

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE



HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

T. XVI

FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XVI

HISTORIE (NIE)ZAPOMNIANE

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO–DARŁOWO 2025

Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka (eds.), *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*, t. 16: *Historie (nie)zapomniane* [History and Culture of the Sławno region, vol. 16: (Un)forgotten histories]. Fundacja „Dziedzictwo”, Sławno–Darłowo 2025, pp. 350. ISBN: 978-83-971211-3-3. Polish texts with German summaries.

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2025

© Copyright by Authors

Na okładce: Otto Kuske, *Nad Wieprzą 1944*, akwarela, 50 × 60 cm

Tłumaczenia na język niemiecki: *Brigida Jerzewska*

Redaktor: *Katarzyna Muzia*

Skład i łamanie komputerowe: *Eugeniusz Strykowski*

Publikację wydano przy finansowym wsparciu Urzędu Miejskiego w Darłowie
oraz Starostwa Powiatowego w Sławnie

Wydawca/Herausgeber: Fundacja „Dziedzictwo”,
76-100 Sławno, ul. Mielczarskiego 7/5

ISBN 978-83-971211-3-3

Druk/Druck: Drukarnia „BOXPOL”, 76-200 Słupsk, ul. Wiejska 25
tel. 48 59 8424371 email: boxpol@post.pl, www.boxpol.pl

Spis treści

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI (Poznań), JAN SROKA (Sławno), <i>Wymiary historii</i>	7
BARTOSZ ŻYLUK (Zalasewo), <i>Kamień z krzyżem laskowanym – znalezisko koło Smardzewa</i>	11
MACIEJ SZUKAŁA (Szczecin), <i>Szczątkowo zachowane akta Starostwa Powiatowego w Sławnie (Landratsamt Schlawe) w zasobie Archiwum Państwowego w Szczecinie</i> .	37
JÓZEF LINDMAJER (Słupsk), <i>Przegląd inwestycji drogowych na terenie ziemi sławieńskiej od początku XIX do początku XX wieku</i>	45
KACPER PENCARSKI (Słupsk), <i>Wybrane problemy organizacyjno-finansowe budowy i rozbudowy sieci drogowej powiatu sławieńskiego (Kreis Schlawe) w XIX i XX wieku (do 1939 roku)</i>	87
JÓZEF LINDMAJER (Słupsk), <i>Uwagi do dziejów kolejnictwa na terenie ziemi sławieńskiej do końca wojny 1914–1918</i>	137
EWA GWIAZDOWSKA (Szczecin), <i>Upamiętniając Pomorze, uwiecznili siebie – dwaj pomorscy artyści Rudolf Hardow i Otto Kuske</i>	159
ZBIGNIEW SOBISZ, OLIVIA FIRLONG-LAUDA (Słupsk), <i>Flora naczyniowa z lat 1881–1942 z terenu byłego powiatu sławieńskiego w zbiorach Herbarium Słupensis SLTC</i>	197
RENATA POTOMSKA (Darłowo), <i>Losy dzieci z Podlasia. Pomorska opowieść po latach</i> .	219
MARIA POPRAWSKA (Sławno), <i>80 lat mniejszości romskiej w Sławnie</i>	233
RENATA POTOMSKA (Darłowo), <i>Na styku epok / pokoleń, czyli śladami bardziej i mniej oczywistych elementów krajobrazu Darłowa</i>	253
WALDEMAR PARUS (Darłowo), <i>Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza</i>	265
MAŁGORZATA ŚWIĄTKOWSKA (Darłowo), <i>Miejskie Gimnazjum im. Stanisława Dulewicz w Darłowie</i>	295
DOMINIKA PIOSKOWIK (Brema), <i>Ale jazda – jedziemy nad morze! O plenerze wędrujących czeladników w Sławnie – retrospekcja po 25 latach</i>	319
Indeks osób i nazw osobowych	339
Indeks nazw geograficznych	345

Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza

WALDEMAR PARUS (DARŁOWO)

Wstęp

Wraz z ze zbrojnym przejęciem północnych i zachodnich ziem w 1945 roku władze zrozumiały, że ochrona i obrona granicy jest niezbędnym działem funkcjonowania państwa. Mając powyższe na uwadze, szybko przystąpiono do odbudowy struktur formacji ochrony morskiej granicy państwowej. Sukcesywnie przejmowano odcinki granicy państwa od jednostek radzieckich. Wraz z wzrostem znaczenia Wojsk Ochrony Pogranicza w systemie ochrony granicy państwa tworzone nowe struktury służące bezpośrednio ochronie granicy, zwłaszcza granicy morskiej. Granica ta miała swoją specyfikę i wymagała szczególnych metod mających na celu niedopuszczenie do nielegalnego przekroczenia granicy na odcinku morskim z wykorzystaniem różnego rodzaju jednostek pływających. Dotychczasowa ochrona morskiej granicy państwowej z wykorzystaniem jednostek pływających będących na wyposażeniu WOP i Marynarki Wojennej nie w pełni zapewniała skuteczną realizację stawianych przed nimi zadań.

W celu praktycznego sprawdzenia możliwości wykorzystania lotnictwa w ochronie granicy morskiej wiosną 1957 roku z Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego KBW wydzielono klucz samolotów Po-2 i podporządkowano go dowódcy 12. Brygady WOP. Klucz stacjonujący na lotnisku Szczecin Dąbie wykonywał zadania planowe i doraźne, dotyczące ochrony granicy morskiej i lądowej w rejonie operacyjnym 12. i 15. Brygady WOP, współpracując ze służbą liniową oraz jednostkami ochrony

pogranicza (Kozak 2011: 114). Na początku 1958 roku Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nakazało ówczesnemu Dowództwu WOP utworzenie, w strukturach tej formacji, Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego (SELR WOP).

Dotychczasowe opracowania na temat jednostek Wojska Ochrony Pogranicza są niepełne i czasami w mylny sposób przedstawiają historię tej formacji. Autorzy tacy jak H. Domińczak (1985) czy L. Kowalski (2020) w ogólnikowy sposób przedstawiają wopistów, czasami stronniczo zakłamuja historię. Pomijają niewygodne dla nich fakty lub konstruują takie obrazy wydarzeń, które są oczekiwane i akceptowalne w kontekście politycznym, odpowiadające poglądom, a czasami służą politycznemu przypodobaniu się czytelnikom.

Zebrane materiały są opracowaniem materiałów piśmiennych dotyczących Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, opartym na głębokiej kwerendzie dokumentów historycznych samej formacji oraz ich krytycznej ocenie.

W szczególny sposób dziękuję kmdr. por. pil. rez. Zbigniewowi Dobużyńskiemu, byłemu Szefowi sztabu SELR WOP, za udostępnienie materiałów źródłowych oraz udzielenie niezbędnych konsultacji podczas pisanie historii lotnictwa WOP.

1. Lotnictwo WOP

W ramach systematycznej poprawy i umacniania ochrony granicy morskiej PRL 13.06.1958 roku w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych przygotowano zarządzenie nakazujące powołanie w strukturach Wojsk Ochrony Pogranicza Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego. Samodzielny i niezależny pododdział lotnictwa WOP powołano oraz wdrożono w struktury funkcjonowania 1.10.1958 roku na podstawie zarządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych nr 208/58 z 13.06.1958 roku (Domińczak 1985: 120)¹ i oparto na wydzielonych siłach i środkach z Marynarki Wojennej i Wojsk Lotniczych (Mikołajczyk 2008: 79–86). Ireneusz Bieniecki (2015: 173) napisał:

[...] w końcu 1958 r. dowódca WOP swoim rozkazem organizacyjnym z 5 listopada 1958 r. (na podstawie zarządzenia organizacyjnego dcy Wojsk Wewnętrznych nr 019/WW z 23 października 1958 r.) polecił przystąpić do zorganizowania pododdziału lotnictwa w tej formacji z dniem 1 listopada 1958 r.

¹ Archiwum MW w Gdyni (dalej: AMW), akta MBOP, sygn. nr 3961/91.

Kwerenda materiałów Archiwum Straży Granicznej pozwala uzupełnić wypowiedź Bienieckiego o fakt, że podstawą do sformowania SELR WOP było Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych nr 0116/58 z 13.06.1958 roku w sprawie formowania eskadry lotniczej WOP². Początkowym miejscem bazowania było lotnisko w Szczecinie Dąbiu należące do Polskich Linii Lotniczych i Aeroklubu Szczecińskiego. Eskadra (wg etatu nr 349/1) liczyła 99 żołnierzy i 2 pracowników cywilnych. W skład jej wchodziły następujące pododdziały (Mikołajczyk 2008: 79):

- dowództwo i sztab,
- 1 klucz lotniczy wyposażony w samoloty Jak-12, dowódca por. pil. R. Kosiński,
- 2 klucz lotniczy wyposażony w samoloty Jak-12, dowódca por. W. Dulak,
- 3 klucz lotniczy wyposażony w samoloty Li-2 (docelowo An-2), dowódca por. pil. T. Dobrzycki,
- 4 klucz lotniczy wyposażony w śmigłowce SM-1 (Ryc. 1)³, dowódca por. M. Panek,
- plutony: obsługi technicznej, łączności, samochodowy i wartowniczy.

Pierwszy samolot, jakim dysponowali piloci w Szczecinie Dąbiu był Po-2 (Ryc. 2)⁴, kolejnym zaś Jak-12 (Ryc. 3)⁵, od 30.12.1958 roku⁶.

² Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie, sygn. 1283/103, Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych nr 0116/58 z 13 czerwca 1958 roku w sprawie formowania eskadry lotniczej WOP. Zarządzenie organizacyjne Dowódcy Wojsk Wewnętrznych nr 019/WW z 23 października 1958 roku w sprawie zorganizowania SELR WOP.

³ SM-1 – śmigłowiec wielozadaniowy polskiej produkcji na licencji radzieckiego Mi-1, produkowany w latach 1957–1965, eksploatowany w Polsce od 1957 roku do połowy lat 60. XX wieku, załoga – 1 osoba. Dane techniczne: napęd silnik AI-26 W, wymiary: średnica wirnika 14,35 m, długość kadłuba 12,09 m, wysokość 3,30 m, masa własna 1785 kg, masa startowa 2210 kg; prędkość maks. 185 km/h, prędkość przelotowa 145 km/h, pułap 3000 m, zasięg 380 km. Liczba miejsc: 3–4 (zależnie od wersji), źródło: <https://fotobabij.blogspot.com/2017/10/smigowiec-wielozadaniowy-sm-1-wsk-sm-1.html> [dostęp: 31.01.2024].

