

Rys. Grzegorz Majchrowski

BIULETYN

**CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLENIA
STRAŻY GRANICZNEJ**

im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego

3/2010

KOSZALIN



REDAKTOR NACZELNY

kpt. SG Mariusz Skrzyński

tel. (SG): 66 44 052, tel. (m.) (094) 344 40 52

em@il: mariusz.skrzynski@strazgraniczna.pl

* * *

SEKRETARZ KOMITETU REDAKCYJNEGO

mł. chor. SG Dariusz Krupa

tel. (SG): 66 44 084, tel. (m.) (094) 344 40 84

em@il: dariusz.krupa@strazgraniczna.pl

* * *

REDAKTOR TECHNICZNY

por. SG Jolanta Nadara

tel. (SG): 66 44 098, tel. (m.) (094) 344 40 98

© Wszelkie prawa zastrzeżone

ISSN – 1492 – 2505

WYDAWCA: Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej
im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego

ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 92
75 – 902 Koszalin

<http://www.cos.strazgraniczna.pl>

OPRACOWANIE I SKŁAD: mł. chor. SG Dariusz Krupa
Komitet Redakcyjny Biuletynu COS SG Koszalin

OKŁADKA: Grzegorz Majchrowski

STRONA TYTUŁOWA: 1994r. – Poczta Główna w Koszalinie.

DRUK: Sekcja Wydawnicza Wydziału Opracowań i Wydawnictw COS SG Koszalin

NAKŁAD: egz. 253

Redakcja informuje, że treści i opinie prezentowanych w Biuletynie nie należy łączyć ze stanowiskiem Straży Granicznej i Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Koszalinie.

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY I MATERIAŁY

<i>Paweł DICKERT</i> Szkoła Służby Ochrony Granicy Państwowej Republiki Litwy w Medininkai	s. 5
<i>Grzegorz GORYŃSKI</i> Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej admirałem	s. 10
<i>Krystyna KOSAK – BURCON</i> Nielegalna - legalna migracja na granicy zewnętrznej strefy Schengen ...	s. 13
<i>Wojciech OGRODNICZAK</i> Odpowiedzialność majątkowa funkcjonariuszy SG za szkody wyrządzone w mieniu będącym w dyspozycji SG	s. 21
<i>Marta PERZYŃSKA</i> Emocje i uczucia za kierownicą	s. 30
<i>Andrzej WAWRZUSISZYN</i> Poczucie bezpieczeństwa funkcjonariuszy Straż Granicznej	s. 34

CO NA GRANICY?

<i>Grzegorz GORYŃSKI</i> Nowe patrole Straży Granicznej	s. 47
---	--------------

Z HISTORII OCHRONY GRANIC

Grzegorz GORYŃSKI
Batory, Kaszub, Mazur i Ślązak na Bałtyku. Z historii Flotylli Straży Granicznej II RP s. 67

Oliver GORYŃSKI
Zmagania wojenne na Pomorzu w 1945 roku widziane oczyma uczestnika rekonstrukcji historycznej „Bój o Kołobrzeg” s. 88

Wojciech GROBELSKI
Z cyklu podróże historyczne - propozycje tras dla słuchaczy Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie cz. III s. 91

OŚRODKI SZKOLENIA

Marek ŚWIĘTANOWSKI
Za ocean po naukę s. 109

Redakcja BIULETYNU
Kalendarium s. 113

Paweł DICKERT

*Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej
im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego – Koszalin*

SZKOŁA SŁUŻBY OCHRONY GRANICY PAŃSTWOWEJ REPUBLICKI LITWY W MEDININKAI

W dniach od 27 do 29 czerwca 2010 roku delegacje z Ośrodków Szkolenia Straży Granicznej z Kętrzyna i Koszalina uczestniczyły w obchodach 90 rocznicy utworzenia Służby Ochrony Granicy Państwowej Republiki Litwy. Była to okazja do zapoznania się ze Szkołą przygotowującą kandydatów do służby w ochronie granicy.

Litewska Szkoła znajduje się w Medininkai, miejscowości oddalonej około 26 km od Wilna i 2 km od przejścia granicznego z Białorusią. Ciekawostką jest to, że w gminie Medininkai, spośród 1500 mieszkańców 85% to Polacy.

Historia

W październiku 1991 r. podjęta została decyzja o utworzeniu Ośrodka Szkolenia mającego kształcić specjalistów w zakresie ochrony granicy. Pierwszą jego siedzibą było Wilno. W listopadzie tego roku Ośrodek został rozlokowany w koszarach po byłej jednostce Armii Radzieckiej. Rozpoczęto nabór kadry i do końca roku przyjęto pierwszych słuchaczy spośród żołnierzy służby zasadniczej.

W czerwcu 1999r. Ośrodek przemianowano w Szkołę Policji Granicznej. We wrześniu rozpoczęto szkolenie zawodowe wg dwuletniego programu nauczania. W 2001 roku nastąpiła kolejna reorganizacja. Zlikwidowano Departament Policji Granicznej w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i utworzono w ramach tego Ministerstwa Służbę Ochrony Granicy Państwowej.

W tym też roku Szkoła wypuściła pierwszych absolwentów, kształconych w systemie dwuletnim. W latach następnych Szkoła ma swoją siedzibę w miejscowości Visaginas. W dniu 25 października 2007r. Szkoła rozpoczęła kolejny etap swojej działalności szkoleniowej w nowo zbudowanym obiekcie w Medininkai.

Struktura organizacyjna i system kształcenia

Szkołą kieruje Komendant, któremu podlegają dwaj Zastępcy, jeden do spraw szkolenia i drugi do spraw administracyjnych.



Komendant Szkoły płk Vytautas Strolia i Zastępca ppłk Ričardas Nariunas.

W pionie szkoleniowym znajdują się:

- Wydział Szkolenia w składzie:
 - Sekcja Kształcenia Zawodowego,
 - Sekcja Podwyższania Kwalifikacji;
- Wydział Szkoleń Międzynarodowych;
- Wydział Przygotowania Zawodowego;
- Wydział Wyszkolenia Fizycznego i Wojskowego;
- Wydział Prawa i Przedmiotów Ogólnych;
- Wydział Informacji i Badań;
- Wydział Szkolenia w Pałandze, kształcący specjalistów w zakresie ochrony granicy morskiej;

- Wydział Kynologiczny.

W pionie administracyjnym znajdują się:

- Logistyka, a w nim:
 - Wydział Gospodarczy,
 - Wydział Techniczny,
 - Sekcja Transportowa;
- Wydział Ogólny, a w nim:
 - Sekcja Organizacyjna,
 - Sekcja Dokumentacji i Korespondencji,
 - Sekcja Kadr;
- Wydział Finansów;
- Wydział Ochrony.

Szkoła posiada:

- ✓ 14 sal wykładowych i laboratoriów o różnej pojemności miejsc,
- ✓ aulę na 300 słuchaczy,
- ✓ krytą strzelnicę,
- ✓ salę z symulatorami do nauki strzelania z broni długiej i krótkiej,
- ✓ halę sportową,
- ✓ salę do walki wręcz,
- ✓ boiska sportowe.

Ponadto jest baza do zajęć praktycznych, m.in. szkoleniowe przejście graniczne oraz oznaczenia granic ze wszystkimi państwami sąsiadującymi z Litwą.

Słuchacze zakwaterowani są w 5 internatach.



Sala gimnastyczna i oznaczenie trójstyku granic Litwy, Białorusi i Polski (foto. Autora).

SYSTEM SZKOLENIA



W czasie szkolenia podstawowego słuchacze absolwenci szkół średnich nie są jeszcze funkcjonariuszami Służby Ochrony Granicy Państwowej. Po ukończeniu szkolenia kierowani są do jednostek organizacyjnych i tam rozpoczynają służbę w charakterze funkcjonariuszy.

Funkcjonariusze z wyższym wykształceniem mogą podnosić swoje kwalifikacje na Wydziale Bezpieczeństwa Publicznego Uniwersytetu im. Mykoły Romerio w Wilnie na Katerze Ochrona Granicy Państwowej. Studia trwają 3 lata.

Współpraca Międzynarodowa

W zakresie współpracy międzynarodowej Szkoła Służby Ochrony Granicy Państwowej w Medininkai podpisała umowy z:

- Akademią Ochrony Granicy Morskiej w Imatre w Finlandii;
- Wyższą Szkołą Policji i Służb Granicznych w Muraste w Estonii;
- Państwową Szkołą Straży Granicznej w Rezekne na Łotwie;
- Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie;
- Centrum Szkolenia Policji w Walsrode w Niemczech.

Szkoła ściśle współpracuje także z Europejską Agencją Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej FRONTEX w ramach tzw. Akademii Partnerstwa. Według prognoz na rok 2010 w ramach Akademii Partnerstwa zrealizowanych będzie 17 przedsięwzięć – weźmie w nich udział około 300 słuchaczy.

Grzegorz GORYŃSKI

Morski Oddział Straży Granicznej – Gdańsk

KOMENDANT MORSKIEGO ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ ADMIRAŁEM

Z okazji święta Wojska Polskiego Prezydent RP Bronisław Komorowski wręczył 15 sierpnia 2010 roku na Placu Józefa Piłsudskiego w Warszawie siedemnastu oficerom MON i MSWiA nominacje na stopnie generalskie. **Wśród awansowanych znalazł się również jedyny przedstawiciel Straży Granicznej RP – Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej Piotr STOCKI.**

Konradmirał SG Piotr STOCKI urodził się 16 maja 1964 r. w Gdańsku. W 1988 r. po ukończeniu Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Łączności w Zegrzu rozpoczął zawodową służbę wojskową w Marynarce Wojennej – w Morskiej Brygadzie Okrętów Pogranicza na stanowisku oficera – specjalisty łączności i obserwacji Kaszubskiego Dywizjonu Okrętów Pogranicza Gdańsk – Westerplatte. Po powstaniu Straży Granicznej pełnił dalszą służbę w utworzonym w 1991 r. Morskim Oddziale Straży Granicznej na stanowisku kierownika sekcji łączności i informatyki Kaszubskiego Dywizjonu SG w Gdańsku – Westerplatte. Od 1996 r. przeszedł do Wydziału Łączności i Informatyki w Komendzie Morskiego Oddziału SG.

W 1998 r. Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej powołał Piotra Stockiego na stanowisko kierownika sekcji współpracy międzynarodowej Wydziału Morskiego MOSG. Organizował on i aktywnie uczestniczył w wielu międzynarodowych spotkaniach dwustronnych i wielostronnych w ramach Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (BSRBCC).

W grudniu 2003 r. awansował na stanowisko głównego specjalisty w Biurze Współpracy Międzynarodowej Komendy Głównej Straży



Granicznej w Warszawie, a sześć miesięcy później został Dyrektorem Biura Współpracy Międzynarodowej KGSG. Podczas służby w KGSG był także przedstawicielem Polski w grupach roboczych i komitetach Unii Europejskiej oraz w Radzie Zarządzającej Europejskiej Agencji ds. Zarządzania Operacyjnego Granicami Zewnętrznymi UE "FRONTEX".



Bronisław Komorowski, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej wręcza nominację Piotrowi STOCKIEMU, Komendantowi Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Warszawa, 15 sierpnia 2010 (zdjęcie: A. Ciejpa).

Od lipca 2007 r. powołany został na stanowisko Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej im. płk. Karola Bacza w Gdańsku. Nadal aktywnie pracuje także w europejskich strukturach formacji granicznych.

Za osiągnięcia służbowe Komendant MOSG był wielokrotnie wyróżniany, między innymi; brązowym Krzyżem Zasługi, srebrnym medalem „Za zasługi dla Straży Granicznej” i Odznaką Straży Granicznej.

W czasie służby w MOSG kontradmirał Piotr Stocki podwyższał także swoją wiedzę ogólną i specjalistyczną. W latach 1995 – 1997 studiował na Wydziale Elektroniki i Telekomunikacji Akademii Techniczno – Rolniczej w Bydgoszczy, a w latach 2000 – 2001 odbył studia podyplomowe w Katedrze Jean Monnet (Integracji Europejskiej) Uniwersytetu

Gdańskiego. Jego hobby to muzyka klasyczna, historia wojen i akwarystyka. Jest żonaty i ma dwoje dzieci.

* * *

Gratulując awansu na stopień kontradmirała Straży Granicznej, życzymy Panu Komendantowi wielu kolejnych sukcesów i satysfakcji z dobrze wypełnianych obowiązków wobec Ojczyzny.

Komitet Redakcyjny Biuletynu

Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej
im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Koszalinie

Krystyna KOSAK – BURCON

Nadbużański Oddział Straży Granicznej – Chełm

NIELEGALNA – LEGALNA MIGRACJA NA GRANICY ZEWNĘTRZNEJ STREFY SCHENGEN

Wejście Polski do Unii Europejskiej, a następnie do strefy Schengen spowodowało wzrost zainteresowania ze strony potencjalnych migrantów wjazdem do Polski i z reguły długotrwałym pobytem, głównie z powodów ekonomicznych.

Zmiany regulacji prawnych w szczególności w zakresie możliwości wykonywania pracy przez cudzoziemców spowodowały wzrost ilości osób wjeżdżających do Polski, którzy uzyskali wizy z prawem wykonywania pracy (08) na podstawie „*Oświadczeń o zamiarze powierzenia wykonywania pracy cudzoziemcowi(...)*”.

Procedury dotyczące możliwości przyjazdu do Polski cudzoziemców w celu wykonywania pracy zostały określone w art. 88 ust. 1 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz.U. z 2004 r. Nr 99 poz. 1001 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 30 sierpnia 2006 r. w sprawie wykonywania pracy przez cudzoziemców bez konieczności uzyskania zezwolenia na pracę (Dz.U z 2006 r. Nr 156, poz. 116 z późn. zm.).

W oparciu o przytoczone powyżej uwarunkowania prawne obywatel Ukrainy, Białorusi, Federacji Rosyjskiej a obecnie również Republiki Gruzji i Republiki Mołdowy mogą wykonywać pracę bez konieczności wcześniejszego uzyskania zezwolenia na pracę w okresie sześciu miesięcy w ciągu kolejnych dwunastu miesięcy, licząc od dnia pierwszego wjazdu na terytorium Polski, jeżeli otrzymają „*Oświadczenie o zamiarze powierzenia wykonywania pracy cudzoziemcowi(...)*” od stosownego podmiotu, zarejestrowane w powiatowym urzędzie pracy właściwym ze względu na miejsce zamieszkania lub siedzibę składającego dokument. Przedmiotowa rejestracja odbywa się w trakcie jednorazowej wizyty i jest bezpłatna zarówno dla pracodawcy jak i cudzoziemca.

Na podstawie takiego oświadczenia cudzoziemcy uzyskują wizy z prawem do wykonywania pracy, o które aplikują we właściwych miejscowo polskich przedstawicielstwach dyplomatycznych, bez przedkłada-

nia dodatkowych dokumentów, czy spełniania innych wymogów formalnych.

W wyniku podejmowanych czynności służbowych w przejściach granicznych podległych NOSG w Chełmie w zakresie intensyfikacji kontroli wjazdowej wskazanej kategorii cudzoziemców, ujawniane są przypadki naruszania obowiązujących norm prawnych w szczególności w zakresie sposobu uzyskania dokumentów potwierdzających charakter przyjazdu do Polski.

Należy podkreślić, że zjawisko wzmożonych wjazdów cudzoziemców na podstawie wiz D-08 stwierdzono począwszy od 2009 r., głównie w przejściach granicznych zlokalizowanych na odcinku granicy z Ukrainą, tj. w Placówce Straży Granicznej w Hrebennem, Hrubieszowie, Dorohusku i dotyczy głównie obywateli Ukrainy. Jednocześnie na terenie województwa lubelskiego rejestrowano również oświadczenia dla obywateli Gruzji czy też Mołdowy, co dodatkowo wskazuje na istniejące zagrożenie migracyjne przy wykorzystaniu omawianej formy legalnego wjazdu i pobytu. Zważywszy na okoliczność stosunkowo krótkiego okresu od wprowadzenia zmian związanych z rozszerzeniem obywateli państw mogących skorzystać z ułatwień jest to zjawisko dość niepokojące.

W Nadbużańskim Oddziale Straży Granicznej w Chełmie około 8% wszystkich cudzoziemców przekraczających granicę państwową posiada wize wydane w celu wykonywania pracy. Wymieniony wskaźnik ulega zmianom w związku z wejściem Umowy o Małym Ruchu Granicznym z Ukrainą i wykorzystania tej formy wjazdu do pobytów krótkoterminowych.

Dokonywane analizy i ustalenia pozwoliły na ujawnienie przypadków wykorzystywania przez cudzoziemców oświadczeń do realizacji niemalże codziennych przyjazdów w celu typowo turystycznym czy handlowym, jednocześnie każdorazowo deklarując podczas przekraczania granicy państwowej zamiar wykonywania pracy.

Podejmowane czynności, zmierzające do eliminacji nadużywania procedury uzyskiwania wiz na podstawie oświadczeń, wykazały również istnienie możliwości wydawania tego rodzaju dokumentów przez osoby fizyczne lub firmy mające siedzibę na terytorium Polski, które faktycznie mogą nie zatrudniać cudzoziemców, lecz czerpać z tego tytułu korzyści finansowe.

Ujawniono również przypadki wystawiania oświadczeń na fikcyjne dane osobowe osób / firm zatrudniających.

Okazywane podczas kontroli granicznej dokumenty są weryfikowane we właściwych miejscowo Urzędach Pracy, jak również bezpośrednio u pracodawców.

Stwierdzano również przypadki posługiwania się przez cudzoziemców oświadczeniami, na których widniały ślady prawdopodobnego fałszerstwa w postaci: powielania, skreślenia, korektorowania czy też nanoszenia poprawek i wpisów kilkoma charakterami pisma odręcznego. Jednocześnie należy zauważyć, iż były one opatrzone pieczęciami i podpisami wskazującymi na ich oryginalność.

Prowadzenie na granicy skutecznych metod kontroli dokumentów okazywanych przez cudzoziemców doprowadziło do znaczącego zmniejszenia ilości fałszerstw dokumentów potwierdzających deklarowany cel przyjazdu. Wskazuje to jednoznacznie, że cudzoziemcy mają świadomość szczegółowej weryfikacji oświadczeń, jak również sankcji karnych za naruszenia przepisów prawa.

Cudzoziemcy zwykle w bardzo różny sposób wchodzi w posiadanie oświadczeń pracodawców umożliwiających uzyskanie wizez z prawem do pracy.

Najczęściej stosowaną metodą pozyskiwania dokumentu jest pośrednictwo obywateli Rzeczypospolitej Polskiej lub osób cudzoziemskich. Oświadczenia zwykle są przesyłane pocztą do kraju zamieszkania zainteresowanej osoby. Ujawniono również przypadki wwożenia przez cudzoziemców dokumentów przeznaczonych dla innych osób.

Występuje także odsetek osób, które osobiście załatwiają formalności związane z uzyskaniem oświadczenia podczas wcześniejszych pobytów w Polsce. Zazwyczaj sami nawiązują kontakty z osobami prywatnymi lub firmami w celu ustalenia ewentualnych warunków pracy, a następnie po uzyskaniu stosownych dokumentów ubiegają się o wizez w polskim przedstawicielstwie dyplomatycznym.

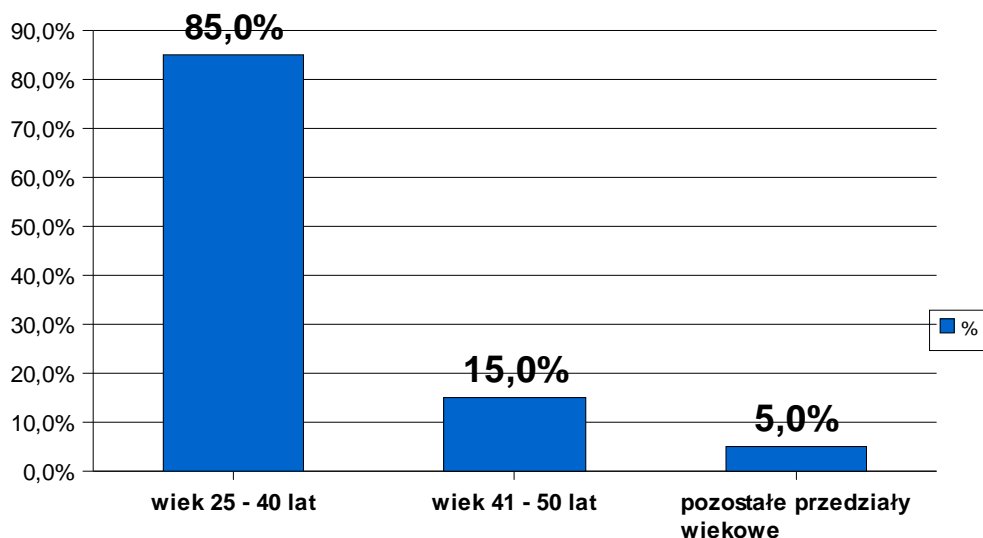
Kolejną formą rekrutacji osób chętnych do przyjazdu do Polski jest pośrednictwo agencji zatrudnienia funkcjonujących na terenie kraju pochodzenia cudzoziemców, a które ściśle współpracują z „partnerami” z Polski. Przedstawiciele firm organizują spotkania z ofertą zatrudnienia, na których również są wypełniane wnioski wizowe przedkładane następnie w konsulatach Rzeczypospolitej Polskiej.

Stwierdzono również przypadki dostarczania chętnym cudzoziemcom dokumentów umożliwiających uzyskanie wizez z prawem do pracy, poprzez inne osoby za opłatą, która waha się w granicach 150 – 300 USD.

Charakterystyka struktury demograficznej cudzoziemców posiadających wize z prawem do pracy wykazała, że w zdecydowanej większości są to osoby płci męskiej, około 70%.

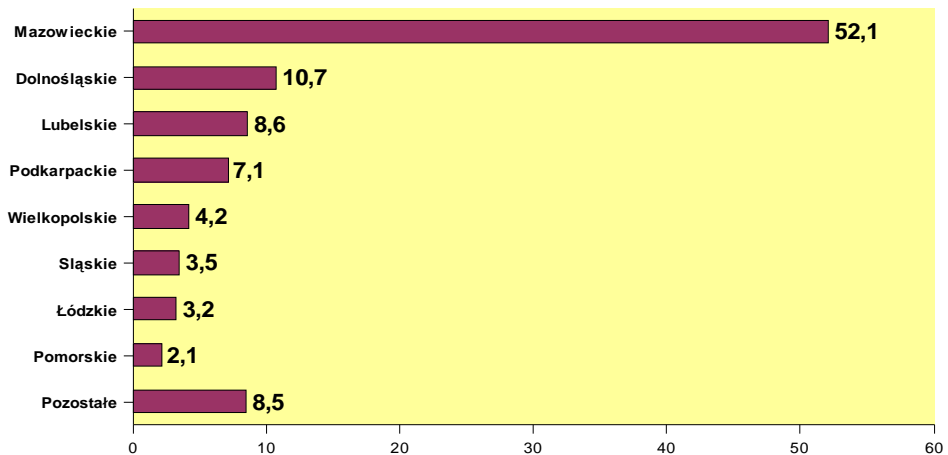
Rekrutowani wśród cudzoziemców pracownicy w większości przypadków zatrudniani są w charakterze pracowników fizycznych, głównie w firmach budowlanych lub rolnictwie. Kobiety najczęściej zatrudniane są jako pomoce domowe, szwaczki lub pracownice fizyczne w różnorodnych firmach produkcyjnych.

Spośród ogólnej liczby osób deklarujących zamiar wykonywania pracy na terytorium RP najliczniejszą grupę stanowili cudzoziemcy plasujący się w przedziale wiekowym 25–40 lat – ok. 85%, pozostałe przedziały wiekowe stanowią odpowiednio 41–50 lat – ok. 15 %, inne – ok. 5%.



*Przedziały wiekowe cudzoziemców
źródło: dane własne*

Migracje na tle ekonomicznym, zwykle dotyczą młodych osób w wieku zdecydowanie najefektywniejszego funkcjonowania zawodowego.



Wskaźnik rejestracji "Oświadczeń.." w poszczególnych województwach
źródło: dane własne

Prezentowany procentowy wskaźnik rejestracji oświadczeń w poszczególnych województwach wykazuje, że cudzoziemcy posługują się dokumentami wydawanymi niemalże w całej Polsce. Świadczy to o obserwowanej skali zjawiska oraz zainteresowaniu ze strony pracodawców pozyskiwaniem w ten sposób pracowników, a także wskazuje na znaczące rozpowszechnienie możliwości zatrudniania cudzoziemców. Odnotowane różnice w ilości rejestrowanych oświadczeń w poszczególnych województwach wskazują na występujące zróżnicowanie zapotrzebowania na pracowników sezonowych, pochodzących z krajów bezpośrednio graniczących z Polską. Niemniej jednak odnotowano zainteresowanie tą formą zatrudniania także w regionach wysokiego wskaźnika bezrobocia np. województwo podkarpackie.

Reasumując należy stwierdzić, iż wprowadzenie ułatwień w zakresie legalnego zatrudniania cudzoziemców na terytorium Polski oraz uzyskiwania stosunkowo łatwo polskich wiz, spowodowało zwiększenie ilości napływających cudzoziemców w celu wykonywania pracy. Jednocześnie należy wskazać na odnotowane przypadki nadużywania występujących ułatwień w okresie od wejścia Polski do strefy Schengen zarówno przez cudzoziemców jak i przez pracodawców.

Zwiększenie ilości wjazdu cudzoziemców w celu podjęcia pracy spowodowane jest rosnącym zapotrzebowaniem na nowych pracowników, jak też możliwością łatwego i szybkiego uzyskania wizy.

W sytuacji zniesienia kontroli na granicach wewnętrznych Unii, obserwowane wzmożone zainteresowanie w omawianym zakresie wynika również, z możliwości wjazdu cudzoziemców w celach zarobkowych, także do innych krajów UE. Świadczą o tym liczne przypadki przekazań cudzoziemców w ramach readmisji do Polski osób, które posiadały wizy z prawem do pracy. Jednocześnie należy zauważyć, iż może to być także jeden z głównych czynników obserwowanych procesów migracyjnych, traktujących Polskę w dalszym ciągu jako kraj tranzytowy do innych Państw Wspólnoty.

Zmiana regulacji prawnych w odniesieniu do możliwości pobytu również w innych krajach strefy Schengen na podstawie wiz krajowych może także wpłynąć na dalszy wzrost migracji przy wykorzystaniu dokumentów typu oświadczenia.

Procedura weryfikacji rejestrowanych dokumentów stosowana przez PUP, również jest nie ujednolicona. Niektóre urzędy podchodzą dość rygorystycznie do sprawdzeń sposobu wykorzystania dokumentów przez firmy, niektóre zaś w ogóle nie realizują czynności sprawdzających lub w minimalnym zakresie.

Aktualny stan prawny sprowadza się do tego, że niektóre osoby wydały lub wydają po kilkaset oświadczeń. Przedstawiona sytuacja sprzyja powstawaniu firm pośrednictwa zatrudnienia lub agencji pracy tymczasowej, które jako podmioty wystawiają oświadczenia. Weryfikacja takich dokumentów jest utrudniona, gdyż firmy powołują się na tajemnicę handlową jak też ewentualnie zatrudnianie cudzoziemców traktują jako dokonywanie bieżących zleceń dla osób i firm, z którymi utrzymują kontakty handlowe.

Mając na uwadze uzyskane wskaźniki determinujące obserwowane zjawisko przewiduje się zwiększenie ilości wjazdu osób w celu podjęcia zatrudnienia. Ponadto zważywszy na dużą atrakcyjność także pod względem finansowym dla osób organizujących „nabory pracowników” jak też pośredniczących, czy też rozpowszechniających oświadczenia, proceder będzie dalej wykorzystywany. Niewątpliwie występuje tutaj duże zagrożenie migracyjne ze strony tej kategorii osób, zważywszy na występujący obecnie w regionie kryzys gospodarczy.

W sytuacji braku skutecznych instrumentów prawnych związanych z nadzorem nad wydawaniem i późniejszym sposobem wykorzystania oświadczeń powoduje i nadal będzie powodować nadużycia ze strony pracodawców jak i samych cudzoziemców.

Obserwowane są również nowe zjawiska migracyjne w postaci wykorzystywania wiz wydawanych w celu prowadzenia działalności kul-

turalnej lub udziału w konferencjach międzynarodowych (05) oraz wydanych w celu prowadzenia działalności gospodarczej (04).

Zazwyczaj cudzoziemcy okazujący tego rodzaju wizy są członkami określonej organizacji polonijnej, lecz nie mają wiedzy o zakresie charakteru ich działania czy profilu działalności. Zdarzają się również przypadki, że cudzoziemcy posiadają czyste blankiety legitymacji, z potwierdzeniem przynależności na kilka kolejnych lat, opatrzone pieczęcią w tym samym kolorze tuszu i podpisem. Najczęściej faktycznym celem przyjazdu tej kategorii cudzoziemców jest dokonanie zakupów w miejscowościach przygranicznych lub migracja zarobkowa do innych krajów strefy Schengen. Dokumenty potwierdzające deklarowany charakter wjazdu są nabywane na terytorium kraju pochodzenia za opłatą od 200 do 700 EURO.

Zdecydowany problem stanowią potwierdzenia o prowadzeniu współpracy gospodarczej wydawane przez firmy prowadzące działalność na terytorium Polski. Proceder jest poza wszelką kontrolą, gdyż dokumenty są wydawane przez dany podmiot gospodarczy i nie wynikają z jakichkolwiek regulacji prawnych. Zwykle są one sprzedawane na potrzeby uzyskania wiz przez zainteresowane osoby i stanowią niezłe źródło dochodu dla wystawców. Stwierdzono również przypadki fałszowania tego rodzaju dokumentów, które cudzoziemcy zakupili na terytorium kraju pochodzenia od nn. osób, zwykle w pobliżu placówki dyplomatycznej.

W odniesieniu do przedstawionych okoliczności można prognozować systematyczny wzrost ilości cudzoziemców wykorzystujących ułatwienia w procedurach wizowych do wjazdów na terytorium strefy Schengen.

Istotne jest prowadzenie dalszego monitoringu wjazdów cudzoziemców deklarujących wjazd w celach podjęcia zatrudnienia, udziału w konferencjach, przedsięwzięciach kulturalnych czy też prowadzenia działalności gospodarczej poprzez dokonywanie szczegółowych analiz okazywanych do kontroli granicznej dokumentów. Taka praktyka pozwoli na znaczące ograniczenie wjazdów cudzoziemców naruszających obowiązujące normy prawne.

Ogromne znaczenie dla skutecznego działania prewencyjnego ma również prowadzenie współdziałania w zakresie wymiany informacji o firmach, co do których zachodzi prawdopodobieństwo nadużywania przepisów prawnych z jednostkami organizacyjnymi Straży Granicznej, jak również właściwymi instytucjami, a więc PIP, PUP.

Tego rodzaju działania niewątpliwie wpłyną na szersze rozpoznawanie zjawiska nielegalnych migracji zarobkowych oraz pociągnięcie do odpowiedzialności karnej firm / osób naruszających przepisy prawa.

Wojciech OGRODNICZAK

Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej

im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego – Koszalin

ODPOWIEDZIALNOŚĆ MAJĄTKOWA FUNKCJONARIUSZY SG ZA SZKODY WYRZĄDZONE W MIENIU BĘDĄCYM W DYSPOZYCJI SG

Kwestie odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy SG za szkody wyrządzone w mieniu będącym w dyspozycji SG reguluje ustawa z dnia 7 maja 1999r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego¹ (UoOM).

