



Ireneusz Bieniecki, Izabela Szkurłat¹

Charakterystyka jednostek pływających Flotyli Pińskiej Polskiej Marynarki Wojennej i możliwości ich wykorzystania

Streszczenie

Flotylnie Rzeczne powstały u progu II Rzeczypospolitej, do roku 1939 przetrwała jednak tylko jedna z nich. Obie formacje (Flotylla Pińska i Wiślana) były jednostkami wojskowymi przeznaczonymi do prowadzenia działań na wodach śródlądowych. W okresie dwudziestu lat istnienia Flotyli Pińskiej Marynarki Wojennej została znacznie rozbudowana i tuż przed wybuchem wojny dysponowała licznymi pododdziałami i służbami, w tym m.in.: własnym portem wojennym (w Pińsku), Warsztatami Portowymi Marynarki Wojennej (w Pińsku), oddziałem łączności, służbą inżynieryjno-saperską, Eskadrą Lotnictwa Rzecznego, Szkołą Specjalistów Rzecznych oraz szeregiem jednostek pływających. W skład tych ostatnich wchodziły bojowe jednostki pływające różnych typów, jak i pomocnicze jednostki pływające.

Narodzinom Flotyli Pińskiej, tak jak i Flocie (morskiej), towarzyszyły w II Rzeczypospolitej sentymenty społeczne. Pomimo wzbogacenia się jej stanu posiadania o kilka stosunkowo nowoczesnych jednostek pływających nadal jako całość pozostawała formacją archaiczną i w ocenie wielu osób nie nadawała się do działań na współczesnym polu walki. Ostatecznym sprawdzianem jej możliwości był marginalny udział w kampanii wrześniowej 1939 r. Podczas działań w roku 1939, pomimo bohaterstwa walczących marynarzy i sporadycznych sukcesów, ujawniła swoją niewielką przydatność bojową.

W artykule zaprezentowano podstawowe typy śródlądowych wojennych jednostek pływających wykorzystywanych we Flotyli Pińskiej Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej w latach 1919–1939. Ponadto scharakteryzowano wybrane konstrukcje jednostek rzecznych i ich podstawowe parametry. Przedstawiono też uwarunkowania i możliwości wykorzystania jednostek pływających w działaniach bojowych na Polesiu.

Słowa kluczowe: Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej na Polesiu, jednostki pływające Flotyli Rzeczonej, okręty polskiej Flotyli Rzeczonej na Polesiu

¹ Dr Ireneusz Bieniecki, Instytut Bezpieczeństwa Narodowego Wydziału Nauk o Zarządzaniu i Bezpieczeństwie Akademii Pomorskiej w Słupsku, 80-175 Gdańsk, ul. Cyprysowa 12, e-mail: bieniecki.ireneusz@vp.pl; dr Izabela Szkurłat, Instytut Bezpieczeństwa Narodowego Wydziału Nauk o Zarządzaniu i Bezpieczeństwie Akademii Pomorskiej w Słupsku, e-mail: izabela.szkurlat@apsl.edu.pl

Wstęp

U progu Drugiej Rzeczypospolitej w ramach nowo utworzonej formacji Marynarki Wojennej (MW) powstały Flotylle Rieczne. W okresie dwudziestolecia międzywojennego formacja ta ukształtowała swoją organizację, podległe sobie służby i jednostki, wśród których Flotylla Pińska stanowiła drugą co do wielkości po flocie morskiej liczącą się siłę (Bieniecki 2005: 1–302).

Flotylle Wiślana i Pińska były jednostkami wojskowymi przeznaczonymi do prowadzenia działań na wodach śródlądowych. Pierwsza z nich funkcjonowała od 23 grudnia 1918 r. do jesieni 1925 r., natomiast druga od 19 kwietnia 1919 r. do 29 września 1939 r. Flotylla Rieczna MW w Pińsku służyła przez dwie dekady, a kłeska militarna Polski we wrześniu 1939 r. zdecydowała bezpowrotnie o jej likwidacji. Do roku 1939 Flotylla Pińska została zorganizowana oraz otrzymała do działań bojowych środki w postaci różnego rodzaju śródlądowych jednostek pływających.