⁴ Po-2 – radziecki dwupłatowy samolot szkolny i wielozadaniowy, zaprojektowany w 1928 roku w biurze konstrukcyjnym Nikołaja Polikarpowa. Do roku 1944 maszyna była oznaczona jako U-2, a jej popularna nazwa to Kukuruźnik. W kodzie aliantów oznaczony był jako Mule (w j. ang. oznacza *muł*), a przez Polaków nazywany „pociak”. Po-2 był wykorzystywany głównie do szkolenia pilotów, a także do zadań agrolotniczych, czyli opryskiwania pól. Podczas II wojny światowej wsławił się jako nocny bombowiec. Należące do Korei Północnej maszyny Po-2 były wykorzystywane na początku lat 50. podczas wojny koreańskiej. Po-2 zasłynął z tego, że był nieprzerwanie eksploatowany przez 35 lat i wyprodukowano go w liczbie ponad 33 000 tys. egzemplarzy, a wraz z maszynami licencyjnymi przeszło ponad 40 tys. Dane podstawowe: producent – Zakłady Lotnicze Aviant ZSRR; samolot wielozadaniowy, konstrukcja mieszana metalowo-drewniana, załoga – 2 osoby, napęd 1 silnik tłokowy, gwiazdowy, pięciocyldrowy, chłodzony powietrzem Szwecow M-11,



Ryc. 1. Śmigłowiec wielozadaniowy SM-1
(źródło: <https://www.magnum-x.pl/arttykul/smiglowcemi1wplw>)



Ryc. 2. Po-2 LNB w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
(źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/Po-2>)

moc 100 KM (75 kW) (125 KM późniejsza wersja), rozpiętość 11,4 m, długość 8,17 m, wysokość 3,1 m, powierzchnia nośna 33,15 m², masa własna 770–862 kg, masa startowa 1030–1415 kg, zapas paliwa 125 l, osiągi: prędkość 120–150 km/h, prędkość minimalna min. 68–78 km/h, prędkość wznoszenia 2,2 (0,8 m/s z bombami), pułap 130–3500 m, zasięg 300–700 km, rozbieg 180–370 m, dobieg 200–205 m, uzbrojenie: 1 karabin maszynowy SzKAS kal. 7,62 mm (Morgała 1977: 668).

⁵ Jak-12 – radziecki samolot wielozadaniowy z 1947 roku skonstruowany przez biuro konstrukcyjne Aleksandra Jakowlewa, produkowany na licencji także w Polsce i używany między innymi w polskim lotnictwie wojskowym i cywilnym. Dane podstawowe: producent – Jakowlew ZSRR; jednosilnikowy zastrzałowy górnopłat konstrukcji stalowej, napęd 1 silnik gwiazdowy AI-14R, moc 191 kW (260 KM), rozpiętość 12,6 m, długość 9 m, wysokość 3,14 m, masa własna 1026 kg, masa startowa 1450 kg, prędkość maks. 182 km/h, prędkość przelotowa 160 km/h, prędkość wznoszenia 4,1 m/s, pułap 4169 m, zasięg 765 km, długość lotu 3 h, rozbieg 126 m, dobieg 90 m (Morgała 1981: 333–345).

⁶ CAW w Warszawie, *Dział II*, t. 15, s. 30.



Ryc. 3. Samolot patrolowo-łącznikowy Jak-12 (1 i 2 klucz lotniczy) (źródło: WAF)

Jeden z pierwszych typów samolotów, który wszedł na wyposażenie SELR WOP.

Eskadra była przeznaczona do patrolowania wybrzeża morskiego i wód terytorialnych na niskich wysokościach. Do podstawowych zadań pilotów należało (Bieniecki 2007: 112):

- prowadzenie obserwacji z powietrza,
- wykonywanie lotów demonstracyjnych mających ostrzegać potencjalnych sprawców nielegalnych przekroczeń granicy (npg),
- naprowadzanie okrętów pogranicza (OP) na wzbudzające podejrzenie obiekty pływające.

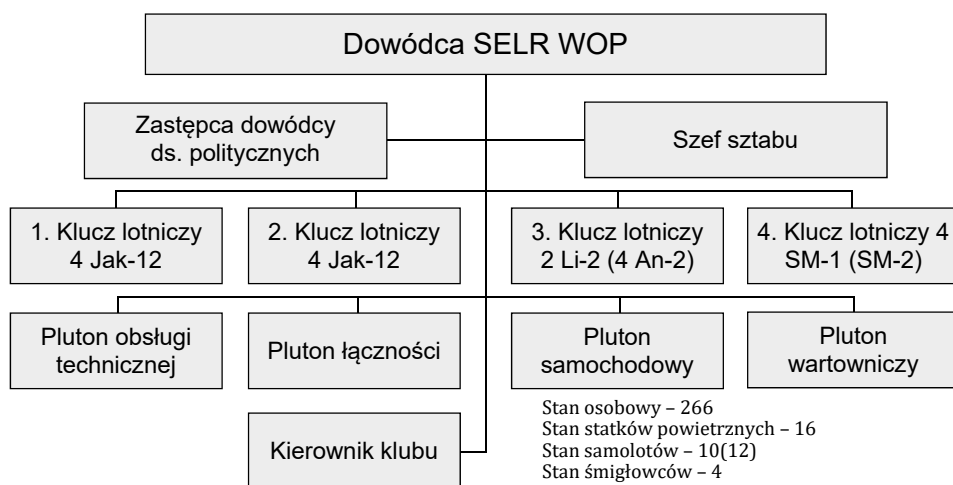
Sformułowano podstawowe zadania eskadry (Mikołajczyk 2008: 79):

- patrolowanie na małych wysokościach wybrzeża morskiego i wód terytorialnych oraz prowadzenie obserwacji wzrokowej nakazanych obszarów lądowych,
- wykonywanie lotów demonstracyjnych mających na celu odstraszenie potencjalnych naruszczyeli granicy państwowej,
- naprowadzanie jednostek pływających WOP na wzbudzające podejrzenie obiekty pływające,
- wykonywanie lotów zleconych.

Działania eskadry obejmowały odcinek całego południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego, w tym odcinki służbowej odpowiedzialności Pomorskiej, Bałtyckiej i Kaszubskiej Brygady WOP.

2. Pełna gotowość bojowa

Wiosną 1960 roku Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP osiągnęła pełną gotowość bojową. Jej schemat organizacyjny pokazano na Rycinie 4.



Ryc. 4. Schemat organizacyjny SELR WOP w 1960 r. (źródło: CAW w Warszawie, *Dział II*, t. 15, s. 30)

Klucz samolotów Jak-12 i Li-2 wydzielono z Marynarki Wojennej. Wiosną 1960 roku SELR WOP osiągnęła pełną gotowość. Według Bienieckiego (2007: 113) eskadra liczyła 275 osób (oficerów, podoficerów, szeregowych i pracowników cywilnych). Rozbieżność danych z CAW wynika z uwzględnienia pracowników cywilnych w podanym zestawieniu. Na jej wyposażeniu ogółem było 21 samolotów i 4 śmigłowce. W tym czasie zorganizowano lotniska polowe w Dziwnowie i Darłowie, skąd wykonywano loty na rzecz Bałtyckiej Brygady WOP i Kaszubskiej Brygady WOP. Ze Szczecina Dąbia do Darłowa 15.05.1960 roku przekazano klucz samolotów Jak-12, a klucz śmigłowców SM-1 do Dziwnowa. Śmigłowce SM-1 o numerach bocznych: S1B02001, S1B02002, S1B02004 i S1B02005 przydzielono do 4. klucza dowodzonego przez por. pil. M. Panka, a następnie przez por. pil. Z. Luranca, bazującego tymczasowo na lotnisku w Dźwirzynie (Mikołajczyk 2008: 79).

Oba lotniska użytkowane były jedynie w sezonie wiosenno-letnio-jesiennym, gdyż na tyle pozwalała adaptacja w tym okresie poniemieckich lotnisk w tych miejscowościach. Ze względu na bardzo słabe przygotowanie lotnisk w Darłowie i Dziwnowie w infrastrukturę lotniczą zadania mogły być realizowane tylko przy dobrych warunkach meteorologicznych zarówno w dzień, jak i w nocy. Załogi samolotów nie miały na wyposażeniu urządzeń obserwacyjno-technicznych, co w sposób znaczący ograniczało ich możliwości w realizacji zadań stawianych przez przełożonych z WOP.

Oficjalnie pierwszy lot w ochronie morskiej granicy państwowej piloci SELR WOP wykonali 10.06.1960 roku⁷ w dniu święta swojej formacji (Bieniecki 2015: 427).

Rozmieszczenie eskadry w tym czasie było następujące⁸:

- klucz samolotów Jak-12 stacjonował na polowym lotnisku w Darłowie i wykonywał loty patrolowe nad plażą i wodami przybrzeżnymi na odcinku od Kołobrzegu do styku z Kaszubską Brygadą WOP oraz sporadycznie na korzyść tej brygady,
- klucz śmigłowców SM-1 stacjonował na lotnisku w Dziwnowie i operował na odcinku od Kołobrzegu do styku granicy państwa z granicą z NRD (na zachód od Świnoujścia),
- klucz samolotów Li-2 i An-2 z lotniska w Szczecinie Dąbiu dokonywał sporadycznych lotów na dalsze odległości w razie potrzeby podyktowanej sytuacją.

W okresie letnim 1960 roku z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik do SELR WOP przyleciały kolejne śmigłowce SM-1 (dwa 22 czerwca o numerach fabrycznych S1A04029 i S115014 oraz jeden 6 sierpnia o numerze fabrycznym S115015) (Mikołajczyk 2008: 83).

Ze względu na skrajne położenie na wybrzeżu lotniska w Szczecinie Dąbiu w stosunku do granicy morskiej w 1961 roku eskadrę przeniesiono na lotnisko Wicko Morskie.