Ustawa ta określa następujące rodzaje odpowiedzialności funkcjonariusza za szkody w mieniu SG:

- ograniczona odpowiedzialność – art. 6UoOM;
- pełna odpowiedzialność – art. 8UoOM;
- odpowiedzialność za mienie powierzone – art.10UoOM.

Poza tym ustawa w art. 9 reguluje kwestię odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez funkcjonariusza w mieniu osoby trzeciej, przyjęte w ustawie rozwiązanie jest powieleniem art. 417 Kodeksu Cywilnego – w przypadku powstania szkody w mieniu osoby trzeciej z powodu wykonywania obowiązków służbowych przez funkcjonariusza, do naprawienia szkody według przepisów kodeksu cywilnego zobowiązany jest Skarb Państwa reprezentowany przez jednostkę lub organ SG, w której służbę pełni lub pełnił funkcjonariusz. Jednak po naprawieniu szkody – jednostce lub organowi naprawiającemu szkodę służy regres do funkcjonariusza. W takim przypadku funkcjonariusz będzie odpowia-

¹ Ustawa z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego (Dz.U. z 1999r. Nr 53, poz. 548 z póź. zm.)

dał na zasadach ogólnych o wyrządzeniu szkody w mieniu SG zgodnie przepisami rozdziału pierwszego ustawy UoOM.

Zakres przedmiotowy ustawy określony jest w art. 1ust. 1. Ustawa reguluje zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez funkcjonariuszy w mieniu Skarbu Państwa. W związku z takim zapisem ustawodawcy należy przyjąć, że w przypadku wyrządzenia szkody przez funkcjonariusza w mieniu będącym mieniem przekazanym do dyspozycji SG przez organy samorządu terytorialnego, nie ma możliwości dochodzenia na podstawie przedmiotowej ustawy naprawienia wyrządzonej szkody z powodu braku podstawy prawnej żądania takiej naprawy.

Odpowiedzialność majątkowa funkcjonariusza powstaje w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków służbowych, które było zawinione i przez to wyrządziło szkodę w mieniu. Ustawa nie definiuje pojęcia szkody, w art. 2 stwierdza, że funkcjonariusz ponosi odpowiedzialność majątkową w granicach rzeczywistej straty i tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania. W związku z tym należy posłużyć się definicją szkody zawartą w art. 361KC – szkoda to straty, które poszkodowany faktycznie poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody. *Z treści przepisu art. 2 UoOM wynika, że ustawodawca wyłączył możliwość dochodzenia utraconych korzyści.*

Ciężar dowodu udowodnienia funkcjonariuszowi przyczynienia się do powstania szkody zgodnie z art. 3 UoOM obciąża SG – czyli organ prowadzący postępowanie szkodowe. W trakcie takiego postępowania należy wykazać związek przyczynowy – skutkowy pomiędzy działaniem lub zaniechaniem sprawcy a powstałą szkodą. Należy przede wszystkim sprawdzić, czy pozostają one w relacji następstwa (czyn → szkoda) oraz ustalić adekwatność związku między nimi, to znaczy, ustalić czy zaistniała szkoda jest *normalnym następstwem* czynu (normalne następstwo to takie, które można uznać za typowe w danych okolicznościach) np. funkcjonariusz podczas ładowania broni oddał strzał, w wyniku którego uszkodził okno w magazynie broni. Normalnym następstwem czynu nie będzie sytuacja kiedy funkcjonariusz oddając w powyższej sytuacji strzał uszkodził okno w magazynie broni, w związku z czym podjęto decyzję o wymianie okna, w czasie której doszło do katastrofy budowlanej. W tym przypadku związek przyczynowy między działaniem funkcjonariusza a katastrofą budowlaną występuje – gdyby nie strzał, to nie byłoby wymiany okna, a gdyby nie było wymiany okna, nie byłoby katastrofy budowlanej, ale katastrofa budowlana nie jest normalnym następstwem uszkodzenia okna przez oddanie strzału.

Funkcjonariusz może się uwolnić od odpowiedzialności za wyrządzona szkodę:

1. w takim zakresie, w jakim organ lub jednostka, o których mowa w art. 1 ust. 1 UoOM albo inna osoba przyczyniły się do powstania szkody lub jej zwiększenia;
2. wynikłą w związku z działaniem w granicach dopuszczalnego ryzyka.

O ile pierwszy punkt nie wymaga wyjaśnienia to drugi punkt może powodować problemy, tym bardziej, że w codziennym pełnieniu służby przez funkcjonariuszy dosyć często dochodzi do sytuacji, gdy szkoda powstała w wyniku podjęcia czynności służbowych. Działanie w granicach dopuszczalnego ryzyka nie jest zdefiniowane w ustawie UoOM, w związku z tym należy sięgnąć do przepisów Kodeksu Pracy. Działanie pracownika mieści się w granicach dopuszczalnego ryzyka gdy łącznie:

1. wola pracownika podjęcia działań na rzecz pracodawcy podyktowana była chęcią przysporzenia korzyści pracodawcy;
2. zaistniała, obiektywnie oceniona, opłacalność ryzyka związanego z działaniem pracownika (działanie w świetle wiedzy i doświadczenia było uzasadnione);
3. działanie pracownika zostało podjęte przy zachowaniu zasad ostrożnego postępowania w danej dziedzinie działalności².

W przypadku pościgu pojazdem służbowym osób, które popełniły przestępstwo dochodzi do uszkodzenia pojazdu, ponieważ funkcjonariusz wjechał w las i w samochodzie zostało urwane koło na koleinach. Jeżeli funkcjonariusz prowadził pościg autem terenowym, to należy uznać, że działał w ramach dopuszczalnego ryzyka. Natomiast jeżeli kierował autem osobowym, to moim zdaniem, należy przyjąć, że nie działał w ramach dopuszczalnego ryzyka, ponieważ działanie funkcjonariusza nie zostało podjęte przy zachowaniu zasad ostrożnego postępowania w danej dziedzinie działalności (powinien zdawać sobie sprawę, że auto osobowe nie służy do jazdy w terenie).

Przy ustalaniu odpowiedzialności majątkowej za szkodę w mieniu ważne jest ustalenie winy sprawcy, ponieważ to od rodzaju winy zależy wysokość odpowiedzialności za szkodę. W prawie cywilnym rozróżnia się winę umyślną i nieumyślną.

² M. Gerdorf, K. Rączka, J. Skoczyński Komentarz do Kodeksu Pracy wyd. Prawnicze Lexis Nexis, 2008 r.

Wina umyślna może mieć postać zamiaru bezpośredniego (sprawca działa w celu wywołania skutku w postaci szkody) lub zamiaru ewentualnego (sprawca przewiduje wystąpienie szkody i godzi się na jej wystąpienie, jednak nie działa w celu jej wywołania).

Winę nieumyślną określa się wspólnym mianem niedbalstwa. Niedbalstwo można zarzucić temu, kto nie dochował należytej staranności w sytuacji, gdy powinien i zarazem mógł zachować się prawidłowo. Kwalifikowaną postacią niedbalstwa jest rażące niedbalstwo.

Zgodnie z dyspozycją art. 6 UoOM funkcjonariusz, który wyrządził szkodę w mieniu nieumyślnie zobowiązany jest do zapłaty w całej wysokości odszkodowania, jednak odszkodowanie to nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego uposażenia funkcjonariusza.

Definicja uposażenia zawarta jest w art. 1 ust. 2 UoOM – jest to uposażenie zasadnicze wraz z dodatkami o charakterze stałym należne funkcjonariuszowi w dniu wyrządzenia szkody, a w przypadku szkody powstałej po rozwiązaniu stosunku służbowego – należne w dniu zwolnienia.

Natomiast w przypadku działania umyślnego, zgodnie z dyspozycją art. 8 UoOM funkcjonariusz zobowiązany jest do zapłaty szkody w pełnej wysokości, w tym przypadku nie ma ograniczanie takiego jak w przypadku nieumyślności.

Ustawa nie określa sposobu ustalania wysokości szkody. W związku z tym należy sięgnąć do orzecznictwa sądów pracy i sądów cywilnych. Zgodnie z orzecznictwem wysokość szkody należy ustalić według cen z daty ustalania odszkodowania, chyba, że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili³. W normalnych okolicznościach będzie to cena z faktury zakupy rzeczy lub zaksięgowania w dokumentacji jednostki organizacyjnej SG.

Zgodnie z art. 5 UoOM w przypadku, gdy do powstania szkody nieumyślnej przyczyniło się kilku funkcjonariuszy, każdy z nich odpowiada w wysokości w jakiej przyczynił się do powstania szkody i stopnia winy. Jeżeli nie jest możliwe ustalenie stopnia winy i przyczynienia się do powstania szkody, każdy z funkcjonariuszy odpowiada w częściach równych.

Ważnym zagadnieniem jest kwestia odpowiedzialności kilku funkcjonariuszy za szkodę, ale gdy zachodzą różne rodzaje winy w działaniu poszczególnych funkcjonariuszy. W takim przypadku należy

³ Uchwała Sądu najwyższego z 24 lutego 1989r. sygn. Akt III PRN 1/89 (OSP 1990, nr.7, poz.279).

uznać że art. 5 UoOM ma zastosowanie, ale z zastrzeżeniem, że każdy z funkcjonariuszy odpowiada w zakresie swojej winy i do każdej winy mają zastosowanie odpowiednie przepisy. Funkcjonariusze, którzy wyrządzili szkodę nieumyślnie zobowiązani są do zapłaty za szkodę w całości w swojej części przyczynienia się do powstania szkody, jednak nie więcej niż trzykrotne uposażenie, zgodnie z art. 6 ust. 1 UoOM. Natomiast funkcjonariusze, którzy wyrządzili szkodę umyślnie zobowiązani są do zapłaty w całości za szkodę w wysokości swojej części przyczynienia się do szkody zgodnie z ogólnymi zasadami prawa cywilnego, jako że ustawa tej kwestii nie reguluje.

W przypadku gdy do powstania szkody wyrządzonej umyślnie przyczyniło się kilku funkcjonariuszy zgodnie z ogólnymi zasadami prawa cywilnego, każdy ze sprawców odpowiada w części w jakiej przyczynił się do powstania szkody, a gdy nie można tego ustalić, w częściach równych.

W przypadku działania nieumyślnego sprawca szkody może za zgodą jednostki, organu SG dokonać naprawienia szkody poprzez przywrócenie stanu poprzedniego bez zapłaty pod warunkiem, że przywrócenie stanu poprzedniego nie narusza interesu skarbu państwa (np. naprawa samochodu służbowego we własnym zakresie nie spowoduje utraty właściwości auta).

Rozdział trzeci ustawy UoOM reguluje zasady odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w mieniu powierzonym. Ustawodawca nie definiuje w ustawie co może być mieniem powierzonym. W art. 10 ust. 1 UoOM stwierdza ogólnie, że mieniem powierzonym jest mienie z obowiązkiem wyliczenia się lub zwrotu. W związku z tym aby uszczegółwić co może być mieniem powierzonym, należy sięgnąć do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 29 grudnia 2004 w sprawie zasad i trybu powierzania funkcjonariuszom Policji, SG, BOR i PSP (Dz.U. 2004r. nr 6 poz. 51). Przepis §1 rozporządzenia stwierdza, że funkcjonariuszowi mogą być powierzone z obowiązkiem zwrotu albo wyliczenia się środki pieniężne, papiery wartościowe, uzbrojenie oraz inne mienie niezbędne do wykonywania zadań służbowych. Warunkiem właściwego powierzenia mienia zgodnie z rozporządzeniem jest decyzja kierownika jednostki organizacyjnej będącego dysponentem tego mienia.

W tym momencie powstaje problem związany z użytym w rozporządzeniu pojęciem decyzji oraz pojęciem kierownika będącego dysponentem tego mienia. Ustawodawca niestety nie pokusił się o określenie co miał na myśli pod pojęciem decyzji. W związku z tym nasuwa się problem w jakiej formie ma to być decyzja i czy ustna decyzja jest wystarczająca.

Raczej należy odrzucić koncepcję, że ustawodawcy chodziło o decyzję w rozumieniu kodeksu postępowania administracyjnego, ponieważ postępowanie szkodowe i dochodzenie roszczeń, zgodnie z Uo-OM, odbywa się na drodze postępowania ugodowego, a kwestie sporów z zakresu regulowanego przez ustawę rozstrzyga sąd pracy i ubezpieczeń społecznych. W związku z tym należy sięgnąć po przepisy prawa cywilnego oraz prawa pracy. Jednakże te gałęzie prawa nie przewidują załatwiania spraw w formie decyzji tylko w formie umowy. Należy też odrzucić tezę, że dla poprawności powierzenia mienia wystarczy decyzja w formie ustnej.

W związku z tym nasuwa się pytanie, jaką formę decyzji należy przyjąć w przypadku powierzenia mienia funkcjonariuszowi? Jako, że ustawodawca nie zdefiniował formy decyzji w ustawie ani w rozporządzeniu wydanym do ustawy, należy sięgnąć do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 czerwca 2002 r. w sprawie właściwości organów i jednostek organizacyjnych Straży Granicznej w sprawach wynikających ze stosunku służbowego funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz trybu postępowania w tych sprawach (Dz.U. 2002 r. nr 91, poz. 814). Paragraf 5 rozporządzenia wprowadza pojęcie rozkazu personalnego, którym załatwiane są sprawy osobowe funkcjonariuszy SG. Rozporządzenie w § 4 ust. 2 wymienia czego dotyczą sprawy osobowe. Żaden z punktów nie zawiera kwestii powierzenia mienia. Jednak ustawodawca nie zamknął tego katalogu, ponieważ użył słowa „w szczególności”. W takim przypadku zakres pojęcia spraw służbowych może być szerszy. W związku z tym należy sięgnąć do słowniczka wyrażzeń, zawartych w § 1 rozporządzenia, gdzie zdefiniowane jest pojęcie spraw osobowych – sprawy związane z nawiązaniem, zmianą i rozwiązaniem lub wygaśnięciem stosunku służbowego, a także wynikające z jego treści prawa i obowiązki funkcjonariuszy.

Według mnie powierzenie mienia jest związane z treścią stosunku służbowego jako wynikające z określonego prawa lub obowiązku dla funkcjonariusza. W pierwszej kolejności zostaje nawiązany stosunek służbowy, powierzenie mienia będzie powstawało później i wynikało z treści stosunku służbowego lub jego późniejszej zmiany. W związku z powyższym należy stwierdzić, że powierzenie mienia powinno odbyć się w formie decyzji, która to będzie miała postać rozkazu personalnego z zachowaniem wymogów formalnych, o których mowach w § 6 cytowanego rozporządzenia.

Kolejną ważną kwestią przy powierzeniu mienia jest określenie osoby władnej do dokonania powierzenia mienia. Rozporządzenie o trybie i zasadach powierzenia mienia mówi o kierowniku jednostki organi-

zacyjnej będącej dysponentem tego mienia. Rozporządzenie oraz ustawa nie definiują tego pojęcia. W związku z tym, aby określić, kto może dokonać powierzenia mienia, należy sięgnąć do przepisów ogólnych zarządzenia nr 5 Komendanta Głównego SG z dnia 7 stycznia 2004 r. w sprawie określenia zasad gospodarowania mieniem będącym w zarządzie Straży Granicznej. W przepisie § 2 ust. 11 zdefiniowano jednostkę organizacją – jest to jednostka wchodząca w skład struktury organizacyjnej Komendy Głównej SG, Oddział SG, Ośrodek Szkolenia SG. Ponadto rozporządzenie określa, że gospodarkę mieniem w danych jednostkach organizacyjnych prowadzą ich kierownicy – tym samym kierownicy tych jednostek są dysponentami mienia będącego w użytkowaniu przez SG. Podsumowując powyższe, należy stwierdzić jednoznacznie, że powierzenia mienia funkcjonariuszowi SG może dokonać: Dyrektor Biura Techniki i Zaopatrzenia w KGSG, Komendant Oddziału lub Komendant Ośrodka Szkolenia.

W związku z powyższym należy podkreślić, że wydanie sprzętu do służby np. kajdanek, samochodu służbowego przez kierownika zmiany czy dyspozytora na PKT, mimo tego, iż funkcjonariusz pokwitował podpisem w książce służby lub w książce wydanego sprzętu do służby fakt pobrania sprzętu, nie spełnia wymogów formalnych właściwego powierzenia mienia. Po pierwsze ze względu na to, że podmioty te nie są organami dysponującymi mieniem. Po drugie taki sposób powierzenia mienia nie spełnia wymogów decyzji, o której mowa w rozporządzeniu. W tym przypadku również, nie można powoływać się na wyrok NSA w Warszawie z 2001.01.09 nr IISA 1405/00.

Sąd administracyjny w tym przypadku nie badał sposobu powierzenia mienia policjantowi w postaci zagubionego radiotelefonu, sąd rozpatrując sprawę przyjął, że powierzenie mienia miało miejsce poprzez pokwitowanie własnoręcznym podpisem. Jednak funkcjonariusz Policji nie podnosił w skardze wadliwego sposobu powierzenia mienia, w związku z czym sąd nie badał tej okoliczności, kwestia pobrania sprzętu była tylko wymieniona w opisie faktycznym zdarzenia. Sąd w przedmiotowej sprawie zajmował się kwestią czy policjant dołożył wszelkich starań aby uniknąć zagubienia radiotelefonu i czy przyczyna zagubienia radiotelefonu była od niego niezależna.

Dlaczego sposób powierzenia mienia jest tak ważny z punktu widzenia funkcjonariusza pełniącego służbę? Dlatego, że odpowiedzialność za szkodę w mieniu powierzonym jest uregulowana w inny sposób niż za szkodę w mieniu. Odmienność dotyczy:

- wysokości naprawienia szkody,

- domniemania prawnego i ciężaru dowodu w kwestii uwolnienia się od naprawy powstałej szkody.

Zgodnie z ustawą funkcjonariusz jest zobowiązany do zapłaty za powstałą szkodę w mieniu powierzonym do pełnej wysokości szkody bez względu na winę swojego działania, a więc nie ma tutaj ograniczenia, że za szkodę wyrządzoną nieumyślnie odpowiada się do pełnej wysokości ale nie więcej niż trzykrotność uposażenia.

Ponadto ustawodawca w ust. 10 par. 2 UoOM wprowadził domniemanie prawne, iż w przypadku powstania szkody w mieniu powierzonym przyjmuje się, iż szkoda powstała w związku z nieprawidłowym wykonywaniem obowiązków służbowych przez funkcjonariusza. W przypadku gdy funkcjonariusz będzie chciał się uwolnić od odpowiedzialności, ciężar dowodu, iż szkoda powstała z przyczyn niezależnych od niego obciąża funkcjonariusza.

Naprawienie szkody w mieniu, zgodnie z art. 7 UoOM, może nastąpić w postaci ugody zawartej pomiędzy dysponentem mienia a sprawcą. W przypadku gdy szkoda powstała z winy nieumyślnej i zawierana jest ugoda, wysokość odszkodowania za szkodę może być obniżona po uwzględnieniu wszystkich okoliczności powstania szkody – między innymi stopnia winy funkcjonariusza i wywiązywania się z obowiązków służbowych. Zapis art. 7 ustawy stosuje się również do mienia powierzonego. W przypadku nie wykonania zawartej ugody przez funkcjonariusza, dochodzenie odszkodowania może odbyć się tylko na drodze postępowania sadowego.

AKTY PRAWNE:

Ustawa z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego (Dz.U. z 1999r. Nr 53, poz. 548 z póź. zm.)

Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 29 grudnia 2004 w sprawie zasad i trybu powierzania funkcjonariuszom Policji, SG, BOR i PSP(Dz.U 2004r. nr 6 poz.51)

Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 czerwca 2002r. w sprawie właściwości organów i jednostek organizacyjnych Straży Granicznej w sprawach wynikających ze stosunku służbowego funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz trybu postępowania w tych sprawach(Dz.U 2002r. nr 91, poz.814)

Zarządzenia nr 5 Komendanta Głównego SG z 7 stycznia 2004r w sprawie określenia zasad gospodarowania mieniem będącym w zarządzie Straży Granicznej.

BIBLIOGRAFIA:

M. Gerdorf, K Rączka, J. Skoczyński Komentarz do Kodeksu Pracy wyd. Prawnicze Lexis Nexis, 2008r.

Dobiesława Włodarska Odpowiedzialność majątkowa funkcjonariuszy Policji wyd. Biuletyn Prawny komendy głównej nr 12 z 2001r.

Marta PERZYŃSKA

Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej

im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego – Koszalin

EMOCJE I UCZUCIA ZA KIEROWNICĄ

Każdemu znane jest powiedzenie: „Czas to pieniądź”. Oznacza to, że czas jest dla nas dobrem bezcennym. Jest to pewna wartość, którą szanujemy, gdyż wiemy, że źle wykorzystany czas tracimy bezpowrotnie. Obecnie mamy ogromny popyt na czas. Wciąż nam go brakuje i dlatego staramy się wykorzystać go jak najbardziej efektywnie. Istnieją kursy pokazujące, jak prawidłowo zarządzać sobą w czasie. Trenerzy uczą ustalania celów, zadań, planowania i realizowania obowiązków służbowych. Uświadamiają także pracownikom co może być złodziejem czasu w pracy oraz jak sobie z nim radzić. Szkolenia te najczęściej spotykają się z dużym zainteresowaniem wśród firm, a zdobyta wiedza jest wykorzystywana w praktyce z korzyścią nie tylko dla pracownika, ale także i pracodawcy. No tak... w pracy umiemy już radzić sobie z obowiązkami i potrafimy je realizować w odpowiednio zaplanowanym przez nas czasie, ale zaraz po niej czeka nas wiele innych zadań związanych z życiem rodzinnym. Pragniemy zaoszczędzić czas na przemieszczaniu się z miejsca A do miejsca B, więc coraz częściej rezygnujemy z komunikacji publicznej na rzecz prywatnego pojazdu.

W naszym kraju, aby prowadzić samochód należy mieć odpowiedni wiek, odbyć przeszkolenie teoretyczne i praktyczne, tzw. szkołę nauki jazdy oraz zdać egzamin. Jeżeli sprostamy tym wymaganiom czy to oznacza, że jesteśmy dobrym kierowcą?

Dobry kierowca to nie tylko osoba, która przeszła kurs kwalifikacyjny na prawo jazdy, zna zasady ruchu drogowego, pomyślnie zdała egzamin i ma wieloletnie doświadczenie w prowadzeniu auta. Dobry kierowca to osoba siadająca za kierownicę w dobrym stanie psychofizycznym. Na ten stan z pewnością wpływa poziom inteligencji, czynniki osobowościowe, a w szczególności temperament traktowany tutaj jako moderator poziomu stresu oraz sprawność funkcji wykonawczych. Czy zatem od każdego kierowcy wymagany jest ponad przeciętny poziom IQ? Z pewnością nie. Jednak musimy zdawać sobie sprawę z tego, że osoba prowadząca pojazd odpowiada nie tylko za bezpieczeństwo swoje i pasażerów, ale także pieszych, rowerzystów i innych kierowców. Dlatego powinna posiadać umiejętność adekwatnej oceny sytuacji na drodze,

spostrzegać zagrożenia oraz szybko podejmować trafne decyzje. Dobry kierowca jest wypoczęty, wyspany, zrównoważony emocjonalnie, odporny na zmęczenie, nie ma problemów z koncentracją uwagi, a jego koordynacja wzrokowo – ruchowa funkcjonuje na właściwym poziomie. Bardzo ważne jest, aby osoba nie przeceniała swoich umiejętności prowadzenia auta i była otwarta na krytykę ze strony innych. Prawidłowy wgląd i samoświadomość powstających emocji związanych z sytuacją na drodze pozwoli uniknąć niebezpieczeństwa. Warto też nauczyć się odbierać informacje o potrzebach, jakie wysyła nasz organizm i umieć w odpowiedniej chwili je zaspokoić, np. jeżeli robimy się zmęczeni i senni nie odkładajmy odpoczynku na potem. Nie ignorujemy też poczucia głodu, gdyż z minuty na minutę będziemy tracić energię, co może sprzyjać osłabieniu funkcjonowania naszych procesów poznawczych, takich jak koncentracja uwagi, spostrzeganie i myślenie.

Kierowca, który nie spełnia tych wymagań, a dodatkowo posiada skłonność do ryzykownej jazdy powinien poważnie zastanowić się nad prowadzeniem samochodu. Często możemy zauważyć na drodze szybko jadącego kierowcę, sprawnie wyprzedzającego inne pojazdy, bądź sprytnie zmieniającego pas ruchu drogowego. Jedni podziwiają jego umiejętności prowadzenia auta, jednak większość z nas skłonna jest ocenić go jako „pirata drogowego”. Jego jazda niejednokrotnie wskazuje na egoizm oraz świadczy o wysokim poziomie agresji na drodze. Jest to kierowca określany jako *Syndrom Mad Maxa*. Swoje umiejętności prowadzenia pojazdu ocenia bardzo wysoko. Często na drodze wchodzi w rolę nauczyciela pouczającego innych kierowców, używając przy tym klaksonu, niekulturalnych gestów, przekleństw, czy wyzwisk. Innych kierowców nie przywykł traktować jako równoprawnych użytkowników jezdni, tylko jako przeszkodę, którą należy wyprzedzić, po to by pokazać swoją wyższość. Jego jazdę można określić jako dynamiczną i gwałtowną. Często mocno przyspiesza i hamuje w ostatniej chwili. Łamie przepisy ruchu drogowego, zajeżdża drogę innym, świadomie razi dodatkowymi światłami. Ma dużą potrzebę zwrócenia na siebie uwagi. Osiąga to poprzez głośne słuchanie muzyki, ruszanie i hamowanie z piskiem opon. Te wszystkie działania służą potwierdzeniu rzekomo wysokiej samooceny, jednak w rzeczywistości dużą część tych kierowców charakteryzuje niedojrzałość emocjonalna i społeczna.

Istnieje także grupa *łękliwych kierowców*, u których jazda samochodem wyzwala duże emocje związane ze stresem, lękiem, niepokojem oraz obawą, że sobie nie poradzą na drodze. Paraliżuje ich myśl, że nagle wydarzy się coś nieoczekiwanego w trakcie jazdy, czego mogą nie przewidzieć. Stresują się przed skrzyżowaniem, zmianą pasa, czy parkowaniem. W trakcie jazdy niejednokrotnie upewniają się, czy mają włą-

czone światła, czy jadą na odpowiednim biegu, a czy jak dojadą do celu będą mieli gdzie zaparkować auto. Za kierownicą wyglądają na bardzo spiętych i przejętych sytuacją na drodze. Ich koncentracja uwagi jest tylko pozorna, gdyż w rzeczywistości skupiają się na swoich emocjach, a nie na aktualnym zadaniu. Snują refleksje, zastanawiają się, czy wszystko w trakcie jazdy robią poprawnie. Jazda takiego kierowcy postrzegana jest przez innych użytkowników drogi jako niejasna, nieczytelna i niepewna, co powoduje wzrost ryzyka niebezpieczeństwa na drodze. Wśród młodych i początkujących kierowców takie zachowania podczas jazdy są normalne, jednak wraz z doświadczeniem nabierają pewności siebie i pozbywają się tych nieprzyjemnych emocji. W skrajnych tylko przypadkach możemy spotkać się z odmową prowadzenia pojazdu, a już na pewno, gdy warunki zewnętrzne nie sprzyjają, np. pada śnieg, jest ślisko, upał na dworze, a także wzmożony ruch. Osobie nadzwyczaj lękliwej można pomóc wykształcając odpowiednie sposoby radzenia sobie ze stresem. Warto, aby przeszła trening podnoszący poczucie własnej wartości, samoocenę, po to by realnie i adekwatnie oceniać swoje umiejętności prowadzenia pojazdu na drodze.

Kolejną grupą kierowców znacznie utrudniającą jazdę są skrajni egocentrycy. Na drodze liczy się tylko ich wygoda i bezpieczeństwo. Znają doskonale przepisy ruchu drogowego, ale chyba nie do końca rozumieją ich sens. Jazda 60km/h lewym pasem, bo asfalt na prawym pasie jest w nieco gorszym stanie. Jazda na wprost z pasa, z którego istnieje możliwość skrętu w prawo, bo tu „nie ma kolejki”. Zajmowanie dwóch wolnych miejsc parkingowych, żeby bez ograniczeń otworzyć drzwi i wygodnie wysiąść. Te i wiele innych zachowań mamy możliwość oglądać na naszych drogach. Czasem spiesząc się gdzieś, lub zupełnie nieświadomie sami łapiemy się na takich sytuacjach, pomimo, że drażnią innych, a nawet czasem stwarzają niebezpieczeństwo.

Oprócz zachowań poszczególnych kierowców komfort jazdy samochodem znacznie obniża wzmożony ruch na drodze, duża liczba znaków z ograniczeniami prędkości, fotoradary, niedokładne oznaczenia dróg, czy chociażby upał w lecie frustruje niejednego kierowcę. Pamiętajmy jednak o tym, że złość w połączeniu ze zmęczeniem długą i nużącą jazdą może stać się niebezpieczna na drodze.

W dzisiejszych czasach technologia jest na tyle nowoczesna, by była w stanie zaspokoić potrzeby potencjalnych kierowców. Obecnie produkowane są auta, które poprzez wyposażenie, takie jak ABS, klimatyzację, poduszki powietrzne, czujniki parkowania, kamery cofania dbają jednocześnie o wygodę, komfort i bezpieczeństwo jazdy. Warto też czasem zastanowić się czy całkowita automatyzacja w samochodzie nie

kształtuje wśród kierowców zbyt wysokiego stopnia zaufania drogim urządzeniom usypiając jednocześnie psychiczną czujność.

Andrzej WAWRZUSISZYN

Centrum Szkolenia Straży Granicznej – Kętrzyn

POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA FUNKCJONARIUSZY STRAŻY GRANICZNEJ

Procesy, jakie towarzyszą współczesnemu człowiekowi, tworzą nowe ramy życia społecznego. Przełom XX i XXI wieku zmienił świat, a wraz z tym warunki, w jakich żyje człowiek. Dziś już nie wystarczy stworzyć sobie cichą enklawę bezpieczeństwa w kręgu własnej rodziny, kultury i państwa. Bezpieczeństwo przybrało bowiem globalną postać wraz z pojawiającymi się zagrożeniami. Jednak zawsze wyraża się ono w ujęciu indywidualnym, tj. w poczuciu bezpieczeństwa każdego pojedynczego człowieka¹.

J. Stańczyk² i R. Zięba, znaczący naukowcy zajmujący się problematyką bezpieczeństwa, dosyć zgodnie twierdzą, iż termin bezpieczeństwo oznacza stan „*bez pieczy*”. Kojarzy się ono z suwerennością, samodzielnością, podmiotowością, odpowiedzialnością, zaufaniem.

W naukach społecznych bezpieczeństwo, w najogólniejszym znaczeniu, obejmuje zaspokojenie takich potrzeb, jak istnienie, przetrwanie, całość, tożsamość (identyczność), niezależność, spokój, posiadanie i pewność – a może raczej wysokie prawdopodobieństwo – *rozwoju*. Bezpieczeństwo ma charakter podmiotowy, a będąc naczelną potrzebą człowieka i grup społecznych, jest zarazem podstawową potrzebą państw i systemów międzynarodowych. Jego brak wywołuje niepokój i poczucie zagrożenia. Dlatego każdy z podmiotów stara się oddziaływać na swoje otoczenie zewnętrzne i sferę wewnętrzną, dopasowując i harmonizując je ze sobą – aby usuwać lub przynajmniej oddalać zagrożenia i eliminować lęk, obawy, niepokój i niepewność³.

