie wojska tak daleko, że chmury ich, które miały być pod Warszawą w maju, znalazły się tam dopiero w sierpniu. Prócz tego znaczna część walk odbyła się nie na terytorium polskim, lecz na Polesiu i Podolu wśród niezamieszkałych bagien, lasów i pisaków". Interesująca jest tu inna konstatacja Stachiewicza: „gdybyśmy nie byli błędnie ocenili położenia nieprzyjaciela i jego zamiarów i uderzyli na jego faktyczne główne zgrupowania nad Górną Dźwiiną i Górnym Dnieprem, bylibyśmy, jeżeli działania zaczepne faktycznie dałyby powodzenie, wygrali wojnę wcześniej i na obszarach bardziej na wschód położonych”²³. O „błędnej ocenie sytuacji” pisał również Kutrzeba²⁴.

Do publicznego „obiegu” trafiła również mniej budująca ocena sformułowana przez tzw. „postępowe koła angielskie”, w której pisano: „Z czysto wojskowego punktu widzenia była to najosobliwsza kampania obronna, jaką zna historia. Popędzono na złamanie karku do wnętrza południowej Rosji, wtargnięto do Kijowa i podążono jeszcze daleko na południowy - wschód od Kijowa w kierunku Morza Czarnego. Zatrzymano się na linii dwakroć dłuższej od dawnego frontu, tworzącej wielki występ, który nie dałby się w żadnym razie utrzymać, nawet gdyby siły polskie były kilkakrotnie liczniejsze niż w rzeczywistości. Jeśli tak wyglądała akcja obronna gen. (sic!) Piłsudskiego, jest on najbardziej nieudolnym generałem, jakiego znaleźć można poza granicami Chin”²⁵. Najprawdopodobniej takie i podobne komentarze miały swoje przyczyny w niechętnym stosunku brytyjskiej opinii do „rodzącej” się Polski. Coś było jednak na rzeczy, skoro gen. Sikorski pisał: „Z czasem jednak na ten korzystny nastrój zaczęły oddziaływać w sposób ujemny dwie nader ważkie i brzemiennie w konsekwencje przyczyny. Jedną z nich był nieopatrznie przez polskie partie polityczne rozpoczęty i zbyt głośno prowadzony spór na temat celów wojny, którego wczas opanować, ani zniwelować nie potrafił rząd Rzplitej. Drugą przedstawiała niezwykle zręczna i bardzo umiejętnie prowadzona propaganda sowiecka podjęta z końcem 1919 r., na rzecz rzekomo szczerzego i korzystnego dla Polski pokoju”²⁶. To również „klimaty”, które miały wpływ na to, że „wyprawa nie przyniosła oczekiwanych rezultatów operacyjno – taktycznych i politycznych”²⁷. Rekompensatą miała być „zdobycz materialna na Bolszewikach, dwukrotnie przewyższająca wszystkie koszty poniesione przez nas na armię”²⁸. Rozwój wypadków wojennych spowodował, że i ta „korzyść” okazała się iluzoryczna, a rzeczywistość frontowa zaczęła przypominać tę najgorszą, znaną z okopów „wielkiej wojny”.

W tej gmatwaninie sprzecznych sygnałów przychodzi nam odnaleźć flotyllę rzeczną, dokonać jej oceny oraz wskazać, jakież to wnioski wyciągnięto z „epopei poleskiej” na rzecz przyszłych rozwiązań flotowych? Zastrzegam, iż zadanie nie należy do łatwych, a to, dlatego, że od 28 listopada 1918 r. „bardziej chcemy, niż możemy”. Już wielokrotnie wskazywałem, że flota wojenna nie bierze się z „dekretu”, tylko realnych potrzeb i możliwości państwa²⁹. A te w interesującym nas czasie były wyjątkowo skromne. Karol Korytowski przypomniał i wypomniał, że „kierunek naszej ekspansji na wschód zastąpił nam ekspansję na morzu”³⁰. To długotrwałe odwrócenie się od morza miało swoje polityczne, społeczne i ekonomiczne następstwa. Przecież gros oficerów, którzy sukcesywnie ściągali do Warszawy trwało w przekonaniu, że „zmartwychwstała Polska” wyjdzie na morze, a oni pod jej banderą podejmą służbę. Jakież musiało być ich zdumienie i niepokój przeciągający się na kilka miesięcy 1919 r., gdy do ich uszu docierały żartobliwe komentarze

23 W rocznicę, (autor pod inicjałami J. R.), Myśl Narodowa 1922, nr 17, s. 2.

24 T. Kutrzeba, Wyprawa kijowska..., op.cit., s. 113.

25 W rocznicę..., op. cit., s. 3.

26 W. Sikorski, Nad Wisłą..., op. cit., s. 215.

27 W. Jędrzejewicz, Józef Piłsudski 1867-1935. Życiorys, Londyn 1993, s. 82-82; J. Garlicki, Józef Piłsudski 1867-1935, Warszawa 1988, s. 227.

28 Zdobycie Kijowa, Myśl Niepodległa 1920, nr 500, s. 475.

29 Zob. A. Drzewiecki, Polska Marynarka Wojenna od Drugiej do Trzeciej Rzeczypospolitej. Studium bezpieczeństwa morskiego państwa, Gdynia – Oświęcim 2016, (zwłaszcza rozdz. 1., podrozdział 1.2.).

30 K. Korytowski, Marynarka Wojenna a kolonie, Przegląd Morski 1937, nr 94, s. 13.

w rodzaju: „na północy może morze, może nie”. Z treści rozsyłanych telegramów wynikało, co innego, że „każdy żołnierz lub marynarz, obojętnie, gdzie się chwilowo znajduje, jest Polsce bardzo potrzebny, a zwłaszcza pewna liczba oficerów i specjalistów wojskowych”³¹. Bezczynność niszczy wojsko, o tym wiemy z historii wojen i wojskowości. W tym przypadku tę zależność potwierdzało życie, a z takim namaszczeniem opisywany „dekret” miał uwolnić Warszawę od „zrewoltowanych grup marynarzy”. Modlin, do którego zostali dyslokowani, przy pierwszym kontakcie robił wrażenie „ponurego więzienia”³². Zaadoptowany przez marynarzy stał się ich pierwszą bazą, w której od napraw i porządkowania koszar oraz wiosłowania na poniemieckiej łodzi rozpoczynała swój praktyczny żywot Polska Marynarka Wojenna. W ówczesnej sytuacji „pierwszym zadaniem Sekcji MW było utworzenie kadry personalnej przyszłej marynarki polskiej. Sekcja Marynarki przystąpiła do tworzenia z oficerów, podoficerów i marynarzy z byłych flot zaborczych, a także z ochotników – 1. Batalionu Morskiego oraz Flotylli Wiślanej, powstałej z jednego stateczku i kilku łodzi motorowych, które były uzbrojone jedynie w karabiny maszynowe i służyły początkowo jedynie do celów szkoleniowych”³³. Bohdan Wroński trafnie podkreślił, że „marynarka wojenna, podobnie jak wiele innych części składowych odradzającej się Rzeczypospolitej, zaczęła swe życie w sposób niejako spontaniczny”. W jego ocenie dekret z 28 listopada zalegalizował stan, jaki samorzutnie wytworzył się w Warszawie³⁴.

Przypomnijmy, w sierpniu 1918 r. „pojawił” się w Stolicy gen. (kadm.) Kazimierz Porębski i to wokół niego poczęli się skupiać marynarze oraz pracownicy żeglugi śródlądowej. Początkowo działalność tej grupy nie przyjmowała żadnych form organizacyjnych. Spotykano się przeważnie w prywatnym mieszkaniu Porębskiego, gdzie omawiano sposób przejścia od Niemiec żeglugi na Wiśle. Dopiero w pierwszych dniach października w lokalu Warszawskiego Towarzystwa Handlu i Żeglugi na Wiśle odbyło się, pod przewodnictwem Porębskiego, pierwsze zebranie organizacyjne, na którym powołano Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”. Chciałoby się powiedzieć, że otoczyła ona opieką zaledwie kiełkującą myśl morską, ale jej działalność była nadzwyczaj słaba a rozwój organizacyjny ledwo mizerny, gdyż problematyka, którą podejmowano była zupełnie obca³⁵. Bogumił Nowotny w swoich *Wspomnieniach* też pisał o żegludze na Wiśle i potrzebie jej przejęcia przez odradzającą się Polskę, bo dostrzegał w tym ewidentne korzyści ekonomiczne. Uczestniczył w rekonesansie Wisły mając na uwadze zakres prac regulacyjnych koniecznych do przeprowadzenia na niej, i nawet jednym zdaniem nie wspomina o jakichkolwiek zamierzeniach natury wojskowej³⁶.

To, co wówczas przykuwało uwagę to informacje, że kończy się wojna. Nikomu nie przychodziło na myśl, poza gabinetowymi politykami, że za chwilę wybuchnie jej nowa fala. A tak się stało. To ona była sprawczynią wielu improwizowanych działań, z flotyllami rzeczными włącznie. Dla porządku spraw przypomnę, że wojsko tworzy się mając na względzie cel jego powołania, przewidywaną organizację oraz materialne siły i środki, określające granice „militarnego” przedsięwzięcia. Armia to żołnierze ujęci w karby dyscypliny i porządku wojskowego oraz narzędzia walki i kadry zapewniające efektywne dowodzenie. W tym miejscu należy przypomnieć, iż w okresie walk polsko – bolszewickich oponenti Piłsudskiego czynili zarzuty, że: „mamy doskonały materiał żołnierski, natomiast brakuje nam kadry dowódczej, która swoim myśleniem operacyjno – taktycznym obejmowałaby współczesne pole walki”³⁷. Ta sugestia koresponduje z uwagami poczynionymi wcześniej.

31 B. Nowotny, *Wspomnienia*, red. S. Kudela, W. Pater, J. Wąsiewski, Gdańsk 2006, s. 165.

32 Ibidem, s. 179.

33 K. Taube, *Rozwój Marynarki Wojennej*, *Morze* 1938, nr 11, s. 7-8.

34 *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1, Kampania wrześniowa 1939, cz. 5, *Marynarka Wojenna i obrona polskiego wybrzeża*, oprac. zespół, Londyn 1962, s. 3.

35 E. Pioterek, *Kształtowanie się polskiej myśli morskiej w latach 1918-1930*, *Przegląd Morski* 1962, nr 12, s. 72.

36 B. Nowotny, op. cit., s. 161-162.

37 J. Hłasko, *Po przesileniu*, *Przegląd Narodowy* 1920, nr 6, t. XX, s. 818.

Podobne reguły (zasady) dotyczą tworzenia floty wojennej. Z jesieni 1918 r. nie jest znana żadna teoretyczna koncepcja tworzenia flotyll rzecznych³⁸, a rozporządzenie Rady Ministrów dotyczące „zbrojnej obrony Rzeczypospolitej na wodach wewnętrznych i na morzu” ukazało się dopiero w kwietniu 1922 r.³⁹. Karol Taube napisał wprost, że to okoliczności „wysunęły bardzo słabą Flotyllę Pińską na arenę bojową”⁴⁰. Nie mamy, zatem wątpliwości, że ich powstanie wymusiła wojna polsko – bolszewicka i dlatego mieliśmy do czynienia z działaniami improwizowanymi, podejmowanymi *ad hoc*⁴¹. Zachowując wielki szacunek dla podjętych wówczas działań organizacyjnych i wysiłku bojowego powinniśmy jednak powstrzymać się od niewspółmiernego wręcz pomnażania wpływu, zwłaszcza Flotylli Pińskiej, na rezultaty działań bojowych na Polesiu, podczas „wyprawy kijowskiej”, aż po kampanię 1939 r. Szef KMW wiceadm. Jerzy Świrski wydał bardzo surową ocenę, której fragment tu przytaczamy: „Rozwój flotylli był hamowany brakiem pieniędzy. W rezultacie przypadkowo dobrze się stało, że tak było, dlatego, że Flotylla zginęła, a nawet w większości dostała się w ręce Bolszewików, nie wyrządziwszy ani Niemcom, ani Bolszewikom najmniejszej szkody”⁴². Tak, tę opinię wydał oficer, który przez kilka lat ponosił odpowiedzialność za stan, wyposażenie i wyszkolenie tej flotylli, to prawda, że nie bezpośrednio, ale to nie zmienia wymowy faktów.

Nie widzę potrzeby, aby po raz kolejny charakteryzować i oceniać walory poleskiego teatru wojny. Dość często używany termin „morze pińskie” nie wziął się z przypadku i wymogi, jakie stawiał on planującym i prowadzącym działania operacyjno - taktyczne powinny być znane. Otwartym pozostaje pytanie, czy były? Nie bez podstaw autor ważnego studium wojskowo – geograficznego pisał: „Dokładna znajomość terenu bagiennego ma olbrzymie znaczenia dla oddziałów walczących, zwłaszcza, że w tym terenie mapa, nawet najdokładniejsza, nigdy nie będzie w stanie dać wyczerpującej charakterystyki i poinformować o dostępności poszczególnych odcinków, uzależnionej od całego szeregu warunków”⁴³. Poza walorami naturalnymi tego terenu, płk. Henryk Bagiński w przedmowie do powyższego studium zwrócił uwagę na jego znaczenie operacyjne. Posłużył się uwagami sformułowanymi przez gen. Sikorskiego, z których wynikało, że „Rosja na wschód od „tego wielkiego pasa” posiada bezbrzeżne obszary, ratujące ją od ostatecznej klęski, natomiast Polska, po utracie tego obszaru „przenosi wojnę do wnętrza kraju, szukając rozstrzygnięcia nad Wisłą, czego dowody w historii mieliśmy w kampaniach roku 1794, 1830-31 i w sierpniu 1920, a co w każdym wypadku kosztowało Polskę tyle krwi serdecznej”⁴⁴.

Flotylla rzeczna ma liczne grono swoich epigonów, którzy w moim przekonaniu popełniają jeden, ale za to bardzo istotny błąd. „Wyjmują” tę flotyllę z realnych uwarunkowań polityczno – społecznych i operacyjno – taktycznych, zwłaszcza lat 1918 – 1921, co powoduje, że w różnych statystykach rośnie nam ona niewspółmiernie do stanu rzeczywistego. Nie podzielam wynurzeń wiceadm. Świrskiego w kwestii oceny flotyll rzecznych, ale jestem daleki od bezkrytycznego pomnażania ich zasług bojowych. Pierwszy poważniejszy problem dotyczy samego ich „ukonstytuowania” jesienią 1918 r. i w pierwszych miesiącach 1919 r. O ile nie budzi wątpliwości „punkt zborny” w Modlinie i jego stopniowe przekształcenie w bazę marynarki wojennej, to już wcale nie są takie oczywiste okoliczności powstawania flotyll rzecznych. Część ówczesnych uczestni-

38 Dopiero w maju 1920 r. szef DSM wiceadm. K. Porębski przedłożył w MSWojsk. 10-letni program rozbudowy floty morskiej, flotylli rzecznych i lotnictwa morskiego. W zakresie flotyll rzecznych proponował następujące ich wyposażenie: duże monitory-4, małe monitory-10, motorówki-25, ślizgacze-24, barki naftowe-6, barki warsztatowe-2, por. S. M. Piaskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946, t. 1, N. York 1983, s. 30.

39 AMMW, sygn. 312 R, P. Bukraba, Działy techniczne Polskiej Marynarki Wojennej i ich udział w jej rozbudowie w latach 1918-1939, s. 8, (mps.).

40 K. Taube, Boje Flotylli Pińskiej na Prypeci, Morze 1930, nr 10, s. 6.

41 Polska Marynarka Wojenna, (autor pod pseudonimem Kapitan Nemo), Morze 1930, nr 2-3, s. 23.

42 AMMW, sygn. 566 R, Historia Flotylli Rzecznej w kampanii wrześniowej 1939 r., s. 1.

43 J. Niezbrzycki, Polesie. Opis wojskowo – geograficzny i studium terenu, z przedmową płk. dypl. Inż. Henryka Bagińskiego, Warszawa 1930, s. 171.

44 Ibidem, s. VIII.

ków tych wydarzeń wskazuje, o czym wcześniej wspomniałem, na wymuszoną improwizację, inni gotowi są widzieć w tym celowe działanie Departamentu Spraw Morskich. Tej drugiej opcji patronował osobiście kadm. Porębski, który w stosownym *Memoriale o zadaniach i pracach Departamentu* (dla Spraw Morskich) pisał: „Flotylle rzeczne z powodu rozgałęzionego u nas systemu rzecznego mają dla nas poważne znaczenie. Flotylle te w wojnie minionej, zwłaszcza na Dunaju, odegrały dużą rolę. Pamiętając o tym, Departament niezależnie od opracowania planu organizacji tych flotylli w przyszłości zdołał już zorganizować podobną flotyllę na Wiśle i na Pinie. Nie składa się ona, co prawda, z opancerzonych monitorów, lecz tylko z łodzi motorowych i statków rzecznych prowizorycznie przysposobionych do celów wojennych, lecz flotylla pińska już od czerwca rb. bierze udział w akcji wojennej ku zadowoleniu Naczelnego Dowództwa, które uznaje potrzebę sformowania ku wiośnie bardziej silnych flotylli na Niemnie i dorzeczu Piny”⁴⁵. Podobna jest wymowa faktów przedstawionych przez Karola Taube i Olgierda Żukowskiego, zdaniem których: „Departament Spraw Morskich, korzystając z zagarnięcia przez wojska polskie terenu „błot pińskich”, nadającego się do działań bojowych marynarki wojennej, przystępuje do organizacji drugiej flotylli rzecznej, nazwanej „Flotyllą Pińską”⁴⁶. Ich niekonsekwencją było to, że kilka zdań dalej napisali: „Oddziały polskiej grupy gen. Listowskiego, porozrzucane po wsiach znalazły się w bardzo ciężkim położeniu. Komunikacja kołowa z Pińskiem, skąd sprowadzano wszelkie zaopatrzenie, została przerwana. Tylko oddziały, operujące na tzw. półwyspie pińskim, mogły korzystać z linii kolejowej. Oddziały zaś, znajdujące się na południe od Pińska, w gęstej sieci rzecznej Styru, Stochodu i Prypeci górnej, musiały się posługiwać wyłącznie drogą wodną”⁴⁷. A warto wiedzieć, że dorzecza Wisły i Prypeci połączone kanałami żeglownymi stanowiły około 60% potencjalnego teatru wojny⁴⁸. Józef Boreyko trafnie wnioskował, że „nasze położenie geograficzne i stosunki hydrograficzne wewnątrz kraju sprawiają, że nie tylko na morzu jest nam potrzebna siła zbrojna, lecz również i na wodach wewnętrznych”. Oceniał, że Niemen, Prypec i Wisła z ich dopływami „odpowiadają najzupełniej stawianym warunkom do działań na nich flotylli rzecznych”⁴⁹.

Operacja miała swój początek na przełomie lutego – marca i Naczelne Dowództwo powinno było dokonać oceny sytuacji, również pod kątem właściwości terenu i dopiero podjąć stosowne decyzje w kwestii zabezpieczenia działań. Nie powinno być żadnym zaskoczeniem to, że z chwilą, gdy zaczęły się wiosenne roztopy, poziom wód znacznie się podniesie. Wielkość rozlewiska i gęsta sieć rzek nie były wystarczającym argumentem do snucia opowieści, że zaistniały korzystne warunki dla operowania jednostek marynarki wojennej. Najpierw trzeba było je mieć, odpowiednio uzbrojone i wyposażone, po czym należało przygotować i przeszkolić załogi, a ponadto mieć rozpoznanie, co do właściwości hydronawigacyjnych rozlewiska, na którym zamierzano tę zaimprovizowaną flotę użyć. Już słyszę głosy oburzenia, że przecież nie było na to czasu. Tak, ale o to „zadbało” Naczelne Dowództwo, bo to przecież ono decydowało o miejscu i czasie operacji. Argument, że przecież na Dunaju flotylle rzeczne odegrały dużą rolę mógł być, co najwyżej zachętą do flotowego eksperymentowania na polskich wodach wewnętrznych. I tu ponownie dochodzimy do ściany, bo przecież pływający tabor rzeczny nie mógł „z automatu” stać się flotyllą bojową, chociaż ma się wrażenie, że ku takim rozwiązaniom się skłaniano.

W kontekście powyższego może jednak nie mylił się Julian Rommel, który w 1925 r. tak ocenił kondycję spraw morskich w Polsce: „Zupełny brak orientacji w sprawach morskich powodowany między innymi pojawianiem się w prasie artykułów, których autorzy, ożywieni oczywiście najlepszymi chęciami, dają błędną ocenę tych lub innych zagadnień, zamiast poddać je rzeczowej krytyce z punktu widzenia interesów morskich Rzeczypospolitej. [...] nie ma drugiego miejsca

45 K. Porębski, *Sprawy morskie Polski, wstęp i opracowanie* Z. Machaliński, Gdynia 1996, s. 110.

46 K. Taube, O. Żukowski, *Zarys historii wojennej flotylli rzecznych*, Warszawa 1931, s. 5.

47 Ibidem.

48 M. Prosnak, *Pierwsza flota wojenna Odrodzonej Polski (1918-1921)*, *Nautologia* 1999, nr 3-4, s. 39.

49 J. Boreyko, *Flotylla rzeczna*, *Morze* 1926, nr 1, s. 10.

w Polsce, do którego Polakowi byłoby tak trudno dotrzeć, jak do własnego morza, do własnego portu”⁵⁰. W podobnym tonie na łamach *Morza* pisał Adam Uziębło: „Marynarka Wojenna jest kopciuszkiem naszej opinii publicznej. [...] doświadczenia wojny ubiegłej nie zostawiają żadnej wątpliwości w tym względzie. Państwo śródlądowe może być łatwo izolowane, pozbawione dostaw – zduszone gospodarczo, uduszone militarnie. My z naszym słabym stosunkowo przemysłem wojennym, pozbawieni doświadczeń w kierunku mobilizacji przemysłu, więcej może, niż kto inny, potrzebujemy w razie rozprawy orężnej zabezpieczenia komunikacji ze światem – a któż nam tę komunikację zabezpieczy, jeśli własnej siły zbrojnej na morzu mieć nie będziemy?”⁵¹. W podobny ton uderzył Karol Korytowski pisząc: „Flota wojenna jest poniekąd abstrakcją dla większości obywateli. Jej działania wojenne, broniące czegoś, przez ogół nie bardzo pojmowanego, są zupełnie abstrakcyjne w porównaniu z obronnością lądu, a więc z obronnością czegoś bezpośrednio drogiego, czegoś widzialnego, namacalnego, mierzzonego hektarami, morgami itd. Czegoś, co jest często dosłownie dachem nad głową”⁵².

Celowo przytaczam te opinie, by wskazać na nieuzasadniony niczym optymizm tych, którzy już w latach 1918-1921 doszukują się dojrzałych koncepcji organizacyjnych flotylli rzecznych. Zgadza się z poglądem Ireneusza Bienieckiego, że zasadniczy wpływ na te sprawy miały:

- możliwości ekonomiczne państwa,
- obowiązująca doktryna wojenna,
- koncepcja ochrony i obrony granic,
- specyfika systemu wód wewnętrznych,
- doświadczenia⁵³,

Przyjmując, że są to najbardziej oczywiste czynniki mające wpływ na powodzenie zamiaru tworzenia flotylli rzecznej musimy pójść dalej i dokonać solidnej weryfikacji, którymi z nich dysponowaliśmy i w jakim zakresie. Niestety, przychodzi nam skonstatować, że w 1919 r. poza determinacją kilku osób, cała reszta nie istniała. Stąd sugestie w rodzaju, że „flotylle rzeczne miały stać się swoistą przechowalnią dla personelu morskiego”, wskazują na próbę ucieczki od przykrych faktów⁵⁴. Podobnie jak komentarz, którego autor odwołał się do „politycznych i strategicznych uwarunkowań kraju” w myśl których „pierwszą własną siłą zbrojną Polski stanowiła flotylla śródlądowa”⁵⁵. Może oczekujemy zbyt wiele, pytając o „kawałek” refleksji, skoro gen. Sikorski napisał wprost: „Ostatnią wojnę z Rosją prowadziliśmy początkowo bez planu, inaczej jednak być nie mogło”⁵⁶. Najczęściej przytaczanym argumentem przeciw wydatkom flotowym była zła kondycja finansowa (gospodarcza) państwa. Władysław Kosianowski odniósł się do tej problematyki następująco: „Rozważając kwestię potrzeby lub zdolności morskiego rozwoju Polski i wzmocnienia jej siły zbrojnej na morzu, nie starajmy się być nadzwyczajnymi „wynałazcami” w tej dziedzinie, tak dalece znanej i już gruntownie zgłębionej. „Wynałazcami”, którzy, owszem, uznają korzyści władania morzem, to znaczą brzegiem morskim lecz, którzy potrafią (w ich mniemaniu) obronić kraj za pomocą samego lotnictwa lub trujących gazów. A niestety bywali tacy publicyści, którzy, nie mając dostatecznej wiedzy, natomiast dostateczną ilość tupetu, chcieli być ultrapatriotami strzegącymi interesów biednej szkatuły państwa i głosili, że wydawanie pieniędzy na flotę wojenną jest ich wyrzucaniem w wodę”⁵⁷. Czy w tej sytuacji można było podjąć i zrealizować program flotylli rzecznych i floty morskiej równolegle?

50 Wrażenie z polskiego morza – streszczenie referatu Juliana Rummela w Poznaniu 1925 r., (do druku przygotował i wstępem opatrzył J. Rusak), *Nautologia* 2003, nr 1-4 (140), s. 92-94.

51 A. Uziębło, *Marynarka Wojenna. Duch i bezpieczeństwo*, *Morze* 1927, nr 5, s. 9.

52 K. Korytowski, *O sile zbrojnej na morzu*, *Morze* 1936, nr 7, s. 7-8.

53 I. Bieniecki, *Polskie flotylle rzeczne w działaniach bojowych i ochronie granic w latach 1919-1991*, *Nautologia* 2004, nr 1-4, s. 52-57.

54 *Ibidem*, s. 53.

55 M. Prosnak, *op. cit.*, s. 42.

56 W. Sikorski, *Nad Wisłą...*, *op. cit.*, s. 225.

57 W. Kosianowski, *Armia morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski*, *Morze* 1930, nr 6, s. 11.

Wśród licznych opracowań i przyczynków dotyczących powstania, rozwoju i działalności bojowej flotyli rzecznych, do tych z gatunku przytomnych zaliczyłbym relację Jana Bartlewskiego. Czytamy w niej: „W kwietniu 1919 r. powstaje przy Grupie Podlaskiej dowodzonej przez gen. Listowskiego zaczątek Flotyli Pińskiej w postaci oddziału, składającego się z czterech łodzi motorowych, pozostawionych przez wojska niemieckie”⁵⁸. Sporo zamieszania powodują informacje dotyczące reakcji gen. Listowskiego na propozycję ks. Jana Giedroycia. Wspomniany Bartlewicz sugeruje, że była zupełna akceptacja dla tworzenia flotyli rzecznej, z kolei Karol Taube napisał, że na wszelkie bojowe propozycje jej użycia, gen. Listowski miał jedną odpowiedź: „Podziurawią wam te duszegubki. Nic nie zrobicie i potopicie się – to nie ma żadnego sensu”⁵⁹. W jednym cytowane tu relacje były zgodne, że „stan posiadanych łodzi był opłakany”⁶⁰, i wobec tego wystąpienie (bojowe) przeciwko „flotyli nieprzyjacielskiej byłoby bardziej niż nierozsądną brawurą. [...] nasze łodzie bojowe i do tego się nie nadawały”⁶¹. Inną zupełnie niekwestionowaną kategorią był zapał i duch bojowy marynarzy. Pisano, że jeśli dorównają one „zapałowi naszych wojsk lądowych, to istotnie nie wiadomo, co ci ludzie zdołają zrobić u wylotu dwóch mórz. Gasić tego zapału nam nie wolno, ale też sądzimy, że go nie może zgasić żadne rozumowanie o pilniejszości marynarki rzecznej, niż morskiej”⁶².

Wspomniany tu zapał wzrósł niepomierne, gdy w maju 1920 r. polski front oparł się o Dniepr, co „stworzyło ogromne zadania dla flotyli rzecznej, którym już nieliczny oddział bojowy Flotyli Pińskiej sprostać nie mógł”. To komentarz Karola Taube, który kilka zdań dalej napisał: „Gdy rozpatrujemy działania Flotyli Pińskiej ogarnia nas szczery i głęboki żal, że oddział bojowy flotyli był tak słaby liczebnie w stosunku do flotyli sowieckiej: nawet każdy statek sowiecki z osobna przewyższał ją pod względem wielkości, uzbrojenia i bezpieczeństwa dla załogi”⁶³. Kmdr Stefan Frankowski raczej unikający łatwego schlebiana ludziom i wydarzeniom napisał: „Niemał równocześnie z powstaniem baonu morskiego zostaje zaimprovizowana na Pinie flotylla rzeczna. Z początku o małym składzie, ale wielkich korzyściach, bowiem wojska nasze mogły z trudem działać w tym terenie wodno – bagnistym, pozbawionym właściwych dróg – flotylla pińska, z biegiem wypadków wojennych uzupełnia się uzbrojonymi statkami i motorówkami, wreszcie bierze czynny i skuteczny udział w ofensywie na Kijów”⁶⁴.

A Flotylla Wiślana? Cytowany tu Taube napisał o niej: „powstała w 1918 r. zaraz po rozbrojeniu okupantów. Składała się ona z kilku maleńkich statków i motorówek, uzbrojonych w karabiny maszynowe oraz działka 37 mm. Nie mając jednak, sama przez się, żadnego znaczenia bojowego i nie mogąc dostarczyć silnych jednostek liniowych, które by mogły operować na Polesiu w składzie Flotyli Pińskiej, z powodu fatalnego stanu Kanału Królewskiego – nie rozwijała się wcale, chociaż tabor Wisły był dość bogaty”⁶⁵. Ten stan rzeczy, co należy podkreślić, gruntownie zmieniła ofensywa sowiecka w sierpniu 1920 r. To ona dość gwałtownie „wysunęła Flotyllę Wiślana na arenę bojową”. Ta, „przejawszy w swój skład personalny załogę Flotyli Pińskiej, weszła w okres gorączkowej organizacji. [...] Warsztaty portu wojennego w Modlinie, gdzie była baza operacyjne flotyli, pracowały dzień i noc, szybko opancerzając i uzbrajając zarekwirowane holowniki i inne statki”⁶⁶.

58 J. Bartlewicz, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko – sowieckiej 1918-1920, Oświęcim 2013, s. 13.

59 K. Taube, Figle diablika..., op. cit., s. 7.

60 J. Bartlewicz, op. cit., s. 13.

61 K. Taube, Figle diablika..., op. cit., s. 33.

62 Flota Polska, Myśl Niepodległa 1920, nr 500, s. 486.

63 K. Taube, Działania Flotyli Pińskiej na Dnieprze w 1920 roku, Morze 1930, nr 11, s. 13-15.

64 S. Frankowski, Marynarka Wojenna RP w dniu 12 rocznicy objęcia wybrzeża, Morze 1932, nr 3, s. 5.

65 K. Taube, Udział flotyli w obronie Wisły w 1920 roku, Morze 1930, nr 12, s. 11.

66 Ibidem.

Pointą tej części flotyllowych refleksji czynię słowa kmdra Karola Korytowskiego: „Na odcinku morskim mieliśmy spokój, gdyż flota wojenna ówczesnego naszego nieprzyjaciela nie podźwignęła się jeszcze z kompletnego prawie upadku rewolucyjnego. W grę wchodziła walka na rzekach i na lądzie. Na rzekach Pinie, Prypeci, Dnieprze i Wiśle uzbrojone prowizorycznie parowce i motorówki, na lądzie trzy baony połączone w pułk morski, spełniały, jak mogły, swoje zadania. Ówczesny szef Marynarki Wojennej z częścią swojego sztabu objął dowództwo odcinka obrony Warszawy „Zegrze”. Liczne krzyże „Virtuti Militari”, wręczone przeważnie osobiście oficerom i szeregowym oraz liczne krzyże nagrobków na licznych pobojuwiskach we wschodnich połaciach Rzeczypospolitej i pod Płockiem stwierdzają, że marynarz polski, w tych trudnych warunkach, bo nie na morzu, do którego jest przeznaczony, wspólnie z żołnierzem lądowym wywalczył sobie prawo obywatelstwa i prawo do zaufania ze strony społeczeństwa, że w razie potrzeby, gdy będzie miał okręty, tym lepiej na morzu potrafi spełnić swą powinność”⁶⁷. „Niech społeczeństwo polskie – apelował Karol Taube – da marynarzom okręty, a bić się oni już potrafią”⁶⁸.

To prawda, z takim jednak zastrzeżeniem, że nie da się tu przecenić olbrzymiego wkładu myśli, pracy, poświęcenia służb technicznych, których naturalnym miejscem służby były, jak to ujął Piotr Bukraba, „działy techniczne Polskiej Marynarki Wojennej”. „Na te ośrodki techniczne spadł cały ciężar zagadnień organizacyjno-technicznych pierwszych lat istnienia Marynarki. Opracowanie organizacji tak własnej, jak też lokalnych ośrodków technicznych w Modlinie, Toruniu, Pińsku i Pucku, prace związane z objęciem w posiadanie tamtejszych portów i obiektów pływających, pozostawionych przez Niemców, pośpieszne organizowanie i uruchamianie w tych portach warsztatów, organizowanie dostaw materiałów technicznych, paliwa i smarów. [...] cały ten nabytek wymagał dużego remontu i wielu przeróbek. Wszystkie te zagadnienia zawsze o znamionach pilności były zwłaszcza na ówczesne warunki zagadnieniami wymagającymi dużego wysiłku, wzmożonej pracy, doświadczenia i entuzjazmu patriotycznego, Te właśnie cechy znamionowały ówczesny personel techniczny, składający się z oficerów, inżynierów i technicznie wyszkolonych podoficerów, przeważnie przybyłych z marynarek państw zaborczych”⁶⁹.

Czy wykorzystano doświadczenia flotyll rzecznych w planach obronnych II Rzeczypospolitej? Niewątpliwie starano się, a takim „obiektem” doświadczalnym stała się Flotylla Pińska, zwłaszcza po 1927 r., gdy na jej dowódcę został wyznaczony kmdr por. Witold Zajączkowski. Po pierwsze rozrosła się ona instytucjonalnie, po drugie personalnie, a po trzecie miała swój osobliwy charakter, który osobiście ukształtował nowy dowódca „człowiek energiczny i ożywiony myślą stałego doskonalenia powierzonego mu zespołu statków. Flotylla składała się podówczas ze zbieraniny różnych typów, począwszy od uzbrojonych starych bocznokołowców do stosunkowo nowoczesnych statków opancerzonych. W ciągu kilku lat Warsztaty Portowe Flotylli Rzecznej w Pińsku zbudowały kilka kanonierek oraz pewną ilość kutrów opancerzonych”⁷⁰.

Zadania operacyjne Flotylli w planie osłony, tak opisał je kmdr Zajączkowski, „polegały na zamknięciu rzeki i wspieraniu ogniem bezpośrednim piechoty. Forsowane przez Inspektorat Armii, gros wysiłków szkoleniowych szło w tym ostatnim kierunku. Dopóki lotnictwo nie zaznaczyło swojego rozwoju, było to możliwe, aczkolwiek do tego celu wcale nie trzeba było okrętów. Krypy z działami mogły równie dobrze te zadania wykonać. [...] Flotylla 1919 r. odegrała dość pokaźną rolę na Prypeci i Dnieprze. Wydawało się więc słuszne, że może odegrać taką samą rolę w przyszłej wojnie. Była tylko jedna zasadnicza różnica: w wojnie 1919 r. Flotylla, aczkolwiek współdziałała z Wojskiem, to jednak nigdy nie wspierała piechoty bezpośrednio. Wszystkie jej operacje polegające na walce, czy to z flotyllą npla, czy to z wojskiem lądowym, były prowadzone niezależnie i dopiero skutki tych walk wywierały wpływ pośredni na całość operacji. Flotylla ostatnia była na-

67 K. Korytowski, *Polska Marynarka Wojenna, Morze 1935*, nr 2, s. 6.

68 K. Taube, *Działania Flotylli...*, op. cit., s. 16.

69 P. Bukraba, *Działy techniczne...*, op. cit., s. 19-20.

70 AMMW, sygn.. 32 R, A. Potyrała, *Wspomnienia dotyczące spraw Marynarki Wojennej*, s. 33 (mps).

tomiast predystynowana głównie do akcji bezpośredniego wspierania, co stawiało zupełnie inne wymagania, zarówno w kwestiach organizacji, szkolenia i budowy statków rzecznych⁷¹. I niech ktoś zaprzeczy obiegowej opinii, że wysocy rangą wojskowi i sztaby najczęściej przygotowują się do wojen, które już były.

Pointą do tego podsumowania będzie uwaga, że w przededniu wybuchu drugiej wojny światowej Flotyllę Pińską najzwyczajniej rozbrojono, począwszy od umundurowania aż po uzbrojenie⁷². Dlaczego? Bo według opinii najwyższych czynników wojskowych „granice wschodnie były uważane za całkowicie bezpieczne”, a „trudności budżetowe powodowały coraz to dalsze odsuwanie zamierzeń tak, iż w ostatnich czasach zostały wybudowane zaledwie 3 małe kanonierki, jeden ciężki kuter i kilka lekkich kutrów bojowych⁷³”.

Już absolutnie na zakończenie moglibyśmy zapytać, czy były jakieś podobieństwa pomiędzy Flotyllą Rzeczną i flotą wojenną? Tak było jedno takie lustrzane odbicie: i w jednym i w drugim przypadku w okresie międzywojennym nie wykonano żadnego z planów ich rozwoju!



71 W. Zajączkowski, Sprawozdanie dowódcy Flotylli Recznej w Pińsku złożone w 1940 r. komisji rządowej na emigracji badającej wojskowe przyczyny klęski wrześniowej, s. 3-4, (mps. w posiadaniu autora)

72 Ibidem, s. 2-3.

73 AMMW, Historia Flotylli Recznej..., op. cit., s. 6.

Zapomniane zwycięstwo na wodach Prypeci Forgotten Polish victory on the waters of Pripyat

Bitwa pod Czarnobylem 27 kwietnia 1920 roku była pierwszym zwycięstwem polskich okrętów wojennych od XVII wieku. Sukces ten był elementem wojny polsko-bolszewickiej i odniesiony został na wodach zamkniętych. To przyczyniło się do niewielkiej jego popularności w okresie II Rzeczypospolitej. Zmiany polityczne i powstanie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przyczyniło się do umieszczenia tej bitwy wśród „białych kart” polskiej historii. W blisko 100-lecie tych wydarzeń, warto przypomnieć o tym zwycięstwie na wodach „Morza Pińskiego”.

Charnobyl village and Pripyat river in Ukraine are known due to explosion of nuclear reactor in 1986. But many years before, that area was a place of interesting battle. The Battle of Charnobyl on April 27, 1920 was the first victory of Polish warships since the seventeenth century. This success was a part of the Polish-Bolshevik war and was taken on inland waters. This contributed to its low popularity in the period of II Polish Republic. The Polish communist People's Republic have placed this battle among hidden and forgotten "white cards" in Polish history. In the nearly 100 years after these battle on the "Pinsk Sea", it is worth to be recalled.

Dzieje Polskiej Marynarki Wojennej znaczone są zarówno wielkimi zgłoskami, jak też czarnym opisem dramatów. W zasadniczej swej części odnoszą się jednak do otwartych wód Morza Bałtyckiego, a w dalszej kolejności innych akwenów, na których pojawiały się okręty pod białoczerwoną banderą, zawsze stając się na nich emanacją państwa polskiego.

Wszystkie te chwalebne karty, jak też i te mniej wspaniałe, doczekały się wielokrotnych studiów, opisów, ponad wszystko pamięci wśród potomnych. Zdecydowanie mniej szczęścia miały pod tym względem losy PMW na wodach zamkniętych, w tym zwłaszcza losy polskich flotylli rzecznych. Tymczasem, nie licząc zaciągu do PMW pochodzącego z Triestu, to właśnie z flotyllami rzeczными wiążą się realne początki floty wojennej w odrodzonym państwie polskim¹.

Gdy Tymczasowy Naczelný Państwa Polskiego Józef Piłsudski 28 listopada 1918 roku powoływał do życia „Marynarkę Polską”, rodzące się państwo nie posiadało jeszcze dostępu do morza². To uzyskało dopiero postanowieniami traktatu wersalskiego, który włączył w skład Polski, obok innych prowincji, także ziemie Pomorza Gdańskiego, choć bez Gdańska. Dało to łącznie ok. 71 kilometrów wybrzeża morskiego³, jednak bez prawdziwego portu morskiego. Takiej roli odgrywać nie mogły bowiem dwa porty rybackie w Pucku i na Helu.

1 W okresie międzywojennym był to jednak temat niezmiernie rzadko podejmowany, a po wojnie wręcz zakazany przez długie lata, T. Wawrzyński, *Wojna polsko-sowiecka 1919, 1920. Stan i perspektywy badań oraz charakterystyka akt proweniencji wojskowej*, w: *Biuletyn Centralnego Archiwum Wojskowego*, Warszawa, nr 18, s. 2/16; J. Tymiński, *Przegląd dorobku polskiej historiografii na temat Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku z lat 1919-1939*, w: *Biuletyn Historyczny MMW*, 2016, nr 31, s. 23-24.

2 *Polskie siły zbrojne*, Londyn 1962, s. 3.

3 Włączając linię brzegową Półwyspu Helskiego, polska granica morska w okresie II Rzeczypospolitej liczyła 147 kilometrów.

Jednocześnie rodzące się państwo polskie szybko zyskało kontrolę nad dużą ilością rzek, w tym także tych dużych, na których już w okresie zaborów utrzymywano flotyllę rzeczne. To na pewno przyczyniło się do podjęcia koncepcji tworzenia takowych przez polskie władze wojskowe. Już 23 grudnia 1918 roku powstała Flotylla Wiślana, a 19 kwietnia 1919 roku Flotylla Pińska. Oznaczało to, że pojawiły się pierwsze jednostki pływające na których podniesiono polskie bandery. Te pierwsze decyzje były efektem osobistego zaangażowania wybitnych postaci polskiej generalicji. Za powstaniem Flotylli Wiślanej, stał generał Tadeusz Rozwadowski⁴, który przekazał odpowiednie rozkazy pułkownikowi marynarki Bogumiłowi Nowotnemu⁵, późniejszemu pierwszemu dowódcy Polskiej Marynarki Wojennej⁶.

Powstanie Flotylli Pińskiej było odpowiedzią na potrzeby zmieniającej się sytuacji wojskowej. Trwające walki na wschodniej granicy państwa polskiego, wymagały zaangażowania wszelkich dostępnych sił, także wykorzystania rozległych cieków wodnych, których tam nie brakowało. 19 kwietnia 1919 roku generał Antoni Lisowski wyraził akceptację dla koncepcji powołania flotylli rzecznej⁷ i przejęcia przez rodzący się oddział morski trzech motorówek rzecznych „Lech”, „Lisowczyk” i „Lizdejko”⁸. Te trzy jednostki, pod dowództwem porucznika marynarki Jana Giedroycia⁹, stworzyły pierwszy patrol rzeczny pod biało-czerwoną banderą w Pińsku¹⁰. Już w połowie 1919 roku ten zespół rzeczny wziął udział w potyczkach z flotyllą bolszewicką pod Mostami Wolańskimi, a następnie pod Horodyszczem. 3 lipca 1919 roku zespół polskich okrętów przeprowadził rajd rzeką Jasiodłą¹¹. W jego efekcie przeprowadzono desant polskich wojsk i to pod silnym ogniem przeciwnika. Dzięki temu, nie tylko udało się zaskoczyć wroga, ale także zająć Horodyszcz, co było ogromnym sukcesem¹². Dzięki zdobyciu tej miejscowości, możliwym stało się podjęcie ofensywy w kierunku Łunińca, który także zdobyto, co w perspektywie następnych działań było istotne.

Wydarzenia z 3 lipca uznano za na tyle ważne, że właśnie ten dzień stał się świętem Flotylli Riecznych w okresie II Rzeczypospolitej. Pierwszy dowódca flotylli, porucznik marynarki J. Giedroyc dowodził nią do 15 marca 1920 roku. Wspomniane powyżej wydarzenia miały się stać tylko wstępem do pierwszego, choć współcześnie nie dość mocno ugruntowanego w świadomości historycznej, zwycięstwo Flotylli Pińskiej pod Czarnobylem.

Obie powstałe na przełomie 1918 i 1919 roku flotyllę rzeczne, choć działające na odrębnych akwenach, jako dwa samodzielne i niezależne zespoły bojowe, współpracowały z sobą, zwłaszcza w obrębie wymiany ludzi, czy też sprzętu - na miarę ówczesnych możliwości¹³. Dla Flotylli Pińskiej, główną bazą pozostawał Pińsk. To właśnie tam próbowano organizować pierwsze jednostki pływające, ale także zaplecze dla ich działania. Bezwzględnie najważniejszym zadaniem dla rodzącej się flotylli było, wykorzystując rzeki, wesprzeć zaopatrzenie, ale także zapewnić wsparcie w zakresie rozpoznania i łączności na rzecz wojsk polskich.

4 Ciesielski C., Pater W., Przybylski J., *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980*, Warszawa 1992, s. 11.

5 B. Nowotny od połowy 1918 roku faktycznie pozostawał do dyspozycji rodzących się władz polskich, w efekcie decyzji szefa sztabu marynarki wojennej Cesarstwa Austro-Węgier i odpowiednim dekretem cesarskim, który kierował go znad Adriatyku do Warszawy, *Pamiętnik Bogumiła Nowotnego*, w: *Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni*, sygn. 624 R, k. 253.

6 D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna i jej korpus oficerski w II wojnie światowej*, Gdynia 2002, s. 15.

7 R. Sieradzki, *Flotylla Pińska*, w: *Gdańskie Zeszyty Numizmatyczne*, Gdynia 1999, nr 39, s. 17.

8 Z czasem dołączyła do nich czwarta motorówka uzbrojona „Lauda”, po uzyskaniu silnika do odnalezionego kadłuba, J. Przybylski, *Marynarka wojenna w walce o granice i niepodległość Polski (1918-1920)*, Gdynia 1997, s. 49; inni Autorzy uznają, że z okrętu zrezygnowano, patrz J.W. Dyskant, *Czarnobyl 1920*, Warszawa 1994, s. 26.

9 *Kadry morskie Rzeczypospolitej, Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918-1947)*, pod red. J.K. Sawickiego, Gdynia 2011, t. V, s. 215.

10 J.W. Dyskant, *op.cit.*, s. 26.

11 Polski wywiad nie był w tym czasie odpowiedzialnie ocenił sił przeciwnika. Ilość okrętów operujących w składzie flotylli bolszewickiej jedynie szacowano, J.W. Dyskant, *Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej 1919-1920*, Warszawa 1994, s. 76.

12 K. Taube, O. Żukowski, *Zarys historii wojennej Flotylli Riecznych*, Warszawa 1931, s. 7-9; I. Bieniecki, *Flotylla Rieczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935*, Toruń 2006, s. 27.

13 M. Prosnak, *Pierwsze okręty wojenne odrodzonej Polski (1918-1921)*, w: *Kwartalnik Historii Nauki i Techniki*, 2000, nr 45/2, s. 64.

W połowie sierpnia 1919 roku w składzie flotyli operował jeden statek nieopancerzony „Bug” i cztery motorówki uzbrojone, a dwie kolejne znajdowały się w różnych fazach remontu, dającego jednak szansę na ich wprowadzenie do służby bojowej¹⁴.

Koniecznością było, w kontekście stawianych flotyli zadań, dążenie do zwiększenia liczby okrętów znajdujących się w jej składzie, uzbrojonych i gotowych do podjęcia działań. W momencie tworzenia flotyli, strona polska nie dysponowała jednostkami specjalnie wybudowanymi dla prowadzenia działań wojennych na wodach śródlądowych. Wskutek tego musiała korzystać z uzbrajanych jednostek cywilnych, jedynie dostosowanych do pełnienia roli okrętów wojennych. Były to głównie motorówki, a dokładnie same ich kadłuby. Tylko dzięki współpracy z ludnością miejscową udało się odnaleźć poukrywane przez nią silniki i w efekcie tego wprowadzić do służby pierwsze jednostki¹⁵. Pierwsze okręty uzbrojone zostały w pojedyncze karabiny maszynowe i działka 37 mm. Wraz z pojawieniem się w składzie flotyli większych jednostek, które można było uzbroić, na ich pokładach pojawiły się działa 75 mm lub nawet większych kalibrów. Były to najczęściej działa Schneider wzór 1897, produkcji francuskiej¹⁶. Jedno z takich dział znajdujących się na dziobie okrętu uzbrojonego „Pancerny 1”, znajdującego się w składzie Flotyli Pińskiej, marynarze nazywali „Kachną”. To właśnie ten okręt miał stać się w pierwszej połowie 1920 roku główną siłą bojową flotyli. Statek uzbrojony, czasami określany jako kanonierka, ORP „Pancerny 1”, to przejęty, dawny bolszewicki statek „Trachtomirow”¹⁷. Okręt ten został jedynie prowizorycznie opancerzony, dzięki wykorzystaniu arkuszy blachy stalowej, a także worków z cementem, które zamontowano na drewnianej konstrukcji przejętej jednostki. Posiadała ona pędnik bocznokołowy. To co było na niej cenne, to przygotowane pozycje obrotowe pod działa na dziobie i rufie. To nadawało jednostce charakter bojowy i umożliwiało jej sprawne wykorzystanie jako pływającej baterii artyleryjskiej.

Okręt przejęto w Barbarowie 5 marca 1920 roku, a wprowadzono do służby pod polską banderą już 29 marca, włączając go do Oddziału Bojowego Flotyli Pińskiej. W jej składzie służył do 11 czerwca gdy ponownie został zatopiony¹⁸.

Na dziobie i na rufie okrętu pojawiły się działa 75mm, posiadające duże pole ostrzału, sięgające nawet do 320^o¹⁹. Jednocześnie działa ustawione na pokładzie „Pancernego 1” pozwalały na sprawne prowadzenia ognia pośredniego, a także przeciwko celom położonym na stosunkowo wysokich brzegach, o jakie łatwo było w rejonie „Morza Pińskiego”²⁰. Obok dział, na uzbrojeniu jednostki znalazły się dwa karabiny maszynowe, najpewniej były to ciężkie karabiny maszynowe 7.92 mm konstrukcji Hitchkiss’a wzór 1914 lub 1916. Obok „Pancernego 1”, zasadniczą siłą flotyli pozostawały uzbrojone motorówki, które znakomicie nadawały się do prowadzenia działań rozpoznawczych, jednak niekoniecznie do podjęcia walk z okrętami bolszewickimi, które operowały w tym czasie na tychże samych wodach śródlądowych.

Nie zachowały się niestety żadne plany „Pancernego 1”, w efekcie trudno o jednoznaczne

14 I. Bieniecki, op. cit., s. 28.

15 K. Taube, O. Żukowski, op.cit., s. 5.

16 M. Prosnak, op.cit., s. 65-66.

17 K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 20; J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna..., op.cit., s. 83.

18 Dokumenty Flotyli Rzecznej Pińsk, Wojskowe Biuro Historyczne - Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), sygn. I.328.32.1

19 M. Prosnak, op. cit., s. 66.

20 Określenie to upowszechnione w okresie dwudziestolecia międzywojennego dobrze oddaje ilość cieków wodnych, w tym zwłaszcza rzekę Prypeć z jej licznymi dopływami, rzekami Piną, Jasiodłą, Stochodem, Horyniem i wieloma mniejszymi, ale także jeziorami, kanałami, które razem tworzyły doskonały dla okrętów rzecznych teren operacyjny, R. Sieradzki, op. cit., s. 17.

określenie jak dokładnie wyglądała sama jednostka i jakie posiadała wymiary, prędkość, czy też wyporność²¹. Pewien tego obraz pozwalają uzyskać zachowane dwa zdjęcia tego okrętu²². O ile wygląd samych jednostek nie jest zbyt pewny, o tyle wiadomo, że w swych początkach flotylla liczyła 14 marynarzy. Oczywiście jej stan liczebny miał intensywnie się zwiększać i to nie tylko ze względu na pozyskiwane nowe okręty, czy jednostki pomocnicze, ale także w efekcie tworzenia oddziałów walczących na lądzie, a będących jednak elementem flotylli. Marynarze bili się u boku jednostek piechoty w toku całej ofensywy na Kijów, prowadzonej w pierwszej połowie 1920 roku.



Okręt Flotylli Pińskiej „Pancerny 1” wiosną 1920 roku.

Poza pierwszymi starciami, okręty flotylli zasadniczo otrzymały zadanie patrolowania tzw. Mostów Wolańskich, a to wymuszało wprowadzanie kolejnych jednostek do składu flotylli. Stało się to możliwe dzięki uruchomieniu warsztatów remontowych w Pińsku, a także kierowaniu tam kolejnych grup marynarzy i podoficerów rozwijanej powoli marynarki wojennej²³. Ilość zadań patrolowych wzrastała, podobnie ryzyka starć z okrętami bolszewickimi, dotąd dość swobodnie operujących na wodach dorzecza Prypeci. Już 17 września 1919 roku doszło do potyczki z trzema opancerzonymi jednostkami bolszewickimi. Była to wspólna operacja z żołnierzami 34. pułku piechoty ze składu 9. Dywizji Piechoty, dzięki któremu zdobyto mały statek bolszewicki „Strumień”, który z czasem można było włączyć w skład flotylli²⁴. Istotną rolę w tym sukcesie odegrała także bateria artyleryjska dowodzona przez porucznika marynarki S. Hryniewieckiego²⁵, która co prawda oparta była o jedno działo, to jednak okazała się skuteczną bronią we współpracy z uzbrojonymi motorówkami flotylli²⁶.

21 Okręt prawdopodobnie miał długość 35,9 metra, co czyniło z niego jedną z największych polskich jednostek na tych wodach. Najprawdopodobniej wypierał około 200 ton.

22 Wyobrażenie daje także rysunek zamieszczony w pracy M. Prosnak, op. cit., s. 70.

23 Port w Pińsku został objęty także działaniem wojskowej służby sanitarnej, w efekcie czego utworzono izbę chorych na jego terenie, oraz zabezpieczono odpowiednią ilość materiałów medycznych dla marynarki flotylli, S. Kudela, Służby techniczne i zaopatrzenie Marynarki Wojennej w latach 1918-1939, cz. I, Działalność w latach 1918-1935, „Biuletyn Historyczny MMW”, nr 23, 2008, s. 69.

24 J. Przybylski, op. cit., s. 51.

25 Należał do grona pierwszych oficerów flotylli, op. cit., s. 215.

26 J. Przybylski, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-rosyjskiej 1919-1920, w: Słupskie Studia Historyczne, nr 5/1997, s. 110.



Okręt Flotylli Pińskiej „Pancerny 1” wiosną 1920 roku.

W kolejnych dniach września 1919 roku flotylla nadal aktywnie wspierała działania 34. pułku piechoty, co przyczyniało się do konsekwentnie prowadzonych działań ofensywnych. Zbliżający się okres zimowy zahamował dalszą aktywność. W tym czasie w składzie flotylli znajdował się statek uzbrojony „Bug”²⁷, osiem uzbrojonych motorówek, a także dwa działka górskie, kombinowanej baterii artylerii nadbrzeżnej. Dowodzący flotyllą porucznik marynarki J. Giedroyc miał pod swoimi rozkazami 4 oficerów i 80 marynarzy²⁸.

Najważniejsze wydarzenia miały jednak nadejść wraz z wiosennymi roztopami 1920 roku, które przywróciły pływalność na Prypeci, a tym samym umożliwiło to okrętom Flotylli Pińskiej ponowne wyjście na śródlądowe akweny i powrót do wspierania działań sił lądowych. Tym bardziej, że ofensywa ta miała przynieść kolejne zdobyczne okręty, które po krótkim remoncie miały wejść do służby już pod biało-czerwoną banderą. Z początkiem marca 1920 roku, w wyniku działań 9. Dywizji Piechoty, dowodzonej przez pułkownika W. Sikorskiego zdołano przejąć (porzucone przez bolszewików) 22 statki parowe, w tym już trzy opancerzone i ewidentnie służące jako okręty wojenne bolszewickiej flotylli. Przejęto też 10 łodzi motorowych i wiele mniejszych



Motorówka uzbrojona Flotylli Pińskiej w czasie starć w 1920 roku.

27 Była to jednostka, która wypłynęła z Modlina i dotarła do Pińska poprzez Brześć nad Bugiem, Muchawiec. Wyprawa była niezwykle skomplikowana i wymagała rozebrania aż 11 mostów, Wiśniewski L., Tarczyński J., Flotylla Pińska, w: Echa Poleśia, nr 3/2017, s. 28.

28 J. Przybylski, op. cit., s. 111.

jednostek²⁹. Jednocześnie zdobyto warsztaty, magazyny, składy techniczne, co bardzo pomogło w szybkim podjęciu prac dostosowujących te jednostki do ponownej służby bojowej³⁰. Najwyższe władze wojskowe szybko doceniły potencjał zdobytych środków technicznych, stąd zdecydowano o skierowaniu do składu flotyli uzupełnień ludzkich. Nowe rozkazy objęły 4 oficerów i 80 marynarzy z batalionu morskigo, 36 marynarzy z Oddziału Zapasowego w Modlinie (gdzie znajdowała się jedna z najważniejszych baz Flotyli Wiślanej i jednocześnie jeden z ośrodków tworzonej floty wojennej RP), a także 2 oficerów, 22 podoficerów i 162 marynarzy z Kadry Marynarki Wojennej w Toruniu³¹. Tym samym Flotylla Pińska stawała się poważnym zespołem bojowym. Dowodzenie nad nią w marcu 1920 roku przejął major marynarki Edward Sadowski³².

W marcu/kwietniu 1920 roku flotylla dysponowała jednym statkiem/okrętem opancerzony „Pancerny 1”, 3 opancerzonymi i uzbrojonymi łodziami motorowymi „MB 1”, „MB 2”, „MB 3”³³, 2 łodziami zwiadowczymi „W I”, „W II” i nadbrzeżną baterią artylerii. Jednocześnie wiele jednostek pozostawało w odwodzie, możliwych do włączenia, zwłaszcza do działań transportowych wobec sił lądowych³⁴. Brakowało niestety dla nich uzbrojenia, które można byłoby na nich zamontować, czy też opancerzenia, co wymagało jednak czasu i kolejnych nakładów³⁵. Te zaś wobec aktywnie prowadzonej ofensywy w stronę Kijowa nie były możliwe³⁶. Fakt skupienia wysiłku



Porucznik marynarki Karol Taube i marynarze Flotyli Pińskiej na jednej z motorówek uzbrojonych, prawdopodobnie jesień 1919 roku.

zbrojnego państwa polskiego właśnie na froncie ukraińskim wojny polsko-bolszewickiej, przyczynił się do podjęcia dalszych decyzji o kanibalizacji Flotyli Wiślanej i skierowania w stronę Pińska dalszych jednostek³⁷. W kwietniu porucznik marynarki Aleksander Mohuczy doprowadził szlakami wodnymi do Pińska z Modlina statki „Warta”, „Neptun” oraz kilka berlinek³⁸. Nie wzmacniało

29 Był to efekt skutecznie prowadzonej ofensywy na Mozyrz. Więcej na ten temat P. Borek, Walki 9 Dywizji Piechoty o *Łuniniec* wiosną i latem 1919 roku, w: Kresy, granice i pogranicza w historii wojskowej, pod red. A. Olejko, J. Ślipca, P. Korzeniowskiego, K. Mroczkowskiego, Oświęcim 2014, s. 314-325.

30 J. Przybylski, op. cit., s. 111.

31 Był to efekt zabiegów Departamentu dla Spraw Morskich, który w tym czasie kładł nacisk na rozbudowę właśnie kadr MW dla potrzeb flotyli rzecznych, I. Bieniecki, Charakterystyka personelu Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1919-1939. Problemy obsady etatowej pododdziałów i jednostek pływających, w: Biuletyn Historyczny MMW, nr 14, 1995, s. 38.

32 J. Bartlewicz, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-sowieckiej 1918-1920. Warszawa 1933, s. 78-79; Kadry morskie ..., op. cit., s. 224. Dowodził flotyllą w okresie pomiędzy 13 marca a 2 lipca 1920 roku.

33 Były to motorówki uzbrojone w działo 37mm i ciężki karabin maszynowy 7,62 mm. Dowodził nimi porucznik marynarki Borys Mohuczy. W toku operacji, właśnie wiosną 1920 roku, do flotyli dołączyła motorówka uzbrojona „MP 1”, Rozkazy szefa Departamentu Spraw Morskich, CAW, sygn. I.300.21.12.

34 Było to nie mniej niż 9 statków i 18 kryp/berlinek, J.W. Dyskant, Flotylla Pińska w operacji kijowskiej 1920 r., w: Dyskusja, Białystok 1990, nr 2-3, s. 43.

35 I tak Flotylla Pińska była w tym czasie jedynym pododdziałem Marynarki Wojennej, który był intensywnie rozwijany przez polskie władze wojskowe, S. Kudela, op. cit., s. 54.

36 Tylko w zdobytym Mozyrzcu flotylla przejęła w tym czasie, tj. w kwietniu 1920 roku 5 statków, 3 holowniki i 18 berlinek. Jednostki te oczywiście włączone w skład flotyli, by ułatwić transport i zaopatrzenie jednostek 9. Dywizji Piechoty, z którą w tym czasie flotylla ściśle współpracowała.

37 Flotylla Wiślana zapisała własne karty w toku wojny polsko-bolszewickiej. Pisał o tym J. Tarczyński, Zapomniana flotylla, w: Polska Zbrojna, z dnia 13-07-2013, s. 1-4.

38 Jednostki dotarły do Pińska w dwóch falach. najpierw samodzielnie „Warta”, w drugiej kolejności pozostałe, M. Falkowski, Flotylla Pińska, nagranie „Polskie Radio” z dnia 1 maja 2014r.

to bezpośredniej siły bojowej, ale na pewno ułatwiało realizowanie wszystkich pozostałych zadań przed nią stawianych³⁹.

W tym czasie sytuacja na froncie była bardzo dynamiczna, co wpływało na działania flotylli. Bolszewicy starali się odzyskać Mozyrz, bowiem jego utrata stanowiła dla nich poważne zagrożenie w kontekście odcięcia ich sił od linii Dniepru. Dla sił polskich, jego kontrolowanie otwierało drogę dalszej ofensywie na Kijów⁴⁰. Działania te miały także znaczenie dla Flotylli Pińskiej, która wspierała oddziały 9. Dywizji Piechoty, a jednocześnie stawała wobec ryzyka starcia z bolszewicką Flotyllą Dnieprzańską, ówczesnie dowodzoną przez Pawła Smirnowa⁴¹. Walki w tym rejonie zostały uznane przez Naczelne Dowództwo za ważne, czego najlepszym dowodem był awans dowódcy 9. Dywizji Piechoty, pułkownika W. Sikorskiego na generała podporucznika⁴².

W chwili podjęcia dalszej części ofensywy w kwietniu 1920 roku, nie posiadano pełnej wiedzy o przeciwniku i to zarówno na lądzie, jak też na wodzie. Wywiad polski, zdołał ustalić jedynie, w odniesieniu do sił wroga operujących na ciekach rzecznych, że możliwe jest napotkanie od 8 do 12 okrętów przeciwnika, o różnej sile. Były to jednak informacje niepełne i oparte raczej o pewne szacunki, niż o konkretne pozyskane od wroga informacje. Można więc uznać, że wiedza o siłach bolszewickich była ograniczona, siły własne niewielkie i raczej na pewno mniejsze niż wroga, przy jednoczesnym braku pewności co do losów działań prowadzonych na lądzie.

Polska ofensywa ruszyła 25 kwietnia, kierując się w stronę Czarnobyla⁴³. Dla marynarzy Flotylli Pińskiej był to ważny punkt, bowiem w jego porcie rzeczonym spodziewano się zastać kilka, może kilkanaście jednostek pływających, a tym samym, istniała szansa na wzmocnienie własnych sił. Dlatego już 25 kwietnia okręty Flotylli ruszyły rzeką w stronę miasta. Już w nocy, nieopodal wsi Koszarówka, napotkały pięć bolszewickich jednostek, ostrzeliwujących drogę przebiegającą tuż koło rzeki i spowalniających marsz polskich oddziałów⁴⁴. Doszło do pojedynku artyleryjskiego, który przebiegał w zmienny sposób. Początkowo polskie motorówki uzbrojone próbowały manewrem obejść okręty wroga, statecznie prowadzące w tym czasie ostrzał, a tym samym odcięcie je od reszty sił bolszewickich. Niestety przeciwnik posiadał przewagę w artylerii i szybko zneutralizował polskie działanie, zmuszając motorówki do gwałtownego manewrowania. W efekcie kilka polskich jednostek weszło na mieliznę⁴⁵. Groziło to klęską, bo przeciwnik raczej bez większego kłopotu wstrzelałby się w polskie okręty. Na szczęście z pokładu „MP 1” dowodzonej przez porucznika marynarki Stefana de Waldena trafiono jednym pociskiem bolszewicki statek uzbrojony „Prytkij”⁴⁶. Jednostka otrzymała trafienie w kocioł, co wywołało na niej pożar. Niestety następnych trafień nie było, bowiem na polskim okręcie uszkodzeniu uległo działo 75 mm, nazywane przez marynarzy „Magdusia”⁴⁷.

Doszło do zamieszania, które obie strony wykorzystały dla wycofania własnych sił, nie dążąc do ostatecznego rozstrzygnięcia. Polskie motorówki wysiłkiem ich załóg udało się ściągnąć z mielizny i wycofać. Trzeba było także naprawić uszkodzone działo na „MP 1”, bez którego wartość tej motorówki uzbrojonej była zdecydowanie niższa. Szczególny nacisk kładł na to dowódca okrę-

39 Sam porucznik marynarki A. Mohuczy został dowódcą Oddziału Detaszowanego Flotylli Wiślanej na Prypeci pomiędzy listopadem 1920 roku a grudniem 1921, Kadry morskie..., op. cit., s. 224.

40 P. Borek, Udział 9 Dywizji Piechoty w operacji rzeczynckiej wiosną 1920 roku, w: *Wschodni Rocznik Humanistyczny*, t. XIV, nr 1, 2017, s. 52.

41 W tym czasie w ramach bolszewickiej Flotylli Dnieprzańskiej operowało nie mniej niż 40 jednostek bojowych i 48 pomocniczych. Oznaczało to, że flotylla ta miała zasadniczą przewagę nad Flotyllą Pińską.

42 R. Wapiński, Władysław Sikorski, Warszawa 1978, s. 98-99; J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczna...*, op. cit., s. 85.

43 P. Borek, op. cit., s. 54.

44 Działania tam prowadziła 18. Brygada Piechoty, ze składu 9. Dywizji Piechoty, J. Przybylski, *Marynarka wojenna ...*, op. cit., s. 74.

45 K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 26.

46 J.W. Dyskant, *Czarnobyl 1920...*, op. cit., s. 52-53.

47 Uszkodzenie to było efektem złej, ciągle mało fachowej obsługi ze strony polskich artylerzystów, J.W. Dyskant, *Flotylla Pińska...*, op. cit., s. 43.

tu porucznik marynarki Borys Mohuczy. W tym samym czasie jednostki bolszewickie wzięły na hol poważnie uszkodzony statek „Prytkij” i także się wycofały, kierując się w stronę Czarnobyła.

Po wycofaniu polskich jednostek w bezpieczny rejon, natychmiast przystąpiono do koniecznych napraw, jednocześnie oczekując na wzmocnienie własnych sił. 26 kwietnia do polskich okrętów dołączył „Pancerny 1”, co przyczyniło się do podjęcia decyzji o podjęciu ponownie rejsu w stronę Czarnobyła⁴⁸. Przez cały dzień okręty przemieszczały się po rzece nie napotykając wrogich okrętów. Dopiero około godziny 23.00 napotkano bolszewickie okręty w rejonie Lelowa, o który w tym czasie trwały walki⁴⁹. Obie strony otworzyły ogień, ale raczej miał on charakter działań zaporowych, niż dążenia do odniesienia sukcesu. Po krótkotrwałej wymianie ognia, obie strony zerwały prawie równocześnie bój i odeszły w stronę własnych sił głównych⁵⁰.