3. Przeniesienie eskadry na lotnisko Wicko Morskie

W związku z trudnymi warunkami zakwaterowania Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP w Wicku Morskim po całkowitym przeniesieniu ze Szczecina Dąbia dokonano rozbicia eskadry na poszczególne klucze. Dla zapewnienia niezbędnych warunków pododdziałom, na podstawie rozkazów dowódcy WOP nr pf-59 z 27.05.1961 roku i nr pf-62 z 6.06.1961 roku dokonano następujących przesunięć:

- rozformowano strażnicę Jarosławiec w batalionie Koszalin, przeznaczając zwolnione pomieszczenia na potrzeby SELR,
- rozformowano strażnicę Dziwnów w batalionie Trzebiatów, przeznaczając zwolnione pomieszczenia na zakwaterowanie klucza śmigłowców SELR.

W kolejnym roku na podstawie rozkazu dowódcy WOP nr O19/WOP z 27.07.1961 roku nastąpiły zmiany dyslokacji poszczególnych eskadr

⁷ Kronika BB WOP, s. 100 (rozkaz dowódcy WOP nr pf-83 z 4.06.1960 roku).

⁸ Kronika BB WOP, s. 100.

lotniczych Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP. Ich celem była poprawa skuteczności działań lotniczych przez przeniesienie lotnisk bazowania w bezpośrednie sąsiedztwo z ochranianym wybrzeżem morskim. Sztab z jednym kluczem samolotów przeniesiono, 1.03.1962 roku, do nowego miejsca bazowania na lotnisko polowe w Wicku Morskim. Siedziba eskadry wymagała gruntownego remontu. Obiekty lotniska, łącznie z budynkami koszarowymi i gospodarczymi, były w nienajlepszym stanie technicznym. Na skutek znacznego zużycia pozostawały opuszczone. Budynki były typu barakowego, konstrukcji drewnianej, zbudowane w 1946 roku. Przy dużym nakładzie finansowym odnowiono je i przeznaczono do zlokalizowania eskadry na tym terenie. Pomimo przeprowadzonego remontu i adaptacji obiekty te nadal traktowano jako prowizoryczne. W następnych latach zamierzano kompleksowo rozwiązać kwestie inwestycji w eskadrze⁹. Istotnym argumentem za przebazowaniem i wykorzystaniem lotniska w Wicku Morskim jako bazy ze sztabem były dwa pasy startowe, w dobrym stanie, o długości 1200 m i 900 m oraz szerokości 50 m. Ich istotnym atutem było pobliskie jezioro, które w późniejszym czasie mogło stanowić akwen wodny do wykonywania operacji startu i lądowania wodnosamolotów. Jednocześnie eskadrę całkowicie pod-



Ryc. 5. Kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński (źródło: ze zbiorów Z. Dobużyńskiego)

⁹ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 114, notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 roku, s. 7.

porządkowano Dowództwu Bałtyckiej Brygady WOP. Drugi klucz śmigłowców SM-1 znalazł swoje miejsce dyslokacji w Gdańsku Wrzeszczu i został operacyjnie podporządkowany Dowództwu Kaszubskiej Brygady WOP. Klucz Jak-12 ulokowano na lotnisku w Darłowie. Klucz SM-1 stacjonujący w Dziwnowie podporządkowano operacyjne Dowództwu Pomorskiej Brygady WOP. Jesienią 1962 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy SELR WOP. Dotychczasowy dowódca kpt. pil. Jerzy Godlewski przekazał obowiązki kmr ppor. pil. Ryszardowi Mierzwińskiemu (Ryc. 5), dotychczasowemu dowódcy 2. Eskadry 66. Lotniczego Pułku Szkolnego w Tomaszowie Mazowieckim (Mikołajczyk 2008: 83).

Po trzech latach działalności eskadry, w wyniku realizacji wniosków wynikających z kontroli Komisji Inspektoratu Lotnictwa, nastąpiła zmiana organizacyjna mająca na celu poprawę funkcjonowania eskadry, w tym m.in.: bardziej racjonalne wykorzystanie sprzętu bojowego, zapewnienie poprawy poziomu szkolenia personelu latającego i technicznego oraz zwiększenie dyscypliny bezpieczeństwa lotów. Jednocześnie wprowadzono nową organizację SELR WOP. Powstały (Bieniecki 2007: 114):

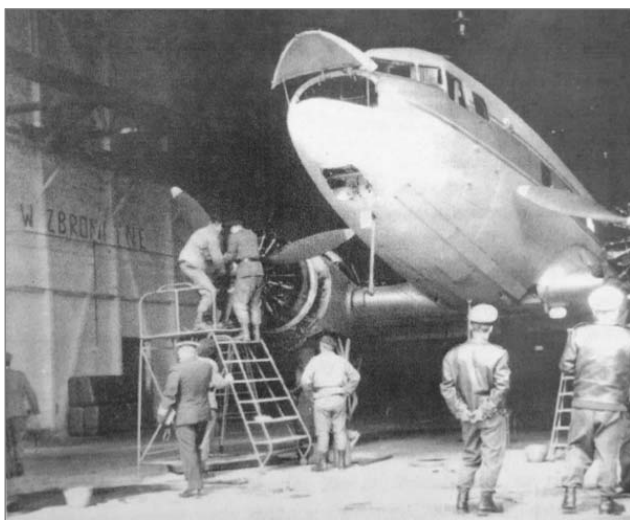
- dwa klucze dalekiego rozpoznania: samoloty Li-2, An-2, An-2M i klucz śmigłowców SM-1, stacjonujące w Wicku Morskim, całkowicie podporządkowane 15. BB WOP w Koszalinie,
- klucz bliskiego rozpoznania: samoloty Jak-12, które bazowały na lotnisku w Gdańsku Wrzeszczu, podporządkowane operacyjnie dowódcy 16. KB WOP.

Dwa samoloty Li-2 podczas bazowania w Wicku Morskim sporadycznie wykorzystywano do celów operacyjnych ze względu na dużą masę. Najczęściej służyły jako samoloty do celów turystycznych, do przewożenia ważnych osobistości. Pilotem obsługującym Li-2 był por. pil. Tadeusz Dobrzycki (Ryc. 6 i Ryc. 7)¹⁰.

¹⁰ Por. pil. Tadeusz Dobrzycki urodził się 2.05.1928 roku w miejscowości Golanki (pow. łomżyński). W 1949 roku wstąpił na ochotnika do zasadniczej służby wojskowej do artylerii. Po półtorarocznej służbie i trzykrotnej prośbie o przeniesienie wstąpił do Szkoły Orląt. W 1952 roku skończył przyspieszone szkolenie podyktowane wojną w Korei i możliwością uczestnictwa w niej. Po promocji skierowany został do 40. Pułku Lotnictwa Myśliwstwa Bombowego w Mierzęcicach, a od stycznia 1953 roku wraz z pułkiem przeniesiony do Świdwina. W świdwińskim pułku latał na Jak-23 oraz Lim-5. W 1958 lub 1959 roku uległ wypadkowi podczas lądowania, gdy nie otworzyło się podwozie w samolocie. Ze względu na stan zdrowia przestał latać na samolotach odrzutowych. Przeniósł się do SELR w Szczecin Dąbii, gdzie latał na An-12. W kwietniu 1961 roku został przeniesiony do Wicka Morskiego. Początkowo mieszkał w pomieszczeniach po rozwiązanej strażnicy w Jarosławcu, by po trzech miesiącach otrzymać mieszkanie w Darłowie. Wraz z rozwiązaniem SELR w Wicku Morskim przeszedł na emeryturę. Zmarł 6.04.2018 roku (opracowanie na podstawie relacji syna Waldemara Dobrzyckiego w posiadaniu autora).



Ryc. 6. Por. pil. Tadeusz Dobrzycki za sterami An-2 (źródło: ze zbiorów Z. Dobużyńskiego)



Ryc. 7. Samolot Li-2 – przygotowania do lotu w hangarze w Wicku Morskim
(źródło: ze zbiorów autora)

Jednocześnie w nowych strukturach etatowych, zgodnie z poleceniem dowódcy WOP, nakazano uwzględnić następujące stanowiska (Bieniecki 2007: 114):

- zespół kierowania lotami,
- pomocnik szefa sztabu ds. operacyjno-szkoleniowych, lekarz i sekretarz POP,
- zespół konserwacji lotniska

oraz niezbędną liczbę obsługi technicznej sprzętu pozostającego w eksploatacji i konserwacji.

W kwietniu 1963 roku nastąpiła dostawa śmigłowców SM-2 (Ryc. 8).



Ryc. 8. Śmigłowiec SM-2 (źródło: <http://www.magnum-x.pl>)

Kolejną zmianą w tym okresie było planowane na jesieni dostarczenie do eskadry nowych samolotów An-2 w wersji morskiej, zaprojektowanych i wyprodukowanych w WSK PZL Mielec jako An-2M¹¹. Od wersji podsta-