Każdy chce być bezpieczny bez względu na wiek, płeć, status materialny, predyspozycje pedagogiczne, poziom i etap rozwoju indywidualnego, itd. Do niedawna wydawało się, że idea „bezpiecznego czło-

¹ Zob. Wstęp, [w:] *Bezpieczeństwo człowieka a transdyscyplinarność*, tom I, pod red. ks. E. Jarmocha, A.W. Świdorskiego, I.A. Trzpił, Wyd. AP, Siedlce 2009, s. 5–6.

² Zob. J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, ISP PAN, Warszawa 1996.

³ Por. R. Zięba, *Kategoria bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych*, [w:] *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX wieku*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa 1997, s. 3–4.

wieka” będzie spójna i możliwa do urzeczywistnienia wraz z rozwojem tego świata, z osiągnięciami w różnych sferach, m. in. w medycynie, technologiach informacyjnych, motoryzacji, nowych technologiach zbrojeniowych, edukacji, produkcji żywnościowej, nowoczesnych urządzeniach w walce z różnymi kataklizmami. Jednak mimo dynamicznego rozwoju nauki, techniki, edukacji, kultury życie ludzkie jest najbardziej zagrożoną wartością⁴. Zatem życiu człowieka towarzyszą dwa skrajne uczucia. Z jednej strony potrzeba bezpieczeństwa, która warunkuje jego spokojny byt i rozwój, z drugiej strony poczucie zagrożenia, które zakłóca, a często niweczy obrane cele i zamiary⁵.

Ponieważ autorowi nie są znane badania w obszarze bezpieczeństwa funkcjonariuszy Straży Granicznej, uzasadnione było podjęcie eksploracji tej problematyki.

MATERIAŁ I METODA

Celem badań było określenie odczuć respondentów w sferze bezpieczeństwa osobistego oraz zasadniczych wartości decydujących o poczuciu bezpieczeństwa. Badania przeprowadzono metodą sondażu diagnostycznego, wykorzystując technikę ankietową. Zastosowano specjalnie skonstruowany na potrzeby badań kwestionariusz z pytaniami otwartymi.

Pytania jakie postawiono przed badaniami brzmiały:

1. Jak funkcjonariusze interpretują pojęcie „bezpieczeństwo”?
2. W jakiej sytuacji odczuwają utratę poczucia bezpieczeństwa?
3. Jakie emocje towarzyszą sytuacjom utraty bezpieczeństwa?

W zamiarze uzyskania odpowiedzi na powyższe pytania, przeprowadzono w kwietniu 2010 roku badania empiryczne. Badaną grupę stanowili słuchacze oraz kadra dydaktyczna Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie.

Ogółem udział wzięło 50 osób. Szczegółową charakterystykę badanych przedstawia tabela 1.

⁴ Por. A. Cudowska, J. Kunikowski (red.), *Czynić świat bardziej bezpiecznym*, Wyd. AP, Siedlce 2007, s. 106.

⁵ Zob. W. Kitler, A. Skrabacz, *Bezpieczeństwo ludności cywilnej. Pojęcie, organizacja i zadania w czasie pokoju, kryzysu i wojny*, Wyd. TWO, Warszawa 2010, s. 9.

Tabela 1. Charakterystyka badanych ze względu na wiek i płeć (N=50).
Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

WIEK	KOBIECY		MĘŻCZYŹNI	
	N	%	N	%
do 25	3	17,6	10	30,3
26 – 35	8	47	14	42,1
36 – 45	4	23,6	5	15,5
powyżej 45	2	11,8	4	12,1
RAZEM	17	100	33	100

Struktura badanej grupy była następująca:

- *dominującą grupą ze względu na płeć byli mężczyźni w stosunku 33 do 17 kobiet;*
- *ze względu na wiek, prawie połowę stanowiły kobiety w wieku 26–35 lat (47%), około jedną czwartą (23,6%) w wieku 36–45; najmniej licznymi były kobiety w wieku do 25 lat (17,6%) oraz powyżej 45 roku życia (11,8%);*
- *najliczniejszą grupą byli mężczyźni w wieku 26–35 lat (42,1%), prawie jedną trzecią (30,3%) stanowili mężczyźni do 25 lat, natomiast najmniej było mężczyzn w wieku 36–45 lat (15,5%) i powyżej 45 roku życia (12,1%).*

Przyjęto następujące zmienne: zmienną niezależną była przynależność do Straży Granicznej, zmiennymi zależnymi były płeć i wiek respondentów.

WYNIKI BADAŃ

Aby zorientować się jak funkcjonariusze pojmują termin „bezpieczeństwo” zadano następujące pytanie: „Co rozumiesz pod pojęciem „bezpieczeństwo”? Wyniki badań prezentuje tabela 2.

*Tabela 2. Sposób rozumienia terminu „bezpieczeństwo” (N=50).
Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.*

Co rozumiesz pod pojęciem „bezpieczeństwo”?	R A Z E M	
	N	%
Podstawowa potrzeba egzystencjalna	8	16
Brak zagrożenia	15	30
Poczucie harmonii, stabilizacji	19	38
Brak zmartwień i kłopotów rodzinnych	8	16
R A Z E M	50	100

Z danych liczbowych i procentowych zawartych w tabeli 2 wynika, że pod pojęciem „bezpieczeństwo” ponad jedna trzecia (38%) badanych rozumie poczucie harmonii, stabilizacji. Dla 30% respondentów bezpieczeństwo to brak zagrożenia, natomiast dla 16% to podstawowa potrzeba egzystencjalna, a także brak zmartwień i kłopotów rodzinnych.

W celu zorientowania się, czy występują istotne różnice w interpretacji pojęcia „bezpieczeństwo” przez kobiety i mężczyzn, dokonano odpowiednich obliczeń. Wyniki zawierają tabele 3 i 4.

*Tabela 3. Sposób rozumienia pojęcia „bezpieczeństwo” przez kobiety (N=17).
Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.*

Co rozumiesz pod pojęciem „bezpieczeństwo”?	R A Z E M	
	N	%
Podstawowa potrzeba egzystencjalna	2	11,8
Brak zagrożenia	9	52,9
Poczucie, harmonii, stabilizacji	5	29,4
Brak zmartwień i kłopotów rodzinnych	1	5,9
R A Z E M	17	100

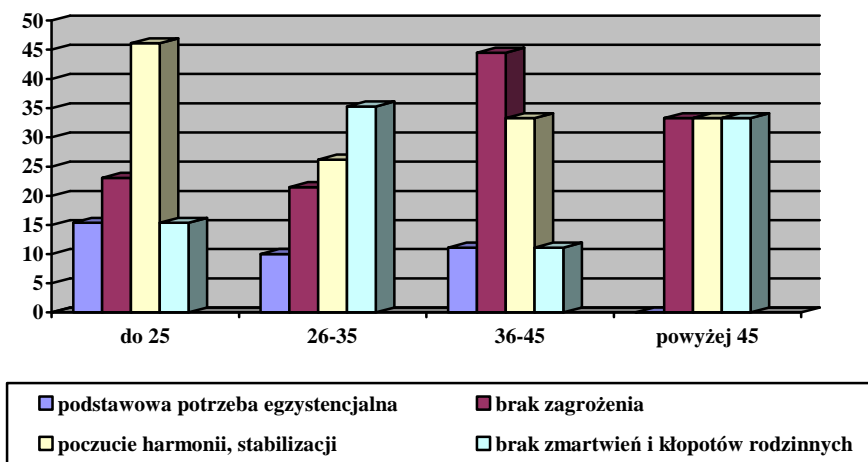
Tabela 4. Sposób rozumienia pojęcia „bezpieczeństwo” przez mężczyzn (N=33).
Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

Co rozumiesz pod pojęciem „bezpieczeństwo”?	RAZEM	
	N	%
Podstawowa potrzeba egzystencjalna	6	18,2
Brak zagrożenia	6	18,2
Poczucie harmonii, stabilizacji	14	42,4
Brak zmartwień i kłopotów rodzinnych	7	21,2
RAZEM	33	100

Analiza danych procentowych ujętych w tabelach 3 i 4 wskazuje, że dla ponad połowy badanych kobiet (52,9%) istotą bezpieczeństwa jest brak zagrożeń, natomiast dla prawie połowy mężczyzn (42,4%) poczucie harmonii, stabilizacji. Istotna różnica dotyczy braku zmartwień i kłopotów rodzinnych – u mężczyzn 21,2%, u kobiet tylko 5,9%. Pozostałe charakterystyki są podobnie interpretowane.

Dokonano także stosownych obliczeń dla orientacji, czy wiek badanych w sposób istotny wpływa na rozumienie pojęcia „bezpieczeństwo”. Wyniki prezentuje wykres 1.

Wykres 1. Rozumienie pojęcia „bezpieczeństwo” z uwzględnieniem wieku badanych (N=50). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.



Dane procentowe zawarte na wykresie 1 informują o zróżnicowanym rozumieniu pojęcia „bezpieczeństwo”. Dla prawie połowy funkcjonariuszy (46,1%) do 25 roku życia, bezpieczeństwo to przede wszystkim poczucie harmonii, stabilizacji. Dla prawie jednej czwartej badanych (23,1%) istotą bezpieczeństwa jest brak zagrożenia. Na trzecim miejscu zinterpretowano bezpieczeństwo jako podstawową potrzebę egzystencjalną oraz brak zmartwień i kłopotów rodzinnych – po 15,4% wskazań. W grupie wiekowej 26–35 lat występują odwrócone proporcje. Na pierwszym miejscu wskazano brak zmartwień i kłopotów rodzinnych – 35,3%, następnie poczucie harmonii, stabilizacji – 26,2%, brak zagrożenia – 21,5% oraz jako podstawową potrzebę egzystencjalną – 10% wskazań. Grupa wiekowa 36–45 lat jeszcze inaczej zinterpretowała pojęcie „bezpieczeństwo”. Dla prawie połowy badanych (44,5%) to brak zagrożenia, następnie dla jednej trzeciej (33,3%) to poczucie harmonii, stabilizacji. Jedna dziesiąta badanych (11,1%) wskazała z tym samym natężeniem podstawową potrzebę bezpieczeństwa oraz brak zmartwień i kłopotów rodzinnych. Badani w wieku powyżej 45 roku życia pojmują termin „bezpieczeństwo” jako: brak zagrożeń, poczucie harmonii, stabilizacji, brak zmartwień i kłopotów rodzinnych z tym samym – 33,3% natężeniem. Grupa ta nie zinterpretowała bezpieczeństwa jako podstawowej potrzeby egzystencjalnej. Aby określić odczucia respondentów w sferze bezpieczeństwa osobistego zadano kolejne pytanie: „*W jakiej sytuacji odczuwałeś/–eś utratę poczucia bezpieczeństwa?*” Otrzymane wyniki zawiera tabela 4.

Tabela 4. Sytuacje, w których odczuwano utratę poczucia bezpieczeństwa (N=50). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

W jakiej sytuacji odczuwałeś utratę poczucia bezpieczeństwa?	RAZEM	
	N	%
Zmiany w życiu osobistym (utrata źródeł utrzymania, pracy, miejsca zamieszkania, kredyty bankowe)	10	20
Zagrożenie utraty życia, zdrowia własnego i bliskich	14	28
Zagrożenia niezależne (kataklizmy, wypadki drogowe)	7	14
Sytuacje ekstremalne (daleka podróż, egzaminy, skoki spadochronowe, misje wojskowe)	10	20
Nie było takich sytuacji	9	18
RAZEM	50	100

Z uzyskanych danych liczbowych i procentowych ujętych w tabeli 4 wynika, że dla ponad jednej czwartej badanych (28%) sytuacjami, w których najczęściej odczuwano utratę poczucia bezpieczeństwa były zagrożenia utraty życia, zdrowia własnego i bliskich. Wśród innych sytuacji o zbliżonym procencie wskazań, w których dochodziło do podobnych odczuć były: zmiany w życiu osobistym (utrata źródeł utrzymania, pracy, miejsca zamieszkania, kredyty bankowe), zagrożenia niezależne (kataklizmy, wypadki drogowe) oraz sytuacje ekstremalne (daleka podróż, egzaminy, skoki spadochronowe, misje wojskowe). Na uwagę zasługuje fakt, iż prawie jedna piąta badanych (18%) stwierdziła, że nie było takich sytuacji.

W celu zorientowania się, czy występują istotne różnice w typowaniu przez kobiety i mężczyzn sytuacji, których odczuwano utratę poczucia bezpieczeństwa, dokonano odpowiednich obliczeń. Wyniki prezentują tabele 5 i 6.

Tabela 5. Sytuacje, w których kobiety odczuwały utratę poczucia bezpieczeństwa (N=17). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

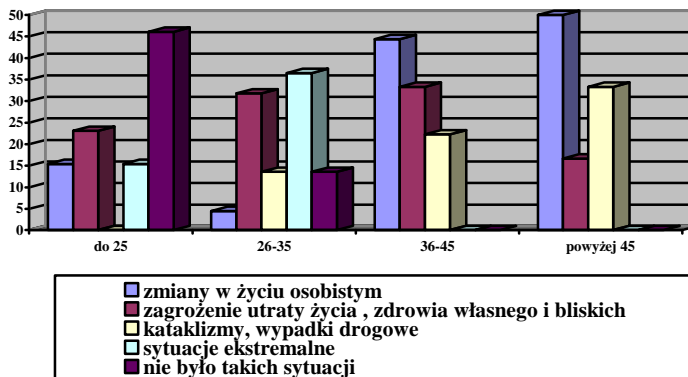
W jakiej sytuacji odczuwałeś/-aś utratę poczucia bezpieczeństwa?	RAZEM	
	N	%
Zmiany w życiu osobistym (utrata źródeł utrzymania, pracy, miejsca zamieszkania, kredyty bankowe)	4	23,4
Zagrożenie utraty życia, zdrowia własnego i bliskich	4	23,4
Zagrożenia niezależne (kataklizmy, wypadki drogowe)	4	23,4
Sytuacje ekstremalne (daleka podróż, egzaminy, skoki spadochronowe, misje wojskowe)	3	17,9
Nie było takich sytuacji	2	11,9
RAZEM	17	100

Tabela 6. Sytuacje, w których mężczyźni odczuwali utratę poczucia bezpieczeństwa (N=33). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

W jakiej sytuacji odczuwałeś/-aś utratę poczucia bezpieczeństwa?	RAZEM	
	N	%
Zmiany w życiu osobistym (utrata źródeł utrzymania, pracy, miejsca zamieszkania, kredyty bankowe)	6	18,2
Zagrożenie utraty życia, zdrowia własnego i bliskich	10	30,0
Zagrożenia niezależne (kataklizmy, wypadki drogowe)	3	9,2
Sytuacje ekstremalne (daleka podróż, egzaminy, skoki spadochronowe, misje wojskowe)	7	21,3
Nie było takich sytuacji	7	21,3
RAZEM	33	100

Dane liczbowe i procentowe ujęte w tabelach 5 i 6 wskazują na zbieżne wyniki. Zarówno kobiety, jak i mężczyźni typują z porównywalnym natężeniem podobne sytuacje, w których odczuwano utratę poczucia bezpieczeństwa. Na uwagę zasługuje dość wysoki odsetek odpowiedzi, zarówno u kobiet, jak i u mężczyzn, w których stwierdzono, iż takie sytuacje nie wystąpiły, odpowiednio kobiety – 11,95% i mężczyźni – 21,3%. Dokonano również stosownych obliczeń dla orientacji, czy wiek badanych różnicuje w sposób istotny sytuacje, w których odczuwa się utratę poczucia bezpieczeństwa. Wyniki prezentuje wykres 2.

Wykres 2. Sytuacje, w których odczuwa się utratę poczucia bezpieczeństwa z uwzględnieniem wieku badanych (N=50). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010



Dane procentowe ujęte na wykresie 2 informują o zróżnicowanym typowaniu sytuacji, w których odczuwa się utratę poczucia bezpieczeństwa w grupach wiekowych do 25 lat i 26–35 lat oraz o pewnych podobieństwach w przedziale wiekowym 36–45 lat i powyżej 45 roku życia. Prawie połowa badanych (46,1%) grupy pierwszej i ponad jedna dziesiąta (13,6%) grupy drugiej stwierdziła, że nie było takich sytuacji. Z kolei dla ponad jednej trzeciej badanych (36,5%) grupy drugiej i zaledwie 15,4% grupy pierwszej to sytuacje ekstremalne. Natomiast dla prawie jednej trzeciej (31,8%) grupy drugiej i prawie jednej czwartej (23,1%) grupy pierwszej to sytuacje zagrożenia utraty życia, zdrowia własnego i bliskich, w których odczuwa się utratę poczucia bezpieczeństwa. Zmiany w życiu osobistym nie wpływają istotnie (15,4%) w grupie do 25 lat oraz (4,5%) w grupie 26–35 lat na utratę poczucia bezpieczeństwa. W grupach wiekowych 36–45 lat i powyżej 45 roku życia rozkład procentowy wykazuje pewne podobieństwa. Na pierwszym miejscu wskazano zmiany w życiu osobistym – odpowiednio 44,4% w grupie 36–45 lat i 50% w grupie powyżej 45 roku życia. Na drugim miejscu wytypowano sytuacje zagrożenia utraty życia, zdrowia własnego i bliskich – odpowiednio 33,3% i 16,7%, następnie kataklizmy, wypadki drogowe – odpowiednio 23,3% i 33,3%. Istotnym jest, że nie odnotowano w tych grupach wiekowych ani sytuacji ekstremalnych ani faktu, iż takich sytuacji nie było.

Dla pogłębienia wiedzy w analizowanym obszarze zadano badanym następane pytanie: „*Jakie emocje towarzyszyły wskazanym powyżej sytuacjom utraty bezpieczeństwa?*” Wyniki zawiera tabela 6.

Tabela 6. *Emocje towarzyszące sytuacjom utraty bezpieczeństwa (N=50).*

Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

Jakie emocje towarzyszyły wskazanym powyżej sytuacjom utraty bezpieczeństwa?	R A Z E M	
	N	%
Lęk, niepewność, obawa, strach	24	48
Bezsilność, bezradność	9	18
Frustracja, zdenerwowanie	5	10
Smutek, żal	3	6
Nie wystąpiły zauważalne emocje	9	18
R A Z E M	50	100

Z uzyskanych danych liczbowych i procentowych ujętych w tabeli 6 wynika, że dla prawie połowy badanych (48%) emocjami najczęściej towarzyszącymi w sytuacjach utraty bezpieczeństwa są: lęk, niepewność, obawa, strach. Prawie jedna piąta (18%) nazwała je bezsilnością, bezradnością, a co dziesiąta (10%) frustracją, zdenerwowaniem i (6%) smutkiem, żalem. 18% badanych odnotowała fakt niewystąpienia zauważalnych emocji w sytuacjach utraty poczucia bezpieczeństwa.

W celu zorientowania się, czy istnieją istotne różnice w towarzyszących emocjach u kobiet i mężczyzn, dokonano odpowiednich obliczeń. Wyniki prezentują tabele 7 i 8.

Tabela 7. Emocje towarzyszące kobietom w sytuacjach utraty bezpieczeństwa (N=17). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

Jakie emocje towarzyszyły wskazanym powyżej sytuacjom utraty bezpieczeństwa?	R A Z E M	
	N	%
Lęk, niepewność, obawa, strach	13	76,4
Bezsilność, bezradność	2	11,8
Frustracja, zdenerwowanie	1	5,9
Smutek, żal	0	0
Nie wystąpiły zauważalne emocje	1	5,9
R A Z E M	17	100

Tabela 8. Emocje towarzyszące mężczyznom w sytuacjach utraty bezpieczeństwa (N=33). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.

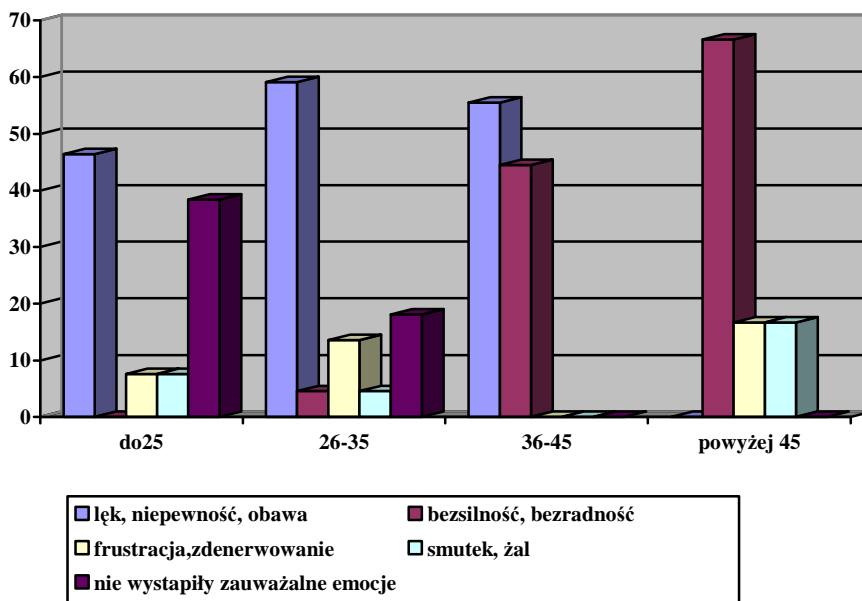
Jakie emocje towarzyszyły wskazanym powyżej sytuacjom utraty bezpieczeństwa?	R A Z E M	
	N	%
Lęk, niepewność, obawa, strach	11	33,3
Bezsilność, bezradność	7	21,3
Frustracja, zdenerwowanie	4	12,1
Smutek, żal	3	9,1
Nie wystąpiły zauważalne emocje	8	24,2
R A Z E M	33	100

Dane liczbowe i procentowe ujęte w tabelach 7 i 8 wskazują na podobieństwa.

Dwie trzecie kobiet (76,4%) oraz jedna trzecia mężczyzn (33,3%) stwierdza, iż w sytuacjach utraty poczucia bezpieczeństwa najczęściej towarzyszą lęk, niepewność, obawa, strach. Innymi, w następnej kolejności, emocjami są bezsilność, bezradność – odpowiednio 21,3% u mężczyzn oraz 11,8% u kobiet. Frustrację, zdenerwowanie wskazano na poziomie 12,1% u mężczyzn i 5,9% u kobiet. Smutek, żal wskazał co dziesiąty (9,1%) mężczyzna; kobiety nie stwierdziły takich emocji. Ciekawostką jest fakt, iż 24,2% mężczyzn i 5,9% kobiet nie rozpoznali towarzyszących emocji w wyżej analizowanych sytuacjach.

Aby zbadać, czy wiek badanych w sposób istotny wpływa na emocje w sytuacjach utraty poczucia bezpieczeństwa, dokonano stosownych obliczeń. Szczegółowe wyniki prezentuje wykres 3.

Wykres 3. Emocje towarzyszące sytuacjom utraty bezpieczeństwa z uwzględnieniem wieku badanych (N=50). Źródło: badania własne, Kętrzyn 2010.



Dane procentowe ujęte na wykresie 3 wskazują na pewne podobieństwa. Lęk, niepewność, obawa są dominującymi emocjami towarzyszącymi w sytuacjach utraty poczucia bezpieczeństwa w pierwszych trzech badanych grupach wiekowych, odpowiednio – 46,4% wskazań

w grupie do 25 lat, 59,1% wskazań w grupie 26–35 lat i 55,5% wskazań w grupie 36–45 lat. Z kolei w grupie wiekowej powyżej 45 roku życia najczęściej występującymi emocjami są bezsilność, bezradność – 66,6% wskazań; emocje te na drugim miejscu wskazano w grupie wiekowej 36–45 lat z natężeniem – 44,5% wskazań. Inne emocje, takie jak smutek, żal, frustracja, zdenerwowanie wskazano na niskim poziomie, 0 – 16,7%, we wszystkich grupach wiekowych. Istotnym jest, że ponad jedna trzecia badanych (38,4%) w grupie do 25 lat i prawie jedna piąta badanych (18,1%) w grupie wiekowej 26–35 lat nie zdiagnozowali występujących emocji w sytuacjach utraty bezpieczeństwa.

WNIOSKI

Uzyskane wyniki dają możliwość udzielenia odpowiedzi na postawione przed badaniami pytania i wyciągnięcia następujących wniosków:

1. Funkcjonariusze Straży Granicznej pod pojęciem „bezpieczeństwo” rozumieją przede wszystkim poczucie harmonii, stabilizacji oraz brak zagrożenia.
2. Dla kobiet istotą bezpieczeństwa jest brak zagrożenia, natomiast dla mężczyzn poczucie harmonii, stabilizacji.
3. W grupie wiekowej do 25 lat bezpieczeństwo to poczucie harmonii, stabilizacji, dla funkcjonariuszy w wieku 26–35 lat to brak zmartwień i kłopotów rodzinnych, z kolei dla grupy wiekowej 36–45 lat bezpieczeństwo to brak zagrożenia; natomiast badani w wieku powyżej 45 roku życia interpretują bezpieczeństwo jako brak zagrożenia, poczucie harmonii, stabilizacji, brak zmartwień i kłopotów rodzinnych.
4. Wśród sytuacji, w których odczuwano utratę poczucia bezpieczeństwa funkcjonariusze wskazali przede wszystkim zagrożenia utraty życia, zdrowia własnego i bliskich, zmiany w życiu osobistym (utrata źródeł utrzymania, pracy, miejsca zamieszkania, kredyty bankowe), sytuacje ekstremalne (daleka podróż, egzaminy, skoki spadochronowe, misje pokojowe) oraz zagrożenia niezależne (kataklizmy, wypadki drogowe).
5. Dla kobiet, sytuacjami w których odczuwano utratę poczucia bezpieczeństwa są zmiany w życiu osobistym (utrata źródeł utrzymania, pracy, miejsca zamieszkania, kredyty bankowe), natomiast dla mężczyzn zagrożenia utraty życia, zdrowia własnego i bliskich.
6. W grupie wiekowej do 25 lat wyżej wymienioną sytuacją jest zagrożenie utraty życia, zdrowia własnego i bliskich, w przedziale wiekowym

26–35 lat to sytuacje ekstremalne (daleka podróż, egzaminy, skoki spadochronowe, misje pokojowe); grupa wiekowa 36–45 i powyżej 45 lat wskazały zmiany w życiu osobistym (utrata źródeł utrzymania, pracy, miejsca zamieszkania, kredyty bankowe).

7. W sytuacjach utraty bezpieczeństwa najczęściej towarzyszącymi emocjami są: lęk, niepewność, obawa, strach, a także bezsilność, bezradność, frustracja, zdenerwowanie.

Autor ma świadomość, że zastosowana próba badawcza nie upoważnia do wyciągania ogólnych wniosków, dlatego też powyższe badania traktuje jako pilotażowe. Ze względu na interesujące wyniki, należy prowadzić dalsze badania w dziedzinie tak istotnej, jak bezpieczeństwo, także w innych grupach dyspozycyjnych, uwzględniając inne zmienne badawcze.

BIBLIOGRAFIA

1. Cudowska A., Kunikowski J. (red.), *Czynić świat bardziej bezpiecznym*, Wydawnictwo Akademii Podlaskiej, Siedlce 2007.
2. Jarmocha E., Świdorski A.W., Trzpił I.A. (red.), *Bezpieczeństwo człowieka a transdyscyplinarność*, tom I, Wydawnictwo Akademii Podlaskiej, Siedlce 2009.
3. Kitler W., Skrabacz A., *Bezpieczeństwo ludności cywilnej. Pojęcie, organizacja i zadania w czasie pokoju, kryzysu i wojny*, Wydawnictwo Towarzystwa Wiedzy Obronnej, Warszawa 2010.
4. Stańczyk J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, ISP PAN, Warszawa 1996.
5. Zięba R., *Kategoria bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych*, [w:] *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX wieku*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 1997.

Grzegorz GORYŃSKI

Morski Oddział Straży Granicznej – Gdańsk

NOWE PATROLE STRAŻY GRANICZNEJ¹

„Płyn po morzach i oceanach. Sław imię Straży Granicznej. Strzeż morskiej granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Nadaję ci imię *Patrol 1, Patrol 2*”. Słowa te wypowiedziały matki chrzestne: Elżbieta Bieńkowska, minister rozwoju regionalnego i Anna Wypych – Namiotko podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury podczas ceremonii nadania imienia i podniesienia bandery na nowo zbudowanych jednostkach pływających SG-111 i SG-112. Uroczystość ta miała miejsce 24 czerwca 2010 roku w Kaszubskim Dwizjonie Straży Granicznej w Gdańsku Westerplatte.



– *Dzień ten przejdzie do historii Straży Granicznej jako wielkie święto* – powiedział gospodarz uroczystości, kmdr. SG Piotr Stocki², ko-

¹ Wszystkie wykorzystane w niniejszym artykule zdjęcia pochodzą ze zbiorów A. Ciejpy.

² Obecnie kontradmirał SG (przyp. Redakcji).

mendant MOSG.

– Wagę tego wydarzenia odzwierciedla liczne grono gości, którzy dziś są z nami, a wśród nich osoby najważniejsze, bez których nowe jednostki byłyby bezdomnymi i bezimiennymi konstrukcjami, a mianowicie – matki chrzestne.

Serdecznie powitał licznych gości, m.in.: matki chrzestne: Elżbietę Bieńkowską i Annę Wypych – Namiotko, Komendanta Głównego SG płk. Leszka Elasa, Metropolitę Gdańskiego ekscelencję arcybiskupa, gen. dyw. Sławoja Leszka Głódzia, zastępcę Komendanta Głównego SG płk. Marka Borkowskiego, zastępcę Szefa Sztabu Marynarki Wojennej RP kontradm. Jarosława Zygmunta, byłego Komendanta MOSG kontradm. Konrada Wiśniowskiego i właściciela stoczni *Baltic Workboats* z Estonii Martena Vaikmaa, reprezentantów urzędów oraz instytucji współpracujących z MOSG.



– Dzisiejsze wydarzenie ma swój początek 8 lat temu, kiedy to Ministerstwo SWiA – mówił dalej Komendant MOSG – zaakceptowało opracowaną w MOSG „Koncepcję ochrony morskiej granicy państwa, jako granicy zewnętrznej UE”, dokument precyzyjnie definiujący plan modernizacji floty SG, jej koszty i sposób realizacji zadań. Założenia te zostały następnie bardzo pozytywnie zweryfikowane przez misje ewaluacyjne Schengen w 2006 roku i potem wdrożone do wykonania.

– (...) Osiągnięcia modernizacyjne to wymierny wkład organizacyjny i finansowy Polski w bezpieczeństwo własne i Europy, bowiem chroniąc polski odcinek granicy zewnętrznej UE odpowiadamy za bezpieczeństwo całej wspólnoty, a znaczna część z tych inwestycji została sfinansowana z budżetu państwa. Nasza służba to nie tylko działania w kraju. Aktywnie uczestniczymy również w operacjach Agencji FRONTEX wspierając najbardziej zagrożone nielegalną migracją państwa członkowskie, głównie południowej Europy. Morski Oddział SG na mocy szeregu ustaw wykonuje zadania nie tylko związane z ochroną granicy, ale również zapewnia ochronę interesów ekonomicznych państwa i przestrzeganie prawa na obszarach morskich, bezpieczeństwo żeglugi i obiektów portowych. Jest również integralnym elementem systemu ratownictwa morskiego i bezpieczeństwa publicznego.

