



## Bat na przemytników

**Zbudowano je z myślą o podniebnych gigantach, a trafiły na pokład polskiego „bata” na przemytników. Słynny przedwojenny kuter pościgowy ORP „Batory” napędzany był potężnymi silnikami V12 produkowanymi przez fabrykę Maybacha.**

Alkohol, narkotyki, broń i sacharyna. Do tego handel ludźmi i przemyt w obie strony. Ceny towarów w Polsce i Wolnym Mieście Gdańsku znacznie się różniły. Utrzymanie 147 kilometrów dopiero co odzyskanego wybrzeża wymagało od międzywojennej Polski nie tylko zbudowania i utrzymania floty wojennej, ale także stworzenia mechanizmów oraz narzędzi umożliwiających skuteczną walkę ze szmuglem, który przynosił polskiemu skarbowi państwa wielomilionowe straty. Na przełomie lat 20. i 30. XX wieku największym problemem polskiego fiskusa był rozwinięty na skalę przemysłową i międzynarodową przemyt alkoholu. Rozkwit przemytniczych fortun, ulokowanych w większości w Gdyni, napędzała prohibicja (utrzymująca się do 1931 roku w Finlandii i do 1933 roku w USA). Mimo międzynarodowych konwencji i porozumień o współpracy policyjnej i celnej, spirytus przeciekał przez polskie granice i to w milionach litrów. Przemycali szwedzcy rybacy, małe statki, czyli tak zwane trampy i całkiem duże jednostki. Zaokrętowany, często za pomocą pomp gdyńskiej straży pożarnej, wysokoprocentowy alkohol trafiał na Bermudy i Bahamy a stamtąd do USA. Prawdziwą plagą były szybkie motorówki i stare ścigacze torpedowe, które z alkoholem kursowały do Skandynawii i na Litwę.

Takie jednostki, będące w większości własnością przemytniczej legendy Gdyni kapitana Zygmunta Tulei, rozwijały nawet 22–32 węzły, czyli prędkości, z którymi sprzęt polskich celników i pograniczników po prostu sobie nie radził. Nic dziwnego, że Straż Graniczna musiała szybko się „uzbroić”. Podjęto decyzję o budowie nowoczesnych jednostek pływających: kutra pościgowego i trzech motorówek patrolowych. Początkowo zakładano, że kuter wybuduje stocznia w Modlinie w kooperacji ze stoczniami włoskimi. Zagraniczny partner projektu zaproponował projekt płaskodennej jednostki, którą wyposażono w silniki pościgowe. Taki kadłub nie nadawał się jednak na Bałtyk, zaś silniki – mocne i szybkie, ale paliwożerne – nie spełniały założonej przez stronę polską niezbędnej ekonomiki eksploatacji. Na wysokości zadania stanął zespół inżynierów pod kierownictwem Aleksandra Potyrały, który stworzył 23-metrowy kadłub o nowatorskiej konstrukcji stalowo-duraluminiowej. Kuter uzbrojono w dwa karabiny maszynowe „Maxim” na uniwersalnych podstawach, żeby można z nich było korzystać również przy strzelaniu przeciwlotniczym oraz wyposażono w radiostację i bardzo mocny reflektor. W kadłubie przewidziano też specjalnie wzmocnione miejsce pod montaż działka.

### **Silniki ze sterowca**

W fabryce Maybacha we Friedrichshafen zamówiono dwa potężne, dwunastocylindrowe silniki o mocy 550 KM, które wyposażono w tzw. autorewers i sprzęgła. Silniki „Batorego” były jedną z odmian wielopaliwowych silników V-12, stosowanych między innymi w słynnym sterowcu LZ-127 „Graf Zeppelin”. Pięć motorów podniebnego olbrzyma (długość 236,6 m)

przystosowano do spalania zarówno paliwa ciekłego, jak i gazu. W przypadku okrętu taki zabieg nie był potrzebny.

Wystarczał im benzol – paskudna mieszanka węglowodorów uzyskiwana za pomocą specjalnej technologii z gazu w koksowniach i gazowniach. Największą zaletą benzolu było podnoszenie liczby oktanowej benzyn, stąd był on do lat 30. XX wieku istotnym dodatkiem do benzyn lotniczych i samochodowych. Często dodatkowo mieszano go też z alkoholem.

ORP „Batory” zabierał na pokład 1,4 tony tego paliwa umieszczonego w dwóch zbiornikach głównych i dwóch rezerwowych. Podstawowym silnikiem „marszowym” był trzeci – nieporównywalnie bardziej ekonomiczny – sześciocylindrowy silnik wysokoprężny Maybacha o mocy 175 KM, stosowany wtedy masowo przez koleje Deutsche Reichsbahn.

### **Ucieczka do Szwecji**

ORP „Batory” wszedł do służby 23 czerwca 1932 roku. Stacjonował na Helu, rozwijał maksymalną prędkość 24,3 węzła i w pierwszym okresie służby nosił banderę marynarki handlowej. Jego obecność na polskim wybrzeżu znacznie ograniczyła rozmiar przemytu. Duża moc silników Maybacha kapitalnie sprawdziła się 1 października 1939 roku, kiedy to zmobilizowany „Batory”, wcześniej transportujący rannych z walczącego Okcywia na Hel, przedarł się do Szwecji. Tam pozostał do 1945 roku. Po powrocie do kraju i kapitalnym remoncie nadal strzegł polskiej granicy morskiej, która teraz miała już 440 km długości. W 1954 roku, podczas kolejnego remontu, pożegnano wysłużone ponad 20-letnią pracą silniki Maybacha, a pięć lat później jednostkę skreślono

z listy floty Wojsk Ochrony Pogranicza. Przez kilka kolejnych lat „Batory” tułał się po Wiśle i Zalewie Zegrzyńskim jako jednostka szkolna, aby ugrzęźnąć w porcie na Żeraniu. Tam oczekiwał na złomowanie i tam też zatonął. Wtedy wydarzył się cud. Za sprawą oficerów weteranów ponownie trafił do Marynarki Wojennej. Zabrano go na Hel i wmurowano jako pomnik na nabrzeżu bazy 9. Flotylli Obrony Wybrzeża. Trzy lata po jej likwidacji zabytkowy okręt trafił do Muzeum Marynarki Wojennej. Wyremontowany jest teraz gwiazdą ekspozycji plenerowej muzeum. Kto wie? Może gdzieś i kiedyś uda się odnaleźć choćby bloki pasujących do niego silników?

Bartosz Gondek – historyk, dziennikarz motoryzacyjny