¹¹ An-2M (oznaczenie NATO *Colt*) – samolot wielozadaniowy zaprojektowany w biurze konstrukcyjnym Olega Antonowa. An-2 (przez polskich pilotów nazywany często „Antek”) jest największym produkowanym seryjnie jednosilnikowym dwupłatowcem na świecie. Przez długi czas dzierżył także tytuł najdłużej produkowanego samolotu świata (obecnie rekord ten należy do samolotu Lockheed C-130 Hercules). Ze względu na niezawodność, prostą konstrukcję i obsługę, łatwość pilotażu i konstrukcję dwupłatowca nazywany był czasem „kukuźnikiem” – po słynnym samolocie Po-2 z okresu II wojny światowej. Należy podkreślić, że konstrukcyjnie An-2 jest zupełnie odmiennym samolotem niż Po-2, również w sensie wielkości samolotu, masy startowej i mocy zastosowanego silnika różnice są zasadnicze. Załogę An-2 stanowią dwie osoby. Dane techniczne: rozpiętość – 18,18 m, długość – 13,1 m, wysokość – 6,5 m, powierzchnia nośna – 71,52 m², masa własna – 3690 kg, masa użyteczna – 1560 kg, masa całkowita – 5250 kg, prędkość maks. – 229 km/h, prędkość przelotu – 180 km/h, prędkość min. – 92 m/s, wznoszenie – 3,5 m/s, pułap 4300 m, zasięg 800 km (Mikolajczyk 2008: 84; <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2344/126/pzl-an-2> [dostęp: 27.06.2023]). Polską konstrukcję An-2M (wersja rosyjska An-2W) opracowali konstruktorzy w WSK PZL-Mielec na podstawie materiałów radzieckich, została oblatana 29 sierpnia 1962 roku. Nie było kłopotów z konstrukcją płatowca, ale problemy wynikły przy projektowaniu pływaków. Ostatecznie zdecydowano się na wykorzystanie sprawdzonych, starych konstrukcji pływaków niemieckich, które okazały się najlepszym rozwiązaniem. W porównaniu z wersją zasadniczą An-2M (An-2W) różnił się kilkoma szczegółami konstrukcyjnymi, m.in.: sposobem mocowania pływaków (dodano dwa tylne węzły moco-

wowej różniły się sposobem mocowania pływaków i zastosowaniem śmigła rewersowego. Przewóz samolotów odbywał się na specjalnym wózku, który umożliwiał też wodowanie (Ryc. 9). Pierwsze dwa wodnosamoloty (o numerach fabrycznych 1G3635 i 1G3636 oraz numerach taktycznych odpowiednio „635” i „636”) przetransportowano z Zakładów Lotniczych w Mielcu do eskadry 4.10.1963 roku. Dodatkowo WSK PZL-Mielec dostarczył kilka zapasowych pływaków. Dopiero po przylocie z podwoziem kołowym pływaki zostały zamontowane i dostosowane do startów oraz lądowań na akwenach wodnych, przy zakazie eksploatacji na otwartych wodach Morza Bałtyckiego (Ryc. 10). Taki zakaz obowiązywał także wersję opracowaną w ZSRR (An-2W). Istotne jest, że w przypadku podwozia kołowego w Jak-12 były one zamontowane na amortyzatorach. W Jak-12M pływaki przymocowano na sztywno, bez amortyzacji. W czasie lądowania na wodzie zalecano, by tafla wody była sfalowana. W przypadku flauty¹² trudno określić wysokość samolotu w stosunku do lustra wody (7 m, a następnie 1 m) przy lądowaniu¹³.



Ryc. 9. Slipowanie samolotu An-2M (źródło: ze zbiorów Z. Dobużyńskiego)

wania z zastrzałami), zastosowano śmigło rewersowe typu W-514 D9, uchwyty i stopnie wejściowe przesunięto do przodu, w kadłubie zamontowano dodatkowo mechaniczną instalację linkową do kierowania sterami pływaków, które zapewniały 104% zapasu pływalności i składały się z 12 oddzielnych komór wodoszczelnych każdy. Do transportu samolotu na lądzie i wodowania zastosowano specjalny wózek kołowy składający się z czterech kół przednich (po dwa koła na każdy pływak) i dwóch tylnych.

¹² Flauta (sztil, cisza morska) – określenie żeglarskie oznaczające brak wiatru. Pogoda bezwietrzna, prędkość wiatru 0,2 m/s (< 1 km/h), 0° w skali Beauforta), lustrzana tafla wody (<https://pl.wikipedia.org/wiki/Flauta> [dostęp: 29.06.2023]).

¹³ Informacja od Zbigniewa Dobużyńskiego.



Ryc. 10. Dostosowany do lądowania na wodzie wodnosamolot Samodzielnej Eskadry Lotnictwa rozpoznawczego WOP An-2M (źródło: Kronika BB WOP, s. 129)

Na pierwszym planie w motorówce kmr por. Ryszard Mierzwiński, dowódca SELR w Wicku Morskim.

Pierwszym pilotem przeszkolonym na wodnosamolocie był kpt. pil. Jerzy Godlewski, w przeszłości pilot sportowy, następnie myśliwski i w końcu doświadczony instruktor wodnosamolotów (Mikołajczyk 2008: 84).

Oprócz planowanej dostawy wodnosamolotów do SELR WOP, 23.04. 1963 roku do eskadry trafiły kolejne nowe, ulepszone wersje śmigłowców – SM-2 o numerach fabrycznych: S204020 i S204027 (Mikołajczyk 2008: 84).

W marcu 1963 roku załoga śmigłowca SM-1 w składzie por. pil. Wilhelm Głowa i kpt. naw. Bronisław Kwiatkowski wykonała prekursorską wówczas operację użycia śmigłowca w roli latającego dźwigu. Działania polegały na umieszczeniu na 60-metrowej wieży zamku w Człuchowie 700-kilogramowej parabolicznej anteny telewizyjnej (Ryc. 11).

W trakcie akcji o kryptonimie „Parabola”, przy sprzyjających warunkach meteorologicznych, na wieży zamku umieszczono 4-częściowe elementy anteny TV (rama montażowa, podstawa, prostownik i antena paraboliczna). Akcją trwającą 1,5 godziny drogą radiową dowodził kmr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński. Było to pierwsze w Polsce użycie śmigłowca jako latającego dźwigu (Mikołajczyk 2008: 84).

Po rocznym funkcjonowaniu rozkazem dowódcy WOP nr 0120 z 17 lipca 1963 roku klucz śmigłowców stacjonujących w Dziwnowie przeniesiono do Wicka Morskiego¹⁴.

¹⁴ Kronika BB WOP, cz. 1, s. 129.



Ryc. 11. Śmigłowiec SM-1 – montaż anteny na zamku w Człuchowie
(źródło: ze zbiorów autora)

Z chwilą przejścia eskadry przez Bałtycką Brygadę WOP była ona w ciągłym stadium organizacyjnym. Główne trudności wynikały z braku pomieszczeń na kancelarię sztabu, rozlokowanie pododdziałów, magazyn na sprzęt oraz mieszkania dla oficerów i podoficerów zawodowych oraz ich rodzin. Organizacja ochrony granicy przy udziale nowo powstałej jednostki lotniczej spowodowała wprowadzenie metod wykorzystywanych w służbie lotnictwa rozpoznawczego¹⁵.

Kadrę Dowództwa SELR WOP w Wicku Morskim w roku 1964 tworzyli (Ryc. 12):

- 1) kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński (dowódca),
- 2) kmdr ppor. mgr. Czesław Dudek (zastępca dowódcy ds. politycznych),
- 3) mjr Jerzy Kowalski (zastępca dowódcy SELR ds. liniowych),
- 4) kpt. pil. Zbigniew Dobużyński (Szef sztabu),
- 5) kpt. pil. Jerzy Godlewski (pomocnik dowódcy ds. nawigacji),
- 6) kpt. Adam Woźniak (pomocnik dowódcy ds. eksploatacji),
- 7) kmdr ppor. Józef Knapieński (kwatermistrz),
- 8) kpt. Eugeniusz Kołodziejewski (sekretarz KP POP).

¹⁵ Kronika BB WOP, cz. 1, s. 129.



1



2



3



4



5



6



7



8

Ryc. 12. Dowództwo SELR WOP w Wicku Morskim w roku 1964: 1 – Ryszard Mierzwiński, 2 – Czesław Dudek, 3 – Jerzy Kowalski, 4 – Zbigniew Dobużyński, 5 – Jerzy Godlewski, 6 – Adam Woźniak, 7 – Józef Knapiński, 8 – Eugeniusz Kołodziejski
(źródło: Kronika BB WOP, s. 170)

W połowie 1965 roku nastąpiła zmiana podporządkowania jednostek WOP, a tym samym samodzielnej eskadry. Zostały one z 1.07.1965 roku przekazane pod nadzór Ministerstwa Obrony Narodowej, początkowo jedynie operacyjnie, a od 1.01.1966 roku również pod względem gospodarczym (logistycznym). Od tego czasu SELR WOP była w strukturach MON i podlegała bezpośrednio Dowództwu 15. Bałtyckiej Brygady WOP w Koszalinie. Jednocześnie ze zmianą podległości, eskadra otrzymała dwa nowe samoloty An-2 o numerach fabrycznych: 1G6611 i 1G6612) i numerach taktycznych odpowiednio: „611” i „612”. Oba egzemplarze wykonano w wersji morskiej, ale bez pływaków, jedynie z podwoziem kołowym (Mikołajczyk 2008: 84).

Struktura organizacyjna SELR WOP w sierpniu 1965 roku była następująca¹⁶:

- sztab,
- sekcja polityczna,
- kwatermistrzostwo,
- sekcja samochodowa,
- dwa klucze w Wicku Morskim,
- klucz w Gdańsku.

Nowe podporządkowanie w 1966 roku wymusiło zmiany strukturalne na najwyższym szczeblu. Rozformowano Szefostwo Służby Morskiej i z nadmorskich brygad WOP wydzielono Zespół Okrętów. Na mocy porozumienia z Dowództwem Marynarki Wojennej Szef WOP powołał 30 marca 1966 roku, opartą na rozformowanym Szefostwie Służby Morskiej, 6. Brygadę Okrętów Pogranicza z siedzibą w Gdańsku. Stała się ona kolejnym członem 6. Brygady Okrętów Pogranicza, któremu podporządkowano była SELR WOP, przeprowadzającą loty z lotnisk w Wicku Morskim i Gdańsku Wrzeszczu. W wyniku reorganizacji struktur oraz operacyjnego wykorzystania ujęte to zostało w rozkazie Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej Kraju nr 2/GIOT z 23 stycznia 1967 roku. Dowództwo SELR WOP nie uległo zmianie. Eskadrę tworzyło 266 osób, w tym: 42 oficerów, 25 podoficerów zawodowych, 6 podoficerów nadterminowych, 7 podoficerów służby zasadniczej oraz 185 marynarzy. Personel latający stanowiło 21 pilotów i nawigatorów (Mikołajczyk 2008: 84).

Jedną z kontrowersyjnych inicjatyw podjętych w tym czasie przez Dowództwo 6. Brygady Okrętów Pogranicza było rozpoczęcie prób patrolowania i obserwacji wód przybrzeżnych z wykorzystaniem bomb oświetlających. Miały one być użyte do zapobiegania domniemanej pene-

¹⁶ ASG, Akta Wydziału Organizacyjno-Ewidencyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 1836, t. 6, Schemat organizacyjny WOP z 7.08.1965 roku.

tracji polskiego wybrzeża przez miniaturowe łodzie podwodne państw zachodnich¹⁷.