– (...) Akceptacja i możliwość realizacji planu modernizacji floty SG, to przykład zrozumienia przez władze RP zagrożeń, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo morskie, a także docenienie zdolności SG do przeciwdziałania im – powiedział kmdr Piotr Stocki.

– Chrzest jednostki pływającej to – jak powiedział Komendant Główny SG płk Leszek Elas – jeden z najstarszych morskich ceremoniałów, który miał zapewnić wodowanej jednostce sprzyjające warunki pogodowe: przyjazne wiatry, słońce i spokojną wodę. W trakcie uroczystości jednostka zostaje włączona do wodnej wspólnoty i otrzymuje imię. Ponieważ kultywujemy tę piękną tradycję, dziś będziemy świadkami chrztu dwóch nowo wybudowanych jednostek pływających Straży Granicznej: SG–111 Patrol 1 i SG–112 Patrol 2, które będą służyły funkcjonariuszom Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

Metropolita Gdański abp Sławoj Leszek Głódź poświęcił nowe jednostki, a dziekan SG, ks. płk dr Zbigniew Kępa poświęcił bandery i flagi dla nowych jednostek. Następnie aktu ich wręczenia dowódcom i ich zastępcom z nowych jednostek dokonał płk SG Leszek Elas, wyrażając przekonanie, że jednostki pod ich dowództwem będą w pełnej gotowości do zadań związanych z ochroną morskiej granicy państwowej.

Po tej ceremonii uhonorowano funkcjonariuszy MOSG, którzy nieśli pomoc potrzebującym. Najpierw odczytano list ze słowami wdzięczności, skierowany do Komendanta MOSG kmdr. Piotra Stockiego przez Bronisława Komorowskiego, marszałka Sejmu RP, wykonującego obowiązki Prezydenta RP. Napisał w nim on m.in.: (...) *Dziękuję wszystkim Funkcjonariuszom i Pracownikom Straży Granicznej, którzy podczas akcji przeciwpowodziowej nieśli pomoc, znajdującym się w dramatycznej sytuacji mieszkańcom zalanych terenów. W imię ochrony życia i mienia innych, nierzadko narażaliście własne bezpieczeństwo. Dzięki Waszemu*

zaangażowaniu mamy większe poczucie bezpieczeństwa. Dzięki Wam Polacy mają pewność, że nie pozostaną porzuceni w chwilach trudnych i mogą zawsze na Was liczyć. Dajecie nam wszystkim nadzieję i wsparcie. Raz jeszcze wszystkim dziękuję za wysiłek i poświęcenie. Jestem pewny, że w każdej trudnej sytuacji możemy na Was liczyć – podkreślił Bronisław Komorowski.



Następnie Komendant Główny płk Leszek Elas odczytał podziękowanie, które następnie wręczył wszystkim funkcjonariuszom biorącym udział w akcji ratowania powodzi.

Natomiast wicewojewoda pomorski Michał Owczarczak wręczył załodze SG-007, to jest mł. chor. Marcinowi Krawczykowi (dowódca) oraz mł. chor.: Marcinowi Rawickiemu i Piotrowi Pawlukowskiemu podziękowania i upominki od Wojewody Pomorskiego Romana Zaborowskiego za uratowanie na Zatoce Gdańskiej 6 żeglarzy.

Uroczystość uświetnił pokaz w wykonaniu funkcjonariuszy Wydziału Zabezpieczenia Działań MOSG z wykorzystaniem śmigłowca SG. Na zakończenie odbyto krótki rejs po Zatoce Gdańskiej oraz obejrzano najnowszy sprzęt służący do ochrony granicy państwowej.

Budowa w Estonii

Jednostki SG–111 i SG–112 do bazy Kaszubskiego Dywizjonu SG w Gdańsku – Westerplatte zawinęły 11 maja 2010 roku. Umowę na budowę tych pomocniczych jednostek patrolowych przeznaczonych do działań w ochronie granicy państwowej dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej 6 stycznia 2009r. w Sopocie podpisali: kmdr Piotr Stocki komendant MOSG i kmdr Janusz Czupryński, główny księgowy oraz Juri Taal, reprezentujący Stocznnię *Baltic Workboats AS* z Estonii.

Jednostki pływające projektu *PATROL 240 BALTIC* charakteryzują się następującymi danymi;

- długość – 23.7 m;
- szerokość całkowita – 5.7 m;
- zanurzenie – 1.35 m;
- wysokość całkowita – 11.5 m;
- wyporność ok. 51 ton;
- prędkość – powyżej 15 w;
- kadłub wraz z nadbudówką aluminiowy;
- napęd śrubowy, pięciopatkowy: dwa stacjonarne silniki wysoko-
prężne o mocy 2 x 550 kW;
- zasięg do 500 Mm;
- autonomiczność min. 4 doby;
- na jednostce, w jego rufowej części znajduje się slip oraz łódź hybry-
dowa o długości 5 m, który rozwija prędkość ok. 30 w;
- załoga jednostki wynosi 6 + 3 (obsługa łodzi) funkcjonariuszy.

Patrole SG–111 i SG–112 są przeznaczone do:

- ✓ pełnienia służby dozorowej i patrolowej;
- ✓ zabezpieczenia socjalnego załóg lekkich środków pływających współ-
działających z jednostką;
- ✓ zabezpieczenia działań pletwonurków.

Będą one wykonywać zadania na polskich obszarach morskich w strefie przybrzeżnej do 20 Mm. Cena jednej jednostki pływającej (komplet) to 12.444.000 złotych brutto. Ich budowa sfinansowana została

w całości z budżetu państwa (Ustawy *Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2007 – 2009*).

Oprócz wykonania zamówienia, wykonawca zrealizował, przed podpisaniem protokołu zdawczo – odbiorczego danej jednostki, szkolenie dla dwóch załóg z zasad eksploatacji i obsługi mechanizmów, urządzeń i wyposażenia oraz praktycznego manewrowania jednostką. Tego projektu jednostki pływające eksploatowane są przez służby graniczne na Łotwie i w Estonii.

Ważniejsze etapy realizacji „Koncepcji ochrony morskiej granicy państwa, jako granicy zewnętrznej UE”

- 2000 r. – zakup dwóch jednostek SG–211 i SG–212 projektu SAR 1500;
- 2004 r. – zakończono budowę Odcinka Pilotażowego Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN);
- 2005 r. – rozpoczęcie budowy 2 i 3 etapu ZSRN. Budowę zakończono w tym roku;
- 2006 r. – przyjęto do służby zakupione dwa poduszkowce projektu GRIFFON 2000 TD o numerach burtowych SG–411 i SG–412, samolot patrolowy PZL M28 05 „Skytruck” z aparaturą obserwacyjną oraz śmigłowiec W – 3AM „Anakonda”, także z taką aparaturą;
- 2007 r. – wdrożenie do służby czterech nowo zbudowanych jednostek interwencyjno – pościgowych: SG–213, SG–214, SG–215 i SG–216 projektu IC16M III;
- 2008/2009 r. – zakup dwunastu łodzi hybrydowych: czterech projektu PARKER 900 BALTICK C., siedmiu projektu SŁP – 5200 oraz jednej S – 8900;
- 2010 r. – przyjęcie dwóch jednostek pomocniczych PATROL 240 BALTIC.

Dzisiejszy Morski Oddział Straży Granicznej

Jest on jedną z 13 jednostek organizacyjnych Straży Granicznej (10 Oddziałów i 3 Ośrodki Szkolenia) – realizuje zadania w ochronie granicy państwowej, w oparciu o następujące graniczne jednostki organizacyjne w terenie:

- Komendę Oddziału mieszczącą się w Gdańsku Nowym Porcie;
- 12 placówek SG w: Elblągu, Krynicy Morskiej, Gdańsku, Gdańsku – Rębiechowie, Gdyni, Władysławowie, Łebie, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Rewalu i Świnoujściu;
- 2 dywizjony SG: Kaszubski Dywizjon SG w Gdańsku i Pomorski Dywizjon SG w Świnoujściu.
- W MOSG służbę pełni aktualnie ok. 1700 funkcjonariuszy i pracuje ok. 400 pracowników cywilnych.
- Do wykonania zadań na polskich obszarach morskich dysponują oni w sumie m.in.: 56 jednostkami pływającymi różnych projektów oraz 2 samolotami patrolowymi 1 śmigłowcem W3 AM „Anakonda” – z I Wydziału Lotniczego Biura Lotnictwa SG.

Jednostki pływające:

- 12 patrolowych,
- 6 interwencyjno – pościgowych (IC 16 M III),
- 2 poduszkowce,
- 2 jachty,
- 4 projektu Parker 900 Baltic
- i 30 łodzi hybrydowych (pontonów) różnych wielkości.

Morski Oddział Straży Granicznej ochrania 481,3 kilometrowy odcinek granicy, czyli ok. 15% całkowitej jej długości. Z tego: 440 km przypada na morski odcinek, 29,5 km na granicę RP z Republiką Federalną Niemiec i 11,3 km odcinek RP z Federacją Rosyjską na Zalewie i Mierzei Wiślanej – kontroluje w 18 przejściach ruch graniczny.

Terytorialny zasięg działalności MOSG obejmuje więc:

- ✓ polskie obszary morskie o powierzchni 36.724 km² oraz obszary województwa pomorskiego;
- ✓ część województwa zachodniopomorskiego – powiaty: białogardzki, gryficki, kamieński, kołobrzesci, koszaliński, sławieński;
- ✓ miasta na prawach powiatu: Koszalin i Świnoujście oraz powiat elbląski, miasto Elbląg i gminę Frombork z województwa warmińsko – mazurskiego.

Do podstawowych zadań realizowanych przez funkcjonariuszy MOSG należą:

- ochrona nienaruszalności granicy morskiej przed nielegalną migracją;
- organizowanie kontroli ruchu granicznego w przejściach granicznych oraz zapewnienie sprawności odpraw i płynności ruchu granicznego;
- wykrywanie przestępstw i wykroczeń granicznych oraz ściganie ich sprawców;
- zwalczanie przemytu zorganizowanego i przeciwdziałanie przemytowi narkotyków, broni oraz substancji radioaktywnych przez przejścia graniczne i z otwartego morza;
- ochrona ważnych szlaków komunikacyjnych;
- zapewnienie porządku publicznego i bezpieczeństwa w przejściach granicznych, komunikacji lotniczej, szlakach komunikacyjnych, polskich obszarach morskich i strefie nadgranicznej;
- zabezpieczenie interesów ekonomicznych RP na polskich obszarach morskich;
- wykrywanie zanieczyszczeń środowiska morskiego i ustalanie jego sprawców;
- udział w akcjach poszukiwawczo – ratowniczych na morzu.

Realizacja przez Morski Oddział Straży Granicznej jednego z zasadniczych zadań jakim jest: ochrona granicy państwowej przed przekraczaniem jej wbrew przepisom i kontrola ruchu granicznego, polega generalnie na zapewnieniu nienaruszalności tej granicy, zapobieganiu nielegalnej migracji i przemytowi przez nią broni, amunicji, jak również materiałów i substancji niebezpiecznych. Realizując, samodzielnie lub wspólnie z innymi instytucjami, te i pozostałe określone ustawami zadania, Straż Graniczna ochrania Rzeczpospolitą Polską i jej mieszkańców przed niebezpieczeństwami, jakie mogą nam zagrażać lub uszczuplać naszą zasobność. Stojąc na straży polskiej granicy państwowej Straż Graniczna czynnie uczestniczy w niemilitarnym systemie bezpieczeństwa Polski. Od 1 maja 2004 roku jest także współodpowiedzialna za bezpieczeństwo państw tworzących Unię Europejską i ich obywateli, a szczególnie od 21 grudnia 2007 r. obszaru z Schengen.

Prawo na morzu

Zasadne wydaje się, aby przypomnieć raz jeszcze w tym miejscu polskie i międzynarodowe przepisy regulujące problem bezpieczeństwa na polskich obszarach morskich.

Zakres ustawowych zadań oraz uprawnień Straży Granicznej określają Ustawy z dnia: 21 marca 1991 roku (z późniejszymi zmianami) o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej; z 12 października 1990 roku (z późniejszymi zmianami) o ochronie granicy państwowej oraz o Straży Granicznej. Wskazują one, że Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji odpowiada za ochronę granicy państwowej na lądzie i na morzu, a zadanie to wykonuje Straż Graniczna. Odkreślają także zasięg działania tej formacji na polskich obszarach morskich. Na pewno nie jest to tylko strefa przybrzeżna. Ustawa o Straży Granicznej jednoznacznie wskazuje tej formacji zadania w ochronie granicy państwowej, w tym jej morskiego odcinka.

Sprowadzają się one m.in. do:

- przeciwdziałania nielegalnej migracji;
- nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach;
- zapobiegania transportowaniu – bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów – przez granicę państwową odpadów, szkodliwych substancji chemicznych oraz materiałów jądrowych i promieniotwórczych;
- zapobiegania przewożeniu – bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów – przez granicę państwową środków odurzających i substancji psychotropowych oraz broni, amunicji i materiałów wybuchowych;
- prowadzenia czynności w celu rozpoznawania i przeciwdziałania zagrożeniom terroryzmem.

Ponadto Ustawa z dnia 4 września 2008 roku o ochronie żeglugi i portów morskich daje Straży Granicznej uprawnienie, zgodnie z ustawową właściwością, do podejmowania działań, w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka terrorystycznego.

Wspomniana wyżej Ustawa o Straży Granicznej, której zapisy pozostają w zbieżności z treścią Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, określa właściwość Straży Granicznej do samodzielnego realizowania określonych uprawnień w imieniu terenowego organu administracji morskiej. W przypadku nieobecności na pokładzie jednostki pływającej SG inspektora inspekcji morskiej, określono szczegółowy zakres uprawnień jej dowódcy. Określono tam, że w przypadku, gdy wymagają tego względy obronności państwa lub nienaruszalności granicy państwowej dowódca jednostki pływającej SG ma prawo (także na wyłącznej strefie ekonomicznej – czyli na morzu pełnym) wezwać statek do zmniejszenia prędkości przepływu, zatrzymania się do kontroli oraz zastosowania się do wskazanego kursu, a także zatrzymać statek, sprawdzić dokumenty dotyczące statku i ładunku, wylegitymować załogę statku oraz znajdujących się na nim pasażerów, zbadać ładunek i przeszukać pomieszczenia statku, a także zatrzymać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa oraz zmusić statek do zawinięcia do wskazanego portu, jeżeli kapitan nie stosuje się do wydanych poleceń.

Ponadto zapisy wskazanej ustawy dają dowódcy jednostki pływającej uprawnienia do zarządzenia pościgu za statkiem, który w określonych warunkach może być kontynuowany do granic morza terytorialnego innego państwa. Pościg na morzu prowadzą jednostki pływające Straży Granicznej oraz statki powietrzne wykonujące zadania w ochronie granicy państwowej. W przypadku podejmowania działań pościgowych stosuje się sygnały międzynarodowego kodu sygnałowego. Jeżeli statek na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym, mimo wezwania, nie zatrzyma się i nie zaniecha działań naruszających przepisy obowiązujące na tych wodach, dowódca jednostki pływającej Straży Granicznej może wydać rozkaz oddania strzału ostrzegawczego w powietrze, następnie zaś strzału przed dziób i za rufę statku. Jeżeli statek mimo to nie zastosuje się do wezwania, dowódca jednostki pływającej może rozkazać otworzyć ogień do tego statku. Te same zasady stosuje się przy pościgu na morzu pełnym.

Prawo inspekcji morskiej mają dowódcy jednostek pływających Straży Granicznej także, gdy statek na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym:

- przyjmuje na pokład lub wysadza ludzi wbrew obowiązującym przepisom;
- dokonuje załadunku lub wyładunku towarów poza miejscami do tego wyznaczonymi;
- opuszcza port bez kontroli granicznej;

- nawiązuje łączność z wybrzeżem w celach przestępczych;
- łowi ryby lub w inny sposób eksploatuje wody lub dno morskie wbrew obowiązującym przepisom;
- wpływa na obszar strefy zamkniętej lub niebezpiecznej dla żeglugi lub rybołówstwa;
- zakotwicza poza miejscem do tego przeznaczonym;
- narusza przepisy dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, transportu, sanitarnego lub ochrony środowiska.

Trzeba zaznaczyć, że podkreślone powyżej uprawnienia SG do podejmowania działań na polskich obszarach morskich w żadnym razie nie zamykają działań Straży Granicznej tylko do granic morza terytorialnego. Jej uprawnienia obejmują wyłączną strefę ekonomiczną, która w świetle zapisów konwencji ONZ o Prawie Morza z 10 grudnia 1982 roku jest morzem pełnym. Powyższe sformułowanie oznacza między innymi sprawowanie ochrony nad znajdującymi się w wyłącznej strefie ekonomicznej platformami wiertniczymi, jako obiektami szczególnie narażonymi na niebezpieczeństwa.

Przedstawiony w zarysie system prawny jednoznacznie wskazuje formację, która ma zapewnić bezpieczeństwo na polskich obszarach morskich. Wzorem wielu państw, także i w naszych warunkach zadania takie prowadzą formacje policyjne, mające dostęp do wszystkich baz danych własnych i zagranicznych, prowadzące działania operacyjno – rozpoznawcze, mogące stosować niejawne techniki operacyjne oraz dysponujące wykwalifikowanymi służbami śledczymi, które we właściwy sposób zabezpieczą postępowanie dowodowe i należycie wykonają postępowanie procesowe.

Na straży Bałtyku

Działania inspekcyjno – kontrolne na statkach realizowane są przez funkcjonariuszy grup kontrolnych jednostek pływających SG. Nazewnictwo takie przyjęto w przepisach regulujących działania SG. Na polskich obszarach morskich działania inspekcyjno – kontrolne mają charakter policyjno – administracyjny. O tego rodzaju działaniach mówimy mając na uwadze interesujące nas zagrożenia, w tym także o charakterze terrorystycznym. Nie funkcjonuje natomiast pojęcie *grupy abordażowej*. Sugerowane przez Autora określenie *grupa inspekcyjna*, funkcjonuje już od 19 lat, tj. od czasu realizacji zadań przez SG na polskich obszarach morskich. Równocześnie podkreślenia wymaga fakt, iż w wyniku działań inspekcyjno – kontrolnych grup kontrolnych SG jest

opracowywana stosowna dokumentacja z kontroli w formie protokołów z kontroli statku, zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego w tym zakresie.

Można posłużyć się tu danymi statystycznymi: w 2008 roku jednostki pływające SG przeprowadziły łącznie 114 inspekcji statków, natomiast do końca listopada 2009 roku – 211. Bardzo istotnym elementem dotyczącym realizacji działań kontroli statków na obszarach morskich jest zdolność reagowania służb odpowiedzialnych za to zadanie na sytuacje o podwyższonym ryzyku działania, możliwość użycia odpowiednich sił i środków, które stosownie do prowadzonej analizy ryzyka i bieżącej oceny sytuacji, pozwolą podejmować odpowiednie czynności służbowe względem szczególnie niebezpiecznego środowiska. Działania kontrolne funkcjonariuszy regularnych grup kontrolnych na jednostkach pływających SG są wspierane w takich sytuacjach siłami specjalnymi – funkcjonariuszami Wydziału Zabezpieczenia Działań MOSG, który stanowi formę pododdziału specjalnego szybkiego reagowania, posługującego się specjalnym uzbrojeniem i taktyką interwencji.

Do zadań jego funkcjonariuszy należy między innymi:

- ✓ zapewnienie bezpieczeństwa przy zatrzymywaniu osób mogących stwarzać bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego;
- ✓ współdziałanie z granicznymi jednostkami organizacyjnymi i komórkami organizacyjnymi w zakresie pełnienia służby granicznej i zabezpieczenia prowadzonych działań granicznych;
- ✓ planowanie, organizowanie i realizowanie działań lub ćwiczeń w zakresie przeciwdziałania bezprawnym czynom skierowanym wobec statków morskich, obiektów i instalacji morskich o znaczeniu strategicznym, w tym platform wiertniczych w rejonie polskich obszarów morskich;
- ✓ udział w akcjach ratowniczych, w zwalczaniu klęsk żywiołowych, katastrof i innych zdarzeń na zasadach określonych odrębnymi przepisami, współpraca z innymi służbami oraz inne zadania.

Działania podejmowane przez funkcjonariuszy WZD cechują się pełną mobilnością, z wykorzystaniem zarówno szybkich jednostek pływających SG o charakterze interwencyjno – pościgowym (dysponujących specjalnymi miejscami do przewozu jednostek wsparcia), jak również transportu i desantu z powietrza (śmigłowiec).

Razem bezpieczniej

Pojawienie się w połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku na Bałtyku zorganizowanej przestępczości ukierunkowanej na: przemyt ludzi, narkotyków, broni, papierosów, alkoholu, kradzionych samochodów, jak również niekontrolowany transfer kapitału, wskazał na potrzebę rozszerzenia współpracy służb granicznych w tym regionie. Jakościowo nowy etap współpracy zagranicznej Morskiego Oddziału Straży Granicznej z organami ochrony granic państw regionu Morza Bałtyckiego datuje się od konferencji w Visby (Szwecja). Celem początkowym było stworzenie w tym regionie sprawnie funkcjonującego systemu współpracy służb granicznych w zakresie ochrony i kontroli granic. Miał on przede wszystkim służyć bezpieczeństwu państw nadbałtyckich. Zorganizowany, transgraniczny charakter przestępczości granicznej wymaga od organów ścigania ścisłej współpracy w zakresie jej zwalczania. Samodzielne przeciwdziałanie istniejącym zagrożeniom takim jak: nielegalna migracja, terroryzm, zorganizowany przemyt towarów na szeroką skalę, pranie brudnych pieniędzy oraz zanieczyszczanie środowiska, skazane są na niepowodzenie. Dlatego też ten nowy model wielostronnej współpracy miał pozwolić na bieżącą wymianę informacji między współpracującymi służbami, tworzenie całościowego obrazu sytuacji w regionie i szybkie reagowanie na wielorakie zagrożenia wynikające z łamania prawa na obszarach morskich.

Konferencja Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego stała się tym procesem, w ramach którego służby graniczne od 1997 roku realizują ściśle codzienne współdziałanie w zakresie zwalczania zorganizowanej przestępczości transgranicznej. Zdobycie dzięki dużemu zaangażowaniu wszystkich współdziałających państw doświadczenie, pozwala uznać Konferencję Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego za jedną z najbardziej efektywnych form współdziałania służb granicznych w regionie i stanowi ona dobry przykład skutecznej, wielostronnej współpracy dla innych państw. Podkreślenia wymaga fakt poczucia regionalnego zjednoczenia w realizacji wspólnego celu – przeciwdziałania zorganizowanej przestępczości transgranicznej, nieuznającej istniejących granic oraz możliwość adaptowania tych doświadczeń w inne regiony Europy.

Współpraca służb granicznych regionu funkcjonuje w oparciu o:

- Narodowe Centra Koordynacyjne (zespoły oficerów odpowiedzialnych za realizację współdziałania);

- Międzynarodowe Centrum Koordynacyjne tworzone w państwie przewodniczącym „Konferencji...”;
- techniczny system wymiany informacji;
- zunifikowane dokumenty wymiany informacji;
- roczne przewodnictwo kolejnych państw w „Konferencji...” obejmujące m.in. wspólne operacje, szkolenia i współpracę na szczeblu eksperckim.

Dotychczas Straż Graniczna przez okres roku przewodniczyła „Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego” (*Baltic Sea Region Border Control Co-operation – BSRBCC*). Do tego celu utworzone zostało w komendzie Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku – *Międzynarodowe Centrum Koordynacyjne Polski*, działające jako jeden zespół z funkcjonującym dotychczas Narodowym Centrum Koordynacyjnym Polski. W 2011 roku planowane jest ponowne powierzenie Polsce przewodniczenia BSRBCC.

Polska w Unii

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej sprawiło, że morska granica państwowa stała się częścią granicy zewnętrznej Wspólnoty. Jednak formalnie nasze przygotowania do przystąpienia do tego gremium rozpoczęto już pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Na uwagę zasługuje wdrażany od roku 1999 pakiet regulacji szczebla resortowego i rządowego, który precyzyjnie formułował założenia koncepcyjne, również pod kątem ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi, w ramach przyjętej strategii zintegrowanego zarządzania granicą państwową.

Wspomniane regulacje stanowiły ważny element przygotowania Polski i SG do przystąpienia do Unii Europejskiej i Schengen. Opracowana w 1999 r. koncepcja ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi definiuje między innymi:

- kierunek modernizacji i rozwoju floty jednostek pływających i statków powietrznych SG;
- budowę Zautomatyzowanego Systemu Nadzoru Polskich Obszarów Morskich (ZSRN);
- kierunek rozwoju kadrowego i systemu szkolenia SG.

Założenia te zostały zrealizowane lub pozostają w finalnej fazie

realizacji. Kadra SG została w pełni uzawodowiona i przechodzi intensywny cykl zawodowego szkolenia specjalistycznego w ośrodkach szkolenia SG lub własnych jednostkach organizacyjnych. Część z nich przeszła przeszkolenie także poza granicami Polski. Morski Oddział SG został wyposażony w najnowocześniejsze jednostki pływające do prowadzenia działań interwencyjno – pościgowych oraz patrolowych, zarówno konwencjonalne typu wypornościowego, jak też poduszkowce. W końcowej fazie budowy pozostają nowoczesne, spełniające najwyższe standardy, pomocnicze jednostki, a niebawem przyjęty zostanie Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru Polskich Obszarów Morskich (ZSRN).

ZSRN, jako jeden z elementów koncepcji ochrony morskiego odcinka granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi, jest nowoczesnym, wysoko scentralizowanym systemem obserwacji technicznej, ukierunkowanym na zapewnienie bezpieczeństwa na granicy morskiej i wybranej części obszarów morskich RP, a tym samym na zewnętrznej części granicy UE i obszarach morskich UE. Użytkownikiem systemu jest Straż Graniczna.

System składa się z posterunków obserwacyjnych wyposażonych w stacje radiolokacyjne, kamery światła dziennego i noktowizyjne oraz urządzenia łączności radiowej VHF. Ponadto, system będzie mógł być uzupełniany przy tworzeniu kompleksowego obrazu sytuacji nawodnej informacjami z ruchomej stacji radarowej oraz jednostek pływających SG, z uwzględnieniem wspomnianych w koncepcji ochrony morskiego odcinka granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi pełnomorskich jednostek pływających SG. Podstawę prawną dla stworzenia ZSRN dało podpisane w dniu 30 maja 2003 roku porozumienie trójstronne pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministrem Infrastruktury i Ministrem Obrony Narodowej w sprawie współpracy w opracowaniu koncepcji oraz tworzeniu ZSRN. Potrzeba utworzenia ZSRN wyniknęła z konieczności kontroli obszarów morskich uwarunkowanej przepisami prawa wewnętrznego oraz zobowiązaniami międzynarodowymi. Za cel strategiczny budowy ZSRN przyjęto dostosowanie standardów ochrony zewnętrznej granicy UE do wymogów Schengen oraz wdrożenie założeń zawartych w dokumencie pt. „*Polska Strategia Zintegrowanego Zarządzania Granicą*”.

Podstawowym zadaniem ZSRN jest wypracowanie i dystrybucja tzw. kompleksowego obrazu sytuacji nawodnej (KOSN) obejmującego co najmniej morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne RP. Przewidziano dystrybucję KOSN do Marynarki Wojennej, administracji morskiej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, administracji rybołówstwa

morskiego, służby hydro – meteorologicznej, służby celnej oraz do służb granicznych innych krajów. Gromadzone i przetwarzane w systemie informacji mają służyć wspomaganie procesu decyzyjnego i kierowaniu działaniami morskimi na różnych szczeblach odpowiedzialności służbowej różnych instytucji. ZSRN nie jest wyłącznie systemem radarowego nadzoru, lecz ma za zadanie pełnić rolę platformy wymiany informacji pomiędzy służbami krajowymi uczestniczącymi w sprawowaniu nadzoru nad obszarami morskimi, realizując przetwarzanie informacji o ruchu żegludowym na polskich obszarach morskich pozyskiwane z odrębnych systemów, takich jak np. System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ), Systemu Kontroli Ruchu Statków (VTS), System Zarządzania i Kontroli Ruchu Statków (VTMS), Systemu Kontroli Ruchu Rybackiego (VMS).

Do najważniejszych zadań ZSRN należy m.in.:

- ochrona zewnętrznej granicy morskiej Unii Europejskiej;
- ochrona morskiej granicy państwowej przed nielegalną migracją, handlem narkotykami i środkami psychotropowymi oraz nielegalnym handlem towarami;
- sprawowanie nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez jednostki pływające przepisów obowiązujących na tych obszarach;
- zabezpieczenie interesów ekonomicznych RP na jej obszarach morskich;
- monitoring podejrzanych jednostek pływających;
- prowadzenie rozpoznania wykrytych, niezidentyfikowanych obiektów nawodnych i powietrznych;
- wspomaganie prowadzenia wspólnych działań granicznych ze służbami granicznymi państw sąsiednich;
- wspomaganie użycia jednostek pływających SG do prowadzenia działań granicznych w ochronie morskiej granicy państwa;
- wspomaganie udziału w akcjach poszukiwawczo ratowniczych.

Opracowane założenia koncepcyjne i wdrożony system ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi został bardzo dobrze oceniony przez unijne zespoły ewaluacyjne.

Wspólne ćwiczenia i szkolenia

Funkcjonariusze SG przechodzą bardzo intensywny cykl szkoleń specjalistycznych w ścisłej współpracy z innymi formacjami (wspólne szkolenia teoretyczne i praktyczne), z funkcjonariuszami grup kontrolnych jednostek pływających SG. Posiadają pełne właściwe wyposażenie specjalistyczne do realizacji powierzonych działań: od środków łączności, specjalistycznego umundurowania zapewniającego ochronę własną oraz specjalnego uzbrojenia i środków pływających – po szybkie łodzie interwencyjne typu RHIB. Liczebność WZD, rodzaj i specyfikacja wyposażenia technicznego oraz taktyka prowadzenia działań powinny zostać owiane mgiełką tajemnicy.

Wskazany przez Maksymiliana Durę zakres zadań i umiejętności wymaganych od grup inspekcyjnych stanowi bezpośrednio pole aktywności oraz szkolenia teoretycznego i praktycznego funkcjonariuszy SG wykonujących zadania kontrolne na jednostkach pływających SG, zarówno w ujęciu regularnych działań grup kontrolnych, jak i interwencji w warunkach szczególnego zagrożenia. Szkolenia specjalistyczne realizowane są na poziomie wielopłaszczyznowym, w ścisłej współpracy z ośrodkami szkolenia SG i partnerami zagranicznymi – jednostkami organizacyjnymi bliźniaczych służb innych krajów, głównie w regionie Morza Bałtyckiego. Elementy szkolenia grup kontrolnych w ośrodkach szkolenia SG koncentrują się na aspektach teoretycznych, procedurach i przepisach prawa, w ujęciu zarówno międzynarodowym, jak i krajowym, oraz odnoszących się do procedur i przepisów wewnętrznych regulujących przedmiotowe działania SG.