1. Typy śródlądowych wojennych jednostek pływających Flotylli Pińskiej Marynarki Wojennej

W okresie międzywojennym jednostki pływające we flotyllach rzecznych klasyfikowano wg następujących kategorii:

Monitory – największe obiekty pływające po wodach śródlądowych. Na nich spoczywał ciężar walki z siłami głównymi nieprzyjaciela na rzekach i łądzie. Posiadały silne opancerzenie. Były uzbrojone w artylerię dużego kalibru oraz broń maszynową.

Statki pancerne – jednostki służące do przeprowadzania operacji na wodach płytkich i prowadzenia walki z oddziałami lądowymi. Mogły wykonywać akcje wywiadowcze oraz zabezpieczać transporty na rzekach. W skład uzbrojenia statków pancernych wchodziła artyleria średniego kalibru. Jednostki te były słabo opancerzone.

Tralowce – jednostki specjalistyczne o mniejszych wymiarach służące do stawiania i wyławiania min, a także likwidowania innych przeszkód na rzekach. Były wyposażone w sprzęt specjalistyczny niezbędny do wykonywania zadań. Ich uzbrojenie składało się z broni ręcznej i maszynowej oraz min.

Motorówki uzbrojone i ślizgacze (hydroglisery) – najmniejsze jednostki pływające flotylli rzecznych. Podstawowe ich zadania sprowadzały

się do wykonywania rozpoznania, ochrony większych jednostek, konwojowania, a także wypadów i pełnienia funkcji łącznikowych. Ich głównym atutem była stosunkowo duża prędkość. Posiadały słabe opancerzenie. Uzbrojone były w broń ręczną i maszynową. Dzięki małemu zanurzeniu dysponowały największymi możliwościami pływania.

Pomocnicze jednostki pływające – różnego rodzaju jednostki pływające, w tym: statki sztabowe, sanitarne, holowniki, statki obrony przeciwlotniczej, warsztaty pływające, barki służące do transportowania żywności, paliwa, amunicji i żołnierzy.

Na wypadek działań wojennych przewidywano też znaczną rozbudowę jednostek rzecznych, głównie przez rekwizycję statków, barek i motorówek od osób cywilnych i instytucji, z przeznaczeniem zasadniczo do zadań transportowych, a po odpowiednim uzbrojeniu również do prowadzenia działań o charakterze bojowym (Akta MW, t. 27, Plan... w latach 1920–1929: 3, 5–6; Boreyko 1926: 10; *Marynarka Wojenna...* 1961: 129).

W odniesieniu do wykorzystania jednostek pływających na Polesiu (pod koniec lat 20. XX w.) oceniano, że największą rolę bojową mogą odegrać monitory jako główna siła oraz uzbrojone motorówki spełniające funkcje pomocnicze (wywiad i łączność).

Na konstrukcję jednostek pływających używanych we Flotylli Pińskiej i ich charakterystykę rzutowały głównie warunki nawigacyjne na rzekach Polesia. Na początku lat 30. największe jednostki pływające flotylli miały zanurzenie od 0,90 do 0,35 m, które w praktyce uniemożliwiało im przepłynięcie w każdych warunkach Kanału Królewskiego. Tym samym ich relokacja drogą wodną na inne rzeki była niemożliwa (Akta GISZ, t. 1926, Pismo oficera... z 21.05.1931 r.: 1).

Tabela 1. Maksymalne zanurzenie jednostek pływających Flotylli Pińskiej w 1931 r.

Table 1. The maximum draught of vessels the Pinsk Flotilla in 1931 year

Typ jednostki pływającej	Maksymalne zanurzenie (w m)
Monitory t. „Warszawa”	0,90
Statki parowe	0,85
Kutry ciężkie (ze śrubą)	0,75
Kutry lekkie (ze śrubą)	0,65
Monitory t. „Kraków”	0,45
Trałowce	0,35

Źródło: Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie, Akta GISZ, t. 1926, Pismo oficera flagowego flotylli do dowódcy OK IX z 21.05.1931 r.

2. Charakterystyka wybranych jednostek pływających Flotylli Pińskiej

Z chwilą powstania Flotylli Pińskiej do wymagań wojskowych przystosowano cywilne jednostki, które w tym czasie pływały po rzekach Polesia i innych akwenach. Adaptację tego typu obiektów pływających realizowano już w czasie wojny Polski z Rosją Radziecką (Taube 1937: 58–59). W późniejszych latach wybudowano nowe jednostki pływające, niektóre z nich zaprezentowano poniżej.