Główny Inspektor Obrony Terytorialnej Kraju rozkazem nr 2/GIOT z 23.01.1967 roku nakazał w dniach 22–27.02.1967 roku dokonać komisyjnego przekazania SELR WOP z 15. BB WOP w Koszalinie do 6. Brygady Okrętów Pogranicza w Gdańsku (BOP)¹⁸.

W skład Dowództwa w tym czasie wchodziły następujące osoby funkcyjne:

- kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński (dowódca),
- kmdr ppor. Czesław Dudek (zastępca dowódcy ds. politycznych),
- kpt. pil. Zbigniew Dobużyński (Szef sztabu)¹⁹.

¹⁷ „[...] inż. eskadry kpt. Adam Woźniak zaproponował wykonanie specjalnego urządzenia, umożliwiającego zrzut bomb oświetlających z pokładu samolotu An-2. Jego pomysł polegał na wykonaniu odpowiedniego wyrzutnika w postaci cylindra, nieco większej średnicy od korpusu bomby, w którym umieszczono bombę. Sam zrzut następowałby po wyciągnięciu specjalnej zawleczonej podtrzymującej korpus bomby. Całe to urządzenie montowano w luku podłogowym przeznaczonym do zamontowania lotniczego aparatu fotograficznego. Po przeprowadzeniu udanych prób naziemnych zaplanowano praktyczne próby w powietrzu podczas lotów nocnych. Próby zamierzano przeprowadzić w rejonie poligonu morskiego Ustka. W określonym terminie, w późnych godzinach wieczornych, do skonstruowanego wyrzutnika załadowano bombę oświetlającą typu SAB-100 i samolot pilotowany przez załogę w składzie kmdr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński i kmdr ppor. Jerzy Kowalski wystartował, obierając kurs w nakazany rejon. Na pokładzie znajdowali się obserwatorzy tego eksperymentu. Po około 30 minutach lotu osiągnięto rejon i nakazaną wysokość zrzutu 3000 m. Zgodnie z planem nawiązano łączność z okrętem patrolowym, który miał obserwować tę ciekawie zapowiadającą się próbę. Gdy dowódca załogi znalazł się nad okrętem, wydano komendę na zrzut bomby. Technik wykonał czynności natychmiast i po kilkunastu sekundach wszyscy zostali oślepieni wielkim blaskiem. Tymczasem zawieszona bomba na spadochronie opadała z prędkością około 4 m/s, wydzielając promieniowanie świetlne o natężeniu 5 mil kandeli. Efekt był olbrzymi, jednak tak duże natężenie światła uniemożliwiło wręcz jakąkolwiek obserwację wzrokową. Z relacji pilota wynikało, iż nie widział on nawet linii brzegowej, nie mówiąc już o małych rozmiarów chrapach miniaturowych okrętów podwodnych. Eksperyment się powiódł, lecz efekt był znikomy. I wkrótce zaniechano dalszych prób” (Mikołajczyk 2008: 84).

¹⁸ AMW, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 roku (Bieniecki 2007: 117).

¹⁹ Por. pil. Zbigniew Dobużyński urodził się 13.07.1931 roku w Wilnie. W 11.11.1951 roku powołany został do zasadniczej służby wojskowej i skierowany do pułku artylerii haubic w Chełmie. Na własną prośbę 28.03.1952 roku został przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie i zakwalifikowany do grupy szkoleniowej o profilu lotnictwa szturmowego. Po promocji otrzymał przydział do 48. Pułku Lotnictwa Szturmowego w Inowrocławiu, gdzie odbył szkolenie na samolotach Il-10. W 1956 roku został przeniesiony do 4. Pułku Lotnictwa Szturmowego „Kraków” w Bydgoszczy, gdzie odbył kolejne szkolenie na samolotach odrzutowych Mig-15 (Lim-1, a następnie Lim-2), skąd latem 1957 roku otrzymał kolejne przeniesienie do Goleniowa. Na samolotach odrzutowych latał do końca 1959 roku. Ze względu na stan zdrowia w 1960 roku został przeniesiony do Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP w Szczecin Dąbiu, a od 1961 roku do Wicka Morskiego na stanowisko

Etatowy aparat polityczno-partyjny eskadry tworzyli: zastępca dowódcy ds. politycznych, instruktor polityczny, sekretarz podstawowej organizacji partyjnej i kierownik klubu (etat podoficerski) (Bieniecki 2007: 117).

Mając na celu usprawnienie wykonywania zadań lotniczych w ochronie morskiej granicy państwa podporządkowano eskadrę zastępcy szefa Dowództwa WOP ds. lotniczych i morskich kmdr por. pil. Sławomirowi Kapelusznikowi. Tym samym ustalono, że szkolenie specjalistów na potrzeby eskadry prowadzić będą ośrodki szkolenia wojsk lotniczych, a zaopatrzenie materiałowe, ogólnowojskowe oraz w zakresie wszystkich rodzajów uzbrojenia i sprzętu technicznego morskiego i lotniczego odpowiednie szefostwa i służby MW²⁰.

W wodowanie wodnosamolotu zaangażowana była załoga oraz personel pomocniczy z wykorzystaniem slipu na nabrzeżu jeziora (Ryc. 13). Zadanie bardzo trudne, tym bardziej że masa własna An-2M wynosiła 3690 kg i przy wodowaniu zaangażowanych było od 15 do 20 żołnierzy.

Zmiana nazwy 6. Brygady Okrętów Pogranicza na Morską Brygadę Okrętów Pogranicza nastąpiła 15.04.1967 roku, z jednoczesną zmianą nazw poszczególnych dywizjonów okrętów pogranicza. Zlikwidowano obowiązującą numerację i wprowadzono nazwy regionalne, przykładowo 30. Dywizjon Okrętów Pogranicza otrzymał nazwę Pomorski Dywizjon Okrętów Pogranicza.

W pierwszej połowie 1967 roku do podstawowych form działalności załóg samolotów i śmigłowców SELR WOP zaliczano:

- rozpoznanie wzrokowe ruchu jednostek pływających,
- naprowadzanie okrętów patrolowych WOP na wykryte cele,
- loty patrolowo-rozpoznawcze mające na celu sprawdzenie określonego akwenu morza lub okrętów²¹,
- interwencyjne loty poszukiwawczo-ratownicze (Mikołajczyk 2008: 86).

pomocnika szefa sztabu eskadry ds. operacyjno-szkoleniowych. Od 1961 roku pełnił obowiązki szefa sztabu eskadry z prawem wykonywania lotów na samolotach tłokowych An-2. W eskadrze przeszkolił się na samoloty Jak-12, następnie Jak-12 M, a w 1965 roku na wodnosamoloty An-2M. W 1961 roku awansowany na stopień kapitana, a w 1968 roku na stopień kmdr ppor. Z chwilą rozwiązania jednostki w Wicku Morskim z 31.12.1969 roku kmdr ppor. pil. Z. Dobużyński zakończył wykonywanie lotów w lotnictwie wojskowym. Z 1.01.1970 roku rozpoczął służbę w 28. Eskadrze Ratownictwa Morskiego i Zwalczania Okrętów Podwodnych Marynarki Wojennej w Darłowie na stanowisku szefa sztabu jednostki. Funkcję tę pełnił do końca 1978 roku. Do 11.10.1983 roku służył w 24. Składnicy Uzbrojenia MW w Darłowie. Po 33 latach służby wojskowej przeszedł na emeryturę. W 1981 roku został awansowany do stopnia kmdr. por. MW (Majewski 2013: 288–290).

²⁰ AWW, t. 38, Rozkaz Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej Kraju nr 2/GIOT z 23.01.1967 roku, s. 1–2.

²¹ AMW, t. 56, Sprawozdanie półroczne dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. R. Mierzińskiego z wyszkolenia bojowego eskadry, s. 1–2.



Ryc. 13. „Siły powietrzne” WOP (źródło: ze zbiorów R. Krasuskiego; <https://www.facebook.com/photo/?fbid=7014259048604411&set=gm.2483844298461422&idorvanity=492407344271804>)

Powyższe zadania realizowano przy użyciu samolotów An-2 i śmigłowców SM-1, których bazy znajdowały się na lotniskach w Wicku Morskim i Gdańsku Wrzeszczu. Zadanie z 6.04.1967 roku można potraktować jako przykładowe.

Na polecenie oficera operacyjnego Szefostwa Lotnictwa MW na samolocie typu An-2 wystartował z lotniska w Wicku Morskim, 6.04.1967 roku, kpt. Bazyli Jewdokin. Jego zadanie polegało na poszukiwaniu tralowca bandery duńskiej w rejonie od Łeby do Jarosławca, 20 Mm w głąb morza. Po 10 min lotu rozpoznano poszukiwany okręt, o czym zameldowano służbie dyżurnej, a działania zakończono²². Powyższy rodzaj działania realizowano na mocy specjalnej instrukcji, zgodnie z którą do śledzenia okrętów NATO wykorzystywano w zasadzie okręty dyżurne lub grupy bojowe i samoloty MW oraz okręty i samoloty MBOP²³.

Z dniem 1.06.1967 roku dla SELR WOP wprowadzono nowy etat (nr 6/492). W czasie czterech miesięcy, to jest do 30.09.1967 roku, SELR WOP miała zostać przeformowana z etatu (nr 349/4) na Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego WOP i pozbawiona samodzielności; przy stanie osobowym 294 żołnierzy i 10 pracowników cywilnych (etat nr 6/492). Dowód-

²² AMW, t. 43, Sprawozdanie operacyjne 6. Brygady Okrętów Pogranicza za kwiecień 1967 roku, s. 1–5.

²³ AMW, t. 38, Instrukcja o prowadzeniu śledzenia okrętów NATO z 30.06.1967 roku, s. 1.

cy poszczególnych jednostek organizacyjnych przekazywali eskadrze zadania bezpośrednio. Głównymi zleceńodawcami były: 12. 15. i 16. Brygada WOP, Morska Brygada Okrętów Pogranicza, Szefostwo WOP, Dowództwo Marynarki Wojennej. Nie zmieniło to istotnie określonego obszaru zadaniowego eskadry. Poszczególni dysponenti otrzymali limity godzin nalotu z zachowaniem priorytetów nalotów operacyjnych. W dalszej kolejności realizowane były zadania szkoleniowe i usługowe. Miejsce postoju eskadry pozostało w Wicku Morskim²⁴.