Po tej potyczce, polskie okręty do świtu pozostały w rejonie Lelowa. Załogi były zmęczone, przeciwnik miał przewagę, a jednocześnie ciemności mogły grozić stratami, w efekcie zasadzki, która nie była niemożliwa. Dopiero nad ranem okręty ruszyły w stronę Czarnobyła, zwłaszcza że w jego rejonie już słyszalna była kanonada. Walki o miasto trwały. W jego pobliżu polskie jednostki natknęły się na pięć okrętów bolszewickich ostrzeliwujących polskie pozycje i wspierających własne wojska w rejonie Czarnobyła⁵¹. Na widok wroga, oba zespoły skoncentrowały na sobie ogień artylerii. Bój nie przyniósł zasadniczego rozstrzygnięcia, ale to okręty bolszewickie oddały pole walki, odchodząc w dół Prypeci. Bolszewickie jednostki zatrzymały się około 7-8 kilometrów poniżej Czarnobyła. W ich stronę ruszyła polska flotylla. Efektem miała się stać największa i najważniejsza bitwa rzeczna 1920 roku, bitwa pod Czarnobyłem⁵².

Po stronie polskiej zbliżały się „Pancerny 1” i cztery motorówki uzbrojone. Przeciwnik dysponował sześcioma opancerzonymi i zdecydowanie lepiej uzbrojonymi okrętami. Wśród nich było pięć kanonierek rzecznych: „Gubitielnyj” (eks „Sonia”), uzbrojony w dwa działa 76 mm i cztery ckm, „Mołodieckij” uzbrojony w cztery działa 76 mm i cztery ckm, „Mudryj” uzbrojony w cztery działa 76 mm i najprawdopodobniej cztery ckm oraz prawdopodobnie kanonierki „Gierojkij” (eks „Apołton”) uzbrojony w dwa działa 76 mm i cztery ckm, a także „Mstitielnyj” uzbrojony w 2 działa 130 mm i cztery ckm, oraz szosta niezidentyfikowana jednostka. Bolszewickie jednostki znalazły się na prostym i dość szerokim, w niektórych fragmentach sięgającym nawet 1.000 metrów odcinku rzeki⁵³. To pozwalało na stoczenie prawdziwej bitwy, a jednocześnie strona bolszewicka miała na swoim zapleczu ostry zakręt na rzece, a więc możliwość szybkiego zerwania boju i schronienia się przed ogniem polskich jednostek. Okręty Flotylli Pińskiej nie miały takiej możliwości, ale to one, zwłaszcza w początkowej fazie boju, były bardziej aktywne, dążąc do narzucenia przeciwnikowi własnych warunków rozegrania bitwy.



Rosyjskie kutry uzbrojone na Prypeci, zdobyte przez Niemców w Mozyrzu w marcu 1918 r. Później jednostki te zostały przejęte przez bolszewicką Flotyllę Dnieprzańską.

48 K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 27.

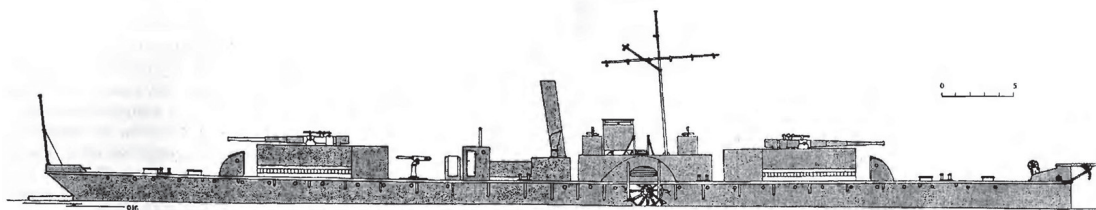
49 J.W. Dyskant, Czarnobyl 1920..., op. cit., s. 56.

50 J.W. Dyskant, Flotylla Pińska..., op. cit., s. 44.

51 Miasto zostało zdobyte 27 kwietnia o godzinie 5.00. Szczególnie cenne były zdobycze w postaci artylerii, czy też okrętów pozostawionych przez bolszewików w porcie, P. Borek, op. cit., s. 55.

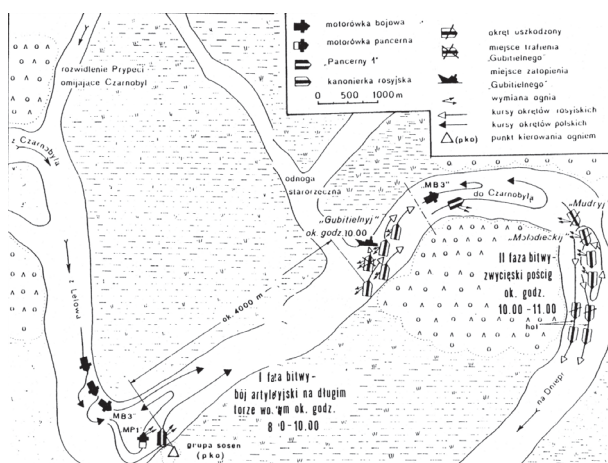
52 J.W. Dyskant, op.cit., s. 44.

53 J.W. Dyskant, Czarnobyl 1920..., op.cit., s. 60.



Ciężka kanonierka rzeczna „Mstislavskiy”, uzbrojona w dwa działa 130 mm i 4 k.m.

Jako pierwsze ogień otworzyły okręty bolszewickie, po tym jak polskie jednostki zbliżyły się do nich na odległość 4-5 kilometrów⁵⁴. Obie strony zdecydowały się na ogień zaporowy, gdzie formalnie większe szanse na sukces miała strona bolszewicka. Na jej okrętach znajdowało się czternaście dział kalibru 76-130 mm. Okręty Flotyli Pińskiej były w stanie odpowiadać głównie z trzech dział 75 mm. Przez dwie godziny żadna ze stron nie była w stanie odnieść sukcesu. Dopiero trafienie z „Pancernego 1”, dowodzonego przez porucznika marynarki Stanisława Hryniewieckiego, w komorę amunicyjną bolszewickiej kanonierki „Gubitielnyj” zmieniło bieg bitwy⁵⁵. Wybuch na bolszewickim okręcie miał ogromne konsekwencje. Pozostałe okręty jego eskadry zdecydowały się zerwać bój i skorzystać z możliwości skrycia się za jednym z zakrętów Prypeci. Ciężko uszkodzony okręt bolszewicki zatonął po kilku minutach na płytkich wodach Prypeci⁵⁶.



Bitwa pod Czarnobyłem, źródło: J.W. Dyskant, Czarnobyl 1920, Warszawa 1994, s. 62.

Flotylla Pińska ruszyła w pościg za przeciwnikiem, uznając że odniesiony sukces zapewnia jej chwilową przewagę, którą warto wykorzystać. Jako pierwsza w pościg za wrogimi okrętami ruszyła motorówka uzbrojona „MB 3”, wraz z „Pancernym 1”. Szybko udało im się nakryć ogniem swoich dział jednostki przeciwnika, uzyskując kolejne trafienia na kanonierkach „Mudryj” i „Młodziecki”. Nie doprowadziły one do tak spektakularnych efektów jak na „Gubitielnyj”, ale obie bolszewickie jednostki straciły możliwość samodzielnego przemieszczania się. Wzięte na hol przez pozostałe okręty, oddalały się od polskich jednostek, wchodząc na wody Dniepru. Dowodzący okrętami Flotyli Pińskiej oficerowie także zdecydowali o zerwaniu boju. Decydujący głos należał do kapitana marynarki A. Olszewskiego, na którego barkach znajdowała się odpowiedzialność za siły flotylli znajdujące się pod Czarnobyłem⁵⁷. Po boju prowadzonym na odległości 30 kilometrów także polska flotylla była już poważnie nim znużona wystarczyło, że odniesiono niezaprzeczalny sukces⁵⁸.

Szanse na odniesienie kolejnego sukcesu były niewielkie, a najsilniejszy okręt strony polskiej „Pancerny 1” znajdował się w kiepskim stanie⁵⁹. W wyniku prowadzenia długotrwałego,

54 K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 28.

55 L. Wiśniewski, J. Tarczyński, Flotylla Pińska..., op. cit., s. 29.

56 J.W. Dyskant, op. cit., s. 66.

57 Kapitan marynarki Aleksander Olszewski, był szefem sztabu Flotyli Pińskiej, a od 15 maja 1920 roku został komendantem garnizonu w Czarnobyli, Dokumenty Flotyli Rzecznej Pińsk, CAW, sygn. I.328.32.1.

58 P. Górski, Flotylla śródlądowe – dyskusja, w: Biuletyn Historyczny MMW, 2016, nr 31, s. 9.

59 J. Przybylski, op. cit., s. 113.

intensywnego ognia, uległ uszkodzeniu. Część nitów została zerwana w jego kadłubie, w efekcie tego zaczął dziobem nabierać wodę, co przyczyniło się do jego przegłębienia. Manewrowanie tak uszkodzonym okrętem było utrudnione, stąd odejście do portu w Czarnobyłu uznano za najlepsze rozwiązanie⁶⁰. Jednocześnie jedna z motorówek uzbrojonych, wysłana w celu rozpoznania sytuacji w dalszym biegu rzeki, została ostrzelana przez trzy bolszewickie jednostki i wskutek tego także zmuszona do zawrócenia⁶¹.

Okręty weszły do portu w Czarnobyłu po dniu pełnym wrażeń. W bitwie odniesiono niezaprzeczalny sukces. Równie wielkim było zdobycie samego portu. Znajdował się w nim statek „Prytkij”, który bolszewicy tu porzucili po tym jak doprowadzili go do portu, po wcześniejszym uszkodzeniu w czasie starcia pod Koszarówką⁶². W porcie strona polska przejęła także pięć statków transportowych, trzy motorówki, sześć pogłębiarek i warsztaty portowe. Był to znakomity łup. Wymagał on na pewno ogromnego wysiłku, by doprowadzić przejęte jednostki do stanu używalności, zwłaszcza że brakowało sprawnych silników. Pozyskane statki i motorówki, mogły pełnić jedynie role transportowe i zaopatrzeniowe na rzecz wojska polskiego. Brakowało uzbrojenia, które można byłoby na nich zamontować. Ich opancerzenie nie było w tym czasie możliwe. Nie deprecjonując odniesionego sukcesu, trzeba jednak zauważyć, że realnej siły bojowej flotylli, jednostki pozyskane w porcie czarnobylskim, nie zwiększały.

Bitwa pod Czarnobyłem była największym starciem w dziejach Flotylli Pińskiej, w toku wojny polsko-bolszewickiej. Odniesiony sukces był efektem dobrego wyszkolenia marynarzy, zwłaszcza artylerzystów, ale także sporej odwagi oficerów flotylli, którzy nie tylko zdecydowali się na niekonwencjonalne prowadzenie obserwacji, a tym samym kierowania ognia z brzegu, z drzew, by zapewnić sobie lepszy widok, a tym samym sprawniej wstrzelać się w okręty przeciwnika. Trzeba jednak dodać, że zgodnie z relacjami, okręty bolszewickie także strzelały celnie, a kolejne salwy z ich dział obramowywały polskie jednostki. Zadecydowało jedno trafienia, tak jak w poprzednim starciu, a więc odrobina morskiego szczęścia.

Zwycięstwo pod Czarnobyłem nie oznaczało zniszczenia sił przeciwnika i uzyskania panowania na interesujących stronę polską wodach śródlądowych⁶³. Droga na Dniepr nadal była zamknięta, a przeciwnik nadal posiadał przewagę. Okręty bolszewickie zagrażały siłom polskim, co zmusiło ostatecznie dowództwo do ustawienia baterii artylerii nadbrzeżnej, złożonej z czterech dział 75 em u wejścia z Dniepru na Prypeć, by uniemożliwić nagłe zaskoczenie przez przeciwnika. To, że zagrożenie było realne, dostrzeżono także już dzień po bitwie, gdy polski transportowiec „T 2”, eks rosyjski „Woron” w ciemnościach zagubił się w nawigacji i korzystając ze starego koryta, jednej z odnóg Prypeci, wpłynął na Dniepr. Tam został natychmiast przechwycony i zagarnięty przez okręty bolszewickie. Zagrożenie minęło 3 maja 1920, gdy ruszyła kolejna faza ofensywy w stronę Kijowa. Zmusiła



Bandera z jednego z bolszewickich okrętów Flotylli Dnieprowej zdobyta przez polskich marynarzy pod Czarnobyłem w 1920 roku. Zbiory Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, foto z domeny publicznej.

60 L. Wiśniewski, J. Tarczyński, op. cit., s. 29.

61 J.W. Dyskant, Flotylla Pińska..., op. cit., s. 44.

62 K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 29.

63 I. Bieniecki, Flotylla Rieczna op. cit., s. 30.

ona bolszewików do wycofania własnych okrętów⁶⁴. Już 5 maja polskie jednostki pojawiły się na Dnieprze i rozpoczęły patrolowanie jego wód. Z biegiem dni dotarły do Kijowa. Zajęcie tego portu przyniosło kolejne łupy wojenne, w postaci pozostawionych tam okrętów i statków rzecznych⁶⁵. W Kijowie powstała nowa polska flotyła rzeczna⁶⁶, jednak wobec kontrofensywy bolszewickiej która ruszyła jeszcze w maju, jej działalność okazała się bardzo krótkim epizodem. Odwrót polskiej armii, szybko zagroził także Flotylli Pińskiej.

Flotyła Pińska funkcjonowała do lipca 1920 roku, kiedy to uległa zniszczeniu. Do tego czasu jej rozwój był pod szczególną opieką Departamentu IX Ministerstwa Spraw Wojskowych, które wspierało pozyskiwanie kolejnych okrętów, łącznie ponad 20⁶⁷. Oficjalnie flotyła rozwiązana została 2 sierpnia 1920 roku⁶⁸, w czasie gdy całość wód Prypeci znalazła się w rękach bolszewickich⁶⁹. Posiadane okręty zatopiono w Pińsku i pod Kochanowiczami⁷⁰. Odbudowa Flotylli Pińskiej, już w stanie pokoju, w ramach PMW, to opowieść zasługująca już na odrębny rys historyczny.



64 Bolszewicy nim opuścili ujście Prypeci do Dniepru postawili na tych wodach pole minowe, operując minami typu „rybka”, K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 30; J.W. Dyskant, Czarnobyl 1920..., op. cit., s. 71.

65 W Kijowie zdobyto 17 statków, 26 motorówek, niestety bez silników, 10 barek oraz przystań pływająca. Na nadbrzeżu znajdowały się także magazyny wojskowe. Dodatkowo w polskie ręce w Rzeczycy wpadły 4 statki, jedna motorówka i 22 barki. Większości tych okrętów nie udało się bojowo wykorzystać.

66 K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 32-33.

67 Woszczyński B., Rola i struktura naczelnej władzy wojskowej w latach 1918-1920, „Najnowsze Dzieje Polski. 1914-1939”, t. XIV, 1969, s. 67-68.

68 Kadry morskie..., op. cit., s. 215.

69 Pamięć o wydarzeniach bitwy pod Czarnobyłem pozostała jednak obecna w świadomości ludności zamieszkującej tamte ziemie, tereny w rejonie Prypeci, P. Krąż, Genius loci w krajobrazie opuszczonego miasta Prypeć (Ukraina), w: Studia Krajo-brazowe, Wrocław 2014, t. IVA, s. 153.

70 M. Falkowski, op. cit., s. 2; K. Taube, O. Żukowski, op. cit., s. 47.

Województwo poleskie w kampanii polskiej 1939 roku

Polesie voivodeship in the Polish campaign 1939

Przedstawiono stan badań nad działaniami wojennymi prowadzonymi w czasie Wojny Polskiej 1939 na obszarze woj. Poleskiego, wskazując przy tym na potencjał badawczy związany z większym dostępem do archiwów polskich i rosyjskich, z czym wiąże się też publikacja nowych materiałów źródłowych. Dalej autor przedstawia polski potencjał militarny Polesia w przededniu Wojny Polskiej i działania wojenne na Polesiu prowadzone.

The state of research on war activities carried out over time is presented here. The Polish War of 1939 in the area of the province Poleskie have been researched with great access to Polish and Russian archives, which also involves the publication of new source materials. Next, the author presents the Polish military potential of Polesie on the eve of WW II.

Stan badań

Problem działań wojennych na obszarze województwa poleskiego w kampanii polskiej 1939 r. po raz pierwszy został całościowo, obszernie i kompetentnie podjęty przez Jana Wróblewskiego w monografii Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”¹. Jednak słabością pracy jest niemal całkowite pominięcie genezy, przebiegu i skutków agresji ZSRR na Polskę w 1939, w tym działań Armii Czerwonej w województwie poleskim, co wynikało z braku dostępu do źródeł zagranicznych, w tym archiwów ZSRR oraz cenzury wydawniczej.

Ważnym fragmentem kampanii polskiej 1939 r. w województwie poleskim jest obrona twierdzy w Brześciu nad Bugiem, którą zrekonstruowali Jerzy Sroka² oraz Józef Gersz³. Należy podkreślić, że przez wiele lat obrona twierdzy brzeskiej w okresie II wojny światowej była kojarzona głównie z walką garnizonu Armii Czerwonej w czerwcu 1941 r., a niewystarczająca znajomość walk o brzeską twierdzę prowadzonych od 14 do 16 września 1939 r. wynika z wieloletniego pomijania tego fragmentu kampanii polskiej 1939 r. przez historiografię PRL. W podobnym stopniu znany jest bój o Kobryń zgrupowania „Kobryń” WP ze wzmocnionym pułkiem 2. Dywizji Piechoty Zmotoryzowanej Wehrmachtu oraz wycofywanie z Polesia grupy wojsk gen. bryg. Franciszka Kleeberga i zgrupowania dowódcy Korpusu Ochrony Pogranicza gen. bryg. Wilhelma Olika-Rückemana, początkowo w kierunku Kowla, a następnie Włodawy. Natomiast w literaturze przedmiotu zawsze obecna była bitwa Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” pod Kockiem, będąca ostatnią w kampanii polskiej 1939 roku. W latach 90. XX w. ukazały się prace o Flotylli Rzecznej i jej udziale w działaniach kampanii polskiej 1939 roku⁴.

1 J. Wróblewski, Samodzielna Grupa Operacyjna „Polesie” 1939, Warszawa 1989.

2 J. Sroka, Obrońcy twierdzy brzeskiej we wrześniu 1939, Biała Podlaska 1992.

3 J. Gersz, Twierdza niepokonana. Obrona cytadeli w Brześciu nad Bugiem we wrześniu 1939 r., Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski 1994.

4 J. Dyskant, Flotylla rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej, cz. 1, 2, 3, Warszawa 1991; idem, Flotylla rzeczna Marynarki Wojennej, Warszawa 1994.

Uzyskanie dostępu do nowych źródeł z zagranicznych, głównie z rosyjskich archiwów wojskowych oraz z polskich, a także brak utrudnień pozanaukowych po 1989 r., stworzyły historykom polskim możliwości podjęcia prac nad tym ważnym dla pełnego poznania naszej najnowszej historii tematem. Przebieg działań wojennych w województwie poleskim we wrześniu 1939 r. stanowi fragment naukowych opracowań autorów, badających przyczyny, przebieg i skutki agresji Związku Radzieckiego na Polskę w 1939 roku. W 1989 r. pojawiły się pierwsze krajowe publikacje z tego obszaru autorstwa Eugeniusza Kozłowskiego oraz Rajmunda Szubańskiego⁵. Po kilku latach, w 1995 r. w naukowym obiegu pojawiło się pierwsze wydanie poszerzonej, dwutomowej pracy *Wojna polsko-sowiecka 1939* Ryszarda Szawłowskiego⁶, który już w latach osiemdziesiątych podjął jako jeden z pierwszych autorów temat radzieckiej agresji na Rzeczpospolitą Polską⁷, przez wiele lat zaliczany do tzw. białych plam najnowszej historii Polski. W 1998 r. ukazało się pierwsze wydanie studium historyczno-wojskowego Czesława Grzelaka⁸, nadal stanowiące najpełniejsze naukowe opracowanie agresji Związku Radzieckiego na Rzeczpospolitą w 1939 r., przygotowane w oparciu o krytyczną analizę źródeł polskich oraz po raz pierwszy, w tak szerokim w polskiej historiografii zakresie, z Rosyjskiego Państwowego Archiwum Wojskowego w Moskwie. Działania wojenne września 1939 r. na Polesiu oświetla monografia autorstwa Wojciecha Włodarkiewicza⁹

Militarne dzieje Polesia w kampanii polskiej 1939 roku stanowią fragment syntez: *Polskich Sił Zbrojnych w II wojnie światowej*¹⁰, *Obrony Polski 1939*¹¹, *Kampanii polskiej 1939 roku*¹² oraz wcześniejszych, m.in. *Wojny obronnej Polski 1939*, która jednak całkowicie pomija agresję ZSRR, w tym działania Armii Czerwonej na Polesiu¹³.

Problematyka postaw mieszkańców województwa poleskiego wobec państwa polskiego jest obecna w cennej monografii autorstwa Marka Wierzbickiego, stanowiąc w niej wprowadzenie do zasadniczych badań, ukazujących stosunki polsko-białoruskie w realiach okupacji sowieckiej do 1941 roku¹⁴. Bardzo przydatne są monografie Wojciecha Śleszyńskiego o bezpieczeństwie wewnętrznym w województwach północno-wschodnich¹⁵ i dziejach województwa poleskiego w okresie międzywojennym¹⁶ oraz Piotra Cichorackiego o zaburzeniach porządku publicznego w województwie poleskim¹⁷ i biografia ostatniego wojewody poleskiego Wacława Kostki-Biernackiego¹⁸.

Ułatwieniem dla badaczy przebiegu działań wojennych na Polesiu w 1939 r. jest kilka wartościowych wydawnictw źródłowych, które ukazują mało znane militarne aspekty kampanii polskiej w województwie poleskim oraz jej genezy. Bardzo przydatna jest edycja źródeł pt. *Agresja sowie-*

5 E. Kozłowski, Końcowy okres wojny obronnej Polski (17.09.-6.10.1939), w: Wojskowy Przegląd Historyczny (dalej WPH), 1989 nr 3; R. Szubański, Krótki zarys działań wojskowych na wschodnich terenach II Rzeczypospolitej we wrześniu 1939 r., Ibidem.

6 Tło polityczne, prawnomiędzynarodowe i psychologiczne. Agresja sowiecka i polska obrona. Sowieckie zbrodnie wojenne i przeciw ludzkości oraz zbrodnie ukraińskie, t. 1 Monografia, t. 2 Dokumenty, Warszawa 1995, wyd. II 1996, wyd. III 1997.

7 K. Liszewski [R. Szawłowski], *Wojna polsko-sowiecka 1939 r.*, Londyn 1986. Publikacja była wielokrotnie wznawiana w kraju i na emigracji.

8 Cz. Grzelak, *Kresy w czerwieni. Agresja Związku Sowieckiego na Polskę w 1939 roku*, Warszawa 1998, wyd. II ukazało się w 2000 r.

9 W. Włodarkiewicz, *Polesie 1939*, Warszawa 2011.

10 *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I: Kampania wrześniowa 1939, cz. 1, 2, 3, 4, Londyn 1951, 1954, 1959, 1986.

11 T. Jurga, *Obrona Polski 1939*, Warszawa 1990.

12 Cz. Grzelak, H. Stańczyk, *Kampania polska 1939 roku. Początek II wojny światowej*, Warszawa 2005.

13 *Wojna obronna Polski 1939*, red. nauk. E. Kozłowski, Warszawa 1979.

14 M. Wierzbicki, *Polacy i Białorusini w zaborze sowieckim. Stosunki polsko-białoruskie na ziemiach północno-wschodnich II Rzeczypospolitej pod okupacją sowiecką 1939-1941*, Warszawa 2007.

15 W. Śleszyński, *Bezpieczeństwo wewnętrzne w polityce państwa polskiego na ziemiach północno-wschodnich II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2007.

16 W. Śleszyński, *Województwo poleskie*, Kraków 2014.

17 P. Cichoracki, *Polesie nieidylliczne. Zaburzenia porządku publicznego w województwie poleskim w latach trzydziestych XX w.*, Łomianki 2007.

18 P. Cichoracki, *Droga ku anatemie. Wacław Kostek-Biernacki (1884-1957)*, Warszawa 2009.

cka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939. Jej pierwszy tom pt. *Geneza i skutki agresji* zawiera ponad 170 dokumentów, w 1996 r. ukazał się tom drugi pt. *Działania wojsk Frontu Ukraińskiego*¹⁹, a następnie tom trzeci *Działania Frontu Białoruskiego*²⁰, który m.in. zawiera dokumenty Armii Czerwonej, dotyczące jej działań w województwie poleskim.

W ostatnim okresie, staraniem Centralnego Archiwum Wojskowego i londyńskiego Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego ukazała się również bardzo przydatna, obszerna (5 części) edycja dokumentów i wspomnień o Samodzielnej Grupie Operacyjnej „Polesie”, w większości wcześniej niepublikowanych. Jej część 1 obejmuje dowództwo SGO „Polesie”²¹, część 2 działalność jej służb, obronę Brześcia nad Bugiem i dowództwo dywizji „Kobryń”²², część 3 Dywizję „Kobryń”²³, część 4 Dywizję „Brzoza”²⁴, część 5/1 Podlaską Brygadę Kawalerii²⁵, część 5/2 Suwalską Brygadę Kawalerii i Dywizję „Zaza”²⁶. W tej serii planowano również wydanie cz. 6 pt. *Flotylla Pińska* oraz cz. 7 pt. *Oddziały Korpusu Ochrony Pogranicza*, niestety ten zamiar nie został zrealizowany.

Z kolei założenia, przebieg i rezultaty mobilizacji marcowej WP, która objęła w całości wojska Okręgu Korpusu nr IX Brześć nad Bugiem oraz 26 DP z OK IV Łódź, można poznać dzięki obszernemu wyborowi dokumentów: instrukcji i sprawozdań oraz relacji, również w większości mało znanych historykom i po raz pierwszy opublikowanych²⁷.

Polski potencjał militarny w województwie poleskim

Traktat pokojowy, podpisany 18 marca 1921 r. w Rydze, podzielił Polesie, jego zachodnia część została przyłączona do Rzeczypospolitej Polskiej, a wschodnia do Białoruskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej. Ustawą z 4 lutego 1921 r. utworzono województwo poleskie, natomiast południowy skraj regionu włączono do województwa wołyńskiego, a północny do nowogródzkiego²⁸. Wg podziału administracyjnego, obowiązującego od 1 kwietnia 1939 r., powierzchnia województwa poleskiego wynosiła 36,7 tys. km², obejmowało ono 9 powiatów²⁹, 12 miast oraz 79 gmin wiejskich i 1785 gromad. Ludność województwa, wg spisu z 1931 r., wynosiła 1132,2 tys., z tego 146,8 tys. miejskiej i 985,4 tys. wiejskiej. Cechą charakterystyczną województwa poleskiego, podobnie jak wołyńskiego i stanisławowskiego, było to, że Polacy stanowili w nim mniejszość, ponieważ ludność rzymskokatolicka w województwie, wg spisu z grudnia 1931 r., stanowiła 11,3%, a polskojęzyczna 14,5%. Zdecydowanie dominowali – 77,3% wyznawcy prawosławia³⁰.

Wojewodą poleskim od 1932 r. był płk Wacław Kostek-Biernacki – jedna z najważniejszych postaci obozu politycznego, skupionego wokół marsz. Józefa Piłsudskiego. W. Kostek-Biernacki uczestniczył w działalności niepodległościowej przed I wojną światową, służył w Legionach Pol-

19 Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939, t. I, *Geneza i skutki agresji*, red. naukowa E. Kozłowski, Warszawa 1994; t. II, *Działania wojsk Frontu Ukraińskiego*, red. naukowa S. Jaczyński, Warszawa 1996.

20 Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939, t. III, *Działania wojsk Frontu Białoruskiego*, red. naukowa Cz. Grzelak, Warszawa 1998.

21 SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 1, *Dowództwo*, red. nauk. A. Wesołowski, Warszawa 2013.

22 SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 2, *Służby. Obrona Brześcia. Dywizja „Kobryń” (dowództwo)*, red. nauk. A. Wesołowski, Warszawa 2014.

23 SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 3, *Dywizja „Kobryń”*, red. nauk. A. Wesołowski, Warszawa 2014.

24 SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 4, *Dywizja „Brzoza”*, red. nauk. A. Wesołowski, Warszawa 2015.

25 SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 5/1, *Podlaska Brygada Kawalerii*, red. nauk. A. Wesołowski, Warszawa 2015.

26 SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 5/2, *Suwalska Brygada Kawalerii. Dywizja „Zaza”*, red. nauk. A. Wesołowski, Warszawa 2015.

27 Mobilizacja marcową 1939, t. 2, *Dokumenty i relacje*, red. nauk. A. Wesołowski, K. Stepan, Warszawa 2012.

28 J. Tomaszewski, *Z dziejów Polesia 1921-1939. Zarys stosunków społeczno-ekonomicznych*, Warszawa 1963, s. 10–11; W. Śleszyński, *Bezpieczeństwo wewnętrzne...*, op. cit., s. 60; W. Śleszyński, *Województwo ...*, s. 37–40.

29 Brzeski, drohicki, kobryński, kosowski, koszyński, łuniniecki, piński, prużański i stoliński.

30 Mały rocznik statystyczny 1939, Warszawa 1939, s. 23, 25. Podobne dane podaje P. Eberhardt, *Polska ludność kresowa. Rodowód, liczebność, rozmieszczenie*, Warszawa 1998, s. 65, 63.

szych, a po odzyskaniu niepodległości pełnił służbę zawodową w Wojsku Polskim na różnych stanowiskach, w tym m.in. jako komendant wojskowego więzienia w Brześciu nad Bugiem³¹. Stolicą województwa poleskiego był Brześć nad Bugiem, który w 1931 r. liczył 50,7 tys. mieszkańców kilku narodowości, a drugie co do wielkości miasto województwa – Pińsk 31,9 tys. mieszkańców³².

Województwo poleskie należało do najgorzej rozwiniętych gospodarczo w międzywojennej Polsce, charakteryzowała je mała ilość zasobów mineralnych, brak przemysłu, źle rozwinięty transport – rzadka sieć linii kolejowych i dróg utwardzonych. Głównym źródłem utrzymania ludności wiejskiej, głównie białoruskiej, było rolnictwo, nieliczne były białoruska klasa robotnicza, inteligencja oraz mieszczaństwo³³. Realia województwa poleskiego ukazuje m.in. gmina Horsk powiatu stolińskiego, której większość mieszkańców – ponad 90%, utrzymywała się z pracy w rolnictwie, ale: *Prymitywne narzędzia rolnicze, płytki orka, zły gatunek zasiewu, słabe nawożenie, to wszystko przyczynia się do tego, że niska kultura rolna, szczególnie w latach trochę mniej urodzajnych, daje niedostateczną nawet dla potrzeb miejscowych produkcję*³⁴.

Wojskowy podział administracyjny Rzeczypospolitej w okresie międzywojennym obejmował dziesięć okręgów korpusów, województwo poleskie wchodziło w skład Okręgu Korpusu nr IX Brześć nad Bugiem, natomiast południowa jego część do Okręgu Korpusu nr II Lublin³⁵. Okręg Korpusu nr IX obejmował następujące powiaty woj. poleskiego: miasto i powiat Brześć nad Bugiem, Drohiczyn, Kobryń, Kosów, Łuniniec, Pińsk, Prużana i Stolin. Do tego do OK IX należały: powiat Bielsk Podlaski woj. białostockiego, powiaty Biała Podlaska, Łuków, Radzyń, Siedlce i Włodawa woj. lubelskiego oraz powiaty Baranowicze, Nieśwież, Nowogródek, Słonim i Stołpce woj. nowogródzkiego³⁶.

Brześć nad Bugiem w okresie międzywojennym był jednym z najważniejszych garnizonów na kresach wschodnich Rzeczypospolitej oraz największym garnizonem województwa poleskiego. Twierdza w Brześciu wcześniej stanowiła istotne ogniwo w systemie rosyjskich fortyfikacji, ale w latach trzydziestych XX wieku nie była dostosowana do potrzeb nowoczesnej wojny. W mieście stacjonowały: Dowództwo Okręgu Korpusu nr IX oraz 30 pułk artylerii lekkiej, 82 pułk piechoty i kompania łączności 30 Dywizji Piechoty, 35 pułk piechoty i kompania łączności 9 Dywizji Piechoty, 4 batalion pancerny, 6 batalion saperów, 4 batalion telegraficzny (skadrowany), 9 dywizjon żandarmerii, 9 dywizjon taborów (skadrowany), organa służb okręgu oraz składnice: saperska, łączności, materiału intendenckiego i uzbrojenia, które tworzyły duży ośrodek magazynowy³⁷.

W Trauguttowie pod Brześciem w 1938 r. utworzono Centrum Wyszkożenia Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwigazowej (komendant płk Franciszek Mołodyński), w skład którego wchodziły: komenda Centrum, kwatermistrzostwo, kompania gospodarcza, komenda Obozu Ćwiczebnego Brześć nad Bugiem, Szkoła Podchorążych Artylerii Przeciwlotniczej, kursy doskonalące artylerii przeciwlotniczej i komisja doświadczalna, Szkoła Obrony Przeciwigazowej oraz 9 dywizjon artylerii przeciwlotniczej, posiadający pięć baterii³⁸.

31 Szerzej: P. Cichoracki, *Droga ku anatemie...*, op. cit.

32 Mały rocznik statystyczny Polski wrzesień 1939–czerwiec 1941, wyd. II, Warszawa 1990, s. 2, 16; Mały rocznik statystyczny 1939, s. 11.

33 M. Jabłonowski, *Mniejszości narodowe II Rzeczypospolitej a problem nadchodzącej wojny*, w: *Zeszyty Naukowe Instytutu Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego*, 1992, nr 17, s. 90–92.

34 W. Woszczyński, oficer oświaty batalionu KOP „Dawidgródek”, Gminy Horsk i Dawidgródek powiatu stolińskiego, w: *Kresy w oczach oficerów KOP, wstęp i opracowanie J. Widacki*, Katowice 2005, s. 187–189.

35 P. Stawecki, *Wojsko Marszałka Józefa Piłsudskiego 12 V 1926 12 V 1935*, Warszawa 2004, s. 51–52.

36 Dyslokacja władz i jednostek wojskowych Okręgu Korpusu IX (Brześć nad Bugiem), w: SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz.1, s. 25.

37 A. Aksamitowski, *Fortyfikacje rosyjskie w II Rzeczypospolitej w polskich przygotowaniach obronnych*, [w:] *Działania militarne na Mazowszu i w Polsce północno-wschodniej*, red. nauk. W. Wróblewski, Warszawa 2000, s. 336–338.

38 M. Kopczeński, Z. Moszumański, *Polska obrona przeciwlotnicza w latach 1920–1939*, Warszawa 2000, s. 57; R. Łoś, *Artyleria polska 1914–1939*, Warszawa 1991, s. 284; Z. Moszumański, *Szkoła Podchorążych Artylerii Przeciwlotniczej Romualda Traugutta (1938–1939)*, [w:] *Rozwój techniki wojskowej – kształcenie inżynierów na potrzeby Wojska Polskiego w XX wieku*, red. Z. Kazimierski, W. Włodarkiewicz, Warszawa 2000, s. 84–97.

Do innych garnizonów województwa poleskiego należały: Kobryń – stacjonowały w nim sztab 30 DP i 83 pułk piechoty, Prużana jako garnizon 20 pułku artylerii lekkiej 20 DP i 25 pułku ułanów Nowogródzkiej Brygady Kawalerii, w Pińsku stacjonował sztab i jednostki pływające Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej oraz 84 pułk piechoty i II dywizjon 30 pułku artylerii lekkiej, a w Łunińcu III batalion 84 pułku piechoty. W województwie poleskim w całości stacjonowała 30 Dywizja Piechoty Wojska Polskiego. Dywizje piechoty Wojska Polskiego były słabiej uzbrojone niż dywizje potencjalnych przeciwników i sojuszników: posiadały mniej dział polowych, przeciwpancernych i przeciwlotniczych, z racji trakcji konnej, w tym w artylerii (poza przeciwlotniczą) były mniej mobilne, sprawne przemarsze utrudniały im bardzo rozbudowane, ale mało wydajne, konne kolumny taborowe³⁹.

Ponieważ wschodnia granica województwa poleskiego była jednocześnie granicą państwową ze Związkiem Radzieckim, na terenie województwa stacjonowały: sztab Brygady KOP „Polesie” w Łachwie – dowódca płk dypl. Witold Kołodziejczyk-Różycki oraz jej trzy bataliony graniczne: „Ludwikowo” (ochraniał 76 km granicy), „Sienkiewiczze” (108 km granicy) i „Dawidgródek” (78 km granicy). W sumie Brygada ochraniała 262 km granicy państwowej RP ze Związkiem Radzieckim⁴⁰. Pas nadgraniczny Brygady dzielił się na odcinki batalionowe, te zaś na pododcinki kompanijne, a te na pododcinki strażnic o długości od 6 do 10 km, obsadzone przez drużynę piechoty⁴¹.

Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej składała się z: dowództwa (dowódca kmdr Witold Zajączkowski, zastępca dowódcy kmdr por. Henryk Eibel, szef sztabu mjr Władysław Szczekowski), dywizjonu sztabowego, trzech dywizjonów bojowych, wydzielonych okrętów, taboru bojowego, pododdziału łączności, Komendy Portu Wojennego Pińsk, kadry Flotylli Rzecznej oraz Szkoły Specjalistów Rzecznych. Flotylla Rzeczna miała spełniać funkcje usługowe dla wojsk lądowych na wypadek agresji ZSRR na Polskę. Jej wartość bojowa była skromna, liczyła 6 monitorów, 3 kanonierki, 10 kutrów uzbrojonych i 3 statki uzbrojone⁴².

Jednostki pływające Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej łącznie posiadały następujące uzbrojenie: 9 haubic kalibru 100 mm, 14 dział 75 mm, 18 dział 37 mm, 6 najcięższych karabinów maszynowych (nkm) przeciwlotniczych kal. 13,2 mm i 89 ciężkich karabinów maszynowych (ckm) kalibru 7,92 mm, część na podstawach przeciwlotniczych. Dodatkowo pluton obrony przeciwlotniczej Komendy Portu Wojennego Pińsk posiadał: 2 działa przeciwlotnicze kal. 40 mm, 2 nkm 13,2 mm i 6 ckm przeciwlotniczych. Stan liczebny Flotylli Rzecznej wynosił 2 000 marynarzy, ale w 1939 r. znacznie wzrósł. Pod względem możliwości bojowych (liczebności i uzbrojenia) Flotylla Rzeczna stanowiła odpowiednik pułku piechoty, a z uwagi na manewrowość mogła być odpowiednikiem brygady zmotoryzowanej. Dodajmy jednak, że jej możliwości bojowe w znacznym stopniu zależały od warunków hydro-nawigacyjnych i meteorologicznych na Polesiu⁴³.

Województwo poleskie miało stanowić dalekie zaplecze frontu w razie agresji Niemiec na Polskę, natomiast było bardzo ważne w ramach realizacji planu operacyjnego „Wschód”, przygotowanego na wypadek agresji ZSRR na Rzeczpospolitą. Jego myślą przewodnią było skanalizowanie działań zaczepnych Armii Czerwonej w dwóch wąskich korytarzach terenowych na południe i północ od Polesia. W skład Armii „Polesie” miała wejść 30 DP w pierwszym rzucie oraz 8 Dywizja Piechoty i Mazowiecka Brygada Kawalerii w drugim rzucie. Armia „Polesie” byłaby słabym związkiem operacyjnym na drugorzędny kierunek operacyjny, przewidywanym do obrony Polesia przy wykorzystaniu jego naturalnych walorów obronnych oraz fortyfikacji stałych⁴⁴. Armia „Polesie” miała prowadzić działania obronne w pasie Prużana-Kleck (od północy) i Kowel-Kostopol (od

39 Z. Jagiełło, *Piechota Wojska Polskiego 1918-1939*, Warszawa 2005, s. 269-280.

40 Cz. Grzelak, *Kresy w czerwieni. Agresja Związku Sowieckiego na Polskę w 1939 roku*, Warszawa 1998, s. 238.

41 M. Jabłonowski, *Formacja specjalna Korpusu Ochrony Pogranicza 1924-1939*, Warszawa 2002/2003, s. 54-55.

42 L. Wyszczelski, *W obliczu wojny. Wojsko Polskie 1935-1939*, Warszawa 2008, s. 288-289.

43 J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej wobec agresji sowieckiej we wrześniu 1939 r.*, w: WPH, 1992, nr 3, s. 3-4.

44 L. Wyszczelski, *Generał Kazimierz Sosnkowski*, Warszawa 2010, s. 143, 177-178.

południa), podzielonym na trzy odcinki: „Hancewicze”, „Łuniniec” oraz „Sarny”⁴⁵.

Osłonięty na obu skrzydłach przeszkodami naturalnymi obszar Polesia był mało wrażliwy na przebieg działań wojennych na odcinkach sąsiednich armii. Dopiero przełamanie przez przeciwnika na północy linii rz. Jasiołdy, a na południu linii rz. Styru, zagrażające bezpośrednio węzłom kolejowym Brześć i Kowel, stawiało Wojsko Polskie przed decyzją wycofania się z Polesia. Jego obszar, umocniony i silnie broniony, flankował ważne kierunki operacyjne Armii Czerwonej na zachód przez Baranowicze i Równę, ograniczał swobodę działania i rozdzielał wysiłki przeciwnika w przestrzeni, oddziałując bezpośrednio na odcinki sąsiednich armii oraz stając się osią operacyjną dla działań na całym froncie wschodnim⁴⁶.

Granica państwowa Polski ze Związkiem Radzieckim (1412 kilometrów długości) nie spełniała wymogów strategicznych i wymagała umocnienia. Najkorzystniejszy do obrony był jej środkowy odcinek, liczący 430 km, przecinający bezdrożne i bagienne Polesie. Projekt fortyfikacji z 1936 r. przewidywał zamknięcie tego obszaru operacyjnego 663 schronami bojowymi. Planowano trzy odcinki umocnione: „Hancewicze” o długości 120 kilometrów, „Łuniniec” – 140 kilometrów oraz „Sarny” 170 kilometrów. Po całkowitym zakończeniu prac w 1940 roku odcinki te stanowiłyby silny, ciągły pas umocnień. Do marca 1939 roku wybudowano 207 betonowych schronów bojowych jedynie na odcinku „Sarny”, który posiadał już znaczną wartość bojową. System składał się z obiektów żelbetonowych o wytrzymałości na pociski kalibru od 75 mm do 220 mm, uzbrojonych w ciężkie i ręczne karabiny maszynowe, działa przeciwpancerne kalibru 37 mm i działa kalibru 75 mm. Część obiektów otrzymała 1-2 kopuły pancerne dla ckm z polem ostrzału 180 stopni, głębokość obrony wynosiła od 500 do 800 m. Wykorzystano przeszkody naturalne: rzeki, bagna i lasy oraz sztuczne zalewy. Podejścia do schronów broniły zapory przeciwczołgowe, zbudowane z 3-4 rzędów szyn kolejowych. Na dalszym przedpolu przygotowano niszczenia i zawały leśne⁴⁷.

Natomiast na odcinku „Hancewicze” i „Łuniniec” nie wybudowano żadnych umocnień. Polesie odgrywało bardzo ważną rolę w polskich planie operacyjnym „Wschód”, starannie przygotowanym i w pełni ukończonym do lutego 1939 r. Na Polesiu działałaby jedna z pięciu polskich pierwszorzutowych armii oraz większość sił odwodu głównego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Na wypadek agresji niemieckiej Polesie miało stanowić zaplecze frontu, teren formowania jednostek zapasowych, istotną rolę odgrywały poleskie linie komunikacyjne, zwłaszcza kolejowe, do przewozu wojsk i zaopatrzenia na front.

Nadgraniczne położenie województwa poleskiego, bardzo trudna do skutecznej ochrony granica państwowa z ZSRR, przecinająca obszary silnie zabagnione i zalesione oraz przewaga wśród mieszkańców mniejszości narodowych, z których część była wrogo nastawiona do państwa polskiego, stwarzały poważny problem –zapewnienie bezpieczeństwa. Jego stan był systematycznie analizowany przez wojewodę w miesięcznych sprawozdaniach ze stanu bezpieczeństwa. Wojewoda poleski ocenił stan bezpieczeństwa w województwie w lipcu 1939 r. jako nie budzący zastrzeżeń, dobre nastroje charakteryzowały rezerwistów i urlopowanych żołnierzy, u których stwierdzono bojowy nastrój. Członkowie i sympatycy rozwiązanej KPP (KPZB) nadal byli bierni, czekali na rozwój wydarzeń na arenie międzynarodowej. Pojawiły się też pogłoski, że po wybuchu wojny z Niemcami w Polsce może dojść do rewolucji, w której komuniści odegrają zasadniczą rolę. Nie ustawało zbiegostwo do Związku Radzieckiego, w lipcu żołnierze KOP zatrzymali 28 osób, usiłujących nielegalnie przekroczyć granicę państwową. Znacznie wzrosła liczba pożarów – do 187,

45 J.W. Dyskant, Flotylle rzeczne..., op. cit., cz. 2, s. 180-181; R. Szubański, Plan operacyjny „Wschód”, Warszawa 1993, s. 76-78.

46 Flotylle rzeczne ..., op. cit., cz. 2, s. 175.

47 A. Aksamitowski, Fortyfikacje rosyjskie w II Rzeczypospolitej w polskich przygotowaniach obronnych, [w:] Działania militarne na Mazowszu i w Polsce Północno-Wschodniej, red. nauk. W. Wróblewski, Warszawa 2000 s. 355-356; Z. Cutter, Saperzy II Rzeczypospolitej, Kraków – Warszawa – Wrocław 2005, s. 202-203; W. Łach, Fortyfikacje odcinka „Sarny” w wojnie 1939 roku, [w:] Korpus Ochrony Pogranicza. Materiały z konferencji naukowej w 80 – rocznicę powstania Korpusu Ochrony Pogranicza, red. J. Prochwicz, Kętrzyn 2005, s. 195-199.

w tym były 32 podpalenia. W trzech powiatach: kobryńskim, kosowskim i łuninieckim wystąpiło gradobicie, ale straty nie były wielkie. Stan bezrobocia zmniejszył się o 209 osób i wynosił 31 lipca 1 130 osób. *Na ogół ludność zajęta polnymi pracami na roli, w mniejszym stopniu interesuje się sytuacją polityczną, stąd też i mniejsza ilość pogłosek i wersji na temat sytuacji międzynarodowej. Jedynie, co do Gdańska ludność miejscowa wyraża zdecydowaną pewność, że państwo polskie nie pozwoli na jakąkolwiek ingerencję Rzeszy Niemieckiej. Na ogół w związku z dobrze zapowiadającymi się zbiorami – nastroje wśród ludności poprawiły się poważnie. Narzekań na sytuację międzynarodową nie słychać – pewne zaniepokojenie budzi jedynie brak bilonu – czytamy w sprawozdaniu wojewody poleskiego⁴⁸.*

Stan bezpieczeństwa w województwie poleskim w sierpniu 1939 r. – ostatnim miesiącu pokoju – pozostał na poziomie zbliżonym do lipca. Polskie Radio, przy współpracy Dowództwa Okręgu Korpusu nr IX, 23 sierpnia rozpoczęło akcję propagandową na terenie Polesia, której celem było uświadomienie państwowo ludności i podtrzymanie jej pozytywnego nastawienia do państwa. Prowadzono ją przy pomocy pięciu grup propagandowych. Na nastroje ludności rolniczej dodatkowo wpływały wysokie, mimo suszy, zbiory, również plony roślin okopowych zapowiadały się dobrze. Chłopi oczekiwali podwyżek cen artykułów rolno-spożywczych, m.in. dzięki dużym zakupom na potrzeby wojska, na które liczyli. Zawarcie paktu o nieagresji między Niemcami a ZSRR zaskoczyło mieszkańców województwa poleskiego i pogorszyło ich nastroje, ale zostało przyjęte spokojnie. Pod koniec sierpnia ożywiła się działalność komunistów, oceniona jako inicjatywy lokalnych działaczy. W sierpniu nie stwierdzono działalności antypaństwowej mieszkańców województwa poleskiego narodowości białoruskiej i niemieckiej⁴⁹.

Kontrwywiad wojskowy OK nr IX następująco ocenił nastroje mieszkańców województwa poleskiego pod koniec sierpnia 1939 r.: *Na terenie OK IX [panuje] nastrój pewnego podniecenia, robi się zapasy żywności, niektóre artykuły [spożywcze] zostały w dwa dni wykupione⁵⁰.*

Przed wybuchem działań wojennych władze administracyjne obawiały się w województwie szpiegostwa oraz akcji sabotażowych. Z tego powodu kontrolowano meldujących się w hotelach, przybywających w odwiedziny do rodzin oraz wszystkich cudzoziemców⁵¹. Posterunkom Policji Państwowej w województwie poleskim przesłano 29 sierpnia wytyczne komendanta wojewódzkiego PP, ostrzegające o możliwości rozpoczęcia działań przez niemieckich dywersantów: *[...] Przejawów akcji terrorystów niemieckich można się spodziewać w każdym czasie i miejscu. Czuwając nad całością należy przede wszystkim wziąć pod uwagę dostojników państwowych, urzędy, urządzenia komunikacyjne i użyteczności publicznej. Potem uprzedzić personel kierowniczy kolejowy, pocztowy, żeglugi rzecznej i autobusowy o konieczności zachowania ostrożności, nasilić służbę na dworcach kolejowych, stacjach autobusowych i rzecznych, zorganizować należyty wywiad w stacyjnych przechowalniach bagażu itd.* – czytamy w wytycznych komendanta wojewódzkiego Policji Państwowej w Brześciu nad Bugiem⁵².

W okresie wzrostu zagrożenia wojennego legalne białoruskie partie polityczne poparły politykę międzynarodową rządu polskiego oraz wezwały ludność białoruską do podporządkowania się zarządzeniom władz Rzeczypospolitej⁵³.

48 AAN, 976/33, k. 87-88, Wojewoda poleski, nr B.A.17a, Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa za miesiąc lipiec 1939, tajne, Brześć nad Bugiem, 14 VIII 1939.

49 CAW, I.371.9/A.98, k. 1-8. Dowództwo Korpusu nr IX, l.dz. 9930/tj. bezp., Brześć n. Bugiem 25 VIII 1939, Tygodniowy meldunek sytuacyjny nr 34.

50 CAW, VIII.800.61.8, Oddział II SG, Wydział IIb, Referat Nar.-Polit., Meldunek sytuacyjny nr 167, Warszawa 29 VIII 1939.

51 W. Śleszyński, Bezpieczeństwo wewnętrzne..., op. cit., s. 335-336.

52 I. Akińczyc, Obrona Brześcia nad Bugiem we wrześniu 1939 roku, [w:] Wrzesień 1939 wojna na dwa fronty, red. J. Gmitruk, W. Włodarkiewicz, Warszawa 2010, s. 348-349.

53 M. Jabłonowski, Mniejszości narodowe..., op. cit., s. 92-95.

Wojska Okręgu Korpusu nr IX zostały zmobilizowane w ramach tajnej mobilizacji alarmowej już w marcu 1939 r. i skierowane do obszarów operacyjnych armii „Łódź” i „Modlin”, a w opustoszałych koszarach rozpoczęto proces formowania jednostek marszowych (zapasowych). Mobilizacja alarmowa oddziałów 30 DP zbiegła się z przyjęciem poborowych, które trwało trzy dni, stąd wystąpiły braki umundurowania i bielizny, natomiast opóźnienia w dostarczaniu przez chłopów koni i wozów wynikały z dnia targowego – chłopci najpierw wracali do domów, a dopiero później przekazywali wojsku wozy i koni. Z powodu małej ilości połączeń kolejowych między Brześciem nad Bugiem a Pińskiem rezerwiści jechali na dachach i stopniach wagonów, setki innych czekało na dworcach kolejowych na uruchomienie transportów. Wielu rezerwistów pieszo pokonało 60 kilometrów, ich stawiennictwo oceniono jako bardzo dobre, dlatego wszystkie zmobilizowane oddziały osiągnęły gotowość zgodnie z planem mobilizacyjnym⁵⁴. Przebieg mobilizacji personalnej 30 Dywizji Piechoty następująco ocenił jej dowódca gen. bryg. Leopold Cehak:

Z mobilizacji był wykluczony Okręg Warszawski [Okręg Korpusu nr I Warszawa] wraz ze stołecznym miastem Warszawą, co fatalnie odbiło się na mobilizacji 30. pał, którego oficerowie rezerwy rekrutowali się głównie z miasta Warszawy, jako studenci Politechniki Warszawskiej, czy też zajęci w Warszawie w rozmaitych przedsiębiorstwach. Fakt, że na baterię brak było 3-4 oficerów rezerwy, a ci co byli tworzyli element mniej inteligentny, składający się głównie z nauczycieli szkół ludowych z Polesia. Gros też oficerów rezerwy pułków piechoty stanowili nauczyciele szkół powszechnych na Polesiu. [...] Mimo jednak tych niedomagań, stawiennictwo rezerwistów było bez zarzutu i poszczególne oddziały [30 Dywizji Piechoty] osiągały pogotowie w godzinach przewidzianych planem mobilizacji⁵⁵.

Tak mobilizację ocenił dowódca III batalionu 83 pp 30 DP mjr Mieczysław Olędarczyk: [...] Mobilizacja pułku została przeprowadzona sprawnie i dowódcy batalionów i plutonów specjalnych zameldowali jej ukończenie w przewidywanym terminie. Uwagi co do przebiegu mobilizacji:

a) *Stawiennictwo oficerów i szeregowych było wzorowe bez żadnych zastrzeżeń i na czas. Gros zmobilizowanej kadry (oficerowie i podoficerowie rezerwy) pochodziło z terenu Polesia, z zawodu byli to przeważnie nauczyciele szkół powszechnych, zmobilizowani szeregowi pochodzili również w woj. poleskiego i byli pochodzenia chłopskiego;*

b) *Sprzęt, amunicja, umundurowanie i oporządzenie były pobrane z magazynów mobilizacyjnych – kompletne i w porządku;*

c) *Komisja poborowa koni i wozów pracowała sprawnie, dostarczając z braku typowego taboru wojskowego odpowiednio zwiększoną ilość zaprzęgów jednokonných typu poleskiego o małej pojemności, co w konsekwencji musiało ujemnie wpłynąć na sprawność marszową i bojową batalionów i pułku. W garnizonie miasta Kobryń zorganizowano ponadto II rzut pułku w składzie dwóch batalionów, w tym jeden rocznik rekrucki (rocznik 1918)⁵⁶.*

Mobilizacja alarmowa Flotylli Rzecznej rozpoczęła się w przededniu wojny, otrzymany 27 sierpnia rozkaz mobilizacyjny zastał Flotyllę niemal już w pełnej gotowości bojowej, ponieważ szereg czynności realizowano już od maja, m.in. wykorzystując powołania żołnierzy rezerwy na ćwiczenia letnie. Dokończono formowanie Oddziału Desantowego w sile kompanii (4 oficerów, 27 podoficerów i 110 marynarzy) z 2 ckm i 6 rkm, które rozpoczęło 2 sierpnia. Znacznie powiększono Bazę Wysuniętą, która powinna przejąć zadania portu wojennego w ramach operacyjnego rozśrodkowania, a port piński byłby bazą tyłową. Sformowano Pogotowie Techniczne oraz grupę taborów transportowych. Baza Wysunięta stanowiła ruchomy organ zaopatrzenia, złożony z 14 jednostek bojowych i pomocniczych, 21 kryp, uzbrojonych w 3 działa kalibru 37 mm, 18 ckm i 1

54 AIPiMGS, B.I.42/A, k. 1, gen. bryg. Leopold Cehak, Działania 30 Poleskiej Dywizji Piechoty od chwili mobilizacji 23.III.1939 do 29.IX.1939, tj. do chwili kapitulacji Modlina.

55 Ibidem, k. 2.

56 Relacja dowódcy III batalionu 83 pp 30 DP mjr. M. Olędarczyka, w: Mobilizacja marcowa 1939, s. 371.

rkm z załogą złożoną z 12 oficerów, 91 podoficerów i 246 marynarzy. Zreorganizowano Komendę Portu Wojennego w Pińsku i utworzono pluton wartowniczy (oficer i 46 podoficerów i marynarzy), który wzmocnił kompanię portową. Z powodu opóźnienia dostawy wodnosamolotów nie utworzono rzecznej eskadry lotniczej, zmobilizowano jedynie jej personel. Flotylla nie posiadała też środków czynnej obrony przeciwlotniczej, poza uzbrojeniem okrętów i Komendy Portu Wojennego w Pińsku. Okręty i statki rozproszono i zamaskowano, a ich burty i nadbudówki przemalowano na kolor ochronny⁵⁷.

Kmdr Zajązkowski, nie posiadając rozkazów od dowódcy OK IX, któremu podlegał zgodnie z obu planami operacyjnymi, rozpoczął realizację planu osłony granicy wschodniej i ochrony portu w Pińsku od strony rzeki oraz wcielanie cywilnego taboru rzeczno. Mobilizacja podoficerów i marynarzy przebiegała bez przeszkód, natomiast część wcielonych oficerów nie było użytecznych z racji zaawansowanego wieku. W sierpniu zaczęły się pogarszać warunki nawigacyjne na Prypeci z powodu niskiego stanu wody. 31 sierpnia rozpoczęła się mobilizacja powszechna, która objęła również Flotyllę Rzeczną. W ramach tych zadań rozpoczęto formowanie batalionu zapasowego i dokończono wcielanie do służby taboru cywilnego żeglugi śródlądowej. Po mobilizacji Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej (bez Oddziału Wydzielonego rzeki Wisły) liczyła 40 jednostek bojowych o łącznej wyporności 1505 ton: 6 monitorów, 3 kanonierki, 4 statki uzbrojone, 17 kutrów uzbrojonych, 2 kutry meldunkowe, statek minowo-gazowy, 7 trałowców oraz 48-50 jednostek pomocniczych o łącznej wyporności około 1750 ton, 10 zarekwirowanych statków i co najmniej 10 zarekwirowanych kryp o wyporności 1200 ton⁵⁸.

Kolejna faza mobilizacji na Polesiu wiązała się z utworzeniem głównie w oparciu o zasoby Brygady KOP „Polesie” 38. Dywizji Piechoty Rezerwowej płk. Alojzego Wir-Konasa. Dywizja składała się z 96, 97 i 98 pułku piechoty, 38 pułku artylerii lekkiej i 50 dywizjonu artylerii lekkiej. Dywizja była mobilizowana od 31 sierpnia w ramach I rzutu mobilizacji powszechnej. Jej kwaterę główną mobilizowało dowództwo Brygady KOP „Polesie” oraz Dowództwo KOP, które skierowało do niej 30 oficerów⁵⁹.

Mobilizacja personalna w poleskich garnizonach charakteryzowała się sprawnym przebiegiem, żołnierze rezerwy zgłaszali się do swoich jednostek na ogół przed wyznaczonym terminem, opóźnione przybycie części rezerwistów wynikało z trudności komunikacyjnych, natomiast stawianictwo żołnierzy rezerwy wyniosło 100 procent. Większość wcielonych żołnierzy cechował patriotyczny nastrój i wiara w zwycięstwo. Również mobilizacja żołnierzy rezerwy, wywodzących się z mniejszości narodowych, najczęściej narodowości białoruskiej, odbyła się terminowo. Znacznie więcej problemów przyniosła mobilizacja koni, wozów i uprzęży. Dostarczone konie były przeciętne, mimo dużego wysiłku nie zdołano ich pobrać w wystarczającej ilości, zabrakło ich w niektórych zmobilizowanych pułkach do wozów amunicyjnych i bagażowych oraz do kuchni polowych i biedek amunicyjnych. Przykładem jakości otrzymanego wyposażenia taborowego jest 84 pułk piechoty, w którym połowa otrzymanych wozów i 80% uprzęży nie nadawało się do użytku, ponieważ wymagały one napraw lub nawet wymiany. Braki te obniżyły gotowość bojową zmobilizowanych jednostek oraz ich zdolność marszową i możliwości przewozowe⁶⁰.

57 J.W. Dyskant, Flotylle rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej, cz. 2, s. 206-210.

58 Ibidem, s. 211-217.

59 Zbiory Specjalne Wojskowego Biura Badań Historycznych, dalej: ZS WBBH, II/2/497, k.1, relacja por. Zygmunta Masiulanisa, adiutanta II batalionu 97 ppresz.; ZS WBBH, II/2/303, k. 1-7, relacja kpt. dypl. Jana Wolaka, oficera operacyjnego 38 DPresz.; Zarys dziejów wojskowości polskiej w latach 1864-1939, s. 754-755; L. Wyszczelski, W obliczu wojny. Wojsko Polskie 1935-1939, Warszawa 2008, s. 376; J. Prochwicz, Korpus Ochrony Pogranicza w przededniu wojny, cz. II Przemiany organizacyjne i przygotowania wojenne KOP w 1939 roku, „WPH” 1994, nr 4, s. 9.

60 W. Włodarkiewicz, Polesie 1939, s. 55-59.

Województwo poleskie we wrześniu 1939 roku

Po wybuchu wojny województwo poleskie początkowo było atakowane jedynie przez niemieckie lotnictwo, przy czym naloty ograniczały się do najważniejszych miast i węzłów kolejowych. Na początku drugiej dekady września wzrosło bezpośrednie zagrożenie lądowe Polesia, ponieważ XIX Korpus Armijny (Pancerny) gen. Heinza Guderiana, po przełamaniu polskiej obrony pod Winią, 10 września rozpoczął natarcie w kierunku Brześcia nad Bugiem. W tym czasie na rozkaz gen. Kleeberg pośpiesznie formowano jednostki obrony Polesia.

Przejęciowo rola Brześcia nad Bugiem w kampanii 1939 roku wzrosła wraz z przybyciem do niego 7 września części polskich naczelnych władz państwowych oraz wojskowych, ewakuowanych z Warszawy, zagrożonej sukcesami 10 Armii Wehrmachtu. W nowoczesnym budynku Poleskiego Urzędu Wojewódzkiego siedzibę otrzymało Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP, a w twierdzy Sztab Naczelnego Wodza marsz. Edwarda Śmigłego-Rydza. Warunki pracy Sztabu NW były trudne z wielu powodów, najważniejszym był brak efektywnej łączności z armiami i trudne warunki bytowe. Jednak już 9 września rozpoczęto przygotowania do dalszej ewakuacji do województwa wołyńskiego, którą rozpoczęto 11 września: Sztab NW został rozlokowany we Włodzimierzu Wołyńskim i jego okolicach, a MSZ w Krzemieńcu i pobliskich miejscowościach⁶¹.

Dowódca OK IX gen. Kleeberg od 9 do 14 września 1939 r. zorganizował na Polesiu cztery zgrupowania taktyczne: Zgrupowanie (Dywizję Piechoty) „Kobryń”: 7 batalionów piechoty, dywizjon artylerii lekkiej, kompania armat przeciwpancernych; Zgrupowanie „Drohiczyn Poleski”: 3 bataliony piechoty i pluton dział przeciwpancernych; Zgrupowanie „Jasiołda”: batalion piechoty, batalion ckm, batalion junaków, kompania dział przeciwpancernych oraz zgrupowanie „Brześć”: 3 bataliony piechoty, 2 bataliony wartownicze, batalion saperów, 2 kompanie czołgów lekkich i dywizjon artylerii lekkiej. Atutem przygotowywanej obrony był równinny teren, z licznymi bagnami i rozlewiskami, poprzecinany rzekami i kanałami, który utrudniał działania pancernych i zmotoryzowanych dywizji XIX Korpusu Armijnego Wehrmachtu⁶².

Słabe, improwizowane i niedostatecznie uzbrojone siły Wojska Polskiego na Polesiu stawiały trzydniowy opór niemieckiemu XIX Korpusowi Armijnemu w brzeskiej twierdzy, a następnie dwudniowy pod Kobryniem.

Tak przygotowania do obrony twierdzy brzeskiej przedstawił ppłk Julian Sosabowski: *Na podstawie rozkazu Nacz. Dowództwa po ewakuacji z Brześcia i przygodnym zameldowaniu się gen. bryg. kaw. Plisowskiego powierzono mi organizację obrony twierdzy Brześć. Sam z nieliczną częścią swych oddziałów znalazłem się w tym rejonie 14.IX pod wieczór. Po zameldowaniu się u dowódcy [twierdzy] otrzymałem przydział [na stanowisko] dowódcy piechoty obrony [twierdzy], która w pośpiechu była organizowana.*

Skład sztabu i obsada dowództw:

| | |
|--|---|
| <i>dowódca obrony</i> | - <i>gen. bryg. [Konstanty] Plisowski</i> |
| <i>szef sztabu</i> | - <i>ppłk dypl. [Alojzy] Horak (z Biura Historycznego MSWojsk.)</i> ⁶³ |
| <i>komendant Kwatery Głównej</i> | - <i>mjr. dypl. s. s. Huscieński</i> |
| <i>komendant placu</i> | - <i>ppłk rez. Lechnicki Tadeusz</i> |
| <i>dowódca piechoty</i> | - <i>ppłk Sosabowski Julian</i> |
| <i>zastępca</i> | <i>ppłk s. s. [Konstanty] Pereświat-] Sołtan</i> |
| <i>dowódca dyonu pac [armat 75 mm]</i> | - <i>mjr. dypl. [Stanisław] Komarnicki</i> |
| <i>dowódca baterii plot.</i> | - <i>kpt. Małecki</i> |
| <i>baon saperów</i> | |

61 Ibidem, s. 83-87.

62 Ibidem, s. 115-116.

63 Szerzej: W. Włodarkiewicz, Płk dypl. Alojzy Horak, szef wyszkolenia Batalionów Chłopskich, w: Rocznik Historyczny Muzeum Historii Polskiego Ruchu Ludowego, 1997, nr 11, s. 113-123.

kompania czołgów Vickers⁶⁴ (stary typ).

Oddziały piechoty:

bataliony marszowe 33, 34 i 35 pułku piechoty, 81 i 82 batalion etapowy.

Obsada dowódców baonów bardzo słaba, do zadań nie przygotowana. Oprócz tego istniały różne służby i luźne grupki oficerów i szeregowych z ewakuacji OK i szpital okręgowy. Stan bojowy piechoty około 1800 bagnatów i 16 km. Stan bojowy artylerii 12 dział połowych. Stan bojowy art. plot. 4 działa. Baon saperów około 400 ludzi. Kompania czołgów Vickersa [Renault] – 12 do 16, uzbrojone częściowo w działka i km.

Charakterystyka dowódców i oddziałów: Oddziały piesze do zadań i walki nie przygotowane. Reszta do obsady pozycji nie skompletowana i bez dostatecznej obsady kadry oficerskiej. Były to oddziały, które miały jeszcze być szkolone. Znacznie lepiej przedstawiała się artyleria, saperzy, bateria plot. oraz obsługa czołgów. Wartość bojowa tych oddziałów [była] dobra⁶⁵.

Walki o twierdzę trwały od 14 do 16 września, doraźnie sformowana, nieliczna i niewystarczająco uzbrojona załoga odparła 7 natarć niemieckiej piechoty, wspartej czołgami, silnym ogniem artylerii oraz uderzeniami lotniczymi. W walkach XIX Korpus Armijny użył dwóch dywizji. Z nocy z 16 na 17 września obrońcy twierdzy sprawnie, bez przeciwdziałania przeciwnika, wycofali się w kierunku Terespoła⁶⁶.

Dywizja „Kobryń” płk. Adama Eplera od 14 do 18 września skutecznie walczyła ze wzmocnionym 5 pułkiem piechoty zmotoryzowanej 2 DPZmot., wspartym silną artylerią i uderzeniami lotniczymi. Efektywnie walczyła polska piechota, wsparta przez nieliczną artylerię – liczącą zaledwie 10 dział: haubic kalibru 100 mm i armat kalibru 75 mm⁶⁷. Ostatniego dnia walk pod Kobryniem na rozkaz płk. Eplera dwa bataliony piechoty polskiej i dwie kompanie wykonały skuteczny kontratak: [...] *O godz. 17.30 wychodzi uderzenie batalionów z południa, a bezpośrednio potem rusza uderzenie załogi Kobrynia. Na całej długości frontu dywizji słychać szturmowy okrzyk: Niech żyje Polska!, zamiast szkolonego dotychczas hurra! Uderzenie uzyskało całkowity sukces. Nieprzyjaciel wycofuje się z zajętego terenu. Artyleria nieprzyjaciela w krótkim czasie zaprzestała całkowicie ognia. [...] Zapadający wieczór oświetlały łuny płonących budynków w mieście i zabudowań podmiejskich. Bitwa o Kobryń dobiegła końca, Niemcy nie ponowili ataków, nawet artyleria ich zaprzestała swojej działalności [...]*⁶⁸.