Część praktyczna szkoleń jest realizowana w pierwszej kolejności w granicznych jednostkach organizacyjnych Morskiego Oddziału SG z wykorzystaniem dostępnego sprzętu technicznego (jednostki pływające i statki powietrzne SG, wyposażenie specjalistyczne grup kontrolnych na jednostkach pływających SG). Nie brak też wspólnych szkoleń i ćwiczeń z udziałem innych służb i formacji, w tym także Marynarki Wojennej. W mijających dwóch latach jednostki pływające SG, ich grupy kontrolne przy współpracy z WZD MOSG uczestniczyły, między wieloma innymi własnymi przedsięwzięciami, w ćwiczeniach połączonych służb ukierunkowanych na współdziałanie służb armatora, ochrony obiektu portowego i statku ze służbami Administracji Morskiej i Państwa, MSWiA, MON i ratowniczymi podczas hipotetycznej sytuacji zajęcia i uprowadzenia statku oraz w obliczu aktu terrorystycznego na morzu i w porcie, a także pod kątem zwalczania zagrożenia infrastruktury krytycznej (ćwiczenia pod kryptonimem *RUBIN – 08*, *BALTIVIA – 08*

i *ZWIASTUN BURZY 2009*).

Opracowywane są również specjalne scenariusze realizacji praktycznych elementów szkolenia, w ramach których wykorzystuje się praktyczne doświadczenia funkcjonariuszy zdobywane w trakcie codziennego pełnienia służby na jednostkach pływających SG. Szkolenia na szczeblu krajowym nie są jedynym elementem całokształtu działalności szkoleniowej. Prowadzona jest ścisła współpraca dwustronna i wielostronna ze służbami granicznymi innych państw.

Od wielu lat funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG biorą czynny udział we wspólnych szkoleniach grup kontrolnych na jednostkach pływających SG z policją Federalną Niemiec (Bundespolizei – BPOL). Działania te dotyczą zarówno teoretycznych, jak i praktycznych elementów szkolenia. WZD Morskiego Oddziału SG oraz grupy kontrolne z jednostek pływających SG realizują w trybie regularnym wspólne szkolenia, również w zakresie działań inspekcyjno – kontrolnych na jednostkach pływających, np. z funkcjonariuszami grupy specjalnej BPOL – GSG9, a także z funkcjonariuszami SG Finlandii.

Wspólne szkolenia praktyczne grup kontrolnych jednostek pływających SG są także realizowane w ramach wielostronnego forum współpracy służb granicznych państw regionu Morza Bałtyckiego (*Baltic Sea Region Border Control Co-operation – BSRBCC*) w formie warsztatów i wspólnych ćwiczeń praktycznych. Nieoceniony wkład w dziedzinie współpracy szkoleniowej zapewnia także Agencja FRONTEX – Europejska Agencja Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej z siedzibą w Warszawie (niezależna agencja w ramach Unii Europejskiej, która powstała 1 maja 2005 roku). FRONTEX wzmacnia bezpieczeństwo granic, koordynując działania podjęte przez państwa członkowskie, w celu wdrożenia środków wspólnotowych dotyczących zarządzania granicami zewnętrznymi.

Do głównych zadań FRONTEX należy m.in.:

- koordynacja wspólnych operacji i projektów pilotażowych między państwami członkowskimi i Wspólnotą, w celu poprawy kontroli i ochrony granic zewnętrznych UE;
- prowadzenie analiz ryzyka;
- wspieranie państw członkowskich w zakresie szkolenia funkcjonariuszy służb ochrony granic, włączając w to tworzenie wspólnych standardów szkolenia;

- analiza postępu badań naukowych i rozwoju technicznego pod kątem możliwości wykorzystania w zakresie ochrony i kontroli granic zewnętrznych;
- wspieranie państw członkowskich w sytuacji, gdy wymagane jest wsparcie techniczne i operacyjne na granicach zewnętrznych („RABIT” – *Rapid Response Teams on Border*);
- udzielanie koniecznego wsparcia państwom członkowskim w zakresie organizacji wspólnych operacji powrotowych.

Przykładem wkładu FRONTEX w dziedzinie współpracy szkoleniowej mogą być realizowane obecnie wspólne seminaria funkcyjniarzy – praktyków państw członkowskich w zakresie współdziałania w ramach praktycznej realizacji działań inspekcyjnych na obszarach morskich pomiędzy jednostkami pływającymi straży granicznych, straży przybrzeżnych i policji a statkami powietrznymi tych służb. Zrealizowano prace pod egidą Agencji FRONTEX, w których uczestniczyli również przedstawiciele MOSG, ukierunkowane na opracowanie wspólnych założeń programowych – podręcznika szkoleniowego dla funkcyjniarzy służb granicznych wykonujących ustawowe zadania na jednostkach pływających SG. Przedsięwzięcia szkoleniowe są dopełniane udziałem funkcyjniarzy MOSG we wspólnych operacjach morskich realizowanych pod egidą Agencji FRONTEX, ukierunkowanych między innymi, na realizację działań patrolowo – inspekcyjnych w rejonach szczególnie zagrożonych, w szczególności w obszarze Morza Śródziemnego (Hiszpania, Francja, Włochy, Grecja, Cypr). Funkcyjniarze Morskiego Oddziału SG uczestniczą regularnie we wspólnych operacjach morskich, zdobywając w ten sposób cenne doświadczenia praktyczne, multiplikowane następnie również w formie szkoleń wewnętrznych w macierzystych granicznych jednostkach organizacyjnych. Tak więc szeroko rozwinięta działalność zarówno szkoleniowa, jak i w formie praktycznego udziału w operacjach morskich, pozwala rozwijać, weryfikować oraz doskonalić wiedzę teoretyczną i praktyczną funkcyjniarzy SG w zakresie działań kontrolnych podejmowanych przez załogi jednostek pływających SG.

Podsumowanie

Morski Oddział Straży Granicznej, ustawowo odpowiedzialny za działania w zakresie sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi, w tym także działania inspekcyjno – kontrolne, podejmuje wielokierunkowo wysiłki mające wzbogacać wiedzę, umiejętności i doświadczenie swoich funkcyjniarzy niezbędne do takich działań. Jak

CO NA GRANICY?

wspomniano, działania SG nie ograniczają się wyłącznie do praktyk własnych (narodowych), lecz aktywnie i twórczo korzysta ona z wiedzy i doświadczeń odpowiednich służb innych państw członkowskich, zarówno na płaszczyźnie szkoleniowej, jak i aktywnego udziału we wspólnych operacjach morskich.



Grzegorz GORYŃSKI

Morski Oddział Straży Granicznej – Gdańsk

BATORY, KASZUB, MAZUR I ŚLĄZAK NA BAŁTYKU. Z HISTORII FLOTYLLI STRAŻY GRANICZNEJ II RP

Batory był chlubą Straży Granicznej II Rzeczypospolitej oraz dumą polskich konstruktorów. Na jego pokładzie przebywali prezydent RP Ignacy Mościcki i premier gen. dyw. Felicjan Sławoj Składkowski. Batory znany jest także z innych chlubnych dokonań. Obecnie, ten niepozorny kuter pościgowy, dzięki inicjatywie pracowników Muzeum Marynarki Wojennej ma powtórna szansę na ocalenie. W tym roku mija 80 lat od rozpoczęcia budowy tych jednostek.



8. Flotylla Straży Granicznej. Na pierwszym planie Batory – 1932 r.

Polska wraca nad Bałtyk

W 1920 roku z chwilą przejęcia części Pomorza przez Polskę zapoczątkowana została ochrona granicy morskiej. Początkowo, do grudnia 1920 roku, zadanie to sprawował stacjonujący w Pucku I Bata-

lion Morski. Do tego celu z Dowództwa Obrony Wybrzeża otrzymał on dwie motorówki M-51 i M-52, które przydzielono do placówki na Helu¹. Miały one patrolować Zatokę Gdańską i ścigać przemytników, aż do granicy z Wolnym Miastem Gdańsk. Ich zły stan techniczny sprawiał, że nie wykorzystywano ich zbyt często.

Pod koniec stycznia 1922 roku zadania Batalionu przejęła nowa, zawodowa formacja – Straż Celna (SC). Jej zadaniem była głównie celna ochrona granicy przy współpracy urzędów celnych i policji. Odcinek morski podporządkowano inspektoratowi SC w Wejherowie. Mimo, że ochraniał on morski odcinek granicy, nie dysponował jednostkami pływającymi do tego celu. W wypadkach szczególnych interwencje SC odbywały się przy użyciu kutrów rybackich lub motorówki policyjnej. Dopiero w czerwcu 1923 roku do komisariatu SC w Pucku, którym wówczas kierował młodszy komisarz Kazimierz Lis, przydzielono kuter żaglowo – motorowy „Strażnik I”. Wcześniej jednostka ta była w dyspozycji Inspektoratu Ceł na obszar Wolnego Miasta. Kierownikiem tej jednostki z ramienia Inspektoratu Ceł do lutego 1927 roku był Franciszek Głowacki.

Po utworzeniu Straży Granicznej (SG) w kwietniu 1928 roku ochrona granicy morskiej znalazła się w gestii Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego SG. Jego kierownik mjr Józef Bohusz Zonczyk ochronę tego odcinka powierzył utworzonemu w maju 1928 roku Inspektoratowi Granicznemu Straży Granicznej w Gdyni.

Przemytnictwo, mimo jego względnego opanowania na odcinku lądowym, kwitło na morzu i w portach. Do przerzutu towarów wykorzystywano: łodzie, kutry i statki. Kiedy „Strażnik I” przestał być użyteczny w Pucku, od 1928 roku podporządkowano go Inspektoratowi Granicznemu w Gdyni. Bazował w porcie helskim, a zadania wykonywał na redzie portu w Gdyni. Jego załoga prowadziła obserwację oraz kontrolę motorówek i łodzi kontaktujących się ze statkami stojącymi na redzie. Ponadto raz w tygodniu, gdy na to pozwalała pogoda, odbywał patrol wzdłuż wybrzeża, aż do granicy polsko – niemieckiej. Jego obecność nie wpłynęła jednak na zwiększenie skuteczności działań SG.

Poszukiwanie nowych rozwiązań

Aby przeciwdziałać temu niekorzystnemu dla polskiej gospodarki zjawisku, podjęto kolejne działania prawne i organizacyjne. Miały

¹ Więcej o motorówkach M-51 i M-52 oraz o kutrze żaglowo – motorowym *Strażnik I*, ich pochodzeniu oraz losach końcowych pisał J. Miciński, *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920 – 1939*, Gdańsk 1967, s. 183 – 190 i in.

one zwiększyć skuteczność Straży Granicznej na morzu, gdyż dotychczasowe działania „Strażnika I” nie stanowiły większego zagrożenia dla przemysłowców.

Efektom działań prawnych było rozporządzenie ministra Skarbu wydane 4 marca 1932 roku w porozumieniu z ministrem Spraw Wewnętrznych „*O ochronie wybrzeża morskiego przez organy Straży Granicznej*” oraz rozporządzenie Prezydenta RP z 21 października 1932 roku „*O granicy morskiej Państwa*”. Rozporządzenie ministra Skarbu ustalało kompetencje oraz zadania, jakie ma realizować Straż Graniczna na morzu.

Do zadań tych należało m.in.:

- zapobieganie bezkarnym przekroczeniom granicy morskiej, a w razie jej naruszenia – ściganie sprawców,
- niedopuszczenie do opuszczenia portu przez statki zatrzymane decyzją uprawnionych władz,
- stała kontrola (na morzu) statków poniżej 10 ton rejestrowych brutto,
- zatrzymywanie i rewizja statków o większym tonażu w przypadku stwierdzenia jawnego naruszenia przepisów obowiązujących na morzu terytorialnym lub na polecenie władz administracyjnych.

W przypadku, gdy zatrzymany lub wezwany do zatrzymania statek usiłował opuścić polskie wody terytorialne, organy Straży Granicznej winny go ścigać, a po zatrzymaniu doprowadzić do polskiego portu. W myśl omawianego rozporządzenia Straż Graniczna miała prawo użycia broni wobec statku, który nie podporządkował się wezwaniom do zatrzymania. W stosunku do okrętów polskiej Marynarki Wojennej oraz okrętów wojennych innych państw Straż Graniczna – w przypadku stwierdzenia wykroczenia – zobowiązana była (bez prawa do bezpośredniej interwencji wobec okrętu) do złożenia odpowiedniego meldunku władzom wojskowym i celnym.

Rozporządzenia:

- o *Straży Granicznej*,
- o *ochronie wybrzeża morskiego przez organy Straży Granicznej*,
- o *użyciu broni przez organy służby bezpieczeństwa publicznego i ochrony granic*,

były podstawą do opracowania i wydania dla Straży Granicznej instrukcji dotyczącej służby na morzu.

Regulowała ona m.in.:

- formy pełnienia służby przez jednostki pływające (dozory, rejsy patrolowe, pościgi i konwojowanie);
- tryb postępowania wobec kontrolowanych statków, ich załóg i pasażerów;
- współdziałanie z organami lądowymi ochrony granic i warunki użycia broni.

Podjęte działania prawne i organizacyjne miały faktycznie przyczynić się do skuteczniejszej ochrony morza terytorialnego i ukrócić przemyt i inne naruszenia prawa, o co bardzo zabiegał ówczesny kierownik Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego Straży Granicznej insp. SG Wiktor Dunin – Wąsowicz.

W 1930 roku Straż Graniczna mając na celu poprawę skuteczności działań Straży Granicznej na morzu zamówiła w Stoczni Modlińskiej budowę czterech nowoczesnych jednostek pływających (kutra pościgowego i motorówek patrolowych) przystosowanych do wykonywania zadań na morzu. Według założeń „*motorowe łodzie strażnicze*” miały osiągać szybkość maksymalną 15 węzłów, a „*pościgowiec*” 25 węzłów. Projektem motorówek zajął się młody, zdolny konstruktor stoczniowy inż. Jerzy Cwingmann. Nie podjął się on jednak zaprojektowania i budowy kutra, gdyż zdawał sobie sprawę z trudności tego przedsięwzięcia.

Komendant Straży Granicznej płk Jan Gorzechowski budowę jednostki pościgowej zamierzał zrealizować w oparciu o doświadczenia i plany włoskie. Na podstawie włoskiego projektu wykonawczego w Stoczni Modlińskiej miano zbudować kadłub kutra, a Włosi zobowiązali się dostarczyć do niego wyposażenie. Było to już prawie przesądzone, ponieważ do zawarcia z Włochami stosownej umowy brakowało już tylko podpisu płk. Gorzechowskiego. Komenda Straży Granicznej w ostatniej chwili zwróciła się jeszcze do Aleksandra Potyrały o wyrażenie opinii o włoskim projekcie. Odpowiedź była negatywna. Aleksander Potyrała kwestionował w nim dwa zasadnicze elementy włoskiego pościgowca: jego kadłub i silniki. Kadłub miał być płaskodenny, wzorowany na jednostkach włoskiej marynarki wojennej. Do służby na Bałtyku, charakteryzującego się krótką falą, niezbyt odpowiedni. Jednostkę napędową stanowić miały dwa silniki benzynowe, każdy po 450 KM, które miały zapewnić uzyskanie maksymalnej szybkości 25 węzłów, przewidzianej kontraktem. Były one niestety nieekonomiczne w przypadku szybkości patrolowej (krążowniczej), którą Straż Graniczna określiła na 12 węzłów. Były także za słabe do osiągnięcia umownej szybkości maksymalnej przy zastosowaniu kadłuba o kształtach obłych. Jak napisał Aleksander Poty-

rała we „Wspomnieniach dotyczących spraw Marynarki Wojennej – Gdańsk 1960” znajdujących się w Muzeum Marynarki Wojennej, przełamanie oporów decydentów w PZInż. i w Straży Granicznej nie było łatwe, gdyż nie znali się oni na zagadnieniach morskich i woleli nie brać na siebie odpowiedzialności za budowę pościgowca według włoskiego projektu. Dodatkowego smaczku sprawie nadawał fakt zakulisowej gry włoskiego dostawcy, który chciał wejść na rynek polski, a zainteresowania swoje kierował szczególnie do Marynarki Wojennej. W lobbing ten zaangażował się Paolo Carera, który dokładał wielu starań, aby doprowadzić to przedsięwzięcie do pomyślnego zakończenia. Dlatego też Aleksander Potyrała po przejściu do Stoczni Modlińskiej za pierwszy swój sukces uznał przekonanie czynników decyzyjnych w Straży Granicznej, a zwłaszcza jej ówczesnego komendanta płk. Jura – Gorzechowskiego i w PZInż., iż wspomniany pościgowiec należy zaprojektować w oparciu o realia panujące na Bałtyku. *„Fakt ten był dlatego ważnym, – jak napisał Aleksander Potyrała we wspomnieniach – zarówno dla mnie osobiście, jak i dla przyszłości polskiego przemysłu okrętowego, ponieważ już wówczas udało mi się, na skromnym jeszcze odcinku ówczesnych potrzeb, przełamać w Polakach niewiarę w nasze możliwości w zakresie własnych koncepcji technicznych. Przecież było to zaledwie 12 lat od odzyskania Niepodległości, a więc okres czasu, gdy Polacy jeszcze rozumowali, iż maszyny i urządzenia należy sprowadzić z zagranicy i że wystarczy, jeśli Polacy maszyny te i urządzenia obsłużą w zadawalający sposób. Jeśli sprawa tak się przedstawiała w zakresie maszyn i urządzeń lądowych, to cóż mówić o statku i to morskim, od którego wymagano dużej szybkości i pełnej niezawodności w służbie”.*

Ostatecznie odstąpiono od włoskiego projektu i zdecydowano się na budowę pościgowca na zupełnie odmiennej, opracowanej przez Aleksandra Potyragę, koncepcji technicznej. Sprowadzała się ona do następujących zasadniczych elementów:

- kształty kadłuba będą obłe, umożliwiające jednostce wykonywanie zadań w każdych warunkach pogodowych;
- kadłub wykonany będzie ze stali oraz z duraluminium. Ten ostatni materiał zastosowany będzie eksperymentalnie. Jeżeli zaistnieje konieczność wymiany, wiązania duraluminiowe wymienione zostaną w Stoczni Modlińskiej na jej koszt, a Straż Graniczna nie będzie wносить zastrzeżeń w przypadku zmniejszenia szybkości kutra;
- napęd jednostki stanowiły będą trzy silniki: dwa na paliwo lekkie (benzol), zapewniające jej szybkość maksymalną 25 węzłów, a trzeci na paliwo ciężkie. Ten silnik miał zapewnić jednostce ekonomiczność i szybkość 12 węzłów.

Realizacja projektu do łatwych nie należała, gdyż wymagania, jakie postawiła Straż Graniczna były wysokie. Dlatego też myśl techniczna i zastosowane rozwiązania przyjętej koncepcji były niecodzienne. Szybkość maksymalną zapewnić miały dwa silniki dwunastocylindrowe, gaźnikowe, na benzol, produkowane w niemieckich Zakładach Maybach (dziś znane pod marką MTU) w Friedrichshafen nad Jeziorem Bodeńskim, stosowane w gondolach do napędu sterowców, budowanych w pobliskich zakładach Zeppelina, każdy o mocy 550 KM przy 1600 obrotach, nawrotne i pracujące bezpośrednio na wał śrubowy. Trzeci silnik „Diesel” o mocy 175 KM przy 1600 obrotach produkcji tychże zakładów, stosowany na niemieckich kolejach w wagonach motorowych. Diesel ten był nienawrotny, pracujący z przekładnią redukującą 2:1 obroty na wał śruby o skrzydłach, których skok był regulowany, zależnie od wymaganej szybkości pościgowca i od kierunku jego biegu. Ten pomysł pozwolił na zastosowanie trzech śrub napędowych. Kiedy kuter płynął szybkością marszową, pozostałe dwie śruby silników pościgowych były za pomocą specjalnych sprzęgieł od nich odłączone i obracały się samodzielnie. Przez to pochłaniały one stosunkowo niedużo mocy. Natomiast przy pościgu, śruba silnika marszowego nastawiona była na duży skok tak dobrany, aby wspomagał silniki pościgowe. Zastosowanie tego pomysłu w *Batorym* okazało się rozwiązaniem dobrym i spełniającym stawiane wymagania.

Projektując kształt kadłuba *Batorego* Aleksander Potyrała kierował się – *„...w pierwszym rzędzie wyczuciem konstruktorskim, gdyż zbyt mało miałem materiałów porównawczych, o które parę lat później było znacznie łatwiej, gdy niemieckie stocznie „Lürssen” [z Vegesack k. Bremy] oraz „Abeking i Rassmussen” [z Lemwerder, na płn. wsch. od Bremy] zaczęły budować znaczne ilości motorowych jachtów, zwłaszcza na zamówienie obywateli amerykańskich. (...) Nadmienić jednak muszę, że wspólnie z inż. Cwingmannem byliśmy w lecie 1930 w obu wymienionych stoczniach, lecz nasze rozmowy na temat ewentualnej współpracy technicznej nie dały pozytywnych wyników. Rynek Polski nie stanowił podówczas żadnego zainteresowania dla stoczni niemieckich”* – podsumował Potyrała.

Zagadnienie napędu *Batorego*, jak się wydaje inż. Potyrała konsultował z niemiecką firmą „Theodor Zeise” w Altonie niedaleko Hamburga (od 1938 roku w jego granicach), z którą współpracował także znany specjalista do śrub napędowych dr inż. Karl Schaffran. Tam zamówiono śruby do tej jednostki.

Niezależnie od trzech silników głównych, na *Batorym* znajdował się silnik pomocniczy służący do napędu prądnicy i pompy ppoż. Była też

bateria akumulatorów kwasowo – ołowiowych o pojemności 750 Ah, zasilająca instalację elektryczną prądem stałym o napięciu 24 V.

Budowa w Stoczni Modlińskiej pościgowca dla Straży Granicznej napotykała na znaczne trudności. Ogólnie mówiąc, wynikały one z zastosowania w praktyce zupełnie nowej technologii wykonania elementów konstrukcyjnych kadłuba z duraluminium oraz opracowania bardzo złożonej instalacji maszynowej o łącznej mocy 1275 KM, w niewielkich pomieszczeniach statku. Udało się je jednak ostatecznie pokonać i w ciągu półtora roku pościgowiec został zbudowany. Chociaż nie od razu ze wszystkimi sobie poradzono. Jednym z problemów była mała szybkość. Pierwsze próby pozwoliły osiągnąć niewiele więcej niż 23 węzły. Okazało się, że trzyłopatkowe śruby „pościgowe” miały za duży skok. To spowodowało, że silniki nie mogły rozwinać pełnej mocy, gdyż ich obroty wynosiły nieco ponad 1500 na minutę. Wróciły one do producenta śrub, to jest firmy „Zeise”, która przekuła ich łopatki. Ten zabieg umożliwił osiągnięcie oczekiwanych obrotów, a więc i pełnej mocy silników, która przełożyła się na szybkość 24,85 węzła. Uwzględniając dopuszczalną tolerancję wynoszącą 0,2 węzła, którą przewidywała zawarta umowa, kuter osiągnął zakontraktowaną szybkość.

Próby nowej jednostki wykonywane w Gdyni wzdłuż falochronu spowodowały irytację i rzec można pierwszy incydent z udziałem *Batrego*. Nie doceniając skutków falowania, jakie powstało po przepłynięciu kutra na maksymalnej szybkości wzdłuż falochronu, wytworzył się tak duży rozkołys wody w basenach wewnętrznych portu, że statki handlowe zaczęły zrywać się z cum i kapitan gdyńskiego portu zabronił dalszych prób. Zagroził on aresztowaniem (!) pościgowca w przypadku niedostosowania się do jego nakazu. Dlatego też próbę szybkości wykonano na mili pomiarowej znajdującej się po wewnętrznej stronie Półwyspu Helskiego.

Dane konstrukcyjne kurta pościgowego *Batory* z roku 1930 były następujące:

- długość całkowita – 23,60 m,
- długość konstrukcyjna – 23,00 m,
- szerokość na wręgach – 3,60 m,
- wysokość boczna – 2,00 m,
- zanurzenie konstrukcyjne – 0,75 m,
- zanurzenie całkowite – 1,00 m,
- wyporność konstrukcyjna 25 ton,

- szybkość maksymalna – 24,85 w,
- szybkość marszowa – 12 w,
- zapas paliwa przy maksymalnej szybkości – 10 godz.,
- zapas paliwa przy szybkości marszowej – 24 godz.,
- uzbrojenie – 2 ciężkie karabiny maszynowe².

Budowa i wyposażenie pościgowca

Prace nad *Batorym* zaczęto pod koniec 1930 roku. W dniu 23 kwietnia 1932 kuter zwodowano bocznie ze slipu, a 7 maja zakończono jego budowę.

Kadłub *Batorego* był konstrukcji mieszanej: stalowo – duraluminiowej, o kształcie obłym, z obniżonym pokładem rufowym. Jego stępkę i wręgi wykonano z kształtowników stalowych, a pokład i wiązania wewnętrzne kadłuba z duraluminium. Poszycie było stalowe z blach ocynkowanych i nitowane. Kadłub podzielono pięcioma grodziami wodoszczelnymi.

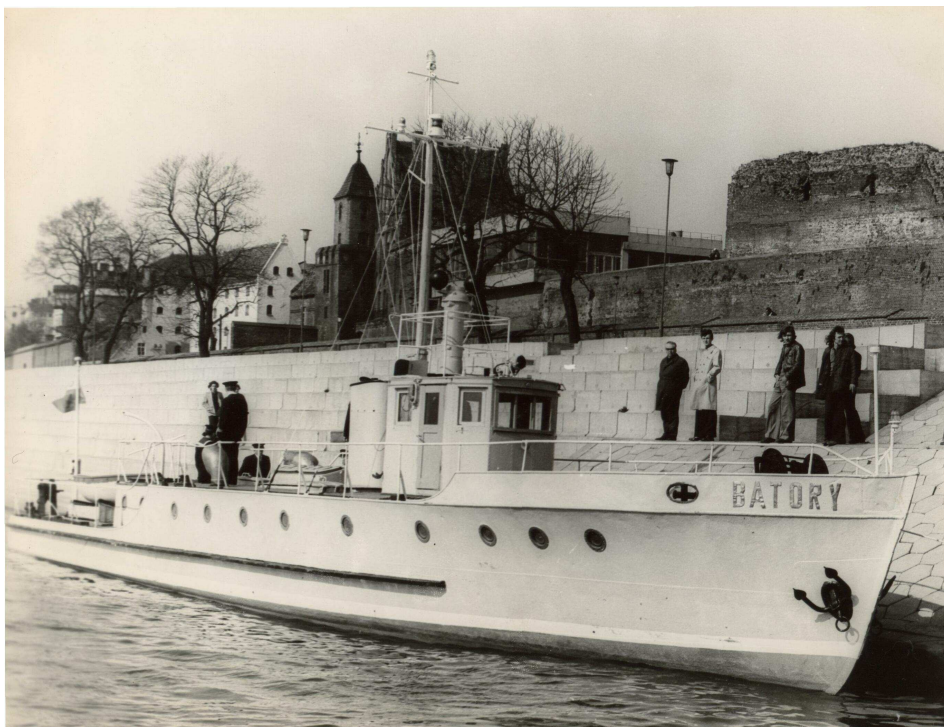
Począwszy od rufy w sześciu jego przedziałach rozmieszczono niezbędne pomieszczenia:

1. komora balastowa i magazynek bosmański,
2. trzy zapasowe zbiorniki paliwa,
3. pomieszczenie oficerskie i wc,
4. siłownia z trzema silnikami i dwa główne zbiorniki paliwa,
5. radiostacja (po LB), kuchnia i piec CO (po PB), , akumulatornia (pod sterówką, która była nieco zagłębiona w kadłub), pomieszczenie dla załogi i pomieszczenie bosmańskie,
6. zbiornik słodkiej wody 400 dm³ i komora łańcuchowa.

W kadłubie zabudowano ogółem siedem zbiorników paliwa. Cztery przeznaczone były na 1400 kg benzolu (sprowadzano go aż z gazowni w Poznaniu – dwa rozruchowe o pojemności po 100 kg każdy oraz 2 zapasowe mieszczące po 600 kg. Przeciętne zużycie paliwa przez obydwu silniki pościgowe wynosiło 230 kg na godzinę. Wystarczało go na nieco więcej niż 6 godzin i pokonanie ok. 145 Mm. W pozostałych

² A. Potyrała, *Wspomnienia dotyczące spraw morskich*, Gdańsk 1960, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 32, s. 27 – 32. M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985, s. 37 – 40.

trzech mieścił się olej gazowy do sześciocylindrowego diesla. Jeden z nich – rozruchowy mieścił 100 kg, a dwa pozostałe zapasowe, po 400 kg. Na tym zapasie (przy zużyciu 36,8 kg na godzinę) jednostka mogła być w ruchu dobę i pokonać 264 Mm. Dane podstawowe kadłuba podawane przez Jerzego Pertka, Jerzego Micińskiego i Mieczysława Kuligiewicza różnią się nieco do wyżej zaprezentowanych³.



Uzbrojenie *Batorego* imponujące nie było. Stanowiły je dwa ckm Maxim 08, kalibru 7,9 mm ustawione na trójnożnych, składanych podstawach morskich. Stały one na dziobie oraz rufie i umożliwiały prowadzenie ognia do celów powietrznych i nawodnych. Karabiny te strzelały amunicją zwykłą i chłodzone były wodą.

Na rufie jednostki znajdowała się drewniana łódź roboczo – ratownicza (bączek), która miała własny silnik o mocy 12 KM; na staniu były też cztery koła ratunkowe i kamizelki ratunkowe.

³ Według nich wyporność *Batorego* wynosiła 28 ton, (a nawet 28,5 t.), kadłub mierzył: 21,2 m długości, 3,6 m szerokości i 1,1 m (1,3 m) zanurzenia. Podawali oni też prędkość marszową 11 w (przyp. Autora).

W skład wyposażenia wchodziły jeszcze dwie kotwice o ruchomych łopatach, łańcuchy do nich, sześć par pachotków cumowniczych, sterówka częściowo wpuszczona w głąb kadłuba, maszt stalowo – drewniany z jedną reją i gablem, dwa nawiewniki, żurawik do opuszczania łodzi, trap oraz drzewce dziobowe i rufowe⁴.

Ważnym elementem wyposażenia tej jednostki była radiostacja nadawczo – odbiorcza o zasięgu 200 km. Umożliwiała ona organizację współdziałania z organami lądowymi Straży Granicznej (Inspektoratem Granicznym i Komisariatami), Ekspozyturą Inspektoratu Ceł (zakonspirowaną jednostką Straży Granicznej) w Wolnym Mieście Gdańsku, Polską Marynarką Wojenną oraz kapitanami portów. Jej antena stała, przewodowa rozpięta była między masztem a drzewcem bandery. Na sterówce kutra znajdował się reflektor Scintilla, dający snop światła do 5 km oraz lampę sygnalizacyjną – szczytówkę. Ponadto załoga dysponowała jeszcze zestawem flag sygnałowych.

Wyposażenie ruchome kutra pościgowego było zadawalające, aczkolwiek ulegało ono pewnym zmianom. W 1932 roku w skład jego wyposażenia nawigacyjnego wchodził: kompas magnetyczny – sterowy, chronometr, przechyłomierz, log i sonda. Miał on także przepisowy zestaw świateł nawigacyjnych i elektryczny buczonek. Podczas przebudowy kutra w 1933 roku (o której dalej) dodano jeszcze kompas główny, który ustawiono na pokładzie za świetlikiem maszynowym.