Do zasadniczych obowiązków eskadry WOP nadal należało wykonywanie zadań operacyjnych związanych z ochroną granicy morskiej. Jednocześnie celem maksymalnego skrócenia czasu przekazywania zadań przeprowadzania doraźnych lotów operacyjnych, wynikających z aktualnej sytuacji, dowódcy 12. PB WOP i 15. BB WOP (odpowiednio w Szczecinie i Koszalinie) otrzymali polecenie przekazywania ich bezpośrednio do sztabu eskadry²⁵.

Za spektakularny sukces eskadry uznaje się przeprowadzenie akcji polegającej na zatrzymaniu na polskich wodach terytorialnych siedmiu kutrów bandery niemieckiej podczas nielegalnego połowu. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że po zatrzymaniu pilot śmigłowca zmusił całą grupę kutrów do wejścia do portu. Niewątpliwie poza wykazaniem się wysokimi umiejętnościami sukces tego zdarzenia wiązał się z nieświadomością niemieckich szyprów braku środków przymusu bezpośredniego i środków ogniowych na pokładach polskiego śmigłowca.

Poza lotami w ochronie morskiej granicy państwowej eskadra realizowała różnorodne zadania o charakterze ratowniczo-ewakuacyjnym, co było skutkiem braku innych środków ratowniczych na polskim wybrzeżu z takimi możliwościami.

4. Problemy kadrowe

Dowódca MBOP w piśmie z 17.02.1968 roku informował Szefa WOP gen. bryg. Mieczysława Dębickiego o braku pilotów i kierowców w ELR WOP. Ze względu na niedobory personelu sprzęt znajdujący się na wyposażeniu pododdziału wykorzystywano w ograniczonym zakresie. W tym czasie zamiast czterech śmigłowców (SM-1) gotowość bojową mógł osiągnąć tylko jeden (na pozostałe nie było etatowych pilotów). Do obsługi samolotów (An-2) brakowało ogółem trzech pilotów²⁶.

²⁴ AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 55/WOP z 10.07.1967 roku, s. 1–2.

²⁵ AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 85/WOP z 30.10.1967 roku, s. 1–2.

²⁶ AMW, t. 79, Pismo dowódcy MBOP do Szefa WOP z 17.02.1968 roku.

Ten stan rzeczy potwierdziła komisja kontrolująca eskadrę 1.03.1968 roku. Podczas kontroli alarmu bojowego w ELR WOP stwierdzono, że na cztery samoloty An-2 sprawny był tylko jeden, a dwa śmigłowce (bez klucza w Gdańsku) stały w konserwacji ze względu na brak etatowych obasad. Do koszar po ogłoszeniu alarmu przybyło 78% kadry. Załoga dyżurna (zgodnie z gotowością nr 3) przebywała w swoich domach w Darłowie, jednak gotowość do lotu osiągnęła dopiero po dwóch godzinach (zamiast po godzinie)²⁷.

W 1968 roku nastął okres kryzysu eskadry. Odczuwano braki kadrowe w szczególności wśród załóg samolotów An-2 i śmigłowców, podobnie w zakresie gotowości sprzętu i jego sprawności.

Jesienią, podczas wodowania na Zatoce Gdańskiej, awarii uległ An-2M. Załoga wydostała się z podtopionego samolotu bez najmniejszych problemów i uszczerbku na zdrowiu. Pomimo niewielkich uszkodzeń wynikających z lądowania na wodzie, w trakcie akcji wydobycia z wody, uległ on całkowitemu zniszczeniu. Podobny przypadek miał miejsce na jeziorze Wicko. Podczas lądowania nie wytrzymały obciążenia, odmówiły posłuszeństwa zastrzały i golenie podtrzymujące pływaki i samolot pływakami oparł się na płytkim w tym miejscu dnie jeziora. Samolot po wodowaniu spoczął kadłubem o pływaki i w takiej pozycji udało się go doholować do przystani i przetransportować do hangaru, gdzie został naprawiony przez eskadrową ekipę remontową. Mimo wspomnianych przeciwności rok 1968 zamknięto imponującym jak na ówczesne warunki, również sprzętowe, osiągnięciem: nalot – 728 godz. i 17 min, z czego 215 godz. to 112 lotów operacyjnych, 108 godz. – 208 lotów usługowych oraz 404 godz. wykorzystane w ramach 778 lotów szkoleniowych.

Na stanie ELR WOP oprócz samolotów i śmigłowców były jednostki pływające (motorówki w dwóch wersjach, mniejszej typu ślizgacz) przeznaczone do generowania fal na jeziorze Wicko, aby umożliwić załogom wodnosamolotów prawidłową ocenę wysokości do lądowania (por. wyżej). Drugą łódź motorową M-57 wykorzystywano do holowania wodnosamolotów (Mikołajczyk 2008: 88).

Dalsze problemy kadrowe eskadry, sprzętowe oraz logistyczne stały się podstawą do zastanowienia się nad jej funkcjonowaniem w ówczesnym kształcie. Kolejna inspekcja jednostki wykazała realizację zadań na poziomie 50–60% (plan nalotów wykonano w 59%, a ćwiczeń w 57%). Spowodowało to powstanie projektu reorganizacji polegającej na połączeniu eskadry z 28. Eskadrą Ratowniczą Marynarki Wojennej w Darłowie.

²⁷ AMW, t. 79, Notatka służbowa z przeprowadzonej kontroli gotowości bojowej ELRWOP, s. 1–5.

5. Przeniesienie eskadry z Wicka Morskiego do Darłowa

Na początku lipca 1969 roku podczas narady w Dowództwie Marynarki Wojennej zrodził się pomysł przeniesienia ELR WOP z Wicka Morskiego²⁸ do Darłowa i utworzenia pułku lotniczego przez połączenie z Eskadrą Ratowniczą MW. Za takim rozwiązaniem przemawiał przede wszystkim czynnik ekonomiczny związany z logistyką. Sytuacja w garnizonie Wicko była w trudna, ponieważ niemal cała infrastruktura wymagała olbrzymich i natychmiastowych nakładów. Kadra mieszkała w złych warunkach oraz była dowożona z sąsiednich garnizonów. Brak odpowiedniej rampy kolejowej w sposób znaczący podrażał oraz komplikował transport materiałów i środków. W tym czasie na stanie ELR WOP było osiem samolotów, trzy śmigłowce, 47 pojazdów mechanicznych różnych typów oraz dwie łodzie motorowe (Mikołajczyk 2008: 89).

Realizacja pomysłu nastąpiła we wrześniu 1970 roku. Zgodnie z zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego WP (nr 92/Org.) z 14.09.1970 roku, zarządzeniem Szefa Inspektoratu Obrony Terytorialnej (IOT) (nr 173/Org.) z 28.10.1970 roku oraz zarządzeniem Szefa WOP (nr 54/WOP) z 27.10.1970 roku ELR WOP w Wicku Morskim rozwiązano (do dnia 3.12.1970 roku). Jednocześnie zarządzeniem Szefa IOT (nr 0173/Org.) nakazano podporządkowanie jej pod względem wykorzystania operacyjnego Szefowi WOP Klucz Samolotów Rozpoznawczych WOP (KSR WOP), zorganizowanemu w składzie 28. Eskadry Ratowniczej Marynarki Wo-

²⁸ AMW, t. 116, Notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 roku, s. 1–7. „Lotnisko Wicko Morskie było obiektem poniemieckim. Znajdowało się około 2,5 km na wschód od Jarosławca i około 16 km na zachód od Ustki. Położone na obszarze wyżynnym wśród masywu leśnego, między morzem a jeziorem Wicko. Zasadniczo nie było używane z wyjątkiem nielicznych przypadków, kiedy lądowały na nim samoloty wojskowe. Lotnisko miało trzy betonowe pasy startowe umożliwiające start i lądowanie samolotów w sześciu dowolnych kierunkach, w zależności od kierunku wiatru. Pasy te miały następujące długości: 1200 m, 900 m, 800 m. Były połączone pasami manipulacyjnymi, które pozwalały na dowolne kołowanie samolotów. Istniały także trasy betonowe do jeziora umożliwiające wyciągnięcie z wody samolotów przystosowanych do wodowania (na specjalnych wózkach). Oceniano, że pasy startowe były w stanie dobrym, ale wymagały konserwacji, zwłaszcza na stykach płyt betonowych. Trawiasty teren między pasami wymagał uporządkowania. Na podejściu do lotniska nie było żadnych przeszkód. Bezpośrednio przy lotnisku znajdował się dużych rozmiarów hangar lotniczy o konstrukcji drewnianej z betonową płytą wybiegową. Hangar wymagał konserwacji. Mógł pomieścić około 60 samolotów. Przy hangarze znajdował się tej samej wysokości jednopiętrowy budynek murowany (na planie półkola). Jego przybudówka, w znacznej części oszklona, zwrócona frontem na lotnisko, była przeznaczona na stanowisko dowodzenia eskadry, służby ruchu, służby dyżurnej oraz centrum radiowego” (Goryński 1998: 30).

jennej bazującej w Darłowie. Czynność tę zlecono zastępcy Szefa WOP ds. morskich – dowódcy MBOP. Żołnierze służby zasadniczej z tej jednostki mieli przejść do jednostek wskazanych przez sztab MW, a kompleks koszarowy w Wicku Morskim miał być przekazany do Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Sprzęt lotniczy i wyposażenie lotniczo-techniczne rozformowanej eskadry przekazano zgodnie z wytycznymi do Dowództwa WL i Dowództwa MW (Bieniecki 2007: 128). Wraz z włączeniem lotnictwa WOP w struktury MW, zgodnie z „Zasadami operacyjnego wykorzystania KSR WOP 28. ER MW z 1970 r.”, stałym miejscem bazowania klucza było lotnisko w Darłowie, a czasowo lotnisko w Wicku Morskim²⁹. Pod względem decyzyjności KSR WOP podlegało pod dowódcę Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza stacjonującej w Gdańsku Nowy Port.