Istotną cezurę w działaniach wojsk obrony Polesia stanowi 17 września 1939 r., tego dnia rozpoczęła się agresja Związku Radzieckiego na Polskę. Bezpośrednio na poleski odcinek granicy uderzyły początkowo jedynie siły Wojsk Ochrony Pogranicza, a wojska operacyjne Armii Czerwonej z dwudniowym opóźnieniem oraz niewielkimi siłami – 23 Korpusu Strzeleckiego, złożonego zaledwie z jednej dywizji strzeleckiej. Zaangażowanie niewielkich sił, trudny teren, brak dróg oraz polskie działania opóźniające spowolniły tempo działań i zajmowania Polesia przez Armię Czerwoną. Znacznie szybciej działały związki Armii Czerwonej na północ i południe od Polesia, ponieważ dysponowały większym potencjałem, którego trzon stanowiły wojska pancerne – brygady czołgów⁶⁹.

We wrześniu 1939 r. na Polesiu, podobnie jak i w innych kresowych województwach Rzeczypospolitej, doszło do współdziałania Armii Czerwonej i Wehrmachtu, obie strony uzgadniały tempo wycofania wojsk niemieckich i marszu na zachód Armii Czerwonej w celu przejścia obszarów

64 112 i 113 kompanie przestarzałych czołgów wolnobieżnych Renault FT-17, w sumie 30 wozów.

65 Płk J. Sosabowski, Załącznik do zeszytu ewidencyjnego, Carpiagne, 21 V 1940, w: SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 2, s. 283.

66 W. Włodarkiewicz, op. cit., s. 130-160.

67 Ibidem, 170-177.

68 Płk A. Epler, Sprawozdanie z działań dywizji w dniach 10 września – 5 października 1939, Visegrad, 4 III 1940, [w:] SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 2, s. 460-461.

69 Cz. Grzelak, Kresy w czerwieni..., op. cit., s. 278-286.

wcześniej zdobytych i okupowanych przez armię III Rzeszy. Przedstawiciele Wehrmachtu i Armii Czerwonej podpisali także porozumienie o przekazaniu przez stronę niemiecką swojemu radzieckiemu sojusznikowi Brześć nad Bugiem:

1) *Oddziały niemieckie opuszczą Brześć Litewski do godziny 14.00 22.09.*

Ustalenia szczegółowe:

Godzina 8.00 – wkroczenie batalionu rosyjskiego w celu przejścia cytadeli i nieruchomości miasta Brześć.

Godzina 10.00 – spotkanie komisji mieszanej w następującym składzie:

ze strony rosyjskiej: kpt. Gubanow, komisarz batalionowy Panow,

ze strony niemieckiej: ppłk Holm (komendant miasta), ppłk Sommer (tłumacz).

Godzina 14.00 – początek wspólnej defilady oddziałów niemieckich i rosyjskich przed dowódcami obu wojsk, połączonej ze zmianą flag. Podczas zmiany flag orkiestra gra hymny narodowe obu państw.

2) *Niezdolni do ewakuacji ranni żołnierze niemieccy pozostaną pod opieką Armii Czerwonej, a po odzyskaniu zdrowia będą przesłani do własnych oddziałów.*

3) *Nie nadający się do ewakuacji niemiecki sprzęt, broń i amunicja będą pozostawione do dyspozycji niemieckiego dowództwa likwidującego i w zależności od możliwości transportu wyewakuowane.*

4) *Wszystkie zapasy, jakie do godziny 24.00 21.09. nie zostały wyewakuowane, należy przekazać oddziałom rosyjskim [Armii Czerwonej].*

5) *Pojazdy, jakie pozostały po tym terminie, będą odprawione zgodnie z przydziałem do określonej jednostki. Fakt ich odjazdu dowództwo odprawiające powinno każdorazowo meldować u oficera łącznikowego przy sztabie Armii Czerwonej w Brześciu.*

6) *Przekazanie wszystkich jeńców i zdobyczy wojennej nastąpi za pokwitowaniem.*

7) *Likwidacja sieci polowych linii telefonicznych nastąpi 24.09. staraniem dowództwa likwidującego.*

8) *Do regulacji kwestii spornych zostanie wyłoniona komisja mieszana we wspomnianym wcześniej składzie.*

9) *Umowa obowiązuje w odniesieniu do obszaru operacyjnego na północny wschód i na zachód od Bugu.*

10) *Dalsze posuwanie się oddziałów Armii Czerwonej będzie uzgadniane przez komisję mieszaną stosownie do wskazówek dowództwa obu armii⁷⁰.*

W okupowanym Brześciu nad Bugiem doszło do wydarzenia wyjątkowego, nawet jak na warunki niemiecko-radzieckiego sojuszu militarnego i politycznego lat 1939-1941 – wspólnej defilady wybranych jednostek niemieckiego XIX Korpusu Armijnego i 29 Brygady Pancerniej Armii Czerwonej. Przebieg wspólnej defilady jednostek obu armii precyzyjnie określa rozkaz dowództwa 20 Dywizji Piechoty Zmotoryzowanej Wehrmachtu:

Uroczyste przejście Brześcia Litewskiego przez oddziały Armii Czerwonej odbędzie się 22.09.39 między godziną 15.00 a 16.00 w formie defilady przed budynkiem kwatery sztabu XIX KPanc. przed dowódcą XIX KPanc. i dowódcą oddziałów Armii Czerwonej.

Ustalenia szczegółowe:

1) *W defiladzie wezmą udział:*

90 ppzmot.

sztab 56 p[ułku] art[ylerii]

II/20 part.

I/56 part.

70 Umowa o przekazaniu miasta Brześć Litewski i dalszych przesunięciach oddziałów rosyjskich, Brześć Litewski, 21 IX 1939, w: J. Izdebski, Przekazanie Rosjanom przez Wehrmacht Brześcia Litewskiego, „WPH” 1991, nr 3-4, s. 248-249.

- 2) 90 ppzmot. wystawia na defiladę orkiestrę. Pojazdy orkiestry znajdować się będą w pobliżu, tak aby mogły odjechać za kolumną I/56 part.
- 3) W defiladzie występują kolejno:
 - a) 90 ppzmot.,
 - b) sztab 56 part. z II/20 part. i I/56 part.,
 - c) Uroczysta zmiana flagi przed kwaterą sztabu. W tym momencie orkiestra gra hymn niemiecki i – w miarę możliwości – rosyjski. Nie jest do końca jasne, czy oddziały Armii Czerwonej wystąpią z własną orkiestrą,
 - d) przemarsz formacji zbiorczej (przypuszczalnie...)⁷¹.
- 4) Wspólnie z oddziałami rosyjskimi w defiladzie uczestniczy 20 batalion rozpoznawczy, który następnie swym czołem zatrzymuje się na wysokości trybuny z osobami odbierającymi defiladę. Po pożegnaniu się dowódcy [XIX] Korpusu z dowódcą rosyjskim dowódcą Korpusu z dowódcą 20 DPZmot. maszerują na czele 20 batalionu rozpoznawczego, który jest ostatnią formacją niemiecką.
- 5) Za organizację defilady odpowiada 90 ppzmot. [...] ⁷².

Defilada i następujące bezpośrednio po niej wydarzenia ukazuje fragment sprawozdania Wehrmachtu:

[...] Przewidziane na godzinę 14.00 rozpoczęcie defilady opóźniło się o pół godziny na skutek spóźnienia się Rosjan, którzy nie zlurowali na czas znajdującego się we Włodawie batalionu 20 DPZmot. Nadto, wskutek braku organizacji z ich strony, drogi do Brześcia zostały zablokowane przez stojące kompanie rosyjskich czołgów.

[Godz.] 14.30 – Rozpoczęła się defilada dwóch dywizjonów artylerii, wzmocnionego pułku 20 DPZmot. z zamykającym całość batalionem rozpoznawczym 20 DPZmot. Defiladę przyjmował dowódca Korpusu; po jego lewej stronie stał dowódca rosyjski. W czasie defilady grały na zmianę orkiestry niemiecka i rosyjska.

Ten bardzo dobry, podniosły i pełen wrażeń obraz defilady ucierpiał wskutek zatorów spowodowanych dużym zniszczeniem ulicy prowadzącej w kierunku Widomli.

Uczestniczące w uroczystości rosyjskie załogi czołgów i licząca 8 osób orkiestra robiły raczej mierne wrażenie. Rzuciło się w oczy niejednolite i zaniedbane umundurowanie.

Po zakończonej defiladzie, gdy ostatni niemiecki pojazd przejechał przed trybuną, dowódca Korpusu w krótkim wystąpieniu przekazał rosyjskiemu dowódcy w imieniu niemieckiej armii „rosyjską twierdzę” Brześć. Potem padł rozkaz do opuszczenia wojennej flagi niemieckiej. Przy dźwiękach hymnu narodowego o godzinie 16.45 została w Brześciu opuszczona niemiecka flaga. Następnie przemówił dowódca rosyjski. Po jego wystąpieniu przy dźwiękach Międzynarodówki jeden z komisarzy politycznych wciągnął na maszt czerwoną flagę.

To zakończyło akt przekazania. W celu uregulowania pozostałych spraw pozostał w Brześciu jego były niemiecki komendant i tłumacz. Przebieg całej uroczystości był utrwalany w słowie i obrazie przez pluton propagandowy⁷³. Dowódca Korpusu wraz z szefem sztabu, po pożegnaniu się z rosyjskimi oficerami, natychmiast odjechał do nowego miejsca postoju sztabu korpusu w Zambrowie (koszary)⁷⁴.

Po rozpoczęciu agresji ZSRR na Rzeczpospolitą, polska obrona Polesia przed Wehrmachtem straciła znaczenie, tym bardziej że XIX Korpus Armijny wstrzymał działania zaczepne w kierunku

71 Punkt d) w dokumencie jest przekreślony i w końcowej części nieczytelny.

72 Dowództwo 20 DPZmot. Rozkaz do defilady w dniu 22.09.1939 r., Brześć Litewski, 21.09.1939, w: J. Izdebski, Przekazanie Rosjanom przez Wehrmacht..., op. cit., s. 249-250.

73 Zachował się film dokumentalny z uroczystości przekazania Brześcia przez XIX KA Armii Czerwonej.

74 Wyciąg z Dziennika działań bojowych XIX Korpusu Armijnego. Przekazanie Brześcia Litewskiego, [w:] J. Izdebski, Przekazanie Rosjanom przez Wehrmacht..., op. cit., s. 250-251.

ku Kobrynia. W tej nowej sytuacji militarnej gen. Kleeberg postanowił skoncentrować siły WP na południe od Kanału Królewskiego i Prypeci. W dniach od 20 do 22 września wojska obrony Polesia realizowały manewr odwrotowy w kierunku Kowla, na zachód od tego miasta, z dalszym zamiarem wycofania się na Węgry lub do Rumunii. Na Polesiu powstała również, ale niepodporządkowana gen. Kleebergowi, Grupa wojsk dowódcy KOP gen. Orlika-Rückemana, złożona z poleskich jednostek Korpusu oraz wyładowanych z transportów kolejowych. Wobec braku możliwości kontynuowania marszu na południe, co z pewnością doprowadziłoby do ciężkich walk z Armią Czerwoną i rozbitcia wojsk Grupy, 22 września 1939 r. gen. Kleeberg powziął decyzję o marszu na odsiecz Warszawy, bez czekania na dołączenie Grupy Korpusu Ochrony Pogranicza. Obszarem koncentracji sił WP wycofywanych z Polesia miała być Włodawa i jej okolice⁷⁵.

W trakcie wycofywania z Polesia w kierunku Kowla, a następnie na Lubelszczyznę, Grupa Operacyjna gen. Kleeberga i Grupa KOP musiały toczyć walki z silnymi i dobrze uzbrojonymi oddziałami dywersyjnymi, atakującymi z zasadzek polskie kolumny. Było to związane z tym, że po 17 września zaczęły się ujawniać postawy skrajnej wrogości części mieszkańców Polesia – najczęściej sympatyków komunizmu – wobec polskiej państwowości, przyjmujące różne formy. Część mieszkańców województwa budowała bramy triumfalne i organizowała powitania jednostek Armii Czerwonej⁷⁶.

Rozpoczęły się napady na uchodźców wojennych, żołnierzy WP, policjantów, ziemian oraz urzędników. Ofiarami były zarówno osoby przypadkowe, jak i dobrze znane sprawcom. Zajścia antypolskie miały znacznie gwałtowniejszy przebieg na ziemiach północno-wschodnich RP, w tym w województwie poleskim, niż na ziemiach południowo-wschodnich państwa polskiego⁷⁷.

Polesie zalała fala najczęściej samorzutnie organizowanych wystąpień antypolskich. Często osoby reprezentujące w oczach miejscowej ludności państwo polskie zabijane były w bestialski sposób.: *Pod miasteczkiem Kobryń, niedaleko wsi Buchowicze, miejscowi chłopi schwyтали sześciu polskich oficerów. Poddano ich okrutnym, wielogodzinnym torturom, a następnie zabito kijami i widłami*⁷⁸.

Podobną postawę części mieszkańców i reakcję pododdziałów WP opisał ppor. Czesław Bogdanowicz: *Pierwsze już dni przynoszą nam niespodzianki, z okolicznych skomunizowanych wsi do kolumny maszerującej zwarcie padają strzały z rkm i kb. Pojedynczy strzelcy oraz małe grupki 2-3, odłączający się od pododdziałów, giną bez wieści, krążą pogłoski że zostali zamordowani. Wiadomości te potwierdzają się we wsi Nowosiółki, powiatu kobryńskiego, osobiście znalazłem w jednym z ogródków kilka ukrytych siodła ullańskich. Przeprowadzone dochodzenie w 99% stwierdza, że ułani zostali zamordowali. Jak stwierdzono po paru godzinach, byli to zwiadowcy konni. Wypadki te mnożą się – żołnierze odruchowo mszczą się na okolicznych mieszkańcach – odtąd wieś, z której padły strzały, względnie znajdowano zamordowanego żołnierza, stawała w ogniu*⁷⁹.

Po przejściu Bugu na Lubelszczyźnie 27 września 1939 r. gen. Kleeberg zreorganizował podległe siły, w efekcie powstała Samodzielna Grupa Operacyjna „Polesie”, złożona z czterech związków taktycznych, jednak o niepełnych stanach i ze znacznymi brakami w etatowym uzbrojeniu, głównie artylerii polowej i przeciwpancernej oraz zupełnie pozbawiona artylerii ciężkiej i przeciwlotniczej. Po zwycięskiej walce z Armią Czerwoną pod Szackiem, 27 września również Grupa KOP opuściła obszar Polesia i przeszła przez Bug. Na Lubelszczyźnie żołnierze KOP stoczyli bitwę z Armią Czerwoną pod Wytycznem, po której Grupa KOP przestała istnieć. Natomiast SGO „Polesie” stoczyła bitwę pod Kockiem z niemiecką 13 DPzmot., w pierwszej fazie pomyślną dla strony

75 W. Włodarkiewicz, op. cit., s. 219-228.

76 Ibidem, s. 228-232.

77 M. Wierzbicki, op. cit., s. 104-121; R. Potocki, Polityka państwa polskiego wobec zagadnienia ukraińskiego w latach 1930-1939, Lublin 2003, s. 224.

78 M. Wierzbicki, op. cit., s. 106.

79 Ibidem, s. 209-210.

polskiej, jednak z uwagi na wzrastające siły przeciwnika – wejście do bitwy 29 DPzmot. oraz brak amunicji, 6 października 1939 r. Grupa przerwała walkę⁸⁰.

Oddziały SGO „Polesie” do końca walk cechowało wysokie morale: [...] *duch wojsk Dywizji „Kobryń”, mimo słabego uzbrojenia oraz słabego wyposażenia w artylerię (właściwie niekompletne 2 baterie 100 mm) był bardzo dobry. Z początku były objawy znacznej dezercji (około 10% stanu), lecz później oddziały się scementowały i zgrały i dezercja całkowicie ustała. Objawów braku dyscypliny nie było, żołnierz był posłuszny i chętnie wykonywał wydawane mu rozkazy [...]*⁸¹.

Płk dypl. Marian Porwit dokonał kompetentnej i szczegółowej oceny wysiłku bojowego grupy wojsk gen. Kleeberga. Z przygotowanego zestawienia wynika, że w dniach od 14 września do 5 października stoczyły one 50 walk, w tym jedną siłą kompanii, 16 batalionu, 9 pułku piechoty, 2 dywizji piechoty, 11 szwadronu, 4 dywizjonu, 5 pułku kawalerii i 2 brygady kawalerii. Największa ich ilość przypada na ostatni dzień bitwy pod Kockiem: 5 października Samodzielna Grupa Operacyjna „Polesie” stoczyła 21 walk: 1 siłami kompanii, 3 batalionu, 6 pułku piechoty, 1 dywizji piechoty, 2 szwadronu, 4 dywizjonu oraz 4 pułku kawalerii⁸². Do tego należy dodać wcześniejsze walki SGO na Polesiu z oddziałami dywersyjnymi.

Gen. Kleeberg okazał się dowódcą mądrym i dalekowzrocznym, dowodził skutecznie w bardzo trudnym położeniu, w jakim cały czas znajdowały się podporządkowane jemu wojska obrony Polesia, następnie Grupy Operacyjnej i Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”. Bardzo energicznie dowodził procesem przeformowania jednostek zapasowych i tyłowych w bojowe, dążył do ich jak najlepszego uzbrojenia, wyposażenia i ukompletowania personalnego. Ten ogromny wysiłek generała Kleeberga i jego podwładnych przyniósł efekt: wojska obrony Polesia walczyły skutecznie: broniły twierdzy w Brześciu nad Bugiem, a następnie Kobrynia⁸³.

Okupacja województwa poleskiego przez ZSRR rozpoczęła się w drugiej dekadzie września, przerwana została w czerwcu 1941 agresją Niemiec⁸⁴. Po trzech latach niemieckiej okupacji, latem 1944 r. Polesie zastało ponownie zajęte przez Armię Czerwoną, a Wehrmacht wyparty na Lubelszczyznę. Porozumienia graniczne Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z 1944 roku oraz Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej RP z 1945 r. zawarte z rządem Związku Radzieckiego ustaliły wschodnią granicę odbudowywanej Polski wzdłuż Bugu – w ten sposób województwo poleskie znalazło się w Związku Radzieckiego.

Historycy wojskowości polskiej do 1989 r. nie podejmowała problemu badawczego działań wojennych kampanii 1939 roku w województwach wschodnich Rzeczypospolitej: wileńskim, nowogródzkim, poleskim i wołyńskim oraz południowo-wschodnich: tarnopolskim, lwowskim i stanisławowskim. Zdecydowana zmiana w tym zakresie nastąpiła w roku rozpoczęcia transformacji ustrojowej, kiedy historycy polscy uzyskali pełniejszy dostęp do zasobów archiwów krajowych i zagranicznych, a wyniki badań historycznych mogły być publikowane bez ograniczeń pozanaukowych, ponieważ zniesiono cenzurę wydawniczą.

Województwo poleskie posiadało poważne zasoby militarne oraz odgrywało istotną rolę w polskim planie operacyjnym Wschód, przygotowanym na wypadek agresji ZSRR, a w zgodzie z planem operacyjnym Zachód (agresja Niemiec) jedynie miało stanowić dalekie zaplecze frontu. Po zakończeniu mobilizacji i transportów operacyjnych jednostek WP, które zgodnie z pokojową organizacją stacjonowały w województwie poleskim, w jego garnizonach pozostały jedynie jed-

80 T. Jurga, op. cit., s. 738-739; W. Włodarkiewicz, op. cit., s. 240-252.

81 Mjr S. Olechowski, dowódca artylerii dywizyjnej Dywizji Kobryń, Relacja z okresu wojny 1939 r., Włochy, 2 XII 1945, w: SGO „Polesie” w dokumentach i wspomnieniach, cz. 3, s. 551.

82 M. Porwit, op. cit., t. 3, s. 464.

83 W. Włodarkiewicz, op. cit., s. 266-267.

84 Szerzej o okupacji: M. Wierzbicki, Polacy i Białorusini w zaborze sowieckim..., op. cit.,

nostki tyłowe i zapasowe Wojska Polskiego. Właśnie z nich dowódca Okręgu Korpusu nr IX gen. Kleeberg rozpoczął formowanie oddziałów, a następnie związków taktycznych, które stawily skuteczny opór XIX Korpusowi Armijnemu Wehrmachtu w Brześciu nad Bugiem i pod Kobryniem, a następnie, atakowane przez oddziały dywersyjne, sprawnie wycofały się na Lubelszczyznę. Pod Kockiem wojska Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” stoczyły swą ostatnią bitwę w kampanii polskiej 1939 roku. Należy wysoko ocenić jakość dowodzenia przez gen. Kleeberga i dowódców związków taktycznych, oddziałów i pododdziałów, wchodzących w skład SGO „Polesie”.

Mimo wielu sukcesów badawczych i dobrego stanu badań problematyki podjętej w artykule, w należy kontynuować badania przebiegu działań wojennych kampanii 1939 roku w województwie poleskim, skupiając się na dziejach oddziałów (pułków) oraz związków taktycznych WP, sformowanych w województwie i skutecznie walczących w kampanii polskiej 1939 r. z wojskami obu agresorów: Wehrmachtem i Armią Czerwoną oraz grupami dywersyjnymi. Innym zadaniem badawczym mogłyby być przygotowanie biografii wyższych dowódców WP, zwłaszcza gen. Kleeberga i dowódców związków taktycznych Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” oraz dowódców z grupy Korpusu Ochrony Pogranicza.

W procesie przygotowania monografii i biografii należy wykorzystać w większym stopniu polskie dokumenty aktowe i relacje żołnierzy WP oraz źródła Armii Czerwonej. Część z nich posiada Archiwum Wojskowego Biura Historycznego – głównie grupę zespołów Kolekcja akt z archiwów rosyjskich, liczącą w sumie ponad 2300 jednostek archiwalnych. Celowe byłoby również szersze badania źródeł niemieckich oraz opracowań naukowych autorów zagranicznych, które powinny być wykorzystywane krytycznie oraz konfrontowane z dokumentami i publikacjami autorów polskich, m.in. w celu ustalenia strat WP i wojsk przeciwników.



Flotylle wiślane 1918 – 1939 Próba oceny ich wojennego użycia Vistula Flotillas 1918 - 1939 an attempt to evaluate their warrant use

Wykorzystując dorobek polskiej historiografii wojskowej podjęto próbę oceny działalności bojowej wiślanich flotylli rzecznych użytych w dwóch epizodach wojennych, w bitwie warszawskiej 1920 r. i w kampanii wrześniowej 1939 r. Przeprowadzona analiza pozwoliła ustalić, że chociaż rozpatrywane epizody miały różny charakter, to łączył je wspólny mianownik, udział w walce o przetrwanie państwa. Także w obu przypadkach flotylle były organizowane *ad hoc*, a ich użycie nosiło improwizowany charakter. W pierwszym z omawianych epizodów Flotylla Wiślana reprezentowała duży potencjał bojowy na tle współdziałających wojsk lądowych i wojsk przeciwnika, natomiast w drugim Oddział Wydzielony rzeki „Wisła” był zbyt słaby by wykonać przewidziane dla niego zadania. Również ich wojenne użycie miało niewielkie znaczenie (tylko na poziomie taktycznym) na przebieg działań wojennych. Na małą efektywność wykorzystania flotyll wiślanich zasadniczy wpływ miał: mało sprawny system dowodzenia i współdziałania, brak łączności radiowej, niska jakość techniczna sprzętu i uzbrojenia oraz warunki hydronawigacyjne na Wiśle.

Using the achievements of Polish military historiography, the article attempts to assess the combat activity of Vistula river fleets used in two war episodes, the Warsaw battle of 1920 and the September campaign of 1939. The analysis made it possible to determine that although the episodes considered were of a different nature, they were united by a common denominator which was participation in the fight for the survival of the state. Also, in both cases, they were organized *ad hoc*, and their use had an improvised character. In the first of the discussed episodes, the Vistula Flotilla represented a large combat potential in the context of cooperating land forces and opponent's troops, while in the second the Vistula River Dedicated Unit was too weak to perform the tasks planned for him. Also their war use was of little importance (only on the tactical level) to the course of war operations. The low efficiency of using the Vistula flotilla was mainly influenced by: the ineffective command and cooperation system, lack of radio communication, low technical quality of equipment and utilities, and hydropower conditions on the Vistula.

Wprowadzenie

Od powstania listopadowego 1830 – 1831 aż do wybuchu I wojny światowej nie prowadzono na Wiśle działań wojennych. Dopiero w latach 1914 – 1918 Rosjanie, Austriacy, a następnie Niemcy utworzyli na jej akwenie własne flotylle rzeczne¹. Austro – węgierską Flotyllę Wiślaną (*Die K. u. K. Weichselflottille*)² zorganizowano w sierpniu 1914 r. rekwirując istniejący tabor wiślany. Stanowiła ona mały zespół taktyczny, który bazował w Krakowie, składający się z 5 – 6 statków

1 Utworzona w 1914 r. przez Rosjan Flotylla Wiślana nie odegrała większej roli w działaniach bojowych i funkcjonowała w okresie sierpień 1914 - sierpień 1915.

2 K. Schrott, Flotylla Wiślana monarchii austro – węgierskiej w latach 1914-1918 (*Die K. u. K. Weichselflottille*), tłum. M. Jarczyk, [w:] *Okrety Wojenne*, 5/2003, nr 61, s. 7-13.

uzbrojonych (okręt flagowy „Dunajec”) podporządkowany dowódcy 4 armii polowej³. Po operacji gorlickiej (czerwiec 1915 r.), kiedy front ustabilizował się poza dorzeczem Wisły, Flotyllę włączono w system polowych komunikacji wojskowych. Niemiecką *Weichselflotte*, z bazami w Warszawie i Modlinie utworzono późnym latem 1915 r. Składała się ona z 5 – 8 statków uzbrojonych i 30 uzbrojonych motorówek (okręt flagowy „Pfeil”). Ponieważ linia frontu przesunęła się szybko poza Bug, część jednostek flotylli przerzucono na Dunaj, a część włączono do niemieckiego systemu kolei polowych. Reszta Flotylli, 2 statki i 7 – 10 uzbrojonych motorówek, przetrwała do końca wojny, eskortując konwoje rzeczne wywożące do Niemiec zrabowane z ziem polskich (byłego zaboru rosyjskiego) urządzenia i surowce oraz transporty zaopatrzenia i rannych⁴. W dniach 8 - 10 listopada 1918 r. płk mar. Bogumił Nowotny (referent spraw żeglugi Rady Regencyjnej) przejął od niemieckiej *Weichselflotte* w Warszawie i Modlinie 25 statków pasażerskich i około 100 barek, wśród nich największe „Ulderup” („Łokietek”) i „Pfeil” („Warneńczyk”). Na górnej Wiśle, austro – węgierską *Weichselflotte*, rozmieszczoną w Krakowie, Oświęcimiu i Sandomierzu przejmował w dniach 1-3 listopada 1918 r. przedstawiciel Polskiej Komisji Likwidacyjnej w Galicji kpt. Władysław Nawrocki (jej były dowódca)⁵, a gen. bryg. Bolesław Roja (dowódca Wojska Polskiego w Galicji) wydał mu 12 listopada polecenie stworzenia polskiej Flotylli Wiślanej i mianował jej komendantem⁶.

Rozwój polskich Flotylli Wiślanych został jednak gwałtownie zahamowany niezbyt przemyślaną decyzją nowego rządu Jędrzeja Moraczewskiego o przekazaniu po 21 listopada 1918 r. całego przejętego po zaborcach taboru – Komisji Zarządu Dróg Wodnych Państwa Polskiego. Co więcej, kiedy Naczelnik Państwa Józef Piłsudski powołał dekretem z 28 listopada 1918 r. do życia Marynarkę Polską oraz jej dowództwo – Sekcję Marynarki, nie miała ona do dyspozycji żadnych jednostek pływających, co wpływało niekorzystnie na nastroje oraz stan dyscypliny polskich oficerów i marynarzy napływających do odradzającej się Polski z byłych flot państw zaborczych. W tej sytuacji, szef Sekcji płk mar. Bogumił Nowotny⁷, powołując się na dekret Naczelnika Państwa rozpoczął starania o zwrot statków i motorówek przejętych przez Komisję, co pozwoliło na zwrot niewielkiej części taboru wiślanego w dniu 23 grudnia 1918 r., którą PMW mogła wykorzystać do swoich potrzeb⁸. Stąd też powyższą datę przyjmuje się jako datę utworzenia Wojennej Flotylli Wiślanej, której zadania polegały na ochronie transportów rzecznych z żywnością i materiałami wojennymi, płynącymi z Gdańska w głąb kraju przez tereny zajęte przez Niemców oraz działalności szkoleniowej⁹. Pierwszą jej bazą został Modlin, spełniający od 30 listopada 1918 r. rolę pierwszego portu wojennego Rzeczypospolitej¹⁰.

Bieg rzeki Wisły wraz z dopływami przez terytorium Polski powoduje, że stanowi ona poważną przeszkodę wodną dla ruchu wojsk na osi wschód – zachód, co w stosunku do linii przebiegu hipotetycznego frontu, narzucało powstającej Flotylli wyraźnie obronny charakter. Stąd jej jednostki stały się przydatne do służby patrolowej i konwojowej oraz we współdziałaniu z wojska-

3 Flotylla Wiślana, https://pl.wikipedia.org/wiki/Flotylla_Wi%C5%Blana (dostęp 13.12.2018r.).

4 J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle wiślane 1918-1939*, Warszawa 1997, s. 9-10.

5 Życiorys kpt. Władysława Nawrockiego: [gminazychlin.pl/files/file/Życiorys%20Władysława%20Nawrockiego%20\(1\).pdf](http://gminazychlin.pl/files/file/Życiorys%20Władysława%20Nawrockiego%20(1).pdf) (dostęp 13.02.2019r.).

6 Zob. B. Nowotny, *Wspomnienia*, Gdańsk 2006, s. 171. Przejęcie obu flotylli rzecznych odbyło się w oparciu o stosowne pełnomocnictwa (w pierwszym przypadku od gen. dyw. Tadeusza Rozwadowskiego – ministra wojny Rady Regencyjnej, w drugim od gen. Bolesława Roji), gdyż Polska Marynarka Wojenna (PMW) jeszcze nie istniała, a władzę zwierzchnią reprezentowała Rada Regencyjna w Warszawie, Polska Komisja Likwidacyjna w Krakowie i socjalistyczny rząd Daszyńskiego w Lublinie.

7 Do 1 lutego 1921 r. obowiązywały w PMW stopnie wojsk lądowych z dodaniem słowa „marynarki” (skrót „mar.”). Ustawowo uregulowano problem stopni wojskowych w PMW dopiero w 1924 r., patrz: *Polskie ustawodawstwo wojskowe*, opracowanie M. Buszyński, B. Matzner, Warszawa 1930, tom I, s. 473, natomiast tymczasową regulację przyjęto 15 lutego 1921 r. (Dz. Rozk. MSWojsk. 6, poz. 117).

8 Był to statek „Weichsel” oraz łodzie motorowe „1”, „2”, „C” i „74”, które dodatkowo należało wyremontować.

9 Szczegółowe kalendarium wydarzeń, patrz: J.A. Bartelski, A.S. Bartelski, *Flotylla Wiślana w latach 1918-1921*, część 1, [w:] *Morze, Statki i Okręty* 2010, nr 8, s. 21-24 i 29.

10 J.W. Dyskant, *Flotylle rzeczne w planach i działaniach wojennych II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1991, część I, s. 73-76.

mi lądowymi do obrony przepraw rzecznych i mostów. W okresie II Rzeczypospolitej na Wiśle działały i walczyły dwa związki operacyjno – taktyczne PMW – Flotylli Wiślanej (funkcjonowała w latach 1918 – 1925) i Oddziału Wydzielonego rzeki Wisły Flotylli Rzecznej MW (4 kwietnia – 29 września 1939 r.). Ocena ich działań bojowych stanowi przedmiot niniejszego opracowania.

Flotylla Wiślana w bitwie warszawskiej 1920 roku

Rozpoczęta 4 lipca 1920 r. ofensywa wojsk Armii Czerwonej, spowodowała odwrót wojsk polskich w kierunku na Warszawę i Lwów. Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego (NDWP) licząc się z możliwością stawienia skutecznego oporu dopiero na linii Bugu i Wisły, nakazało szefowi Departamentu Spraw Morskich (DSM) przystąpić wspólnie z gubernatorem wojskowym Warszawy do obrony warszawskiego węzła wodnego¹¹. W tej sytuacji przerwano prace nad organizacją Polskiej Marynarki Wojennej (PMW), rozwiązując wszystkie jednostki, oddziały szkolne i zapasowe przygotowujące załogi dla przyszłej floty morskiej i przystąpiono do tworzenia Pułku Morskiego przeznaczonego do walki na lądzie, podporządkowanego organizacyjnie Dowództwu Okręgu Generalnego (DOG) Pomorze. Na wniosek szefa DSM gen. Latinik wydał zarządzenie o zorganizowaniu na nowo Flotylli Wiślanej z dniem 28 lipca 1920 r. (Pińsk padł 27 lipca). Jednostek Flotylli Pińskiej oraz taboru pływającego nie dało się ewakuować (niski stan wód). Zostały zatopione. Załogi ewakuowano (z małymi wyjątkami) do Modlina. Po rozformowaniu Flotylli Pińskiej przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, część załóg wcielono do Pułku Morskiego, a część miała obsadzić jednostki nowo formowanej Flotylli (5 statków i 14 uzbrojonych motorówek według szacunkowych planów DSM). Jednostki te spodziewano się pozyskać drogą rekwizycji statków i motorówek z Polskiej Żeglugi Państwowej (PŻP) i prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych. Rekwizycja odbywać się miała w portach rzecznych Warszawy, Wyszogrodu, Modlina, Płocka i Torunia, a także bezpośrednio na rzece. Warto zaznaczyć, że zbyt krótki czas nie pozwalał na gruntowne przygotowanie jednostek do działań bojowych, z reguły nosiło ono charakter prowizoryczny.

Na przełomie lipca i sierpnia oraz w sierpniu zarekwirowano i wycofano ze służby w Dowództwach Okręgów Linii Wodnych (DOLW) 12 statków: „Wyspiański”, „Stefan Batory”, „Minister”, „Sobieski”, „Warneńczyk”, „Melsztyn”, „Maria”, „Kraszewski” i „Łokietek” oraz kilkanaście motorówek, co pozwoliło odtworzyć Flotyllę Wiślana w nowych ramach organizacyjnych. Z jednostek pływających sformowano trzy dywizjony: „A” (późniejszy 2 dywizjon statków uzbrojonych) – obejmujący małe statki uzbrojone w broń maszynową, „B” (późniejszy 3 dywizjon statków opancerzonych) – statki większe, uzbrojone w artylerię polową i ckm-y i „C” (późniejszy 4 dywizjon uzbrojonych motorówek) – motorówki uzbrojone w broń maszynową. Ponadto znajdujące się ponownie w składzie Flotylli statki „Neptun” i „Kiliński” oraz zmobilizowany „Bartosz Głowacki” po ich uzbrojeniu w ckm-y rozpoczęły od 1 sierpnia służbę patrolową na odcinku Modlin - Wyszogród. Dowódcą Flotylli został kpt. mar. Bohdan Jarociński¹².

W ramach przygotowań do obrony Warszawy szef DSM został wyznaczony na dowódcę tworzonej *ad hoc* Obrony Rzecznej i przeniósł się ze swoim sztabem do Zegrza, obejmując 7 sierpnia dowództwo odcinka Zegrze – Dębe (na styku między 5 a 1 armią polską). Tu też wysłano w celach łącznikowych 3 uzbrojone motorówki Flotylli Wiślanej. Ponieważ nie zdołano dopracować sprawy podległości operacyjnej nie tylko Flotylli Wiślanej, ale i samej Obrony Rzecznej, to ostatecznie 18 sierpnia kontradm. Porębski został oddany do dyspozycji dowódcy 5 armii jako „dowódca obrony Wisły”. Podobnie było z Flotyllą, w nerwowej atmosferze przygotowań do bitwy warszawskiej nie określono ściśle jej podległości, co wywołało zamieszanie w dowodzeniu Flotyllą i pomniej-

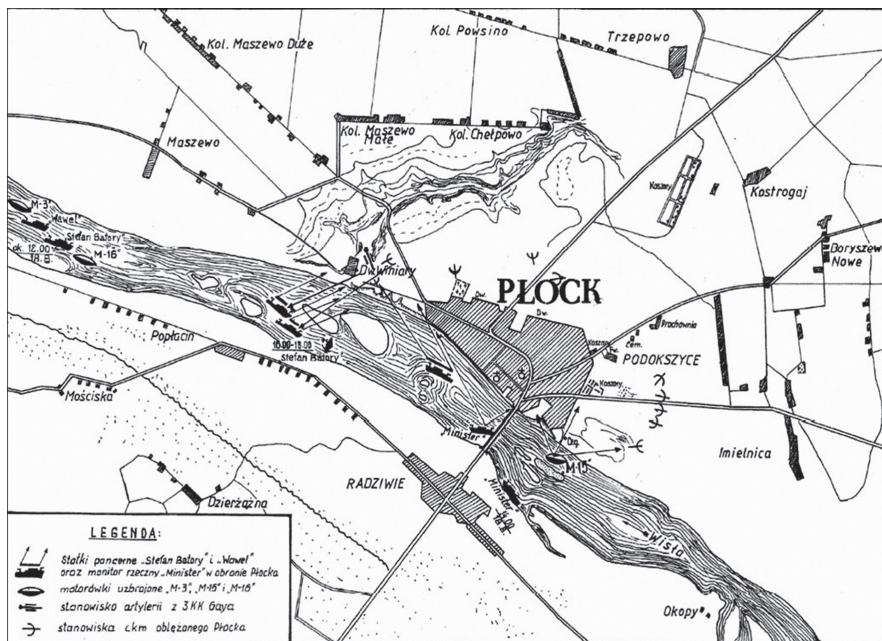
11 Funkcję szefa DSM sprawował wówczas kontradmirał Kazimierz Porębski, a gubernatora wojskowego Warszawy gen. podporucznik Franciszek Latinik.

12 Szczegółowy opis wydarzeń, patrz: J.W. Dyskant, Flotyлле rzeczne ..., op. cit., s. 200-204; tenże, Wojenne flotylle wiślane ..., op. cit., s. 59-62.

szało efektywność jej wykorzystania, miała ona sześciu rozkazodawców¹³. W tej sytuacji dowódca Flotylli zwrócił się 14 sierpnia (poprzez DSM, do NDWP) z prośbą o ustalenie właściwego podporządkowania operacyjnego, proponując dowódcę 5 armii jako swego głównego przełożonego. NDWP przydzieliło ją jednak (tego samego dnia) dowódcy północnego odcinka frontu (Frontu Północnego), a ten podporządkował ją dowódcy Grupy Dolnej Wisły¹⁴.

Wobec spodziewanej bitwy na linii Wisły, Flotylla otrzymała następujące zadania: patrolowanie dolnego odcinka rzeki, szczególnie w rejonach przepraw, obronę mostów i przepraw wiślanych oraz zwalczanie przepławiającego się przeciwnika, wsparcie ogniowe własnych wojsk w pasie nadrzecznym oraz konwojowanie transportów rzecznych na trasie Gdańsk – porty wiślane¹⁵. Bezpośredni udział Flotylli Wiślanej w bitwie warszawskiej przypada na 14 – 19 sierpnia 1920 r.¹⁶, przy czym za najbardziej istotne wydarzenie należy uznać jej udział w obronie Płocka 18 – 19 sierpnia, gdzie prezentowała znaczną siłę bojową: 20% ogólnej ilości oficerów (podchorążych), 66 % ilości broni maszynowej i 58% ilości artylerii¹⁷.

W bitwie warszawskiej Flotylla Wiślana utraciła 3 statki: „Moniuszko”, „Neptun” i „Stefan Batory” (w tym „Moniuszkę” bezpowrotnie). Z załóg tych statków zginęło 7 ludzi, w tym jeden oficer ppor. mar. Jerzy Pieszkański, 12 oficerów, podoficerów i marynarzy zostało rannych, 1 marynarz zaginął, a 1 dostał się do niewoli.



Walki Flotylli Wiślanej w obronie Płocka 18 – 19.08.1920 r., źródło: Z. Bohusz-Szyszko, Działania wojenne nad dolną Wisłą w 1920 r., Studia taktyczne z historii wojny polskiej 1918-1920, t. XI (szkice) Warszawa 1931, za: J. Przybylski, Marynarze w walce o niepodległość Polski 1918 – 1920, Warszawa 1999, s. 231.

13 Byli nimi kolejno: dowódca obrony Wisły (konradm. Kazimierz Porębski), szef DSM (płk. mar. Jerzy Świrski - czasowo), gubernator wojenny Warszawy i dowódca 1 Armii (gen. ppor. Franciszek Latinik), dowódca twierdzy Modlin (płk artylerii Edward Malewicz), dowódca 5 Armii (gen. ppor. Władysław Sikorski), dowódca Grupy Dolnej Wisły (gen. ppor. Mikołaj Ignacy Osikowski), patrz: J.W. Dyskant, op.cit., s. 64.

14 Dowódcą Frontu Północnego był wówczas gen. broni Józef Haller, a dowódcą Grupy Dolnej Wisły gen. ppor. Mikołaj Ignacy Osikowski.

15 J.W. Dyskant, op. cit., s. 65.

16 Pełny opis działań Flotylli Wiślanej, patrz: J.W. Dyskant, Flotylla rzeczne ..., op. cit., s. 208-222; tenże, Wojenne flotylla wiślane ..., op. cit., s. 65-75; J. Przybylski, Marynarze w walce o niepodległość Polski 1918-1920, Warszawa 1999, s. 104-121; Załogi wchodzących statków i motorówek liczyły 26 oficerów, 7 podchorążych oraz 217 podoficerów i marynarzy. Uzbrojenie statków i motorówek stanowiły: 4 działa – 80 mm, 4 działa – 75 mm, 3 działa – 37 mm i 40 ckm-ów, zatem siła ognia artylerii i broni maszynowej Flotylli była zbliżona do siły ognia całej piechoty i jazdy Grupy Dolna Wisła, przy tym posiadana ilość broni maszynowej była aż trzykrotnie większa

17 J. Przybylski, op. cit., s. 116-121; Szczegółowe kalendarium zob. J.A. Bartelski, A.S. Bartelski, op.cit., s. 25-28.

Po zakończeniu bitwy warszawskiej oraz ustaniu bezpośredniego zagrożenia dolnej Wisły, jednostki Flotyli Wiślanej dalej patrolowały tę rzekę, od Karczewa do Torunia i od Modlina do Pułtuska oraz Bugo - Narew. Prowadzono też intensywne szkolenie załóg statków i motorówek w celu podniesienia dyscypliny. Kontynuowano też dalszą rozbudowę oraz reorganizację Flotyli, którą ostatecznie rozformowano w październiku 1925 r.¹⁸

Podsumowując udział Flotyli Wiślanej w bitwie warszawskiej można przyjąć następujące spostrzeżenia natury operacyjno – taktycznej.

- Przygotowując bitwę na linii Wisły i kontrofensywę nad Wieprza NDWP zwróciło zbyt późno uwagę na szczególną rolę, jaką mogły odegrać jednostki rzeczne PMW w obronie przepraw wiślanych. Tym też należy tłumaczyć pośpieszne reaktywowanie Flotyli. O jej znaczeniu może świadczyć pośrednio nie w pełni rozwiązana sprawa podległości. Flotylla była potrzebna zbyt wielu decydom do zabezpieczenia działań podległych im wojsk. Tworzyło to swoisty „bałagan” rozkazodawczy i obniżało efektywność jej wykorzystania. Trzeba jednak podkreślić, że wadliwe dowodzenie, nie odpowiadające warunkom prowadzonej walki dotyczyło wszystkich oddziałów broniących dolnej Wisły, co najbardziej było widoczne podczas obrony Płocka (wchodzenie w kompetencje poszczególnych dowódców, często sprzeczne rozkazodawstwo).
- Pośpiech i tymczasowość organizacyjna, brak ścisłego podporządkowania operacyjnego, do różnie organizowane i przystosowywane środki walki, brak wypracowanych zasad współdziałania taktycznego, brak podstawowego sprzętu łączności (był to zasadniczy problem w sprawnym dowodzeniu Flotyllą) oraz niedoszkolenie załóg (przy całym ich poświęceniu i zdolnościach do improwizacji) były powodem, że jej działania przebiegały w sposób mało skoordynowany, niekiedy przypadkowy, często w oderwaniu od własnych wojsk.
- Mimo tych niesprzyjających okoliczności Flotylla wykonała z powodzeniem swoje zadania i spełniła swoją rolę dzięki szczególnym warunkom, do których należy zaliczyć: przystąpienie przez Rosjan do forsowania Wisły niewielką częścią swoich sił. W pasie forsowania nie użyli oni lotnictwa, rzecznych jednostek pływających, a także ciężkiej artylerii. Ponadto samo forsowanie nastąpiło już w czasie kontrofensywy polskiej oraz rozpoczynającego się odwrotu Armii Czerwonej, przez co działania te łatwiej było sparaliżować.
- Efektywność bojowa Flotyli Wiślanej w walkach, zwłaszcza nad dolną Wisłą, mogła być większa. Ograniczały ją pośpiesznie uzbrojone, lecz o niskich walorach technicznych, rekwirowane statki i motorówki wprowadzane pojedynczo do walki. Użycie ich w większych grupach, jak miało to miejsce w Płocku, przyniosłoby, zwłaszcza w rejonie Nieszawy i Bobrownik, znacznie większe sukcesy operacyjne. Stąd też, w ogólnym przebiegu bitwy warszawskiej rolę Flotyli należy określić jako niewielką, a sukcesy taktyczne, poza Płockiem, jako skromne. Jednak należy podkreślić, że weszła ona do bitwy nie w pełni gotowa pod względem wyposażenia w sprzęt i środki walki, co wynikało z szybko zmieniającej się sytuacji operacyjnej na froncie polsko – rosyjskim i niezbyt sprawnego systemu rozkazodawczego, co jak należy sądzić, wpłynęło w niemałym stopniu na efektywność jej działań.

Oddział Wydzielony rzeki Wisły w kampanii wrześniowej 1939 roku

Zamysł utworzenia Oddziału Wydzielonego (OW) „Wisła” zrodził się prawdopodobnie podczas opracowywania założeń wstępnych do planu „Zachód”, jednakże oficjalny rozkaz wewnętrzny dotyczący jego sformowania ukazał się dopiero 4 kwietnia 1939 r. Dowódcą OW został kmdr ppor. Roman Kanafoyski, dotychczasowy dowódca 3 dywizjonu bojowego Flotyli Rzecznej MW,

¹⁸ J.W. Dyskant, op.cit., s. 76-120.

na dowódcę grupy kutrów uzbrojonych (KU) OW wyznaczono por. mar. Janusza Marciniewskiego, dotychczasowego dowódcę 1 grupy KU, a na p.o. oficera mechanika OW chor. mar. Bolesława Chabałowskiego, dotychczasowego p.o. mechanika 3 dywizjonu. Formowanie OW utrzymywano w tajemnicy¹⁹. Wydzielone jednostki pływające Flotylli Rzecznej w Pińsku przebazowano do Modlina w dwóch zespołach, pierwszy przetransportowano kolejną 27 marca 1939 r., natomiast drugi dotarł tam drogą wodną 14 kwietnia. Z końcem kwietnia powstała struktura organizacyjna OW rzeki Wisły (funkcjonowała do 10 września 1939 r.) oparta o właściwości taktyczno – techniczne jednostek. OW został podzielony na: statek sztabowy „Hetman Żółkiewski” z przydzielonym gli-serem łącznikowym „Nr 6”, ciężki kuter uzbrojony (CKU) ORP „Nieuchwytny” (z racji uzbrojenia i prędkości miał działać samodzielnie), grupę kutrów uzbrojonych – „KU 4”, „KU 5”, „KU 6”, KM 12”, „KM 13” oraz „KU 30” (z uwagi na dużą prędkość działał zwykle samodzielnie); tabor bojowy, krypy „K 5” i „K 22 (później dołączyła jeszcze „K 6) oraz pluton portowy zaokrętowany na „Hetmanie Żółkiewskim”. Łącznie OW liczył 7 jednostek bojowych, statek sztabowy i 4 pomocnicze jednostki pływające. Uzbrojenie jednostek stanowiły: 1 armata plot 40 mm, 3 – 37 mm, 2 km 13,2 mm i 12 ckm 7,92 mm. Ponadto OW dysponował około 20 pływającymi minami rzecznyymi, które użyto później w walkach. Stan osobowy wynosił: 2 oficerów, 1 chorąży, 19 podoficerów oraz 53 – 55 marynarzy²⁰. Można zatem stwierdzić, że OW przedstawiał sobą równowartość wzmocnionej kompanii piechoty, a zatem nie mógł odegrać istotnej roli w działaniach na rzece. Również obrona przeciwlotnicza OW była niewystarczająca, z czego nie w pełni zdawano sobie sprawę. Istotne znaczenie miały także warunki hydrologiczne i nawigacyjne na Wiśle, mimo że były one znane, to miały się wkrótce dać OW poważnie we znaki.

Z końcem kwietnia rozpoczęto ćwiczenia zgrywające i doskonalące OW „Wisła”, prowadzono również planowe remonty, modernizacje i prace wykończeniowe na jednostkach pływających. Po ich zakończeniu około 21 czerwca Oddział przeszedł do Torunia, gdzie w porcie zimowym, dawnej bazie Flotylli Wiślanej, wyznaczono mu miejsce postoju. Podlegając nadal organizacyjnie dowódcy Flotylli Rzecznej MW, został pod względem operacyjnym podporządkowany dowódcy armii „Pomorze” gen. dyw. Władysławowi Bortnowskiemu, który w ramach *ordre de bataille* całej armii miał OW postawić zadania. Ich zakres obejmował: obronę przeciwlotniczą mostów i przepraw wiślanych na odcinku Dobrzyń – Grudziądz, zabezpieczenie własnych przepraw, niszczenie przepraw rzecznych przeciwnika oraz utrzymywanie łączności przez rzekę w pasie działania armii. Wykonanie dwóch pierwszych zadań posiadanymi przez OW środkami należy określić jako trudne, natomiast pozostałe dwa zadania pozostawały w granicach możliwości bojowych kutrów, choć i tu o powodzeniu decydowały warunki hydronawigacyjne Wisły. 6 lipca 1939 r. OW rzeki Wisły został przebazowany do Brdyujścia w pobliże rejonów dyslokacji pierwszorzutowych jednostek armijnych i jak można sądzić z zamiarem wzmocnienia artylerią i bronią maszynową kutrów obrony przeciwlotniczej najdłuższego w Polsce (1325 m) mostu fordońskiego²¹. Po ogłoszeniu mobilizacji (31 sierpnia 1939 r.) OW podlegał operacyjnie dowódcy 15 DP gen. bryg. Zdzisławowi Przyjałkowskiemu (dowódcy przedmościa bydgoskiego).

Sygnal o rozpoczęciu działań wojennych dotarł z 15 DP do OW w dniu 1 września o godzinie 7.30. Około godziny 8.00 kutry opuściły dotychczasowe miejsce postoju, zajmując nowe stanowiska bojowe z zadaniem obrony mostu kolejowego w Fordonie, jazu i hydroelektrowni w Łęgnowie oraz śluz w Brdyujściu. Na dawnym miejscu postoju pozostał tylko statek sztabowy oraz 3 stojące burta w burtę krypy. Kontakt ogniowy z przeciwnikiem miał miejsce 2 września. Podczas nalotów na Brdyujście i Fordon, załogi kutrów zestrzeliły 2 bombowce. Wobec wykrycia przez Luftwaffe stanowisk ogniowych kutrów i zniszczenia mostu fordońskiego, dowódca OW postanowił wieczorem zmienić miejsce postoju, odchodząc około 6 km w górę rzeki do rejonu Kamieniec – Otoro-

19 tenże, Oddział Wydzielony „Wisła”, Warszawa 1982, s. 36-47.

20 J. W. Dyskant, op. cit., s. 134-136 oraz 242-243 (załącznik 7).

21 Ibidem, s. 140-142.

wo. Dla utrzymania łączności z dowództwem armii i 15 DP pozostawiono „KU 6”. 3 września gen. Bortnowski wydał rozkaz o natychmiastowym przejściu wszystkich kutrów pod Świecie w celu ubezpieczenia przeprawy oddziałów Pomorskiej BK. Według szacunkowych obliczeń przeprowadzono łącznie na drugi brzeg tylko około 200 żołnierzy, co potwierdza małe zdolności transportowe kutrów uzbrojonych²². O 19.30 OW powrócił na kotwiczowisko pod Kamieńcem i przystąpił do uzupełniania paliwa i amunicji, 4 września około godziny 3.00 „KU 30” dostarczył rozkaz od dowódcy armii „Pomorze”, który nakazywał przebazowanie do Torunia, do dyspozycji dowódcy obrony miasta. OW rzeki Wisły zebrał się w Toruniu przed świtem 5 września, otrzymując od płk. Aleksandra Myszkowskiego przydział do obrony przeciwlotniczej obu mostów. Jednak okazało się, że z uwagi na szybko zmieniającą się sytuację operacyjno - taktyczną będą użyte do innych zadań. 5 września w godzinach nocnych zespół kutrów zniszczył niemiecką przeprawę w rejonie między Kokockiem a Topólnem, powracając do Torunia w godzinach rannych 6 września²³. W międzyczasie OW otrzymał rozkaz obrony przeciwlotniczej budowanej przeprawy pod Otłoczynem, nie mógł go jednak wykonać gdyż większość kutrów brała udział w akcji pod Topólnem.

Prowadzono również walkę z lotnictwem w obronie mostów toruńskich. 7 września w godzinach popołudniowych rozpoczęto przejście do Włocławka, dokąd OW dotarł 8 września przed południem i został podporządkowany ppłk Stanisławowi Sadowskiemu, od którego otrzymał rozkaz obrony przeciwlotniczej mostu oraz przygotowania tymczasowej przeprawy przez rzekę. Zarekwirowano 3 holowniki i kilka barek towarowych, tworząc z nich oddzielny cywilny oddział pływający. Zmiana sytuacji na froncie zmusiła OW do opuszczenia Włocławka 9 września i podjęcia próby przedzierania się do Modlina przez Płock. Jednostki OW zatrzymały się na noc w rejonie Wistka – Dobiegniewo, tocząc po drodze potyczki z nieprzyjacielem (również lotnictwem) i „walkę” z ogromnymi mieliznami²⁴.

Ponieważ osiągnięcie Płocka przez jednostki pływające OW rzeki Wisły wobec niskiego stanu wody na rzece oraz silnego ognia niemieckiego (Płock i Wyszogród były już zajęte przez Niemców) wydawało się bardzo problematyczne, 10 września, w porozumieniu ze sztabem armii „Pomorze”, zapadła decyzja o samozatopieniu jednostek pływających, natomiast załogi miały skierować się drogą lądową do Modlina. Rozkaz został wykonany około godziny 19.30. Po przeprowadzonym przez załogi samozatopieniu z jednostek OW pozostały tylko „KU 30” oraz statek sztabowy „Hetman Żółkiewski” z krypą węglową „K 6”. Ponieważ ostatnie dwie jednostki opuściły Włocławek wieczorem 8 września, udało im się przejść Płock gdy były tam jeszcze oddziały polskie, natomiast „KU 30” miał mniej szczęścia, musiał stoczyć kilkunastominutową potyczkę z nieprzyjacielem by przedrzeć się w górę rzeki, z której wyszedł zwycięsko. Następnie ruszył ku Wyszogrodowi, napotykając w rejonie Łady – Drwały Polskie (około 11 km przed miastem) statek sztabowy z krypą. Ponieważ nie miały one szans na przedarcie się przez zajęty przez Niemców Wyszogród, zostały o godzinie 17.00 samozatopione, natomiast „KU 30” postanowił przedrzeć się dalej do Modlina. Rozpoczął przejście przez Wyszogród i podjął walkę około godziny 17.30, którą zakończył o 18.10, mając rannych 3-4 podoficerów i marynarzy. Podczas krótkiego postoju w Czerwińsku (10 km za Wyszogrodem) opatrzone rannych i prowizorycznie załatano przestrzeliny, następnie o 20.30 ścigacz dotarł do Zakroczymia, aby po noclegu, 11 września o godzinie 6.00 zacumować w Modlinie²⁵. Tam został wcielony w skład oddziału wydzielonego i 8 batalionu saperów mjr. Wiktora Klimowicza i skierowany do obrony przeciwlotniczej mostów (pontonowego i kolejowo – drogo-

22 J. Tarczyński, Zapomniana flotylla, www.polska-zbrojna.pl/home/articleshow/8744?t=Zapomniana-flotylla (dostęp 07.02.2019r.).

23 Ibidem, s. 166; Użyto wówczas dwóch zarekwirowanych w Bydgoszczy kajaków jako branderów oraz pływających min. Brak oficjalnego sprawozdania z tej akcji, również źródła niemieckie o niej nie wspominają. Opis ataku na przeprawę wg relacji bsmt. Wiktora Bonfinga i mata zaw. Henryka Mazurka.

24 Na odcinku od Kępy Bachórzewskiej aż do Dobiegniewa, na odcinku 2,5 – 3,5 km, z uwagi na niski stan wody utworzyła się mielizna, której rozmiary „zaskoczyły” marynarzy OW, patrz: tamże, s. 177.

25 J. Pertek, Wielkie dni małej floty, Poznań 1987, s. 178-180.

wego). Kiedy 28 września dowództwo obrony Modlina podjęło rozmowy kapitulacyjne, załoga „KU 30” dokonała nocą jego samozatopienia.



Działania OW rzeki Wisły w dniach 1 - 10 września 1939 r., źródło: J.W. Dyskant, Wojenne flotylle wiślane 1918 – 1939, Warszawa 1997, s. 175.

Podsumowując udział OW rzeki Wisła w kampanii wrześniowej 1939 r. można przyjąć następujące wnioski w odniesieniu do jego operacyjno – taktycznego użycia.

- Likwidację Flotylli Wiślanej w 1925 r. można uznać za niezbyt szczęśliwe rozwiązanie, skoro w obliczu zagrożenia wojną z Niemcami, zdecydowano się na jej pospieszne reaktywowanie pod nazwą OW rzeki Wisła, wydzielając do jej składu jednostki pływające z Flotylli Rzecznej MW. Trzon OW stanowił ciężki kuter uzbrojony ORP „Nieuchwytny”, ścigacz rzeczny „KU 30” oraz trzy kutry uzbrojone, wśród nich tylko dwie pierwsze jednostki można uznać za nowoczesne. Jednostki posiadały jedno działko przeciwlotnicze 40 mm, trzy działka 37 mm, resztę uzbrojenia stanowiły ciężkie i najcięższe karabiny maszynowe. W sumie było to osiem jednostek uzbrojonych, które miały działać na całej długości Wisły poniżej Modlina. Z uwagi na szczupłość wydzielonych sił oraz załóg zadania przewidywane dla OW były po prostu niewykonalne. Organizacja OW rzeki Wisły miała w jakimś stopniu charakter improwizacji, a wydzielone siły były wręcz symboliczne w stosunku do potrzeb. Trudno wyjaśnić dlaczego nie zdecydowano się na przekazanie większej ilości jednostek w tym monitorów rzecznych. Być może zadecydowały o tym warunki hydrologiczne panujące na szlakach wodnych lub brak sprecyzowanej koncepcji współdziałania z wojskami lądowymi w pracach Sztabu Głównego WP i GISZ, tym bardziej, że strona niemiecka nie posiadała na Wiśle, poza pływającymi jednostkami saperskimi, żadnych sił rzecznych. Zapewne z tego powodu poprzestano na OW rzeki Wisły, który miał ułatwić łączność między rozdzielonymi rzeką ugrupowaniami armii „Pomorze”.
- Na działania OW decydujący wpływ miały warunki hydronawigacyjne na Wiśle i w jej dorzeczu. Brak regulacji rzeki uzależniał żeglugę od warunków hydrometeorologicznych. W upalne lato 1939 r. poziom wód obniżył się katastrofalnie, a pokryte mieliznami i płycznami kory-

to rzeki niekiedy zupełnie uniemożliwiało przejście jednostkom, co w połączeniu z szybkim zajmowaniem obszarów nadbrzeżnych przez przeciwnika spowodowało konieczność samozatopienia jednostek i spowodowało, że OW jako zwarta formacja wojskowa przestał istnieć 10 września. Ponieważ stan wody na Wiśle, jako czynnik obiektywny, był znany (lub powinien być znany), to brak tzw. rekonesansu na trasie przejścia musi budzić zdziwienie. Wydaje się, że zabrakło na to czasu, zarówno do wybuchu wojny (na uaktualnienie map rzeki), jak i w trakcie walk, kiedy sytuacja zmieniała się bardzo dynamicznie.

- OW rzeki Wisły wykazał swoją przydatność na szczeblu taktycznym, był jednak zbyt słaby, aby w jakikolwiek sposób pomóc armii „Pomorze” w jej trudnej sytuacji operacyjnej. Według niepełnych danych jego okręty i kutry zestrzeliły 5 samolotów oraz 2 we współdziałaniu z innymi wojskami, nie licząc co najmniej kilku uszkodzonych. Ponadto zniszczyły 2 – 3 czołgi i samochody pancerne oraz uszkodziły 1 – 3, wykazały swoją przydatność w obronie mostów i przepraw wiślanych. Za największy sukces, podkreślający użyteczność okrętów rzecznych, było zniszczenie niemieckiej przeprawy pontonowej pod Topolnem, a także zwycięski pojedynek z czołgami niemieckimi pod Włocławkiem, co możemy uznać za polski wkład do sztuki wojennej, rozwinięty w okresie II wojny światowej²⁶. W kontekście kampanii wrześniowej możemy stwierdzić, że OW rzeki Wisła zdziałał niewiele, ale też złożona sytuacja w jakiej się znalazł, uniemożliwiła mu zbyt efektywne działanie, natomiast o jego przydatności na Wiśle świadczy różnorodność zadań realizowanych w toku walk.
- Na efektywność wykorzystania OW rzeki Wisły duży wpływ miały źle funkcjonujący system dowodzenia wyższego szczebla (szczególnie brak łączności radiowej z przełożonymi), słabe rozeznanie sytuacji taktycznej i operacyjnej (ograniczające się do informacji ustnych i domysłów lub własnego rozpoznania przez patrole) oraz ogólny bałagan spowodowany przez odwrót armii „Pomorze” na linię Bzury. Udaremniło to OW wszelką planową działalność zgodną z jego specyfiką i przeznaczeniem bojowym. Nie można natomiast odmówić zaangażowania i woli walki załogom jednostek pływających, musieli zatopić własne okręty aby nie dostały się w ręce przeciwnika, nie ulegli zatem przemocy wroga, ale przegrali z przyrodą. Mimo tej tragedii, walczyli do końca na lądzie, biorąc udział w największej bitwie Września nad Bzurą.

Zakończenie

Dokonując oceny wojennego użycia Flotyli Wiślanej w 1920 r. oraz OW rzeki Wisły w 1939 r. możemy stwierdzić, że zasadniczy wpływ na ich powołanie, wywarły trzy czynniki: potrzeby operacyjne, możliwości finansowe oraz stan hydronawigacyjny Wisły i jej dorzecza. Musimy również rozdzielić ocenę obu wydarzeń z uwagi na charakter działań zbrojnych w obu konfliktach, chociaż wspólnym mianownikiem jest dla nich walka o przetrwanie państwa.

Udział Flotyli Wiślanej w bitwie warszawskiej miał miejsce w sytuacji, gdy przeciwnik - 4 Armia rosyjska (cały czas jeszcze groźny) „siłą inercji” próbował przepłynąć się na lewy brzeg Wisły (naśladując manewr feldmarszałka Iwana Paskiewicza z 1831 r.), nie posiadając przy tym odpowiednich środków przeprawowych ani jednostek rzecznych. Dodatkowo siły główne Armii Czerwonej znajdowały się w sytuacji strategicznego odwrotu. Po uderzeniu znaną Wieprza wojsk polskich na tyły Frontu Zachodniego tylko kwestią czasu pozostawało rozpoczęcie odwrotu znaną dolnej Wisły. Warto również uwzględnić mniej więcej porównywalny poziom w wyposażeniu technicznym obu wojsk oraz organizacji dowodzenia. Organizowana pośpiesznie (od 5 sierpnia 1920 r.) flotylla rzeczna w składzie czterech dywizjonów (zorganizowano ostatecznie trzy) musiała nosić improwizowany charakter, co z kolei odbijało się na jej efektywności. Wiele proble-

26 J.W. Dyskant, op. cit., s. 205; Rozwinięcie problemu wykorzystania flotyli rzecznych w II wojnie światowej, patrz: L.W. Grau, River Flotillas in Support of Defensive Ground Operations. The Soviet Experience, [w:] The Journal of Slavic Military Studies 2016, Vol. 29, No. 1, s. 73-98; link do artykułu: <http://dx.doi.org/10.1080/13518046.2016.1129875>

mów wynikało też z niejasnego podporządkowania Flotylli, co utrudniało sprawne dowodzenie, a przede wszystkim rozeznanie sytuacji. „Piętą achillesową” był brak łączności radiowej między jej jednostkami, co umożliwiała ich zaskoczenie przez przeciwnika, jak pod Bobrownikami. Stąd też, poza obroną Płocka, udział Flotylli Wiślanej w całości działań bitwy warszawskiej należy ocenić jako niewielki, chociaż jej działania wykazały wysoką przydatność jednostek rzecznych na szczeblu taktycznym, jak również w zaopatrzeniu walczących wojsk. Jej rozwiązanie w 1925 r. miało zapewne wiele przyczyn (także niechęć szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdr. Świrskiego do flotylli rzecznych), w tym brak finansów. Świadczyło również o pewnej krótkowzroczności w ocenie zagrożenia niemieckiego, które należało brać pod uwagę.

Kampania wrześniowa 1939 r. nosiła zupełnie inny charakter. Pierwszą jej odmienną cechą była mała przestrzeń operacyjna pomiędzy zachodnią granicą państwa a linią rzeki Wisły, jako rubieżą obronną. Drugą, być może ważniejszą, różnica „cywilizacyjna” w prowadzeniu wojny, ze strony Niemiec - cywilizacja przemysłowa, ze strony Polski - agrarna, a to już przekładało się na różnicę w posiadanym uzbrojeniu i sposobie prowadzenia walki (choć obie strony w większości używały trąkcyj konnej), czyli w przewadze ilościowo - jakościowej w sprzęcie technicznym, uzbrojeniu i łączności. Trzecią, obiektywną, był fatalny stan hydronawigacyjny rzeki Wisły i jej dorzecza. Wynikało to z dwóch przyczyn, braku regulacji głównego koryta Wisły, na co nie było środków finansowych oraz warunków pogodowych latem 1939 r., które spowodowały niezwykle niski stan wód na wszystkich rzekach w Polsce. Połączenie obu tych czynników sprawiło, że warunki żeglugowe na odcinku Włocławek - Modlin można uznać za bardzo trudne, jeśli nie fatalne.

Wszystkie trzy wymienione uwarunkowania sprawiły, że wobec koncepcji wojny błyskawicznej realizowanej przez armie niemieckie, Polska obrona okazała się nietrwała, a szczególnie dał się we znaki brak obrony przeciwlotniczej. Stąd też efektywne działania wojenne OW rzeki Wisły były krótkotrwałe (od 1 do 10 września 1939 r.) i zakończyły się samozatopieniem jednostek (za wyjątkiem ścigacza „KU 30”). Jako ogólne podsumowanie działalności OW mogą posłużyć słowa niemieckiego marynisty Jurga Meistersa, który napisał: „Polska flotylla wiślana, słaba liczebnie, a przede wszystkim nader źle wyposażona w artylerię, nie mogła odegrać żadnej roli w tych walkach przeciwko przeważającemu przeciwnikowi. Wypadki potoczyły się ponad nią. Gdyby jednak flotylla posiadała większe jednostki, z pewnością zostałyby one zniszczone przez idealną w ówczesnych warunkach broń do zwalczania takich celów - „stukasy”. Ciężkie warunki nawigacyjne i niepewność działania polskiego Naczelnego Dowództwa nie przyczyniły się do ułatwienia z natury rzeczy tego nierozwiązalnego zadania flotylli, której z pewnością nie brakło męstwa i ofiarności”²⁷.

Oba omawiane przypadki wskazują jednoznacznie, że efektywne wykorzystanie flotylli rzecznych jest ściśle związane z koordynacją ich działań z wojskami lądowymi, na rzecz których wykonują zadania, ze sprawnym i nieprzerwanym dowodzeniem oraz rozeznaniem sytuacji, zaś koniecznym elementem ich wspólnych działań jest wiarygodne rozpoznanie (również lotnicze) oraz osłona powietrzna. Analizowane doświadczenia wskazują również, że utrata kontroli przez wojska lądowe nad obszarami leżącymi wzdłuż biegu rzeki skutkuje dużym ryzykiem utraty jednostek pływających. Stąd istotne jest posiadanie wielu dogodnych punktów bazowania (postoju) oraz skoordynowane zajmowanie kolejnych rubieży, zarówno podczas działań ofensywnych jak i defensywnych. W obu przypadkach warunkiem sine qua non prowadzenia efektywnych działań jest regulacja koryta rzeki, na której mają działać flotylle. Pozostawienie rzeki w stanie „dzikim” uzależnia użycie jednostek pływających od kaprysów pogody, a także zwiększa prawdopodobieństwo wypadków nawigacyjnych, zaś w okolicznościach szczególnie niesprzyjających prowadzi do ich utraty (z reguły samozatopienia). Regulacja koryta rzeki Wisły, pomimo upływu 80 lat od Wojny Polskiej, pozostaje nadal aktualnym i nierozwiązanym problemem w odniesieniu do systemu europejskich szlaków wodnych.