Zgodnie z przewidywaniami, co zawarto w umowie, w niespełna rok po przekazaniu Straży Granicznej *Batorego*, przeprowadzono na nim przebudowę (remont). Dotyczyło to tych elementów wykonanych z duraluminium, które stykały się z wodą morską. Uległy one daleko posuniętej korozji elektrolitycznej i musiano je zastąpić stalowymi. Wymieniono wówczas pokład, sterówkę i komin, któremu zmieniono kształt na nieco skośny. Zastąpiono także świetlik maszynowy, a siedem włazów „modlińskich” (o obrysie prostokątnym) wymieniono na sześć owalnych i mające większe zrębnice, likwidując jeden na dziobie. Zachowano natomiast wszystkie te elementy duraluminiowe, które nie stykały się z wodą, gdyż pozostały w stanie nienaruszonym. Podczas tych prac dokonano zmian w wyposażeniu wymieniając kabestan na windę kotwiczną o napędzie ręcznym. Zlikwidowano także duży, półokrągły falochron duraluminiowy, chroniący tylko sterówkę i włazy. Jego funkcję przejęło wykonane ze stalowej blachy nadburcie w części dziobowej *Batorego*, które dodatkowo osłaniało urządzenia kotwiczne i cumownicze.

⁴ M. Kuligiewicz, *Kuter pościgowy Batory*, (Typy broni i uzbrojenia nr 28), Wyd. MON, Warszawa 1974, s. 5 – 9.

Dokonane w 1933 roku na *Batorym* przeróbki i ulepszenia, a szczególnie zastąpienie elementów duraluminiowych cięższymi ze stali, spowodowało wzrost o 10 cm zanurzenia i wpłynęło nieznacznie na obniżenie jego szybkości.

Motorówki

O ile, opracowany przez Aleksandra Potyrałę projekt kutra pościgowego był nowatorską i jak się później okazało także niezwykle udaną konstrukcją, to projekt motorówek inż. Cwingmann okazał się niestety mało zadawalający.

Motorówki patrolowe charakteryzowały się następującymi parametrami:

- ✓ wyporność ok. 13 t.
- ✓ długość – 14 m,
- ✓ szerokość – 3,1 m,
- ✓ zanurzenie – 0,85 m.

Miały one konstrukcję stalową (pełnopokładową), z kabiną dla czteroosobowej załogi. Wyposażone były w pojedynczy silnik benzynowy amerykańskiej firmy Kermath 225 KM, który pozwalał osiągnąć prędkość tylko około 13 węzłów. Uzbrojono je w dwa pojedyncze ckm Maxim 08 na podstawie morskiej z celownikiem plot., a na „*Ślązaku*” w 1937 roku zamontowano dodatkowo jedno działko 37 mm pozyskane z magazynów PMW wraz z amunicją. W czasie prób odbiorczych przeprowadzonych w pierwszej połowie 1932 roku, najlepsza z nich – właśnie *Ślązak* – osiągnęła prędkość tylko niecałe 13 węzłów⁵.

Flotylla Straży Granicznej

Pod koniec marca 1931 r. w związku z „zakończeniem budowy łodzi motorowych” Komendant SG nadał im nazwy „*Mazur*”, „*Kaszub*” i „*Ślązak*”. Powołał też komisję w składzie: inspektor Wiktor Dunin – Wąsowicz, Julian Mamczyński, podkomisarz Marian Filipowicz oraz w charakterze rzeczoznawcy inż. Niewiadomski z Kierownictwa Marynarki Wojennej. Po zakończeniu budowy i przeprowadzeniu stosownych prób 23 czerwca 1932 r. Pomorski Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej otrzymał do służby na morzu kuter pościgowy (ścigacz dozorowy) „*Ba-*

⁵ J. Miciński, *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920 – 1939*, Gdańsk 1967, t. II, s. 194 i 197; J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987, s. 588.

tory” oraz trzy motorówki patrolowe „Kaszub”, „Mazur” i „Ślązak”. Jednostki te inspektor SG Wiktor Dunin – Wąsowicz włączył w skład utworzonej Flotylli Straży Granicznej, której komendantem mianowano podkomisarza Mariana Filipowicza.

Budowę *Batorego* zaczęto pod koniec 1930 roku. Po prawie półtora roku, 23 kwietnia 1932 roku kuter zwodowano, a 7 maja zakończono jego budowę. Koszt, jaki Straż Graniczna poniosła za *Batorego* wyniósł prawdopodobnie ok. 750 tyś. złotych⁶. Sklasyfikowany on został jako dozorowiec, ale nazywano go także: kuter pościgowy, pościgowiec, ścigacz Straży Granicznej czy kuter patrolowy.

Jego załoga liczyć powinna 10 osób, ale w ówczesnych warunkach składała się z 9 marynarzy. Komendantem kutra był przodownik SG Marcin Chmielewski, I motorzystą starszy przodownik SG Stanisław Borowik, II motorzystą starszy strażnik SG Józef Lis, radiotelegrafistą st. sierż. J. Koźnicki, sternikiem strażnik SG J. Kierzek, pokładowymi strażnikami SG: S. Trepąła, J. Borzyński i P. Ziemiań. Kwaternistrzem został strażnik SG J. Stawiński. Nieco później skład załogi uległ zmianie. Pierwszym sternikiem został Stefan Stankiewicz, drugim sternikiem – sygnalistą August Biskupski. Doszedł też na drugiego motorzystę strażnik SG Roch Kaźmierczak, gdyż Stanisław Borowik został kierownikiem maszyn. Nastąpiły też zmiany na etatach radiotelegrafisty. Zajmowali je: Stanisław Lis i Władysław Skuła. Załogi motorówek składały się z trzech osób: komendanta jednostki, sternika i motorzysty – mechanika. Funkcje te odpowiednio sprawowali:

- na *Kaszubie*: Ignacy Lipiecki, Stanisław Dziedzic i Ludwik Teichert;
- na *Mazurze*: Jan Majewski, Leon Korwatowicz i Stanisław Leszczyński;
- skład załogi *Ślązaka* to: Franciszek Lisiecki, Józef Walkowski i Józef Piotrowski.

Jak podaje Ludwik Teichert w *„Moich wspomnieniach... – załogę Flotylli Straży Granicznej stanowili przeważnie podoficerowie rezerwy Marynarki Wojennej, toteż szkolenie załóg organizowało się przeważnie z dziedziny znajomości prawa celnego, znajomości towaroznawstwa, przepisów o ruchu granicznym, paszportów, przepisów o małym ruchu granicznym, znajomości broni pokładowej i osobistej. Poza tym nauka w specjalnościach morskich: sygnalizacja morska – świetlna, optyczna i słuchu. Ostre strzelania z KB CKM i pistoletu do tarczy na morzu i lądzie. Również obowiązywało załogi ćwiczenie WF, a w szcze-*

⁶ J. Miciński, op. cit., s.194.

*gólności walka wręcz, którą szkolił przodownik J. Majewski, bardzo dobry znawca walki*⁷.

W ochronie polskiego morza

Flotylla Straży Granicznej służbowo podlegała Komisariatowi SG „Hel”, a operacyjnie Inspektoratowi Granicznemu w Gdyni. Jednostki flotyli bazowały w porcie rybackim na Helu. „Batory” regularnie patrolowały wody terytorialne po zewnętrznej stronie Mierzei Helskiej. W okresie letnim w większości wypadków wychodził na dozory nocne. W dzień używany był tylko do akcji interwencyjnych i pościgowych. Motorówki natomiast pełniły głównie służbę kontrolną na Zatoce Gdańskiej, szczególnie na redach portów Gdyni i Gdańska. Kuter i łodzie Straży Granicznej oznakowane były banderą ustanowioną dla niewojennych statków państwowych. W czasie pełnienia służby na maszcie zakładano białą flagę z godłem Ministerstwa Skarbu (żółty znak laski Merkurego). Pełniące służbę w nocy jednostki pływające SG miały na maszcie dwa fioletowe światła umieszczone jedno nad drugim w odległości 1 metra. Szeregowi Straży Granicznej pływający na jednostkach pływających SG umundurowani byli w mundury koloru khaki kroju marynarskiego. Czapka (w lecie biała) miała otok opasany 3 centymetrową ciemno – zieloną wstążką z drukowanym srebrnym napisem STRAŻ GRANICZNA. Litera miały wysokość 2 cm i szerokość 1 cm.

Jednostki Flotyli SG, a szczególnie „Batory”, brały udział w różnych innych, „dyplomatycznych” misjach. Niedługo po wcieleniu do służby kuter pościgowy zaprezentowano, łącznie z przejażdżką po Zatoce Gdańskiej, Prezydentowi RP Ignacemu Mościckiemu, który przebywał w Juracie na wakacjach. W drugiej połowie 1935 r. do komendanta Straży Granicznej płk. Jana Gorzechowskiego wpłynęło pismo od szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirała Jerzego Świrskiego.

„W związku z wypadkiem, który się zdarzył na Helu w dniu 26 lipca 1935 r. – pisał w nim – proszę Pana Pułkownika przyjąć wyrazy mej wdzięczności za pomoc udzieloną władzom Marynarki Wojennej przez personel Straży Granicznej, a w szczególności za przewiezienie motorówką Straży Granicznej („Batory” – dop. Autora artykułu) rannego oficera z Helu do szpitala w Gdyni”. Był to por. mar. Władysław Trzeciński, który został postrzelony przez marynarza w łokieć. Po przewiezieniu z Helu do szpitala w Gdyni jego rękę niestety musiano amputować. O kolejnym zdarzeniu na pokładzie Batorego komunikował komendant

⁷ L. Teichert, *Moje wspomnienia ze służby we Flotylli Straży Granicznej na Helu w latach 1934 – 1939*, Gdynia 1960, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, sygn. 20, s. 5.

SG w swoim rozkazie w sierpniu 1936 r. *„Pan Prezes Rady Ministrów (Felicjan Sławoj Składkowski – dop. Autora artykułu) w czasie pobytu na Helu przeprowadził inspekcję na Statku Straży Granicznej „Batory”, w wyniku której odznaczył brązowym Krzyżem Zasługi po raz pierwszy, starszego przodownika Stanisława Borowika za zasługi w służbie Straży Granicznej.”*

Działalność Flotylli Straży Granicznej w ochronie granicy morskiej RP – mimo jej ograniczonych możliwości – należy ocenić pozytywnie. Zadania i organizację Straży Granicznej w okresie pokojowym określały rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 23 grudnia 1927r. o granicach państwa oraz z 22 marca 1928 roku o Straży Granicznej. Z ich treści wynikało, że do podstawowych obowiązków tej formacji należało: niedopuszczenie do nielegalnego ruchu osobowego i towarowego na granicy oraz wodach granicznych RP, jak też wykrywanie przemytu i innych wykroczeń wynikających z przepisów skarbowo – celnych i granicznych. Inne zadania miała ona realizować w czasie wojny. W przypadku częściowej lub całkowitej mobilizacji – z chwilą jej ogłoszenia – względnie od dnia wskazanego uchwałą Rady Ministrów stawała się częścią sił zbrojnych. Powyższy zapis przez bardzo długi okres oczekiwał na rozwinięcie w postaci opracowanych dokumentów mobilizacyjnych.

W okresie międzywojennym (szczególnie w okresie pierwszej dekady) działalność służb granicznych na morzu z wielu powodów była niedoskonała, a rozwiązania organizacyjne nie uwzględniały istniejących w tym zakresie potrzeb. Dopiero utworzona w 1928 roku Straż Graniczna w swojej organizacji i działalności uwzględniała nie tylko specyfikę tego odcinka granicy, ale także burzliwy rozwój gospodarczy Wybrzeża – szczególnie Gdyni. Zwalczanie na wodach terytorialnych, w przystaniach rybackich i gdyńskim porcie bardzo aktywnej przestępczości wymagało od oficerów i szeregowych Straży Granicznej dużej sprawności, operatywności oraz stosowania niekonwencjonalnych rozwiązań. Otrzymane w 1932r. przez Straż Graniczną jednostki pływające były nowoczesne i szybkie („Batory” szybkością ustępował tylko niemieckim ścigaczom typu „UZ”). Pozwoliły one na usprawnienie systemu kontroli na morzu. Nie doprowadziły co prawda do likwidacji przemytu, ale przynajmniej ograniczyły jego rozmiar.

Stałą łączność radiową między jednostkami pływającymi komisariatem SG Hel uruchomiono w 1932 roku. W następnych latach została ona rozbudowana. To znacznie usprawniło działalność flotylli. Natomiast sieć nadmorskich posterunków SG wybudowanych w latach 1932 – 1933 umożliwiała prowadzenie stałej obserwacji ruchu statków

wzdłuż wybrzeża. Taki system, w przypadku naruszenia przepisów przez obce statki pozwalał na szybką interwencję za pomocą jednostek pływających SG.

Ciekawą informację o funkcjonowaniu na wybrzeżu sieci łączności Straży Granicznej za Zbigniewem Korsakiem podaje Ireneusz Bieniecki. Otóż wiosną 1938 roku po uzgodnieniu z polskimi służbami wywiadowczymi podjęto decyzję o rozszerzeniu porozumiewania się drogą radiową z terenowymi placówkami SG i Inspektoratu Ceł przez główny ośrodek wywiadu wojskowego oraz nadzoru ruchu osobowego i towarowego w Gdańsku, którym była Ekspozytura Inspektoratu Ceł, którym w tym czasie kierował nadinspektor Stefan Świda. Terenowe placówki ekspozytury oraz patrolujące na Wiśle i Nogacie służbowe motorówki wyposażono w specjalną aparaturę nadawczo – odbiorczą zasilaną z baterii. Urządzenia te umieszczono w obudowie podobnej wyglądem do powszechnie używanego w WM Gdańsku aparatu radiowego „*Elektrolit*”. Oprócz nawiązywania łączności, za ich pomocą można też było odbierać program gdańskiej radiostacji „*Landessender Danzig*”. Dzięki temu obsługa terenowych radiostacji SG nie wzbudzała podejrzeń w przypadku, gdy namierzali je współpracujący z Gestapo, kontrolerzy nadzoru radiowego. Sztab Ekspozytury Inspektoratu Ceł w Gdańsku posiadał ponadto ukrytą w pomieszczeniu budynku biurowego radiostację główną, która funkcjonowała w sieci Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego SG. Dzięki temu utrzymywano w ciągu całej doby łączność radiową z Inspektoratami Granicznymi w Gdyni oraz Tczewie, które współpracowały z Samodzielnym Referatem Informacyjnym (SRI) przy Dowództwie Floty oraz z Ekspozyturą Oddziału II Sztabu Głównego nr 3 w Bydgoszczy oraz Flotyllą SG. Sprawne funkcjonowanie łączności radiowej ze Sztabem Ekspozytury Inspektoratu Ceł w Gdańsku na stosunkowo rozległym obszarze pozwalało na szybkie przekazywanie istotnych informacji i przeprowadzanie kontroli przez funkcjonariuszy SG oraz inspektorów celnych. Powyższy system łączności funkcjonował sprawnie do czasu jego likwidacji i wywiezienia 25 sierpnia 1939 roku używanej w pracy radiostacji do Gdyni⁸.

Na drodze do większych efektów Flotylli SG stał brak odpowiednich środków finansowych w budżecie Straży Granicznej na remonty posiadanych i zakup nowych – niezbędnych do pełnienia służby na mo-

⁸ I. Bieniecki, *Jednostki pływające polskich formacji ochrony granicy morskiej w latach 1918-1939*, [w:] *80 rocznica powstania Straży Granicznej II Rzeczypospolitej*, pod redakcją Anny Gosławskiej – Hrychorczuk, Wyd. KGSG i CSSG, Warszawa – Kętrzyn 2008, tom II, s. 66 – 67; Z. Korsak, *Służby wywiadowcze w obronie wybrzeża (1935-1939)*, „*Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej*” nr 22, Gdynia 2007, s. 73; H. Kula, *Gdańska „Dziura celna”*, Gdańsk 1999.

rze jednostek pływających oraz powiększenie stanów osobowych placówek SG nad morzem.

Wrzesień 1939 roku

Dopiero przygotowania do wojny spowodowały, że w plany te włączono także Straż Graniczną. W dniu 24 sierpnia 1939 r. zmobilizowana została również Flotylla Straży Granicznej. Ścigacz „*Batory*” oraz motorówki patrolowe „*Kaszub*” i „*Mazur*” (bez „*Ślązaka*”, który jesienią 1937 r. przebazowano do Gniewu i przekazano tamtejszemu Komisarjatu SG) podniosły banderę wojenną. Dnia 1 września podporządkowane zostały dowódcy RU „*Hel*” kmdr. Włodzimierzowi Steyerowi.

Tabor Flotylli nie miał większej wartości bojowej. Jednostki były jednak wykorzystywane do różnych zadań pomocniczych. W dniu 10 września Flotyllę Straży Granicznej rozwiązano, a jej załogi wraz z uzbrojeniem zeszyły na ląd. W przeddzień kapitulacji Helu jednostki byłej flotylli użyte zostały przez obrońców do próby pokonania blokady na morzu. „*Mazur*” i „*Kaszub*” nie miały szczęścia. Wykryte przez niemieckie okręty wojenne zostały ostrzelane i zmuszone do zawrócenia. Po przybyciu w pobliże helskiego cypla zostały zatopione przez własne załogi. Więcej szczęścia mieli oficerowie, podoficerowie, szeregowcy i cywile zaokrętowani na „*Batorym*”, który w nocy z 1 na 2 października podjął próbę przepłynięcia z Helu do Szwecji. Przebieg tej ucieczki opisał w „*Pamiętniku*” kpt. Jerzy Milisiewicz, który był on dowódcą wyprawy. Oprócz niego na pokład *Batorego* zaokrętowali się jeszcze: kpt. mar. Konrad Sawicz – Korsak, kpt. mar. Eligiusz Ceceniowski, por. mar. Tadeusz Męczyński, por. mar. Stefan Górski, ppor. mar. Mieczysław Tarczyński, mat Alfred Chęciński, st. mar. Stanisław Kwiatkowski, st. mar. Henryk Pull, st. mar. Antoni Słomiński oraz mar. rez. Witold Hubert. Z etatowej załogi *Batorego* byli: mat Roch Kaźmierczak, kpr. SG Jan Gawlik i radiotelegrafista Stanisław Lis. W tej grupie znalazło się także dwóch pracowników kontraktowych Dowództwa Floty: Kazimierz Sokółowski i Stanisław Nikiel.

Termin opuszczenia Helu początkowo zaplanowano na godz. 18⁰⁰, jednak przygotowania przedłużyły się. O tej godzinie na *Batorym* nie było jeszcze w wystarczającej ilości paliwa, które por. Męczyński miał przywieźć z portu wojennego. „*Chcę ustalić zasadnicze przygotowania – pisze w pamiętniku kpt. Milisiewicz. – Nie można... Idę wobec tego do strażników. Zbieram informacje o mechaniku, o motorach, o właściwościach nawigacyjnych łodzi. Moje zaufanie do niej utrwala się. O 17³⁰ wyznaczam zbiórkę i odejście o 18⁰⁰.... Benzyna jest. Teraz motory. Nie chcą zaskoczyć. Nerwy są napięte do ostatnich granic. Jeszcze jedna*

próba... A księżyc wyszedł już poza dachy, noc jasna, a w wiosce jeszcze większy ruch. Światła. Boże, jeden motor zaskoczył, prawy! Pompowanie powietrza do butli, żeby uruchomić drugi, lewy silnik. Znowu próby rozpaczliwe. Pomagają motorzyście, co sił, inni strażnicy. Nareszcie zaskakuje i drugi silnik. Jeszcze podymić kilka minut, wydać ludziom dyspozycje i dać polecenie odbicia. Na pokładzie rządzi się kilku, choć czuć, że gardła mają ściśnięte z rozrzewnienia.... 19⁴⁰ – spojrzenie na zegarek, mijam latarnie wyjściowe. Obejmuję kierownictwo... Ale ten księżyc przekłęty. Widno. A ja liczę na motory. Pracują pięknie. Melodia pełna jak na samolotach. Tylko żałuję, że nie można uruchomić Diesla... Rozmowy z Rochem Kazimierzakiem utrzymują mnie w moim zaufaniu do silników. Są nowe, pracowały minimalnie, łódź leży dobrze na fali jeszcze małej....

O 12⁰⁰ (2 października – dop. Autora artykułu) mamy trawers latarni, jesteśmy bezpieczni. Blisko brzegu ciągnę kursami pilotowymi, jeszcze jedna narada, sprawdzenie ropy i decyzja, idziemy do Klintehamm. Do Visy może nie starczyć ropy....

Po kolacji – na zaproszenie kpt. Ströma, dowódcy kontrtorpedowca Ragnar – wracam na pokład. Łódź gotowa do drogi. Kilka zarządzeń, porozumiałem się z por. Mączyńskim, który ma łódź wyprowadzić, bo zna port na pamięć. Pytam się dla wszelkiej pewności, czy przestudiował locję, którą zabrałem. Mówi, że tak. No to odbój. Staliśmy rufą do kanału wyjściowego. Początek już zły. Łódź zwolniona z cum zaczyna się cofać, widocznie sprzęgło ciągnęło śrubę, flagsztok opiera się o rufę „Ragnara” i łamie się. Odbijam od kei i każe robić jak najmniejszą cyrkulację. Por... miał na myśli swój manewr. Z cofaniem się. Bieg w tył nie chwyta – siedzimy na kamieniach! Ale jeszcze nie tracę nadziei. Cała wstecz. Śruba bije po kamieniach. Stop! ... łódź schodzi na głęboką wodę. Westchnienie ulgi. Teraz próba śruby: dwa obroty i staje. Wszystko przepadło.” – podsumował kpt. Milisiewicz⁹.

Ich próba, mimo pewnych problemów, zakończyła się powodzeniem. Dnia 2 października 1939 roku o 15³⁰, Batory w asyście szwedzkiego torpedowca Ragnar zacumował w porcie Klintehamn. Możliwość wykrycia przez okręty Kriegsmarine oraz przetrwanie burzy sprawiły, że rejs ten do spokojnych nie należał. Po 24 godzinach pobytu w porcie Batory i jego załoga zostali internowani. Polski kuter przeprowadzony został do Visby. Tam wyslipowano jednostkę, poddano naprawie uszkodzoną śrubę (odpadło jedno skrzydło) i pomalowano część podwodną

⁹ J. Milisiewicz, *Pamiętnik przeprawy na kutrze „Batory” i wspomnienia z internowania w Szwecji 1939 – 1943* [w:] „Biuletyn Historyczny” Muzeum Marynarki Wojennej nr 21, Gdynia 2006, s. 85 – 88.

kadłuba, a Roch Kaźmierczak, Jan Gawlik, Stanisław Lis, Kazimierz Sokołowski, Stanisław Nikła i Witold Hubert zostali zwolnieni. Marynarze natomiast rozpoczęli życie w internowaniu. Dnia 1 listopada 1939 roku *Batory* i jego pozostali członkowie załogi zostali przecholowani przez dozorców *Snapphanen* do *Vaxholmu*, gdzie obok *Daru Pomorza* i okrętów podwodnych – ORP *Sęp*, ORP *Ryś* i ORP *Żbik* doczekali zakończenia wojny.

Opis wyprawy, a raczej ucieczki do Szwecji, opisał także inny z uczestników – mar. rez. Witold Hubert. Tak on ją upamiętnił. „(...) Tymczasem tworzą się grupki, które kombinują jakby zwiąć i nie dostać się do niewoli. Pozostaje tylko kierunek Szwecja. Tak też w dniu 1.10.1939 r. doszło do akcji z motorówką Straży Granicznej »Batory«. Wskoczyłem na nią w ostatniej niemal sekundzie. Ruszamy na dwóch benzynowych motorach, bo marszowy »Diesel« nie chciał zaskoczyć. Niesamowity huk motorów. Choć jest ciemno, jednak orientuję się, że idziemy w kierunku na Gdańsk. Zaglądam do sterówki, patrzę, przy sterze jakiś oficer armii lądowej – z pewnością był to kpt. Jerzy Milisiewicz, dop. Autora artykułu – (...) W pewnej chwili błyski reflektorów przejechały się po nas i zgasły. Czy nas nie zauważyli, czy też wzięli nas szkopy za jakiś swój ścigacz, bo zmylił ich nas kurs. W każdym razie idziemy dalej. Po pewnym czasie zmieniamy kurs na Nord. Idziemy na Gotland. Ale czy dojdziemy, czy starczy nam benzyny (...), a mamy w zapasie tylko cztery beczki. Zaczyna solidnie kiwać, godziny się wloką, benzyny coraz mniej. Aby tylko udało się uruchomić »Diesla«, który wolno, ale zawsze pociągnie nas naprzód. Kpt. Milisiewicz jest duszą całej wyprawy. Tak idzie prawie do rana. Kiedy już szliśmy dostownie na ostatnich litrach, motorzysta Roch Kaźmierczak zdołał uruchomić »Diesla«. Teraz w nim cała nadzieja. Powoli, ale możemy się pchać naprzód, byle nas szkopy nie wymacali, bo będzie źle. Jesteśmy solidnie głodni, a przede wszystkim szalenie doskwiera pragnienie. Próbuje na prymusie zrobić kawę. Tak, ale wodę mamy tylko tą, po której płynie. Co z tego wyszło to trudno nazwać, lecz zmoczeni, zmarznięci i spragnieni wypiliśmy po kilka łyków tego »napoju«.

Około południa nadleciał szkopski samolot, zatoczył dwa koła, lecz dał nam spokój. Na pewno nas tak nie zostawi, więc co sił w silniku, aby tylko na wody terytorialne, aby tylko bliżej Gotlandu.

Coś około godziny 16⁰⁰ przed dziobem zarysowuje się sylwetka latarni na Gotlandzie, ale też w chwilę później za naszą rufą też się coś zarysowuje. Co to może być? Pewno ścigacze, które sprowadził samolot. Już wchodzimy na wody terytorialne, gdy na jakieś 25° w lewo od naszego kursu na pełnych obrotach wyłania się jakiś niszczyciel, który od-

cina drogę goniącym nas ścigaczom, które skonsternowane zawracają. Jesteśmy uratowani. Był to szwedzki niszczyciel „Ragnar”, który skierował nas do portu Klintenham, sam zaś zakotwiczył na redzie. (...) W czasie manewrów w bardzo płytkim i ciasnym basenie portowym uszkodziliśmy śrubę marszową, więc „Ragnar wziął nas na hol (...)”¹⁰.

Inne były losy motorówek patrolowych. *Ślązak* – jak wspomniano – przekazany został jesienią 1937 roku komisariatowi SG w Gniewie, a później posterunkowi Nogat do służby granicznej. Dnia 1 września 1939 roku brał udział w osłonie ewakuacji ludności polskiej i strażników na lewy brzeg Wisły. W związku z odwrotem jednostek WP, na telefoniczne polecenie komendanta Obwodu SG w Tczewie, po godzinie 19⁰⁰ jednostkę zatopiono przy główce na głębokości 5 m. *Ślązak* podniesiony został prawdopodobnie już 8 września 1939 r. przez Niemców i wcielony do flotyli na Wiśle pod nazwą *Spatz*. Dnia 12 grudnia tegoż roku został wycofany ze służby, a jego dalsze losy nie są znane.

Kaszub i *Mazur* zostały również podniesione z dna przez Niemców, a po wyremontowaniu wcielone do służby w Kriegsmarine. Jedna z motorówek otrzymała nazwę *Taucher 1*, a druga *Pantther*. Po kapitulacji Niemiec *Taucher 1* był przejściowo brytyjski, jako *RN 696*. W grudniu 1947 roku w czasie rewyndykacji zatonął wraz z transportującym go dźwigiem pływającym w czasie sztormu koło Arkony na Bałtyku. Więcej szczęścia miała druga jednostka. Po wojnie czasowo brytyjska *RN 52*. Rewindykowana 1 października 1949 roku, przekazana została do WOP. Po remoncie i zmianie nazwy na *Starówka*, a później na *KP – 3*, do 1959 roku pełniła służbę w ochronie granicy morskiej. Następnie skreślono ją ze stanu jednostek pływających i przekazano na złom¹¹.

Powojenne dzieje Batorego

Do Polski kuter powrócił na holu 24 października 1945 roku, aby rozpocząć dalszą służbę na morzu Bałtyckim. Przydzielony został do Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego w Świnoujściu. Tu nadano mu nową nazwę *Hel*. Decyzją Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego w połowie sierpnia 1947 roku przekazany został do organizowanej przez kmdr. por. Romana Somnickiego Flotyli Ścigaczy Gdańskiego Oddziału Wojsk Ochrony Pogranicza nr 12. Jego pierwszym dowódcą w WOP zo-

¹⁰ Cyt. za I. Bieniecki, op. cit., s. 70 – 71.

¹¹ G. Goryński, *Pomorski Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej 1928 – 1939. Wybrane problemy organizacyjne*, [w:] *80 rocznica powstania Straży Granicznej II Rzeczypospolitej*, pod redakcją Anny Gośławskiej – Hrychorczuk, Wyd. KGSG i CSSG, Warszawa – Kętrzyn 2008, tom II. s. 77 – 120.

stał bosman Władysław Andrzejewski. W maju 1950 roku rozkazem specjalnym dowódcy 4 Brygady Ochrony Pogranicza płk. Władysława Bąka – *Hel* otrzymał nową nazwę – ścigacz *7 Listopada*, którą 1 czerwca 1951 roku zmieniono na *KP – 1*.

Dawny *Batory* służbę w ochronie granic Polski pełnił w Dywizjonie OP 16 Brygady WOP w Gdańsku Westerplatte. Tu też w 1954 roku poddano go gruntownemu remontowi. Wymieniono jego silniki. Dwa zepeliny zastąpiły dwie Škody 706 R a diesla Gray Marine. Ten ostatni silnik służył niedługo i wymieniony został na Deutza. Służbę graniczną *KP – 1 (Batory)* zakończył pod koniec 1957 roku. W tym czasie WOP otrzymywał już nowobudowane kutry i okręty patrolowe. Po remoncie *Batory* pływał jeszcze do 1969 roku jako jednostka szkolna i ratownicza Ligi Obrony Kraju na Zalewie Zegrzyńskim¹².

W okresie powojennym – z uwagi na oznaczenie *KP – 1*, dawniejszy *Batory* pieszczotliwie nazywany był przez marynarzy „Kapunią”.