Na początku 1970 roku w skład dowództwa eskadry wchodziły następujące osoby:

- 1) kmdr ppor. pil. Stefan Matysiak (dowódca),
- 2) kmdr ppor. Tadeusz Grejman (zastępca dowódcy ds. politycznych),
- 3) kmdr ppor. pil. Zbigniew Dobużyński (Szef sztabu),
- 4) kmdr ppor. pil. Jerzy Kowalski (zastępca dowódcy ds. liniowych),
- 5) kpt. Adam Woźniak (zastępca dowódcy ds. inżynierskich)³⁰,
- 6) kmdr ppor. Józef Knapieński (zastępca dowódcy ds. zaopatrzenia).

Na początku lat 70. XX wieku szef oddziału operacyjno-szkoleniowego Szefostwa WOP opracował projekt zasad operacyjnego wykorzystania Klucza Samolotów Rozpoznawczych WOP, zorganizowanego w składzie 28. Eskadry Ratowniczej (ER) MW³¹ w Darłowie do zadań związanych z ochroną granicy morskiej (Ryc. 14)³². Zgodnie z zasadami zatwierdzonymi przez Szefa WOP i dowódcę MW operacyjne wykorzystanie klucza podporządkowano Szefowi WOP poprzez jego zastępcę ds. morskich (dowódcę MBOP). Załogi KSR wykonywały zadania w ochronie granicy mor-

²⁹ ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1841, t. 4, Zasady operacyjnego wykorzystania KSR WOP 28. ER MW z 1970 roku, s. 2–5.

³⁰ AMW, t. 120, sygn. nr 3961/91, t. 6, Rozkaz dowódcy MBOP nr 4 z 19.01.1970 roku w sprawie ukarania oficerów Dowództwa ELRWOP, s. 1–4.

³¹ W tym czasie darłowska eskadra dysponowała dwoma kluczami ratowniczymi mającymi na wyposażeniu pięć SM-2 i cztery Mi-2, jeden klucz śmigłowców do zwalczania okrętów podwodnych, cztery Mi-4ME i jeden Mi-4A oraz klucz samolotów rozpoznawczych z trzema An-2. Klucz ten został operacyjnie podporządkowany Szefowi WOP (Mikołajczyk 2008: 89).

³² AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 170, Zarządzenie Szefa WOP nr 54/WOP z 27.10.1970 roku w sprawie rozformowania ELRWOP, s. 1–2; Rozkaz dowódcy MW nr 50/Org. z 26.10.1970 roku w sprawie rozformowania ELRWOP i przekazania Pomorskiemu Okręgowi Wojskowemu WAK nr 2, s. 1; sygn. nr 3961/91, t. 1, Rozkaz dowódcy MBOP nr 90/Sztab. z 29.10.1970 roku w sprawie rozformowania ELR WOP.

skiej państwa w ramach przydzielonego na ten cel limitu. Samoloty wykorzystywano do:

- pełnienia dyżurów w ochronie granic,
- lotów na rozpoznanie określonych akwenów morza w celu wyjaśnienia sytuacji i zdarzeń tam zaistniałych,
- planowych i alarmowych lotów patrolowych w ochronie granicy morskiej oraz polskiej strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego,
- pościgów (wspólnie z okrętami MBOP) za jednostkami pływającymi, które naruszyły lub nielegalnie przekroczyły granicę morską,
- lotów usługowych i pasażerskich,
- lotów ćwiczebnych i treningowych związanych z powyższymi zadaniami.



Ryc. 14. Śmigłowce wykorzystywane w ochronie morskiej granicy państwowej
(źródło: ze zbiorów autora)

Ze względu na brak odpowiednich warunków w Darłowie, stałym miejscem bazowania samolotów KSR było lotnisko w Darłównku, a czasowym w Wicku Morskim³³. Obiekt lotniskowy w Wicku Morskim w końcu 1970 roku przekazano do dyspozycji Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Dla bazujących tam samolotów uzyskano w tymczasowe użytkowanie hangary oraz kilka niezbędnych budynków do obsługi i zabezpieczenia eksploatacji sprzętu. Jednocześnie wszystkie te budynki pozostały w dyspozycji 28. Eskadry Ratowniczej MW. Czas osiągnięcia pełnej gotowości bojowej do działań operacyjnych dla tego klucza określono na 1.04.1970 roku (Mikołajczyk 2008: 89).

³³ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 193, Zasady operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP 28. Eskadry Ratowniczej MW, s. 1–2.

W okresie jesienno-zimowym 1970/1971 oceniano, że w ramach współdziałania sił w ochronie granicy morskiej w dość znacznym stopniu angażowano samoloty KSR WOP. Wykonały one 125 lotów na zadania planowe i 12 lotów alarmowych na ogólną liczbę wylatanych 500 samolotogodzin³⁴.

Wykorzystanie KSR WOP z 28. ER MW przez MBOP na początku lat 70. ubiegłego wieku odbywało się na podstawie „Zasad operacyjnego wykorzystania Klucza Samolotów Rozpoznawczych WOP w ochronie granicy morskiej” oraz opracowywanych wspólnie z dowódcą eskadry miesięcznych planów lotów na rzecz WOP. W odniesieniu do potrzeb ochrony granicy morskiej liczbę lotów tych samolotów uznano za niewystarczającą. Decydowała o tym ograniczona liczba załóg przeszkolonych w lotach nad morzem. Zwracano uwagę, że trudności te będą szczególnie odczuwalne w razie konieczności prowadzenia pościgu i poszukiwań nad morzem³⁵.

Podczas jednej z akcji granicznych 24.07.1971 roku, związanej z ujęciem sprawców porwania motorówki WOP t. KR-70, do bezpośrednich działań zaangażowano dwa samoloty i dwa śmigłowce oraz kilkunastu pilotów i nawigatorów. W tych działaniach granicznych uczestniczyły następujące samoloty i śmigłowce:

Samolot An-2 – nr 316 (start godz. 12.30, lądowanie godz. 17.25) z załogą:

- 1) I pilot – kpt. pil. Józef Kuczmarski,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Krzysztof Kułaga,
- 3) mech. pokładowy – bosm. Henryk Kudłacz,
- 4) radiotelegrafista – bosm. Józef Cieślak.

Śmigłowiec Mi-4M – nr 2 (start godz. 13.35, lądowanie godz. 15.45) z załogą:

- 1) I pilot – kmdr ppor. pil. Alfred Podkański,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Stanisław Markowicz,
- 3) nawigator – kpt. nawig. Mieczysław Winiarczyk,
- 4) strzelcy – ppor. mar. Marian Gac, st. bosm. Ryszard Grzesiuk.

Śmigłowiec Mi-4M – nr 7 (start godz. 14.30, lądowanie godz. 16.40) z załogą:

- 1) I pilot – kpt. pil. Roman Abraszek,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Andrzej Podlasiewski,
- 3) nawigator – mł. chor. nawig. Stanisław Czarnecki.

³⁴ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 204, Materiały na posiedzenie Rady Wojskowej MBOP dotyczące wykonania zadań w ochronie granicy morskiej w okresie jesienno-zimowym 1970–1971 z 26.05.1971 roku, s. 6.

³⁵ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 203, Protokół z kontroli problemowej w MBOP przeprowadzonej w dniach 5–11.07.1971 roku z 5.07.1971 roku, s. 4–5.

Samolot An-2 – nr 320 (start godz. 15.34, lądowanie godz. 18.40) z załogą:

- 1) I pilot – kpt. Rene Kamoś,
- 2) II pilot – mł. chor. pil. Jan Jagielski,
- 3) mech. pokładowy – st. bosm. Józef Patejczuk,
- 4) radiotelegrafista – st. bosm. Stanisław Sypniewski³⁶.

W połowie lat 80. XX wieku, zgodnie z rozkazem dowódcy Morskiej Brygady Okrętów w sprawie ochrony morskiej granicy państwa, samoloty (śmigłowce) do służby granicznej przydzielał dowódca 16. Pułku Lotnictwa Specjalnego MW³⁷ z dyslokacją w Darłowie.

Podsumowanie

Wraz z rozwiązaniem Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza i Wojsk Ochrony Pogranicza 15.05.1991 roku zakończył się etap działalności pododdziałów lotnictwa w ochronie granicy morskiej w historii WOP. Jednym z ważniejszych elementów ochrony morskiej granicy państwowej były samoloty i śmigłowce Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego, a następnie Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP realizujących zadania w ramach patrolowania wybrzeża i rejonu morza terytorialnego. Patrole lotnicze ukierunkowano na identyfikację jednostek pływających ujawnionych przez system radiolokacyjny strażnic nadmorskich WOP, prowadzenie poszukiwań i pościgów za sprawcami nielegalnego przekroczenia morskiej granicy państwowej. Istotnym elementem służby SELR (ELR) WOP było wykonywanie zadań na rzecz pododdziałów granicznych, uczestniczenie w systemie ratownictwa na morzu oraz prekursorskie na ówczesne czasy użycie śmigłowca w roli latającego dźwigu. Działania SELR, a następnie ELR WOP w strukturach WOP w pełni realizowały stawiana zadania.

O likwidacji eskadry w głównej mierze zdecydowały znaczące braki kadrowe, wysokie koszty utrzymania oraz ewentualnego zakupu nowego i nowoczesnego sprzętu latającego. Eskadra WOP do końca 1970 roku, czyli do czasu włączenia jej w skład 28. Eskadry Ratowniczej Marynarki Wojennej bazującej w Darłowie, do ochrony morskiej granicy państwowej i działań szkoleniowych wykorzystywała następujące typy samolotów:

³⁶ ASG, Akta Oddziału Operacyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie z lotu rozpoznawczego w dniu 24.07.1971 roku, s. 1–3.

³⁷ AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 124, Rozkaz nr 03 dowódcy MBOP z 14.01.1986 roku w sprawie ochrony morskiej granicy państwowej w 1986 roku, s. 9.



Ryc. 15. Samolot typu CSS-13 podczas Międzynarodowego Pikniku Lotniczego „Góraszka” w 2009 r. (źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/CSS-13>)

Jak-12, An-2 i An-2M, Li-2, śmigłowce SM-1 oraz także (poza etatem) samoloty typu CSS-13 (Ryc. 15)³⁸.

Samoloty CSS-13, oprócz wojsk lotniczych, były używane w jednostkach lotniczych Marynarki Wojennej oraz Wojskach Ochrony Pogranicza. Dowództwo WOP wprowadziło je do patrolowania granicy państwa zarówno na odcinku morskim, jak i lądowym³⁹.