27 J.W. Dyskant, Oddział Wydzielony ..., op. cit., s. 223.

Źródła do dziejów flotylli rzecznych w zasobach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

Sources of the history of river flotillas in files of Polish Navy Museum in Gdynia

W polskich muzeach możemy podziwiać eksponaty związane z dziejami morskiego oręża różnych formacji m.in. w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, Muzeum Wojsk Lądowych w Bydgoszczy, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu czy Muzeum Obrony Wybrzeża. Największa kolekcja historii techniki morskiej, bitew morskich znajdują się w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Wiele interesujących eksponatów z XVII i XVIII w., okresu II wojny światowej, jak i z okresu powojennego, dzięki żmudnej pracy kilku pokoleń historyków i muzealników przetrwało do dziś. W Gdyni zwiedzający mogą podziwiać bogatą historię flotylli rzecznych eksponowaną wewnątrz budynku Muzeum na licznych, nowych systemach wystawienniczych.

In Polish museums, we can see exhibits related to the history of the Polish naval forces of various formations, including at the Polish Army Museum in Warsaw, the Land Forces Museum in Bydgoszcz, the Air Force Museum in Dęblin, the Polish Arms Museum in Kołobrzeg, and the Museum of Coastal Defense. The largest collection of history of maritime technology and naval battles is in the Naval Museum in Gdynia. Many interesting exhibits from the 17th and 18th centuries, the World War II period as well as from the post-war period, thanks to the laborious work of several generations of historians and museum workers have survived to this day. In Gdynia, visitors can admire the rich history of the river flotilla inside the Museum building on numerous new exhibition

Marynarka Wojenna powołana została dekretem Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego w dniu 28 listopada 1918 roku. Pierwszym jej dowódcą został płk mar. Bogumił Nowotny. W ubiegłym roku obchodziliśmy stulecie niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej oraz 100-lecie powstania Marynarki Wojennej. Był to doskonały moment aby w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni świętować ten dzień, otwierając wystawę stałą pod tytułem „*Mamy rozkaz Cię utrzymać*”. Zaprezentowane na niej eksponaty, artefakty, filmy, pamiątki odnoszą się do całego okresu funkcjonowania Marynarki Wojennej. Na wystawie znajdują swe miejsce także bogate zbiory ikonograficzne, dokumentacyjne związane z flotyllami rzeczными, pierwszymi jednostkami funkcjonującymi i podlegającymi dowódcy MW.

Zanim dotarliśmy 10 lutego 1920 roku do brzegu Bałtyku historię Marynarki Wojennej pisali marynarze flotylli rzecznych na rzekach Polesia, podczas ofensywy kijowskiej, w bitwie warszawskiej, także na lądowych frontach w składzie Batalionów Morskich.

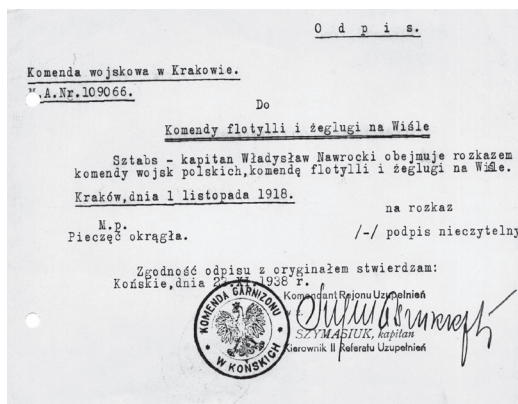
W zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej jest kilkadziesiąt artefaktów z tego okresu dziejów flotylli rzecznych. Znajdujemy je zarówno w Dziale Opracowań Muzealiów jak i w Dziale Historyczno-Naukowym. Do źródeł archiwalnych będących przyczynkiem szerszych opracowań z pewnością należą też relacje i wspomnienia oraz kolekcje osobiste oficerów, podoficerów i marynarzy wspomnianej formacji.

Cennym źródłem jest z pewnością kolekcja dokumentów komandora Witolda Zajączkowskiego, a w niej legitymacja osobista tego zasłużonego w dziejach Marynarki Wojennej oficera, który służył na okrętach flotyli rzecznej, następnie dowodził Flotyllą Pińską w latach 1927 – 1939, wydana przez Ministerstwo Spraw Wojskowych. Kmdr Zajączkowski został odznaczony za służbę w latach 1919-1920 Krzyżem Orderu Virtuti Militari V kl. oraz dwukrotnie Krzyżem Walecznych. W zbiorach fotoarchiwum znajduje się ponadto kilkanaście fotografii komandora Zajączkowskiego z późniejszej jego służby w Marynarce Wojennej¹.



Legitymacja osobista kmdr. Witolda Zajączkowskiego, dowódcy Flotyli Pińskiej w latach 1927-1939, źródło: Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Kolejną bogatą kolekcją w Muzeum Marynarki Wojennej są dokumenty i pamiątki po mjr. Władysławie Nawrockim. Jego bogaty szlak bojowy prowadził od bitwy pod Pakoślawiem, aż do bitwy pod Husiatynem. Tam 27 lipca 1917 roku został ciężko ranny i dostał się do niewoli austro-węgierskiej. Podczas I wojny światowej otrzymał Order św. Włodzimierza IV-go stopnia z mieczami i wstęgą za waleczność oraz Order św. Stanisława III-go stopnia z mieczami i wstęgą za waleczność. Po wyjściu z niewoli podkapitan Władysław Nawrocki został 28 października 1918 roku rozkazem pułkownika Bolesława Roji, dowódcy wojsk polskich w Krakowie, powołany do służby w Wojsku Polskim. 1 listopada 1918 roku został komendantem flotyli i żeglugi na Wiśle.



Akt mianowania podkapitana Władysława Nawrockiego na komendanta flotyli i żeglugi na Wiśle oraz legitymacja potwierdzająca objęcie stanowiska, źródło: Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 552 K.

9 stycznia 1919 roku na własną prośbę został zwolniony ze stanowiska i przeniesiony do 26 pułku w Piotrkowie, gdzie zajmował stanowiska dowódcy kompanii i batalionu Obozu Szkół Piechoty oraz zastępcy okręgowego inspektora piechoty.

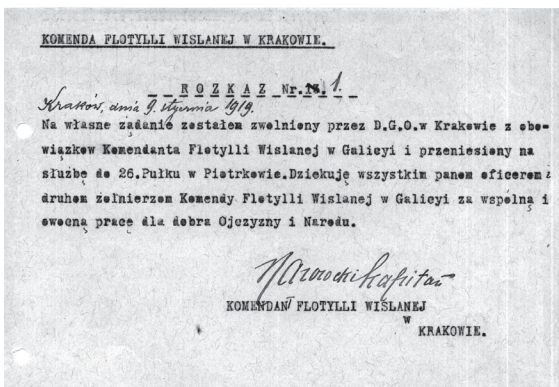
Zmarł na gruźlicę w szpitalu jenieckim we Freisingu 18 sierpnia 1942 roku. Pochowany został na cmentarzu dla obcokrajowców w Neumarkt/OPF. Za zasługi bojowe i działalność niepodległościową został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Niepodległości, Żł-

1 Kadry Morskie Rzeczypospolitej, tom II, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 473-474.

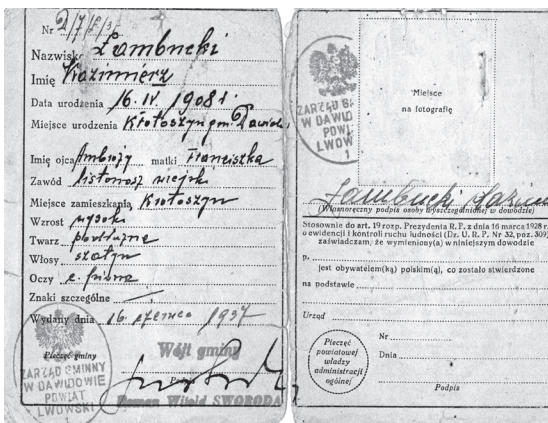
tym i Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz innymi odznaczeniami². Te i inne informacje na temat służby Władysława Nawrockiego można zgłębiać dzięki dokumentacji archiwalnej w zbiorach działu historyczno-naukowego Muzeum Marynarki Wojennej.

W zbiorach archiwalnych znajduje się również kolekcja osobista marynarza Kazimierza Łambuckiego. Składa się ona ze świadectwa ukończenia pięć i pół - miesięcznego kursu podoficerskiego o specjalności artylerzysty, zorganizowanego przez Dowództwo Floty Rzecznych, dowód osobisty wydany 16 września 1937 roku. W kolekcji znajdują się również kilkanaście zdjęć z różnego okresu służby Kazimierza Łambuckiego.

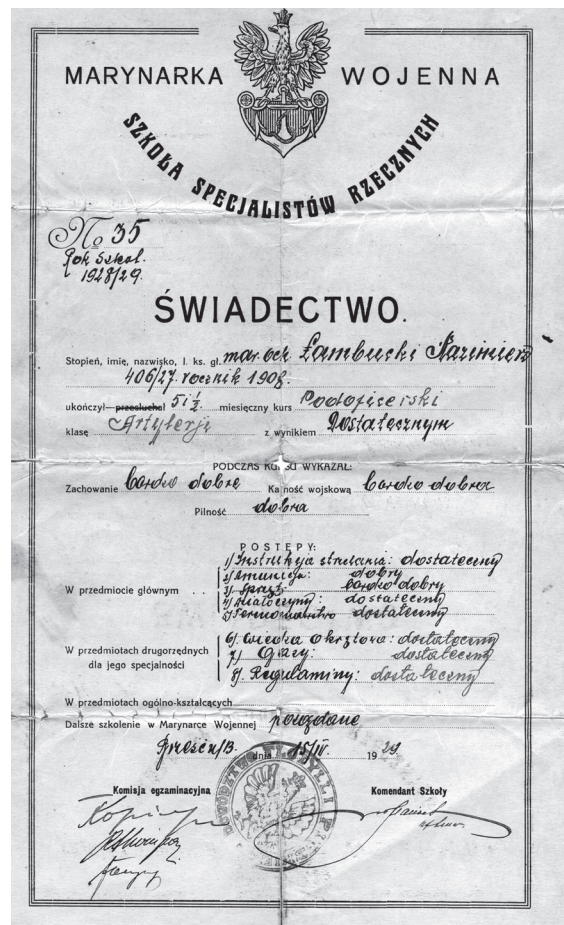
Bogatą kolekcją archiwalną jest zbiór dokumentów na temat podoficera Bronisława Lisaka urodzonego 15 grudnia 1914 roku. Kolekcja składa się książeczki wojskowej, książeczki dla cudzoziemców *Arbeitsbuch Für Ausländer*, zeszytu z kursu kotły parowe okrętowe, albumu zdjęciowego, notatki skierowanej do Zarządu Głównego Polskiego Czerwonego Krzyża przez Bronisława Lisaka, świadectwa ukończenia dwu i pół - miesięcznego kursu specjalizującego klasy maszynistów z 26 kwietnia 1935 roku organizowanego przez Dowództwo Floty Rzecznej, świadectwa z ukończenia 5-cio miesięcznego kursu podoficerskiego dla motorzystów z 9 kwietnia 1936 roku organizowanego przez Dowództwo Floty Rzecznej, zawiadomienia o zwolnieniu z zawodowej służby wojskowej. Do służby we Flocie Rzecznej w Pińsku Bronisław Lisak wcielony został 2 listopada 1934 roku, w stopniu marynarza do 2 kompanii rekruckiej. 1 lutego 1935 roku skierowany został na kurs palaczy Floty Rzecznej, a 15 kwietnia 1935 roku przydzielony do załogi statku



Rozkaz nr 1 odejście ze stanowiska komendanta Floty Wiślanej Władysława Nawrockiego, źródło: Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 552 K.



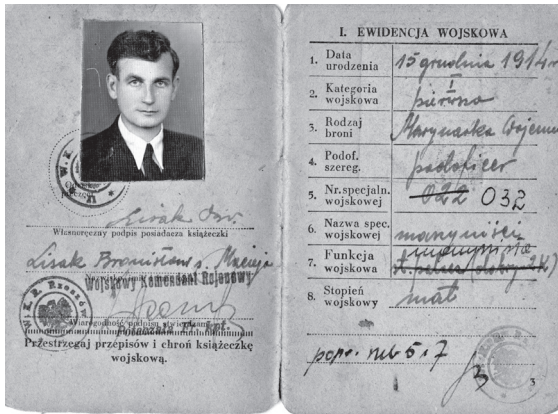
Dowód osobisty Kazimierza Łambuckiego źródło: Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 114 K.



Świadectwo ukończenia kursu artyleryjskiego przez Kazimierza Łambuckiego, źródło: Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 114 K.

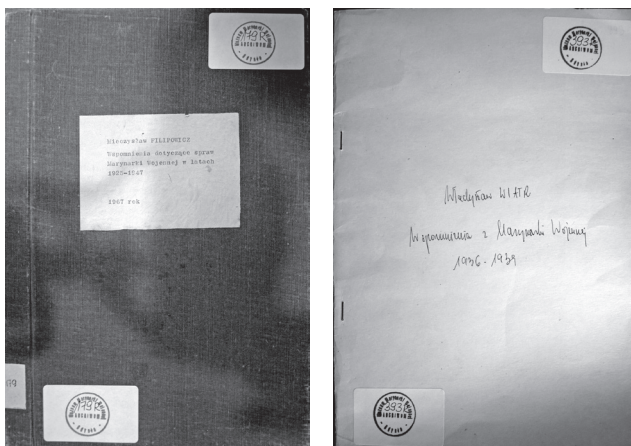
² Materiały z wystawy okolicznościowej Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

ORP „Sierpinek” jako palacz kotłowy. 1 listopada 1935 roku skierowano go na kurs podoficerski maszynistów. 21 kwietnia 1936 roku awansowany na stopień starszego marynarza, powrócił na jednostki pływające Flotylli Rzecznej. 1 lutego 1937 roku mianowany nadterminowym, dwa lata później awansowany na stopień mata. 30 stycznia 1939 roku przeniesiony do rezerwy. 7 września 1939 roku zmobilizowany do Flotylli Rzecznej w Pińsku i przydzielony do Baonu Morskiego. Od października 1939 roku do czerwca 1945 roku pozostawał w niewoli niemieckiej. 23 września 1946 roku skierowany został do Sztabu Marynarki Wojennej w Gdyni. 30 września 1946 roku zwolniono go z zawodowej służby wojskowej jako niezdolnego do pełnienia dalszej służby w Marynarce Wojennej³.



Książeczka wojskowa Bronisława Lisaka, źródło: Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 216 K.

częściej osoby, których w sposób szczególnie interesują losy marynarzy flotylli oraz interesuje historia opowiedziana w trochę inny sposób, bardziej emocjonalny, czasem subiektywny, z czym nie spotykamy się w wydawnictwach książkowych czy materiałach przyczynkarskich. Czytając jednak, musimy wziąć pod uwagę to, że owe relacje spisane zostały często w kilka, kilkanaście lat po wydarzeniach, w których autorzy brali udział, więc zachowanie pewnego dystansu i weryfikacja opisywanych zdarzeń jest często niezbędna.

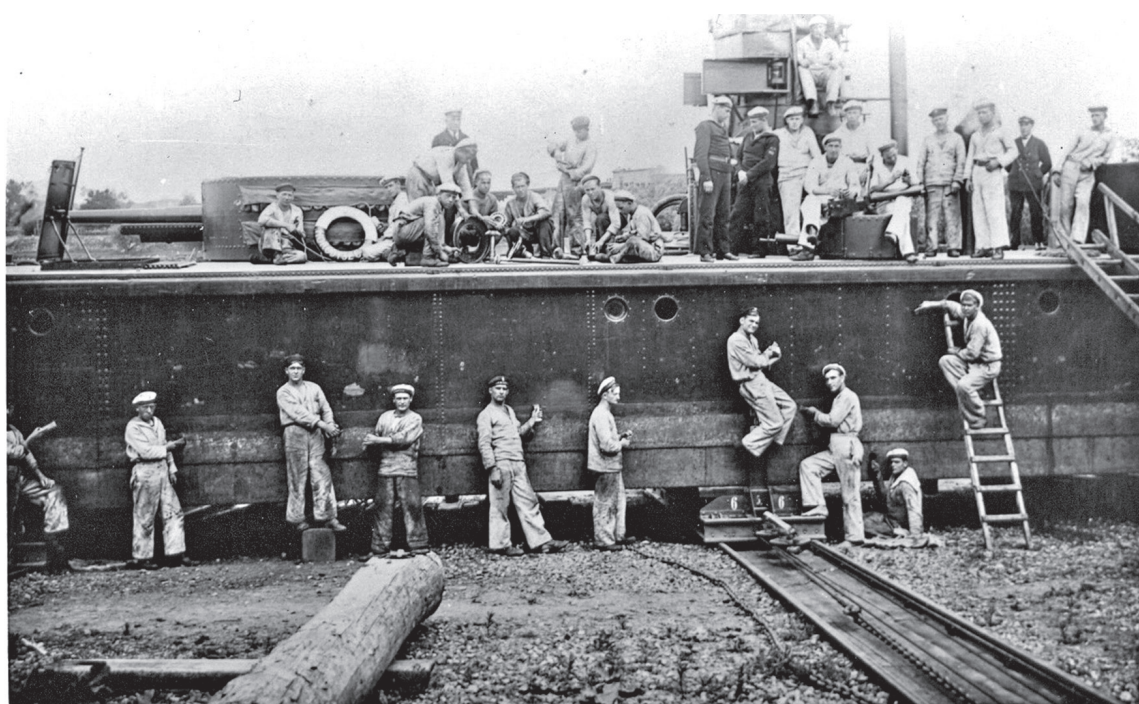


Przykładowe okładki relacji i wspomnień znajdujących się w Muzealnym archiwum.

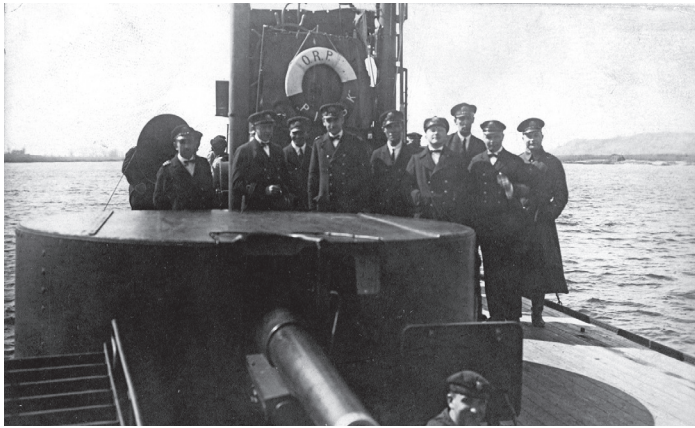
Dużą grupę źródeł na temat flotylli rzecznych stanowią relacje i wspomnienia, które liczą kilkanaście pozycji archiwalnych. W zbiorze tym znajdują się relacje bezpośrednich świadków, materiały przyczynkarskie, prace dyplomowe oraz prace habilitacyjne. Do najciekawszych z pewnością można zaliczyć te, które opisują wydarzenia oczyma naocznych świadków jak np.: Wiktora Aleksandrowicza, „Wspomnienia ze służby w Marynarce Wojennej (Flotylla Pińska)”, Witolda Wójcika, „Relacja ze służby we Flotylli Pińskiej”, Kajetana Różyckiego „Relacja mata motorzysty Różyckiego z Flotylli Pińskiej”, czy Władysława Wiatra, „Wspomnienia ze służby w Marynarce Wojennej 1936-1939”. Z materiałów tych korzystają naj-

Z pewnością największą grupę materiałów dokumentujących działalność flotylli rzecznych w Muzeum stanowią materiały ikonograficzne. W fotoarchiwum gromadzone i opracowywane są albumy po konkretnych osobach, tableau oraz fotografie ukazujące działalność bojową jednostek, postój w portach, w warsztatach na różnego rodzaju remontach, jak i zdjęcia ukazujące życie codzienne marynarzy. Największą bolączką wydają się być identyfikacja konkretnych osób widniejących na fotografiach, w szczególności tych ukazujących podoficerów i marynarzy. Po rozpoznaniu choćby jednej osoby, zdjęcie nabiera zupełnie innego wymiaru, uzupełnia często konkretną historię marynarza.

3 Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 216 K.

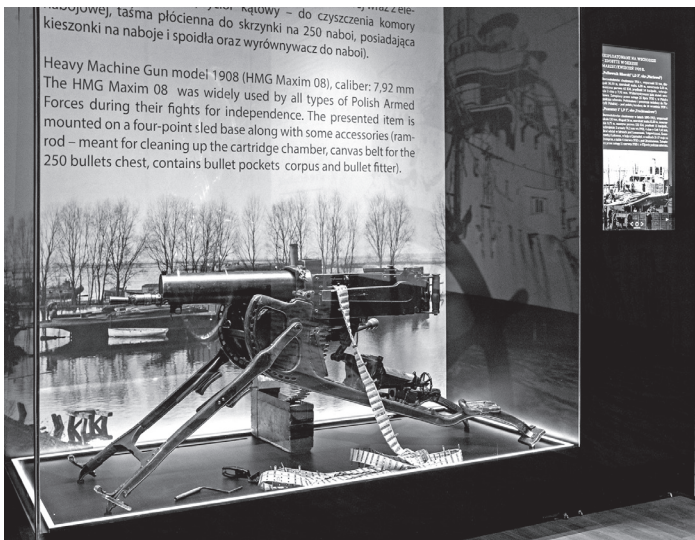


Przykładowe tableau oraz fotografie ukazujące wydarzenia z dziejów flotyll rzecznych, źródła: Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.



eksploatowane na wschodzie – zdobyte w 1920 roku, statki eksploatowane na Wiśle oraz motorówki uzbrojone. Prezentowane są też typy i uzbrojenie Flotylli Rzecznych oraz Batalionów Morskich (artyleria, broń strzelecka - zespołowa oraz indywidualna).

Kończąc podnieśmy, że Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni od kilkadziesiąt lat gromadzi i udostępnia odwiedzającym bogaty zbiór dokumentów archiwalnych dotyczących flotylli rzecznych. Źródła do dziejów podzielone są na trzy grupy: relacje i wspomnienia, kolekcje osobiste



Wystawa stała w Muzeum MW - ciężki karabin maszynowy wz. 1908(CKM Maxim 08), foto Nagrodzki.

Na nowo otwartej wystawie stałej znajdującej się na pierwszym piętrze Muzeum flotyllom rzecznych poświęcone jest sporo miejsca. Wyeksponowano zarówno sprzęt jak również dzięki materiałom ikonograficznym, multimedialnym przedstawiono bogatą historię marynarki w walce o niepodległość 1918-1920. Dzięki nowym technologiom multimedialnym przedstawiono też wybrane jednostki pływające Flotylli Pińskiej i Wiślanej, statki uzbrojone

eksploatowane na wschodzie – zdobyte w 1920 roku, statki eksploatowane na Wiśle oraz motorówki uzbrojone. Prezentowane są też typy i uzbrojenie Flotylli Rzecznych oraz Batalionów Morskich (artyleria, broń strzelecka - zespołowa oraz indywidualna). Kończąc podnieśmy, że Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni od kilkadziesiąt lat gromadzi i udostępnia odwiedzającym bogaty zbiór dokumentów archiwalnych dotyczących flotylli rzecznych. Źródła do dziejów podzielone są na trzy grupy: relacje i wspomnienia, kolekcje osobiste oraz dokumenty i materiały. Osobną dużą grupę stanowią albumy i fotografie. Są to muzealia pochodzące w dużej mierze od rodzin, przyjaciół żołnierzy oraz samych marynarzy flotylli rzecznych. W powyższym artykule autor przywołał tylko kilka kolekcji czy dokumentów nt. opisywanej formacji. Z pewnością bogaty, muzealny zbiór materiałów jest doskonałym uzupełnieniem dokumentów znajdujących się w polskich i zagranicznych archiwach. Dzięki temu badacze historii mają możliwość zapoznania się ze źródłami nie spotykanymi w innych instytucjach naukowo-badawczych.



**Wystawa czasowa
„Uzbrojone rzeki. Flotylle Niepodległej”
(Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku,
1 grudnia 2018 r. – 1 grudnia 2019 r.)**

**Temporary exhibition “Armed Rivers. Flotillas of the Independent”
(National Maritime Museum in Gdańsk,
(1 December 2018 – 1 December 2019)**

W stulecie odzyskania przez Polskę niepodległości Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku zorganizowało wystawę poświęconą śródlądowym początkom Polskiej Marynarki Wojennej. W 1918 i 1919 r. tworzyła się ona nad rzekami: Wisła, Pina i Prypecią, a pierwszym portem wojennym II Rzeczypospolitej był leżący u zbiegu Bugo-Narwi i Wisły Modlin. Na wystawie przedstawiamy historię Flotylli Wiślanej i Flotylli Pińskiej w latach 1918-1939, pozamilitarne znaczenie obu formacji oraz indywidualne losy ich marynarzy.

On the centenary of regaining independence by Poland, the National Maritime Museum in Gdańsk organized an exhibition devoted to the inland beginnings of the Polish Navy. In 1918 and 1919 it was formed on rivers: Vistula, Pina and Pripyat, and port in Modlin at the mouth of Bugo-Narew entering the Vistula River was the first naval port of the Second Republic of Poland. The exhibition presents history of the Vistula River Flotilla and the Pinsk Flotilla in the period 1918-1939, their non-military importance and individual fates of seamen of riverine flotillas.

Wstęp

Ponad 100 lat temu, równoległe z odzyskiwaniem niepodległości przez Polskę, rodziła się Polska Marynarka Wojenna. Formujące się państwo nie miało w listopadzie 1918 r. dostępu do morza – trzeba było nań poczekać do lutego 1920 r. Dlatego marynarka powstawała z dala od morza, na polskim śródlądziu. Pierwszymi akwenami jej działań były rzeki – Wisła, Pina i Prypeć. Ich dorzecza stały się naszym pierwszym po wiekach *dominium maris*, a port w Modlinie u ujścia Bugo-Narwi do Wisły – pierwszym portem wojennym II Rzeczypospolitej. W Modlinie powstała również pierwsza stocznia marynarki, pierwsza szkoła marynarzy oraz Batalion Morski – jednostka kadrowa dla przyszłych oddziałów morskich. Formacje rzeczne Marynarki Wojennej: Flotylla Wiślana i Flotylla Pińska wzięły ofiarny udział w walkach o granice i przetrwanie młodego państwa polskiego w latach 1919 - 1921. Po zakończeniu wojny o niepodległość Flotylla Pińska (od 1931 r. Flotylla Rzeczna) nadal odgrywała istotną rolę w systemie ochrony granic państwa. Była ważnym ośrodkiem polskości i znaczącym pracodawcą na dalekim Polesiu. Dla służących w jej szeregach marynarzy była szkołą życia i patriotyzmu, a dla mieszkańców Pińska i Polesia – symbolem trwania państwa polskiego na tamtych terenach.

Na wystawie spróbowaliśmy pokazać to pozamilitarne znaczenie flotyli rzecznych. Klamrą spinającą opowieść o początkach Polskiej Marynarki Wojennej jest udział rzecznych marynarzy w bitwach Polskiego Września 1939 r., zbrodnia w Mokranach i zatopienie w Modlinie kutra uzbrojonego „KU 30”.

Przygotowania

Przygotowanie wystawy o Flotylli Wiślanej i Flotylli Pińskiej trwało niemal półtora roku i okazało się znacznie trudniejsze, niż początkowo zakładaliśmy. Ze względu na samozatopienie okrętów we wrześniu 1939 r. i trudne losy ich spieszonych załóg, do czasów współczesnych zachowało się stosunkowo mało zabytków i pamiątek. Są one rozproszone pomiędzy muzeami, kolekcjoneraми i rodzinami modlińskich, toruńskich i pińskich marynarzy. Duża część artefaktów pozostała za naszymi wschodnimi granicami. Dlatego kwerenda poprzedzająca organizację wystawy była żmudnym i długotrwałym procesem. W jej efekcie zgromadziliśmy na wystawie około 200 zabytków. Tylko mała ich część pochodzi ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego; zdecydowana większość została wypożyczona od niemal 40 podmiotów: muzeów, archiwów i osób prywatnych z całego kraju. Z tego powodu organizacja ekspozycji okazała się również sporym wyzwaniem logistycznym. Do ostatniej chwili działaliśmy pod ogromną presją czasu. To, że się udało, jest zasługą zarówno wykonawcy wystawy jak i zaangażowania naszych kolegów i koleżanek z Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Założenia

Głównym celem, jaki nam przyświecał gdy przystępowaliśmy do realizacji wystawy, było pokazanie ciągle mało znanej historii polskich flotyli rzecznych. Realizując cel nadrzędny postanowiliśmy jednak podkreślić i szczególnie wyeksponować 3 naszym zdaniem istotne wątki:

- Waler „pierwszości” śródłądowych elementów w historii polskiej Marynarki Wojennej: pierwsze formacje i oddziały kadrowe, pierwszy port, pierwsza szkoła, pierwsza stocznia,
- Wspomniane we wstępie pozamilitarne znaczenie Flotyli Rzecznej: ważny ośrodek polskości i kultury, symbol państwa polskiego, szkoła życia i patriotyzmu, znaczący pracodawca,
- Indywidualne historie marynarzy – w toku głównej narracji wystawy świadomie pominęliśmy dowódców flotyli (nawet legendarnego komandora Witolda Zajączkowskiego) na rzecz przedstawienia konkretnych marynarzy, którzy część swojego życia związali z flotyllami, a ich losy znakomicie ilustrują prezentowane na wystawie zagadnienia.

Wystawa

Centralnym i efektownym elementem wystawy jest stalowa makieta fragmentu śródkręca monitora „Kraków” w skali 1 : 1. Wokół makiety zbudowano scenografię (stelaż), która swą formą i kolorem ma przypominać wnętrze okrętu. Na wystawie prezentujemy zabytki z epoki oraz współczesne modele, archiwalia i ilustracje, animacje, filmy archiwalne oraz interaktywne aplikacje. Wszystkie te elementy spaja narracja mająca formę zarówno głównych bloków tekstowych, jak i rozbudowanych podpisów kontekstowych pod zabytkami i ikonografią.



Pierwsza część wystawy: Prolog, foto Wojciech Józwiak, Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku



Makieta fragmentu śródokręcia monitora „Kraków” w skali 1:1, foto Wojciech Józwiak, Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

Struktura

Wystawa składa z 4 części: Prolog, Flotylla Wiślana, Flotylla Pińska/Rzeczna i Epilog: wrzesień 1939 r. Ekspozycja jest w całości dwujęzyczna – wszystkie teksty zostały przetłumaczone na język angielski.

1) Prolog

Sięgające XVI i XVII w. wydarzenia zaprezentowane w tej części wystawy są próbą wskazania podobieństw pomiędzy polityką morską ostatnich Jagiellonów oraz Zygmunta III Wazy, a działalnością władz odradzającego się w 1918 r. państwa polskiego, wynikających z potrzeby zbudowania silnej floty wojennej, prężnej administracji morskiej, a także stabilnego i trwałego zaplecza dla rozwoju handlu morskiego. W prologu zaprezentowano więc wydarzenia z okresu panowania 3 monarchów:

- Zygmunta I Starego (1467-1548; 1507-1548 – król Polski): utworzenie floty kaperskiej dla zwalczania linii komunikacyjnych Moskwy w trakcie wojny lat 1512-1522,

- Zygmunta II Augusta (1520-1572; 1530-1572 – król Polski, do 1548 - koregent): odtworzenie floty kaperskiej do walki ze Szwecją i zwalczania tzw. żeglugi narewskiej, utworzenia Komisji Morskiej w 1568 r. i plany budowy regularnej floty wojennej,

- Zygmunta III Wazy (1566-1623; 1587-1632 – król Polski) – kontynuacja planów poprzednika dotyczących rozbudowy floty wojennej, którą miała kierować Komisja Okrętów Wojennych oraz bitwa pod Oliwą (28 listopada 1627 r.) – jeden z epizodów kilkudziesięcioletnich polsko-szwedzkich zmagania pierwszej połowy XVII w.

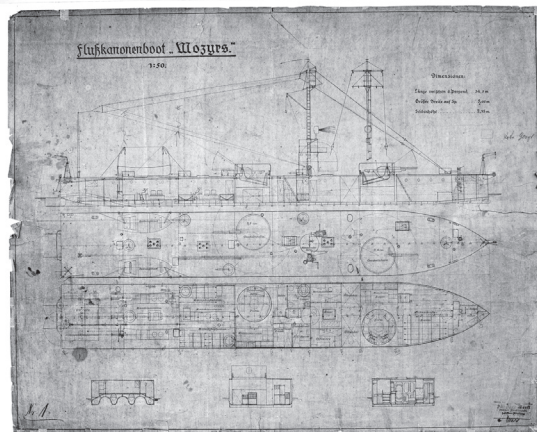
W rocznicę zwycięskiej bitwy pod Oliwą Naczelnik Państwa Józef Piłsudski wydał historyczny rozkaz: „Z dniem 28 listopada 1918 r. rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki, Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych”, tworząc w ten sposób prawną podstawę sformowania polskiej marynarki wojennej.



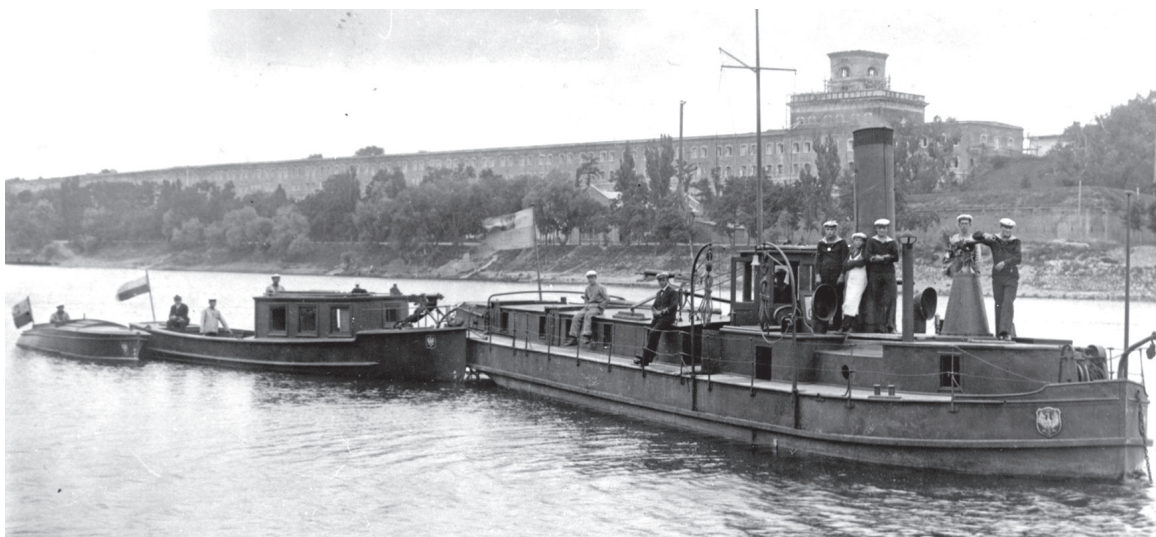
Model (próba rekonstrukcji) galeonu „Wodnik”, który uczestniczył po polskiej stronie w bitwie pod Oliwą w 1627 r., skala 1:50, wykonał M. Boczar z Krakowa, ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

2) Flotylla Wiślana

- Odzyskanie niepodległości przez Polskę: sytuacja międzynarodowa i starania polskich przywódców uwieńczone odzyskaniem przez Polskę niepodległości po 123 latach,
- Narodziny Polskiej Marynarki Wojennej: oparcie tworzonej formacji na przejętym po zaborcach taborze pływającym oraz przybywających do kraju oficerach i marynarzach z byłych flot zaborczych; Wisła, Pina, Prypeć – pierwsze akwenty działania Polskiej Marynarki Wojennej; Modlin - pierwszy port wojenny II Rzeczypospolitej,
- Flotylla Wiślana: przejście przez formujące się władze polskie flotylli austro-węgierskiej i niemieckiej oraz powstanie pod koniec grudnia 1918 r. polskiej Flotylli Wiślanej; rozwój Flotylli Wiślanej w 1919 i 1920 r. i wcielenie do niej 4 monitorów „gdańskich” - pierwszych okrętów zbudowanych dla Polskiej Marynarki Wojennej,
- Modlin – pierwszy port wojenny II Rzeczypospolitej: port wojenny II RP od 30 listopada 1918 r.; port wojenny Flotylli Wiślanej od 1 lipca 1919 r.; siedziba Centralnych Warsztatów Marynarki Wojennej i Szkoły Marynarzy (Szkoły Specjalistów Morskich) od lipca 1919 r.; zaplecze magazynowe i centrum zaopatrzenia Polskiej Marynarki Wojennej,
- Pierwsi marynarze Niepodległej: byli oficerowie i marynarze z flot zaborczych – głównie rosyjskiej i austro-węgierskiej; ewolucja polskich mundurów i stopni marynarskich,
- Rewindykacja Pomorza: udział utworzonego w Modlinie Batalionu Morskiego oraz statku uzbrojonego Flotylli Wiślanej „Wisła” (eks „Weichsel”) w rewindykacji Pomorza w styczniu i lutym 1920 r.,



Plan generalny monitora „Mozyrz” z pieczętką Danziger Werft, ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku



Holownik tylnokołowy „Neptun” w okolicach portu na Narwi w Modlinie. Od lipca do września 1925 r. holował z Torunia do Modlina kropy towarowe z majątkiem likwidowanej Flotylli Wiślanej, ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

- Wojna polsko-bolszewicka. Bitwa warszawska: konwojowanie dostaw dla wojska oraz obrona linii Wisły przez Flotyllę Wiślaną, walki stoczone przez nią 14 sierpnia 1920 r. pod Bobrownikami i ofiarna obrona Płocka i mostu płockiego 18 sierpnia 1920 r.,
- Flotylla Wiślana po bitwie warszawskiej: letnie kampanie czynne, zimowe remonty jednostek w portach w Modlinie i w Toruniu, szkolenie załóg w Świeciu i Toruniu; udział marynarzy w uroczystościach, defiladach i paradach; rozformowanie Flotylli Wiślanej w 1925 r.

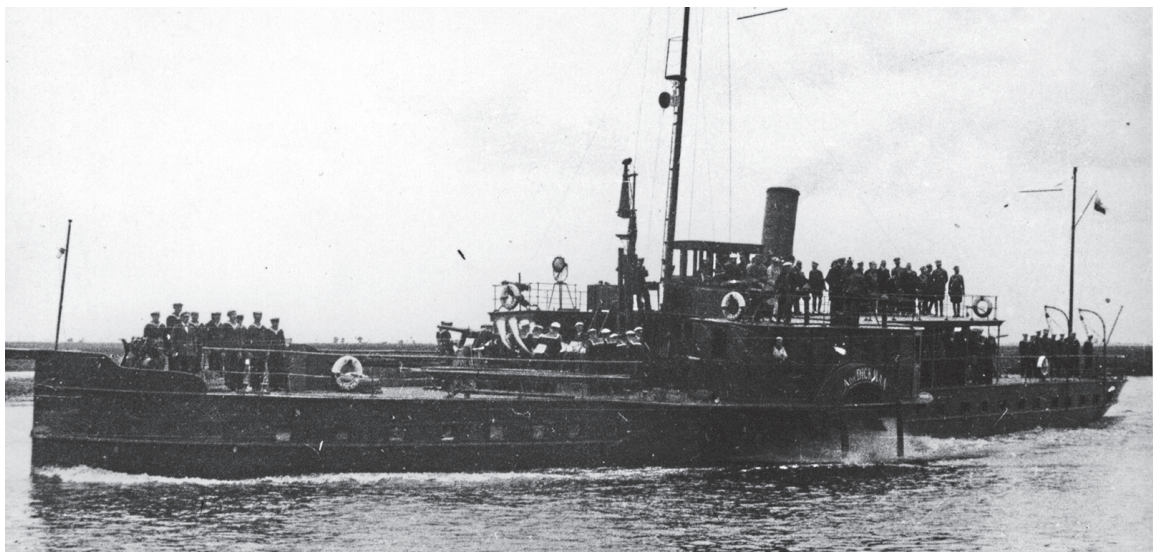
3) Flotylla Pińska/Rzeczna Marynarki Wojennej

- Powstanie Flotylli Pińskiej: powstanie Flotylli w kwietniu 1919 r., pierwsze starcia z bolszewicką Flotyllą Dnieprzańską pod Mostami Wolańskimi i Horodyszczem, wzmocnienie Flotylli Pińskiej wiosną 1920 r. dzięki zdobyczym statkom,



Trzecia część wystawy: Flotylla Pińska/Rzeczna Marynarki Wojennej, foto Wojciech Józwiak, Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

- Ofensywa kijowska. Rozwiązanie Flotylli Pińskiej: udział od 25 kwietnia 1920 r. Flotylli Pińskiej w ofensywie kijowskiej, bitwa pod Czarnobyłem 27 kwietnia 1920 r., zdobycie Kijowa, bolszewicka kontrofensywa, odwrót i samozatopienie jednostek Flotylli Pińskiej,
- Odrodzenie Flotylli Pińskiej: powołanie 11 października 1920 r. Oddziału Detaszowanego Flotylli Wiślanej na Prypeci i przeformowanie go 2 marca 1922 r. w nową Flotyllę Pińską,
- Baza działania Flotylli Pińskiej – Pińsk, Polesie, Morze Pińskie. Kolekcja zdjęć Zofii Chomętowskiej: zdjęcia uznanej fotografki Zofii Chomętowskiej (1902 – 1991) przedstawiające rejon działania Flotylli Pińskiej: lesisto-bagniste, zacofane gospodarczo Polesie,
- Jednostki rzeczne i samoloty: motorówki, statki uzbrojone, monitory, kanonierki, trałowce, wodnosamoloty,
- Stocznie: Warsztaty Portowe Flotylli Pińskiej, przekształcone w 1929 r. w Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej i ich produkcja,
- Życie Flotylli Pińskiej: port (w Pińsku i Posterunek Obserwacyjny Nyrcza); rytm służby (pobór do wojska, przysięga, wcielenie do wojska, kampania czynna i ćwiczenia, okres rezerwy – remonty i szkolenia); życie w garnizonie; Spółdzielnia Spożywców Flotylli Rzecznej; życie kulturalne, społeczne i religijne; sport; przepustki, czas wolny, wykroczenia; pamiątka z wojska
- Życie marynarzy w obiektywie starszego marynarza Bronisława Jaszczuka (?) (przypuszczenia oparte na podstawie jednego członu nazwiska ofiarodawczyni albumu) – album ze zdjęciami nieznanego autora dokumentującymi różne aspekty służby konkretnego człowieka,
- Koledzy z wojska. Starszy marynarz Saturnin Bućko: trwająca całe życie przyjaźń st. mar. Saturnina Bućko i st. mar. Franciszka Musialika zawarta na kursie podoficerskim motorzystów Szkoły Specjalistów Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1935-1936,
- Z Pińska do Gdańska. Kapral-mat Wacław Białek: po służbie w Pińsku i wojennej tułaczce Wacław Białek, podobnie jak Saturnin Bućko, po II wojnie światowej swoje miejsce odnalazł w Gdańsku,
- Flotylla Pińska a Polesie: wspieranie rozwoju cywilizacyjnego regionu i promowanie polskości; udział w licznych uroczystościach państwowych, wojskowych i patriotyczno-religijnych;



Statek uzbrojony „Admirał Dickaman”, foto Zofia Chomętowska, 1928-1932 (?), ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

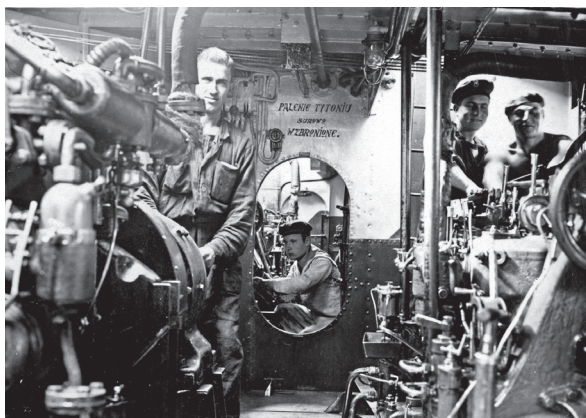
wspieranie polskich ośrodków edukacyjnych i religijnych na Polesiu; Flotylla Rieczna jako największy pracodawca w regionie; udzielanie pomocy miejscowej ludności w utrzymaniu porządku, transporcie, w czasie powodzi i pożarów.

4) Epilog: wrzesień 1939 r.

- Oddział Wydzielony rzeki Wisły Flotylli Riecznej Marynarki Wojennej (OW „Wisła”): utworzenie wiosną 1939 r. OW „Wisła”, jego działania bojowe we wrześniu 1939 r., samozatopienie jednostek i udział kutra uzbrojonego „KU 30” w obronie Modlina,
- Marynarze Oddziału Wydzielonego rzeki Wisły Flotylli Riecznej Marynarki Wojennej w bitwie nad Bzurą: udział spieszonych załóg zatopionych jednostek OW „Wisła” w bitwie nad Bzurą,
- Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej i Oddział Wydzielony rzeki Prypeci we wrześniu 1939 r.: obrona poleskich mostów i przepraw przed niemieckimi nalotami; wejście Flotylli Riecznej w skład Grupy Operacyjnej „Polesie” gen. bryg. Franciszka Kleeberga; wkroczenie Armii Czerwonej na terytorium II RP i samozatopienie jednostek Flotylli Riecznej; koncentracja spieszonych marynarzy,



Monitor „Horodyszcz” wraz z „Pińskiem” weszły w skład Flotylli Pińskiej w 1926 r., po likwidacji Flotylli Wiślanej, ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku



W maszynowni monitora typu „Warszawa”, Album ze zdjęciami st. mar. Bronisława Jaszczuka (?), ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

- Udział marynarzy Flotylli Rzecznej w walkach Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” i bitwie pod Kockiem: udział marynarzy w walkach z Rosjanami pod Jabłonią i z Niemcami w bitwie pod Kockiem - pod Wolą Gułowską i Helenowem,
- Zbrodnia w Mokranach: zamordowanie grupy oficerów i podoficerów Flotylli Rzecznej wziętych do niewoli przez oddział Armii Czerwonej; pożegnanie z oficerami, których spotkaliśmy wcześniej na wystawie, zamordowanymi wiosną 1940 r. w Katyniu, Kijowie, Twerze i Charkowie.

Zabytki

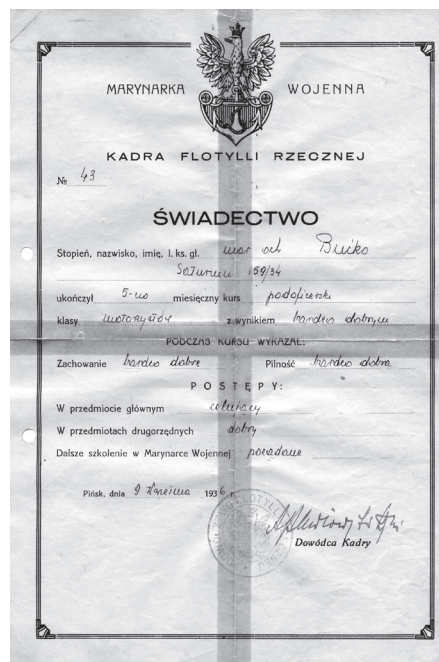
Na wystawie zgromadziliśmy niemal 200 zabytków pochodzących zarówno z naszych zbiorów, jak i wypożyczonych od różnych podmiotów.

W Prologu prezentujemy 9 niezwykle cennych archiwaliów wypożyczonych z Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie i Archiwum Państwowego w Gdańsku. Prezentowany wybór zabytków związany jest z morską działalnością ostatnich Jagiellonów: Zygmunta I Starego i Zygmunta II Augusta. Wydawane przez kancelarie królewskie dokumenty świadczą o dużym znaczeniu jakie przywiązywali wspomniani władcy do spraw związanych z powołaniem floty wojennej, administracji morskiej, ochroną prawną załóg i zdobytego mienia oraz zapewnieniem stałych funduszy na realizację polityki morskiej. Wyjątkowej wartości nabierają także nobilitacje czterech kapitanów floty królewskiej, których dopuszczono do wszystkich godności i zaszczytów w ówczesnej Rzeczypospolitej. W trzech zasadniczych częściach wystawy prezentujemy natomiast dokumenty związane z życiem i służbą konkretnych marynarzy Flotylli Wiślanej i Pińskiej: chor. mar. Floriana Stankiewicza, por. mar. Eugeniusza Pławskiego, st. mar. Saturnina Bućko, kpr. mata Wacława Białka i in. Bardzo cennym archiwaliem pochodzącym ze zbiorów Muzeum Katyńskiego jest album przedstawiający jednostki i działania austro-węgierskiej *K.u.K. Weichselflotte* w czasie I wojny światowej, należący do kpt. Karola Glazura, który wiosną 1940 r. zginął w Katyniu.

Na ekspozycji prezentujemy również zabytki z XVII i XX w. pochodzenia archeologicznego. W Prologu, w części poświęconej bitwie pod Oliwą umieściliśmy zabytki podniesione z wraka szwedzkiego okrętu „Solen”, który zatonął podczas tego starcia: łoża, kolby i lufy muszkietów, forkiety, kule armatnie i muszkietowe, łyżki prochowe, kotwiczki abordażowe. W Epilogu natomiast pokazaliśmy wypożyczone z Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni oraz z Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni elementy monitora „Kraków” zatopionego najpierw przez polską załogę we wrześniu 1939 r. a następnie wydobytego przez Rosjan i wcielonego do Dnieprzańskiej Flotylli Rzecznej jako „Smoleńsk”. 11 września 1941 r. został wysadzony w powietrze przez własną załogę.



Wacław Białek na przepustce (w środku), Pińsk, sierpień 1938 r., ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku



Świadectwo ukończenia 9 kwietnia 1936 r. kursu podoficerskiego motorzystów Kadry Flotylli Rzecznej w Pińsku przez Saturnina Bućko, ze zbiorów Piotra Bućko z Gdańska

gę na rzece Desna w rejonie Czernihowa koło miejscowości Ładinka, gdzie spoczywa do dziś.

Działania związane z odzyskaniem niepodległości przez Polskę reprezentują m.in. pamiątkowe medale i wisioły patriotyczne oraz odznaki i pamiątki związane z polskimi formacjami wojskowymi sformowanymi w latach 1914-1918. Najcenniejszym zabytkiem z tej grupy jest szabla austriacka kawalerii wz. M 1896 stanowiąca uzbrojenie kawalerii Legionów Polskich, należąca najprawdopodobniej do jednego z 7 kawalerzystów, którzy pod dowództwem Władysława Beliny-Prażmowskiego 6 sierpnia 1914 r. wyruszyli z krakowskich Oleandrów w kierunku Kielc, stając się zaczątkiem Dywizjonu Ułanów Legionów Polskich. Szabla jest własnością Janusza Rybickiego z Sopotu, a pochodzi ze zbiorów prof. Lecha Kobylińskiego.

Prócz wspomnianej szabli na wystawie znalazło się około 60 sztuk broni białej i palnej prezentowanej w trzech stanowiskach: 1) Prolog (uzbrojenie zaczepne i ochronne z XVI i XVII w.), 2) Wojna polsko-bolszewicka 1919-1920, 3) Wojna Obronna we wrześniu 1939 r. Nie dysponując militariami związanymi bezpośrednio z polskimi flotyllami prezentujemy zabytki o charakterze intencyjnym, które ilustrują oręż mogący stanowić wyposażenie załóg na okrętach oraz spieszonych marynarzy.



Przykłady uzbrojenia stosowanego przez Wojsko Polskie w czasie wojny polsko-bolszewickiej, ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, Muzeum Narodowego w Krakowie i Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, foto Wojciech Józwiak, Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

Bardzo cenną grupą artefaktów są trzy bandery. Szczególne znaczenie ma pozyskana z Muzeum Wojska Polskiego bandera bolszewickiej Flotylli Dnieprzańskiej zdobyta 27 kwietnia 1920 r. po bitwie pod Czarnobyłem na zatopionym wraku lub w porcie w Czarnobyli. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego pochodzi wielka bandera Marynarki Wojennej z lat 20., z orłem starego typu. Z kolei z Muzeum Czynu Bojowego Kleeberczyków w Woli Gułowskiej udało nam się wypożyczyć banderę Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej z Pińska, która pod Kock dostała się wraz z pińskimi marynarzami walczącymi w ostatniej bitwie Polskiego Września 1939 r.

Udało nam się również zgromadzić elementy umundurowania i uzbrojenia marynarzy i oficerów marynarki. Prezentujemy berety i czapki marynarskie, wstążki z czapek marynarskich, orzełki na czapki marynarskie z lat 1918-1939, książeczki wojskowe i służbowe, kołnierze, getry i bluzę marynarską, pałasz paradny Polskiej Marynarki Wojennej oraz pierwszy oficerski kordzik Marynarki Wojennej wz. 1920. Wyeksponowaliśmy również odznaczenia przyznawane wyróżniającym się w boju marynarzom i żołnierzom, z których bez wątpienia najcenniejszym jest pochodzący ze zbiorów prywatnych Order Wojenny „Virtuti Militari” wraz z legitymacją, wręczony mar. Stanisławowi Kalinowskiemu przez gen. broni Józefa Hallera za bój pod Bobrownikami stoczony 14 sierpnia 1920 r.

Osobną grupą są pamiątki związane z życiem codziennym i zwyczajami panującymi w formacji. Są to m.in. dyplomy i odznaczenia sportowe wręczone na zawodach w których uczestniczyli marynarze, drewniana plakietka z uproszczonym wizerunkiem trałowca, monitora i statku uzbrojonego pełniąc rolę „pamiątki z wojska”, dyplomy i pamiątkowe tableau ze szkoleń i kursów czy też duża rzadkość numizmatyczna jaką jest 50-groszowa moneta Spółdzielni Spożycwców Flotylli Rzecznej w Pińsku. Bardzo ciekawy pod względem artystycznym i dokumentacyjnym jest cykl akwarel autorstwa Henryka Uziembły przedstawiający sceny z życia i służby marynarzy Flotylli Rzecznej, wykonany podczas kilkukrotnych pobytów artysty na Polesiu w latach 1933-1936.

Trudno wyobrazić sobie wystawę poświęconą marynarce bez modeli okrętów. Na naszej wystawie prezentujemy 5 modeli ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku: model (próba rekonstrukcji) galeonu „Smok” budowanego w Elblągu na początku lat 70. XVI w. na polecenie Zygmunta Augusta, model (próba rekonstrukcji) galeonu „Wodnik” walczącego z flotą szwedzką w bitwie pod Oliwą w 1627 r., model monitora „Warszawa” zbudowanego razem z pozostałymi 3 monitorami „gdańskimi” w 1920 r. w Stoczni Gdańskiej, model monitora „Kraków” zbudowanego w latach 1924-1926 w Polskich Fabrykach Maszyn i Wagonów Ludwika Zieleniewskiego w Krakowie, który wraz z bliźniaczym „Wilnem” był pierwszym okrętem zbudowanym w Polsce oraz model kutra uzbrojonego „KU 30”, który jako jedyna jednostka OW „Wisła” przedarł się do Modlina, gdzie w noc poprzedzającą kapitulację twierdzy (z 28 na 29 września) został zatopiony przez własną załogę.



Henryk Uziembło, Marynarze w porcie w Pińsku, 1933-1936, ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku



Pierwszy oficerski kordzik Marynarki Wojennej wz. 1920, ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

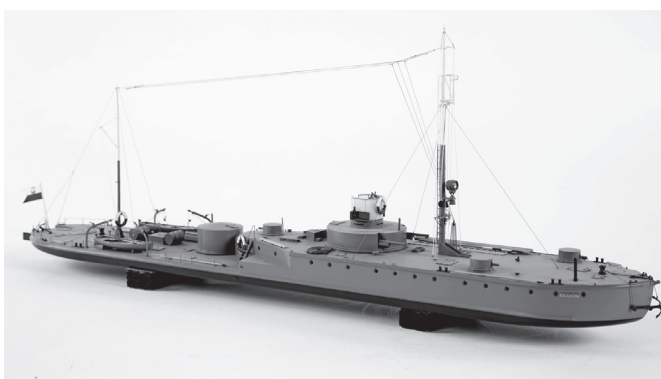
Szczególnym modelem jest makieta fragmentu śródokręcia „Kraków” w skali 1:1. Jej wykonanie było dla nas prawdziwym wyzwaniem. Najpierw musieliśmy znaleźć wykonawcę, który zmieściłby się w posiadanym przez nas budżecie. Musieliśmy również zgromadzić dokumentację pozwalającą na wierne odtworzenie makiety okrętu oraz określić granice koniecznego kompromisu między autentycznością, a względami ekspozycyjnymi i kwestiami bezpieczeństwa. Realizacji tego elementu wystawy nie ułatwiła nam też trudna współpraca z wykonawcą makiety.

Multimedia

Dużą część informacji prezentujemy poza głównym tokiem narracji wystawy wykorzystując do tego celu multimedia. Są to:

- Bazy danych: 1) Kalendarium Flotylli Wiślanej i Flotylli Pińskiej/Rzecznej, 2) Dowódcy Flotylli Wiślanej, Oddziału Detaszowanego Flotylli Wiślanej na Prypeci i Flotylli Pińskiej/Rzecznej oraz 3) Jednostki Flotylli Wiślanej i Flotylli Pińskiej/Rzecznej. Zwłaszcza ta ostatnia baza jest szczególnie cenna. Jest bowiem najprawdopodobniej pierwszą wspólną prezentacją jednostek Flotylli Wiślanej i Flotylli Pińskiej/Rzecznej w latach 1918-1939, w której szczegółowo prześledzono losy często zmieniających przynależność i nazwy jednostek. Stworzenie tej bazy było procesem czasochłonnym i skomplikowanym, głównie ze względu na chaos informacyjny w tej kwestii i brak danych do historii wielu jednostek. Zostały one zaprezentowane w następujących kategoriach: monitory i kanonierki, trałowce, statki uzbrojone, kutry i motorówki, jednostki pomocnicze.

- Animacje przedstawiające rejony działania Flotylli Wiślanej i Pińskiej/Rzecznej. Wychodząc z założenia, że współczesnemu zwiedzającemu takie nazwy miejscowości jak Pińsk czy Horodyszczce mogą niewiele mówić, przygotowaliśmy 3 animacje pokazujące przebieg działań militarnych, w których uczestniczyły polskie flotylle rzeczne oraz rejony ich operowania: 1) Flotylla Wiślana w bitwie warszawskiej w 1920 r., 2) Flotylla Pińska w wojnie polsko-bolszewickiej w latach 1919 – 1920, 3) Marynarze Flotylli Rzecznej w Wojnie Obronnej w 1939 r.



Model monitora rzeczego „Kraków”. Okręt zbudowany w latach 1924-1926 w Polskich Fabrykach Maszyn i Wagonów Ludwika Zieleniewskiego w Krakowie. Wraz z bliźniaczym „Wilnem” był pierwszym okrętem zbudowanym w Polsce, skala 1:50, wykonał Przemysław Komender, ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

- Aplikacje. Specjalnie na wystawę przygotowaliśmy dwie aplikacje.

Pierwsza z nich to znajdujące się w Prologu tłumaczenie aktu królewskiej nominacji członków Komisji Morskiej z 1568 r. Ekran tabletu został podzielony na dwie części. Po lewej stronie znajduje się zeskanowany oryginalny łaciński tekst dokumentu. Zwiedzający dotykając poszczególnych wyrazów lub wersów uruchamia ich tłumaczenie na język polski, które pojawia się na prawej stronie ekranu. Druga aplikacja dotyczy historii i teraźniejszości monitora „Kraków”. Na dużym monitorze dotykowym umieściliśmy model 3D monitora, który można obracać w dowolnych kierunkach i płaszczyznach. Na modelu zaznaczyliśmy 5 punktów, które po dotknięciu rozwijają się w informację tekstową i ikonograficzną: załoga, haubice, karabiny maszynowe, zanurzenie, maszynownia. W osobnym menu goście mogą wybrać następujące opcje: kalendarium, dane techniczne, plany stoczniowe, galeria, „Kraków” dzisiaj.

- Filmy archiwalne z zasobów Filmoteki Narodowej. Na wystawie prezentujemy 3 filmy, które nie tylko pokazują określone wydarzenia, ale także znakomicie oddają atmosferę czasu, w którym powstały.

- Część 2., Flotylla Wiślana: kompilacja kilku filmów („Sztandar wolności” z 1935 r., Messter Woche 1915/1916, „Polonia Restituta” z 1928 r.) przedstawiająca następujące wydarzenia: wybuch I wojny światowej, port w twierdzy Modlin, powrót komendanta Piłsudskiego do Warszawy, odzyskanie niepodległości, odzyskanie Pomorza w styczniu i lutym 1920 r., dekorowanie przez Józefa Piłsudskiego bohaterskich obrońców Płocka w 1920 r.

- Część 3., Flotylla Pińska: fragment filmu „Polonia Restituta” z 1928 r. pokazujący udział Flotylli Pińskiej w wojnie polsko-bolszewickiej. Po planszy z tekstem: „Zdobyczny holownik na poczekaniu zmieniony w monitor rzeczny ostrzeliwuje pozycje nieprzyjaciela” pojawia się sekwencja ukazująca nadbudówkę bocznokołowca z załogą, strzelanie z armaty ustawionej na rufie i z ckm-ów (niektóre sceny są inscenizowane), inny bocznokołowiec oraz motorówkę uzbrojoną,

- Część 4., Epilog: wrzesień 1939 r.: niemiecki film dokumentalny „Die Übergabe von Modlin” z 1939 r. przedstawiający kapitulację twierdzy Modlin oraz twierdzę godzinę po kapitulacji.

- Pokaz: „Na pamiątkę... awanturny Miecio”. Charakterystycznym wśród marynarzy zwyczajem było wymienianie się swoimi fotografiami portretowymi, które często były opatrzone osobistymi dedykacjami. W kolekcji zdjęć związanych z kapralem-matem Wacławem Białkiem zachowało się wyjątkowo dużo takich pamiątkowych zdjęć z dedykacjami. Są one autentycznym dokumentem epoki o dużym ładunku emocjonalnym i dlatego zdecydowaliśmy się na pokazanie cyfrowych, powiększonych kopii części z nich na wystawie.

Podsumowanie

Mamy nadzieję, że wystawa spełni cele i założenia jakie sobie postawiliśmy. Towarzyszące jej wydarzenia promocyjne i edukacyjne znacznie zwiększają szansę na dotarcie z jej treścią do młodego i dorosłego zwiedzającego. Z tego co się orientujemy jest to pierwsza tak duża wystawa muzealna poświęcona polskim flotyllom rzecznych traktująca problem w sposób kompleksowy. Również z tej skali wynikają wspomniane wcześniej problemy i przeszkody w organizacji ekspozycji. Zależało nam jednak na tym, aby tę fascynującą historię pierwszych marynarzy, marynarzy śródlądowym opowiedzieć poprzez naszą wystawę jak największemu gronu odbiorców. Nie chcemy bowiem, aby na historię Flotylli Rzecznej i jej OW „Wisła” patrzeć tylko z perspektywy ich tragicznego końca we wrześniu 1939 r. Nie ulega wątpliwości, że Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej nie odegrała w polskiej Wojnie Obronnej we wrześniu 1939 r. zakładanej roli, ale nie zmienia to faktu, że zdecydowana większość jej oficerów, podoficerów i marynarzy najlepiej jak mogła zasłużyła się Polsce.

„Uzbrojone rzeki. Flotylle Niepodległej”, Wystawa czasowa w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku, 1 grudnia 2018 r. – 1 grudnia 2019 r.

Koncepcja i scenariusz wystawy: Patryk Klein, Jadwiga Klim, Radosław Paternoga, Wojciech Ronowski

Projekt wystawy: Piotr Mikołajczak, projektant, Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku

Adrian Leszczuk, projektant, Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku

Realizacja wystawy: Marko Advert

Aplikacje i animacje: T-Media Marcin Karol

Opracowanie map działań wojennych Flotylli Wiślanej i Flotylli Pińskiej/Rzecznej: dr Wojciech Mazurek

Przygotowanie prezentacji filmowych: ADS Mind

Wykonawca gry edukacyjnej: TRIAS AVI spółka z o.o.

Za pomoc w organizacji wystawy dziękujemy licznemu gronu koleżanek i kolegów z Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Specjalne podziękowania kierujemy w stronę Marka Twardowskiego, który zawsze chętnie dzielił się z nami swoją wiedzą i rozwiewał wątpliwości.

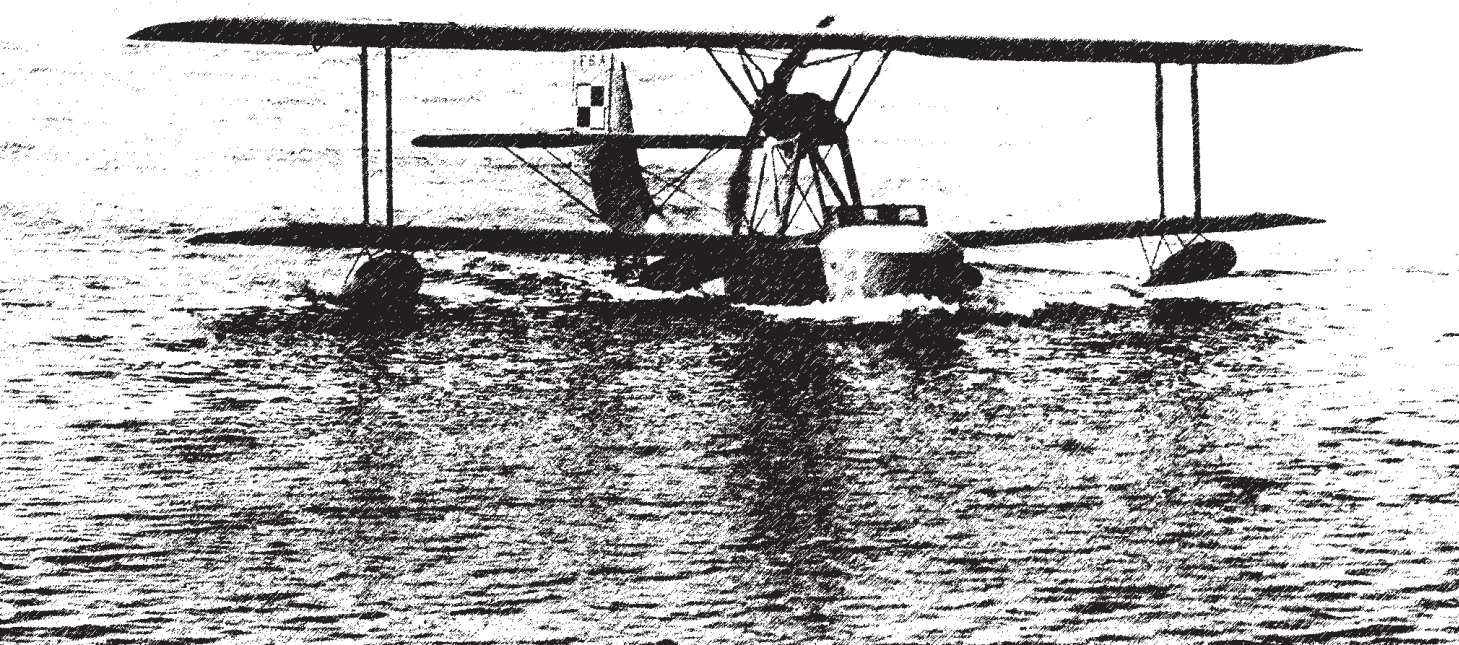
Wystawa zorganizowana została przy znaczącym wsparciu finansowym ze strony Towarzystwa Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego.

Wystawa zorganizowana w 100-lecie odzyskania przez Polskę niepodległości.



Wystawie towarzyszy katalog, w którym szerzej omówiliśmy prezentowane na ekspozycji kwestie oraz ujęliśmy te zagadnienia, które ze względu na ograniczoną przestrzeń ekspozycyjną nie znalazły się na wystawie. Katalog jest do nabycia w naszym sklepie muzealnym i na stronie internetowej.