Monitory „gdańskie”

Koncepcja budowy monitorów rzecznych dla odrodzonej Marynarki Wojennej powstała w połowie 1919 r. W tym czasie Departament Spraw Morskich (DSM) zamierzał znacznie rozbudować flotyllę rzeczne, m.in. poprzez uzupełnienie ich pełnowartościowymi jednostkami bojowymi, tzn. monitorami. Jednostki te miały cechować następujące parametry: wyporność 110 ton (126,5 ppw.), uzbrojenie 2 działa kal. 88 mm i 5 cekaemów, opancerzenie 12–14 mm, prędkość 10 węzłów (18,5 km/godz.), napęd – 3 silniki czterocylindrowe Maybach (wg innych danych Daimler) o mocy po 60 KM, które napędzały 3 śruby, wymiary 34,5 x 5,05 x 0,75 m.

Zbudowane monitory weszły w skład I dywizjonu Flotylli Wiślanej, a ORP „Warszawa” został jednostką flagową. W maju 1922 r. ORP „Mozyrz” i ORP „Warszawa” skierowano do Pińska, a w lipcu 1923 r. monitor „Mozyrz” otrzymał nową nazwę – „Toruń”. Latem 1923 i 1924 r. wszystkie cztery monitory, wraz z grupą motorówek, przepłynęły Wisłą do Gdańska, gdzie na wodach Zatoki Gdańskiej uczestniczyły w ostrych strzelaniach. Z chwilą rozwiązania Flotylli Wiślanej (jesienią 1925 r.) monitory „Pińsk” i „Horodyszczce” powróciły z Torunia do Modlina, a następnie wiosną 1926 r. przepłynęły do Pińska (Kuligiewicz 1972: 38–39).

Jednym z głównych problemów monitorów było ich uzbrojenie, a szczególnie artyleria główna. Kwestię przebrożenia monitorów gdańskich (ze względu na nie najlepszy stan techniczny artylerii) rozważano już na początku lat 20. Pierwotnie były one uzbrojone w dwa stare działa włoskie kal. 105 mm, które zamierzano zastąpić jedną haubicą kal. 105 mm oraz dwiema armatami francuskimi kal. 75 mm wz. 97 (Akta KMW, t. 576, Pismo dowódcy... z 4.10.1924 r.: 1).

Niesprzyjające warunki nawigacyjne na rzekach Polesia oraz okresowo niskie stany wody sprawiły, że zaczęto poszukiwać rozwiązań,

które pozwoliłyby na pływanie największych jednostek flotylli (o największym zanurzeniu) o każdej porze roku. Rozwiązania te zmierzały w dwóch kierunkach: zmniejszenia zanurzenia i obniżenia spiętrzenia wody na określonym odcinku rzeki (Akta KMW, t. 576, Pismo... z 12.03.1936 r.: 1). Doświadczenia w tym zakresie przeprowadzono w kampanii 1935 r. Monitor „Warszawa” (kotwiczący na stojącej wodzie w porcie oraz na jeziorze koło Nyrczy) wyposażono w 6 pływaków napełnionych wodą (po 3 z każdej burty). Po napełnieniu pływaków wodą przymocowano je do burt jednostki. Z chwilą wypompowania wody pływaki spowodowały podniesienie burt o 0,16 m (zanurzenie rufy zmniejszyło się z 0,80 do 0,64 m). Prace z pływakami na monitorze „Warszawa” kontynuowano w roku następnym (1936). W czerwcu poziom wody na rzekach był wyjątkowo niski, a mielizny utrudniały pływanie jednostek o największym zanurzeniu. Opóźniało to znacznie przemieszczanie się flotylli i utrudniało ćwiczenia. Jedynym rozwiązaniem w tej sytuacji było zmniejszenie zapasu paliwa (o połowę) i całkowite rozbrojenie jednostki (co w warunkach bojowych było nie do zaakceptowania). Zastosowanie pływaków do monitora „Warszawa” przy niskim stanie wody i zmniejszenie zapasu paliwa ograniczało zanurzenie jednostki nawet o ok. 0,60 m. Umożliwiło to przepłynięcie mielizn, na których osiadały inne jednostki. W związku z pozytywnymi wynikami tych prób dowódca flotylli zwrócił się z prośbą do szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) o wyrażenie zgody na budowę kolejnych pływaków (po wprowadzeniu pewnych udoskonaleń) dla pozostałych monitorów (Akta KMW, t. 576, Pismo... z 5.07.1936 r.: 1). W latach 1936–1938 wybudowano cztery komplety trójczłonowych pływaków przyczepianych do burt monitorów. Powodowały one zmniejszenie zanurzenia do 0,60–0,64 m. Dzięki nim jednostki mogły się łatwiej poruszać przy niskim stanie wody, jednak ich prędkość pływania zmniejszyła się z 13,5 do 10,5 km/godz.