Idea działalności Flotyli Straży Granicznej RP na Bałtyku odrodziła się i zmaterializowała ponownie po 62 latach, od rozwiązania tej pierwszej, wraz z powstaniem Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

Ocalić Batorego dla potomnych

Dzięki inicjatywie grupy dziennikarzy i oficerów MW z Helu, a szczególnie por. mar. Gerarda Łukaszewicza *Batory* nie został pocięty na przysłowiowe żyletki. W wyniku starań, w grudniu 1973 roku zapadła decyzja o przekazaniu tej jednostki Marynarce Wojennej. Por. Gerard Łukaszewicz z grupą kilku marynarzy przygotował Batorego do jego ostatniej wodnej drogi, z Żerania na Hel i w okresie od 1 do 4 kwietnia 1964 roku przeholował go do portu wojennego. *Batory* trafił znów na Hel, tym razem do 9 Flotyli Obrony Wybrzeża. Został poddany renowacji, aby w sierpniu 1975 roku zostać wystawiony na reprezentacyjne nabrzeże portu wojennego, jako okręt pomnik. Pełnił tam do grudnia 2009 roku „straż”. Kmdr por. dr Sławomir Kudela nie ukrywa, że losy *Batorego* leżały mu na sercu odkąd objął funkcję Dyrektora Muzeum Marynarki Wojennej. Po zmianach organizacyjnych MW przyszły decyzje o ratowaniu tego zabytku. Konieczny jest jego remont, a właściwie rekonstrukcja, gdyż wiele elementów *Batorego* zostało zdemontowanych i zabranych. Udało się przełamać niechęć stoczni, które nie były gotowe do jego odbudowy. Ostatecznie dzieła tego podjęła się mieszcząca się w Lubiczu koło Torunia firma konserwatorska Gotyk. W grudniu 2009 roku roze-

¹² B. Huras, M. Twardowski, *Księga statków polskich 1918 – 1945*, t. 4, Gdańsk 2002, s. 249 – 251.

brany na elementy, kadłub *Batorego* przewieziono do Gdyni na dziedzi-
niec Muzeum MW¹³. Tu, przez dwa lata poddawany jest zabiegom przy-
wracania należytego mu wyglądu. Tu także jest już eksponowany.

Nie ulega wątpliwości, że pomysł ratowania tego pierwszego
w pełni polskiego statku (projekt opracował Polak, a wybudowała polska
stocznia) zasługuje na uwagę. Więcej, na nasze wsparcie, gdyż bez
niego ten pomysł niełatwo będzie zrealizować. Apeluję o wsparcie do
kierownictwa Straży Granicznej oraz Ligi Morskiej i Rzecznej. Mamy nie-
powtarzającą szansę uratować jedyny w swoim rodzaju zabytek. Zróbmy
to nim będzie za późno!

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



¹³ Zob. „Morze, Statki i Okręty” nr 1 z 2010 r., s. 2.

Oliver GORYŃSKI

Morski Oddział Straży Granicznej – Gdańsk

ZMAGANIA WOJENNE NA POMORZU W 1945 ROKU WIDZIANE OCZYMA UCZESTNIKA REKONSTRUKCJI HISTORYCZNEJ „BÓJ O KOŁOBRZEG”

Motto:

„Ojczyzna to pamięć i groby”

Józef Piłsudski

„Historia jest nauczycielką życia”

Cycon

Dnia 20 marca 2010 roku o godz. 12⁰⁰ odbyła się w Kołobrzegu, w parku im. Stefana Żeromskiego, inscenizacja historyczna pt. „Bój o Kołobrzeg”. Została ona zorganizowana w celu upamiętnienia 65 rocznicy walk o miasto i zaślubin Polski z morzem. Organizatorami inscenizacji byli m.in. Starosta Powiatu Kołobrzesckiego, Prezydent Miasta Kołobrzeg oraz Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. Wydarzenie honorowym patronatem objęli ówczesi: szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego minister Aleksander Szczygło oraz dowódca Wojsk Lądowych – generał dywizji Tadeusz Buk.

W rolę walczących z obu stron wcieliło się ponad 300 rekonstruktorów – pasjonatów żywej historii z całej Polski, zrzeszonych w licznych grupach rekonstrukcji historycznych. Są to ludzie, którzy dużo wolnego czasu poświęcają swojej pasji, jaką jest historia i rekonstrukcja historyczna. W celu wierniejszego odtworzenia walk sprzed 65 lat rekonstruktorzy byli „wspierani” przez kilka wyremontowanych i jeżdżących pojazdów z czasów drugiej wojny światowej: m.in. samobieżne działo SU 76, transporter półgąsienicowy SU 57 half – truck, armatę przeciwpancerną Pak 40 oraz VW Kübelwagen.

Widowisko, mimo deszczowej pogody, zgromadziło kilka tysięcy widzów: mieszkańców miasta oraz turystów. W scenariuszu inscenizacji ukazano zdobycie ostatniej niemieckiej barykady ulicznej, walki w parku zdrojowym, wyjście oddziałów polskich na plażę oraz zaślubiny żołnierzy polskich z morzem.

Walki o Kołobrzeg, ogłoszony miastem – twierdzą (niem. *Festung*), trwały od 4 do 18 marca 1945 roku. Zadanie zdobycia, broniowego siłami ok. 11 tys. żołnierzy Wehrmachtu, Waffen-SS, Luftwaffe, Kriegsmarine i oddziałami Volkssturmu, wspieranymi ogniem artylerii pokładowej licznej ilości okrętów wojennych, przypadło 1. Armii Ludowego Wojska Polskiego. Bitwa o miasto była bardzo wyniszczająca. Z jednej strony dowództwo niemieckie chciało za wszelką cenę utrzymać Kołobrzeg – niem. *Kolberg*, jako strategiczny punkt komunikacyjny w rejonie. Z drugiej strony atakowali żołnierze polscy, którzy wiedzieli, że miasto po wojnie zostanie wcielone w granice państwa polskiego. W wyniku zaciętych i długich walk miasto zostało w znacznym stopniu zniszczone, a obie walczące strony poniosły duże straty. Po zdobyciu miasta miała miejsce symboliczna ceremonia zaślubin Polski z morzem, których dokonał kapral Franciszek Niewidziało.

Inscenizacja ta miała dla mnie, nie tylko jako uczestnika, dość szeroki wymiar i znaczenie. Od pięciu lat jestem aktywnym członkiem Grupy Inscenizacji Historycznych „Pomerania 1945”. Na czas omawianego spektaklu historycznego wcieliłem się w rolę obrońcy miasta – francuskiego ochotnika z 33. ochotniczej dywizji grenadierów pancernych Waffen-SS „Charlemagne”.

W mojej oraz wielu innych rekonstruktorów opinii inscenizacja historyczna to upamiętnienie i przybliżenie współczesnej widowni realiów tamtych trudnych dni. Ta stosunkowo nowa metoda prezentacji wydarzeń znanych z historii stała się bardzo popularna w Polsce i na świecie. Dzięki tym „żywym” lekcjom historii na wolnym powietrzu widzowie mogą dosłownie przenieść się w przeszłość, aby na własne oczy zobaczyć i ocenić odgrywane wydarzenia. Poszerza to również ich wiedzę historyczną. Pokoleniom, które urodziły się po 1945 roku, takie plastyczne przedstawienie wydarzeń bardzo zapada w pamięć. Dzieci wynoszą z takich widowisk więcej niż ze zwykłych lekcji historii.

Rekonstrukcje budzą zarówno wśród widzów jak i uczestników inne jeszcze refleksje. Często, widząc poświęcenie i heroiczną walkę żołnierza polskiego w drugiej wojnie światowej, stawiane jest pytanie o poczucie patriotyzmu. Dotyczy to zarówno prezentowanych w inscenizacjach czasów jak i dziś. Dzisiaj to pojęcie stało się trochę abstrakcyjne. Wiele osób, w tym i ja, po obejrzeniu rekonstrukcji stawia sobie pytanie: w tamtych czasach, żeby być patriotą często trzeba było poświęcić nawet życie, a co ja dzisiaj dla Ojczyzny mogę zrobić?

Obecnie pojęcie patriotyzmu i miłości do Ojczyzny nabrało innego wymiaru. W dzisiejszych czasach pokoju należy dbać o to, o co walczone również podczas walk w Kołobrzegu, czyli o wolną i niepodle-

głą Polskę. Dziś na co dzień pracujemy uczciwie i rzetelnie wykonujemy swoje codzienne obowiązki, zarówno zawodowe jak i obywatelskie. Godnie staramy się reprezentować kraj za granicą, a w razie wojny, czego przykład daje historia, powinniśmy stanąć do walki w obronie Ojczyzny. Dlatego również inscenizacje mają za zadanie upamiętnić walczących podczas tamtych walk, przypomnieć o nich oraz oddać im hołd. Jednocześnie przypominają nam, że wywalczony z takim poświęceniem pokój należy szanować, a dawnym wrogom wybaczyć i pojednać się z nimi dla budowania lepszej przyszłości w jednoczącej się Europie.

Po inscenizacji przychodzili do mnie i kolegów, oprócz ludzi pragnących zrobić sobie pamiątkowe zdjęcie z żołnierzem niemieckim, również kombatanci. Byli oni wzruszeni tym, co zobaczyli i gratulowali nam wiernego odegrania powierzonych nam ról żołnierzy niemieckich. Łzy w ich oczach wskazywały na wciąż żywe wspomnienia z krwawych walk w 1945 roku. Podszedł do mnie także starszy turysta – Niemiec, który powiedział, wskazując na moje umundurowanie, że „również nosił taki mundur”. Kulał on na prawą nogę. Wyznał, że to pamiątka z czasów wojny, gdy walczył na froncie wschodnim. Zakończył rozmowę ze mną tymi słowami: „Bogu niech będą dzięki, że mamy dzisiaj pokój, a nasz wspólny dom – Europa, jednoczy się. Nigdy więcej wojny!”. W podobnym duchu wypowiedali się inni Niemcy, z którymi wówczas rozmawiałem. Chwalili oni pomysł odtworzenia walk o „*Festung Kolberg*” w celu przypomnienia tamtych tragicznych dni i uczczenia ofiar wojny z obu walczących stron.

Jako puentę chciałbym zacytować myśl Jana Pawła II: „*Świadomość własnej przeszłości pomaga nam włączyć się w długi szereg pokoleń, by przekazać następnym wspólne dobro – Ojczyznę*”.

„*Sztuką jest umierać dla Ojczyzny, ale największą sztuką jest dobrze żyć dla niej*”.

Kard. Stefan Wyszyński

Wojciech GROBELSKI

Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej

im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego – Koszalin

Z CYKLU: PODRÓŻE HISTORYCZNE – PROPOZYCJE TRAS DLA SŁUCHACZY CENTRUM SZKOLENIA STRAŻY GRANICZ- NEJ W KĘTRZYNI – CZ. III

Trasa: Kętrzyn – Osowiec – Twierdza (140 km) – Białystok (ok. 195 km)

Wędrując śladami Patrona, nie sposób ominąć dawnej siedziby Centralnej Szkoły Podoficerów KOP w Twierdzy Osowiec. Znajduje się tam niewielkie muzeum, a dzięki przychylności władz wojskowych można zwiedzić dość dobrze zachowane forty, które – znajdując się nadal w dyspozycji wojska – na szczęście nie zostały zdewastowane.

Wyjeżdżając z Kętrzyna drogą wojewódzką nr 592 kierujemy się w stronę Giżycka i dalej przez Orzysz, Ełk do Grajewa (116 km). To niewielkie, powiatowe miasto o walorach turystycznych, w okresie międzywojennym znajdowało się nieopodal granicy z Niemcami (Prusy Wschodnie). Stacjonował tu 9 Pułk Strzelców Konnych im. gen. Kazimierza Pułaskiego. Nieopodal, tj. drogą nr 61 w lewo, ok. 19,8 km znajduje się miasteczko Rajgród, dawna siedziba Komisariatu Straży Granicznej. W 1937 r. miejscowe władze zwróciły się z prośbą do komendanta Straży Granicznej gen. bryg. Jana Jura-Gorzechowskiego o przyjęcie patronatu nad budową szkoły powszechnej. Datki pochodziły z dobrowolnych zbiórek organizowanych wśród funkcjonariuszy. Uroczysta inauguracja roku szkolnego miała się odbyć ... 1 września 1939 r. Niestety, tę szlachetną inicjatywę przerwał wybuch II wojny światowej.

Mijamy Grajewo zdążając prostą drogą nr 65 do Osowca (24,5 km). Ciekawostką jest, że obok tej miejscowości znajduje się druga o nazwie Osowiec – Twierdza, nadana w 1998 r. z inicjatywy Mirosława Worony, przy pełnym poparciu mieszkańców osady wojskowej i kolejowej. Właśnie ona jest celem naszej podróży.

* * *

Osowiec – niewielka miejscowość nad Biebrzą. W przeszłości dawna wieś Okrasa, powstała w 1444 r. Jej okres rozkwitu przypada na przełom XVII i XVIII wieku. Wówczas za sprawą podkanclerzego litew-

skiego Stanisława Antoniego Szczuki wybudowano most na Biebrzy, dwie karczmy i komorę celną. W 1743 r. Osowiec zostaje przekształcony w miasteczko o nazwie Marcinopol, lecz w 1827 r. traci prawa miejskie.

Osowiec – Twierdza – położenie geograficzne Osowca, a szczególnie jego wyjątkowe walory obronne spowodowały, że w 1882 r. rozpoczęto tu budowę twierdzy mającej stanowić ważny element zespołu umocnień broniących zachodnich granic rosyjskiego imperium. Usytuowano ją na jedynej przeprawie przez miejscowe bagna, tj. dwukilometrowym zwężeniu doliny Biebrzy. Miała bronić nie tylko tego obszaru, ale również stanowić zabezpieczenie dla linii kolejowej do Grajewa ze szczególnym uwzględnieniem mostu kolejowego w Osowcu. Budowa twierdzy trwała dziesięć lat, tj. do 1892 roku. Łącznie wybudowano cztery forty: Centralny (I), Zarzeczny (II), Szwedzki (III) oraz Nowy (IV). W połączeniu ze sobą, wszystkie tworzyły dobrze rozwinięty rejon umocniony, poddawany ciągłej modernizacji aż do wybuchu I wojny światowej. Prace te polegały głównie na wzmacnianiu ceglanych budowli dolewkami z betonu. W 1900 r. garnizon twierdzy liczył 85 oficerów i 4827 żołnierzy¹. Podczas I wojny światowej twierdza skutecznie broniła się od 17 września 1914 r. do 22 sierpnia 1915 r. Oddziały niemieckie wchodzące w skład 8 Armii, nacierającej z kierunku Prus Wschodnich przeprowadziły trzy szturmy na warownię. Wszystkie zostały odparte przez obrońców.



Deutsche Artillerie beschiesst die russische Festung Ossowicz

I wojna światowa – artyleria niemiecka ostrzeliwuje rosyjską twierdzę Osowiec (propagandowa pocztówka ze zbiorów Autora).

¹ M. Samojlik, *Szlakiem urokliwości biebrzańskiej. Przewodnik*. Białystok 2008, s. 117.

Dnia 26 lipca 1915 r. przy jednym z ataków Niemcy zastosowali gaz bojowy. Zatrulo się wówczas chlorem 1000 rosyjskich żołnierzy, lecz mimo to, twierdza broniła się nadal. Załoga ewakuowała się dopiero w dniach 18 – 23 sierpnia 1915 r. ze względu na pogarszające się położenie strategiczne Rosjan na froncie.



*I wojna światowa – zniszczony Fort Nr 2 twierdzy Osowiec
(pocztówka niemiecka z 1916 r. ze zbiorów Autora).*

W okresie II Rzeczypospolitej Twierdza Osowiec została obsadzona przez Wojsko Polskie. Jej niektóre budowle (z wyjątkiem Fortu II Zarzeczego) były sukcesywnie modernizowane przez Szefostwo Fortyfikacji oraz Kierownictwo Robót Fortyfikacyjnych. Wzniesiono szereg nowych schronów o konstrukcji żelbetonowej. Mieściły się tu magazyny amunicji i sprzętu wojskowego oraz ośrodki mobilizacyjne. Od 1926 r. znalazła tu swoją siedzibę Centralna Szkoła Podoficerów Korpusu Ochrony Pogranicza.

* * *

Zwiedzając rejon twierdzy zaczynamy od Fortu I, położonego naprzeciwko dworca kolejowego. Znajdują się tam obecnie obiekty zajmowane przez jednostkę Wojska Polskiego oraz Muzeum Twierdzy Osowiec. Jest to najlepiej zachowana część fortecy, bowiem obecność wojska skutecznie zapobiega dewastacji zabytkowych budowli.



Forty Twierdzy Osowiec zajmowane współcześnie przez Wojsko Polskie prezentują się zupełnie przyzwoicie (zdjęcie ze zbiorów Autora).

W Fortcie I znajdujemy namacalne ślady KOP-owskiej historii: tablicę upamiętniającą istnienie szkoły podoficerskiej oraz jednostek broniących rejonu twierdzy we wrześniu 1939 r. W samym Muzeum także znajdują się liczne eksponaty związane z obecnością w Osowcu „kresowych rycerzy”.

Na zdjęciu: Twierdza Osowiec – tablica pamiątkowa poświęcona żołnierzom Centralnej Szkoły Podoficerów KOP (zdjęcie ze zbiorów Autora).



Fort II (Zarieczny) ulokowany po drugiej stronie Biebrzy, przy drodze wiodącej do wsi Osowiec jest powszechnie udostępniony do zwiedzania, aczkolwiek od czasów I wojny światowej straszy betonowym rumowiskiem. Podziwiać jednak można dawne dzieło fortyfikacyjne oraz mnogość użytego budulca mającego chronić załogę przed ogniem ciężkiej artylerii oblężniczej.



*Ruiny Fortu Zariecznego – wysadzonego przez Rosjan w 1915 r.
(zdjęcie ze zbiorów Autora).*

Fort III (Szwedzki) usytuowany jest po tej samej stronie co Fort I (Centralny), tylko po przeciwnej stronie szosy, w odległości 2 km od dworca kolejowego, w głębi lasu. Obecnie jest on częściowo wykorzystywany przez Wojsko Polskie.

I wreszcie Fort IV (Nowy) – który ulokowany został jeszcze głębiej, w odległości około 3 km od Fortu III, dziś gęsto zarośnięty lasem. Oprócz typowych dzieł fortyfikacyjnych znajdowały się w nim także kompleksy koszarowe. W okresie międzywojennym w forcie tym rozlokowano m.in. Centralną Szkołę Podoficerów Korpusu Ochrony Pogranicza. Niestety, większość obiektów została zdewastowana i rozebrana w latach 50-tych przez miejscową ludność. Po KOP-owskiej szkole nie zostało ani śladu.



Twierdza Osowiec – zdewastowane w latach 50–ch tzw. „Białe koszary” w Fortcie IV. W pobliżu stały nieistniejące dziś obiekty Centralnej Szkoły Podoficerów KOP (zdjęcie ze zbiorów Autora).

Przez osiem powojennych lat twierdza nie miała stałego gospodarza. Dopiero w 1953 r. rozlokowano tu stacjonującą do dziś jednostkę wojskową. Obecność wojska skutecznie ukróciło proceder rabunkowy we wszystkich fortach.

* * *

Centralna Szkoła Podoficerów Korpusu Ochrony Pogranicza

Jej poprzedniczką była utworzona w 1926 r. Szkoła Podoficerów Zawodowych Piechoty w Ostrogu, która wchodziła w skład 11 Batalionu I Brygady Ochrony Pogranicza. W dwa lata później szkołę przeniesiono do Osowca, gdzie w początkowym okresie funkcjonowała jako Batalion Szkolny KOP. Utworzono go na bazie szkoły w Ostrogu oraz szkół podoficerskich niezawodowych, funkcjonujących przy niektórych brygadach (2,3,4 i 5 OP). Pierwszym dowódcą batalionu został mjr Szt. Gen. Marian Porwit².

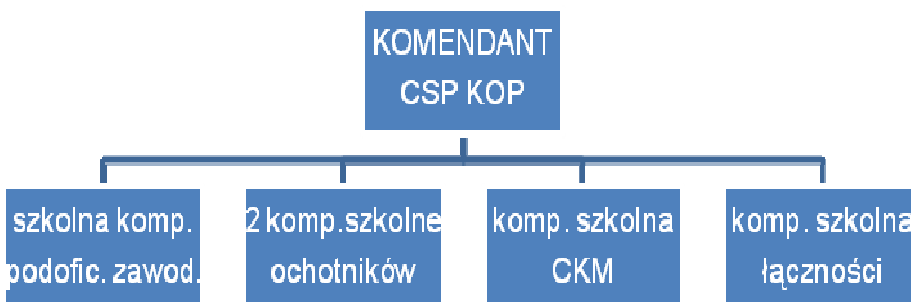
² W późniejszym czasie absolwentem Wyższej Szkoły Wojskowej tytuł oficera Sztabu Generalnego zastąpiono mianem oficera dyplomowanego – przyp. Autora.

Od samego początku jednostkę rozlokowano w koszarach na terenie Fortu IV. Batalion Szkolny był samodzielny oddziałem wojskowym, który podlegał bezpośrednio dowódcy Korpusu Ochrony Pogranicza.

Od 28 lutego 1930 roku Batalion Szkolny przeformowano w Centralną Szkołę Podoficerów KOP. W jej składzie utworzono szkolne kompanie strzeleckie, kompanię ckm, łączności i gospodarczą. W ramach szkoły w Osowcu organizowano również rozmaite kursy, w tym także specjalistyczne i dla zawodowych podoficerów KOP. Dowódcą szkoły w tym czasie był mjr Bronisław Laliczyński.

W 1935 r. nowy podział czasu szkolenia dla pododdziałów szkolnych przewidywał w swym zakresie:

- wyszkolenie bojowe (30 %),
- szkolenie strzeleckie (20 %),
- musztra i wychowanie fizyczne (10 %),
- nauka obronna oraz czas dla dowódcy kompanii (5 %),
- walka bagnietem, granatem, łączność oraz praca kulturalno – oświatowa (3 %),
- szkolenie przeciwgazowe i pionierskie (2%)³,
- nauka służby wewnętrznej (4 %) ⁴.



Struktura organizacyjna Centralnej Szkoły Podoficerów KOP w 1937 r. (źródło: ASGr., zesp. KOP, CS KOP etaty pododdziałów, L.dz. 3300/tjn.Og.Org./37.)

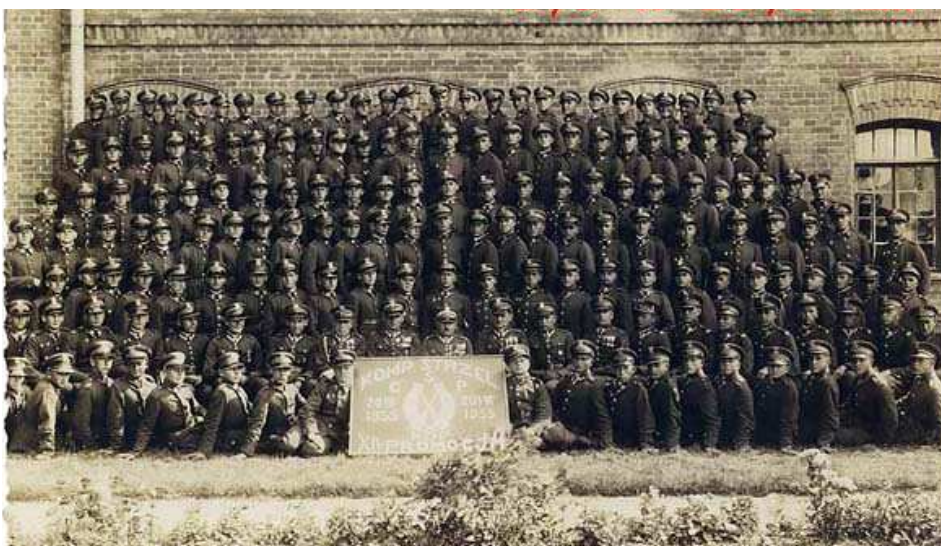
³ Szkolenie pionierskie – dawna nazwa szkolenia saperckiego – przyp. Autora.

⁴ K. Szczepański, *Centralna Szkoła Podoficerska Korpusu Ochrony Pogranicza* [w:] Korpus Ochrony Pogranicza. Materiały z Konferencji Naukowej w 80-rocznicę powstania Korpusu Ochrony Pogranicza, Kętrzyn. 2005, s. 94.

Dnia 1 listopada 1937 r. w strukturze Szkoły utworzona została bateria artylerii lekkiej KOP „Osowiec” w składzie sekcji zwiadowczej, plutonu łączności i dwóch plutonów armat 75 mm (po dwa działony). Szkolenie baterii było prowadzone zgodnie z instrukcją wyszkolenia, a dodatkowe zadania stawiał komendant szkoły, któremu bezpośrednio podlegał pododdział. Dowódcą baterii był mjr Jan Walasek⁵.

W ponad dziesięcioletnim okresie istnienia Centralnej Szkoły Podoficerów KOP, dowodziło nią czterech komendantów:

- mjr dypl Marian Porwit (od 5 X 1928 r. do 22 I 1930 r.),
- mjr Bronisław Laliczyński (do dnia 2 sierpnia 1935 r.),
- ppłk Józef Kalandyk (do końca 1938 r.),
- ppłk Tadeusz Tabaczyński (do wybuchu II wojny światowej)⁶.



Szkolna kompania strzelecka CSP KOP – 1935 r. (zdjęcie ze zbiorów Autora).

Na dzień 1 czerwca 1939 r. Szkoła liczyła 33 oficerów, 96 podoficerów zawodowych, 126 podoficerów nadterminowych i 959 żołnierzy służby czynnej.

⁵ Ibidem, s. 95.

⁶ Ibidem, s. 97.



Szkolenie drużyn łączności w Centralnej Szkole Podoficerów KOP w Osowcu (ze zbiorów J. Domosławskiego).

Swój ostatni egzamin z wyszkolenia bojowego we wrześniu 1939 roku, Centralna Szkoła Podoficerów Korpusu Ochrony Pogranicza zdawała w miejscu stałej dyslokacji. Dnia 24 sierpnia 1939 r. w oparciu o posiadane zasoby mobilizacyjne, w Osowcu utworzony został 135 pułk piechoty wchodzący w skład 33 Dywizji Piechoty (rezerwowej) płk dypl. Tadeusza Zieleniewskiego. Pułk nie dołączył do dywizji, ale wraz z II dywizjonem 32 pal, batalionem fortecznym „Osowiec” i 2 plutonem artylerii pozycyjnej stanowił Oddział Wydzielony „Osowiec”. Jego zadaniem było opóźnianie ruchu nieprzyjaciela z kierunku Prus Wschodnich w kierunku na Osowiec i Goniądz⁷.

Rejon Fortu IV w którym mieściły się m.in. koszary CSP KOP obsadzony został przez pododdział II batalionu 135 pp (rez). W związku z ominięciem przez Niemców Twierdzy Osowiec nie doszło tu do bezpośrednich walk i żołnierze polscy opuścili umocnienia. Reszta Oddziału Wydzielonego skutecznie wykonywała postawione zadanie.

* * *

Białystok – miasto wojewódzkie nad Białą, ok. 300 tys. mieszkańców, Stolica Podlasia – duży ośrodek przemysłowy, kulturalny i naukowy. Prawa miejskie otrzymał w roku 1749 z rąk Augusta III. W poło-

⁷ Ibidem.

wie XVIII wieku właściciel miasta hetman Jan Klemens Branicki przekształcił swoją dotychczasową siedzibę we wspaniały pałac z ogrodem w stylu francuskim. W mieście powstała także Wojskowa Szkoła Budownictwa i Inżynierii.



Pałac Branickich w Białymstoku (zdjęcie ze zbiorów Autora).

Po rozbiorach Polski miasto znalazło się w zaborze pruskim, a po pokoju w Tylży (1807) włączono je w granice Rosji. Tu urodził się m.in. Ludwik Zamenhof – twórca uniwersalnego sztucznego języka esperanto. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. miasto zostaje stolicą województwa i dużym garnizonem wojskowym. II wojna światowa przynosi okupację sowiecką (1939 – 1941) i niemiecką (1941 – 1944). W sierpniu 1943 r. Niemcy krwawo stłumili powstanie w tutejszym gettcie. Straty wojenne sięgnęły 80% w zabudowie miejskiej, 74% w potencjale przemysłowym i 55% w ludności. Po wojnie ponownie miasto wojewódzkie.

* * *

Wizytę w Białymstoku rozpoczynamy od zwiedzenia siedziby Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej im. gen. dyw. Henryka Odrowąża – Minkiewicza. Stare XIX-wieczne koszary przy ul. *J. Bema 100* pamiętają jeszcze carskie czasy, gdy stacjonował w nich Mariampolski Pułk Huzarów.

Po wybuchu I wojny światowej obiekt zajęli Niemcy, a po odzyskaniu Niepodległości w 1918 r. do koszar wprowadziło się Wojsko Polskie. Od 25 maja 1921 r. aż do wybuchu II wojny światowej stały się siedzibą 14 Dywizjonu Artylerii Konnej wchodzącego w skład Podlaskiej

Brygady Kawalerii⁸.

Jedyny koszarowiec na terenie Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej o niezmienionej elewacji pamiętającej czasy 14 dak-u mieści dziś Ośrodek Strzeżony dla Cudzoziemców (zdjęcie ze zbiorów Autora).

Po wojnie do koszar ponownie powróciło Wojsko Polskie, w tym m.in. Podlasko – Mazurska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza. Jej tradycje dziedziczy dziś Podlaski Oddział Straży Granicznej.

Zwiedzanie koszar warto zacząć od Sali Tradycji. Od 23 maja 1992 Podlaski Oddział Straży Granicznej w Białymstoku nosi imię gen. dyw. Henryka Odrowąża – Minkiewicza. Niekwestionowane zasługi w urządzeniu Sali Tradycji ma ppłk SG Kajetan Szczepański – pasjonat dziejów 14 dak-u i miłośnik historii Podlasia.

Sali Tradycji posiada dwie ekspozycje: część plenerową i zamkniętą. Ta pierwsza ulokowana jest na zewnątrz budynku, gdzie ustawiono ciężkie uzbrojenie i sprzęt pancerny (armaty, artylerię okrętową, sowiecki samochód pancerny BA-20, czołg T-34 i samolot Lim-2). Ekspozycje te stanowią depozyt Muzeum Wojska w Białymstoku. Wyjątkową rzadkością w polskich zbiorach jest kadłub sowieckiego samochodu pan-

⁸ K. Szczepański, *14 Dywizjon Artylerii Konnej*, Białystok 2004.

cernego BA-20 z okresu agresji sowieckiej w 1939 r.⁹ Jest to prawdopodobnie jedyny egzemplarz tego pojazdu zachowany na ziemiach polskich, podobnie jak wieża czołu BT-5 z armatą 45 mm (montowana także na samochodach pancernych BA-3).



Fragment ekspozycji zewnętrznej na terenie Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej. Na poniższym zdjęciu sowiecki samochód pancerny BA-20 (zdjęcie ze zbiorów Autora).



⁹ Pojazdy te budowano w latach 1936 - 1942 w Fabryce Maszyn w Wyssie (ZSRR) – przyp. Autora.

Natomiast ekspozycja wewnętrzna mieści się na I piętrze budynku koszarowego i obejmuje kilka działów tematycznych, od początków ochrony granic państwa Piastów poprzez lata rozbiorów i okres międzywojenny.



Sala Tradycji Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej im. gen. dyw. Henryka Minkiewicza – fragment ekspozycji poświęconej Patronowi i żołnierzom KOP (zdjęcie ze zbiorów Autora).

Gen. dyw. Henryk Odrowąż – Minkiewicz urodził się 19 stycznia 1880 r. w Suwałkach. Gimnazjum ukończył w Mariampolu. Studiował nauki przyrodnicze w Petersburgu, następnie medycynę na Uniwersytecie Jagiellońskim i malarstwo w Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie. W czasie studiów w Krakowie rozpoczął aktywną działalność w ruchu niepodległościowym. Od 1904 r. był członkiem PPS, następnie Związku Walki Czynnej. Przed wybuchem I wojny światowej mieszkał w Zakopanem, gdzie pracował jako artysta – malarz, będąc jednocześnie kometendantem miejscowego ZWC.