Lotnictwo i służby



Lotnicze wsparcie Flotyli „Pińskiego Morza”. Air suport for the Pińsk Flotilla.

W opracowaniu przedstawiono zarys historii „lotnictwa rzeczno-” II Rzeczypospolitej. Autor przedstawił problematykę powstania i działania jednostki lotniczej stacjonującej na Polesiu w latach 1929-1937, a także dokonał przeglądu sprzętu latającego stosowanego na „Morzu Pińskim”.

The study is an outline view of the history of “river aviation” of the Second Polish Republic. The author presented in it the issues of the creation and operation of the aviation unit stationed in Polesie in the years 1929-1937 as well as reviewed the flying equipment used on the “Pińskie Sea”.

Pińsk stał się w końcu XIX wieku centrum żeglugi rzecznej jak i miastem znanym z produkcji okrętowej, gdyż Kanałem Ogińskiego, a potem przez miasto i korytami rzek tu się krzyżujących i wiodących do Kanału Królewskiego spławiano wszelkiego rodzaju towary ze wschodu na zachód i odwrotnie, w systemach wodnych Wisły i Dniepru. Wiosną i jesienią teren Polesia bywał „odcięty” od świata, gdyż obszar pokryty był w ponad połowie jeziorami, jak i starorzeczami oraz moczarami, bagnami i wszelkiego rodzaju rozlewiskami Prypeci, Piny, Szczary i Muchawca, a także Horynia, Bobryka, Jasiołdy, Słuczy, Cny, Łani i Styru. Stąd wzięło się określenie „Poleskie Morze” bądź „Pińskie Morze”. Jako, że tabor pływający stale wymagał remontów, a i stale go brakowało, to dzięki zaangażowaniu francuskiego kapitału, właśnie w Pińsku w 1885 r. powstało przedsiębiorstwo transportowo rzeczno-stoczniowe, którego właścicielem była Julia Pietrowna O’Brien de Lacy. W 1902 zatrudniało 290 pracowników i przynosiło zysk w wysokości 210 tys. rubli rocznie. Do 1913 r., tuż przed wybuchem Wielkiej Wojny pracowało tu 50 osób, zaś zysk firmy wyniósł 13 tys. rubli. W czasie Wielkiej Wojny (1914-1918) Pińsk i cały region ujrzał i mobilizujące się oddziały carskiej armii jak i wycofujące się w 1915 r. na wschód i wkraczające w pościgu za nimi oddziały armii niemieckiej.

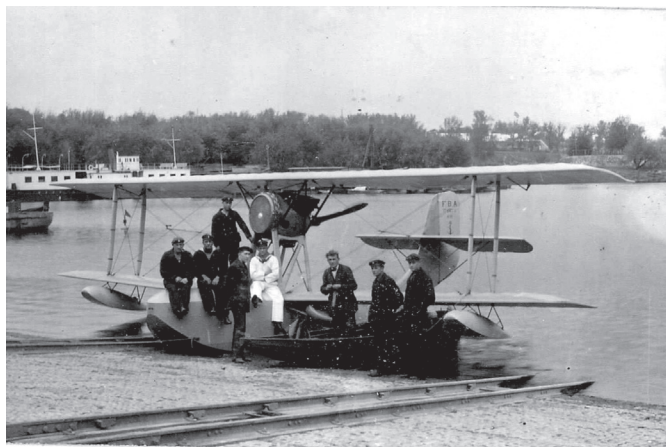
Polska doby II Rzeczypospolitej powróciła do stolicy Polesia zimą 1919 r., kiedy do stolicy regionu leżącej nad Piną, nieopodal kanału Dniepr-Bug, wkroczyły oddziały Wojska Polskiego wypierając na wschód oddziały Armii Czerwonej. Pińsk, zajęty przez oddziały Armii Czerwonej, niosącej na bagnietach widmo „czerwonej rewolucji”, nie pozostawał długo w ich rękach. 5 III 1919 r. miasto wzięły szturmem po pięciogodzinnych walkach, nacierające na nie z zachodu i północy oddziały Grupy Podlaskiej Wojska Polskiego dowodzonej przez gen. A. Listowskiego.

Już w polskim Pińsku, 19 IV 1919 r. położono podwaliny pod Flotyllę Pińską, jednak w lipcu 1920 r., w ramach kontrofensywy Grupy Mozyrskiej Armii Czerwonej, oddziały bolszewickie ponownie zajęły Pińsk, odbity ostatecznie przez oddziały Wojska Polskiego 26 IX 1920 r. Po traktacie ryskim z 1921 r., kończącym wojnę polsko-bolszewicką, Pińsk znalazł się w granicach polskich,

w województwie poleskim. Stał się stolicą diecezji pińskiej jak i ważnym węzłem drogowym (linia kolejowa Brześć-Łuniniec) i rzecznym na mapie II Rzeczypospolitej¹.

Z Pucka na Polesie

W 1925 r. we francuskich wytwórniach lotniczych zamówiono dla polskiego lotnictwa morskiego nowoczesne wodnosamoloty łodziowe zakupione przez Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych (MSWojsk.). Wiosną 1926 r. dzięki zagranicznym zakupom Morski Dywizjon Lotniczy (MDLot.) w Pucku otrzymał nowoczesne łodzie latające, w tym sześć wodnosamolotów typu Schreck FBA-17 HE 2 i 12 amfibii wersji HMT 2 (dziesięć zakupiono ze środków udzielonego stronie polskiej kredytu, zaś dwie ze składek społeczeństwa). Drewniane wodnosamoloty Schreck FBA-17 HE 2 i Schreck FBA-17 HMT były jednosilnikowymi dwupłatowcami konstrukcji drewnianej przy czym Schreck FBA-17 HE 2 był szkolno-treningowo-łącznikową łodzią latającą, zaś Schreck FBA-17 HMT 2 amfibią patrolowo-obszerną. Wersja amfibijna HMT 2 była nieco cięższa od wersji HE 2 i wyposażona była w podwozie dwukołowe, podciągane przez obserwatora za pomocą korbki znajdującej się w kabinie (demontaż podwozia polegał jedynie na wybiciu dwóch sworzni) i miała większy zbiornik paliwa. Charakterystyczną cechą dostarczonych do Pucka wodnosamolotów była drewniano - płócienna konstrukcja odpowiednio zabezpieczona przed niszczącym działaniem wody morskiej oraz tradycyjny wówczas układ dwupłatowca, z wysoko umieszczonym silnikiem. Podłozia kadłubów większości typów były płaskodenne, co dzięki małemu zanurzeniu, dawało możliwość wykorzystania hydroplanów nie tylko na płytkich wodach Zatoki Puckiej, lecz także w głębi kraju, na Wiśle, na jeziorach kartuskich, czy też na rozlewiskach „Morza Pińskiego”².



W drodze do Pińska... Amfibia Schreck FBA-17 HMT 2 w Porcie Wojennym Marynarki Wojennej w Modlinie po wodowaniu na trasie dolotowej na „Pińskie Morze”, źródło: zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Popularne „Schrecki”, dwupłatowe łodzie latające, zabierające dwuosobowe załogi przystosowane były do operowania z terenów wodnych, lecz mogły również lądować na lotniskach lądowych wykorzystując chowane pod dolny płat koła podwozia. W warunkach bagien poleskich amfibie te świetnie mogły się nadawać do współpracy z okrętami rzecznej Flotylli Pińskiej, gdzie w razie potrzeby mogły bądź wodować przy okręcie, bądź lądować na polowym lotnisku. Dlatego też MDLot został obciążony przez Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) obowiązkiem wydzielania ze swego składu pododdziału przeznaczanego do współpracy z Flotyllą Pińską, a od 1931 r. Flotyllą Rzeczną Marynarki

- 1 1885-2005. 120 лет Республиканскому унитарному предприятию Пинский ордена Знак Почёта судостроительный-судоремонтный завод, Пинск 2005, s. 1-2; Korpus Poleski, red. W. Wierzbicki, B. Skarżyński, J. Waszczuk, Brześć 1928, s. 192-194; J. W. Dyskant, Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej, Warszawa 1994, passim; L. Wyszczelski, Wojna polsko-rosyjska 1919-1920, Warszawa 2010, s. 65; Kalendarium dziejów polskiej Marynarki Wojennej 1918-1993, Gdynia 1993, s.119; M. Filipowicz, Ludzie, stocznie i okręty, Gdańsk 1985, s. 49; M. Kułakowski, Flotylla Pińska w pierwszym dziesięcioleciu istnienia polskiej Marynarki Wojennej, w: Przegląd Morski, 1988, nr. 7-8, s. 55.
- 2 A. Morgała, Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939, Warszawa 2003, s. 264-265; idem – Samoloty w polskim lotnictwie morskim, Warszawa 1985, s. 26; E. Szczepaniuk, Wspomnienia ze służby w lotnictwie morskim i rzeczonym w okresie 1929-1939, Puck, wrzesień 1960 - relacja pisemna w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, s. 9.

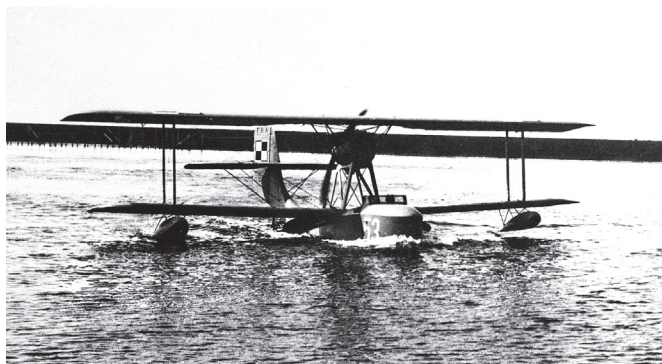
Wojennej. W związku z tym w planie wyposażenia poszczególnych pododdziałów MDLot. w sprzęt według stanu na dzień 26 V 1926 r. pod pozycją *Projektowany rzeczny pluton »Pińsk« (detachment)* widniały umieszczone w zapasie 2 amfibie Schreck FBA-17 HMT 2³.

W MDLot. początkowo wodnosamoloty przydzielone zostały do I Morskiej Eskadry Obserwacyjnej (MEO), w której wg stanu z 26 V 1926 r. znajdowało się 6 wodnosamolotów łodziowych typu Schreck FBA-17 HE 2 i HMT 2 (?) w użytku bieżącym i 2 w zapasie oraz do Eskadry Szkolnej, w której znalazły się dwie łodzie latające Schreck FBA-17 HE 2 w użytku bieżącym i cztery w zapasie. W projektowanym wówczas do utworzenia Plutonie Wodnopłatowców Rzecznych (PWR-Rzeczny Plutonie Lotniczym - RPL) umieszczono w zapasie dwie amfibie Schreck FBA-17 HMT 2. Od 1928/1929 r. wodnopłatowce typu Schreck FBA-17 HE 2 i amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 przydzielone zostały do Sekcji Ćwiczeń MDLot, pińskiego RPL i MEO MDLot, zaś po roku 1930/1931 r. większość amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 przeniesiona została do RPL, a łodzie latające Schreck FBA-17 HE 2 i kilka amfibii ww typu przydzielono do Eskadry Szkolnej MDLot. W Planie Mobilizacji Marynarki Wojennej, tzw. Planie „S”, z lat 1926/1927 obowiązującym do 1937/1938 r. znalazły się precyzyjne wytyczne dla puckiego MDLot. na wypadek wybuchu działań wojennych co do stworzenia PWR (RPL). Wobec usilnych starań nowego jej dowódcy w KMW i Sztabie Generalnym Wojska Polskiego (SGWP - od 1928 r. Sztab Główny Wojska Polskiego), postanowiono ponownie wysłać w 1927 r. z MDLot. na Polesie silny pododdział lotniczy wyposażony w amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 celem kontynuowania współpracy z jednostkami Flotylli Pińskiej. Latem 1927 r. ze składu MEO MDLot w Pucku ponownie wydzielony został pododdział, tym razem w składzie sześciu amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 (trzy z tych maszyn miały numery boczne 5-2, 5-3 i 5-4), wraz z kompletnym personelem latającym i technicznym oraz z niezbędnym zapleczem technicznym z zadaniem przebazowania się nad „Pińskie Morze”. Realizując opisane powyżej zamierzenie dnia 18 VII 1927 r. o godz. 04.25 do przelotu z Pucka do Pińska wystartowała amfibia Schreck FBA-17 HMT 2 numer 5-2 z załogą w składzie: st. sierż. pil. Franciszek Wardaliński i por. obs. Tadeusz Gronek. Lotnicy z przygodami 19 VII 1927 r. wodowali w basenie Portu Wojennego Marynarki Wojennej w Pińsku. Pozostałe wodnosamoloty dotarły na Polesie bez przeszkód do 27 VII 1927 r. Letnie ćwiczenia 1927 r. ponownie dowiodły, iż amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 doskonale spisywały się podczas ćwiczeń z okrętami Flotylli Pińskiej, co potwierdziło też słuszność stanowiska jej dowódcy w kwestii posiadania w Pińsku stałego wsparcia lotniczego. W okresie letnio-jesiennych manewrów amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 wykonały nad Polesiem wiele lotów o różnym przeznaczeniu i na różnych wysokościach (średnio od 20 do 1500 m). Np. w dniach od 1 VIII do 14 IX 1927 r. st. sierż. pil. F. Wardaliński wylatał nad „Pińskim Morzem” na amfibiach Schreck FBA-17 HMT 2 o numerach 5-2, 5-3, 5-4 łącznie 25 godzin i 10 minut, wykonując 72 loty, z por. obs. C. Wajchtem, mechanikami i pasażerami cywilnymi w celu wykonywania zdjęć fotograficznych, korygowania ognia artylerii jak i przelotów pasażerskich. W drugiej połowie września 1927 r. po zakończonych ćwiczeniach z okrętami rzecznyimi, sześć stacjonowanych w Pińsku amfibii wraz z załogami odleciało znaną trasą do Pucka, natomiast personel naziemny odjechał transportem kolejowym. Po ćwiczeniach tych zapadła zapewne ostateczna decyzja pozostawienia w przyszłym roku na stałe w Pińsku pododdziału lotniczego w sile plutonu. Potwierdza to zapis rozkazu dowódcy Flotylli z 30 XI 1927 r., w którym pod pozycją nr 16 widniały słowa: *Eskadra Lotnicza (chwilowo w Pucku)*⁴.

3 A. Morgała, *Samoloty...*, op. cit., s. 27, 31; Z. Jankiewicz, *Wodnosamoloty*, Warszawa 1986, s. 70-71.

4 I. Bieniecki, *Rzeczna Eskadra Lotnicza Flotylli Rzecznej MW na Polesiu (1926-1937)*, w: *Przegląd Morski*, 2004, nr 1, s. 64; *Archiwum Marynarki Wojennej w Gdyni (AMW)*, sygn. 290/15, *Regulamin Bojowy Flotylli Rzecznej*, cz. 1, s. 31, 63-64; dane z książki lotów bosmana pil. F. Wardalińskiego z prywatnego archiwum autora; relacja bosmana pil. F. Wardalińskiego z prywatnego archiwum A. Celarka; A. Celarek, *Morski Dywizjon Lotniczy. Wspomnienia lotników*, Gdańsk 2002, s. 100-102; J. W. Dyskant, op. cit., s. 119; *Centralne Archiwum Wojskowe (CAW)*, *Zespół Akt Oddziałów Marynarki Wojennej- MDLot*, t. 4.

Od chwili powołania do życia 10 V 1928 r. RPL w Pińsku, detaszowano z Pucka na Polesie amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 nr 5-2, 5-4 i 5-8, które odtąd często wykonywały przeloty na trasie Puck-Toruń-Modlin-Warszawa-Brześć n./Bugiem-Pińsk (ponad 600 km). W końcu 1928 r. do MDLot w Pucku powróciły amfibie nr 5-2 i 5-4. Wskutek postulatów z 27 V 1929 r. Inspektora Armii gen. dyw. Józefa Rybaka przekazanego do Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych (GISZ) co do dostarczenia do Pińska dalszych czterech amfibii (w Pińsku w użyciu były wówczas dwie amfibie - nr 5-8 i 5-7), dostarczono do Pińska trzecią amfibie nr 5-6. W wyniku rozbicia w wypadku amfibii nr 5-7 na Pinie 14 VI 1929 r., w czerwcu 1929 r. do RPL dosłano z MDLot. amfibie nr 5-9, a w lipcu 1929 r. dwie kolejne (nr 5-3 [?] i 5-5). W początku listopada 1929 r. w RPL znajdowało się pięć amfibii (nr 5-3 [?], 5-5, 5-6, 5-8 i 5-9), jednak wg stanu z 15 XI 1929 r. na Polesiu stacjonowały już tylko dwie amfibie Schreck FBA-17 HMT 2. W 1930 r. doszło do kolejnej rotacji sprzętu lotniczego (do Pińska ponownie trafiła amfibia nr 5-2 zaś do MDLot. odesłano do okresowego remontu amfibie nr 5-5 i 5-8), zaś w zimie 1932/1933 r. w RPL znajdowała się tylko jedna amfibia (nr 5-2) zaś po remoncie we wrześniu 1933 r. do Pińska przysłano kolejne dwie amfibie (nr 5-3 i 5-6). Zimą 1932/1933 r. przeprowadzono udane próby lotów zimowych (amfibia nr 5-2 otrzymała płozy drewniane) na pokrytej lodem Pinie zaś w REL w latach 1933-1935 używano trzech amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 (nr 5-2, 5-3 i 5-6), a w związku ze zwiększeniem stanu wodnosamolotów (przejście z etatu plutonu na etat Eskadry) w lecie 1935 r. z MDLot. dostarczono do REL kolejne dwie amfibie (nr 5-10 i 5-11 wyciągniętą z magazynu MDLot. dopiero w 1930 r.). Wiosną 1936 r. z MDLot. dostarczono do Pińska pięć amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 (5-3, 5-10 (?), 5-4, 5-8, 5-9), zaś wg stanu z 26 IX 1936 r. w Pińsku stacjonowało pięć amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 o w/w numerach⁵.



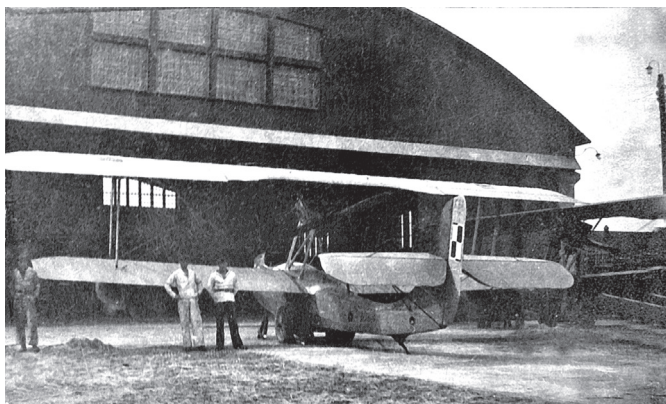
Codziennosc RPL... Amfibia Schreck FBA-17 HMT 2 nr 5-3 na rozlewisku Piny,- źródło: zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Symbol „Pińskiego Morza” - amfibie łodziowe Schreck FBA-17 HMT 2.

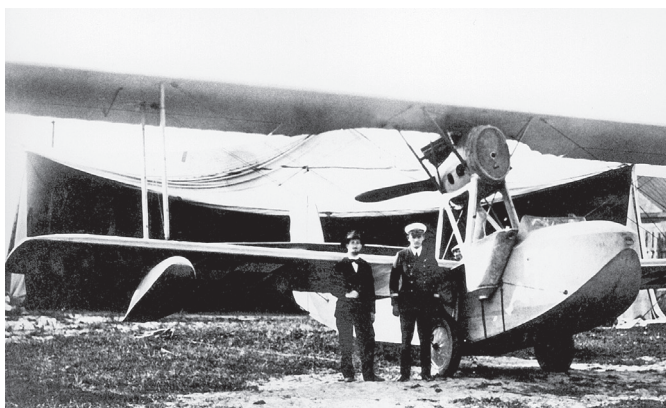
Amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 z MDLot. w Pucku, w latach 20. stanowiły standardowe wyposażenie RPL, a od 1933 r. Rzecznej Eskadry Lotniczej (REL) w Pińsku. O zadaniach dla późniejszej REL mówił *Regulamin bojowy Flotyli Rzecznej* (cz. I, Warszawa 1934) zaś pierwotnie do zadań RPL należało: rozpoznanie bliskie (do 300 km) - wzrokowe i fotograficzne, prowadzone wzdłuż rzek, jezior i kanałów, po których poruszały się jednostki Flotyli Pińskiej oraz ich najbliższych okolic, a także utrzymanie łączności z okrętami (obserwacja i fotografowanie); korygowanie ognia artylerii okrętowej podczas ćwiczeń artyleryjskich do celów znajdujących się na rzekach lub na lądzie; wsparcie przewidywanych walk na lądzie przez prowadzenie ostrzału z broni maszynowej i bombardowanie lotnicze. Rozpoznanie lotnicze prowadzone było na rozkaz dowódcy dywizjonu okrętów, do którego przydzielono daną amfibie na czas ćwiczenia. Łączność pomiędzy dowódcą ćwiczącego dywizjonu a załogą amfibii utrzymywana była za pomocą umownych płacht sygnałowych wykładanych przez załogi okrętów, a pomiędzy amfibią i okrętami za pomocą meldunków ciężarkowych zrzuconych przez jej załogę. Ćwiczone również chwywanie meldunków mocowanych na lądzie na linie pomiędzy dwoma tyczkami (tzw. bramkami) za pomocą wyrzucanej przez ob-

⁵ A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, op. cit., s. 505; CAW, *Zespół Akt Flotyli Rzecznej*, t. 12; J. W. Dyskant, op. cit., s. 181.

serwatora kotwiczki, natomiast z amfibii meldunki zrzucano do wody tuż przy ćwiczącym z nią okręcie w specjalnych niezatapialnych puszkach. Takie sposoby utrzymywania łączności pomiędzy amfibią, a okrętem stosowano aż do 1935 r., kiedy to wprowadzono eksperymentalnie montowane w amfibiach radiostacje pokładowe typu „AVA”, lecz i wówczas z tych sposobów nie zrezygnowano. W razie potrzeby wodnosamolot wodował obok ćwiczącego z jego załogą okrętu. Wykonywane podczas lotów fotografie z ręcznych aparatów fotograficznych mogły być w razie potrzeby wywoływane na miejscu, gdyż zawsze na jednej z barek (krypie) oddanej do dyspozycji lotników organizowano laboratorium fotograficzne. Tam też znajdowała się dyżurna grupa mechaników obsługi amfibii i zapas benzyny lotniczej. Wykonywane w trakcie ćwiczeń fotografie szeregowe okolic Pińska i dorzecza Prypeci służyły jako cenny materiał, na podstawie którego ustalano zmiany w biegu rzek Polesia, przeprowadzano regulację rzek i opracowywano szczegółowe mapy terenu.



Pińsk 1930 r. - Port Wojenny Marynarki Wojennej. Przed hangarem RPL dwie amfibie Schreck FBA-17 HMT 2, źródło: zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.



Port Wojenny Marynarki Wojennej Pińsk. Przed hangarem RPL amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 nr 52 z pojemnikiem na substancje owadobójcze, źródło: zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Cele do korygowania wstrzeliwującej się artylerii okrętowej stanowiły tarcze umieszczone na łodzi lub też pływające makiety jednostek rzecznych. W tym przypadku łączność pomiędzy ćwiczącym okrętem, a załogą amfibii utrzymywana była za pomocą płacht sygnałowych, a pomiędzy samolotem i okrętem za pomocą radiostacji pokładowej obsługiwanej przez obserwatora. Ćwiczenia tego rodzaju odbywały się bardzo często, a rezultaty były szczegółowo omawiane przez oficerów artylerii okrętowej i lotników RPL, co przynosiło oczekiwane rezultaty. Ćwiczące okrętowe obsługi dział dochodziły do takiej wprawy, iż zwykle druga lub trzecia salwa pocisków nakrywała cel. Zadanie wsparcia z powietrza na wypadek wojny walczących własnych oddziałów lądowych było zadaniem czysto teoretycznym, gdyż amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 świetnie spełniały rolę wywiadowczo-łącznikową, lecz do wykonywania niszczycielskich zadań bojowych w warunkach wojennych zupełnie się nie nadawały. Amfibie RPL nie latały na ćwiczenia z uzbrojeniem pokładowym, gdyż go po prostu nie posiadały. Pierwsze próby montowania karabinu maszynowego i wyrzutników bombowych przeprowadzono na amfibiach

RPL w okresie przełomu 1932/1933 r. Dopiero po przeprowadzonych później próbach montowania na nich uzbrojenia, załogi RPL szkolono, niekiedy tylko teoretycznie, w bombardowaniu i ostrzale celów naziemnych. Amfibie używano także do różnych zadań pomocniczych, do których należało m.in. utrzymanie łączności pomiędzy dowództwem Flotylli Pińskiej, a ćwiczącymi okrętami, dostarczanie okrętom zaopatrzenia, transportowanie ciężko chorych, loty łącznikowe, np. do Brześcia n/Bugiem czy też rozpylanie owadobójczych substancji przeciwko komarom, nośnikom

malarii, będących plagą Polesia (takie loty wykonywano już w 1928 r. z amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 nr 5-2 ze specjalnym pojemnikiem na substancję antymalaryczną).

Stopniowo zadania dla wodnosamolotów RPL zwiększano. W drugiej połowie 1928 r. przewidywano już prowadzenie rozpoznania w stosunku do rzecznych flotylli nieprzyjaciela (Wojenna Flotylla Dnieprzańska) i jego lądowych oddziałów w pobliżu dróg wodnych; rozpoznawanie zagrożeń występujących na rzekach (pół minowych, zatopionych jednostek pływających, bonów i innych przeszkód); lokalizowanie pozycji nieprzyjaciela; korygowanie ognia własnej artylerii; uczestnictwo w bezpośrednich działaniach bojowych (bombardowanie okrętów, baz, portów, mostów i pododdziałów nieprzyjaciela); utrzymywanie łączności pomiędzy dowódcami poszczególnych jednostek pływających Flotylli Pińskiej i pododdziałami lądowymi⁶.

Szczególne nasilenie lotów miało miejsce w okresie letnim, kiedy to piloci amfibii dochodzili do takiej wprawy, iż bez trudności mogli wodować i startować niemal na każdym prostym odcinku czy zakręcie Prypeci, Piny czy innych rzek „Pińskiego Morza”. Dowódca Flotylli Pińskiej wymagał od lotników RPL szczególnie dobrej znajomości koryta i nurtu Prypeci jako głównej wodnej arterii regionu. W tym też celu do RPL przydzielono motorówkę, na której personel latający odbywał dalekie wycieczki krajoznawcze po Prypeci, a także po innych poleskich rzekach, poznając ich osobliwości. Podczas corocznych Kampanii Czynnych Flotylli Pińskiej/Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej, amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 przebazowywały się w rejon Mostów Wolańskich. W hangarze usytuowanym w Porcie Wojennym Marynarki Wojennej w Pińsku, pozostawała zwykle mała grupka personelu technicznego RPL, gdyż nie wszystkie amfibie odlatywały na ww wodowisko polowe. Czasowo jedna z nich pozostawała w Pińsku jako łącznikowa, z zadaniem dostarczania w rejon kotwiczowiska głównie poczty. Po przybyciu w rejon Mostów Wolańskich, na lotnisku polowym mechanicy rozbijali hangar namiotowy i instalowali podręczny warsztat naprawczy, gdzie dyżurowała stała obsługa techniczna. Podczas ćwiczeń, loty amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 odbywały się codziennie. Załogi RPL latały głównie na ćwiczenia korygowania ognia artylerii pokładowej okrętów Flotylli Pińskiej oraz na loty wywiadowcze nad granicę z ZSRR. Po dziennych lotach jedną amfibię na wózku transportowym wtaczano do hangaru namiotowego (mieścił on tylko jeden samolot), pozostałe, jeśli było ich więcej niż jedna, kotwiczono przy brzegu Prypeci bądź wyciągano na brzeg. Amfibie RPL w czasie ćwiczeń nie tylko startowały i wodowały na Prypeci, lecz również, aczkolwiek rzadko się to zdarzało, lądowały na polowym lotnisku, leżącym kilkaset metrów od mostu kolejowego, wykorzystując podwozia kołowe⁷.

Jak czas pokazał, amfibie Schreck okazały się wyjątkowo przydatne w służbie na „Pińskim Morzu”. Płaskodenne, o małym zanurzeniu pomimo wypiętrzonych sylwetki były mało czułe na podmuchy boczne, na rzekach gdzie nie zawsze można było ustawić się na starcie dokładnie pod wiatr. Po kilku latach ich służby w składzie Flotylli Pińskiej, bardzo dobrą opinię amfibiom wydał w piśmie z 25 VII 1933 r. kontradmirał Józef Unrug stawiając je przed wodnosamolotami pływakowymi typu R-XIII bis/hydro „Lublin”, które pomimo tego, że nowsze technologicznie, nie zaaklimatyzowały się w składzie RPL i REL. Wg opinii sztabowej amfibie nie mogły być uzbrojone. Jednakże, jak czas pokazał, w szczególnych okolicznościach, „chałupniczym” sposobem w kabynie załogi montowano karabin maszynowy systemu „Vickers” F kal. 7,92 mm, obsługiwany przez obserwatora. Pod dolnym płatem można też było instalować dwa wyrzutniki bombowe „Alcana dla dwóch bomb POW o wadze 12,5 kg każda. Istniała też możliwość montażu radiostacji pokładowej typu „AVA”. Montaż pokładowego k.m. był niebezpieczny, gdyż strzelec musiał być wychylony więcej niż połową ciała za burtę.

Próby uzbrajania wodnosamolotów podjęto w Pińsku na przełomie 1932/1933 r., a to dzie-

6 E. Szczepaniuk, op. cit., s. 8; Regulamin bojowy flotylli rzecznej, cz. I., Warszawa 1934, s. 31, 63-64.

7 Relacja listowna kpr. nadt. uzbr. Bernarda Hanuszewskiego z prywatnego archiwum autora; relacja listowna kpr. nadt. Piotra Bogudzisty z prywatnego archiwum autora.



1 Polesia czar... Amfibia Schreck FBA-17 HMT 2 nr 5-4 po wodowaniu na Pinie, źródło: zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

czyć, ze względu na swą znikomą siłę niszczącą. Ale nawet tak niedoskonałe uzbrojenie pozwalało na prowadzenie szkolenia załóg amfibii w ostrzale i bombardowaniu celów naziemnych. W 1935 r., w REL, uchwyty do karabinów maszynowych systemu „Vickers” F miały na swym wyposażeniu amfibie Schreck FBA-17 HMT 2 nr 5-2, 5-3 i 5-6⁸.

W 1929 r. RPL poniósł pierwszą stratę w sprzęcie latającym – stracono amfibię Schreck FBA-17 HMT 2 nr 57, którą 14 VI 1929 r. rozbił przy wodowaniu w porcie pińskim st. sierż. pil. Jan Jeż. Analizując stan sprzętu latającego MDLot. używanego na Polesiu w latach 1926-1932 otrzymujemy następujące zestawienie:

- w 1926 r. trzy (dwie?) amfibie wykorzystano do ćwiczeń z okrętami Flotylli Pińskiej, które powróciły do Pucka
- w 1927 r. sześć amfibii (w tym nr. 5-2 - używana w Pińsku od 18 VII do 30 IX 1927 r., 5-3 - używana w Pińsku od VIII do IX 1927 r. i 5-4 - używana w Pińsku od VIII do IX 1927 r.) ponownie ćwiczyło na Polesiu po czym powróciło do Pucka
- od chwili powołania do życia 10 V 1928 r. RPL detaszowano doń z MDLot. amfibie nr 5-2 (używana w RPL w okresie 4 VI-23 XII 1928 r.; w ramach akcji antymalarycznej użyto jej we wrześniu/październiku 1928 r.), 5-4 (4 VI-20 XI 1928 r.) i 5-8 (stacjonowała w Pińsku od 21 V do X 1928 r.;
- wg stanu z 25 VII 1928 r. PWR-RPL na swym stanie posiadał trzy amfibie Schreck FBA-17 HMT 2, które odtąd często wykonywały przeloty na trasie Puck - Toruń - Modlin - Warszawa - Brześć - Pińsk, a 11 X 1929 r. do Dębłina. Używane w Pińsku amfibie przezimowały w budowanym na terenie Portu Wojennego Marynarki Wojennej w Pińsku hangarze (mówi się też, że w końcu 1928 r. do MDLot. powróciły amfibie nr 5-2 i 5-4)
- 2 V 1929 r. do RPL dostarczona została lotem z MDLot. amfibia nr. 5-7. Pozostawała tam, aż do rozbicia jej na Pinie 14 VI 1929 r. W maju 1929 r. dostarczono do Pińska również amfibię nr 5-6 (używano ją do listopada 1929 r.), w czerwcu 1929 r. amfibię nr 5-9 (używana od 20 VI do 30 XI 1929 r.), a w lipcu 1929 r. amfibię nr. 5-8 (znajdowała się na wyposażeniu RPL od lipca do listopada 1929 r.), nr 5-3 i 5-5 (używane w Pińsku do listopada 1929 r.). Wg stanu z 15 XI 1929 r. w Pińsku stacjonowały tylko dwie amfibie (5-3 i 5-4?).
- w 1930 r. do RPL ponownie trafiła amfibia nr 5-2 (używana bez przerwy w Pińsku od 18 II

8 A. Morgała, Samoloty..., op. cit., s. 26-27, 133-137; A. Celarek, op. cit., s. 72-73; J. Domański, J. Malejko, Samolot - amfibia patrolowa Schreck FBA - 17 HMT 2, w; Żołnierz Polski, 1989, nr. 13, s. 25; R. Kaczkowski, Schreck FBA-17, w: Skrzydlata Polska, 1971, nr 40, s. 42; relacja listowna kpr. nadt. uzbr. Bernarda Hanuszewskiego, op. cit.

1930 r. do 1936 r., która dołączyła do amfibii nr. 5-3 (używanej w Pińsku od lipca 1929 do 20 XII 1937 r. – skasowano ją w Pucku w styczniu 1938 r.).

- w zimie 1932/1933 r. w RPL była tylko jedna amfibia nr 5-2, zaś po remoncie we wrześniu 1933 r. do Pińska ponownie przysłano z MDLot. amfibie nr 5-3 oraz 5-6⁹.

Zimą 1932/1933 przeprowadzono w RPL pierwsze próby użycia amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 do lotów w warunkach zimowych. Dotąd latały one nad poleskimi bagnami jedynie w okresie wiosenno-jesiennym zaś do podjęcia prób zimowych lotów lotników prawdopodobnie skłonił fakt, że zimą Pina pokrywała się grubym lodem, który był w stanie utrzymać ciężar niezbyt ciężkiej amfibii. Algorytm próbnych lotów był analogiczny jak w przypadku startów i wodowań z wód nie pokrytych lodem. Po wyciągnięciu amfibii z hangaru (na własnym podwoziu kołowym) przy pomocy mechaników przetaczano ją do pochylni, skąd spuszczano na pokrytą lodem rzekę. Pilot po uruchomieniu przez obsługę silnika podejmował próbę startu. Loty te odbywano prawdopodobnie tylko na jednej amfibii, gdyż w tym czasie w Pińsku była tylko amfibia nr 5-2. Po kilku próbnych startach okazało się, że dzięki wbitym w płożę ogonową amfibii ostrym kolcom, ustawiającym amfibię w linii lotu nawet przy ślizgających się kołach pilot bez większego trudu mógł utrzymać prawidłowy kierunek startu, nawet gdy koła ślizgały się po lodzie. Drugim sposobem było wyposażenie amfibii w narty systemu PZL wg pomysłu kpt. pil. Ignacego Giedgowda, specjalnie zaprojektowane dla amfibii Schreck FBA-17 HMT 2. Próby użycia amfibii zimą zakończyły się połowicznym sukcesem, gdyż główny problem dla startującej i lądującej amfibii stanowiły przeręble, którymi gęsto pokryta była skorupa lodu na Pinie (nieświadomi stwarzanego niebezpieczeństwa okoliczni rybacy łowili w przeręblach ryby). Wielokrotnie wpadając w takie przeręble zarówno przy startach, jak i lądowaniach łamane były montowane pod kadłubem dodatkowe drewniane płoży, jednak żaden z takich wypadków nie zakończył się tragicznie. Próby zimowych lotów amfibii dowiodły, iż możliwe jest użycie jej o tej, dotąd „nielotnej” porze roku, gdy okręty Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej stały na kotwicach w skutym lodem pińskim Porcie Wojennym Marynarki Wojennej. Dzięki zimowym lotom utrzymywano łączność z odciętymi przez „zimową pustynię” poleskimi miejscowościami. Amfibia pełniła wówczas rolę swego rodzaju powietrznej taksówki, bądź ambulansu. Zima poleska była bardzo mroźna i często mechanicy RPL latali w czasie siarczystych mrozów. By silniki amfibii pracowały, do chłodnic wlewano nie zamarzające rycynowe mieszanki, które miały gwarantować, iż silnik nie przerwie pracy. Dzięki temu nigdy nie miał miejsca wypadek przymusowego lądowania zimą, który spowodowany byłby awarią silnika¹⁰.

W REL, w latach 1933-1936 używano amfibii nr 5-2 (latem 1935 r. przeprowadzono na niej ćwiczenia z próbnym montażem radiostacji pokładowej typu „AVA” zakończone połowicznym sukcesem - duży hałas w kabine amfibii przy nadawaniu i odbiorze fonią), nr 5-3, nr 5-4 i nr 5-6, a w związku ze zwiększeniem stanu wodnosamolotów (przejście z etatu RPL na etat REL) w lecie 1935 r. z MDLot. dostarczono na Polesie amfibie nr 5-10 (używana od 25 VI 1935 do 20 I 1936 r.) i 5-11 (popularny „Lubliniak” używany w Pińsku od 20 VI 1935 do 27/28 II 1936). W 1935 r. starzejące się amfibie zaczęły powoli zawodzić, czego dowodem była seria wypadków: 23 VIII 1935 r. awarii uległa amfibia nr 5-6, a 30 VIII 1935 r. amfibia nr 5-2. W styczniu 1936 r. do MDLot. w celach remontowych dostarczono amfibie nr 5-3 i 5-10 (w remoncie pozostawała od II do X 1936 r.), a w dniach 27 i 28 II 1936 r. skasowano w Pińsku amfibie nr 5-2, 5-6 i 5-11 „Lubliniak”. 17 VI 1936 r. skierowano do Pińska amfibię nr. 5-8 zaś 26 IX 1936 r. amfibie nr. 5-9 i 5-10. Przypomnijmy, że wg stanu z 26 IX 1936 r. w Pińsku stacjonowało pięć amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 o numerach: 5-3, 5-4, 5-8, 5-9, 5-10¹¹.

9 CAW, Zespół Akt Oddziałów Marynarki Wojennej - MDLot. t. 1, 3; idem, Zespół Akt KMW, t. 21, zestawienie sprzętu latającego MDLot.

10 Relacja listowna kpr. nadt. uzbr. Bernarda Hanuszewskiego, op.cit.; relacja listowna kpr. nadt. Piotra Bogudzisty, op.cit.; A. Morgała, Samoloty wojskowe..., op. cit., s. 266.

11 A. Morgała, Samoloty wojskowe..., op. cit., s. 505; CAW, Zespół Akt Flotylli Rzecznej, t. 12; J. W. Dyskant, op. cit., s. 181.

Czas hydroplanów pływakowych z Lublina

Pińską Flotyllę Rzeczną Marynarki Wojenne wspierały nie tylko hydroplany Rzecznego Plutonu Lotniczego (RPL) i Rzeczej Eskadry Lotniczej. W 1930 r. zamierzano odbyć na Polesiu ćwiczenia Flotylli Pińskiej z udziałem Plutonu Lotnictwa Towarzyszącego z zamiarem przetestowania współpracy z artylerią okrętów rzecznych i wypróbowania nowych środków łączności. Aby je przeprowadzić z utworzonej w 1929 r. 43. Eskadry Towarzyszącej 4. Pułku Lotniczego w Toruniu wydzielono Pluton Lotnictwa Towarzyszącego i skierowano na Polesie, gdzie zaokrętowano go wraz z personelem RPL na pokładzie okrętu sztabowego ORP „Admirał Sierpinek”. Na wyposażeniu jednostki znajdowały się dwa lądowe samoloty towarzyszące-obszernego typu PWS-5t2 o numerach bocznych 2 i 3. Oba pochodziły z serii pięciu wyprodukowanych egzemplarzy tego typu, który nie został zakwalifikowany do produkcji seryjnej i były testowane w toruńskim pułku. Samoloty PWS-5t2 przebazowane zostały na Polesie lotem na początku sierpnia 1930 r., prawdopodobnie na położone nieopodal Pińska lotnisko polowe w Halewie, skąd po krótkim postoju załogi przetransportowały je na lotnisko polowe RPL usytuowane przy Mostach Wolańskich. W czasie prób na Polesiu pilotowali je lotnicy 43. Eskadry Towarzyszącej (jeden z nich bazowano w hangarze) 22 VII 1930 r. podczas lądowania samolotu PWS-5t2 nr 3 na bagnistym lądowisku położonym na brzegu Prypeci obok miejscowości Stachów, koła samolotu ugrzęzły w błocie i samolot „stanął na nosie”, czyli, jak się to w gwarze lotniczej mówiło, postawił popularnego „popa”, ulegając tylko niewielkiemu uszkodzeniu. Po wyciągnięciu maszyny z błota, przy pomocy kilkunastu marynarzy z zakotwiczonego opodal okrętu Flotylli Pińskiej oraz po doprowadzeniu go do użytku, pilot, lotem sprowadził go na lotnisko polowe Mosty Wolańskie. Oba samoloty typu PWS-5t2 były jedynie czasowo przydzielone do współpracy z Flotyllą Pińską i obsługiwane przez mechaników RPL. Po krótko trwającym pobycie na „Poleskim Morzu” powróciły lotem do macierzystej, toruńskiej 43. Eskadry Towarzyszącej. W czasie prób z udziałem samolotów z podwo-



Stachów nad Prypecią 22 VIII 1930 r. - „pop” przy lądowaniu. Wyciąganie z błota po kraksie samolotu towarzyszącego typu PWS-5t2 nr 3 z 43. Eskadry Towarzyszącej 4. Pułku Lotniczego w Toruniu, źródło: zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

ziem kołowym, dowództwo Flotyli Pińskiej, jak i zwierzchnie Ministerstwo Spraw Wojskowych (MSWojsk.) przekonały się o małej przydatności samolotów z podwoziem kołowym do współpracy z okrętami rzecznyymi nad terenami bagnistymi, gdzie w razie potrzeby o wiele łatwiej mogła wodować łódź latająca lub amfibia¹². Mimo wszystko nie była to ostatnia próba wykorzystania maszyn o podwoziu kołowym do współpracy z okrętami Flotyli Pińskiej.

W drugiej połowie 1931 r. rozgorzał spór pomiędzy Oddziałem I Sztabu Głównego Wojska Polskiego (SGWP) a Kierownictwem Marynarki Wojennej (KMW) i Departamentem Aeronautyki/Lotnictwa MSWojsk. co do przebrożenia RPL w inny sprzęt latający niż amfibie Schreck FBA-17 HMT 2. Szef SGWP, gen. bryg. J. Gąsiorowski, optował za uzbrojeniem amfibii w broń maszynową i wyrzutniki bombowe. Po zakończonej sztabowej dyskusji, jego decyzją jednostka lotnicza Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej miała mieć wyłącznie charakter łącznikowy celem „utrzymania łączności wewnątrz Flotyli i z oddziałami lądowymi” [Wojska Polskiego] oraz miała zostać wyposażona w wodnosamoloty pływakowe produkcji Zakładów Mechanicznych Plage&Laśkiewicz (ZMP&L) typu R-XIII „Lublin”. Pismem z 25 XI 1931 r. gen. Władysław Kwaśniewski w zastępstwie Szefa SGWP podał, że odpowiedni wodnosamolot dla Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej „również mógłby być przystosowany do łatwej zamiany pływaków na płozy do lądowania na śniegu”. Pismo to wskazuje też, że wodnosamoloty pływakowe typu R-XIII bis/hydro „Lublin” nie były traktowane jako typ ostatecznie wybrany dla potrzeb Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej, lecz jako typ przejściowy. Gen. W. Kwaśniewski pisał bowiem: „Zgadza się na wyposażenie Flotyli Pińskiej w samolot towarzyszący typu „Lublin” R-XIII po przystosowaniu pływaków zamiast normalnego podwozia... Rozwiązanie powyższe uważam jednak za tymczasowe i mające na celu przyśpieszenie wyposażenia Flotyli [Pińskiej] w samoloty towarzyszące, z tym, że poszukiwania z odpowiednim typem amfibii winny być nadal prowadzone /.../. Z chwilą [zaś] znalezienia typu płatowca bardziej odpowiedniego dla potrzeb Flotyli [Pińskiej] typ „Lublin R-XIII” będzie mógł być z powrotem przeniesiony do lotnictwa lądowego po zamianie pływaków na podwozie normalne”¹³.

Prototyp wodnosamolotu pływakowego R-XIII hydro „Lublin” przetransportowano latem 1931 r. z lubelskich ZMP&L do Pucka, gdzie zimą 1931/1932 r. poddany został na wodach Zatoki Puckiej w MDLot. pełnemu programowi prób technicznych (loty na nim wykonywał por. pil. Adolf Stempkowski, a pracami adaptacyjnymi kierował inż. Jerzy Rudlicki). Wodnosamolot stanowił prototyp wersji wodnej R-XIII bis/hydro „Lublin”, w którym wykorzystano doświadczenia wynikające z użytkowania samolotów towarzyszących typu R-XIII B „Lublin”). Próby techniczne przeprowadzone na Zatoce Puckiej dowiodły słabości podpór pływaków, które będąc początkowo w kształcie litery „N”, były za wysokie, za słabe i łamały się przy lekkim wietrze podczas wodowania. W wyniku prób podpory skrócono i wzmocniono, a dokładnego sprawdzenia przydatności wodnosamolotu R-XIII hydro „Lublin” dla potrzeb lotnictwa morskiego i lotnictwa Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku dokonała komisja wyznaczona przez Szefa KMW złożona z oficerów MDLot.: kmdr por. pil. obs. Karola E. Trzaski-Durskiego - dowódcy MDLot., kpt. pil. Bolesława Filanowicza (dowódcy I Eskadry Liniowej „Wiking”) i por. pil. L. F. Baczyńskiego (byłego dowódcy RPL, oficera Szefostwa Lotnictwa Morskiego KMW), która z dniem 20 VIII 1932 r. stwierdziła w swym raporcie, że wspomniany wodnosamolot odpowiada wymaganiom stawianym przez lotnictwo morskie i rzeczne. Jesienią 1932 r. trzy wodnosamoloty pływakowe R-XIII bis/hydro „Lublin” o numerach bocznych 701, 702 i 703 zostały dostarczone do bazy MDLot. w Pucku, gdzie niebawem podjęto decyzję o skierowaniu jednego z nich (w ramach prób) do Pińska¹⁴.

12 CAW, Zespół Akt Oddziałów Marynarki Wojennej – MDLot, t. 4; idem - Zespół Akt Oddziałów Marynarki Wojennej – Pińsk, t. 32.

13 CAW, Zespół Akt GISZ, t. 430; CAW, Zespół Akt KMW, t. 662; idem - Zespół Akt GISZ, t. 1935; I. Bieniecki, op. cit., s. 74; dane z prywatnego archiwum kmdr ppor. dr I. Bienieckiego..

14 CAW, Zespół Akt Oddziałów, op. cit., t. 8; E. Szczepaniuk, op. cit., s. 9; A. Olejko, Lublin R-XIII bis/hydro w Pińsku, w: Aero Technika Lotnicza, 1993, nr. 10, s. 35..

Wybrany dla RPL wodnosamolot pływakowy R-XIII bis/hydro „Lublin” miał numer boczny 701 i otrzymał drewniane płaskodenne pływaki typu „Pińsk”, przeznaczone tylko dla RPL (w MDLot. używano metalowych pływaków typu „Puck”). Jego montażem w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej kierował skierowany tam 3 X 1932 r. rozkazem dowódcy MDLot nr. 19 st. majster wojskowy Jan Poklękowski. Pierwsze próby jego użycia w locie przeprowadzono wiosną 1933 r. W ramach przeszkolenia personelu technicznego jednostki w jego obsłudze, w dniach 8 II-5 III 1932 r. Szef KMW rozkazem z 12 II 1932 r. delegował do Polskich Zakładów „Skody” w Warszawie na praktykę w obsłudze silników lotniczych Škoda-Whirlwind J5B o mocy 220 KM majstrów wojskowych Stanisława Kaczmarka i Franciszka Zajęca, zaś na praktykę w Warsztatach Parkowych MDLot. młodszego majstra wojskowego Józefa Brochockiego i podmajstra wojskowego Stanisława Korsaka. Kilkumiesięczne doświadczenia wykazały, iż wodnosamoloty pływakowe tego typu nie nadają się do lotów nad rozlewiskami „Pińskiego Morza”, gdzie nie zawsze pilot mógł ustawić wodnosamolot dokładnie pod wiatr przy starcie bądź wodowaniu. Loty na tej konstrukcji ujawniły zasadnicze jej wady (tj. bardzo utrudniony start i wodowanie przy najmniejszym nawet bocznym wietrze), a kraksy mające miejsce przy wodowaniach, choć niegroźne w skutkach, powodowane łamaniem się wysokich zastrzałów podwozia, sprawiły, że wodnosamolot nie zyskał uznania załóg RPL. W czasie jednego z wodowań 8 VI 1933 r. konstrukcja uległa ciężkiemu uszkodzeniu. Powracająca z ćwiczeń z okrętami Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej do Pińska załoga. Wodnosamolotu (por. obs. E. Szczepaniuk i bosman - pilot Stanisław Witas) wodowała w Porcie Wojennym Marynarki Wojennej w Pińsku z lekkim bocznym wiatrem. Przy zetknięciu z nurtem Piny pękły zastrzały, odpadły obydwie pływaki i wodnosamolot zaczął tonąć. Załozdce nic się nie stało (obu lotników zabrano na pokład wysłana z pomocą łódź motorowa, która także wzięła na hol tonący wodnosamolot i przyciągnęła go do brzegu). Na podstawie materiału ikonograficznego z epoki ustalić można, iż rozbity wodnosamolot miał metalowe pływaki zamontowane w miejscu drewnianych, połamanych w dwóch wcześniejszych kraksach. „Lublin” nr 701 krótko pozostawał na wyposażeniu RPL, gdyż po kraksie i wyremontowaniu go, a podczas jednego z kolejnych startów z nurtu Piny, pilotujący go sierż. pil. Witold Müller, nie zauważył zanurzonych w wodzie kłód drewna i uderzył w nie. Jeden z pływaków przebił, a napływająca doń woda zatopiła go, powodując przechył rozbitego wodnosamolotu na bok i rozbijając konstrukcję. W rozkazach dowódcy Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej z 29 V, 3 VI, 24 VI, 1 i 12 XII 1933 r. mówi się o czterech/pięciu kraksach tego wodnosamolotu, a ostatnia miała miejsce przed 25 VII 1933 r. Po niej maszynę zdemontowano i celem naprawy, kolejną odesłano do MDLot. Uszkodzenie było jednak tak poważne, a opinie odnoś-



Port Wojenny Marynarki Wojennej w Pińsku 8 VI 1933 r. Bosman pil. Stanisław Witas przy rozbitym podczas wodowania z bocznym wiatrem wodnosamolocie pływakowym typu R-XIII bis/hydro „Lublin” nr 701, źródło: zbiory kmdr por. dr M. Konarskiego.

nie jej użytkowania w RPL tak złe, że wodnosamolot do Pińska już nie wrócił. Doświadczenia z eksperymentalnym użyciem wodnosamolotu pływakowego R-XIII bis/hydro „Lublin” w polskich realiach, zaowocowały zajęciem oficjalnego stanowiska przez Szefa KMW w piśmie z 25 VII 1933 r. skierowanym do Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych (GISZ), pełnym krytycznych uwag co do użycia tej konstrukcji w warunkach polskich: „Tajne. Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych na ręce ppłk. dypl. Krajewskiego w miejscu. Doświadczenia 7-letnie z wodnopłatowcami typu

FBA Schreck [17 HMT 2] 180 KM wykazały, że *typ ten daje całkowite zapewnienie bezpieczeństwa lotu na rzekach [poleskich]. W warunkach terenowych jak najgorszych, na rzekach bardzo krętych i wąskich samoloty typu Schreck [FBA-17 HMT 2] mogły zawsze startować i wodować bez względu na kierunek wiatru. Doświadczenie kilkumiesięczne z wodnopłatowcami typu R-XIII bis/hydro „Lublin”* wykazały od razu zasadnicze jego wady, tj. bardzo utrudniony start i wodowanie przy chociażby słabych wiatrach bocznych. W bardzo stosunkowo krótkim czasie uszkodzone zostały dwa razy nadłódzia (wygięcia okuć), raz zniesione zostało przy wodowaniu całe nadłódzie, ostatnio w czasie startowania rozbita została cała maszyna. Wszystkie te wypadki spowodowane zostały niemożliwością trzymania się łoża wiatru. W porównaniu do drobnych wypadków, którym ulegały Schrecki [FBA-17 HMT 2] wypadki R-XIII bis/hydro „Lublin” należy zakwalifikować jako ciężkie, aczkolwiek załogi wyszły z wypadków bez większych obrażeń. Uszkodzenia i wypadki te uważam za wystarczające, by zakwalifikować wodnopłatowce typu R-XIII bis/hydro „Lublin” jako nie nadające się w warunkach terenowych na dorzeczu Piny i Prypeci. Szef Kierownictwa [Marynarki Wojennej] wz J.[ózef] Unrug, Kontradmirał¹⁵.

Odtąd nie prowadzono już prób z użyciem wodnosamolotów pływakowych na „Pińskim Morzu”, choć zaprojektowany w ZMP&L kolejny wodnosamolot pływakowy R-XV „Lublin” miał być przeznaczony do wykonywania zadań łącznikowo-obszernych również na rzecz RPL. Miał być jednopłatem ze skrzydłem szczelinowym, prostokątnym, zwichrzonym geometrycznie, o konstrukcji mieszanej, z płatem drewnianym, z kadłubem z rur stalowych krytym płótnem. Zastosowanie automatycznego skrzydła szczelinowego, uniemożliwiłoby wpadanie konstrukcji w korkociąg i pozwalałoby na lot poziomy z szybkością 80 km/h, a nawet z mniejszą – 60-55 km/h. Wodnosamolot ten miał być wyposażony w najnowsze zdobycze techniki, a lubelska wytwórnia ZMP&L proponowała dwie jego wersje: morską - wyposażoną w dwa metalowe pływaki wyprofilowane oznaczone kryptonimem „Puck” i rzeczną - wyposażoną w dwa drewniane płaskodenne pływaki typu „Pińsk”, o małym zanurzeniu. Była to pierwsza propozycja ze strony krajowego przemysłu lotniczego dotycząca wyposażenia w wodnosamoloty RPL w Pińsku, lecz KMW nie wyraziło zainteresowania tym projektem i wodnosamolot pływakowy R-XV „Lublin” pozostał tylko w stadium projektu¹⁶.

W 1936 r. wytworzona wskutek starzenia się amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 sytuacja sprzętowa REL zmusiła Szefa Lotnictwa KMW do wydania polecenia dowódcy MDLot. skierowania na Polesie jednego wodnosamolotu pływakowego R-XIII G/hydro „Lublin”... na podwoziu kołowym. Prawdopodobnie miano na uwadze to, że mimo uprzednich niepowodzeń doznanych w czasie prób z samolotami na podwoziu kołowym, typ ten będzie przydatny nad poleskimi błotami w roli samolotu pomocniczego. Oto, co na ten temat mówił rozkaz dzienny dowódcy MDLot z 21 IX 1936 r.: „Por. pil. Kołodziejek Henryk - Dowódca Plut.[onu] Samolot.[ów] Towarzysz.[ących], uda się w podróż służbową do Rzeczej Eskadry Lotn.[iczej] Flotyli Rzeczej [Marynarki Wojennej] w Pińsku w celu odstawienia [wodno]samolotu R-XIII [G/hydro nr 718]. Wystawiony rozk.[az] wyj.[azdu] Nr 001368 z ważn.[ością] od 21 do 23 IX 1936 r. z Pucka do Pińska drogą powietrzną oraz z Pińska do Pucka drogą kolejową”. Trasę Puck-Pińsk por. pil. Henryk Kołodziejek przebył lotem – samolot przybył do Pińska 22 IX 1936 r. lądując na lotnisku polowym w Halewie. Tak oto, stan liczebny pińskiej REL powiększył się do sześciu amfibii Schreck FBA-17 HMT 2 i samolotu „lądowego” R-XIII G/hydro „Lublin” nr 718, którego lotniskiem macierzystym było lotnisko polowe w Halewie k./Pińska, a także lotnisko wysunięte REL przy Mostach Wolańskich, gdzie samolot ten bazował w namiotowym hangarze. Często na inspekcję jednostek Flotyli Rzeczej Marynarki, czasami prowadząc też wywiad w pobliżu granicy z ZSRR, latał kmdr Witold Zajączkowski (najczęściej ze st. bosmanem pil. Henrykiem Wiechcińskim, który uchodził za etatowego pilota

15 CAW, Zespół Akt Oddziałów Marynarki Wojennej – MDLot, t. 5; relacja ustna mata nadt. Piotra Bogudzisty, op. cit.; dane z prywatnego archiwum kmdr ppor. dr I. Bienieckiego; J. W. Dyskant, op. cit., s. 175.

16 CAW Zespół Akt KMW, t. 662, pismo dyrekcji ZMP&L do KMW z 28 IV 1930 r. No.3279/ZN. T/W.

tego samolotu). Startowano z Halewa i lądowano przy Mostach Wolańskich, po czym wracano do Halewa bądź pozostawano na prypeckim lotnisku polowym, powracając do bazy na dzień następny lub po kilku dniach. Po zakończeniu próbnych lotów, jesienią 1936 r. samolot R-XIII G/hydro „Lublin” nr 718 przetransportowano na haku za samochodem z lotniska polowego w Halewie do Pińska i na okres zimy 1936/1937 r. postawiono go w hangarze REL, po czym w analogiczny sposób powtórnie przetransportowano go wiosną 1937 r. na lotnisko polowe. Niemniej jednak, zimą 1936/1937 r. samolot używano sporadycznie do lotów w rejon Mostów Wolańskich, montując w miejsce kół podwozia narty! W latach 1936-1937, latem i jesienią eksploatowano samolot dla realizacji różnych zadań, latając nie tylko nad „Pińskim Morzem”, ale także do Wilna, Lidy, Grodna, Łucka i Lwowa. Jeden z takich lotów zakończył się w niecodzienny sposób. W październiku 1936 r. powracając z Łucka ppor. obs. Michał Tymosławski wraz ze st. bosmanem pil. H. Wiechcińskim dwukrotnie naruszyli granicę państwową ZSRR. Po starcie do Pińska, ppor. obs. M. Tymosławski z niewiadomych powodów nie podał pilotowi kursu, lecz nakazał mu lecieć „biorąc pod pachę” tor kolejowy. Zamiast jednak lecieć wzdłuż toru kolejowego na północ, obserwator lekkomyślnie kazał pilotowi lecieć w kierunku wschodnim. Tak oto, doszło do nietypowego „lotniczego zwiadu” nad pogranicznym rejonem ZSRR. Załoga przegapiwszy Równe znalazła się w rejonie Szepietowki. Tam ppor. obs. M. Tymosławski zorientował się, iż samolot znajduje się nad terytorium ZSRR i nakazał pilotowi natychmiastowy zwrot w kierunku zachodnim. Paliwa starczyło ledwie na doścignięcie do polskiej granicy, po czym samolot wylądował przymusowo w przygodnym terenie koło Sarn, łamiąc wskutek gwałtownego przyziemienia podwozie. Po owym wypadku (o locie tym wspominał rozkaz dowódcy Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej z 26 X 1936 r.) samolot przetransportowano do Pińska, gdzie po przeprowadzonym remoncie powrócił wkrótce do służby. Po owym wydarzeniu sprawcę zajścia, odpowiedzialnego za nawigację ppor. obs. M. Tymosławskiego, odwołano z REL, a sporo nieprzyjemności miał także pilot st. bosman H. Wiechciński, którzy przesłuchiwany był kilkakrotnie przez oficerów tzw. „dwójki” - wywiadu wojskowego, ale ostatecznie został oczyszczony z zarzutów i pozostał w REL.



Amfibia Schreck FBA-17 HMT 2 nr 5-8 na kranie portowym w Porcie Wojennym Marynarki Wojennej w Pińsku, w tle statek sztabowy ORP „Admirał Sierpinek”, źródło: zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Nie był to jedyny wypadek naruszenia zachodniej granicy ZSRR, gdyż w latach 1932-1933 piloci RPL/REL odbywający loty wywiadowcze wzdłuż granicy z ZSRR kilkakrotnie skracali sobie trasę lotu (na niektórych odcinkach linia graniczna była bardzo kręta), lecąc niejako „na przełaj”. Naruszając przestrzeń powietrzną ZSRR ostrzeliwani byli czerwonymi rakietami sygnalizacyjnymi przez rosyjską straż graniczną. Wypadki te przechodziły jednak bez większego echa. W okresie Kampanii Czynnej 1937 r., aktywniej wykorzystano samolot R-XIII G/hydro „Lublin” nr 718. Zdemontowany aparat w rejon Mostów Wolańskich przetransportował na swym pokładzie mo-

onitor ORP „Horodyszczce”. Latem 1937 r. przeprowadzono próby z holowaniem na stalowej lince rękawa lotniczego typu „H”, do którego wstrzeliwała się obsługa broni przeciwlotniczej z okrętów Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej. Wielokrotnie na tego rodzaju ćwiczenia latał st. bosman pil. F. Wardaliński. Pewnego dnia otrzymał rozkaz złożenia ustnego meldunku dowódcy Flotyli, który przebywał na pokładzie jednego z okrętów. Chcąc jak najszybciej wykonać zadanie, po odnale-

zieniu właściwego okrętu wylądował mistrzowsko na niewielkim placu na brzegu rzeki tuż przy ćwiczącej jednostce. Jednakże wkrótce okazało się, iż przygodne lądowisko z góry wyglądało nieco inaczej i mimo, że samolot pomyślnie wylądował, to szanse startu były już bardzo niewielkie. By powiększyć pole startu, przez kilka godzin załoga jednej z kanonierek musiała karczować krzaki, a gdy pole wzlotu nieco powiększono, st. bosman pil. F. Wardaliński ze zbiornika samolotu wypuścił całą nadwyżkę paliwa i po wysadzeniu drugiego członka załogi podjął próbę startu. Powiodła się i pilot powrócił na polowe lotnisko REL. Po zakończeniu Kampanii Czynnej 1937 r., sytuacja sprzętowa REL była opłakana. Jej samoloty były bardzo wyeksploatowane i przestarzałe, zmagano się z bezustannymi awariami. W rok później REL uległa likwidacji, zaś „lądowy” R-XIII G „Lublin” nr 718 powrócił lotem do puckiego MDLot.¹⁷

REL została zlikwidowana po zakończeniu Kampanii Czynnej Flotyli Rzecznej w 1937 r. 20 XII 1937 r. 25 podoficerów i marynarzy odesłano do MDLot. a w ślad za nimi kolejną wysłano do Pucka amfibie 5-3 (skasowaną w styczniu 1938 r.), 5-4 (skasowaną w grudniu 1937 r.), 5-10 (skasowaną jeszcze w grudniu 1937 r.). W 1938 r. w Pińsku jeszcze chwilowo bazowała jedna (dwie?) amfibia¹⁸. Port Wojenny Marynarki Wojennej usytuowany był na lewym brzegu Piny, Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej przylegające do Portu Wojennego Marynarki Wojennej miały sześć torów slipowych oraz hangar lotniczy i pochylnię dla hydroplanów. Dzisiaj nie ma już Wyspy Lotniczej na Pinie, gdzie m. in. znajdowały się składy paliwowe Flotyli Rzecznej Marynarki Wojennej i REL, strzelnica i składy amunicyjne. Prowadzona z początkiem lat 80. wielka przebudowa obiektów rzecznych spowodowała tu nieodwracalne zmiany. Tak zwany „polski slip” został rozebrany, a nowe slipy stoczniove, zbudowane w uregulowanej części Piny, które prowokują odwiedzającego do pytania, czy aby nie pamiętają czasów II Rzeczypospolitej są dziełem nieistniejącego już państwa zwanego onegdaj ZSRR. Warto o tym pamiętać podczas wypraw na terytorium Republiki Białorusi, gdzie dziś - w pojałtańskiej rzeczywistości, znajdują się zarówno Pińsk jak i zmeliorowane „Pińskie Morze”.



17 J. W. Dyskant, op. cit., s. 208; relacja st. bosmana pil. F. Wardalińskiego ze zbiorów Andrzeja Celarka – kopia w prywatnym archiwum autora.

18 A. Morgała, Samoloty wojskowe..., op. cit., s. 505; CAW, Zespół Akt Flotyli Rzecznej, t. 12; J. W. Dyskant, op. cit., s. 181.

Współdziałanie aeronautyki wojskowej z flotyllą rzeczną

The cooperation between a military aeronautics and the river flotilla

Z chwilą sformowania w Polsce pododdziałów aeronautycznych, nazywanych w okresie międzywojennym Wojskami Balonowymi, zastanawiano się nad możliwościami ich wykorzystania. Podstawowy sprzęt jakim były balony obserwacyjne, dawał możliwości prowadzenia obserwacji ruchów wojsk własnych i przeciwnika oraz kierowania ogniem artylerii. Najczęściej zadania te realizowane były na rzecz oddziałów piechoty, kawalerii i artylerii. Z czasem podjęto próby współpracy balonu z pociągiem pancernym, flotą morską i flotyllą rzeczną. Szczególnie te ostatnie, jako mało znane stanowią temat niniejszego artykułu.

In the time of organisation an aeronautics troops in Poland, named in the interwar period "The Balloon Forces", it was considered about the possibilities of use them. The main equipment, which were a observation balloons, had given a possibility of own and hostile troops movement observation, and the control of artillery fire. This tasks usually were realised for troops of infantry, cavalry and artillery. With the time attempts have been made a balloon cooperation with armoured train, the Navy and a river flotilla. Especially the last kind of cooperation, as a not well known, is the main subject of this article.

Pierwsze polskie oddziały lotnicze, w tym i balonowe, formowano zanim jeszcze odrodziła się niepodległa Polska. Geneza wojsk balonowych, bo taką nazwę w okresie międzywojennym używano na określenie tych specjalistycznych oddziałów¹, sięga I Korpusu Polskiego gen. Józefa Dowbor-Muśnickiego, w ramach którego podjęto nieudaną z powodu braku sprzętu próbę zorganizowania oddziału aeronautycznego². Następnie do formowania takich oddziałów przystąpiono z chwilą oswoobodzenia Wielkopolski. Wówczas na bazie zdobytego sprzętu niemieckiego, w dniu 5 maja 1919 roku sformowano 1 połową kompanię aeronautyczną pod dowództwem por. pil. ster. Sławomira Władysława Bilka. Dowódcą wojsk aeronautycznych został mianowany ppłk. pil. bal. Aleksander Wańkowicz. W 1919 roku mjr pil. ster. Feliks Bołsunowski przystąpił do formowania Oficerskiej Szkoły Aeronautycznej (OSA), która miała szkolić pilotów oraz obserwatorów balonowych i sterowcowych³. Dokonane zakupy wyposażenia balonowego we Francji oraz zwiększenie ilości wyszkolonego personelu umożliwiły zimą 1919/1920 rozbudowę i rozwój wojsk, które zor-

1 W początkowym okresie formowania używano nazwy Wojska Aeronautyczne, od 1922 roku Wojska Aerostatyczne, a po 1923 roku Wojska Balonowe.

2 Szerzej o oddziałach balonowych Korpusów Polskich na Wschodzie, patrz: S. Januszewski, *Awiacja I Korpusu Polskiego na Wschodzie, 1917-1918*, FOMT, Wrocław 2018, s. 12-14.