³⁸ CSS-13, producent WSK Okęcie PZL Mielec, typ: samolot wielozadaniowy, konstrukcja – dwupłat o konstrukcji mieszanej, podwozie klasyczne stalowe, załoga: 2 osoby, dane techniczne: napęd: 1 silnik gwiazdowy, 5-cylindrowy M-11D, moc 125 KM (92kW); wymiary – rozpiętość: 11,40 m, długość: 8,20 m, wysokość: 3,10 m, powierzchnia nośna: 33,15 m²; masa własna 770 kg, masa startowa: 1120 kg; osiągi: prędkość maks. 150 km/h, prędkość min. 70 km/h, prędkość wznoszenia 2,0 m/s; pułap 3000 m; zasięg 700 km. Pierwsze nowe samoloty, których użyto w lotnictwie polskim były skierowane do jednostek lotniczych i szkół wojskowych już w 1949 roku. W pierwszej połowie lat 50. XX wieku samoloty CSS-13 stanowiły podstawowy model w eskadrach i kluczach łącznikowych wojsk lotniczych. Stosowano wersje: łącznikową wyposażoną w podwójny układ sterowniczy, bombową ze wziernikiem w dolnym prawym skrzydle do namierzania celownikiem oraz z zamkami bombowymi pod płatem i umieszczonym na grzbiecie kadłuba, z tyłu za drugą kabiną na stojaku ruchomym lotniczym karabinem maszynowym. Oprócz wojsk lotniczych samoloty CSS-13 były używane w jednostkach lotniczych Marynarki Wojennej oraz w Wojskach Ochrony Pogranicza do patrolowania granicy państwa (Górski 1981; Kmiecik 1999; <https://pl.wikipedia.org/wiki/CSS-13> [dostęp: 19.01.2024]).

³⁹ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2277/126/CSS-13-CSS-S-132> [dostęp: 5.02.2024].

Bibliografia

Źródła archiwalne

- AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 roku.
- AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 114, Notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 roku.
- AMW, t. 38, Instrukcja o prowadzeniu śledzenia okrętów NATO z 30.06.1967 roku.
- AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 55/WOP z 10.07.1967 roku.
- AMW, t. 38, Zarządzenie Szefa WOP nr 85/WOP z 30.10.1967 roku.
- AMW, t. 43, Sprawozdanie operacyjne 6 Brygady Okrętów Pogranicza za kwiecień 1967 roku.
- AMW, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 roku.
- AMW, t. 56, Sprawozdanie półroczne dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. R. Mierzwińskiego z wyszkolenia bojowego eskadry.
- AMW, t. 79, Pismo dowódcy MBOP do Szefa WOP z 17.02.1968 roku.
- AMW, t. 120, sygn. nr 3961/91, t. 6, Rozkaz dowódcy MBOP nr 4 z 19.01.1970 r. w sprawie ukarania oficerów Dowództwa ELRWOP.
- AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3852/88, t. 40, Sprawozdanie operacyjne MBOP za IV kwartał 1981 r. z 31.12.1981 roku.
- AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 124, Rozkaz nr 03 dowódcy MBOP z 14.01.1986 r. w sprawie ochrony morskiej granicy państwowej w 1986 roku.
- ASG w Szczecinie, Akta Oddziału Operacyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie z lotu rozpoznawczego w dniu 24.07.1971 roku.
- ASG w Szczecinie, Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1841, t. 4, Zasady operacyjnego wykorzystania KSR WOP 28. ER MW z 1970 roku.
- ASG w Szczecinie, Akta Wydziału Organizacyjno-Ewidencyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 1836, t. 6, Schemat organizacyjny WOP z 7.08.1965 roku.
- ASG w Szczecinie, sygn. 1283/103.
- Kronika Bałtyckiej Brygady WOP.

Opracowania

- BIENIECKI I. 1999. Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza (1958–1970), *Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej* 4(1): 93–97, 7(2): 81–85.
- BIENIECKI I. 2007. Samoloty i śmigłowce Wojsk Ochrony Pogranicza w ochronie polskiej granicy morskiej w latach 1958–1991, *Słupskie Studia Historyczne* 13: 111–133.
- BIENIECKI I. 2015. *Wojska Ochrony Pogranicza w systemie ochrony i obrony granicy morskiej Polski w latach 1965–1991*, Słupsk: Akademia Pomorska w Słupsku.
- CAW: Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie, *Dział II*, t. 15.
- CHYLIŃSKI R. 2017. *Moja pasja lotnictwo. Życie i działalność Tadeusza Chylińskiego dla Polskiego Lotnictwa w świetle dokumentów*, t. 1, 2, Warszawa: Agencja Wydawnicza CB.
- DOMIŃCZAK H. 1985. *Zarys historii Wojsk Ochrony Pogranicza*, Warszawa: Zarząd Polityczny Wojsk Ochrony Pogranicza.
- GORYŃSKI G. 1998. Koncepcje wykorzystania lotnictwa do ochrony granicy morskiej Polski na przykładzie Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP, *Biuletyn Problemy Ochrony Granic CS SG w Kętrzynie* 7: 7–34.

- GÓRSKI T. 1981. *Zarys tradycji Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza*, Gdańsk: Morska Brygada Okrętów Pogranicza [druk wewnętrzny].
- KACZKOWSKI R. 1986. *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- KMIECIK T. 1999. *Polskie lotnictwo wojskowe w latach 1945–1962. Organizacja, szkolenie i problemy kadrowe*, Warszawa: Akademii Obrony Narodowej.
- KOZAK Z. 2011. Geneza i działalność Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP w latach 1958–1970, [w:] *Pomorze militarne*, cz. V: *Z dziejów militarnych Pomorza Zachodniego. Studia i materiały*, K. Rosiak, H. Walczak, A. Wojtaszak (red.), Szczecin: Wydawnictwo „Dokument” Oficyna Archiwum Państwowego w Szczecinie, Szczecińskie Towarzystwo „Pogranicze”, 111–132.
- KOZAK Z. 2017. Lotnictwo wojskowe na Pomorzu zachodnim w latach 1945–2015, [w:] *Pomorze militarne wokół zagadnień polityki i obronności na Pomorzu Zachodnim w polskim 70-leciu*, A. Aksamitowski, D. Faszcz (red.), Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo „Pogranicze” Instytut Politologii i Europeistyki Uniwersytetu Szczecińskiego, 139–160.
- MAJEWSKI A. 2013. *Szturmowcy z Gniazda Orląt Dęblin 1945–1956*, Dęblin: Gretz.
- MIKOŁAJCZYK M. 2008. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, *Lotnictwo. Magazyn Miłośników Lotnictwa Wojskowego, Cywilnego i Kosmonautyki* 5: 82–89.
- MORGAŁA A. 1977. *Polskie samoloty wojskowe 1939–1945*, Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- MORGAŁA A. 1981. *Polskie samoloty wojskowe 1945–1980*, Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.

Źródła internetowe

- <https://fotobabij.blogspot.com/2017/10/smigowiec-wielozadaniowy-sm-1-wsk-sm-1.html>
- <https://modeledo.pl/model-antonov-an-2w-colt-hobby-boss-81706>
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/CSS-13>
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/Flauta>,
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/Po-2>
- https://www.facebook.com/photo/?fbid=7014259048604411&set=gm.2483844298461422&id_orvanity=492407344271804
- <http://www.magnum-x.pl/>
- <https://www.magnum-x.pl/artykul/smiglowcemilwplw>
- <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2277/126/CSS-13-CSS-S-132>
- <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2344/126/pzl-an-2>

Selbständiges Flugzeuggeschwader des militärischen Küstenschutzes

Zusammenfassung

Die besprochenen Materialien sind die historische Quintessenz des Selbständigen Flugzengaufklärungseskaders des Küstenschutzes, ab 1968 Eskader der Aufklärung des Militärischen Küstenschutzes. Die Änderung ist gestützt auf weitschweifige Umfragen und historischen Dokumenten der Formation und einer kritischen Beurteilung der bisherigen Literatur, die das obige Thema betrifft. Die Geschichte des SELR ist verbunden mit der polnischen Ostseeküste, besonders mit dem mittleren Abschnitt und den Orten Wicko Morskie (Vitzerstrand) und Darłowo–Darlówko (Rügenwalde–Rügenwaldermünde). Der Autor nennt Probleme die mit dem Basieren der Eskader verbunden sind, auch mit der Abhängigkeit in den Strukturen des Resorts der inneren Angelegenheiten und der Verteidigung. Interessant ist die Geschichte der Ausrüstung des Flugapparates und der Flugkader. Die Einsätze der Flugkader an der staatlichen Seegrenze ist weithin dokumentiert. Die Bearbeitung der Geschichte des SELF WOP umfasst die Jahre seit Beginn der Einheit bis Ende 1970, 1958, das ist bis zur Eingliederung in die Rettungskader der Kriegsmarine in Darłówko.

Fundacja „Dziedzictwo” powstała w 1991 roku w Sławnie. Jej celem jest szeroko rozumiana ochrona zabytków archeologicznych ziemi sławieńskiej, a także ochrona krajobrazu kulturowego, którego częścią jest dziedzictwo archeologiczne. Działalność Fundacji polega na: finansowaniu i organizacyjnym wspieraniu badań naukowych, publikowaniu i upowszechnianiu wyników tych badań, wspomaganiu działalności konserwatorskiej, współpracy z władzami lokalnymi w aktywnej ochronie dziedzictwa kulturowego i włączaniu go w życie społeczne mieszkańców, prowadzeniu działalności popularyzującej zabytki oraz krajobraz kulturowy, a także uczestnictwo w procesie wychowania dzieci i młodzieży z naciskiem na kształtowanie świadomości historycznej i szacunku dla świadectw przeszłości.

Od 2002 roku Fundacja wydaje serię *Historia i kultura Ziemi Sławieńskiej*. Podejmuje w niej problematykę procesów historycznych, kulturowych i przyrodniczych kształtujących przeszłe i współczesne oblicze ziemi sławieńskiej. Wszystkie publikacje Fundacji „Dziedzictwo” dostępne są na stronie: www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

* * *

Fundacja „Dziedzictwo”
ul. Mielczarskiego 7/5, 76-100 Sławno
www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

ISBN: 978-83-971211-3-3