W sierpniu 1914 r. wstąpił do Legionów Polskich. Był dowódcą kompanii a następnie batalionu 3 pp Legionów. W 1916 r. dostał się do niewoli rosyjskiej, z której po roku zbiegł. W sierpniu 1917 r. wstąpił do Polskiej Siły Zbrojnej. Od 1918 r. pełnił służbę w odrodzonym Wojsku Polskim. Brał udział w walkach z Ukraińcami pod Lwowem. W latach 1919 – 1920 dowodził 2 Dywizją Piechoty Legionów. W 1922 r. objął

obowiązki dowódcy Okręgu Korpusu Nr 1 w Warszawie.



*Gen. Henryk Odrowąż – Minkiewicz na inspekcji 11 Baonu KOP „Wołyń”
(zdjęcie ze zbiorów Autora).*

Generał Minkiewicz zasłużył się szczególnie przy zabezpieczeniu wschodniej granicy II Rzeczypospolitej i formowaniu Korpusu Ochrony Pogranicza, którym dowodził od pierwszych dni jego powstania w 1924 r. W dniu 6 maja 1929 r. został przeniesiony przez marszałka Piłsudskiego do dyspozycji, a w 1934 r. w stan spoczynku. Osiadł w swoim majątku w Brześciu nad Bugiem.

Po agresji ZSSR na Polskę w dn. 17 września 1939 r. został aresztowany i osadzony przez NKWD w obozie jenieckim w Kozielsku, a w kwietniu 1940 r. zamordowany w Katyniu.

* * *

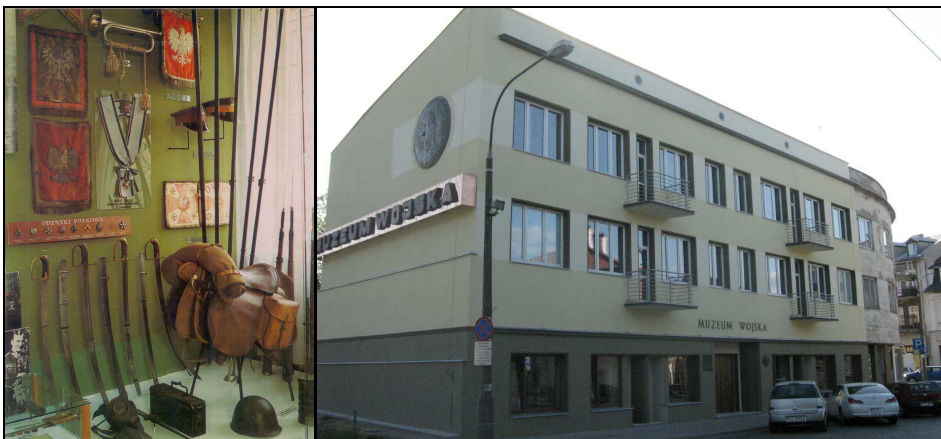
Muzeum Wojska w Białymstoku powstałe we wrześniu 1968 r. zajmuje 3-kondygnacyjną kamienicę przy *ul. J. Kilińskiego 7* w samym centrum Białegostoku, nieopodal Pałacu Branickich. Pierwotną siedzibą Muzeum był Pałacyk Gościenny. Bardzo szybko okazało się, iż budynek nie jest już w stanie pomieścić eksponatów, które wciąż napływały. W 1974 roku nastąpiła przeprowadzka do obecnej siedziby. W kilku salach wystawowych na parterze i I piętrze, mieszczą się ekspozycje poświęcone militarnej historii Podlasia od początków polskiej

państwowości do czasów współczesnych.

W Muzeum prezentowanych jest pięć wystaw stałych:

- Sala Rycerska;
- Dzieje oręża polskiego od X do XX wieku, ze szczególnym uwzględnieniem ziem północno – wschodnich (jest to kolekcja wiodąca);
- Galeria Rzeźby Batalistycznej Edmunda Majkowskiego;
- Galeria "Żołnierz polski w sztuce ludowej";
- Ekspozycja plenerowa sprzętu wojskowego w Podlaskim Oddziale Straży Granicznej.

Sala Rycerska znajdująca się na parterze i doskonale nadaje się na miejsce prelekcji dla słuchaczy z wykorzystaniem sprzętu multimedialnego.



*Ekspozycja w Muzeum Wojska poświęcona kampanii wrześniowej 1939 r.
(pocztówka wydana przez Muzeum) Obok – siedziba Muzeum Wojska
w Białymstoku (zdjęcie ze zbiorów Autora).*

Po wcześniejszym zgłoszeniu, dyrekcja Muzeum jest w stanie przygotować ekspozycję najbardziej interesujących pamiątek związanych tematycznie z dziejami polskich formacji granicznych.

O ile czas pozwoli, warto przy okazji zwiedzić inne ciekawe miejsca w Białymstoku. Z pewnością należy do nich znajdujący się w centrum miasta Pałac Branickich oraz malowniczy Rynek z ratuszem i pomnikiem Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Na tym kończymy wizytę w stolicy Podlasia i wracamy do Kętrzyna.

Zakończenie

Przedstawiony *Przewodnik do podróży historycznych* jest w swej formie typowym praktycznym poradnikiem, pokazującym w jaki sposób można nie tylko uatrakcyjnić nauczanie przedmiotu, ale również skutecznie oddziaływać na świadomość historyczną słuchaczy Ośrodków Szkolenia Straży Granicznej. Jest to niezwykle ważne w procesie kształtowania identyfikacji zawodowej funkcjonariuszy i ich postaw w służbie. Tradycja bowiem zawsze była najistotniejszym czynnikiem tworzącym etos formacji.

Propozycje tras zostały dobrane w taki sposób, aby umożliwić uczestnikom podróży skorzystanie w pełnym zakresie z bogactwa zachowanych śladów przeszłości. Obcowanie z „*żywą historią*” jest najlepszym sposobem na to aby ożywić wyobraźnię i poczuć klimat minionych czasów. Na szczęście na wybranych szlakach nie brak namacalnych śladów z minionych czasów, stąd też można mieć pewność, że każda z przedstawionych ofert zostanie pozytywnie zaakceptowana nie tylko przez organizatorów podróży historycznych, ale – co najważniejsze – także przez ich uczestników.

Warto również wiedzieć, że wszystkie wymienione w *Przewodniku* przedsięwzięcia mogą zostać uatrakcyjnione dzięki własnym inwencjom organizatorów. Propozycje tras nie są obwarowane żadnymi sztywnymi ramami, a zatem nie ma przeciwwskazań ku temu, aby do programu podróży dołączyć zamierzenia, których nie uwzględniono w publikacji. Mogą to być spotkania z kombatantami lub żyjącymi członkami rodzin posiadającymi pamiątki (dokumenty, odznaczenia itp.) po swoich bliskich, służących przed laty w dawnych formacjach granicznych. Warto również pokusić się o zwiedzanie innych miejsc nie opisanych w *Przewodniku*. Wszystko to dobrze służy realizacji celów, które założyliśmy sobie przy organizacji podróży historycznych.

I jeszcze jedno: wybierając się na wyprawy śladami przeszłości, najlepiej organizować je w miesiącach wiosenno – letnich. Dni są wtedy dłuższe, a warunki pogodowe znacznie korzystniejsze.

A zatem: ***szerokiej drogi!***

BIBLIOGRAFIA:

1. *Biebrzańskie szlaki. Ścieżka przyrodniczo – historyczna „Wokół Fortu IV Twierdzy Osowiec”*, Osowiec – Twierdza 2005.
2. K. Filipow. *Muzeum Wojska w Białymstoku*, Białystok 2004.
3. J. Prochwicz, *Korpus Ochrony Pogranicza 1924–1939*. Warszawa 2003.
4. M. Samojlik, *Szlakiem urokliwości biebrzańskiej. Przewodnik*. Białystok 2008.
5. K. Szczepański, *14 Dywizjon Artylerii Konnej*, Białystok 2004.
6. K. Szczepański, *Centralna Szkoła Podoficerska Korpusu Ochrony Pogranicza [w:] Korpus Ochrony Pogranicza. Materiały z Konferencji Naukowej w 80–rocznicę powstania Korpusu Ochrony Pogranicza, Kętrzyn. 2005.*
7. M. Worona, *Zapraszamy do Twierdzy Osowiec*.

INFORMACJE ORGANIZACYJNE:

Podlaski Oddział Straży Granicznej im. gen. dyw. Henryka Minkiewicza

ul. gen. Józefa Bema 100
15–370 BIAŁYSTOK
tel. (085) 714–59–00; 714–50–00
fax: (085) 714–57–01
e–mail: podlaski@strazgraniczna.pl

Muzeum Wojska

ul. J. Kilińskiego 7
15–089 BIAŁYSTOK
tel. (085) 741–64–42; 741–64–38; 741–64–49
tel./fax (085) 741–54–48;
e–mail: muzeum.wojska.bialystok@neostrada.pl

*Czynne codziennie oprócz poniedziałków
wtorek – niedziela w godz. 9.30 – 17.00; w niedzielę wstęp bezpłatny*

Osowieckie Towarzystwo Fortyfikacyjne

Osowiec – Twierdza blok 31/16
GONIĄDZ
tel. 600–941–954

Muzeum Twierdzy Osowiec

Czynne codziennie w godz. 10.00 – 15.30

(**Uwaga:** minimum zwiedzania to czas 2 godzin. Trasa liczy 9 godzin. W tym można obejrzeć: Muzeum Twierdzy Osowiec, podziemia, budowle fortyfikacyjne oraz wiele ciekawostek przyrodniczych);

BAZA GASTRONOMICZNA:

Istnieje możliwość skorzystania z zaplecza logistycznego **Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej w Białymstoku** lub:

Kasyno Komendy Miejskiej Policji

ul. gen. Bema 4

15–219 BIAŁYSTOK

tel. (085) 745 59 97

Marek ŚWIĘTANOWSKI

*Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej
im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego – Koszalin*

ZA OCEAN PO NAUKĘ (CZ. I)

Podnoszenie kwalifikacji przez funkcjonariuszy Straży Granicznej jest czymś codziennym. Szkolenia odbywają się w Koszalinie, Kętrzynie i w Lubaniu. Jednak szkolenie, które miało miejsce w kwietniu tego roku odbyło się w niecodziennym miejscu. Szkolenie zorganizowane zostało w ramach współpracy pomiędzy Departamentem Energii Atomowej USA a Strażą Graniczną. Celem szkolenia było przekazania informacji związanych z niekontrolowanym rozprzestrzenianiem materiałów promieniotwórczych oraz sposobami lokalizacji i wykrywania tych materiałów. Ponadto uczestnicy mieli możliwość zapoznania się ze sprzętem sygnalizacyjno – pomiarowym, który zostanie przekazany Straży Granicznej w związku z realizacją projektu o współpracy. Zakres przekazanej wiedzy jest bardzo istotny z punktu widzenia nas: wykładowców Bezpieczeństwa w komunikacji¹. Globalne zagrożenie terroryzmem sprawia, iż kwestie związane z przewozem i przemytem przez granice materiałów radioaktywnych i promieniotwórczych są ważnym elementem kontroli granicznej. Poszerzenie merytorycznej wiedzy z omawianego zakresu pozwoli w przyszłości na przekazanie słuchaczom najnowszych światowych trendów z omawianej dziedziny.

Szkolenie miało miejsce w ośrodku szkoleniowym Departamentu Energii USA HAMMER w Richland. Głównym koordynatorem projektu ze strony USA jest Craig Nelson, natomiast adresatami całego przedsięwzięcia są funkcjonariusze Straży Granicznej, Służby Celnej, Policji i Państwowej Agencji Atomistyki. Szkolenie było podzielone na część teoretyczną i bardzo rozbudowaną część praktyczną. Szersze informacje na temat poruszanych zagadnień opisane zostaną w drugiej części artykułu². W tej części przedstawię w skrócie informacje na temat samej podróży oraz miejscach, które mogliśmy zobaczyć w jednym dniu przeznaczonym na zwiedzanie.

¹ Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Koszalinie reprezentowali: chor. SG Mariusz Wiśniewski oraz Autor niniejszego artykułu (przyp. Redakcji).

² W Biuletynie 4/2010 (przyp. Redakcji).

Kwietniowa noc, godzina 4⁰⁰. Jak na koniec kwietnia to pogoda raczej nie rozpieszcza. Na samochodach gruba warstwa lodu wiec przed wyjazdem na lotnisko trzeba trochę się namęczyć, żeby można było ruszyć w drogę. Ruszamy na lotnisko Warszawa – Okęcie, samolot do Amsterdamu odlatuje wcześnie rano. Funkcjonariusze Straży Granicznej, Służby Celnej i Policji. Po sprawnie przeprowadzonej odprawie i oczywiście szczegółowej kontroli bezpieczeństwa zajmujemy miejsce w samolocie. Podróż nie trwa długo: około dwóch godzin i jesteśmy w Amsterdamie. Lotnisko robi wrażenie. Port lotniczy Amsterdam – Schiphol – międzynarodowy port lotniczy Amsterdamu, największy w Holandii, położony 3 m p.p.m., na polderze Haarlemmermeer (dawne jezioro), na południowy zachód od miasta około 15 km od centrum.

Po obowiązkowym spotkaniu całej grupy udajemy się w kierunku naszego terminala. Czekamy na kolejną odprawę paszportową i kontrolę bezpieczeństwa. Liczba osób które oczekują na odprawę odpowiada liczbie mieszkańców małego miasteczka. Zajmujemy miejsce w kolejnym samolocie, tym razem zdecydowanie większym od tego, którym przylecieliśmy z Warszawy. Przed nami około 9 godzin lotu: port docelowy to Seattle w USA.



Ulica Seattle. W głębi widoczny jeden z najstarszych targów rybnych w USA (wykorzystane w niniejszym artykule zdjęcia pochodzą z zbiorów Autora).

Po długiej i monotonnej podróży z ośmiogodzinną różnicą czasową (na zdjęciach wyświetlana jest godzina czasu polskiego) lądujemy na lotnisku w Seattle, skąd następnego dnia wyruszamy tym razem drogą lądową w dalszą podróż.

Seattle – największe miasto w północno – zachodnich Stanach Zjednoczonych, tym samym w stanie Waszyngton, usytuowane pomiędzy Zatoką Puget a jeziorem Waszyngtona z ujściem na Pacyfik, prawie 108 mil (174 km) na południe od granicy USA – Kanada. To właśnie w tym mieście rozgrywa się akcja filmu *Bezsenność w Seattle*.



Panorama Seattle.

Miasto ma inny wygląd niż miasta europejskie. Piękny widok rozciąga się z wieży widokowej Space Needle zbudowanej na Expo 1962. Mamy kilka godzin na zwiedzanie, z czego skwapliwie korzystamy.



Typowa miejska zabudowa Seattle. W tle wieża widokowa.

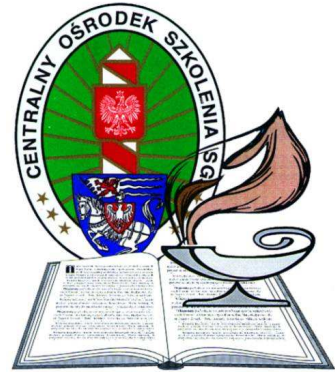
Pogoda dopisuje jest ciepło i słonecznie co sprzyja zwiedzaniu – jest to jedyny dzień w trakcie tej podróży szkoleniowej w którym można zobaczyć kawałek Stanów Zjednoczonych. Pozostałe dni będą podobne do siebie, czyli hotel – szkolenie – hotel, ale o tym już w drugiej części artykułu.

KALENDARIUM

Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej
im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego – Koszalin

**OD 1 CZERWCA DO 31 SIERPNI
2010 ROKU**

Czerwiec



7 – 11 czerwca

W naszej Szkole przebywała z wizytą delegacja przedstawicieli Średniej Zawodowej Szkoły Policji MSW Republiki Słowackiej w Pezinku z jej Komendantem na czele.

W programie wizyty ujęto prezentację struktury i zadań Ośrodka oraz pokaz bazy szkoleniowej. Goście mieli okazję zapoznać się ze specyfiką pracy Wydziału Finansów oraz wybranych zakładów dydaktycznych. Wzięli również udział w treningu bezpiecznej jazdy i w zajęciach praktycznych z wykorzystaniem obrotnicy. Ponadto w ramach wycieczki do Kołobrzegu delegacja została zapoznana ze specyfiką działania Morskiego Oddziału Straży Granicznej.



W Centralnym Ośrodku Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Koszalinie przebywała w tych dniach również grupa funkcjonariuszy Państwowej Służby Granicznej Ukrainy (PSGU), która uczestniczyła w szkoleniu pod nazwą „Rozwój psychologicznych kompetencji kadry kierowniczej”. Przedsięwzięcie zostało zrealizowane w ramach jednego z wielu projektów koordynowanych przez Międzynarodową Organizację ds. Migracji.

9 – 11 czerwca

W Ośrodku odbyła się odprawa służbowa kadry kierowniczej pionu granicznego SG. W przedsięwzięciu tym udział wzięła kadra kierownicza Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej, zastępcy komendantów poszczególnych oddziałów naszej formacji, naczelnicy Wydziałów Granicznych oraz komendanci wybranych placówek SG. Komendanta Głównego Straży Granicznej reprezentował jego zastępca: płk SG Jacek Bajger.



Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie przystąpił do realizacji Projektu 4/2/EFPI/2009 - Wzmocnienie efektywności działań w zakresie powrotów wykonywanych przez Straż Graniczną, w tym współdziałanie z innymi instytucjami, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Powrotów Imigrantów. Projekt realizowany jest od 1.01.2010r. do 30.06.2011r. Obejmuje organizację szkoleń, warsztatów, seminariów przeznaczonych w szczególności dla funkcjonariuszy i pracowników zaangażowanych w proces działań

z zakresu kontroli legalności pobytu i zatrudnienia oraz z zakresu przeprowadzania operacji powrotnych przy współudziale przedstawicieli innych instytucji, jak m.in. Państwowa Inspekcja Pracy. W ramach ww. projektu w COS SG w Koszalinie w dniach od 9 do 11 czerwca 2010 roku odbyły się warsztaty „Realizacja przez Staż Graniczną zadań wynikających z art. 1 ust. 2 pkt 13 a ustawy o Straży Granicznej”. W warsztatach udział wzięli przedstawiciele Państwowej Inspekcji Pracy, w tym Głównego Inspektoratu Pracy oraz funkcjonariusze Straży Granicznej, zajmujący się kwestią kontroli legalności zatrudnienia cudzoziemców. Kolejne edycje zaplanowano na 14 – 25 czerwca 2010 („Kontrola legalności pobytu cudzoziemców” i „Przeprowadzanie przez funkcjonariuszy Straży Granicznej kontroli legalności wykonywania pracy przez cudzoziemców, prowadzenia działalności gospodarczej przez cudzoziemców, powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom”).

10 czerwca

W Ośrodku odbył się uroczysty apel z okazji obchodów 65. rocznicy powstania Wojsk Ochrony Pogranicza. Delegację Szkoły reprezentowali: płk SG Przemysław Schielke – Komendant naszej Szkoły i Naczelnik Wydziału Prezydyjnego COSSG ppłk SG Jacek Mikołajun. Obecni na uroczystości byli również przedstawiciele Koła nr 5 Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych i Oficerów Rezerwy Wojska Polskiego, a także członkowie Koła Związku Emerytów i Rencistów Straży Granicznej przy COSSG z ppłk. SG rez. Jarosławem Gackiem na czele. Gościem honorowym obchodów był płk SG Jacek Bajger – zastępca Komendanta Głównego Straży Granicznej.

7 – 18 czerwca

Funkcjonariusze z jednostek organizacyjnych Straży Granicznej uczestniczyli w szkoleniu specjalistycznym Kadry Kierowniczej i Dowódczej SG realizowanym w Centralnym Ośrodku Szkolenia Straży Granicznej.

14 – 18 czerwca

Bezpiecznie, sprawnie i ekonomicznie do celu – pod takim hasłem instruktorzy Zespołu Szkolenia i Doskonalenia Kierowców Zakładu Logistyki – Arkadiusz Dąbrowski, Krzysztof Priatka oraz Marcin Sekuła przeprowadzili 12 edycję kursu doskonalącego „**Multiplikator ekojazdy**”. Celem kursu było propagowanie bezpiecznego stylu jazdy w codziennej realizacji zadań służbowych oraz przekazanie niezbędnej wiedzy i podstawowych umiejętności potrzebnych do samodzielnego przeprowadzenia zajęć z zakresu ekojazdy w Placówkach SG. Kurs dedykowany był funkcjonariuszom i pracownikom Karpackiego Oddziału Straży Granicznej. Podczas zajęć przeszkolono 9 multiplikatorów, którzy dodatkowo przeprowadzili zajęcia teoretyczne i praktyczne z 20 słuchaczami.

14 – 19 czerwca

Wykładowcy Zespołu Bezpieczeństwa w Komunikacji Zakładu Granicznego Centralnego przeprowadzili kolejną edycję kursu doskonalącego „**Kontrola tachografów cyfrowych**”. W przedsięwzięciu wzięło udział 15 funkcjonariuszy z jednostek organizacyjnych Podlaskiego Oddziału Stra-

ży Granicznej. Kurs został zrealizowany w oparciu o bazę dydaktyczną Placówki PdOSG w Czeremsze.

15 czerwca

W Sali Tradycji Polskich Formacji Granicznych Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Koszalinie po 25 latach służby **pożegnał się z mundurem mjr SG Jan Sikorski**.



17 czerwca

W COSSG odbyły się **zawody strzeleckie członków Koła Emerytów i Rencistów Straży Granicznej o nagrodę Komendanta Ośrodka**. Zawody przeprowadzili ppłk SG Wiesław Strużyński i kpt. SG Mariusz Skrzyński. Zawody odbyły się z użyciem trenażera strzeleckiego. Udział wzięło w nich 14 zawodników. Zawody wygrał kol. Mirosław Wróblewski.

18 czerwca

W Sarbinowie odbyła się **uroczystość z okazji nadania Szkole Podstawowej z Sarbinowa imienia „Straży Granicznej”**. Funkcjonariusze z Morskiego Oddziału Straży Granicznej – PSG Darłowo oraz z Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Koszalinie zaprezentowali sprzęt i wyposażenie, którym dysponuje Straż Gra-

niczna. Naszą formację reprezentowali: płk SG Roman Ostrowski – zastępca komendanta COS-SG, kpt. SG Mikołaj Kaczanowicz – komendant PSG Darłowo, ppłk SG Jacek Mikołajun – rzecznik prasowy komendanta COSSG oraz ppłk SG dr Wojciech Grobelski.



22 – 25 czerwca

*Wykładowcy ośrodków szkolenia Straży Granicznej RP uczestniczyli na Malcie w **spotkaniu organizacyjnym dotyczącym wymiany wykładowców pod auspicjami Agencji FRONTEX**. Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie reprezentował mjr SG Jacek Królikowski.*

28 czerwca

***W murach naszej Szkoły gościliśmy młodzież z polskiej szkoły w Pikieliszkach na Litwie.** Wizyta w Centralnym Ośrodku Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Koszalinie była jednym z punktów programu podczas pobytu dzieci z Litwy na letniej wymianie międzyszkolnej w Szkole Podstawowej im. Straży Granicznej w Sarbinowie.*

28 czerwca – 1 lipca

*W Centralnym Ośrodku Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie odbyło się **szkolenie dla funkcjonariuszy i pracowników Straży Granicznej pt.:** „Wzmocnienie ochrony uchodźców przez*

lepsze zarządzanie granicą”. Na mocy Porozumienia między Komendantem Głównym SG a Przedstawicielem Regionalnym Wysokiego Komisarza Narodów Zjednoczonych do Spraw Uchodźców dla Europy Środkowej dotyczącego sposobu wzajemnej współpracy oraz koordynacji działań w zakresie dostępu do procedury związanej z udzielaniem ochrony międzynarodowej na terytorium RP z dnia 21 października 2009 roku, organizatorami, a zarazem prowadzącymi szkolenie, byli przedstawiciele Centrum Pomocy Prawnej im. Haliny Nieć – organizacji pozarządowej – partnera wykonawczego UNHCR w Polsce.

30 czerwca

W obiektach Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego odbyła się **VII Olimpiada Sportowa Środowiskowych Ognisk Wychowawczych Towarzystwa Przyjaciół Dzieci**. Impreza organizowana przez Oddział Okręgowy TPD w Koszalinie zebrała na stadionie naszej Szkoły ponad 800 podopiecznych TPD z terenu byłego województwa koszalińskiego.

Lipiec

* * *

5 – 9 lipca

W Centralnym Ośrodku Szkolenia SG w Koszalinie odbyło się **szkolenie specjalistyczne dla funkcjonariuszy granicznych jednostek organizacyjnych Straży Granicznej, realizujących zadania w pionie ds. cudzoziemców na temat: „Postępowania administracyjne prowadzone przez Straż Graniczną w stosunku do cudzoziemców”**. Celem głównym przedmiotowego szkolenia było przygotowanie ww. funkcjonariuszy do prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawach cudzoziemców. Zajęcia zrealizowali wykładowcy Zakładu Prawa COS SG.

9 – 10 lipca

Już po raz 6 w Kołobrzegu, w Centrum Atrakcji Wojskowych „Bastion” na **rodzinnym pikniku wojskowym i służb mundurowych spotkali się entuzjaści militariów** – tak współczesnych, jak i zabytkowych. Dopisali również turyści oraz mieszkańcy Kołobrzegu i okolic, którzy pomimo upalnej pogody licznie odwiedzili teren pikniku. Funkcjonariusze z Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej i z Placówki SG w Kołobrzegu zaprezentowali zwiedzającym bogatą kolekcję sprzętu transportowego, łódź patrolowo – interwencyjną oraz sprzęt wykorzystywany w służbie taki jak: specjalistyczne urządzenia do badania autentyczności dokumentów, kamery do kontroli miejsc trudno dostępnych przydatne szczególnie przy drogowej kontroli pojazdów, a także sprzęt do obserwacji dziennej i nocnej. Dużym zainteresowaniem odwiedzających cieszył się sprzęt kryminalistyczny połączony z pokazem sposobu postępowania technika kryminalistyki pracującego na miejscu popełnienia przestępstwa. Nie mniejszym zainteresowaniem cieszył się pokaz połączony z instruktażem w zakresie udzielania pomocy przedmedycznej. Użyte do pokazu fantomy uczyniły pokaz jeszcze bardziej sugestywnym. Rodziców interesował szczególnie fantom małego dziecka oraz sposoby radzenia sobie w sytuacjach zagrażających zdrowiu i życiu nie-

mowlęcia. Przy nabrzeżu kołobrzесьkiego portu cumowały także okręty marynarki wojennej oraz jednostki pływające Straży Granicznej, którym można było przyjrzeć się z bliska.



17 lipca

Z głębokim żalem przyjęliśmy wiadomość o śmierci naszego bliskiego kolegi oraz funkcjonariusza **śp. płk. SG Krzysztofa Jacewicza**. Cześć jego pamięci!



28 lipca

W Centralnym Ośrodku Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie zakończyła się tegoroczna, jubileuszowa **V edycja konkursu „Zapobiegam korupcji”**, objęta patronatem Komendanta Głównego Straży Granicznej **płk. SG Leszka Elasa**. Specjalnie powołane jury dokonało oceny nadesłanych prac, przyznając kolejne lokaty:

- I miejsce – plakat wykonany przez szer. SG Sylwię Wachowiec – Nadwiślański OSG;
- II miejsce – plakat wykonany przez szer. SG Magdalenę Jacuńską – Warmińsko – Mazurski OSG;
- III miejsce – plakat wykonany przez płk. SG Wojciecha Grobelskiego – Zakład Humanistyczny COSSG.



Sprawiedliwość i przekupstwo godzą w zasady bezstronności i jednakowego traktowania obywateli oraz w prawidłowe funkcjonowanie instytucji państwowych i samorządu terytorialnego. Przedmiotem ochrony w obu przypadkach jest bezinteresowność osób pełniących funkcje publiczne oraz zaufanie społeczne do rzetelności działań instytucji państwowych i samorządu terytorialnego, oraz instytucji publicznych w państwach obcych i organizacjach międzynarodowych.

www.ctrzogniecka.pl

Sierpień



5 sierpnia

Z głębokim żalem przyjęliśmy wiadomość o śmierci naszego bliskiego kolegi oraz funkcjonariusza **śp. mjr. SG Grzegorza Żukowskiego**. Cześć jego pamięci!

13 sierpnia

Na zaproszenie Sensei Marka Mackiewicza 1Dan z Koszalińskiego Klubu Oyama Karate, funkcjonariusze Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej w Koszalinie: **chor. SG Radosław Wiśniewski oraz chor. SG Marcin Paluszek wzięli udział w Akcji „Bezpieczne Wakacje”**, zorganizowanej pod Patronatem Prezydenta Miasta Koszalina. Funkcjonariusze opowiedzieli dzieciom o zadaniach Straży Granicznej oraz zaprezentowali sprzęt w postaci pojazdów służbowych oraz wyposażenia indywidualnego funkcjonariuszy tj.: kajdanki, pałki typu Tonfa, kamizelki taktyczne i kuloodporne oraz hełmy kewlarowe. Możliwość obejrzenia pojazdów Straży Granicznej – Jeeпа Cherokee oraz Quada ATV POLARIS, a także założenia kajdanek czy kamizelki kuloodpornej wywołały duży entuzjazm i uśmiech na dziecięcych twarzach.



15 sierpnia

Na terenie Góry Chełmskiej w Koszalinie odbył się „Festyn rodzinny” organizowany przez **Kurię Diecezji Koszalińsko – Kołobrzeską** w związku z odbywającą się w tym samym dniu, Diecezjalną Pielgrzymką Rodzin do Sanktuarium Matki Trzykroć Przedziwnej na Górze Chełmskiej w Koszalinie. Festyn o charakterze profilaktycznym został zorganizowany w ramach akcji „Bezpieczne wakacje” objętej patronatem przez Prezydenta Miasta Koszalina. Zaproszenie do wzięcia udziału w festynie – obok innych koszalińskich jednostek mundurowych – otrzymał również Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej. Dla wszystkich, odwiedzających ekspozycję naszej Szkoły funkcjonariusze Ośrodka przygotowali liczne atrakcje m.in. punkty z pokazem sprzętu transportowego, termowizyjnego, informatycznego oraz kryminalistycznego. Dużym zainteresowaniem uczestników cieszyło się urządzenie do nauki resuscytacji osób dorosłych i niemowląt. Każdy, korzystając z rad i wskazówek doświadczonego funkcjonariusza, mógł sprawdzić w praktyce swoje umiejętności udzielania pierwszej pomocy. Dla pasjonatów motoryzacji przygotowaliśmy prezentację pojazdów wykorzystywanych podczas codziennej służby przez funkcjonariuszy Straży Granicznej. Miłośnicy nowinek technicznych mogli naocznie przekonać się jak działa videoendoskop, poznać zasady pracy kamery termowizyjnej i odbiornika GPS.



20 sierpnia

Na placu apelowym Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego odbyło się **uroczyste wręczenie świadectw absolwentom szkoły chorążych**. Komendant Ośrodka płk SG Przemysław Schielke wraz z zastępcą właściwym ds. dydaktycznych płk. SG Jarosławem Suszkiem pogratulowali 133 absolwentom pomyślnego ukończenia szkolenia, wręczając im upragnione świadectwa oraz życząc powodzenia w pełnieniu dalszej służby.