3 Na temat kształcenia kadr i funkcjonowania szkoły, patrz.: Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, *Oficerska Szkoła Aeronautyczna (1919-1924)*, Pruszków - Legionowo 2014.

ganizowano w trzy Grupy Aeronautyczne⁴. Wzięły one udział w walkach podczas wojny polsko-rosyjskiej w latach 1919-1920. W czasie tzw. „bitwy warszawskiej” bataliony weszły w skład doraźnie sformowanego 1 pułku aeronautycznego, którego pomysłodawcą i dowódcą był płk Wańkowicz⁵. Pomimo zakończenia działań wojennych i przeprowadzonej ogólnej demobilizacji Wojska Polskiego, nadal trwał dalszy rozwój struktur wojsk balonowych, który zastopowany został dopiero w 1924 roku. Wtedy to nastąpiła ich znaczna redukcja⁶, z pięciu do jednego batalionu balonowego (1 batalion balonowy w Toruniu⁷). Likwidacji uległa wówczas Centralna Szkoła Balonowa (wcześniej OSA). Dopiero w 1929 roku nastąpiły zmiany polegające na sformowaniu, na bazie detasowanej kompanii balonów zaporowych, 2 batalionu balonowego w Jabłonie⁸. Stan taki trwał aż do wybuchu wojny w 1939 roku, kiedy to zmobilizowano w ramach 1 batalionu balonowego pięć kompanii balonów obserwacyjnych (1, 2, 3, 4 i 5) i dwie kompanie balonów zaporowych (1 i 2), a w ramach 2 batalionu balonowego zmobilizowano trzy kompanie balonów zaporowych (3, 4 i 5) i dwie kompanie balonów obserwacyjnych (6 i 7). Wszystkie kompanie balonów zaporowych zostały podporządkowane organizacyjnie dowódcy Zgrupowania Balonów Zaporowych, którego zadaniem było na obronie przepraw na Wiśle⁹. Spośród kompanii balonów obserwacyjnych, tylko 5 kompanii udało się we wrześniu 1939 roku dokonać wlotu w warunkach bojowych¹⁰.

Zagadnienia wykorzystania wojsk balonowych znajdowały odzwierciedlenie najczęściej na łamach instrukcji, regulaminów i prasy fachowej, przede wszystkim takich tytułów jak „Bellona” czy „Przegląd Lotniczy”¹¹. Ze względu na specyfikę podejmowanej tematyki ich autorzy najczęściej skupiali swoją uwagę na ogólnym zastosowaniu aeronautyki wojskowej, sprowadzającej się do prowadzenia obserwacji z balonu na rzecz jednostek działających na lądzie, głównie piechoty i artylerii¹². Drugim zagadnieniem na jakie najczęściej zwracali uwagę było zastosowanie balonów zaporowych jako taniego, ale zarazem niezwykle skutecznego środka obrony przeciwlotniczej¹³. Prezentowane wówczas poglądy stanowiły najczęściej sumę doświadczeń frontowych z lat 1914-1918 (głównie francuskich i niemieckich), wojny polsko-rosyjskiej 1919-1920 oraz też prezentowanych w literaturze zagranicznej. Na koncepcje, przeznaczenie jak i wykorzystanie balonów do celów wojskowych w polskim lotnictwie wojskowym, rzutowało również posiadane wyposażenie tych specjalistycznych pododdziałów, które w początkowym okresie pochodziło głównie z zakupów realizowanych we Francji. Na jego bazie prowadzono w okresie międzywojennym różne próby zastosowania aeronautyki wojskowej, m.in. do współpracy z pociągami pancernymi czy Mary-

4 T. Matuszak, Polskie wojska balonowe w latach 1918-1939, [w:] Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej (BWSA) 1999, nr 22, s. 53-54.

5 Na temat udziału wojsk balonowych w walkach szerzej: T. Matuszak, Użycie wojsk balonowych w wojnie polsko-sowieckiej 1919-1920. Działania 1. pułku aeronautycznego na Południowym Podlasiu (w tym w Siedlcach), [w:] Szkice Podlaskie 2000, z. 8, s. 41-52; tenże, Sprawozdanie płk. pil. bal. Aleksandra Wańkowicza z użycia 1. Pułku Aeronautycznego w wojnie 1920 roku, [w:] BWSA 2002, nr 25, s. 262-274.

6 Wpływ na taki stan rzeczy miały zapewne poglądy ówczesnego szefa Departamentu IV Żegluga Powietrznej – gen. bryg. pil. François-Léon’a Lévêque’a, zaprezentowane w Raporcie w sprawie reorganizacji aeronautyki. Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), I.303.7.538. Sztab Główny - Oddział IV. Por. T. Matuszak, Wykorzystanie polskich wojsk balonowych w przyszłej wojnie – na marginesie koncepcji gen. bryg. François-Léon Lévêque’a, [w:] Людина і техніка у визначних битвах світових воєн XX століття. Збірник тез доповідей Міжнародної наукової конференції, Львів 15-17 червня 2017 року, s. 88-90.

7 Więcej: Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, 1 Batalion Balonowy, Pruszków 2007.

8 Szerzej: Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, 2 Batalion Balonowy, Pruszków 2006; J. Szczepański, Wojska balonowe. Legionowo 1897-1939, Pruszków 2004.

9 T. Matuszak, Polskie wojska..., op. cit., s. 66-67.

10 Szerzej: Z. Łada, Jedyny wlot, [w:] K. Sławiński, Lotnicy września, Warszawa 1972, s. 202-207.

11 Patrz: T. Matuszak, Koncepcje wykorzystania polskich wojsk balonowych w latach 1918-1939, [w:] Człowiek i technika na polach bitew wojen światowych, red. A. Olejko, P. Korzeniowski, Rzeszów 2016, s. 289 i nn.

12 O współpracy z jednostkami wojsk lądowych pisali m.in.: A. Stebłowski, Zarys taktyki balonów na uwięzi, [w:] Bellona 1922, t. VI, z. III, s. 245-255; M. Romeyko, Uwagi o użyciu balonów na uwięzi w naszych warunkach, ibidem 1927, t. XXVII, s. 208-212; V. Louis, Uwagi o taktycznym użyciu aeronautyki, [w:] Przegląd Lotniczy (PL) 1929, nr 4, s. 272-279; J. Jaklewicz, Współpraca balonu obserwacyjnego z wielką jednostką, [w:] PL 1935, nr 12, s. 535-537.

13 Patrz m.in.: L. Czerski, Zapory balonowe, [w:] PL 1929, nr 4, s. 293-299; H. Grabowski, Zapory balonowe, ibidem 1931, nr 4, s. 282-285; Zastosowanie balonów zaporowych, tłum. Z. Burzyński, ibidem 1937, nr 7, s. 969-990.

narką Wojenną. W tym ostatnim przypadku zarówno z flotyllą rzeczną jak i flotą morską.

Współpraca balonu obserwacyjnego z flotyllą rzeczną posiadała wiele cech analogicznych do współpracy balonu obserwacyjnego z pociągiem pancernym¹⁴. Zadania i metody obserwacji w obu przypadkach były niemal identyczne. Uznawano, że w związku z szybkim rozwojem artylerii, która często zajmowała stanowiska trudne do wykrycia przez rozpoznanie naziemne, aeronautyka wojskowa może oddać nieocenione usługi na rzecz własnych jednostek biorących udział w walce. Zagadnienie to wydawało się szczególnie ważne z punktu widzenia współpracy z jednostkami pływającymi flotylli rzecznych, gdy brzegi rzeki lub tereny do niej przylegające były znacznie zarzewione. Balon obserwacyjny w przypadku współpracy z flotyllą rzeczną odgrywał tym samym niemalże taką rolę, jak peryskop na okręcie podwodnym. Balony w takim zakresie wykorzystywali Rosjanie w okresie wojny domowej w latach 1918-1920¹⁵, a także w działaniach na Dnieprze w 1919 roku, gdzie podstawowym ich zadaniem była obserwacja ognia artylerii własnej i przeciwnika, działań wojsk nieprzyjaciela w rejonie wielkich rzek oraz ruchów monitorów rzecznych.

Balon obserwacyjny przydzielony do flotylli rzecznej, mógł na jej rzecz wykonywać następujące zadania: rozpoznanie, dozоровanie rzeki oraz jej brzegów podczas walki we wszystkich jej fazach oraz obserwowanie ognia prowadzonego przez artylerię poszczególnych okrętów flotylli. Przy wykonywaniu wyżej wymienionych zadań dużą rolę odgrywał element zaskoczenia, polegający na skrytym podwiezieniu balonu obserwacyjnego przez holownik pod osłoną nadbrzeżnych wzniesień, drzew i zarośli na miejsce jego wzlotu¹⁶.

Rozpoznanie w przypadku współpracy balonu obserwacyjnego z flotyllą rzeczną polegało na: rozpoznaniu nieprzyjaciela na wodzie i lądzie w rejonie działania flotylli celem zabezpieczenia jej przed zaskoczeniem przez przeciwnika; obserwacji ruchów i walki innych jednostek współpracujących z flotyllą na lądzie oraz własnych okrętów bojowych; obserwacji oddziałów desantowych własnych i nieprzyjaciela. Obserwacja ognia artylerii okrętów własnych nie różniła się zasadniczo od obserwacji ognia artylerii lądowej¹⁷. Balon obserwacyjny, który znajdował się w dyspozycji dowódcy jednostki piechoty lub kawalerii mógł i powinien pracować nie tylko na jego korzyść, ale także i na korzyść artylerii z nią współpracującej¹⁸. W czasie jednego wzlotu, obserwator balonowy mógł wykonywać zadania na rzecz kilku jednostek równocześnie, w zależności od organizacji naziemnej sieci łączności. Zasadniczo jednak balon pracował na korzyść jednostek artylerii ogólnego działania. Zadaniem współpracy balonów obserwacyjnych z artylerią również okrętową, było umożliwienie jej zwalczania celów ukrytych, wtedy gdy obserwacja naziemna i wszystkie środki uzupełniające okazywały się niewystarczające. Obserwacja prowadzona z balonu dawała duże rezultaty zwłaszcza w terenie falistym, w którym zasięg obserwacji naziemnej był znacz-

14 Szerzej na ten temat H. Grabowski, Współpraca balonu obserwacyjnego z pociągiem pancernym, ibidem 1929, nr 8, s. 627-630. Por. Z. Burzyński, Uwagi o obserwacji z balonu. Próba rozszerzenia metod, ibidem 1931, nr 7, s. 525-531.

15 Współpraca taka miała miejsce zarówno z oddziałami znajdującymi się pod dowództwem admirała Aleksandra Kołczaka, jak i po stronie bolszewików w strukturach tzw. flotylli Wołżsko-Kamskiej.

16 H. Grabowski, Współdziałanie balonu z flotyllą rzeczną, ibidem 1930, nr 11, s. 813.

17 Regulamin balonów obserwacyjnych, cz. I, Walka, Warszawa 1938, s. 64. CAW, sygn. 517. Por. Regulamin wojska balonowego (tymczasowy). Służba balonów obserwacyjnych w polu, Warszawa 1927. CAW, sygn. 521.

18 W działaniach jednostek piechoty balon obserwacyjny ułatwiał własnym oddziałom wykonanie manewru, poprzez określenie położenia oddziałów własnych i nieprzyjaciela oraz obserwację przebiegu walki. Obserwator w zależności od warunków atmosferycznych i terenowych mógł obserwować dzięki lornetkom piechotę na odległość 10-12 km. Odległość ta wzrastała, gdy poruszające się oddziały piechoty używały ustalonych sygnałów wzrokowych, np. płacht wytycznych, rac świetlnych lub aparatów sygnalizacyjnych. Obserwator, który śledził działanie piechoty musiał dokładnie znać plan działania oddziałów własnych i teren na którym miało ono miejsce. Obserwowanie natarcia piechoty na danym odcinku polegało na sprawdzaniu osiągnięcia przez atakujących zamierzonych celów, skuteczności ognia towarzyszącego i efektach ognia zaporowego przeciwnika. Obserwator meldował o ewentualnych kontratakach, przesunięciach odwodów nieprzyjaciela oraz zatrzymaniu natarcia wojsk własnych. Obserwowanie piechoty w obronie polegało natomiast na wskazaniu aktywnych baterii artylerii przeciwnika, wykrywaniu ruchów czołgów i pojazdów zmechanizowanych oraz ich pozycji wyjściowych do ataku. W ramach obrony piechoty własnej obserwator skupiał również swoją uwagę na obserwowaniu ruchu na tyłach nieprzyjaciela. T. Matuzak, Rozwój i zastosowanie aeronautyki wojskowej w I wojnie światowej, [w:] Człowiek i technika..., op. cit. s. 14.

nie ograniczony oraz w terenie płaskim przy strzelaniach na duże odległości. Do podstawowych zadań współpracy balonów z artylerią należało: rozpoznanie ogólne, obserwacja ognia i jego korygowanie oraz rozpoznanie celów. Rozpoznanie ogólne polegało na badaniu terenu w wyznaczonym pasie działania pod kątem wykrycia i wskazania ważnych celów, które należało bezzwłocznie zniszczyć. Obserwacja ognia polegała na określeniu położenia wybuchów pocisków w stosunku do celów i podawaniu stwierdzonych uchyień. Dotyczyła ona również wstrzeliwania i kontroli prowadzonego ognia przez artylerię. Rozpoznanie celów polegało na badaniu określonych celów dla stwierdzenia ich dokładnego położenia, ważności lub zmian jakie w nim nastąpiły¹⁹.

Do zasad współpracy balonu obserwacyjnego z artylerią zaliczano wówczas: stałą obustronną gotowość do współpracy i należyte przygotowanie do wykonywania zadań; znajomość właściwości broni i ich technicznej możliwości pracy; pełne wykorzystanie każdego wzlotu oraz szybkie wykorzystanie informacji pozyskanych od obserwatora balonowego. Aby taka współpraca mogła zaistnieć musiała być dostateczna widoczność oraz szybkość wiatru nie większa niż 20-25 m/s, sprawnie działająca łączność oraz zabezpieczenie balonu przed przeciwdziałaniem nieprzyjaciela. Do zalet obserwacji z balonu na korzyść artylerii obok oczywistych, należy zaliczyć również możliwość określenia wielkości uchyień pojedynczych strzałów, znaczny zasięg obserwacji ognia oraz możliwość natychmiastowego korygowania ognia artylerii przy wykorzystaniu stałych środków łączności²⁰. Wykonywanie wymienionych powyżej zadań przy współpracy balonów obserwacyjnych z artylerią monitorów rzecznych, wykazywało się jednak pewną specyfiką. Przy kierowaniu ogniem dział okrętowych prowadzonym na odległość powyżej siedmiu kilometrów, ze względu na uwarunkowania terenowe należało prowadzić ostrzał seriami czterostrzałowymi. Wynikało to z tego, że ze względu na okalające tereny nadbrzeżne gęste zarośla i krzewy, często nie było widać skutków prowadzonego ostrzału. Pociski upadające w błoto nie dawały takiego efektu wizualnego jak np. dym lub ogień po trafieniu w cel. Pozostałe zagadnienia współpracy z artylerią były analogiczne jak przedstawione powyżej.

Balon obserwacyjny mógł również wykonywać zadania na korzyść flotyli nocą²¹. Wykorzystując środki sygnalizacji optycznej mógł utrzymywać łączność za pomocą krótkich sygnałów świetlnych pomiędzy dowódcą flotyli, a oddziałami dokonującymi desantu oraz utrzymywać po bitwie łączność pomiędzy dowódcą, a poszczególnymi jednostkami flotyli. Zwracano jednakże uwagę na to, że ta druga opcja ze względu na uwarunkowania terenowe będzie miała miejsce niezwykle rzadko. Zakres prowadzonej łączności za pomocą reflektorów, rakiet sygnalizacyjnych czy radiostacji zlokalizowanej najczęściej na holowniku, musiał być uprzednio precyzyjnie ustalony pomiędzy dowódcą flotyli a współpracującymi jednostkami. Warto nadmienić, że sygnały dawane z kosza balonu przez obserwatora, widoczne były dla oddziałów własnych, przy dobrych warunkach atmosferycznych w nocy na odległość do 20 kilometrów²².

Aby praca balonu obserwacyjnego była efektywna, musiały być spełnione pewne warunki umożliwiające taką współpracę. Balon musiał posiadać możliwie dużą ruchliwość manewrową, możliwość szybkiego maskowania się na biwaku, posiadać dobrą łączność z dowódcą i jednostkami flotyli, mieć zapewnioną obronę przeciwlotniczą oraz ewentualną współpracę z samolotem²³. Kompania balonowa w zależności od warunków terenowych, położenia własnego i nieprzyjaciela, pożądanego promienia obserwacji oraz stanu wyposażenia technicznego flotyli rzecznej mogła działać na wodzie i lądzie. W przypadku działania na wodzie, kompania balonowa przydzielona do flotyli otrzymywała dla rzutu bojowego: jeden statek przewozowy wraz z obsługą²⁴, o dużej

19 Regulamin balonów obserwacyjnych, cz. I, s. 52-53.

20 Instrukcja współpracy balonów z artylerią, Warszawa 1933, s. 1-3. CAW, sygn. 3333.

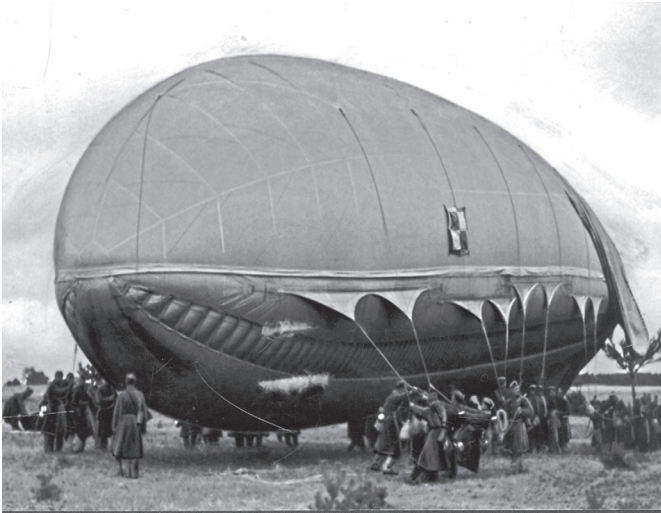
21 Szerzej: L. Czerski, Nocna obserwacja balonowa, jej możliwości, zadania i środki, PL 1929, nr 10, s. 856-860.

22 H. Grabowski, Współdziałanie balonu..., op. cit., s. 814.

23 Ibidem.

24 Zgodnie z ówczesną terminologią.

powierzchni pokładu lub otwartą krypę (berlinkę) na ustawienie dźwigarki, ulokowania niezbędnego sprzętu do napełniania i manewrowania balonem o pojemności 750 m³ z zapasem wodoru oraz jeden kuter meldunkowy dla utrzymania łączności a także niesienia szybkiej pomocy obserwatorom (w razie skoku ze spadochronem do rzeki). Rzut zaopatrzenia otrzymywał zgodnie z przyjętymi założeniami jeden statek pasażerski z obsługą lub odpowiednio urządzoną krypę. W razie otrzymania kryp zamiast statków, dowódca flotylli powinien był przydzielić po jednym holownikowi na krypę z silnikami o mocy 60 lub 80 KM. Każdy statek otrzymać powinien po dwóch sygnalistów ze składu flotylli, celem nawiązania sprawnej łączności prowadzonej przy pomocy chorągiewek sygnalizacyjnych. Załadunek i wyładunek sprzętu odbywał się w porcie, w dużej mierze ręcznie. Dźwigarkę balonową na podwoziu samochodu ładowano na krypę wykorzystując w miarę możliwości dostępny w porcie żuraw. W przypadku działań w terenie, jej wyładunek najczęściej był niemożliwy, ze względu na uwarunkowania i jej ciężar (m.in. brak ramp wyładunkowych). Tym samym pozostawała ona przez cały okres ćwiczeń na krypie.



Grupa manewrowa w akcji, przygotowanie balonu do wzlotu, zbiory autora.

Przygotowanie balonu obserwacyjnego do wzlotu poprzez napełnienie powłoki wodorem odbywało się na łądzie w rejonie rzutu zaopatrzenia flotylli. Ze względów bezpieczeństwa (ryzyko wybuchu łatwopalnego wodoru) podczas przerw w wykonywaniu zadań, balon pozostawał na łądzie na biwaku. Stałe lub chwilowe miejsce wzlotów znajdowało się najczęściej na brzegu dogodnym dla przybijania statków, co wiązało się również z wyładunkiem i załadunkiem napełnionego gazem balonu. Nie wykluczano także prowadzenia obserwacji z balonu w czasie pływania po rzece. Odległość balonu od jednostek pływających, w zależności od wykonywanego zadania, wynosiła do 8 kilometrów.

Łączność pomiędzy balonem obserwacyjnym a jednostkami flotylli utrzymywana była za pomocą radiotelegrafu, środków łączności wzrokowej lub kutra meldunkowego. Dowódca kompanii balonowej podlegał w czasie współpracy pod względem taktycznym bezpośrednio dowódcy flotylli²⁵. Podczas pływania po rzece, częste były przypadki kiedy to napełniona wodorem powłoka balonu napotykała liczne przeszkody, w postaci wysokich drzew, przewodów linii telefonicznych czy mostów i kładek. W takich przypadkach balon musiał zostać wyładowany na brzeg, a grupa manewrowa przemieszczała napełniony balon do kolejnego miejsca możliwego załadunku. Przy sprawnej obsłudze manewrowej szacowano, że holowany balon wzniesiony na wysokość 50 metrów, mógł być przerzucony przez most w ciągu 25 minut, a więc stosunkowo szybko. Wymagało to jednak zgrania sprawnej grupy manewrowej wykonującej w sposób skoordynowany rozkazy oficera manewrowego.

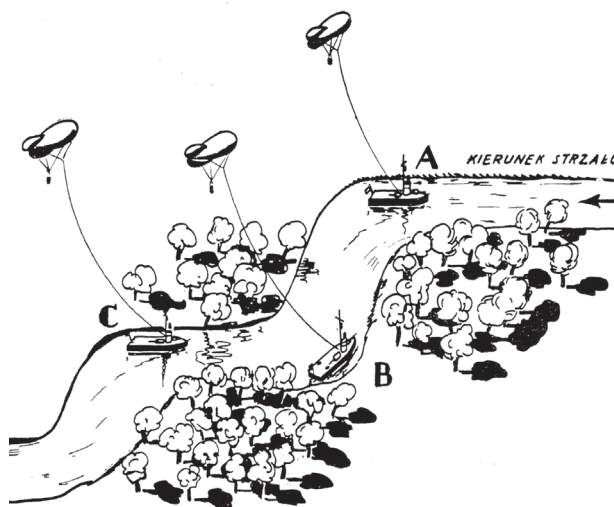
Celem wykonania wzlotu balonu obserwacyjnego, krypa z balonem musiała zająć pozycję bezpośrednio przy utwardzonym brzegu rzeki, tak aby za pomocą bloku i lin przeciągnąć balon na łąd i manewrować nim przy pomocy rozciągniętych lin i powrozów. Było to konieczne, gdyż wypuszczenie balonu w powietrze wprost z krypy było właściwie niemożliwe ze względu na brak dostatecznie szerokiego pokładu. Balon ulokowany na ziemi przygotowywany był do wzlotu zgod-

25 Regulamin balonów..., op. cit., s. 64-69.

nie z obowiązującą wówczas procedurą²⁶. Oczywiście najlepszym rozwiązaniem byłaby sytuacja, gdyby obsługa posiadała do wyłącznej dyspozycji swój statek lub barkę, na której umieszczony byłby balon wraz z niezbędnym osprzętem w postaci dźwigarki i zapasu butli z wodorem. Ze względu na ograniczoną powierzchnię, obsługa balonu musiałaby być zmniejszona do minimum i stanowić zarazem obsługę statku lub barki. Z jednej strony komplikowałyby to podział zadań, z drugiej zaś dzięki takim rozwiązaniom, kompania balonowa wykonująca zadania na rzecz flotylli rzecznej uniezależniłaby się od konieczności cumowania do brzegu celem możliwości wykonania stawianych przed nią zadań. Można by również zredukować niezbędny sprzęt transportowy, gdyż oddzielny statek lub barka dla obsługi byłby w tym przypadku zbędny. Pozwoliłoby to zarazem na znaczne zwiększenie manewrowości całego zespołu oraz zwiększyło możliwości efektywnego manewrowania napełnionym balonem

Ze względu na to, że efektywnie prowadzona obserwacja była możliwa już z wysokości 1000 metrów, zastanawiano się w latach trzydziestych nad opracowaniem nowego typu balonu o zmniejszonej pojemności do 600 m³. Taka pojemność pozwalała bowiem na wyniesienie jednego obserwatora balonowego wraz z niezbędnymi przyrządami do prowadzenia obserwacji na wysokość około 1200 metrów. Uważano, że w ramach wykonywania zadań na rzecz flotylli rzecznej, wysokość ta jest wystarczającą aby prowadzić skuteczną obserwację i rozpoznanie fotograficzne oraz że zadania te z powodzeniem wykona jeden obserwator balonowy. Balony typu Caquot R²⁷ i BD²⁸ znajdujące się na wyposażeniu polskich kompanii obserwacyjnych były zdaniem sztabowców zbyt duże pod względem gabarytów i pojemności powłoki, a przez to trudne do pomieszczenia ich na przeznaczonych na ten cel środkach transportowych.

W przypadku działań bojowych przewidywano możliwość wykrycia własnego balonu obserwacyjnego i ostrzelanie go przez artylerię lub okręty przeciwnika. W takiej sytuacji należało niezwłocznie zmienić po-



Zmiana stanowisk holownika z balonem podczas ostrzeliwania przez artylerię, za: H. Grabowski, Współdziałanie balonu z flotyllą rzeczną, [w:] Przegląd Lotniczy 1930, nr 11, s. 816.

26 Napełnienie powłoki balonu wodorem zajmowało wyszkolonej kompanii od dwóch do czterech godzin. Do całkowitego napełnienia powłoki wodorem o pojemności 1000 m³, potrzeba było około 180-200 butli stalowych o pojemności 5-6 m³ każda. Gaz utrzymywał swoją siłę podnośną od dwóch do czterech tygodni, z zastrzeżeniem systematycznego uzupełniania go świeżym gazem. W przeciwnym przypadku balon po jednorazowym napełnieniu był w stanie utrzymać się w powietrzu około sześć dni. Podczas dobrych warunków atmosferycznych wzlot balonu realizowany był przy nacisku wiatru na linę uwięzi do 600 kilogramów na odcinku 1000 metrów, co równało się prędkości wiatru do 20 m/s. W wyjątkowych przypadkach wzlot dopuszczalny był przy prędkości wiatru 25 m/s, co równało się z naciskiem 750 kilogramów na linę uwięzi. Średni czas trwania lotu obserwacyjnego wynosił od dwóch do czterech godzin. Maksymalny pułap obserwacyjny balonu z jednym obserwatorem w koszu wynosił do 1600 metrów, z dwoma zaś do 1200 metrów. Średnia wysokość obserwacji wynosiła średnio 1000-1200 metrów, a najniższa 700 metrów. Szybkość wznoszenia balonu uwiązanego na linie stalowej wypuszczanej z bębna dźwigarki samochodowej wynosiła 8-12 m/s, ściąganie zaś wynosiło 5-8 m/s. Za: M. Romeyko, Taktyka lotnictwa, Warszawa 1936, s. 283-284.

27 Francuski balon obserwacyjny zbudowany przez firmę Caquot w 1924 r. produkowany był w Polsce na licencji pod koniec lat 20. i stanowił podstawowy sprzęt kompanii balonów obserwacyjnych. Dane techniczne: długość 31 m; średnica maks. przed rozszerzeniem 7,65 m; średnica po rozszerzeniu 8,55 m; objętość przed rozszerzeniem 820 m³; objętość po rozszerzeniu 1025 m³; masa własna 510 kg; pułap operacyjny z dwoma obserwatorami 1500-1800 m; dopuszczalna prędkość wiatru przy wzlocie 25 m/s; współczynnik obciążenia niszczącego powłoki przy wietrze 15 m/s n=12; przy wietrze 25 m/s n=6. A. Morgała, Samoloty wojskowe w Polsce w latach 1924-1939, Warszawa 2003, s. 325.

28 W balonie obserwacyjnym BD (licencyjna produkcja balonu Caquot) linę uwięzi kończyła się klamrą. Do niej przymocowane były cztery liny umocowane na stałe, które rozchodziły się skośnie. Nosiły one właśnie nazwę uzdy.

łożenie holownika, przy czym nie powinno się płynąć w kierunku z którego prowadzono ostrzał, lecz cofnąć pozycję holownika lub ustawić się na bok od dotychczas zajmowanej pozycji. Najlepiej jeśli manewr ten mógł być wykonywany po linii łamanej (rys. 002). Według przedstawionej na rysunku sytuacji, w pierwszej kolejności należało zmienić usytuowanie balonu z pozycji A na pozycję B, a następnie na pozycję C. Jeżeli balon zostałby wykryty i ostrzelany, mogły zaistnieć trzy przypadki. W pierwszym wybuchy pocisków artyleryjskich następowałyby poniżej wzniesionego balonu, w efekcie czego ogień byłby nieskuteczny a balon całkowicie bezpieczny. W drugim przypadku, pociski eksplodowałyby w odległości 200-400 metrów od wzniesionego balonu, co skutkowałoby bezpośrednim zagrożeniem zniszczenia balonu. W tym przypadku należało wykonać manewr wycofania balonu zgodnie z przedstawionym powyżej schematem. Trzecia sytuacja związana byłaby z bezpośrednim ostrzeleniem holownika i jego uszkodzeniem w takim stopniu, że jego dalsze działanie byłoby niemożliwe, co skutkowało ewakuacją załogi odbywającą się przy pomocy łodzi ratunkowych. W ostatniej z przedstawionych sytuacji, oficer manewrowy powinien wypuścić balon po uprzednim opuszczeniu kosza przez obserwatora możliwie wysoko, a następnie przeciąć linę uwięzi tuż przy samym bębnie dźwigarki. W tym czasie obserwator i pozostała część obsługi powinna zabezpieczyć dokumentację i ewakuować się w bezpieczne miejsce. W przypadku nagłego rozwoju wypadków, a w efekcie odcięcia balonu wraz z pozostającym w koszu obserwatorem, ten powinien ratować się skokiem ze spadochronem, w miarę możliwości za liniami wojsk własnych²⁹.

Aby sprawnie wykonywać zadania na rzecz dowódcy flotylli rzecznej lub konkretnych jednostek pływających zgodnie z otrzymanym przydziałem, musiał zostać zorganizowany sprawny system łączności. Wspomniano już powyżej o komunikacji balonu z jednostkami przy wykorzystaniu m.in. sygnałów świetlnych (lamp sygnalizacyjnych, rakiet sygnałowych). Jednakże aby sprawnie przekazywać komunikaty i meldunki z obserwacji, balon musiał być skomunikowany bezpośrednio z miejscem swojego wzlotu, niezależnie czy wypuszczany był z łądu czy też holownika lub barki. Wypuszczony w powietrze balon w koszu posiadał na wyposażeniu telefon polowy, zaś kabel połączony był poprzez linę uwięzi z dźwigarką. Obserwator przekazywał dostrzeżone zmiany za pomocą telefonu, zaś holownik dalej do współdziałających jednostek przekazywał komunikat drogą radiową. Kompania balonowa posiadała na wyposażeniu swoje własne środki łączności, zaś środki radiowe dostarczała flotylla rzeczna. Łączność utrzymywano również za pomocą kutrów łącznikowych przewożących rozkazy i meldunki pomiędzy poszczególnymi współdziałającymi jednostkami³⁰.

Łączność pomiędzy dowódcą kompani balonowej a dowódcą flotylli rzecznej lub poszczególnymi dowódcami jednostek pływających była warunkiem niezbędnym do efektywnego współdziałania. Dowódca zgrupowania powinien rozdzielić zadania pomiędzy obserwatora balonowego, a ewentualnie oddany do jego dyspozycji samolot rozpoznawczy. Tym samym, samolot prowadziłyby rozpoznanie terenów bardziej osłoniętych przed obserwacją prowadzoną z balonu, czyli obszarów względnie przylegających do brzegów rzeki. Obserwator balonowy prowadziłyby dla odmiany dozоровanie terenów bardziej otwartych. Współdziałanie w tym zakresie wymagało oczywiście wykonania badania terenu, sporządzenia szeregu profili i szkiców rejonu działania tak, aby zarówno lotnik jak i obserwator balonowy znali swoje sektory obserwacji. Z punktu widzenia lotnika istotna była również informacja o rozmieszczeniu stanowisk obrony przeciwlotniczej, aby nie doszło do przypadkowego ostrzelenia własnego samolotu przez ciężkie karabiny maszynowe broniące miejsca wzlotu balonu.

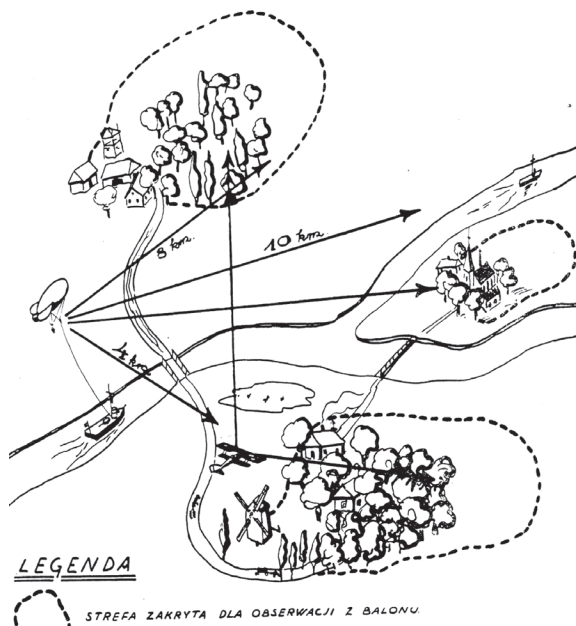
Balon obserwacyjny ze względu na swoją wrażliwość (perforacja powłoki, utrata właściwości lotnych, możliwość wybuchu wodoru), zarówno podczas wzlotu jak i na biwaku musiał mieć za-

29 H. Grabowski, Współdziałanie balonu..., op. cit., s. 815-816.

30 Ibidem, s. 816.

pewnioną ochronę. Dotyczyła ona zarówno posterunków wartowniczych jak i stanowisk obrony przeciwlotniczej³¹. Do tego celu wykorzystywano ciężkie karabiny maszynowe ustawiane podczas biwaku na brzegu, a transportowane najczęściej motorówką. Stanowiska ciężkich karabinów maszynowych rozmieszczano na planie trójkąta, w odległości 80 metrów stanowisk od rzutu pionowego „balon – ziemia”. Takie rozmieszczenie miało zapewnić bezpieczeństwo balonu przed ewentualnym ogniem własnym. Jednakże w przypadku balonów obserwacyjnych współpracujących z flotyllą rzeczną, sugerowano zwiększenie tej odległości do 200 metrów³². Wynikało to z obserwacji, kiedy to w warunkach bojowych, na stanowiska usytuowane w okolicach rzek, nieprzyjacielskie samoloty nadlatywały i atakowały z niskiego pułapu. Tym samym, nieprzyjacielski samolot byłby w stanie pod osłoną lasów, z biegiem rzeki oraz na małej wysokości nadlecieć niespodziewanie i ostrzelać miejsce wlotu lub biwaku balonu. Obrona przeciwlotnicza zaskoczona nagłym atakiem nie miałaby tym samym możliwości podjęcia skutecznego przeciwdziałania. Z drugiej zaś strony, zwiększenie odległości stanowisk ciężkich karabinów maszynowych wymagało od oficera manewrowego oddanie poszczególnym celowniczym swobody w podejmowaniu decyzji o otwarciu ognia i kierunku prowadzonego ostrzału, bez koordynowania tegoż przez dowódcę. Tak prowadzony ostrzał atakującego samolotu powinien łączyć zasadę koncentracji i krzyżowania ognia, celem zwiększenia jego skuteczności. Idealnym rozwiązaniem była potencjalna współpraca z własnym lotnictwem myśliwskim przeciwdziałającym samolotom przeciwnika lub co najmniej znaczne nasycenie środkami obrony przeciwlotniczej jednostki balonowej, uzupełnianych przez flotyllę rzeczną. Rozważano również współpracę z kompanią balonów zaporowych, które jako skuteczny i tani środek obrony przeciwlotniczej, mogłyby stanowić osłonę portu lub miejsca działania balonu obserwacyjnego. Jednak przypadki takiego współdziałania nie wyszły poza zagadnienia teoretyczne, głównie ze względu na manewrowy charakter działań flotylli rzecznej, na rzecz której zadania wykonywał balon obserwacyjny.

Doświadczenia bojowe jak i ćwiczenia poligonowe realizowane w okresie pokoju wykazały jednoznacznie, że balony obserwacyjne i samoloty prowadzące rozpoznanie wzajemnie się uzupełniały, lecz zarazem nie były równorzędne i wzajemnie się zastępujące. Wynikało to z dwóch zasadniczych kwestii. Po pierwsze balon prowadził obserwację stałą o skośnym charakterze³³, z pewnego punktu i w określonym terenie, będącym pasem działania wojsk własnych na rzecz których wykonywał zadania. Po drugie, samolot w przeciwieństwie do balonu swoje zadania wykonywał w danym terenie periodycznie, prowadząc obserwację pionową. Tym samym informacje pozyskane z prowadzonej obserwacji wzajemnie się uzupełniały (rys. 003).



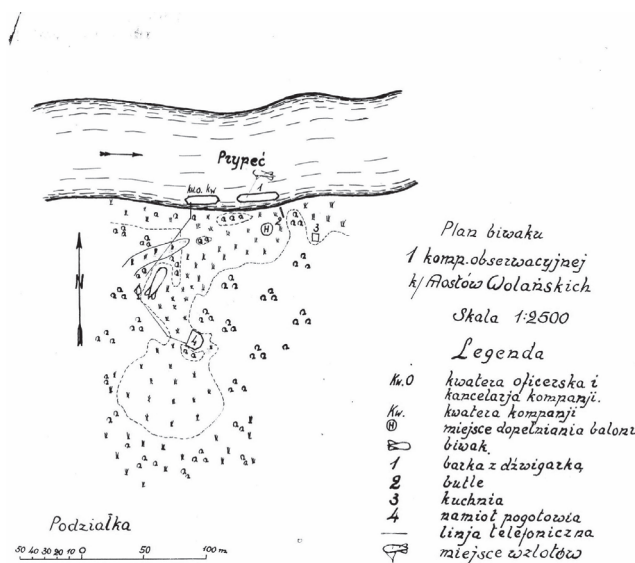
Rejony pracy obserwacyjnej balonu i samolotu, za: H. Grabowski, Współdziałanie balonu z flotyllą rzeczną, [w:] *Przegląd Lotniczy 1930*, nr 11, s. 817.

31 Na temat obrony przeciwlotniczej miejsca wlotu patrz m.in.: L. Czerski, Zwalczenie i obrona balonu obserwacyjnego, [w:] *PL 1929*, nr 12, s. 966-972; B. Koblański, Obrona przeciwlotnicza balonu obserwacyjnego, *ibidem 1935*, nr 5, s. 216-219; J. Jaklewicz, Obrona przeciwlotnicza balonu obserwacyjnego, *ibidem 1936*, nr 8, s. 393-397.

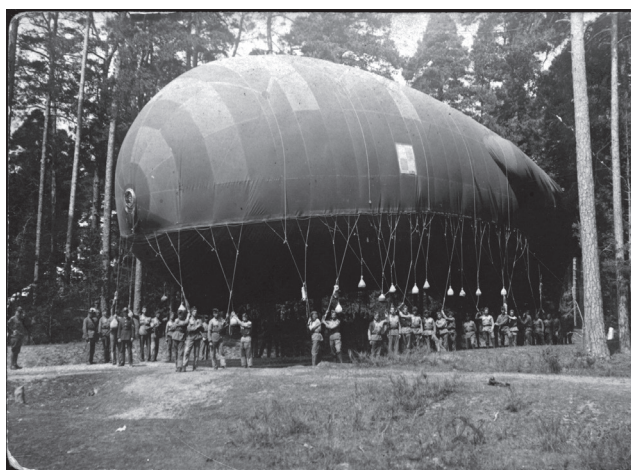
32 H. Grabowski, Współdziałanie balonu..., *op. cit.*, s. 816-817.

33 Wyróżniano trzy rodzaje obserwacji: osiową (gdy balon znajdował się na linii bateria artylerii – cel), boczną (gdy kąt obserwacji wynosił powyżej 1-00, czyli sto tysięcznych) oraz złożoną (prowadzoną przez dwa niezależnie od siebie działające balony).

Zagadnienia teoretyczne, zawarte głównie w regulaminach i instrukcjach, w okresie międzywojennym próbowano zastosować w praktyce. Należy w tym miejscu wspomnieć o próbach wykorzystania balonów do współpracy z Flotyllą Pińską operującą na rzece Prypeć, charakteryzującą się niskimi brzegami gęsto pokrytymi krzewami i drzewami³⁴. 15 lipca 1929 roku przeprowadzono pierwsze tego typu ćwiczenia. Miały one na celu weryfikację praktycznej możliwości współpracy balonu obserwacyjnego z monitorem rzeczny.



Plan biwaku 1 kompanii obserwacyjnej koło Mostów Wolańskich, sierpień 1930, źródło: CAW, Dowództwo Lotnictwa MSWojsk., sygn. I.300.38.47.



Balon na biwaku, zbiory autora.

Kolejne tego typu ćwiczenia przeprowadzono pod koniec sierpnia 1930 roku, wykorzystując balony obserwacyjne z 1 batalionu balonowego w Toruniu. Jako miejsce biwaku na rzece Prypeć, wyznaczono rejon położony 1500 metrów na wschód od Mostów Wolańskich (rys. 004). Obsługa została zakwaterowana na krypie mieszkalnej, zaś dźwigarka i miejsce wzlotu balonu umieszczono na krypie otwartej. Miejsce biwaku balonu zlokalizowano na brzegu rzeki, w zaroślach o wysokości drzew około 4-5 metrów wysokości. Ostniete ono było z trzech stron w sposób naturalny roślinnością na podłożu torfowym dosyć suchym i zabezpieczone sztuczną bramą. Przy miejscu biwaku balonu rozbito namiot dla pogotowia i służby wartowniczej, a w odległości 70 metrów od nich zlokalizowano kwatery oficerów. Pomiedzy posterunkiem wartowniczym a kwaterą dowódcy kompanii rozciągnięto linię telefoniczną. Częściowo uprzednio napełnioną gazem nośnym powłokę balonu, przenoszono na miejsce biwaku nad brzegiem rzeki, gdzie następnie dopełniano ją wodorem. Warunki atmosferyczne były w czasie ćwiczeń sprzyjające, w związku z czym w dni słoneczne balon pozostawał stale na biwaku. Balon obserwacyjny do wzlotów był przygotowywany na brzegu rzeki, zaś jego wzlotu dokonywano z pokładu krypy otwartej. Podczas ćwiczeń manewrowano kilkakrotnie napełnionym balonem wykorzystując przydzielone do tego celu z Flotylli Pińskiej holowniki i krypy, dokonując zmiany miejsca postoju. W rejonie ćwiczeń nie było większych przeszkód terenowych, poza Mostami Wolańskimi, które posłużyły jako test spraw-

34 Więcej o współpracy aeronautyki wojskowej z Marynarką Wojenną patrz: T. Matuszak, Próby zastosowania balonów wojskowych na Wybrzeżu w okresie międzywojennym, [w:] Pomorze w systemie obrony Polski w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej, red. T. Kmiecik, Słupsk 2004, s.73-83.

ności obsługi manewrowej w przerzucaniu powłoki nad napotkaną przeszkodą. W ramach ćwiczeń prowadzono obserwację wyznaczonych celów oraz sprawdzano systemy łączności pomiędzy obserwatorem, oficerem manewrowym i flotyllą rzeczną³⁵.

Trzeci przypadek użycia balonów nad poleskimi błotami miał miejsce jesienią 1936 roku. Od 3 września tego roku w Pińsku stacjonowała 1 kompania balonów obserwacyjnych z 2 batalionu balonowego. Po raz ostatni ćwiczenia tego typu przeprowadzono w 1937 roku³⁶. Doświadczenia z tych ćwiczeń sprowadzały się do wniosku, że balony obserwacyjne w takich warunkach terenowych nie są zbyt przydatne Flotylli Pińskiej w warunkach bojowych ze względu na zbyt manewrowy charakter działań. Ze względu na czas przygotowania balonu do wzlotu, jak i charakter pracy obserwatora, balon obserwacyjny sprawdzał się dużo lepiej w sytuacjach pewnej stałości ruchów wojsk własnych i przeciwnika na obszarze jego działania.

Niezależnie od współpracy z flotyllą rzeczną podjęto również próby współdziałania balonu obserwacyjnego na uwięzi z flotą morską³⁷. Miało ono na celu realizację następujących zadań: rozpoznanie (wyszukiwanie okrętów nawodnych, łodzi podwodnych i pól minowych), obserwację ognia artylerii jednostek pływających oraz obserwację ognia artylerii nadbrzeżnej. Balon obserwacyjny służył także za środek łączności, mógł współpracować przy zakładaniu pól minowych lub brać udział w konwojowaniu transportów. Balon obserwacyjny współpracujący z flotą morską mógł być wykorzystany jako środek obserwacji operujący z wybrzeża morskiego lub morza, z pokładu okrętu. Kompania balonowa pracująca na wybrzeżu nie posiadała specjalnego wyposażenia, jedynie balon typu morskiego Caquot BM³⁸. Balon przeznaczony do obserwacji wybrzeża powinien być znajdować się możliwie najbliżej brzegu morza. Przy pracy na szerokim pasie wybrzeża należało wybrać kilka miejsc wzlotów w zależności od wykonywanego zadania. Miejsce biwaku musiano dobierać bardzo starannie ze względu na silne wiatry od strony morza. Balon wzniesiony na wybrzeżu na wysokość 500 metrów był widoczny ze statku z odległości do 35 kilometrów. Sygnały wzrokowe dawane z balonu widoczne były: gołym okiem do 6 kilometrów; z niewielkich statków bez użycia lornetek ze względu na falowanie morza do 10 kilometrów; z dużych okrętów do 12 kilometrów; ze stacji sygnałowych i punktów obserwacyjnych do 20 kilometrów. Łączność kompanii balonowej działającej na wybrzeżu była podobna do łączności balonu współpracującego z artylerią lądową. Wykorzystywano radiotelegraf, środki łączności wzrokowej oraz łodzie motorowe. Przy wzlotach z okrętu nad morzem, kosz powinien być wyposażony w specjalną drabinkę linową dla zmiany obserwatorów po ściągnięciu balonu. Bez względu na to czy balon wznosił się



*Obserwator gotów do wzlotu,
zbiory autora.*

35 CAW, I.300.38.47. Dowództwo Lotnictwa MSWojsk.

36 A. Olejko, Rzeczna Eskadra Flotylli Pińskiej, Pruszków 1994, s. 64-65.

37 Szerzej T. Matuszak, Współpraca balonów wojskowych z Marynarką Wojenną w okresie międzywojennym, [w:] Przegląd Morski 2004, nr 7-8, s. 87-97; K. Sławiński, Z dziejów polskiej aeronautyki wojskowej, Rzeszów 1987, s. 31-36.

38 Francuski morski balon obserwacyjny Caquot BM stanowił wersję balonu BD przystosowaną do szybkiego ściągnięcia na ziemię. Odpowiednio skonstruowana uprząż i olinowanie balonu miało pozwolić w przypadku zagrożenia na niemalże pionowe ustawienie powłoki balonu. Efektem miała być dwukrotnie większa prędkość ściągania balonu. Kosz balonu Caquot BM przewidziany był dla jednego obserwatora, A. Morgała, op.cit., s. 335.

z wybrzeża czy z okrętu, obserwatorzy oprócz spadochronów musieli być wyposażeni w pasy ratunkowe, na wypadek skoku ze spadochronem do morza. Przy obserwacji z morza dominującą rolę w obserwacji miały warunki atmosferyczne³⁹. Zasięg obserwacji z balonu obserwacyjnego na morzu w sprzyjających warunkach atmosferycznych był następujący: eskadrę okrętów po dymie z kominów można było rozpoznać z odległości od 65-100 kilometrów, natomiast jej skład i kierunek można było rozpoznać z odległości 35 kilometrów; latarnie morskie oraz duże okręty widoczne były z odległości około 50 kilometrów; wyspy zarysowujące się niewysokim pasmem wybrzeża widoczne były z odległości około 50 kilometrów; brzeg z wielkimi masywami widoczny był z odległości 90-130 kilometrów. Dowódca kompanii balonowej pod każdym względem podlegał dowódcy floty, który przeznaczał balon obserwacyjny do współpracy z jednostkami floty lub jednostkami obrony wybrzeża⁴⁰.

Użycie balonu obserwacyjnego do współpracy z Marynarką Wojenną w Polsce nie wykroczyło poza ćwiczenia. Do tego celu zakupiono we Francji balon obserwacyjny Caquot BM. Różnił się on od balonu BD olinowaniem, osprzętem i konstrukcją kosza. W lipcu 1936 roku przeprowadzono ćwiczenia na wzgórzach redłowskich w czasie których okazało się, że balon stawiał zbyt duży opór aerodynamiczny przy ściąganiu, a zbyt słabe dźwigarki nie były w stanie dostatecznie szybko ściągać balonu na ziemię. Balon przeniesiono następnie na Oksywie, gdzie współpracował z baterią nadbrzeżną „Canet”. Podczas ćwiczeń w dniu 30 lipca 1936 roku balon został rażony przez piorun w efekcie czego uległ zniszczeniu. W wyniku wypadku śmierć ponieśli: kpr. pchor. rez. Jerzy Wiaderny i szer. Higinius Kazimierz Kojtka z obsługi dźwigarki. W ramach prowadzonych ćwiczeń użyto następnie powłoki balonu BD, którą po napełnieniu przeciągnięto przy pomocy holownika z Oksywia na Hel. Tam kompania balonowa współpracowała z baterią cypłową, obserwując i korygując ogień prowadzony do tarcz holowanych po morzu. Po zakończeniu ćwiczeń kompania powróciła do macierzystego batalionu w Toruniu⁴¹.

Ponownie powrócono do myśli zastosowania balonów na wybrzeżu latem 1939 roku. Miało to związek z coraz częściej powtarzającymi się naruszeniami granicy państwowej przez samoloty Luftwaffe. W połowie lipca tego roku przy kolejnym tego typu naruszeniu granicy przez załogę samolotu Junkers Ju-52 interweniowała artyleria przeciwlotnicza. Działanie polskich artylerzystów okazało się na tyle skuteczne, że ustały przeloty nad polskim wybrzeżem w ciągu dnia, natomiast nasiliły się loty nocne. Jednym z najlepszych wówczas środków obrony przeciwlotniczej okazały się balony zaporowe. Latem 1939 roku skierowano na Półwysep Helski z 1 batalionu balonowego w Toruniu pluton balonów zaporowych typu N-NN. Stanowiska balonów zaporowych ukryte wśród sosen, ustawione zostały w rozległy ośmiobok w najszerzej części półwyspu. Regularnie co noc wlatywały z przeciwlegle ustawionych dźwigarek jeden lub dwa tandemy balonów. Wzlotów balonów dokonywano również za dnia w wyniku czego loty niemieckich samolotów nad Helem ustały. Pod koniec sierpnia 1939 roku stanowiska balonów zaporowych zostały zwinięte, a pluton został odkomenderowany do dyspozycji dowództwa Armii „Poznań”⁴².

Zagadnienia wykorzystania aeronautyki wojskowej w okresie dwudziestolecia międzywojennego były aktualne we wszystkich armiach europejskich, które takie pododdziały miały na wyposażeniu. W pierwszym okresie po zakończeniu działań wojennych w 1918 roku, zastosowanie miały przede wszystkim balony obserwacyjne. Wynikało to z doświadczeń walk na froncie za-

39 Latem podczas ciszy unosi się nad morzem lekka mgła, przy wietrze od morza zwiększa się przezroczystość powietrza natomiast przy wietrze od wybrzeża granica widoczności widnokregu jest mniejsza. Przy obserwacji morza pod słońce widoczność jest słabsza, przed wschodem słońca i o zmroku lepiej widoczne są oświetlone części widnokregu. Jeżeli nad morzem unosi się lekka mgła, określenie granicy widnokregu jest utrudnione, tak jak i w południe widoczność różnych kierunków jest różna.

40 Regulamin balonów..., op. cit., s. 69-72.

41 A. Morgała, Samoloty w polskim lotnictwie morskim, Warszawa 1985, s. 61-62. Szerzej na temat prób wykorzystania balonów wojskowych na wybrzeżu: T. Matuszak, Próby zastosowania..., s. 73-83.

42 A. Morgała, op.cit., s.73; T. Matuszak, Współpraca balonów..., op. cit., s. 96-97.

chodnim, które miały w dużej mierze pozycyjny charakter działań. W przypadku prób współpracy kompanii balonów obserwacyjnych z innymi rodzajami wojsk, ukazywała się cała złożoność specyfiki tych specjalistycznych pododdziałów. Przede wszystkim czas przygotowania powłoki balonu i miejsca wzlotu oraz gabaryty balonu powodowały problemy z wykonywaniem szybkich manewrów. Zagadnienia teoretyczne próbowano zastosować w praktyce, co pokazało całą złożoność tej problematyki. W Polsce ćwiczenia w zakresie współdziałania z flotyllą rzeczną wykazały, że współdziałanie balonów obserwacyjnych z monitorami rzeczными, szczególnie w warunkach bojowych będzie niemożliwe lub co najmniej utrudnione. Również współpraca z flotą morską w zakresie obserwacji także nie była łatwa, wymagała bowiem wymiany sprzętu, który sprostaby stawianym przed nim wymaganiom. Pozytywne wnioski wykazywały jedynie ćwiczenia z balonami zaporowymi, co jak wykazały doświadczenia II wojny światowej, znalazło zastosowanie w praktyce. Balony zaporowe użyte zostały zarówno jako środek obrony przeciwlotniczej wielkich miast i ośrodków przemysłowych, jak i sił desantowych m.in. w Normandii.



Łączność we flotyllach rzecznych PMW w okresie międzywojennym

Communication in the Polish Navy river units in the interwar period

Flotylle Rzeczne, a praktycznie od 1925 r. jedna Flotylla Pińska w różnych okresach swojego funkcjonowania, była wyposażona w sprzęt łączności, w przeważającej części radiowy. Niestety nie zawsze był on w takiej liczbie, który gwarantował efektywne działanie. Służba łączności Flotylli Pińskiej, a następnie Flotylli Rzecznej nie była w stanie zrealizować zadań przed nią postawionych. Była to bolączka wszystkich jednostek WP. Dlatego też należy z szacunkiem odnosić się do działań łącznościowców, którzy za wszelką cenę dążyli do utrzymywania sprawnego systemu łączności z jednostkami pływającymi działającymi na tym trudnym terenie.

River Flotillas, and practically from 1925 a single Pinsk Flotilla during its periods of operation, was equipped with radio communication equipment. Unfortunately, it was not always in such a number, which guaranteed effective operation. Pinsk Flotilla communication service and then the River Flotilla's service was unable to accomplish all their tasks. It was a big problem for all Polish Army units. That's why we should have big respect refer to communication specialists who did a lot to maintain an efficient communication system with vessels operating on this difficult terrain.

Flotylle Rzeczne Polskiej Marynarki Wojennej, rozpoczęły swoją misję na rzecz bezpieczeństwa wraz z odzyskaniem niepodległości przez Polskę. Flotylla Wiślana została powołana do życia 23 grudnia 1918 roku¹. Jej organizacja rozpoczęła się w porcie rzeczonym w Modlinie. W połowie marca 1919 roku przystąpiono do organizowania Flotylli Pińskiej². W krótkim czasie, okazało się,

1 Organizację Flotylli Wiślanej przedstawili w swoich pracach m.in. K. Taube, O. Żukowski, Zarys historii wojennej flotylli rzecznych, Warszawa 1931; J.W. Dyskant, Wojenna Flotylla Wiślana Polskiej Marynarki Wojennej (grudzień 1918-październik 1925), [w:] Studia i materiały do historii wojskowości, t. 31, Warszawa 1988; M. Kułakowski, Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej, Toronto 1988, t. 1.

2 Tę problematykę podnosili: J. Bartlewicz, Flotylla Pińska i jej udział w wojnie polsko-sowieckiej 1918-1920, Warszawa 1933; J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Warszawa 1994; J. Przybylski, Marynarka Wojenna w walce o granice i niepodległej Polski (1918-1920), Gdynia 1997; I. Bieniecki, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935 w świetle sprawozdań Inspektorów Armii i oficerów Korpusu Kontrolerów, Toruń 2005; Tenże, Polesie i jego znaczenie w planach wojennych II Rzeczypospolitej w latach 1918-1939, wybrane problemy, [w:] Kresy, granica i pogranicze w historii wojskowej, red. A. Olejko i in., (materiały z XII Ogólnopolskiego Forum Historyków Wojskowych w Rzeszowie) wyd. Napoleon V, Oświęcim 2014; tenże, Służby łączności flotylli rzecznych MW i ich działalność w zakresie radiowywiadu na rzecz bezpieczeństwa II Rzeczypospolitej w latach 1919-1939, [w:] Bezpieczeństwo wewnętrzne drugiej Rzeczypospolitej, WOSWL, Wrocław 2010; Tenże, Pokojowa i wojenna organizacja Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1922-1939, [w:] Biuletyn Historyczny MW, 2006 nr 21, s. 42-55; Tenże, Polskie flotylle rzeczne w działaniach bojowych i ochronie granic w latach 1919-1991, [w:] Nautologia, 2004, nr 1-4, s. 52-57; Tenże, Służby łączności flotylli Rzecznych Marynarki Wojennej (1919-1939), [w:] Biuletyn Historyczny, op. cit., 2005, nr 20, s. 94-115.

że te nowe jednostki organizacyjne PMW, z załogami bez doświadczenia bojowego, dysponujące uzbrojeniem z XIX wieku - jednostkami pływającymi, które dziś można określić „szuwarowo - bagicznymi”, będą musiały włączyć się w nurt walk o polską granicę wschodnią.

Flotylla Wiślana miała wykonywać zadania operacyjne na Wiśle, Bugu i Narwi. W maju 1919 roku została włączona do organizowanego wówczas Frontu Mazowieckiego³. Tu zasadność powołania jednostki nie budziła wątpliwości. W dużej części jej wyposażenie stanowiły motorówki po flotylli niemieckiej. Umieszczenie jej w Modlinie, a więc praktycznie w obszarze Warszawy, miało gwarantować pewną kontrolę Wisły w tym rejonie. A więc wodne zapewnienie bezpieczeństwa stolicy.

W tym miejscu zasadnym byłoby postawienie pytania? *Co zdecydowało o tym, że w Pińsku powstała wspomniana Flotylla Pińska?* Odpowiadając na tak postawione pytanie, należałoby scharakteryzować obszar w którym miała funkcjonować i dokonać tzw. oceny wojskowej, czyli operacyjnego uzasadnienia.

Polesie zajmowało powierzchnie około 140 km². Bagna zajmowały 25% obszaru tego rejonu i były pocięte kanałami i rowami odwadniającymi. Dodatkowo znajdowało się tam, ponad 300 płytkich jezior. Było wielkim bezdrożem, na którym „królowały” jedynie drogi gruntowe, które podczas wiosennych roztopów i jesiennych opadów deszczu, praktycznie były zalewane. Był to więc teren bardzo trudny dla przemieszczania się wszelkiego rodzaju środków komunikacyjnych⁴.

Pomimo takich utrudnień, Polesie stanowiło środkową część ówczesnego Teatru Działań Wojennych [TDW], rozdzielając ten rejon na dwie części: północną, tzw. białoruską i południową czyli ukraińską. Wspomniane ukształtowanie geograficzne pozwalało na prowadzenie działań tylko małym grupom, szczególnie pododdziałom piechoty. Były one w tzw. nadbrzeżnym pasie żeglownych rzek wspierane przez uzbrojone i opancerzone statki lub motorówki rzeczne⁵. Tym samym uznano, że najlepszym rozwiązaniem dla tego rejonu, a także dla bezpieczeństwa granicy polsko-bolszewickiej będzie powołanie do życia jednostki rzecznej. Jednostka ta miała być tzw. oddziałem transportowym zaopatrującym drogą wodną wojska Grupy Podlaskiej. Służyć temu miały łodzie motorowe pozostawione na Prypeci przez wojska niemieckie.

19 kwietnia 1919 roku wszelkie decyzje zostały podjęte i przystąpiono do tworzenia flotylli. Już w maju rozpoczęła ona regularną komunikację na wodach Piny i Prypeci, a także patrolowania Prypeci od Pińska do tzw. Wolańskich Mostów, gdzie doszło do pierwszej wymiany ognia pomiędzy jednostkami Flotylli Pińskiej, a Flotylli Dnieprzańskiej⁶. Kolejne miesiące, to pojawiające się większe i mniejsze potyczki z jednostkami flotylli bolszewickiej⁷.

Polska Marynarka Wojenna, będąca w okresie budowania swojego potencjału bojowego, otrzymała do wykonania zadania, które wielokrotnie przekraczały jej możliwości. To co nastąpiło w wojnie polsko-bolszewickiej na przełomie lipca-sierpnia 1920 r. niemal całkowicie sparaliżowało prace nad organizacją PMW. Tworzone *ad hoc* oddziały marynarskie kierowano na front wschodni, gdzie do tej pory swoje zadania realizowała Flotylla Pińska, uczestnicząc w walkach pod Koszarówką, Lelowem i Czarnobyłem. Kontrofensywa Armii Czerwonej zmusiła oddziały WP w tym i Flotyllę Pińską do odwrotu, a dramatyczna sytuacja, która wytworzyła się w trzeciej dekadzie lipca, zmusiła dowództwo do zatopienia okrętów Flotylli Pińskiej. Załogi tych okrętów zasilili bataliony morskie oraz reaktywowaną Flotyllę Wiślana. Zdecydowanie największą jednostką PMW biorącą udział w wojnie polsko-bolszewickiej, był pułk morski w składzie trzech batalionów, powołany do życia w Toruniu. W działaniach bojowych uczestniczyły dwa bataliony, natomiast

3 J. Przybylski, op. cit., s. 29.

4 Problematykę tę przedstawił m.in. I. Bieniecki, Polesie..., op. cit.

5 Szeroko omówił to J. Przybylski, op. cit., s. 48.

6 Patrz: J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna..., op. cit., s. 32 i 76.

7 Przebieg działań Flotylli Pińskiej w wojnie polsko-bolszewickiej przedstawił J. Przybylski, op. cit., s. 49-82.

trzeci pełnił tzw. służbę garnizonową. Pułk ten został rozformowany wiosną 1921 roku⁸.

Praktycznie Polska musiała samotnie prowadzić działania zbrojne na froncie wschodnim. Nie tylko nie otrzymała wsparcia od państw zachodnich, ale spotkała się z negatywną oceną zawartą w wypowiedziach wielu znaczących polityków z tych państw. Szczególną radość z sukcesów Armii Czerwonej wyrażali niemieccy politycy, uważając, że sukces bolszewików doprowadzi do szybkiego odzyskania ziem utraconych na podstawie Traktatu Wersalskiego. Dlatego też, wprowadzono m.in. blokadę gospodarczą w stosunku do Polski, na wszystkie artykuły za wyjątkiem luksusowych. Ze znaczenia tej wojny dla przyszłości Europy zdawał sobie sprawę Lenin, który tak pisał: *Gdyby Polska stała się sowiecka (...) pokój wersalski zostałby zburzony i cały system międzynarodowy ustanowiony dzięki zwycięstwu nad Niemcami runąłby. Francja nie miałaby wówczas buforu odgradzającego Niemcy od Rosji Sowieckiej. Nie miałaby taranu przeciw Republice Sowieckiej*⁹.

Sukces w Bitwie Warszawskiej, był początkiem końca wojny polsko-bolszewickiej. Chociaż działania zbrojne jeszcze trwały, dochodziło do większych i mniejszych potyczek zbrojnych, to już na początku października zawarto prowizoryczny rozejm, który w drugiej dekadzie tego miesiąca stał się umową o zawieszeniu broni. Natomiast finałem był traktat pokojowy między Polską a Rosją bolszewicką podpisany w Rydze wiosną – 18 marca 1921 roku. Zakończyła się wojna, zakończyły się działania wojenne, lecz niestety strona bolszewicka nie zakończyła działań propagandowych i dyplomatycznych, na rzecz obniżania wiarygodności Polski na arenie międzynarodowej. A w tych działaniach, jak już wcześniej wspomniano, wspierała ich Komunistyczna Partia Niemiec oraz Komunistyczna Partia Robotnicza Polski.

Dlaczego granica wschodnia Polski, stała się tak newralgiczną w polityce Rosji bolszewickiej? Rosja bolszewicka praktycznie od zakończenia wojny, starała się prowadzić taką politykę zagraniczną, która w krótkim czasie pozwoliłaby przelać idee „socjalizmu” na Europę Zachodnią (realizacja napisanego we wrześniu 1917 r. dzieła Włodzimierza Ilicza Lenina pt.: *Rewolucja rosyjska a wojna domowa*). Główną bazą, w której miał zostać zainstalowany bolszewizm były Niemcy, gdyż zdaniem przywódców partii bolszewickiej, dopiero zwycięstwo w tym kraju, pozwoli eksportować rewolucję bolszewicką na Europę Zachodnią. Zgodnie z założeniami decydentów w Rosji, wydarzenia, jakie miały miejsce w Niemczech od listopada 1918 roku do wiosny 1919 roku były pierwszą fazą przemian rewolucyjnych, a eskalacja miała nastąpić dopiero w tzw. drugiej fazie po przejściu Armii Czerwonej przez Polskę¹⁰. Plany mają to do siebie, że nie zawsze mogą zostać zrealizowane zgodnie z oczekiwaniami ich twórców. I w tym przypadku pojawiły się pewne problemy, wynikające z nie do końca dobrego rozpoznania przeprowadzonego przez dopiero rodzący się aparat komunistyczny. Potwierdzeniem tego było wydarzenie ze stycznia 1919 roku, kiedy to Lenin zaprosił lewicowe grupy (trudno było wówczas mówić o partiach) Drugiej Międzynarodówki na zjazd do Moskwy, który miał się odbyć wiosną (w marcu 1919 roku), podczas którego powinny zapaść decyzje dotyczące powołania Międzynarodówki Komunistycznej. Jakie było rozczarowanie inicjatora tego spotkania, kiedy m.in. Róża Luksemburg odrzuciła zaproszenie, argumentując swoją decyzję tym, że na Zachodzie partie komunistyczne nie pojawiają się w takim tempie, jakby sobie tego życzyła. Była to pewna porażka rodzącego się komunizmu, chociaż głośno o tym nie mówiono podczas obrad zjazdu komunistów rosyjskich, aczkolwiek podjęto decyzje o dokonaniu radykalnych zmian w strukturze partii¹¹.

8 Patrz m.in. J. W. Dyskant, Flotylle Rzeczne ich miejsce w planach wojennych II Rzeczypospolitej, [w:] Przegląd Morski, 1984, nr 4, s. 65-84; Tenże, Flotylla Rzeczna..., op. cit.; Tenże, Wojenne flotylle wiślane 1918-1939, Warszawa 1997; M. Kułakowski, op. cit.; J. Przybylski, op. cit.; Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, Polska Marynarka Wojenna 1918-1980. Zarys dziejów, Warszawa 1992,

9 K. Grünberg, J. Serczyk, Droga do rozbioru Polski 1918-1939. Nowe ustalenia, Warszawa 2005 s. 62.

10 K. Grygajtis, Sowiecka strategia geopolityczna w Europie a Polska 1923-1943, Warszawa 2006, s. 19-20.

11 Powyższą problematykę poruszyli min. K. Zernack, Polska i Rosja. Dwie drogi w dziejach Europy, Warszawa 2000, s. 513-515 oraz M. McCauley, Narodziny i upadek Związku Radzieckiego, Warszawa 2010, s. 93- 95.

Niemcy według Lenina były krajem, który miał być *miejszem dla drugiej komunistycznej rewolucji, a Austria i Węgry jako następne w kolejce*¹². Nie udało się zrealizować tych zamierzeń, gdyż rewolucja w Niemczech zakończyła się tragedią, a jej przywódcy (wielu historyków uważa, że błędem było aktywne kierowanie nią przez dwoje przywódców Liebknechta i Luksemburg) zostali zastrzeleni „podczas próby ucieczki”.

Strona bolszewicka, słowami Lenina w sposób bardzo komunikatywny oceniała ustalenia paryskiego traktatu pokojowego z 1919 roku. Zostały one wypowiedziane w ostrym tonie, jesienią 1920 roku, tj. w czasie między przegraną wojną z Polską, a podpisaniem traktatu ryskiego i brzmiały następująco: *Niemcom narzucono pokój lichwiarski, pokój ciemieżców, pokój rzeźników, gdyż grabili oni i rozczłonkowali Niemcy i Austrię. Pozbawili te kraje wszystkich środków do życia (...). To nie pokój, lecz warunki podyktowane bezbronnej ofierze przez rozbójników z nożem w rękach*¹³.

Przywódcy bolszewicy, zdawali sobie sprawę z tego, że rozprzestrzenianie się rewolucji bolszewickiej na Zachód, wymaga dokładnej analizy sytuacji polityczno-militarnej w krajach sąsiednich, aby w odpowiednim czasie rozpocząć w ich kierunku inwazję zbrojną. Szczególnym zainteresowaniem „cieszyła” się Polska, gdyż oddzielała ona Rosję od Niemiec, kraju zajmującego w planach bolszewików najważniejsze ogniwo w procesie przejmowania kontroli nad Europą. To wszystko Józef Stalin przedstawił w liście skierowanym do Lenina (12.4.1920 r.), cyt.: *w przyszłości, gdy narody tego regionu przeprowadzą już u siebie rewolucje socjalistyczne, nie będzie potrzeby włączania do RSFSR [Russian Soviet Federative Socialist Republic- Rosyjska Federacyjna Socjalistyczna Republika Radziecka – J.B.], lecz trzeba będzie znaleźć inną formę związania ich z państwem radzieckim. Założmy przyszłe istnienie Radzieckich Niemiec, Radzieckiej Polski, Radzieckich Węgier czy Radzieckiej Finlandii: narody te będą miały swoje państwa i swoje wojsko (...) i nie będą zapewne chciały nawet, jako państwo radzieckie, wejść w skład bezpośredniej federacji z Rosją Radziecką*¹⁴.

Wspomniany J. Stalin, tak jak jego poprzednik, negatywnie oceniał zmiany zachodzące na arenie międzynarodowej po 1919 roku, a szczególnie te, które przeprowadzono kosztem dotychczasowego terytorium Rosji carskiej, stwierdzając: *Wystarczy spojrzeć na Gruzję, Armenię, Polskę, Finlandię itd., które oderwawszy się od Rosji, zachowały tylko pozory niezależności. W rzeczywistości przekształciły się one zupełnie w wasalów Ententy (...) Tak nazwana niezależność tak zwanych niezależnych Gruzji, Armenii, Polski, Finlandii itd., to tylko oszukańcze pozory, maskujące całkowitą zależność tych, za pozwoleniem, państw od tej czy innej grupy imperialistów*¹⁵.

W sprawie przyszłości Niemiec i Polski, Stalin (Wissarionowicz Dżugaszwili¹⁶) był pewny, że włączenie ich w nowe struktury jest tylko kwestią czasu. Utwierdzali go w tym, członkowie Komunistycznej Partii Niemiec, którzy w swoich wystąpieniach podkreślali: *My, komuniści wystąpimy o prawo do samostanowienia dla wszystkich narodów (...) zapewnimy tym obszarom niemieckim [Alzacja, Lotaryngia, Północny Szlezwik, Gdańsk, Pomorze Nadwiślańskie, Poznańskie i Górny Śląsk] które wyrażą takie życzenie, możliwość połączenia się z [przyszłymi] sowieckimi Niemcami. W podobnym tonie wypowiedzieli się członkowie Komunistycznej Partii Robotniczej Polski. To oni byli autorami pojawiających się postulatów dotyczących „samookreślenia z oderwaniem się włącznie” Górnego Śląska i „korytarza pomorskiego”. Podkreślano w dokumentach wydawanych przez KPRP, że zwalczają narzucone Gdańskowi jarzmo Polski oraz Ligi Narodów, zwalczają aneksjonistyczną*

12 W.H. Carroll, Narodziny i upadek rewolucji komunistycznej, Sadtów 2008, s. 122.

13 K. Grünberg, J. Serczyk, op. cit., s. 59.

14 K. Grygajtis, op. cit., s. 21.

15 K. Grünberg, J. Serczyk, op. cit., s. 60.

16 Ciekawostką jest to, że ten jeden z ważniejszych uczestników ruchu rewolucyjnego w Rosji, pobierał naukę w seminarium Kościoła ortodoksyjnego w Tbilisi. Przed ostatnim egzaminem, po którym otrzymywano święcenia, zniknął i nigdy więcej już w seminarium się nie pojawił. Jego partyjne imię brzmiało Koba, tak jak jednego z legendarnych gruzińskich bohaterów, natomiast nazwisko Stalin zostało przeniesione z rosyjskiego słowa „stal”, patrz: W.H. Carroll, op. cit., s. 47.

politykę imperializmu polskiego i uznają prawo ludności niemieckiej, siłą oderwanej od Niemiec, do ponownego połączenia się z Niemcami¹⁷.

Rosja podjęła szereg działań, które miały sfinalizować postulaty przywołanych powyżej partii. Szczególnie ukierunkowano je na Niemcy i to dwukrotnie w 1919 i 1923 r. i Polskę w 1920 r. Nie oszczędzono także państw sąsiednich w stosunku, co do których podjęto działania polityczne z elementami militarnymi, co niewątpliwie zadecydowało o podpisaniu traktatu pokojowego z Litwą (12.7.1920 r.), Łotwą (1.8.1920 r.) oraz po kilkumiesięcznych rozmowach dyplomatycznych z Finlandią - 14.10.1920 r.¹⁸. Był to niewątpliwie wielki sukces bolszewickich dyplomatów, gdyż w tak krótkim czasie od odzyskania niepodległości przez te państwa, ponownie weszły w układy, które nie do końca gwarantowały bezpieczeństwo ich terytorium. Słusznie powyższą sytuację oceniło polskie MSZ, cyt.: *W chwili obecnej ujawnia się niebezpieczeństwo w sposób wyraźny, aczkolwiek jeszcze nie doraźny, w konsekwentnych usiłowaniach polityki sowieckiej do naruszenia istniejących w Europie Wschodniej i na podstawie traktatów i umów międzynarodowych opartej, równowagi politycznej. Cel ten mają przede wszystkim na widoku powtarzające się od pewnego czasu sugestie polityków sowieckich o potrzebie rewizji traktatu ryskiego, jako zawartego w chwili słabości republik sowieckich, a zatem zdaniem ich, nie odpowiadającemu już obecnemu wzrostowi potęgi i znaczenia S.S.S.R. (...) Zmuszony sam pod presją radykalnych i obcoplemiennych żywiołów rosyjskiej partii komunistycznej, do zainaugurowania nowego liberalnego kursu wobec narodowości nierosyjskich, zamieszkujących S.S.S.R., usiłuje on występować na zewnątrz w roli jedynej na świecie wynalazcy form zgodnego współżycia różnych narodowości w obrębie jednego państwa, oraz jedynej gwaranta swobodnego rozwoju tych narodowości. Występuje on zaś w tej roli tem chętniej, że pod pozorami złudnego liberalizmu łatwiej mu ukryć jego istotne imperialistyczne dążenia do częściowego co najmniej odzyskania dawnych granic zachodnich Rosji na Bałtyku, łącznie z dorzeczem Niemna i korektą ich przez wcielenie Kłajpedy oraz rozszerzenia swego panowania i sfery wpływów na Wschodzie¹⁹.*

Odejdźmy do polityki i powróćmy do sytuacji w rejonie Pińska. W tym miejscu zasadnym jest przywołanie J. W. Dyskanta, który stwierdził: *[...] Objęcie Wybrzeża i Pomorza zakończyło pewien etap rozwojowy nie tylko PMW, ale również i Flotylli Wiślanej²⁰. Praktycznie od tego momentu Departament dla Spraw Morskich coraz większą uwagę przywiązywał do rozwoju Flotylli Pińskiej. A potwierdzeniem tego było przekazanie Flotylli Pińskiej w drugiej połowie 1919 r. z Flotylli Wiślanej motorówek²¹.*

Wydarzenia, które miały miejsce w ośrodku decydenckim WP, świadczyły o poważnym spojrzeniu na problemy granicy wschodniej i Flotylli Pińskiej. Wiosną 1921 roku przygotowano pierwsze dokumenty operacyjne, które zadecydowały o późniejszym stosunku naczelnych władz wojskowych do spraw obrony wybrzeża i budowy na nim urządzeń i fortyfikacji. Realizując polecenie J. Piłsudskiego z kwietnia 1921 roku, które dotyczyło prac studyjnych nad obroną granicy zachodniej łącznie z wybrzeżem, ówczesny dowódca Okręgu Generalnego Pomorze gen. Zygmunt Zieliński tak oceniał możliwości obrony wybrzeża: *... brzeg morski należący do Polski w obecnych warunkach nie nadaje się do obrony, gdyż posiadając z obu stron Niemców odległych od siebie co najwyżej o 35 km jest skazany na niemal pewne niezwłoczne oddanie go Niemcom w momencie ewentualnych działań wojennych²².*

17 K. Grünberg, J. Serczyk, op. cit., s. 64.

18 A. Palmer, Północne sąsiedztwo Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego, Warszawa 2008, s. 320 i 323. Wydarzenia, które miały miejsce w tym czasie w Finlandii przedstawili m.in. W.H. Carroll, op. cit.; J. Czechowski, Polska i Finlandia. Stosunki dwustronne w latach 1918-1939, Toruń 2009 oraz R. Pullat, Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym, Warszawa 1998.

19 Archiwum Akt Nowych, Attachaty, sygn. A II/118, Ocena stosunków polsko-sowieckich dla posłów RP w stolicach państw europejskich z dnia 11 czerwca 1924 r., s. 6-7.

20 J.W. Dyskant, Wojenna Flotylla Wiślana..., s. 216.

21 J. Przybylski, op. cit., s. 33.

22 S.M. Piskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946, t. 1. Albany 1983, s. 39.

Taką ocenę aktualnej sytuacji na wybrzeżu popierał inspektor armii gen. Leonard Skierski, który Naczelnemu Wodzowi proponował opuszczenie przez Wojsko Polskie północnej części Pomorza już w pierwszej fazie walk²³. Tego typu oceny sytuacji na Wybrzeżu, musiały w konsekwencji przesądzić o wielkości kredytów przyznanych na rozwój sił morskich w Polsce.

Na początku 1922 roku minister spraw wojskowych z powodu nalegań ministra skarbu, wydał w sprawie marynarki wojennej dyrektywę, w której polecał; ... *ograniczyć w siłach zbrojnych na morzu do posiadanych już jednostek uważając je jako materiał ćwiczebny i szkolny oraz przenieść punkt ciężkości na flotyllę rzeczne jako chwilowo najaktualniejszą pod względem bojowym część marynarki, ponadto wszystko to wykonać ściśle w ramach posiadanego przez marynarkę budżetu*²⁴.

Zakończenie działań wojennych (wojny polsko-bolszewickiej), a także podpisanie traktatu ryskiego (18 marca 1921 r.), dawały nadzieję na przejście państwa na tzw. pokojową organizację. Ziściło się to z dniem 1 stycznia 1922 roku, kiedy to również wprowadzono pokojową organizację PMW, a w jej skład weszły Flotylla Wiślana i Flotylla Pińska. *Poprzez Inspektorat Flotylli Rzecznych w Toruniu (inspektor – kmdr Otto Metzger) podlegały one szefowi Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie. Głównym zadaniem flotylli rzecznych była zbrojna obrona Rzeczypospolitej na wodach wewnętrznych, we współdziałaniu z armią lądową*²⁵.

Praktycznie od 1922 roku tj. do momentu wprowadzenia wspomnianej pokojowej organizacji PMW, zarówno we Flotylli Wiślanej, jak i Flotylli Pińskiej nie istniały typowe komórki zajmujące się łącznością. Środki łączności, jakimi dysponowały jednostki pływające wchodzące w skład zarówno jednej, jak i drugiej flotylli rzecznej, nie odbiegały zbyt od tych, jakimi posługiwali się Indianie na bezkresach Stanów Zjednoczonych Ameryki, w okresie walk z „białymi”. Do przekazywania wiadomości alfabetem Morse’a służyły urządzenia świetlne, w tym zwykłe latarki lub lampy naftowe. Natomiast przekazywanie sygnałów przy wykorzystaniu tzw. szczytówek (światła umieszczone na maszcie okrętu) było możliwe do nadawania sygnałów, głównie Morse’a w czasie walki, czy też poza zasięgiem pola widzenia przeciwnika. W ciągu dnia, w czasie tzw. marszu motorówek do przekazywania informacji służyła sygnalizacja semaforem (sygnalista przekazywał sygnałami – semaforem), ewentualnie korzystano z flag rozwieszanych na linkach masztu głównego lub wykorzystywano tzw. tarcze sygnalizacyjne²⁶. Korzystano również z rakiet sygnalizacyjnych, dzięki którym przekazywano znaki umowne o charakterze wykonawczym lub ostrzegawczym. W tzw. grupie sygnałów dźwiękowych stosowano: syreny, gwizdki parowe, klaksony, dzwony itp. Użycie ich wiązało się z możliwością jednoczesnego powiadomienia przeciwnika o swojej obecności w danym miejscu, dlatego też stosowano je tylko w sytuacjach alarmowych²⁷. Należy pamiętać również o tym, że motorówki utrzymywały łączność z samolotami. W takim przypadku aby wskazać, że to jest „swoja jednostka”, korzystano z płacht sygnałowych, a także wykorzystywano je do przekazania pilotowi prostych informacji²⁸.

Ciekawostką niech będzie to, że we flotyllach rzecznych za użyteczny i skuteczny środek łączności wykorzystywano gołębie pocztowe. Co należało do walorów tego środka? Niewątpliwie była to prędkość przekazu informacji, natomiast mankamentem, niestety ograniczona możliwość za-

23 R. Witkowski, Z problematyki obrony wybrzeża polskiego w latach 1920-1927, [w:] Biuletyn Historyczny. Gdynia 1973, s. 45-80.

24 M. Zieliński, Polskie poglądy doktrynalne i koncepcje strategiczno-operacyjne użycia sił morskich w działaniach wojennych obowiązujące w latach 1919-1990 [w:] Rozwój Marynarki Wojennej i polskiej morskiej myśli wojskowej w latach 1918-1990. Materiały z seminarium naukowego, Wyd. AMW, Gdynia 1992, s. 148.

25 I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s. 94.

26 Ibidem, s. 97.

27 Katechizm morski, Warszawa 1936, s. 62, oraz J. Będziński, Łączność i obserwacja w Marynarce Wojennej w latach 1919-1989, Gdynia 2003, s. 36.

28 Wojskowy Instytut Historyczny [dalej WIH], sygn. 1206/ R, Regulamin Wojsk Łączności, cz. 5, Warszawa 1938, s. 1-3, 27-35, por. I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s. 97-98; Katechizm..., op. cit.; P. Bukraba, Moje przedwojenne lata w KMW, „Nasze Sygnały” 1969, nr 5-6, s. 26.

stosowania gołębi w rejonach działania jednostek pływających flotylli. *Wykorzystanie gołębi pocztowych do celów łączności we flotyllach w latach dwudziestych miało zapewne bardzo ograniczony zakres, tylko w odniesieniu do pododdziałów posiadających stałą dyslokację. W przypadku przemieszczania się jednostek pływających i pododdziałów, wykorzystanie gołębi do celów łączności nie było możliwe. Tezę tę potwierdza porównanie etatów stacji gołębi pocztowych w Porcie Wojennym w Pińsku i ruchomej stacji gołębi Dowództwa OK nr IX (w Brześciu nad Bugiem). O ile w 1926 roku na stanie ewidencyjnym Komendy Portu Wojennego w Pińsku figurowało 26 gołębi, to etat ruchomej stacji gołębi pocztowych DOK nr IX przewidywał 60 gołębi. Znaczenie stacji gołębi pocztowych malało w miarę rozbudowy sieci łączności przewodowych i bezprzewodowych²⁹. Rola ich malała wraz z rozbudową sieci łączności telefonicznej, a szczególnie radiowej.*

Podczas działań wojennych, szczególnie do przekazywania meldunków i rozkazów, służyły telefony. Mankamentem było rozwijanie linii pomiędzy stacjonującymi w określonych miejscach pododdziałami, a także korzystano z nich przez okręty stojące w bazie, poprzez podłączenie się do nadbrzeżnych łącznic telefonicznych. Do rozwinięcia łączności telefonicznej w terenie, korzystano z tzw. pieszych patroli telefonicznych, a na dłuższe dystanse patrole korzystały z rowerów oraz pojazdów kołowych – konnych.

Wymienione środki łączności, raczej prymitywne, (należy pamiętać, iż to już XX wiek, świat stoi już w innym miejscu niż Polska), były wykorzystywane w pełnym zakresie – jeśli na to pozwalały warunki, w okresie od ich powstania do końca 1921 roku³⁰.

Zakończenie wojny i przejście WP na organizację pokojową, a także wspomniane wcześniej podejście niektórych decydentów do istnienia polskiej floty wojennej, dawały szansę na rozwój flotylli rzecznych, w tym i wyposażania ich w sprzęt łączności. Stosowne zadania w tym obszarze zostały scedowane na organ specjalistyczny, którym był Samodzielny Referat Radiotelegraficzny KMW.

O sprzęcie łączności znajdującym się na wyposażeniu Flotylli Wiślanej w pierwszym okresie lat 20. XX wieku, tak wspominał były łącznościowiec A. Rzczewski: *[...] Zestaw radiostacji na monitorach był produkcji niemieckiej. Składał się on z nadajnika iskrowego, odbiornika detektorowego typu E5 z dwulampowym wzmacniaczem [...] oraz z przetwornicy. Wszystkie te urządzenia pamiętały pierwszą wojnę światową... . Natomiast sprzęt łączności będący na wyposażeniu motorówki ORP „Hetman Chodkiewicz” wchodzącej w skład Flotylli Pińskiej tak ocenił: [...] Radiostacja na „Chodkiewiczu” była pochodzenia francuskiego. Pamiętała jeszcze pierwszą wojnę światową, lecz była już lampowym zestawem nadawczo-odbiorczym [...]. Mimo, że była już stacją bardziej współczesną niż radiostacje iskrowe na innych jednostkach została zastąpiona nowym współczesnym zestawem nadawczo-odbiorczym typu RKM/O produkcji polskiej [...]. Lądowym odpowiednikiem tej radiostacji była stacja typu RKM/L, która była zainstalowana w Dowództwie Flotylli³¹. Radiostacja, o której wspomina została zainstalowana w terminie późniejszym, o czym wspomnę w dalszej części.*

W 1922 roku KMW przejęło przekazaną radiostację w Toruniu. Równocześnie przystąpiono do prac w Samodzielnym Referacie Radiotelegraficznym KMW, których celem było przygotowanie projektu organizacji systemu łączności radiowej w rejonie działania Flotylli Pińskiej. Zgodnie z planami, zakładano uruchomienie na tym obszarze trzech radiostacji, które miały być użytkowane przez wspomnianą flotyllę (w Pińsku, Mostach Woleńskich oraz przy ujściu rzeki Horyń – późniejszy posterunek obserwacyjny „Nyrca”)³². Dodatkowo już w kolejnym roku uznano, że w każ-

29 I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s. 97; Centralne Archiwum Wojskowe [dalej CAW], Akta KMW, t. 410, Wykaz gołębi pocztowych Komendy Portu Wojennego w Pińsku z 1926 r.; CAW, Akta Gab. Min. Spr. Wojsk., t. 676; Rozkaz tajny nr 23 z 9.6.1923 r. DOK nr IX zawierający etat ruchomej stacji gołębi pocztowych.

30 P. Bukraba, op. cit., s. 26.

31 I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s. 99; patrz: Muzeum MW, sygn. 406, Relacja A. Rzczewskiego z 27.9.1980 r., Moje wspomnienia ze służby w Polskiej Marynarce w Wojennej w okresie od 1923-1928 r., s. 6-7.

32 J. Będźmirowski, op. cit., s. 38, I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s.100.

dej flotylli rzecznej zostanie utworzona służba łączności w składzie 7 oficerów i 137 marynarzy (wszyscy specjaliści łączności pozyskani ze Służby Łączności WP³³). O tym, że słowa te nie były tylko słowami, jest fakt, że w 1924 roku zainstalowano w porcie wojennym w Pińsku radiostację, którą podporządkowano Dowództwu Flotylli, która pozwalała utrzymywać stałą łączność z radiostacjami innych jednostek wojskowych (w okolicach Pińska) pracujących w tzw. ćwiczebnej sieci łączności oraz z KMW w Warszawie³⁴. Weszła ona w system łączności z KMW, który tworzyły: radiostacja KMW w Warszawie, radiostacja Dowództwa Floty w Gdyni, radiostacja Dowództwa Flotylli Wiślanej w Toruniu i radiostacja Dowództwa Flotylli Pińskiej w Pińsku. Mankamentem tego było to, że korespondencja była możliwa tylko między radiostacją kierowniczą w Warszawie, a poszczególnymi radiostacjami i odwrotnie. Nie można było natomiast prowadzić łączności radiowej między poszczególnymi radiostacjami³⁵.

Wspomniane plany dotyczące rozbudowy systemu łączności we flotyllach rzecznych, nie obejmowały już Flotylli Wiślanej. Powód? Zakładano jej likwidację ze względu na całkowicie nową sytuację operacyjną, która była konsekwencją zmian w siłach zbrojnych Związku Radzieckiego, gdzie uwzględniono budowę flotyll rzecznych. Ta sytuacja musiała wpłynąć na korektę dotychczasowych planów rozwojowych flotyll rzecznych PMW. Ministerstwo Spraw Wojskowych musiało podjąć drastyczną decyzję. Uznano, że najlepszą jest rozwiązanie Flotylli Wiślanej i przekazanie jej jednostek pływających oraz innego sprzętu wojskowego do Flotylli Pińskiej³⁶. Natomiast radiostację przekazano Komendzie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu, a drobniejszy sprzęt łączności otrzymała Flotylla Pińska.

Funkcjonująca w Toruniu radiostacja, pełniła jeszcze jedną ważną misję, a mianowicie w 1922 r. na jej bazie KMW uruchomiło Szkołę Radiotelegrafistów i Radiomechaników Morskich. Szkolono w niej m.in. podoficerów łącznościowców dla potrzeb całej PMW³⁷. Do tej pory do PMW przybywali m.in. podoficerowie łącznościowcy z armii państw zaborczych, których wiedza specjalistyczna była na różnym poziomie. Dlatego też wielu z nich zostało skierowanych na kursy łącznościowców do obozu Wyszkozenia Wojsk Łączności w Zegrzu, gdzie mieściła się Centralna Szkoła Podoficerska Wojsk Łączności. Korzystano także z kursów organizowanych dla teletechników w Batalionie Telegraficznym w Poznaniu³⁸.

Rozwiązanie Flotylli Wiślanej nastąpiło jesienią 1925 roku. Intensywna rozbudowa Flotylli Pińskiej nastąpiła w 1927 roku w powodu odtworzenia przez stronę radziecką Flotylli Dnieprzańskiej. W związku ze specyfiką warunków w których działała Flotylla Pińska, w drugiej połowie 1926 roku zapadła decyzja szefa KMW, o przeniesieniu sekcji hydrogliserów (ślizgaczy) do tej flotylli, które do tej pory funkcjonowały w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku³⁹. Dlaczego podjęto takie działania? Był to efekt decyzji szefa KMW o utworzeniu jednostki lotniczej w Pińsku, która miała zabezpieczać strzelania jednostek motorowych, a także zapewniać łączność z okrętami pływającymi na rzekach tego rejonu⁴⁰. Czy służba łączności spełnia swoje zadania, a także jak

33 W listopadzie 1918 roku szef Sztabu Wojska Polskiego polecił pułkownikowi Ireneuszowi Drewnowskiemu przeprowadzenie połączenia funkcjonujących formacji łączności w jednostkach wchodzących w skład WP w jednolity organ o określonej strukturze organizacyjnej. W ten sposób utworzona została komórka łączności na szczeblu „centralnym” Wojska Polskiego oraz stanowisko szefa Łączności WP. Od tego momentu można mówić o rozwoju Służby Łączności w Wojsku Polskim, patrz: M. Gutkowski, Zarys rozwoju łączności w przedwrześniowej armii polskiej, cz. II, [w:] Przegląd Łączności, 1957, nr 4, s. 3.

34 J. Będziński, op. cit., s.38.

35 Polskie Siły Zbrojne w II wojnie światowej, t.1, dodatek do cz.5, Łączność w obronie Wybrzeża, Instytut Polski i Muzeum im. Gen. W. Sikorskiego, Londyn 1989, s. 11; patrz: J. Będziński, op. cit., s. 28.

36 I. Bieniecki, Polskie Flotylle Rzeczne w działaniach bojowych..., op. cit., s. 53; tenże, Pokojowa i wojenna organizacja..., op. cit., s. 42-46.

37 CAW, Akta KMW, Rozkazy KMW, rozkaz nr 29 z 19.2.1922 r.; zob. I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s. 99

38 Polskie Siły Zbrojne..., s. 8.

39 I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s. 104.

40 E. Szczepaniak, Wspomnienia ze służby w lotnictwie morskim i rzeczonym w okresie 1918-1939, Puck 1960, relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

funkcjonuje współpraca z lotnictwem, w tym bardzo trudnym i specyficznym rejonie, zweryfikowano podczas inspekcji, którą jesienią 1926 roku (jeszcze przed utworzeniem Rzecznego Plutonu Lotniczego) przeprowadzono pod nadzorem dowódcy OK nr IX gen. bryg. M. Trojanowskiego. W dokumencie podsumowującym inspekcję, znalazła się ocena funkcjonowania służby łączności: *[...] sprzęt łączności funkcjonował dobrze. Współpraca z lotnikiem była stosowna, lecz widać było niezgranie się wzajemne. Lotnik był przyzwyczajony do współpracy z jednej strony, z drugiej strony jednostki strzelające niedostatecznie go wykorzystwały*⁴¹.

Istniejąca służba łączności Flotylli Pińskiej (w 1928 r.) była podporządkowana dowódcy Oddziału Łączności, któremu podporządkowano: *1/ okręt bazę, pluton łączności, dywizjon motorówek wywiadowczych oraz pluton hydrogliserów*⁴². Z początkiem 1928 roku zgodnie z tzw. pokojowymi należnościami dla jednostek lądowych, jak i pływających Flotylli Pińskiej, zakładano przekazanie 13 sztuk radiostacji typu RKM/O, RKM/L, RKM/A i RKM/M, a także aparaty telefoniczne w liczbie 46 oraz 12 łącznic telefonicznych. Było to zgodne z przygotowywanym doposażaniem jednostek PMW w sprzęt łączności. Zadaniem tym obarczono powstałą na bazie Samodzielnego Referatu Radiotelegraficznego KMW, Służbę Łączności KMW⁴³.

Praktycznie w tym samym czasie przystąpiono do intensywnych prac nad przygotowaniem planów mobilizacyjnych⁴⁴. W przygotowanych przez Dowództwo Flotylli Pińskiej opracowaniach ustalono, że jednostką mobilizacyjną dla Flotylli Pińskiej stanie się Komenda Portu Wojennego w Pińsku. Będzie ona odpowiedzialna m.in. za mobilizację rezerwistów dla potrzeb Oddziału Łączności Flotylli Pińskiej. Mieli oni tworzyć tzw. Grupę Łączności Flotylli, podlegającą dowódcy Oddziału Łączności Flotylli Pińskiej⁴⁵.

Niestety nie wszystko co zostało zapisane, zrealizowano. Sprawny system łączności tworzą: sprzęt oraz specjaliści. A z tym nie było tak dobrze. Te niedociągnięcia zostały uwidocznione podczas kontroli, którą przeprowadzono w maju 1929 roku. Kontrolujący Flotyllę w Pińsku gen. dyw. J. Rybak, w dokumentach pokontrolnych stwierdził, że marynarze pododdziału łączności nie potrafili obsługiwać radiostacji przenośnej, a samo przygotowanie jej do pracy przekroczyło ustalone normy. Dodatkowo stwierdził, iż radiostacja ta ma zbyt duży ciężar, na warunki tam panujące i sugerował jej wymianę na radiostację o mniejszej mocy, a tym samym mniejszym zasięgu działania⁴⁶. Zapewne przyczyn tego stanu było wiele, ale świadczyły one o jednym, że wstępne założenia o dynamice budowania Flotylli w Pińsku, wyposażania jej w sprzęt m.in. łączności, a także kierowanie do służby łączności specjalistów, absolwentów Szkoły Specjalistów Morskich⁴⁷ (Szkoła Radiotelegrafistów i Radiomechaników w Toruniu została rozwiązana w marcu 1926 r.), która szkoliła m.in. specjalistów łączności, nie przynosiło oczekiwanych efektów. Niestety, uwagi te zostały potwierdzone przez Inspektora Armii gen. dyw. J. Rómmla, kontrolującego flotyllę kilka miesięcy później: *[...] Braki w materiale łączności [...] są bardzo dotkliwe. Oddział łączności posiada [...] zaledwie dwa patrole telefoniczne zamiast etatowych pięciu. W całej Flotylli jest 23 km kabla zamiast potrzebnych 70 km kabla, 25 aparatów telefonicznych zamiast 40, nadto jest kompletny brak centrali i zestawów narzędziowych. Uważam za rzecz bardzo pilną dostarczenie Flotylli brakującego*

41 CAW, Akta GISZ, t. 394, Odpis pisma dowódcy OK IX gen. bryg. Trojanowskiego do inspektora armii z 21.10.1926 r., s. 7; patrz: I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s.104; J. Będźmirowski, op. cit., s. 39.

42 I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s.104

43 J. Będźmirowski, op. cit., s. 28.

44 W latach 1922-1926 opracowano ich pięć, a na przełomie 1926/1927 szósty, tzw. plan mobilizacyjny „S” obowiązujący w latach 1937-1938; J. Będźmirowski, op. cit., s. 39, przyp. 71.

45 Ibidem, s. 39.

46 CAW, Akta GISZ, t. 430, Raport gen. dyw. J. Rybaka z inspekcji Flotylli Pińskiej z 27.5.1929 r., s. 13-14; patrz: I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s.105, J. Będźmirowski, op. cit., s. 40.

47 W związku z przeniesieniem szkolenia do SSM rozdysponowano miejsca dla potrzeb łączności Flotylli w Pińsku. W 1926 roku było to 5 miejsc dla radiotelegrafistów i tyle samo miejsc dla teletechników, na kursie podoficerskim, patrz: Archiwum Marynarki Wojennej [dalej AMW], Akta KMW, sygn. 752/8/1, Dziennik zarządzeń KMW 1926 r, nr 11, s. 49; patrz: J. Będźmirowski, op. cit., s. 145, tabela 19.

personelu oraz sprzętu. [...] Ponadto niezbędna jest wymiana 4 radiostacji dostarczonych Flotylli po wybrakowaniu ich przez obóz szkoleniowych łączności, na stacje pełnosprawne oraz piątej radiostacji dla statku bazy łączności⁴⁸.

Z początkiem lat 30. XX wieku, następują powolne zmiany we Flotylli Rzeczej (od 1929 rok nosi taką nazwę), w tym w Oddziale Łączności. Były one efektem zmian podejścia MSWojsk. do rozwoju łączności w WP. Zgodnie z przygotowanym projektem rozbudowy Flotylli Rzeczej i podniesienia jej zdolności bojowej, na podstawie harmonogramu miało nastąpić w latach 1931-1934. Zakładano również wyposażenie Oddziału Łączności w radiostacje okrętowe, przenośne polowe oraz sprzęt łączności przewodowej, a także wzmocnienie go w tzw. sile żywej, tj., utworzyć po jednym plutonie łączności. Jednocześnie zapadła decyzja o doposażeniu Szkoły Specjalistów Rzecznych w sprzęt łączności, dla unowocześnienia procesu szkolenia łącznościowców⁴⁹. Działania mające na celu wzmocnienie Oddziału Łączności we Flotylli Rzeczej były niezbędne, ponieważ sprzęt zabezpieczał tylko 60% potrzeb.

Wzmocnienie Oddziału Łączności było ze wszech miar zasadne, ponieważ w 1933 roku wcielono do Flotylli Rzeczej, Rzeczną Eskadrę Lotniczą, a szef KMW zarządził, że *Organami zarządzającymi w odniesieniu do poszczególnych działań są m.in. dowódca Oddziału Łączności w odniesieniu do materiałów łączności lotniczej*⁵⁰.

W kolejnym roku do Flotylli Rzeczej dostarczono radiostacje typu ROW (podsłuchowe), a na wyposażenie jednostek wprowadzono radiostacje typu RKB. W następnym roku otrzymała urządzenia odbiorcze typu ROD dla kutrów, a w porcie wojennym w Pińsku została zainstalowana radiostacja krótkofalowa typu AVA⁵¹.

W 1934 roku rośnie dynamika działań w zakresie rozbudowy systemu łączności we Flotylli Rzeczej. Otrzymanie nowego sprzętu i co najważniejsze produkcji polskiej, o którym wspomniano wcześniej, zdecydowało o opracowaniu przez specjalistów łączności Oddziału Łączności *Regulaminu bojowego Flotylli Rzeczej*. W części I tego dokumentu dokonano podziału środków łączności flotyli na okrętowe i dywizyjne. Warto wspomnieć, że w tym samym roku została wprowadzona pokojowa organizacja Flotylli Rzeczej, w której znaleziono miejsce dla Oddziału Łączności i to zdecydowanie rozbudowanego, w porównaniu do poprzedniego stanu. W jego skład weszły: 1/ drużyna dowódcy, 2/ statek-baza ORP „Admirał Dickman”, 3/ pluton łączności lądowej (5 patroli telefonicznych, 2 drużyny „radiopolowe”), 4/ grupa kutrów meldunkowych. Dowódcą Oddziału Łączności był kpt. Bronisław Witkowski⁵².

Celem sprawdzenia funkcjonowania nowego sprzętu łączności, a tym samym systemu łączności w tym specyficznym rejonie, w sierpniu 1935 roku przeprowadzono ćwiczenia, które obserwował Inspektor Armii – gen. dyw. K. Sosnkowski. Stwierdził, że *organizacja sieci ognia była elastyczna i dobrze przemyślana, natomiast sieć dowodzenia nie funkcjonowała najlepiej*⁵³.

Wszystkie te przedsięwzięcia związane z doposażaniem Flotylli Rzeczej w Pińsku m.in. w sprzęt łączności, były konsekwencją przygotowywanego od 1935 roku przez Sztab Główny WP

48 CAW, Akta GISZ, t. 1933, Sprawozdanie z inspekcji Flotylli Pińskiej przeprowadzonej przez gen. dyw. J. Rómmla w dniach 2-7.09.1929 r., s. 8-9; patrz: I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s.106; Szerzej, patrz: tenże, Flotylla Rieczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935..., op. cit.; J. Będziński, op. cit., s. 40.

49 CAW, Akta GISZ, t. 336, Zestawienie prac dokonanych w Marynarce Wojennej w dziale służby łączności z września 1934 roku, Zob. I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s.109; J. Będziński, op. cit., s.40.

50 AMW, Akta KMW, sygn. 753/21/3, Dziennik zarządzeń KMW nr 15, s. 12-13.

51 Ibidem, s. 39.

52 CAW, Akta KMW, t. 398, Stan radiotelegrafistów i teletechników we flotyli z 17.6.1935 r.; AMW, sygn. 6/49/11, Zarządzenia szefa KMW, s. 32-53; patrz: I. Bieniecki, Służby Łączności..., op. cit., s.110

53 Ibidem, s. 111.

planu wojny przeciw ZSRR, zwanego planem „Wschód”⁵⁴. W nim uwzględniono zadania dla Flotylli Rzecznej, a także podporządkowano ją dowódcy pierwszorzutowej armii „Polesie”⁵⁵.

Nie był to ostatni plan. W lutym 1938 roku opracowano kolejny plan mobilizacyjny „W”, który uwzględniał działania wojenne prowadzone zarówno na wschodzie, jak i na zachodzie. Zgodnie z tym planem, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej (bo taką oficjalną nazwę nosiła) w tzw. organizacji wojennej miała się składać m.in. z Oddziału Łączności. Rok później, dokonano korekty tego planu, który w Oddziale Łączności umieścił drugi pluton łączności lądowej⁵⁶.

Niestety w dalszym ciągu mankamentem, był sprzęt łączności, który pomimo wielu wymian, wprowadzania radiostacji nowszej generacji, aparatów telefonicznych, nie był w stanie zagwarantować sprawnie funkcjonującego systemu łączności, a co za tym idzie, systemu dowodzenia. Co było przyczyną? Braki w sprzęcie. Prowadzenie sprawnego systemu łączności w tak trudnych warunkach terenowych, wymagało nasycenia większą liczbą sprzętu. Przykładowo wprowadzany nowoczesny sprzęt produkcji krajowej, radiostacje typu N1 i N2, które WP zakupiło w latach 1937-1939, we Flotylli Rzecznej pojawił się w pojedynczych egzemplarzach⁵⁷.

W wojnie obronnej 1939 roku łącznościowcy Flotylli Rzecznej w Pińsku wykonali postawione przed nimi zadanie, pomimo wspomnianych trudności. Szczególną rolę w tych trudnych dniach odgrywała radiostacja w Pińsku. Gwarantowała ona łączność w sieci radiowej KMW, Hel-Warszawa-Pińsk. 3 września 1939 roku, w związku z coraz trudniejszą sytuacją militarną, Naczelny Dowódca WP wydał rozkaz szefowi KMW o natychmiastowej ewakuacji biur KMW do Pińska⁵⁸. Dwa dni później z inicjatywy szefa Biura Sygnałowego KMW kmdr. ppor. K. Namieśniowskiego w lokalu KMW w Warszawie przy ul. Wawelskiej pozostawiono radiostację pod kierownictwem por. A. Popowicza wraz z kilkoma radiotelegrafistami, których zadaniem było utrzymanie łączności z dowódcą Floty na Helu i przekazywania meldunków do Pińska, dokąd udało się KMW⁵⁹. Radiostacja ta według relacji przybyłego z Brześcia do Pińska oficera łącznikowego KMW kmdr ppor. J. Boreyko, zapewniała łączność z Warszawą walczącym armiom. Za jej pośrednictwem kontaktowano się z radiostacją w Pińsku, a następnie meldunki do Naczelnego Dowództwa WP (będącego wówczas w Brześciu) przekazywano telefonicznie⁶⁰. Można stwierdzić, iż największą przydatność w kampanii wrześniowej miała radiostacja w Pińsku, która pozwalała utrzymywać łączność praktycznie do połowy września 1939 r.

Niestety Oddział Łączności FR, tak zresztą, jak system łączności w WP nie spełnił swojej roli. Wynikiem tego stanu rzeczy był opóźniony rozwój tej służby, niedoinwestowanie w sprzęt łączności, a szczególnie w radiostacje. Łączność telefoniczna była najbardziej zawodną łącznością w działaniach lądowych, z tego powodu, gdyż była często uszkodzana przez przeciwnika. Prawdą jest, że praktycznie w latach 30. XX wieku, decydenci w mundurach, zrozumieli, że łączność to nerw armii, że koniki, szabelki, i inne uzbrojenie pamiętające przełom XIX i XX wieku, nie mają racji bytu na współczesnym polu walki. Wojska przeciwnika (niemieckie) dysponowały sprawnym

54 CAW, Akta GISZ, t. 423, Planowania strategiczno-operacyjne, s. 57 i 85, zob. J. Będziński, op. cit., s. 42; w 1938 roku przystąpiono do opracowywania ostatecznego planu wojny ze Związkiem Radzieckim – tzw. planu „Wschód”. Pełny plan operacyjny wraz z dokumentami operacyjnymi został w całości opracowany na początku 1939 r. wśród założeń m.in. czytamy: Nieprzyjaciel będzie miał przewagę. Jego siły rozdzielone będą Polesiem. Kierunek na północ od Polesia jest niebezpieczniejszy; Rozdział sił przeciwnika przedłużyć w czasie przez rozbudowę obronną Polesia; Wykorzystując początkowy rozdział sił przeciwnika nieprzejezdnym zasadniczo Polesiem z rozlewiskami Prypeci dążyć do rozbicia jednej z nich, a przez to zmniejszyć stosunek przewagi i uzyskać swobodę działania. W. Stachewicz, Wierności dochować żołnierskiej, Warszawa 1998, s. 336-337.

55 Problematykę tę poruszył m.in. I. Bieniecki, Służby łączności flotylli rzecznych MW i ich działalność w zakresie radiowywiadu..., op. cit., s. 389-396.

56 J. W. Dyskant, Flotylle Rzeczne i ich miejsce w planach..., op. cit., s. 80.

57 J. Będziński, op. cit., s. 42.

58 S. Piaskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946, t.1, Albany 1987, s. 42.

59 Ibidem, s. 60.

60 J. Pertek, Marynarze generała Kleberga, Warszawa 1986, s. 116-118.

systemem łączności opartym na radiostacjach różnego typu, który gwarantował sprawne dowodzenie wojskami.

Powróćmy do łączności we Flotylli Rzecznej. Była ona niedoinwestowana, zresztą jak i cała Flotylla w sprzęt i uzbrojenie. Niewątpliwie postawione zadania przerastały jej możliwości. Nie była ona nigdy, w okresie międzywojennym, jednostką, która mogła zapewnić bezpieczeństwo granicy wschodniej, w rejonie jej jurysdykcji. Dlatego uważam, że należy oddać hołd tym, którzy w niej służyli, i oddali życie w obronie Ojczyzny⁶¹, ale nie powinno się przeceniać zasług Flotylli Rzecznej w Pińsku w działaniach na rzecz obrony wschodniej granicy państwa polskiego.

W tym miejscu przytoczę słowa J. W. Dyskanta: *Zmienne koleje wojny sprawiły, że wielu oficerów, podoficerów i marynarzy byłej Flotylli znalazło się na Zachodzie, na okrętach i w pododdziałach nadbrzeżnych Polskiej Marynarki Wojennej. Przekorny los sprawił, że zamiast na rzekach toczyli teraz zwycięskie boje z nieprzyjacielem na Atlantyku i Morzu Śródziemnym. [...] Szkoda zatem, że nie dane im było bronić granic Rzeczypospolitej na wodach Piny i Prypeci*⁶².



61 Szeroko powyższą problematykę przedstawił J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej wobec agresji sowieckiej we wrześniu 1939 r., [w:] Wojskowy Przegląd Historyczny, 1992 nr 3, s. 2-33.

62 Ibidem, s. 33.

O sztuce kartografii historyczno-wojskowej On the art of historical-military cartography

Prace historyczno-wojskowe, traktujące o działaniach bojowych polskich flotyll rzecznych nie są bogate w wojskowe opracowania kartograficzne. Ich autorzy czasoprzestrzenne ujęcia walk szkicują najczęściej w formach bardzo zgeneralizowanych. Starsze, przedwojenne piśmiennictwo zawiera zwykle odręcznie sporządzone szkice z walk, opracowane po latach przez ich uczestników, jako uzupełnienie kombatanckich wspomnień i relacji dotyczących walk prowadzonych w latach 1919-1939 przez dowodzone przez nich jednostki, bądź zespoły okrętów. Przywołując opracowane dla Narodowego Muzeum Morskiego mapy działań bojowych polskich flotyll rzecznych (1919-1939) autor uwagę koncentruje na sztuce i metodologii sporządzania map historyczno-wojskowych.

Historical and military works, treating combat operations of Polish river flotilla are not rich in military cartographic studies. Their authors usually use sketches in very general forms. Older pre-war literature usually contains hand-drawn sketches, developed after years by participants, as an addition to veterans' memories and relationships regarding fights carried out by units commanded by them. Recalling developed for the National Maritime Museum, the maps of combat operations of the Polish river fleet (1919-1939) author's attention concentrates on the art and methodology of making historical-military maps

Wstęp

W polskiej historiografii wojskowej znajdujemy wiele prac opisujących udział polskich flotylli rzecznych w walkach o kształt granic powstającego państwa polskiego. Do najważniejszych z nich zaliczyć należy monograficzne prace oraz artykuły Józefa W. Dyskanta i Jerzego Przybylskiego¹. Pewne informacje o zaangażowaniu marynarzy śródlądowych w bojach lat 1919-1920 na Polesiu zamieścili również autorzy zajmujący się dziejami 9. Dywizji Piechoty, tj. tego związku taktycznego, któremu Flotylla Pińska podlegała operacyjnie od początku powstania aż do samozatopienia jej jednostek latem 1920 r.² Epizod udziału Flotylli Wiślanej w walkach w obronie Płocka w sierpniu 1920 r. opisał Grzegorz Gołębiowski³. Udział jednostek Flotylli Wiślanej w sierpniowych walkach 1920 r. znalazł się również w książce Władysława Sikorskiego, dowodzącego 5. Armią, której

- 1 J.W. Dyskant, Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939. Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1994; tenże, Wojenna Flotylla Wiślana Polskiej Marynarki Wojennej (grudzień 1918 r. – październik 1925 r.), [w:] Studia i Materiały do Historii Wojskowości, Tom XXXI, 1989, s. 203-274; tenże, Wojenne Flotylle Wiślane 1918-1939, Wydawnictwo Rytm, Warszawa 1997; J. Przybylski, Marynarka Wojenna w walce o granice i niepodległość Polski (1918-1920), Wydawnictwo Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 1997; tenże, Marynarze w walce o niepodległość Polski 1918-1920, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1999.
- 2 P. Borek, Walki 9 Dywizji Piechoty o Łuniniec wiosną i latem 1919 roku, [w:] Kresy, granice i pogranicza w historii wojskowości, pod red. A. Olejko, J. Ślipiec, P. Korzeniowski, K. Mroczkowski, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2014, s. 314-325; Tenże, Udział 9 Dywizji Piechoty w operacji Rzeczyckiej wiosną 1920 roku, [w:] Wschodni Rocznik Humanistyczny. Tom XIV, nr 1/2017, s. 49-66; J. Izdebski, Dzieje 9 Dywizji Piechoty, Wydawnictwo Neriton, Warszawa 2000.
- 3 G. Gołębiowski, Obrona Płocka przed wojskami bolszewickimi, Towarzystwo Naukowe Płockie, Płock 2015, s. 110-113.

podporządkowano jej jednostki⁴. Zaangażowanie Flotylli Rzecznej oraz wydzielonego z jej składu zespołu jednostek z przeznaczeniem do działania na Wiśle we wrześniu 1939 r. przedstawił wspomniany już J.W. Dyskant, a także Mariusz Borowiak⁵. Pokojową zaś działalność flotylli, w tym jej szkolenie i uwarunkowania codziennego funkcjonowania w okresie międzywojennym, najpełniej opisał Ireneusz Bieniecki⁶.

Wskazane wyżej prace stanowiły zasadniczą podstawę opracowania przez autora w 2018 roku map działań polskich flotylli rzecznych. Wskazówki do wykreślenia map podał scenariusz wystawy czasowej zatytułowanej „Uzbrojone rzeki. Flotylle niepodległej” opracowany przez mgr Jagodę Klim – kierującą pracami zespołu przygotowującego tę wystawę. Zorganizowana została ona przez Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku w związku jubileuszem odzyskania przez Polskę niepodległości, a jej uroczysty wernisaż odbył się w listopadzie ubiegłego roku. W przyjętym projekcie ekspozycji jednym z kluczowych segmentów jej warstwy narracyjnej było zobrazowanie walk flotylli rzecznych za pomocą animacji komputerowych, których podstawą miały być wykreślone w tradycyjny sposób mapy działań bojowych jednostek rzecznych.

Historyczna mapa wojskowa jako element rekonstruowania przeszłości

Według systematyki nauk pomocniczych historii omawianych m.in. przez Tadeusza Mariana Nowaka kartografia uznawana jest za jedną z nich i zajmuje szczególne miejsce w warsztacie historyków wojskowości. Zdaniem T. M. Nowaka, „wojskowa kartografia historyczna zajmująca się przedstawianiem na mapie zjawisk z bliższej lub dalszej przeszłości dotyczących wojska i prowadzonych przez siły zbrojne działań bojowych”, nabiera istotnego znaczenia dla rekonstrukcji procesu dziejowego w jego militarnym wymiarze⁷. Odtworzenie przebiegu działań wojennych jedynie w formie narracji (opowiadania) nie oddaje w pełni obrazu aktywności bojowej i nie ułatwia odbiorcy percepcji opisywanych zdarzeń militarnych. Aby osiągnąć jak najwierniejsze i zarazem najpełniejsze odbicie przeszłości i osiągnąć maksymalnie efektywny naukowo wynik badawczy, historyk powinien umiejętnie posługiwać się opracowaniami kartograficznymi (mapami), umieć je sporządzić i odpowiednio zastosować w pracy.

Przypomnijmy tutaj tylko, że mapy stanowią szczególnie model rzeczywistości, będący dwuwymiarowym zmniejszonym i uproszczonym odwzorowaniem obrazu budowy Ziemi. Wykonuje się je obecnie na podstawie zdjęć lotniczych lub satelitarnych oraz dokonywanych pomiarów terenu, a także akwenów otwartych i śródlądowych, oddając ich morfologię z pomocą umownych środków graficznych. Na mapę skła (da się treść (obraz kartograficzny będący płaskim odwzorowaniem terenu - akwenu), elementy matematyczne (skala, siatka, podziałka, ramka z podziałem stopniowym) i legenda⁸. Charakterystyczną właściwością mapy jest kartometryczność, czyli możliwość wykonywania pomiarów odległości lub powierzchni, a także zastosowanie znaków umownych do prezentacji jej treści, dobór i uogólnienie elementów treści mapy - generalizacja, możliwość określenia położenia geograficznego dzięki zastosowaniu kartograficznego odwzoro-

4 W. Sikorski, Nad Wisłą i Wkrą: studium z polsko-rosyjskiej wojny 1920 roku, Wydawnictwo Zakładu Narodowego imienia Ossolińskich, Lwów, Warszawa. Kraków 1928 [reprint 1991].

5 M. Borowiak, Pancerniki na Morzu Pińskim 1920-1941, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016; J.W. Dyskant, Oddział Wydzielony „Wisła”. Zarys działań bojowych OW „Wisła” Flotylli Rzecznej we wrześniu 1939 r., Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1982; Z. Pruski, Bastion Polesie. Polskie fortyfikacje w latach 1920-1939, Wydawnictwo Forteca, Przasnysz 2000.

6 I. Bieniecki, Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925-1935, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2005.

7 Patrz: T. M. Nowak, Zagadnienia systematyki i metodyki opracowywania wojskowych map historycznych, [w:] Studia i Materiały do Historii Wojskowości, 1985, t. XXVIII, s. 254, 251-286; J. Augustyniak, M. Kuźma, P. Pędzich, Przegląd metod kartograficznej prezentacji działań wojennych, [w:] Polski Przegląd Kartograficzny 2015, nr 3 (47), s. 245-256; Wojna a mapa. Historia i współczesność, pod red. M. Krotofila i R. Rybaka, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2017.

8 Strona internetowa: <http://www.gisplay.pl/kartografia/mapa-definicja.html>. Pobrano 25.02.2019 r.

wania mapy, możliwość odczytywania i pomiaru różnych cech ilościowych i jakościowych (dzięki kartografii i skali)⁹.

Mapy wykonywane są w skali, określającej stosunek długości na mapie do długości w terenie. Obraz przedstawiony na mapie jest zmniejszony w porównaniu z obrazem rzeczywistym. Skala zapisywana jest liczbowo np. 1: 100 000, co oznacza, iż jednostce długości na mapie odpowiada w terenie odległość 100 000 razy większa. Wraz ze wzrostem skali treść mapy staje się bogatsza, ze względu na zmniejszenie generalizacji. Poza siatką geograficzną, na mapach stosuje się także siatkę topograficzną. Jest to kwadratowy układ linii pozwalających w dużej skali określać położenie punktów nie za pomocą stopni i minut, ale kilometrów i metrów. Środkowa linia siatki pokrywa się z południkiem odwzorowania kartograficznego. Siatkę taką nazywa się czasami siatką kilometrową, ponieważ odstęp między jej liniami odpowiada zazwyczaj 1 km¹⁰.

Wojskowe mapy historyczne ze względu na przedstawianą treść i skalę dzielą się na:

1. mapy teatrów wojen i teatrów działań wojennych;
2. mapy działań wojennych (bojów, walk, bitew, operacji) z podziałem (ze względu na poziom i skalę działań) na:
 - a) strategiczne, obrazujące całościowy przebieg wojen i kampanii prowadzonych przez siły zbrojne, wyższe związki operacyjne (grupy armii, fronty);
 - b) operacyjne, na których przedstawiane są działania w skali operacyjnej prowadzone przez związki operacyjne (armie, korpusy armijne, doraźnie tworzone grupy operacyjne);
 - c) taktyczne, przedstawiające działania na najniższym poziomie - pododdział, oddział, związek taktyczny;
3. mapy wojskowego podziału administracyjnego z dyslokacją instytucji wojskowych, garnizonów i jednostek wojskowych;
4. mapy i plany obiektów fortyfikacyjnych, umocnień itp. obiektów wojskowych¹¹.

Wykreślone na potrzeby Narodowego Muzeum Morskiego mapy i szkice działań należały do drugiej grupy, z przewagą map prezentujących przebieg działań na poziomie taktycznym obejmującym boje toczone na szczeblu taktycznym.

Głównym źródłem pozyskiwania gotowych produktów kartograficznych stanowiących podstawę do sporządzenia map działań bojowych, było internetowe Archiwum map Wojskowego Instytutu Geograficznego 1919-1939¹². Archiwum to posiada skatalogowane mapy pochodzenia austro-węgierskiego, niemieckiego i rosyjskiego sprzed I wojny światowej, a także polskie międzywojenne wydawnictwa kartograficzne w różnych skalach. Jakość posiadanych w archiwum skanów map czarno-białych i barwnych jest na ogół dobra. Witryna posiada dobrze skonfigurowaną nawigację po skorowidzach zbiorów, umożliwiającą sprawne prowadzenie poszukiwań konkretnych map. Polskie opracowania międzywojenne wydawane przez Wojskowy Instytut Geograficzny są na ogół lepsze jakościowo od starszych, wydawanych przez instytucje i komórki kartograficzne sztabów armii państw zaborczych.

Pewnych kłopotów przy łączeniu w całość kilku kwadratów nastroczało ich złe zwymiarowanie. O ile można było zgrać elementy terenowe łączonych kwadratów, to odpowiednie spasowanie ramek i siatki kilometrowej było w niektórych przypadkach nieosiągalne.

Mapy czarno-białe dodatkowo wymagały „obróbki plastycznej”, polegającej na uwypukleniu istotnych elementów rzeźby terenu, obiektów komunikacyjnych i dróg, hydrografii oraz granic, roślinności, upraw i gruntów, poprzez podkolorowanie ich - zgodne z obowiązującymi umownymi znakami topograficznymi. Stosując metodę hipsometryczną podkreślano przede wszystkim rzeź-

9 Ibidem.

10 Ibidem.

11 T. M. Nowak, op. cit., s. 254.

12 Strona internetowa <http://polski.mapywig.org/news.php>.

bę terenu (obiekty wysokościowe, pasma wzgórz itp.) Dobry efekt uzyskiwano stosując do tego celu artystyczne pastele kredowe. Nazwy miejscowości kluczowych podkreślano jaskrawymi zakreślaczami i ujmowano je w ramki.

Odczytywanie treści map WIG odbywało się na podstawie opracowania „Znaki topograficzne” z 1922 r.¹³ oraz późniejszego wydawnictwa z 1931 r.¹⁴. Przydatnym wydawnictwem była również wydana w 1931 r. „Mapa polskich dróg wodnych” autorstwa Tadeusza Tillingera¹⁵. Dodać należy, że w przypadku wykorzystywanych starszych, również dostępnych na wskazanej stronie internetowej, obcych wydawnictw kartograficznych pochodzących z pocz. XX w. przyjęte odwzorowania terenu były w dużym stopniu zbieżne z polskimi znakami topograficznymi zamieszczonymi w wymienionych powyżej wydawnictwach.

Znaki obrazujące działania bojowe i ich zastosowanie do przedstawiania militarnych zdarzeń historycznych

Jedną z zasadniczych różnic pomiędzy narracją opisującą działania zbrojne a wykreśloną historyczną mapą wojskową obrazującą te działania jest zastosowanie do przedstawienia opisywanych faktów umownych znaków – sygnatur, przy czym właściwy dobór sygnatur powinien spełniać określone warunki:

- uwzględniać różnorodność i ilość zjawisk zachodzących w obszarze danej, wykreślanej sytuacji militarnej;
- być klarownym, spójnym i zwartym systemem łatwym w odbiorze i do zapamiętania;
- odznaczać się w miarę prostym rysunkiem;
- nawiązywać do systemów znaków taktycznych przyjętych i obowiązujących aktualnie w wojsku (można przy tym stosować nieaktualne starsze systemy znaków wojskowych lub opracować własne);
- posiadać barwy dla oznaczania wojsk własnych i przeciwnika oraz sojusznicznych, neutralnych
 - jeżeli takie występują, a także odrębny kolor dla wrysowania specjalistycznych rodzajów broni¹⁶.

Zastosowane przy wykreślaniu sytuacji bojowej znaki taktyczne dzielą się na:

- punktowe – obrazujące obiekty, których nie można przedstawić w skali mapy np. pojedyncze środki ogniowe, stanowiska dowodzenia, pojazdy, wozy bojowe;
- liniowe i konturowe – przeznaczone do zobrazowania linii i obiektów, które można przedstawić w skali mapy np. sektory odpowiedzialności, linie rozwinięcia, rejony ześrodkowania wojsk, zasięgi ognia środków bojowych, przemarsze i przemieszczenia wojsk;
- objaśniające – służące do objaśnienia właściwości i charakteru różnych obiektów, jednostek, sprzętu¹⁷.

Na mapach przygotowanych dla NMM działania przedstawiano za pomocą znaków taktycznych NATO, modyfikacji tych znaków oraz skonstruowanych na potrzeby wykreślanych map autorskich sygnatur liniowych, obrazkowych i geometrycznych. W odróżnieniu od obecnie obo-

¹³ Znaki topograficzne map polskich w podziałce 1:50000 i 1:100000, Instytut Wojskowo-Geograficzny, Warszawa 1922.

¹⁴ Wzory i objaśnienia znaków topograficznych map w skali 1:10000 i 1:25000 Wojskowego Instytutu Geograficznego, Wojskowy Instytut Geograficzny, Warszawa 1931; patrz też: Znaki umowne dla map topograficznych 1:25000, 1:50000, 1:100000, Zarząd Topograficzny Sztabu Generalnego, Szt. Gen. 271/61, Warszawa 1961.

¹⁵ T. Tillinger, Mapa polskich dróg wodnych z tablicami i tekstem objaśniającym, Wydawnictwo Dyrekcji Dróg Wodnych, Warszawa 1931.

¹⁶ T. M. Nowak, op. cit., s. 278.

¹⁷ Znaki wojskowe w graficznych dokumentach dowodzenia pododdziałów i oddziałów, WSOWL, Wrocław 2005, s. 7.

wiązujących rozwiązań przedstawiania wojsk własnych oraz przeciwnika jako odpowiednio, prostokątów i rombów autor zastosował tylko sygnatury prostokątne. Opracowanie wewnętrznych autorskich sygnatury dotyczyło historycznych, nie występujących obecnie rodzajów wojsk, broni i uzbrojenia np. pociągów pancernych, kutrów uzbrojonych, statków uzbrojonych czy kawalerii. Zasięgi ich działania nanoszono sygnaturami liniowymi podkreślając je dodatkowo izoliniami lub za pomocą wykropkowania. Stosowano również podkreślenia barwne oznaczające osiągnięte linie (zajmowany rejon) w poszczególnych fazach operacji (boju, bitwy). Kierunki działania wojsk przedstawiano za pomocą diagramów wektorowych (strzałek ruchu). Wyskalowane zasięgi ognia artylerii oraz przeciwlotniczego nanoszono metodą ekwidystant, obliczając skuteczny promień rażenia i dodatkowo opisując poszczególne rodzaje uzbrojenia. Zasięgi rażenia broni pozyskiwano z danych taktyczno-technicznych publikowanych w dostępnych opracowaniach naukowych i popularno-naukowych a także z profesjonalnych stron internetowych.

Nanoszone sygnatury miały następujące kolory:

- niebieski – dla znaków graficznych i wszelkich opisów dotyczących wojsk własnych, związanych z ich położeniem, zadaniami i sposobami działania,
- czerwony – dla znaków graficznych i wszelkich opisów na dotyczących wojsk przeciwnika, położenia jego sił i środków oraz przewidywanego i rzeczywistego kierunku działań,
- czarny – dla opisów ekwidystant, przedstawiających zasięg rażenia broni, miejsca i czasu faz wrysowanego boju (bitwy, operacji), sytuacji.

Sporządzone mapy są zbliżone w treści do wojskowej dokumentacji sprawozdawczej, sporządzanej po bitwie (operacji) do celów archiwalnych przez komórki operacyjne sztabów jednostek wojskowych.

Istotną trudnością dla historyka odtwarzającego zdarzenia czasoprzestrzenne w formie map może być jakość narracji (opisu), na podstawie której podejmuje się on „przeniesienia” opisywanych zdarzeń na mapę. Szczególnie ważne jest to w kontekście przestrzennego (odległości) ustalenia rzeczywistego położenia w terenie wojsk i innych elementów istotnych dla opisywanych wydarzeń. Jeżeli w naukowych opisach działań lub wykorzystywanych źródłach podawane są współrzędne geograficzne, wówczas wystarczy umiejętność ich wyznaczenia, a następnie naniesienia na mapę odpowiedniej sygnatury. Sytuacja komplikuje się, gdy opisy są upraszczane lub mało konkretne, a jako jedyny parametr położenia podawany jest charakterystyczny przedmiot (obiekt), z przypuszczalnym dodaniem odległości i kierunku np. ok. 8 km na płn.-wsch. od Grudziądza. Wówczas ważna jest umiejętność historyka prawidłowego czytania mapy, ustalania położenia, zasad określania kierunków geograficznych, a także posługiwania się przyrządami umożliwiającymi dokonanie właściwych pomiarów na mapie np. krzywomierze, linijki itp. Pomocne jest również doświadczenie wojskowe, o ile wiązało się ono z pracą na mapie, prowadzeniem dokumentacji ćwiczebnej lub bojowej, w którym istotny element stanowiły mapy robocze lub sprawozdawcze z przeprowadzonych działań, operacji itd.

Metodyka pracy przy opracowywaniu wojskowych map historycznych

Praca przy sporządzaniu wojskowych map historycznych składa się z kilku etapów. Pierwszym jest dokładna analiza tekstu, na podstawie którego konstruowana będzie mapa pod kątem danych dotyczących elementów topograficznych (uogólniony obraz obszaru na którym prowadzone były działania zbrojne) i wojskowych (położenie wojsk własnych i przeciwnika). Istotne jest odszukanie na mapie tych przedmiotów i obiektów terenowych, które wymieniane są w tekście. Konieczne jest również ustalenie położenia wstępnego (wyjściowego) wojsk własnych i przeciwnika.

Kolejną czynnością to przygotowanie mapy do pracy, obejmujące dopasowanie poszczególnych kwadratów i ich zespolenie (sklejenie), podkreślenie (uwypuklenie) istotnych elementów morfologii terenu.

Następnym krokiem w procesie tworzenia wojskowych map historycznych jest odpowiednie opisanie wykreślonej mapy, czyli określenie w nagłówku jakie zdarzenie ona przedstawia. Nagłówek map dla NMM, sporządzany był pismem odręcznym lub nadrukiem nanoszonych na mapę komputerowo. Określał on rodzaj prowadzonych działań (operacji), jednostkę (jednostki) realizującą zadanie bojowe, miejsce oraz czas (okres) przedstawianego wydarzenia.

Kolejnym, najważniejszym etapem pracy było wrysowanie sytuacji bojowej, poczynając od położenia przeciwnika. Następnie nanoszona była sytuacja wojsk własnych i ich rozmieszczenie. W przypadku map zawierających elementy obrazujące dynamikę walki (operacji) w następnej kolejności wrysowywano diagramy wektorowe przedstawiające przemieszczanie jednostek (wojsk) do rejonu walki, kierunki ruchu jednostek na polu walki (obszarze operacji), prowadzony ostrzał, odwroty, natarcia, przełamania, zatopienia (zniszczenia, okrążenia) jednostek, zasięg ognia (strefę rażenia) głównych typów uzbrojeniem, uzyskane zestrzelenie statków powietrznych, zniszczenia przepraw itp. Autor trzymał się zasady opisanej powyżej, czyli takiego zastosowania metody ilościowej i jakościowej obrazowanych zdarzeń, które gwarantowały klarowność wojskowej treści mapy z jednoczesnym zachowaniem czytelności jej treści topograficznej.

Końcowym etapem było sporządzenie legendy mapy, w której wrysowywano zastosowane sygnatury i ich objaśnienia. Na niektórych mapach zamieszczono dodatkowe załączniki w postaci tabel zestawiających stany wojsk i uzbrojenia walczących stron oraz opracowane graficznie struktury organizacyjne zespołów jednostek rzecznych. Zastosowano przy tym zacięte rzuty boczne użytkowanych we flotyllach jednostek pływających pozyskane głównie z pracy Mieczysława Prosnaka¹⁸.

Wykreślone w opisany sposób mapy stanowiły podstawę dla grafika wykonującego animacje komputerowe. Można je obecnie obejrzeć na wystawie czasowej „Uzbrojone rzeki. Flotylle Niepodległej” w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku na Ołowiance.

18 M. Prosnak, Pierwsze okręty śródlądowe Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1921, [w:] Kwartalnik Nauki i Techniki 2001, nr 46/1, s. 57-100.

Aneks

Wykaz wykreślonych map działań bojowych Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918-1920 i 1939 r. na wystawę „Uzbrojone rzeki. Flotyllie niepodległej” dla Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Mapy działania jednostek Flotylli Wiślanej w sierpniu 1920 r.

1. Bitwa Warszawska 1920. Położenie i zamiary stron, przebieg działań 12-19 sierpnia 1920 r. (mapa strategiczna skala 1:1500 000 z 4 załącznikami);
2. Bój statku Sobieski pod Górą Kalwarią 14.08.1920 r. Zniszczenie przeprawy 8 DS/16 Armii (mapa działań taktycznych);
3. Boje jednostek 2 dSU FW pod Nieszawą i Bobrownikami 9.00 -18.00 dn. 14.08.1920 r. (mapa działań taktycznych);
4. Działanie jednostek 3 dSO i 4 dMU pod Włocławkiem 17.08 1920 r. (mapa działań taktycznych);
5. Działanie jednostek Flotylli pod Dobrzyniem 18.08.1920 r. (mapa działań taktycznych);
6. Boje jednostek 3 dSU i 4 dMU FW w obronie Płocka 18.08.1920 r. (mapa działań taktycznych);
7. Rejon działania 3 bm w obronie Torunia 20-22.08.1920 r. (mapa działań taktycznych);
8. Dyslokacja dowództwa i jednostek remontowanych FW w Modlinie (mapa taktyczna); Po-dział administracyjno-operacyjny i skład marynarki o okresie Bitwy Warszawskiej (szkic).

Mapy i szkice działania jednostek Flotylli Pińskiej

w okresie lipiec 1919 - maj 1920 r.

9. Walki o Petryków 17-19.09.1919 r. (mapa działań taktycznych);
10. Walki pod Dawidgródkiem 3.08-6.08.1919 r. (mapa działań taktycznych);
11. Walki o Dernowicze 17-18.04.1920 r. (mapa działań taktycznych);
12. Walki 22 pułku piechoty i Flotylli Pińskiej nad Uborcią – zima 1919-1920 r. (mapa działań taktycznych)
13. Działania Flotylli 23.08.- 10.09.1919 r. (mapa działań taktycznych z załącznikiem);
14. Boje pod Tulgowiczami i Łomaczami 11.04-13.04.1920 r. (mapa działań taktycznych);
15. Walki 34 pp i jednostek FP pod Łomaczami 13.04.1920 r. (szkic działań taktycznych);
16. Działania 34 pp – marzec-lipiec 1919 r. (mapa działań taktycznych);
17. Bój o Horodyszczce 4 kp/34pp 3.07.1919 r. (mapa działań taktycznych);
18. Walki o Łuniniec 6-10.07.1919 r. (mapa działań taktycznych);
19. Bój 3 bp/34 pp i jednostek FP pod Petrykowem 17-19.09.1919 r. (mapa działań taktycznych);
20. Działania 9 DP i FP nad Uborcią i na Ptycz w październiku 1919 r. (mapa działań taktycznych);
21. Manewr i uderzenie Grupy Taktycznej 9 DP i FP na Czarnobyl 25-27.04.1920 r. (mapa działań taktycznych);
22. Zdobycie Czarnobyla 27.04.1920 r. (mapa działań taktycznych);
23. Bój pod Czarnobylem 27.04.1920 r. (szkic działań taktycznych);
24. Działania bojowe 9 Dywizji Piechoty i Flotylli Pińskiej wzdłuż Prypeci w okresie październik 1919 - kwiecień 1920 (mapa operacyjna 1: 250 000 z 3 załącznikami);
25. Działania wydzielonych grup wojsk na kierunku wschód kwiecień-czerwiec 1920 r. (mapa strategiczna 1:800 000);

Mapy działania Oddziału Wydzielonego rzeki „Wisła” we wrześniu 1939 r.

26. Dyslokacja jednostek OW „Wisła” w dniu 01.09.1939 r. do godz. 8.00 (mapa taktyczna – kolor);
27. Dyslokacja jednostek OW „Wisła” w dniu 01.09.1939 r. do godz. 8.00 (mapa taktyczna z załącznikiem – czarno-biała);
28. Dyslokacja jednostek OW „Wisła” w dniach 01.09.- 02.09.1939 r. Odpieranie nalotów na most i port (mapa działań taktycznych);
29. Bój jednostek OW „Wisła” w dniu 03.09.1939 r. Osłona przepraw przez Wisłę oddziałów Pomorskiej BK (mapa działań taktycznych z załącznikiem);
30. Atak jednostek OW „Wisła” na przeprawę w rejonie Topolna w dn. 4/5.09.1939 r. godz. 23.00-1.00 (mapa działań taktycznych);
31. Aktywność jednostek OW „Wisła” w rejonie Fordon-Toruń w dniach 2/7.09.1939 r. (mapa działań taktycznych)
32. Odpieranie przez jednostki OW „Wisła” nalotów na Toruń w dniach 5.09-07.09.1939 r. (mapa działań taktycznych);
33. Działania OW „Wisła” w dniach 8.09-10.09.1939 r. (mapa działań taktycznych);
34. Przejście KU-30 do Modlina i walki w dn. 11.09.-29.09.1939 (mapa działań taktycznych);
35. Odpieranie przez jednostki OW „Wisła” nalotów na most we Włocławku w dniu 08.09.1939 r. w godz. 12.00-15.00 (mapa działań taktycznych);
36. Bój jednostek OW „Wisła” pod Włocławkiem w dniu 09.09.1939 r. (mapa działań taktycznych);
37. Samozatopienie jednostek pod Drwałami, przedarcie się KU-30 przez blokadę w Wyszogrodzie, naprawa kutra pod Czerwińskiem, przejście do Modlina w dniu 10.09.1939 r. w godz. 16.20-20.30 (mapa działań taktycznych);
38. Samozatopienie jednostek OW „Wisła” pod Drwałami. Pokonanie niemieckiej blokady pod Wyszogrodem przez KU-30 (mapa działań taktycznych);
39. Działanie kutra KU-30 w obronie Modlina w dn. 11.09.-29.09.1939 r. (mapa działań taktycznych)

Mapy działania Flotylli Rzeczej we wrześniu 1939 r.

40. Rozwinięcie taktyczne Oddziału Wydzielonego rzeki Prypeć (mapa taktyczna z załącznikiem);
41. System OPL mostów w rejonie odpowiedzialności operacyjnej Flotylli Rzeczej w dniach 1-10 września 1939 r. (mapa działań taktycznych);
42. Obrona Mostów Wolańskich przez jednostki Flotylli Rzeczej we wrześniu 1939 r. (mapa działań taktycznych);
43. Działania 2 dywizjonu Bojowego Flotylli Rzeczej w rejonie Mostów Wolańskich w dniach 18-19 września 1939 r. (mapa działań taktycznych);
44. Działania jednostek Flotylli Rzeczej przy mostach w Horodyszczu w dniach 5-20.09. 1939 r. (mapa działań taktycznych);
45. Samozatopienie jednostek Flotylli Rzeczej w rejonie Sytnicy, Nyrczy i Przewozu Łachowskiego 17 września 1939 r. (mapa działań taktycznych);
46. Bój o Pińsk, samozatopienie jednostek pomocniczych i ewakuacja zespołu kmdr. ppor. Stefana Kamińskiego na Kanał Królewski 20 września 1939 r. (mapa działań taktycznych);
47. Działania bojowe i samozatopienie jednostek Flotylli Rzeczej na rubieży Pińsk-Stetyczów-Pohost Zarzeczny w dniach 17-21 września 1939 r. (mapa działań taktycznych);
48. Samozatopienie jednostek Flotylli Rzeczej Pod Kuźliczynem 21 września 1939 r. (mapa działań taktycznych);
49. Dyslokacja, działania bojowe i samozatopienie jednostek Flotylli Rzeczej we wrześniu 1939 r. (mapa operacyjna z załącznikiem).

Formacje rzeczne Wojsk Ochrony Pogranicza w ochronie zachodniej granicy PRL, 1945-1951

River units of the Border Guard Army in the protection of the Polish People's Republic in years 1945-1991

Przedstawiono stan przestępczości na granicy zachodniej, zadania Wojsk Ochrony Pogranicza, organizację służby, stan posiadania jednostek pływających, ich charakterystykę, a także przebieg procesu szkolenia żołnierzy tej formacji, którzy pełnili służbę w pododdziałach rzecznych ochraniających zachodnią granicę państwową PRL na Odrze w latach 1945-1991.

The state of crime and incidents on the western border of Poland have been presented here, as well as the tasks of Border Guard Army, theirs organization of the service, ships with technical data and the training process of soldiers in this formation, who were serving in river units during protecting the western border of the Polish People's Republic on the Oder river in years 1945-1991.

Wstęp

Od chwili powstania Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP-13 września 1945 r.) do ich rozwiązania (15 maja 1991 r.) żołnierze tej formacji realizowali zadania związane z ochroną granicy państwowej PRL na lądzie, morzu i wodach śródlądowych¹. Do chwili obecnej badacze zajmujący się tą problematyką stosunkowo rzadko zajmowali się działalnością służbową żołnierzy tej formacji w ochronie granicy zachodniej PRL². Tylko w ograniczonym zakresie prezentowano wykorzystanie jednostek pływających WOP w ochronie tej granicy na wodach śródlądowych³. Poniżej zaprezentowano genezę i rozwój jednostek pływających, wykorzystywanych w tej formacji w ochronie granicy zachodniej (PRL-NRD), na wodach śródlądowych w drugiej połowie XX w.

1 J. Prochwicz, *Wojska Ochrony Pogranicza 1945-1965. Wybrane problemy*, Naukowe Wydawnictwo Piotrkowskie, Piotrków Trybunalski 2011, s. 1-563; H. Łach, *System ochrony polskiej granicy państwowej w latach 1989-2004*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn 2013, s. 1-550; I. Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza w systemie ochrony i obrony granicy morskiej Polski w latach 1965-1991*, Wydawnictw Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk 2015, s. 1-480.

2 Patrz: M. Stefaniak, *Działalność aparatu represji na zachodnim pograniczu Polski w latach 1945-1950*, Szczecin 2008, Wydawnictwo IPN, s. 1-197.

3 T. Górski, *Dywizjon Rzeczny Szczecin*, w: *Morze, Statki i Okręty*, 2007, nr 5, s. 26-33; T. Górski, *Próby organizacji flotylli rzecznych w PRL*, s. 275-293 (odpis w posiadaniu autora).

I Charakterystyka granicy państwowej PRL i przestępczości granicznej na granicy zachodniej

Ogólna długość granicy państwowej PRL wg dokumentów delimitacyjnych do roku 1991 wynosiła 3397,758 km (100%). Z tego przypadała na granicę: morską 98,500 km, polsko-rosyjską - 1 228,958 km, polsko-czechosłowacką - 1 309,900 km i polsko-niemiecką - 460,400 km⁴.

Na odcinku granicy zachodniej, pomiędzy PRL a NRD blisko 40% jej długości (184 km) zabezpieczali żołnierze strażnic rzecznych WOP.

W drugiej połowie XX w. granica zachodnia odgrywała ważną rolę w systemie bezpieczeństwa Polski, m. in. ze względu na występujące tu zagrożenie przestępczością graniczną. Np. na przełomie lat 50. i 60. skuteczność zwalczania przestępczości granicznej⁵ przez żołnierzy jednostek WOP na tej granicy (na tle innych jednostek wojskowych tej formacji) była najwyższa.

Skuteczność zwalczania przestępczości granicznej na granicy zachodniej PRL na przełomie lat 50. i 60. XX w.

| Lp. | Granica PRL | Wskaźnik skuteczności zwalczania przestępczości granicznej w danym roku w % | |
|-----|-------------------------------|---|------|
| | | 1959 | 1960 |
| 1. | Granica zachodnia (PRL-NRD) | 80 | 78 |
| 2. | Granica morską | 64 | 76 |
| 3. | Granica południowa (PRL-CSRS) | 70 | 64 |
| 4. | Granica wschodnia (PRL-ZSRR) | 36 | 43 |

Źródło: ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1607, t. 41, Ocena stanu ochrony granicy w 1960 r. oraz zabezpieczenia tej ochrony w zakresie szkolenia wojsk oraz pracy sztabów i niektórych służb, s. 3.

Również w latach późniejszych, na przełomie lat 60. i 70. na granicy zachodniej PRL występowało znaczne nasilenie przestępczości granicznej⁶. Np. tylko okresie od 1 października do 30 marca w latach 1969/1970 i 1970/1971 odnotowano na niej ogółem spadek nasilenia przestępczości granicznej z 54 do 50 przypadków nielegalnych przekroczeń granicy (npg). W tym czasie najwięcej npg stwierdzono na odcinkach granicy PRL-NRD ochraniających przez strażnice patrolowe WOP (25 i 21).

Nieco mniej npg (18 i 24) stwierdzono na odcinkach granicy PRL-NRD ochraniających przez strażnice techniczne WOP (18 i 24).

4 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2083, t. 4, Pismo szefa Sztabu WOP płk. dypl. F. Stramika do kierownika zakładu IV Wojskowego Instytutu Historycznego w Warszawie, s. 1-54.

5 Wskaźnik skuteczności ochrony granicy państwowej (w %) funkcjonował w formacji WOP, przy dokonywanych okresowo (kwartalnie, półrocznie, rocznie) ocenach stanu zagrożenia granicy państwowej na poszczególnych odcinkach granicy. Wskaźnik ten obliczano mnożąc liczbę zatrzymanych osób za przestępstwa graniczne na danym odcinku granicy przez 100, a otrzymany wynik dzielono przez liczbę wszystkich osób, które popełniły przestępstwa graniczne na tym odcinku. Wskaźnik ten był zawsze mniejszy lub równy 100%; I. Bieniecki, Przestępczość graniczna na polskim wybrzeżu w drugiej połowie XX wieku, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk 2012, s. 152-153.

6 Nasilenie przestępczości granicznej (w %) to liczba popełnionych nielegalnych przekroczeń granicy (npg) w ocenianym okresie w stosunku do npg dokonanych w analogicznym okresie roku ubiegłego (wzrost lub spadek nasilenia npg w %). Wskaźnik ten obowiązywał w WOP przy dokonywanych okresowo (kwartalnie, półrocznie, rocznie) ocenach stanu zagrożenia granicy państwowej na poszczególnych odcinkach granicy. Był on zawsze mniejszy, równy lub większy od 100%.

W tym czasie najmniej prób npg odnotowano na odcinkach granicy zachodniej PRL ochrania-nych przez strażnice rzeczne WOP (11 i 5).

Wypracowany przez WOP w ciągu ponad 45. lat (1945-1991) funkcjonowania tej formacji system ochrony granicy państwowej PRL okazał się systemem bardzo kosztownym, ale też charakteryzował się wysoką szczelnością. Do ostatniego roku działalności (1991) w jego skład wchodziło kilka różniących się podsystemów (na granicy zachodniej, morskiej, wschodniej i południowej). W ich strukturze występowały w poszczególnych okresach i z różnym natężeniem, w zależności od odcinka granicy:

- liniowa służba graniczna żołnierzy pododdziałów lądowych WOP (w tym również strażnic nadmorskich), realizowana w formie różnorodnych ugrupowań służby granicznej,
- służba operacyjno-rozpoznawczą (zwiadu) tej formacji,
- urządzenia techniczne wykorzystywane na lądzie (np. wieże obserwacyjne i urządzenia podczerwieni),
- lotnictwo rozpoznawcze (Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP),
- system obserwacji i radiolokacyjnego (r./lok.) dozoru WOP (na Wybrzeżu),
- jednostki pływające (WOP i Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza) przeznaczone do działań na polskich obszarach morskich,
- służba niemundurowa („N”) WOP, pełniona w różnych formach przez żołnierzy zasadniczej służby wojskowej w ubiorze cywilnym⁷,
- oraz jednostki pływające wykorzystywane w ochronie granicy zachodniej na wodach śródlądowych PRL⁸.

II Jednostki rzeczne WOP w ochronie granicy zachodniej

Początkowo, po 1945 r. zadania związane z ochroną granicy zachodniej na wodach dolnej Odry oraz na Zalewie Szczecińskim wykonywały załogi strażnic WOP, które były podstawowymi pododdziałami w tej formacji⁹. Jednak w drugiej połowie lat 40. XX w. nie dysponowały one odpowiednim sprzętem niezbędnym do realizacji tych zadań. Dlatego też czyniono starania o sformowanie specjalistycznej jednostki rzecznej tej formacji, przeznaczonej do działań na wodach śródlądowych. Stało się to możliwe dopiero z chwilą podjęcia decyzji dotyczącej zorganizowania dywizjonów WOP, wzorowanych na strukturach Marynarki Wojennej (MW), a nie na strażnicach WOP, jak to zamierzano zrealizować pierwotnie¹⁰.

Chociaż pierwszy projekt wykorzystania jednostek pływających do ochrony polskiej granicy państwowej został opracowany już 14 listopada 1946 r. przez oficera Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej kmdr. por. Romana Kanafoyskiego, to jednak w tym czasie nie doszło do jego realizacji¹¹.

Dopiero po kilku latach nawiązano do tej koncepcji i na początku roku 1949 w ramach formacji WOP utworzono specjalistyczną rzeczna jednostkę wojskową, w postaci nieetatowej Grupy

7 I. Bieniecki, I. Szkurłat, Służba niemundurowa Wojsk ochrony Pogranicza w latach 1958-1991. Wyższy szczebel służby liniowej czy namiastka służby rozpoznawczej? W: *Scripta Historica*, 2017, nr 23, s. 277-298.

8 Z. Jackiewicz, *Wojska Ochrony Pogranicza 1945-1991. Krótki informator historyczny*, Wydawnictwo CSSG, Kętrzyn 1988, s. 1-209.

9 Strażnica WOP była najmniejszym pododdziałem tej formacji, który ochraniał określony, służbowy odcinek granicy państwowej PRL. Do roku 1991 strażnice WOP posiadały zróżnicowaną organizację. Wyróżniano strażnice nadmorskie, lądowe i rzeczne; I. Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza...*, op. cit., s. 61-62; oraz hasło *Strażnica Wojsk Ochrony Pogranicza*, w: *Łeksykon wiedzy wojskowej*, opracowanie zbiorowe pod kier. M. Laprusa, Wydawnictwo MON, Warszawa 1979, s. 417.

10 T. Górski, *Dywizjon...*, op. cit., s. 26.

11 I. Bieniecki, Kmdr por. Roman Kanafoyski i jego projekt wykorzystania jednostek flotyli rzecznej do ochrony i obrony polskich granic, w: *Nautologia*, 2000, nr 2, s. 51-53; wg projektu kmdr. por. R. Kanafoyskiego w skład Flotyli Rzeczej przeznaczonej do ochrony granicy zachodniej miał wchodzić przedwojenny CKU „Nieuchwytny” oraz kuter uzbrojony „KU-6” z Flotyli Rzeczej MW w Pińsku.

Kutrów na Odrze. Początkowo właśnie jednostki pływające tego pododdziału (WOP) realizowały zadania związane z ochroną Zalewu Szczecińskiego i dolnej Odry. W dalszej kolejności-7 lipca 1949 r. utworzono Samodzielny Batalion Kutrów Granicznych w porcie Szczecin.

Natomiast Rieczny Dywizjon Okrętów Pogranicza (RDOP) Szczecin sformowano dopiero w roku 1954 (rozkaz MBP nr 012/WW z 3 sierpnia 1954 r.). Wspólnie z innymi pododdziałami tej formacji realizował on zadania w ochronie granicy zachodniej pomiędzy PRL a NRD na rz. Odrze oraz granicy na Zalewie Szczecińskim¹².

Rozformowanie Riecznego Dywizjonu Okrętów Pogranicza (RDOP) w Szczecinie miało zgodnie z rozkazem dowódcy WOP nastąpić do 30 sierpnia 1960 r. Decyzję tą motywowano potrzebą reorganizacji systemu służby w ochronie granicy państwowej w rejonie Zalewu Szczecińskiego oraz celowym i oszczędnym wykorzystaniem jednostek pływających tej BWOP. W związku z powyższym jednostki pływające, które dotychczas funkcjonowały w strukturze RDOP przekazano do pozostałych dywizjonów¹³.

III Organizacja ochrony granicy zachodniej na odcinkach strażnic rzecznych WOP

1. Organizacja strażnic rzecznych WOP oraz system uzupełniania i szkolenia załóg.

Z chwilą rozwiązania Riecznego Dywizjonu Okrętów Pogranicza w Szczecinie jedynymi pododdziałami dysponującymi jednostkami pływającymi, które wykorzystywano w ochronie granicy zachodniej PRL były strażnice rzeczne WOP. Zgodnie z „Regulaminem służby granicznej, cz. 1” (wprowadzonym do użytku rozkazem MON nr 35/MON z 20 sierpnia 1967 r.) do ochrony granicy państwowej PRL angażowano szereg ugrupowań (elementów) służby, do których należały: patrole graniczne, podsluchy, obserwacje, dozory, posterunki graniczne, zasadzki, patrole pogotowia i zapory¹⁴. Część z tych ugrupowań wykorzystywano także w ochronie granicy zachodniej.

Z końcem dekady lat 60. XX w. w organizacji strażnic rzecznych WOP na granicy zachodniej PRL występowało: dowództwo, cztery drużyny piechoty, drużyna łodzi patrolowych i drużyna obsługi.

W tym czasie w skład drużyn piechoty wchodził żołnierze zasadniczej służby wojskowej (zsw) trzech wcieleń. W miejsce zwalnianych do rezerwy żołnierzy najstarszego wcielenia kierowano żołnierzy wcielenia najmłodszego, którzy byli szkoleni w okresie 5,5 miesiąca w kompanii odwodowej Batalionu Riecznego WOP¹⁵. Dlatego też stan tych drużyn w ciągu całego roku kalendarzowego był w zasadzie zgodny z etatem.

Natomiast skład drużyny łodzi motorowych uzupełniano tylko raz w roku. W październiku każdego roku 50% jej stanu ubywało do rezerwy. Natomiast pozostałe 50% przechodziło kurs doskonalenia przy sztabie batalionu oraz prowadziło prace remontowo-konserwacyjne sprzętu. Poborowi przeznaczeni do uzupełnienia tych drużyn byli wcielani jesienią do plutonu riecznego kompanii odwodowej batalionu, gdzie odbywali trwające 6 miesięcy przeszkolenie (w zasadzie do końca kwietnia). Z chwilą rozpoczęcia sezonu żeglugowego kierowano ich na uzupełnienie drużyn łodzi w strażnicach. Podczas sezonu żeglugowego żołnierze drużyn łodzi patrolowych pełnili intensywną służbę graniczną. W związku z powyższym w tym czasie, poza szkoleniem politycznym, innego szkolenia nie realizowali (wyjątek stanowił ewentualnie udział w ćwiczeniach taktycznych).

12 T. Górski, *Dywizjon...*, op. cit., s. 26-33.

13 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1606, t. 41, Rozkaz dowódcy WOP nr pf 62/OP z 5.05.1960 r. w sprawie rozformowania Riecznego Dywizjonu Okrętów Pogranicza 12. PBWOP, s. 1-2.

14 Regulamin służby granicznej cz. 1, Zasady ogólne, Wydawnictwo MON, Warszawa 1968, s. 34-47.

15 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1840, t. 8, Zasady organizacji i planowania ochrony granicy na odcinkach strażnic łądowych z 20.09.1969 r., s. 13.

Dowódców drużyn piechoty i dowódców drużyn łodzi patrolowych (do czasu obsadzenia tych stanowisk podoficerami zawodowymi) szkolono w Szkole Podoficerskiej przy 12. Pomorskiej BWOP (w Szczecinie), a podoficerów łączności strażnic w Szkole Podoficerskiej przy 15. Bałtyckiej BWOP (w Koszalinie).

W czasie każdej doby operacyjnej, do służby granicznej na rzekach angażowano trzy drużyny piechoty, natomiast czwarta drużyna odbywała tylko szkolenie¹⁶.

Odcinek strażnicy rzecznej składał się:

- pasa wód granicznych¹⁷,
- pasa drogi granicznej¹⁸,
- obszaru strefy nadgranicznej¹⁹.

Ponadto odcinek tej strażnicy dzielono na:

- sektory obserwacji dziennej (z wieżą obserwacyjną na każdym sektorze),
- odcinki dozorów rzecznych,
- strefy zagrożenia.

W strażnicach rzecznych WOP, podobnie jak w pododdziałach granicznych na innych odcinkach granicy państwowej, służbę graniczną organizowano z uwzględnieniem warunków pogodowych panujących na obszarze Polski. Dlatego przy jej organizacji wyodrębniano dwa podokresy:

- wiosenno-letni (od 1 maja do 31 października),
- oraz jesienno-zimowy (od 1 listopada do 30 kwietnia).

Taki podział był spowodowany faktem występowania zróżnicowanego zagrożenia granicy w poszczególnych porach roku kalendarzowego. Ze względu na panujące warunki atmosferyczne większe zagrożenie przestępczością graniczną, generalnie na wszystkich odcinkach granicy, występowało w okresie wiosenno-letnim, a mniejsze w okresie jesienno-zimowym²⁰.

2. Organizacja ochrony granicy w okresie wiosenno-letnim (od 1 maja do 31 października)

A. W porze dziennej

Granice zachodnią ochraniało poprzez prowadzenie obserwacji z wież obserwacyjnych, przez żołnierzy ugrupowań (elementów) służby WOP²¹.

¹⁶ Ibidem, s. 14.

¹⁷ Wodami granicznymi były rzeki i jeziora, które przecinała lub którymi przebiegała linia granicy państwowej, zob. Regulamin służby granicznej..., op. cit., s. 6.

¹⁸ Pas drogi granicznej. Mając na względzie ochronę granicy państwowej ustalono w PRL podział pogranicza na: pas drogi granicznej, strefę nadgraniczną oraz pas graniczny, który obowiązywał do 15.05.1991 r. Pasem drogi granicznej był obszar o szerokości 15 m licząc od linii granicy państwowej na lądzie lub od wodnych urządzeń ochronnych wód granicznych (wały ochronne, zapory, śluzy itp.) oraz brzegu morskiego w głąb kraju. W sytuacjach gdy wymagały tego właściwości terenu lub przebieg linii granicy, prezydium wojewódzkiej rady narodowej mogło, na wniosek organów WOP, rozszerzyć pas drogi granicznej do 100 m. Pas drogi granicznej służył organom WOP do realizacji czynności związanych z ochroną granicy państwowej oraz do budowy urządzeń granicznych. Przebywanie na pasie drogi granicznej lub dokonywanie w tym obszarze jakichkolwiek czynności bez zezwolenia organów WOP było zabronione. Zakaz ten nie dotyczył turystów i wczasowiczów korzystających z otwartych dla ruchu szlaków turystycznych przebiegających wzdłuż linii granicy lub pasem drogi granicznej oraz z udostępnionych plaż i kąpielisk. Zobacz Regulamin służby granicznej..., op. cit., s. 6-7.

¹⁹ Strefa nadgraniczna obejmowała obszar o szerokości do 6 km licząc od linii granicy na lądzie lub brzegu wód granicznych albo brzegu morskiego-w głąb kraju. Szerokość strefy nadgranicznej ustalały organy prezydiów wojewódzkich rad narodowych w porozumieniu z organami WOP, zob. Regulamin służby granicznej..., op. cit., s. 7.

²⁰ Zobacz I. Bieniecki, I. Szkurłat, Przystępczość graniczna..., op. cit., s. 1-210.

²¹ Elementem służby granicznej (inaczej ugrupowaniem) był jeden lub więcej uzbrojonych żołnierzy WOP wyznaczonych do ochrony granicy państwowej. Elementami służby granicznej były: patrole graniczne, podsłuchy, obserwacje, dozory, postęunki graniczne, zasadzki, patrole pogotowia. Zobacz Regulamin służby granicznej..., op. cit., s. 25.

W tym celu, do lat 70., na granicy zachodniej wybudowano 52 wieże (do połowy roku 1970 - 100%), w tym 2 Posterunki Obserwacji Wzrokowo Technicznej (POWT-na Wybrzeżu)²².

Wieże obserwacyjne o konstrukcji stalowej były podporządkowane pododdziałom granicznym WOP (strażnikom), które funkcjonowały na odcinkach poszczególnych BWOP. Największą liczbą wież obserwacyjnych dysponowały n.w. jednostki tej formacji:

- Łużycka BWOP-24 (47%-m.p. Lubań Śląski),
- Lubuska BWOP-14 (27,5%-m.p. Krosno Odrzańskie),
- Pomorska BWOP-13 (25,5%-m.p. Szczecin)²³.

Natomiast do celów interwencyjnych na rzekach wykorzystywano łodzie patrolowe. Dlatego też w porze dziennej jedna łódź WOP stale znajdowała się w stanie gotowości do natychmiastowego wypłynięcia. W organizacji służby granicznej szczególną uwagę zwracano na zapewnienie dopływu informacji od ludności zamieszkującej strefę nadgraniczną (w ramach współpracy z ludnością cywilną pogranicza)²⁴.

B. W porze nocnej

Granice zachodnią ochraniało w następujący sposób:

- w godzinach wieczornych wysyłano wzdłuż brzegu rzeki patrol WOP²⁵ z psami patrolowymi²⁶, celem sprawdzenia skrytych podejść do brzegu,
- w nocy brzeg rzeki zabezpieczano podsłuchami²⁷ i patrolami WOP, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc najbardziej dogodnych do sforsowania rzeki, natomiast na rzece wystawiano dozory.

22 POWT-posterunek obserwacji wzrokowo technicznej WOP. Wieża obserwacyjna WOP wykorzystywana na Wybrzeżu, na której pełniło służbę ugrupowanie (element służby) żołnierzy WOP. Na jej wyposażeniu znajdowały się środki obserwacji wzrokowej (lunety i lornetki), środki obserwacji technicznej (stacje r./lok.) oraz środki łączności zob. I. Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza...*, op. cit., s. 122-134.

23 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1841, t. 9, Informacja o węzłowych problemach ochrony granic państwowych PRL nr 03156 z 26.06.1970 r., s. 27.

24 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1840, t. 8, *Zasady...*, op. cit., s. 14.

25 Patrol graniczny był ugrupowaniem służby granicznej, który wykonywał zadanie po wyznaczonej trasie lub na określonym odcinku granicy państwowej, łącząc ruch z obserwacją i nadsluchiowaniem. Patrol graniczny wyznaczano w celu realizacji następujących zadań:

- sprawdzenia pasa kontrolnego;
- zabezpieczenia ważnych kierunków lub odcinków dogodnych do przekroczenia granicy, leżących w terenie pokrytym, po ciętym i trudnym do zabezpieczenia z jednego punktu;
- kontroli znaków i urządzeń granicznych;
- prowadzenia rozpoznania.

Patrol graniczny w zależności od warunków i zadania mógł pełnić służbę: pieszo, na nartach, na łodziach i pojazdach mechanicznych. W portach morskich w zależności od potrzeb i rozmieszczenia statków mogły być stosowane patrole na łodziach. Skład tego patrolu nie mógł być mniejszy niż dwóch żołnierzy, zob. *Regulamin Służby Granicznej...*, op. cit., s. 34; I. Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza...*, op. cit., s. 92; *Regulamin Służby Granicznej...*, op. cit., s. 117-18; a także hasło *Patrol graniczny*, w: *Leksykon wiedzy wojskowej...*, op. cit., s. 298.

26 Zobacz I. Bieniecki, *Potrzeba chwili czy wyższa konieczność? Szkolenie i wykorzystanie psów służbowych w ochronie granicy w latach 1945-1991 w świetle dokumentów Wojsk Ochrony Pogranicza, w: Człowiek w relacji do zwierząt, roślin i maszyn w kulturze*, T. 2 *Od humanizmu do posthumanizmu*, red. J. Tymieniecka – Suchanek (materiały z konferencji zorganizowanej w Sosnowcu), Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2014, s. 411- 423.

27 Podsłuch to ugrupowanie służby granicznej, które stosowano w wyznaczonym miejscu, a swoje zadanie żołnierze wykonywali przez nasłuchiwanie i obserwację. Podsłuch wystawiano najczęściej w nocy, w terenie pokrytym i urozmaiconym. Do zadań żołnierzy wchodzących w skład podsłuchu należało:

- niedopuszczenie do nielegalnego przekroczenia granicy (npg) na kierunkach wykorzystywanych przez przestępców albo dla zbadania rzeczywistej aktywności określonych kierunków;
- zamknięcia wąskich przejść, które były trudne do obejścia, a możliwe do zabezpieczenia przez żołnierzy podsłuchu,
- nadzorowania obiektów, podejść do miejscowości, prac wykonywanych w pobliżu granicy oraz jednostek pływających na wodach granicznych. Żołnierze wchodzący w skład podsłuchu zajmowali i opuszczali swoje stanowiska pojedynczo i skrycie, zob. *Regulamin służby granicznej...*, op. cit., s. 37-39.

C. Wykorzystanie łodzi patrolowych WOP w służbie granicznej.

Motorowe łodzie patrolowe wykorzystywano do wykonywania następujących zadań:

- pełnienia służby dozoru stałego i ruchomego,
- dyżurów,
- konwojowania, blokowania i kontroli środków pływających,
- przewozów ugrupowań służby i osób,
- kontroli elementów służby,
- realizacji innych zadań służbowych.

Służba dozoru polegała na patrolowaniu określonego odcinka granicy oraz prowadzenia obserwacji powierzchni rzeki i jej brzegów.

Dozór stały stosowano głównie na kierunkach trudnych do zabezpieczenia od strony lądu, które wymagały ochrony.

Dozór ruchomy stosowano na odcinkach mniej zagrożonych.

Do składu ugrupowania (elementu) służby na motorowej łodzi patrolowej wyznaczano dwóch uzbrojonych żołnierzy WOP. Jeden z nich pełnił służbę w drużynie motorowych łodzi patrolowych i posiadał przeszkolenie w zakresie obsługi łodzi i prowadzenia nawigacji, natomiast drugi żołnierz pełnił służbę w składzie drużyny piechoty.

Wszystkie motorowe łodzie patrolowe, które pełniły służbę w ochronie granicy były wyposażone w przenośne radiotelefony. W łodziach tych instalacje anteny i kabli łączących były zamontowane na stałe, natomiast aparaturę podłączano tylko na czas pełnienia służby.

3. Organizacja ochrony granicy w okresie jesienno-zimowym (od 1 listopada do 30 kwietnia)

A. W porze dziennej

Granicę zachodnią ochraniało przez prowadzenie obserwacji²⁸ z wież obserwacyjnych²⁹.

B. W porze nocnej

W godzinach przedwieczornych i wczesno-rannych wysyłano wzdłuż brzegów rzek patroli WOP, w celu wykrycia ewentualnych śladów na zalodzonej i zaśnieżonej brzegu. W tym okresie wprowadzono ścisły reżim w pasie drogi granicznej. W okresie nocy patrolowano najbardziej zagrożone odcinki.

C. Organizacja łączności

W strażnicach rzecznych organizowano łączność przewodową i łączność radiową UKF.

Łączność przewodowa była rozbudowana wzdłuż całej linii granicznej i służyła do uzyskiwania połączeń pomiędzy strażnicą a ugrupowaniami służby WOP na lądzie, a także z załogami łodzi dobijającymi do brzegu.

Łączność radiowa UKF była organizowana przy wykorzystaniu radiotelefonów stacjonarnych oraz przenośnych i była przeznaczona do pracy z załogami łodzi znajdującymi się na wodzie.

W organizacji tej łączności obowiązywały następujące zasady:

- radiotelefony przenośne zainstalowane na łodziach włączano co 20-30 min dla sprawdzenia łączności oraz przekazania ewentualnych meldunków lub otrzymania dodatkowych poleceń,

²⁸ Obserwacja była jednym z ugrupowań służby granicznej i prowadzono ją z wieży obserwacyjnej lub z doraźnego zamaskowanego stanowiska naziemnego, zob. Regulamin Służby Granicznej..., op. cit., s. 39.

²⁹ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1840, t. 8, Zasady..., op. cit., s. 15.

- radiotelefon stacjonarny zainstalowany w straźnicy WOP znajdował się na ciągłym nasłuchu, przez cały czas przebywania łodzi na wodzie i w każdej chwili był przygotowany do odbioru meldunków od załóg łodzi.

Ponadto obowiązywała zasada, iż żadna łódź nie miała prawa przebywania na wodzie bez ustalonej łączności ze straźnicą.

W celu zapewnienia ciągłej pracy i dobrej łączności wszystkie straźnice rzeczne dysponowały zapasowymi radiotelefonami stacjonarnymi i przenośnymi, a także samochodowymi, przeznaczonymi dla samochodu straźnicy na wypadek prowadzenia działań granicznych³⁰.

D. Organizacja służby granicznej wzmocnionej

Wzmocnienie służby granicznej mogło być wprowadzone w dwóch następujących sytuacjach³¹.

W okresie stałej gotowości bojowej:

- w przypadku uzyskania informacji o mającym nastąpić npg, przy braku danych co do miejsca przekroczenia,
- w związku z określoną sytuacją wewnętrzną lub międzynarodową.

W związku z wprowadzeniem stanu podwyższonej gotowości obronnej.

Wzmocnienie służby realizowano przez zastosowanie nw. przedsięwzięć.

a) Na odcinkach straźnic wszystkich typów:

- wprowadzenie lub wzmocnienie kontroli ruchu osobowego w strefie nadgranicznej,
- zintensyfikowanie pracy na zapleczu,
- podwyższenie gotowości alarmowej sił i środków straźnicy,
- wstrzymanie dla żołnierzy przepustek, urlopów i dni wolnych,
- zintensyfikowanie kontroli pełnienia służby,
- przerwanie szkolenia ogólnowojskowego i wykorzystanie tego czasu na potrzeby służby.

b) Na odcinkach straźnic posiadających pas kontrolny³²:

- przez zwiększenie częstotliwości sprawdzania pasa kontrolnego.

c) Na odcinkach straźnic technicznych:

- przez zwiększenie nasilenia obsługi i nadzoru technicznego nad urządzeniami technicznymi celem zagwarantowania ich maksymalnej sprawności.

Ponadto Sztaby BWOP musiały posiadać dokładne rozliczenie ilości żołnierzy potrzebnych w każdej straźnicy dla wykonania zadań dodatkowych, w okresie wzmocnienia i tę ilość żołnierzy zamierzano straźnicom przydzielać na czas wzmocnienia.

Natomiast zabronione było zwiększanie w okresie wzmocnienia ilości godzin służby dla żołnierzy w okresie doby.

³⁰ Ibidem, s. 18.

³¹ Ibidem, s. 25.

³² Na początku roku 1962 wszystkie jednostki WOP utrzymywały łącznie 956,4 km bieżących pasa kontrolnego, co w przeliczeniu na powierzchnię wynosiło 684,5 ha. W celu zachowania ciągłej przydatności służbowej pasa kontrolnego w jednostkach WOP należałoby w ciągu każdego roku kalendarzowego przeciętnie dokonywać: trzykrotnego orania, trzydziestokrotnego bronowania i dziesięciokrotnego kultywatorowania, patrz: ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1608, t. 5, Notatka służbowa mjr. A. Iżyńca nr pf 319 z 13.02.1962 r. w sprawie utrzymania i konserwacji pasa kontrolnego przez jednostki WOP, s. 1.

IV Uwarunkowania wykorzystania jednostek pływających WOP w ochronie granicy zachodniej PRL

A. Jednostki pływające WOP w ochronie granicy zachodniej

Ponieważ Odra była rzeką graniczną, w związku z tym po rozwiązaniu RDOP (w połowie 1960 r.) do jej ochrony nadal wykorzystywano jednostki pływające. W tym celu na odcinku 184 km (40% całej granicy zachodniej) ochronę granicy zachodniej (PRL-NRD) organizowano przy wykorzystaniu strażnic rzecznych WOP, które dysponowały motorowymi łodziami patrolowymi i kutrami rzeczными. Ponadto w porze dziennej stosowano też obserwację. Początkowe trudności w organizacji tej służby były spowodowane brakiem odpowiedniego taboru pływającego.

Kwestię zakupu odpowiednich środków przeprawowych dla strażnic WOP na granicy zachodniej rozpatrywano już na początku dekady lat 60. XX w. Potwierdzają to pisma jakie przesłano z jednostek WOP na tej granicy, do szefa służby saperskiej Dowództwa WOP w Warszawie. Np. 12 lipca 1960 r. pełniący obowiązki szefa Sztabu 8. Łużyckiej BWOP (8. ŁBWOP-Lubań Śląski) stwierdził, że jedną z poważnych przyczyn, która opóźnia prowadzenie wspólnych pościgów na terytorium NRD był brak sprzętu przeprawowego w strażnicach WOP. W wypadku stwierdzenia npg powyższy fakt utrudniał i opóźniał przekazanie danych stronie sąsiedniej o pozostawionych śladach i innych szczegółach niezbędnych do kontynuowania dalszego pościgu. Opóźnienie wspólnej akcji pościgowej było wprost proporcjonalne do odległości miejsca wykrycia śladów npg od mostu drogowego w Zgorzelcu. Im stwierdzone ślady były bardziej oddalone od tego miejsca tym bardziej wspólna akcja pościgowa się opóźniała, bowiem na odcinku operacyjnym Batalionu WOP Zgorzelec innych przejść naturalnych nie było.

W związku z taką sytuacją oceniano, że zaopatrzenie pododdziałów granicznych, nie posiadających naturalnych przejść na stronę sąsiednią (NRD), w sprzęt przeprawowy w znacznym stopniu wyeliminowałyby te trudności. W ten sposób poprawie uległoby zabezpieczenie granicy państwowej, a działania grup pościgowych byłoby bardziej operatywne.

W związku z powyższym dowództwo 8. Łużyckiej BWOP postulowała przydzielenie 10 łodzi t. ŁMN, które miały zostać skierowane do strażnic, celem ochrony granicy³³.

Podobne stanowisko w kwestii zakupu nowych środków pływających prezentowały inne BWOP na tej granicy³⁴.

Jednak już w połowie lat 60. XX w. organizowano ochronę granicy zachodniej przy wykorzystaniu rzecznych łodzi patrolowych. Na odcinkach granicy przebiegającej rzeką zrezygnowano z pasa kontrolnego poprzez jego likwidację, natomiast ochronę granicy realizowano z lustra wody, przy wykorzystaniu posiadanych jednostek pływających WOP. Obsługi rzecznych łodzi patrolowych pełniły służbę w 8 strażnicach Batalionu Rzecznego WOP Słubice od 1 maja do 18 listopada 1966 r., na podstawie wydanych w tym celu wytycznych Sztabu BWOP.

W tym czasie na 42 etatowo posiadane łodzie patrolowe (w Lubuskiej BWOP)-większość, bo aż 40, wykorzystywano bezpośrednio do ochrony tej granicy. Tylko 2 łodzie patrolowe służyły w charakterze łodzi szkoleniowych w Sztabie BWOP³⁵.

W roku 1966 zwiększyła się liczba wykorzystania łodzi-dni w służbie granicznej w stosunku do roku 1965 o 1 728 łodzi-dni (12%). Ponadto w wyniku uzyskania doświadczeń i właściwej eksploatacji w roku tym zmniejszyła się liczba nie wykorzystania łodzi w służbie z 3 497 w roku 1965 do 2 473 w roku 1966, to jest o 1 024 łodzi-dni³⁶.

33 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1606, t. 21, Pismo pf 2390 mjr. M. Światłowskiego do szefa służby inżynierskiej DWOP z 12.07.1960 r., s. 1.

34 ASG w Szczecinie Akta DWOP, sygn. nr 1606, t. 21, Pismo nr pf 2284 szefa Sztabu Lubuskiej BWOP do szefa służby inż.-sap. DWOP z 12.07.1960 r., s. 1.

35 ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2367, t. 2, Pismo pf 6205 szefa Sztabu LBWOP ppłk. Br. Staszczuka do szefa Oddziału Operac.-Szkol. Szefostwa WOP z 12.12.1966 r. s. 1.

36 Ibidem, s. 2.

W sezonie nawigacyjnym roku 1966 w Lubuskiej BWOP na Odrze wykorzystywano 40 łodzi patrolowych, które pływały w ciągu 5 607 łodziodni. Jednak na odcinkach granicy załogi poszczególnych łodzi pełniły służbę z różną intensywnością, a przeciętne wykorzystanie 1 łodzi w służbie granicznej wynosiło 140,2 łodziodni (najmniej 114 łodziodni w strażnicy WOP Rapice a najwięcej-169,2 w strażnicy WOP Odra)³⁷.

Jednak w ocenie tego zagadnienia zwrócono uwagę na trudności związane z wykorzystaniem łodzi w służbie, w sezonie nawigacyjnym roku 1966, spowodowane awariami silników. Na sytuację w tym zakresie wpłynął fakt, że posiadane silniki były już eksploatowane przez 3 okresy nawigacyjne i w wyniku naturalnego zużycia części oraz braku podzespołów zapasowych do tych silników, szeregi łodzi nie można było wykorzystać w służbie granicznej.

Pewną poprawę uzyskano w okresie nawigacyjnym roku 1966 w zakresie postojów łodzi patrolowych spowodowanych awariami łączności przewodowej (teleportów). Było to spowodowane wprowadzeniem okresowej (z przerwami) pracy teleportów, gdzie ugrupowania służby granicznej włączały się do sieci łączności co 0,5 godz.

W sezonie nawigacyjnym tego roku największą liczbę niewykorzystania łodzi w służbie, z tytułu awarii silników, odnotowano w strażnicy WOP Pławidło. Taka sytuacja w tym pododdziale była spowodowana zmianami dowództwa strażnicy, które nie posiadało dostatecznych doświadczeń w zakresie wykorzystania i eksploatacji łodzi patrolowych w służbie. Ponadto w strażnicy tej brak było zawodowego konserwatora, który byłby odpowiedzialny za eksploatację i remont silników.

W strażnicy tej, po zakończeniu sezonu nawigacyjnego dokonano komisyjnego przeglądu stanu technicznego posiadanego sprzętu. Na okres zimy łodzie i silniki zmagazynowano w przeznaczonym do tego pomieszczeniu. Zakonserwowano silniki technicznie sprawne, natomiast silniki wymagające remontu przygotowano do przekazania ich do warsztatów naprawczych w Poznaniu. Łodzie patrolowe po wyschnięciu i oczyszczeniu przygotowano do konserwacji (malowania)³⁸.

Ponadto w okresie letnim w strażnicy WOP Kostrzyn wykonano ze starych pontonów podręczny warsztat w rejonie przystani, przeznaczony do składowania silników i przeprowadzania drobnych napraw. Do końca roku 1966 wszystkie strażnice rzeczne na odcinku batalionu Słubice dysponowały podręcznymi warsztatami w rejonie przystani, które wykonano sposobem gospodarczym.

W sezonie nawigacyjnym roku 1966 Sztab BWOP 2 razy dokonywał sprawdzenia stanu technicznego i konserwacji sprzętu pływającego w strażnicach Batalionu WOP Słubice (w sierpniu i listopadzie). Podczas przeglądu w listopadzie oceniono, że łodzie patrolowe po zakończeniu okresu nawigacyjnego były technicznie sprawne, jednak wymagały usunięcia drobnych usterek i malowania. Stwierdzone uszkodzenia były we własnym zakresie usunięte przez grupy techniczne strażnic. Natomiast 16 silników, w tym 9 o pojemności 250 cm³ i 7 o pojemności 350 cm³, które przepracowały ponad 250 mtg odesłano do remontu średniego do warsztatów w Poznaniu. Pozostałe silniki przy których stwierdzono drobne usterki były remontowane przez grupy techniczne strażnic podczas sezonu zimowego.

W ocenie sezonu 1966 r. uznano, że organizacja służby przy wykorzystaniu rzecznych łodzi patrolowych na odcinku Batalionu WOP Słubice w znacznym stopniu wpłynęła na zmniejszenie wysiłku fizycznego żołnierzy zsw. Poprawił się poziom pełnienia służby granicznej, zaistniały warunki do lepszego odpoczynku żołnierzy, co umożliwiło skuteczniejsze oddziaływanie ze strony personelu zawodowego strażnic w dziedzinie pracy wychowawczej i szkoleniowej³⁹.

37 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2367, t. 2, Zestawienie wykorzystania rzecznych łodzi patrolowych w służbie w okresie nawigacyjnym 1966 r. (maj-listopad) szefa sztabu LBWOP ppłk. Br. Staszczuka z 8.12.1966 r., s. 1.

38 Ibidem, s. 2.

39 Ibidem, s. 3.

Pomimo pozytywów jakie uzyskano przy zastosowaniu urządzeń technicznych w ochronie granicy uwidoczniło się jednak szereg problemów natury obiektywnej, które rzutowały na trudności związane z eksploatacją i wykorzystaniem łodzi w służbie.

Do zasadniczych problemów w tym zakresie zaliczono:

- niesprzyjające warunki nawigacyjne (silne wiatry, mgły, pływające po lustrze wody przedmioty), które były przyczyną licznych awarii sprzętu pływającego, w szczególności silników zaburtowych jak urwanie śrub napędowych i inne;
- brak fachowej obsługi technicznej spowodowany trudnościami kadrowymi (nieobsadzony ruchomy warsztat naprawczy BWOP), który rzutował na stan techniczny posiadanego sprzętu, co było także przyczyną wielu awarii (do końca roku 1966 we wszystkich strażnicach obsadzono etaty podoficerami zawodowymi i nadterminowymi w pionie technicznym);
- występowanie poważnych trudności związanych z remontem przez producenta uszkodzonych silników, co skutkowało niewykorzystaniem łodzi w służbie, oraz brakiem części zamiennych⁴⁰.

Również w kolejnym sezonie nawigacyjnym 1967 r. (w ciągu 7 miesięcy) w 8 strażnicach Batalionu Rzecznego WOP Słubice 9. Lubuskiej BWOP (Krosno Odrzańskie) wykorzystywano do służby granicznej 40 łodzi patrolowych (100%). W tym czasie każda strażnica w tej brygadzie dysponowała przeciętnie 4-6 łodziami. Te jednostki pływające wykorzystywano do pływania w sezonie przeciętnie po kilkaset razy-od 422 w strażnicy Pławidło do 637 w strażnicy Kostrzyn. W skali całej jednostki każdą z łodzi wykorzystywano średnio 115,8 razy. Najmniejszy wskaźnik wykorzystania łodzi posiadała strażnica Pławidło (84,4), a największy strażnica Odra (138,2)⁴¹.

W sezonie nawigacyjnym 1967 r. (od 1 maja do 22 listopada) w 8 strażnicach Batalionu Rzecznego WOP Słubice ochronę granicy organizowano zasadniczo z lądu, w powiązaniu z ugrupowaniami służby z lustra wody na rzecznych łodziach patrolowych, na podstawie wytycznych Sztabu 9. Lubuskiej BWOP.

W tym okresie w 9. Lubuskiej BWOP znajdowały się na stanie nadal 42 rzeczne łodzie patrolowe (wg etatu). Z tej liczby 40 łodzi wykorzystywano bezpośrednio do ochrony granicy natomiast 2 łodzie patrolowe, w charakterze łodzi szkoleniowych znajdowały się w Sztabie BWOP⁴².

W wyniku eksploatacji łodzi i silników przez 4 okresy nawigacyjne zwiększyła się liczba nie wykorzystanych łodzi w służbie z 2 482 w roku 1966 do 3 319 w roku 1967, tj. o 937 łodzi-dni. Zmniejszenie wykorzystania łodzi w służbie było spowodowane reorganizacją ochrony granicy w tym roku, która była realizowana zasadniczo na lądzie, w powiązaniu z ugrupowaniami służby na lustrze wody⁴³.

W drugiej połowie lat 60. XX w. ochronę granicy na Odrze nadal organizowano na podstawie obowiązujących w tym zakresie wytycznych. Do służby granicznej w okresie nawigacyjnym wykorzystywano ogółem 43 łodzie patrolowe z silnikami zaburtowymi. Łodzie te były przydzielone do 8 strażnic Batalionu Rzecznego WOP w Słubicach 9. Lubuskiej BWOP. Okres nawigacyjny w tej jednostce rozpoczęto 2 maja 1968 r. i zakończono 13 listopada 1968 r.⁴⁴

⁴⁰ Ibidem, s. 4.

⁴¹ ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP sygn. nr 2367, t. 2, Pismo pf 5953 z 8.12.1967 do szefa Oddziału Operacyjno-Szkoleniowego Szefostwa WOP oraz Zestawienie wykorzystania rzecznych łodzi patrolowych w służbie w okresie nawigacyjnym 1967 r. (maj-listopad) szefa Sztabu LBWOP ppłk. Br. Staszczuka, s. 1.

⁴² ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2368, t. 2, Pismo pf 5953 szefa Sztabu LBWOP ppłk. Br. Staszczuka do szefa Oddziału Operac.-Szkoleniowego Szefostwa WOP z 8.12.1967 r., s. 1.

⁴³ Ibidem, s. 2.

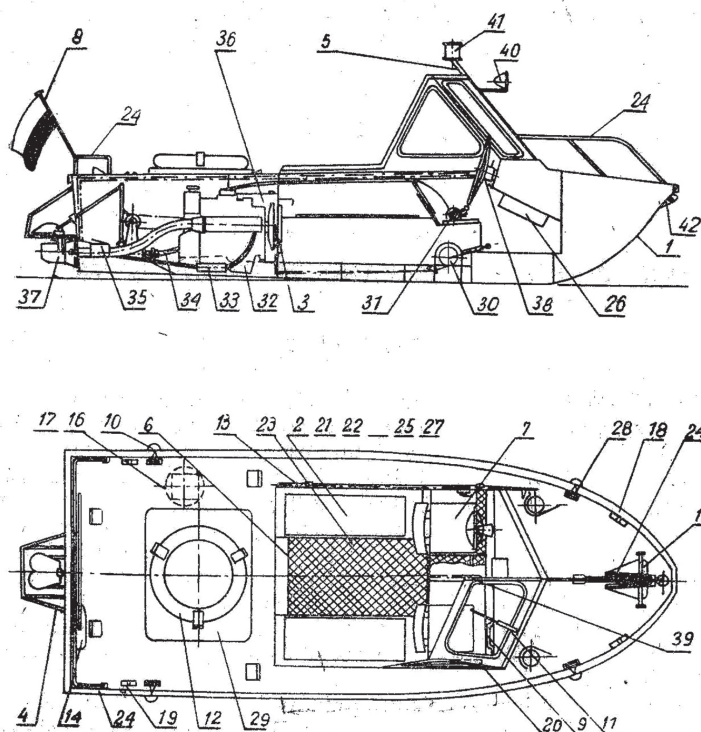
⁴⁴ ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2368, t. 4, Pismo szefa Sztabu LBWOP ppłk. Br. Staszczuka do Szefostwa WOP z 16.12.1968 r., s. 1.

W tym czasie odnotowano wzrost liczby wykorzystanych łodzi-dni w służbie granicznej o 986 w latach 1967-1968 (z 4 634 do 5 620 łodzi-dni). Nastąpiło również znaczne zmniejszenie liczby awarii silników zaburtowych z 1993 w roku 1967 do 97 w roku 1968.

O ile w roku 1967 stwierdzono stały wzrost awarii silników i ogólny spadek wykorzystania łodzi-dni w służbie w porównaniu do lat minionych, to w roku 1968 odnotowano w tym zakresie znaczną poprawę. Przełożeni z 9. Lubuskiej BWOP uznali, że było to możliwe dzięki stałemu podnoszeniu kwalifikacji i doskonaleniu załóg strażnic wydzielonych do obsługi i eksploatacji tych środków technicznych.

W tym okresie do zasadniczych braków zaliczano:

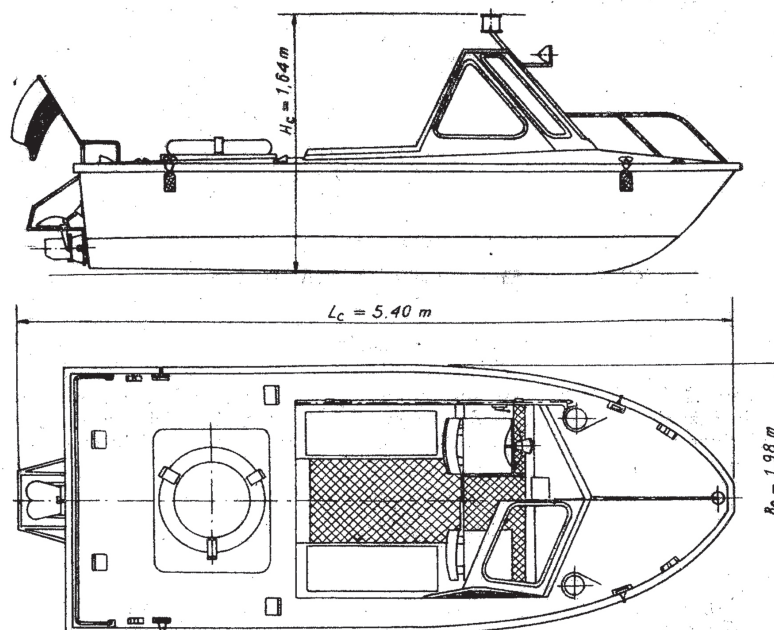
- naturalne zużycie się silników zaburtowych znajdujących się na stanie strażnic rzecznych, które były eksploatowane w pododdziałach przez 5 okresów nawigacyjnych, co skutkowało zużyciem silników i brakiem części zamiennych przez co łodzie były eliminowane ze służby,
- przydzielone rzeczne łodzie nie w pełnym zakresie były przystosowane do warunków pełnienia służby na granicy (mało przestronne wnętrza łodzi, uszkodzenia sprzętu, silniki zaburtowe nie były przystosowane do pracy na wolnych obrotach a zainstalowane oświetlenie reflektorowe, ze względu na mały zasięg, nie spełniało warunków bezpieczeństwa w czasie pływania)⁴⁵.



Rys. 2. Budowa i wyposażenie kutra KR-70S:

1 — kadłub; 2 — pokrywa skrzynia na sprzęt; 3 — pokrywa wiazu w grodzi; 4 — ochrona klapy rewersu; 5 — kolumna masztu; 6 — stopień; 7 — fotel; 8 — flagstok; 9 — uchwyt sztormowy; 10 — odbijacz cylindryczny; 11 — wycieraczka samochodowa; 12 — koło ratunkowe; 13 — bosak; 14 — wiosło; 15 — kotwica; 16 — wiadro; 17 — bańka na oliwę; 18 — półkluza lewa; 19 — półkluza prawa; 20 — gaśnica halonowa; 21 — lina kotwiczna; 22 — lina cumownicza; 23 — greting; 24 — barierka; 25 — koc gaśniczy; 26 — radiotelefon; 27 — pasy ratunkowe; 28 — zaczep—knaga; 29 — pokrywa wiazu w pokładzie; 30 — sterowanie rewersem; 31 — sterowanie obrotami silnika; 32 — silnik Fiat 1500; 33 — system chłodzenia kutra; 34 — linia wałów; 35 — rurociąg wydechowy; 36 — system paliwowy; 37 — pedał strugowodny; 38 — sterowanie pedałkiem; 39 — system żęzowy; 40 — reflektor; 41 — lampa nawigacyjna; 42 — zaczep dziobowy

45 Ibidem, s. 2.



Kuter KR 70

Natomiast w połowie 1970 r. na granicznym odcinku Odry, do służby w ochronie granicy, wykorzystywano łącznie 71 jednostek pływających t. „JASKÓŁKA”. Z ogólnej liczby 71 jednostek pływających (100%) większość stanowiły kutry rozpoznawcze t. KR-70 (64,9%), natomiast łodzie motorowe tylko 45,1% wszystkich środków pływających⁴⁶. Jednak koszt eksploatacji kutrów t. KR był prawie 3 razy wyższy od kosztów eksploatacji wykorzystywanych łodzi (t. „JASKÓŁKA”).

Zestawienie parametrów taktyczno-technicznych jednostek pływających wykorzystywanych na Odrze wg stanu z połowy 1970 r.

| Lp. | Parametry | Kuter KR-70 | Łódź „JASKÓŁKA” |
|--|---|-------------|-----------------|
| 1 | Moc silnika w KM | 62 | 18-24 |
| 2 | Zasięg pływania w km (dla wyporności normalnej pełnej) | 180 | 40 |
| 3 | Prędkość w km/godz. (prędkość maksymalna przy normalnej wyporności na wodzie spokojnej) | 43 | 40 |
| 4 | Wyporność w kg (100% paliwa i 5 osób) | 1 500 | 600 |
| 5 | Zużycie paliwa (benzyny w l/godz.) | 15 | 8 |
| Roczny koszt eksploatacji jednej jednostki pływającej (200 mtg) w zł | | 15 000 | 5 180 |

Źródło: ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1841, t. 9, Informacja o węzłowych problemach ochrony granic państwowych PRL nr 03156 z 26.06.1970 r., s. 27; zobacz też Kuter rozpoznawczy KR-60 i KR-70. Opis i użytkowanie, Wydawnictwo MON, Warszawa 1971, s. 1-131.

⁴⁶ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1841, t. 9, Informacja o węzłowych problemach ochrony granic państwowych PRL nr 03156 z 26.06.1970 r., s. 27.

Natomiast ogólny koszt eksploatacji wszystkich jednostek pływających na granicy zachodniej na przełomie lat 60. i 70. XX w. wynosił 750 000 zł w skali roku.

Cechą charakterystyczną organizacji ochrony granicy zachodniej w końcu roku 1970 było to, że w ramach istniejącego wówczas systemu ochrony granicy pomiędzy PRL a NRD funkcjonowały trzy podsystemy służby granicznej, tj.:

- podsystem służby żołnierzy typowych strażnic patrolowych, który był stopniowo ograniczany,
- podsystem służby strażnic technicznych WOP, wyposażonych w urządzenia sygnalizacyjne podczerwieni, który był systematycznie rozbudowywany i na koniec roku 1970 funkcjonował na odcinkach 18 strażnic o łącznej długości 156,2 km, co stanowiło 34% całej długości granicy polsko-niemieckiej,
- podsystem służby strażnic rzecznych ochraniających odcinek graniczny Odry-184 km, co stanowiło 40% całej długości granicy zachodniej, który był stopniowo usprawniany⁴⁷.

Należy podkreślić, że jednostki pływające do ochrony granicy zachodniej PRL wykorzystywano do rozwiązania tej formacji. Dla przykładu w roku 1982 i 1983 Lubuska BWOP dysponowała wg stanu ewidencyjnego 24 kutrami t. KR-70, z przydziałem 1 600 mtg na wszystkie jednostki w skali całego roku⁴⁸.

B. Organizacja i przebieg szkolenia sterników rzecznych łodzi patrolowych

Posiadanie przygotowanych na odpowiednim poziomie załóg jednostek pływających WOP wymagało odpowiedniej organizacji i prowadzenia cyklicznych szkoleń w tym zakresie. Kursy szkoleniowe dla dowódców łodzi motorowych na granicy zachodniej PRL organizowano już na przełomie lat 50. i 60. XX w. Dla przykładu dowódca 12. Pomorskiej BWOP w Szczecinie otrzymał polecenie zorganizowania takiego kursu podoficerskiego dla 56 elewów rocznika 1939, przy Dywizjonie OP w Świnoujściu w składzie 2 plutonów (dla służby 3-letniej). Kurs trwał 4 miesiące, a szkolenie odbywało się od 8 stycznia do 15 kwietnia 1960 r. wg programu opracowanego przez Oddział Służby Morskiej WOP.

Kandydaci kierowani na ten kurs musieli odpowiadać następującym warunkom:

- być zdolnymi do pełnienia służby liniowej,
- posiadać wykształcenie co najmniej w zakresie 7 klas szkoły podstawowej,
- w zależności od charakteru kursu posiadać odpowiednie przygotowanie zawodowe,
- posiadać zamiłowanie do danej specjalności.

Samo typowanie kandydatów zalecano przeprowadzać przy współdziałaniu szefów wydziałów i służb, do której kandydaci byli przeznaczeni. Po ukończeniu kursu, absolwenci byli całkowicie rozliczani z jednostką szkolącą (dywizjonem OP) i kierowani do dalszego pełnienia służby w pododdziałach granicznych.

Absolwentów kursu dowódców łodzi motorowych można było awansować do stopni podoficerskich dopiero po trwającej 7 miesięcy praktyce, od chwili zakończenia kursu⁴⁹. Podobne szkolenia organizowano także w następnych latach.

Reasumując, należy uznać, że kwestię skutecznej ochrony granicy zachodniej PRL, z wykorzystaniem rzecznych jednostek pływających, dostrzegano już w drugiej połowie lat 40. XX w. Jednak do praktycznego ich zastosowania doszło dopiero po kilku latach. Do roku 1991 ochronę granicy zachodniej PRL-NRD, z wykorzystaniem rzecznych jednostek pływających, realizowano w dwóch podstawowych formach.

47 ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1841, t. 9, Meldunek nr 020020 szefa WOP o stanie ochrony granic i wybranych problemach WOP z 28.11.1970 r., s. 14.

48 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2289, t. 24, Zbiorczy plan eksploatacji maszyn inżynierskich w Lubuskiej BWOP nr pf 1281 z 1.02.1982 r. na rok 1982 oraz pf 3904 z 9.07.1982 r. na rok 1983, s. 1.

49 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1413, t. 11, Wytoczne szefa Sztabu WOP płk. T. Tymickiego w sprawie organizacji szkół podoficerskich i kursów specjalistycznych spośród żołnierzy rocznika 1939, s. 1, 3.

W pierwszym okresie (1949-1960) utworzono specjalistyczną jednostkę WOP-Rzeczny Dywizjon Okrętów Pogranicza, który w tych latach wykonywał ww. zadania.

W drugim okresie, po rozwiązaniu ww. wojskowej jednostki rzecznej, ochrona granicy zachodniej pomiędzy PRL-NRD spoczęła na żołnierzach nadodrzańskich strażnic (rzecznych) WOP, które funkcjonowały w ramach jednego z trzech podsystemów ochrony, wykorzystywanych na tej granicy. Należy stwierdzić, że załogi strażnic rzecznych tej formacji, które dysponowały jednostkami pływającymi po Odrze, stanowiły ważny podsystem zabezpieczenia, przyczyniając się do zapewnienia jej dużej szczelności⁵⁰. Choć w poszczególnych latach udział załóg jednostek pływających WOP, w przeciwdziałaniu npg, był znacznie zróżnicowany, to jednak zatrzymania uciekinierów dokonywane przez żołnierzy tej formacji świadczą o dużym natężeniu przestępczości granicznej występującej na tej granicy⁵¹. Załogi jednostek pływających WOP zadania w ochronie granicy zachodniej PRL realizowały do końca istnienia tej formacji (15 maja 1991 r.), wykorzystując do tego celu coraz nowocześniejsze środki pływające.



50 Bieniecki I., ..., op. cit., s. 1-210.

51 Ibidem, s. 66-67, 79, 101-103, 171-172.

Spis treści

Słowo wstępne

| | |
|--|----|
| Marek Gróbarczyk | 9 |
| Stanisław Januszewski Muzeum Odry- muzeum żeglugi śródlądowej..... | 11 |

1. Flotyle rzeczne świata i Europy

| | |
|---|-----|
| Sławomir Zagórski Zarys dziejów flotylli rzecznych świata..... | 25 |
| Roman Kochnowski Flotylla Dunajska- c. i k. marynarki wojennej..... | 42 |
| Harald Fiedler Cesarsko- Królewska Flotylla Dunaju w pierwszym roku Wielkiej Wojny (1914) | 49 |
| Maciej Wąs Między Kotłas a Archangielskiem. O działaniach wojennych na Dwinie w latach 1918-1919. | 58 |
| Dmitrij Mitiurin „Biała” i „czerwona” flotylla Wołgi w czasie kampanii rzecznej 1918 roku | 68 |
| Aleksander R. Sokołow Sowiecka Flotylla Pińska w obronie Kijowa w czerwcu-wrześniu 1941 roku. | 81 |
| Michal Plavec Bitwa o Dunaj - bitwa o paliwo. Nieznana bitwa powietrzna nad rzeką (kwiecień- maj 1944). | 89 |
| Aleksander Pietrowicz Charnikow Udział Flotylli Dunajskiej w zdobyciu Wiednia | 99 |
| Krzysztof Kubiak Działania Marynarki Wojennej Francji na śródlądowych wodach Wietnamu 1945-1956 | 107 |
| Krzysztof Kubiak Flotylla Rzeczna Wojsk Lądowych Republiki Serbii na tle sił rzecznych Rumunii i Bułgarii | 130 |

2. Kadry polskich flotyll rzecznych

| | |
|---|-----|
| Marek Herma „Książę Polesia”. Komandor Witold Zajączkowski. Ostatni dowódca Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej..... | 151 |
| Antoni E. Komorowski Między morzem a śródlądziem. Głos do wspomnień Świadka Historii -Zygmunta Jasińskiego. | 163 |
| Ireneusz Bieniecki Szkolenie niższego personelu specjalistycznego dla pińskiej Flotylli Rzecznej w latach 1919-1939 | 169 |
| Tadeusz Kondracki Flotyle rzeczne w biografii wybranych oficerów Marynarki II RP. | 182 |
| Rafał Michliński Marynarz, pisarz, ofiara Zbrodni Katyńskiej. Karol Taube (1888-1940) | 198 |
| Adam Ostanek, Agnieszka Jędrzejewska Kresowi marynarze. Błaski i cienie służby we Flotylli Pińskiej (1919-1939)..... | 203 |
| Stanisław Januszewski Lotnicze rodowody marynarzy flotylli rzecznych..... | 212 |
| Mariusz Borowiak Na tropie mordu w Mokranach w 1939 r..... | 220 |
| Stanisław Januszewski Pamięci Kazimierza Kowalczyka..... | 241 |

| | |
|---|------------|
| Julian Bielski | |
| Echa flotyli i Polesia. Marynarz, poeta, kapral..... | 243 |

3. Okręty rzeczne

| | |
|--|------------|
| Krzysztof Rokiciński | |
| Klasyfikacja rzecznych okrętów wojennych państw europejskich..... | 253 |
| Mariusz Borowiak | |
| Monitory typu „B”. Pierwsze okręty zbudowane dla Polskiej Marynarki Wojennej..... | 263 |
| Piotr Semków | |
| Regres, stagnacja czy ewolucja? Uzbrojenie jednostek pływających Flotyli Pińskiej..... | 280 |
| Mariusz Kardas | |
| Polskie flotylice rzeczne do 1939 roku w aspekcie problematyki budowy stałej bazy dla Marynarki Wojennej..... | 288 |
| Andrij Kharuk | |
| Budowa okrętów flotyli rzecznych w stocznich ukraińskich..... | 303 |
| Jakub Marszałkiewicz | |
| Perspektywy wykorzystania śródlądowej barki z pokładem lotniczym jako środka ochrony infrastruktury logistycznej..... | 313 |
| Jacek Bassara | |
| Napędy jednostek rzecznych PMW – poszukiwania i alternatywy..... | 322 |
| Cezary Wawrzyński | |
| Czarnomorsko-bałtyckie kanały Rzeczypospolitej..... | 328 |

4. Polskie flotylice rzeczne w działaniach wojennych

| | |
|--|------------|
| Andrzej Drzewiecki | |
| Flotylice rzeczne w strukturze i planach obronnych II Rzeczypospolitej | 345 |
| Maciej Franz | |
| Zapomniane zwycięstwo na wodach Prypeci..... | 357 |
| Wojciech Włodarkiewicz | |
| Województwo poleskie w kampanii polskiej 1939 roku..... | 368 |
| Andrzej Makowski | |
| Flotylice wiślane 1918 - 1939 - próba oceny ich wojennego użycia..... | 384 |
| Tomasz Neubauer | |
| Źródła do dziejów flotyli rzecznych w zasobach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni..... | 394 |
| Jadwiga Klim | |
| Wystawa czasowa „Uzbrojone rzeki. Flotylice Niepodległej” (Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, 1 grudnia 2018 r. – 1 grudnia 2019 r.)..... | 400 |

5. Lotnictwo i służby

| | |
|---|------------|
| Andrzej Olejko | |
| Lotnicze wsparcie Flotyli „Pińskiego Morza”..... | 413 |
| Tomasz Matuszak | |
| Współpraca aeronautyki wojskowej z flotyllą rzeczną..... | 427 |
| Jerzy Będźmirowski | |
| Łączność we flotyllach rzecznych PMW w okresie międzywojennym..... | 439 |
| Wojciech Mazurek | |
| O sztuce kartografii historyczno- wojskowej..... | 451 |
| Ireneusz Bieniecki | |
| Formacji rzeczne Wojsk Ochrony Pogranicza w ochronie zachodniej granicy PRL, 1945-1951...460 | |