W latach 1934–1936 przebudowano monitor ORP „Toruń”. Otrzymał on nową artylerię główną. Zamiast dotychczasowych dwóch dział 75 mm i haubicy 100 mm zamontowano trzy działa 75 mm (1x2 i 1x1). Wieżę dowódcy zastąpiono dużą kazamatą bojową, na której ustawiono dalmierz, dwie wieżyczki cekaemów oraz reflektor. W bokach kazamaty wykonano jarzma dwóch kolejnych karabinów maszynowych. Zlikwidowano też wieżyczki pokładowe. Dotychczasowy pancierz zastąpiono nowym, o grubości 8 mm, ze stali chromowo-niklowej. Zamiast dotychczasowych trzech silników czterocylindrowych Maybach (60 KM) wmontowano dwa silniki sześciocylindrowe Glennifer (o mocy 100 KM każdy). Zmniejszono również liczbę śrub napędowych z 3 do 2. Na pod-

stawie doświadczeń z przebudowy ORP „Toruń” w późniejszym okresie (w latach 1938–1939) przebrojono i przebudowano również ORP „Pińsk”, a w 1938 r. podobne prace rozpoczęto na ORP „Warszawa”. Najpóźniej, bo dopiero w sierpniu 1939 r., przebrojono monitor ORP „Horodyszcze”. Po przebudowie tych jednostek zwiększyła się liczba członków załogi z 34 do 41–44 (sygn. nr 2409 i 2411, Działoczyni...: 3–4; Kuligiewicz 1972).

We wrześniu 1939 r. monitory gdańskie pozostały na wodach Polesia. W pierwszym tygodniu działań wojennych ORP „Warszawa” wszedł na mieliznę, a podejmowane próby ściągnięcia jednostki zakończyły się niepowodzeniem. 18 września na monitorach otwarto zawory denne. Załogi z zatopionych jednostek wzięły następnie udział w walkach SGO „Polesie” gen. Franciszka Kleeberga (Kuligiewicz 1972: 38–39; Soroka 1984: 24; Filipowicz 1985: 81–82).

Monitory „krakowskie”

Pierwsze próby budowy rzecznych okrętów wojennych w niepodległej Polsce DSM podejmował w latach 1919–1921. Ze względu jednak na niewielkie zaplecze techniczne i brak specjalistów w tej dziedzinie zakończyły się one niepowodzeniem. Opracowano wówczas trzy projekty monitorów rzecznych, z których jeden (tzw. „B”) stał się podstawą realizacji czterech późniejszych jednostek typu „Warszawa”, zamówionych w stoczni gdańskiej (Kuligiewicz 1972: 38). Ukończony w kwietniu 1923 r. pod kierownictwem kmdr. por. inż. Mariana Sasinowskiego nowy projekt jednostki typu „1923” zawierał istotny element konstrukcyjny z poprzedniego projektu typu „Z”, a mianowicie dwudziałową wieżę armatnią 75 mm, tworzącą rodzaj pierścienia, w środku którego znajdowała się wysuwana wieżyczka dowódcy. Tego typu rozwiązanie pozwalało na prowadzenie strzelań w płaszczyźnie poziomej o sektorze ostrzału 360° (przy złożonych masztach). Natomiast z drugiego projektu „C” przejęto układ napędowy oparty na śrubach umieszczonych w tzw. tunelach bezpowietrznych (co pozytywnie wpływało na sprawność śrub napędowych).

31 grudnia 1923 r. w Warszawie podpisano umowę dotyczącą budowy dwóch monitorów rzecznych typu „1923”. KMW reprezentowali wiceadmirał Kazimierz Porębski oraz gen. bryg. Tadeusz Bobrowski. Budowę zlecono Polskim Fabrykom Maszyn i Wagonów L. Zieleniewskiego Sp. Akc. z Krakowa. Dostawca zobowiązywał się do wybudowania w swoich warsztatach w Krakowie dwóch monitorów typu „1923”.

Ich parametry miały być następujące: długość całkowita 35 m, największa szer. 6 m, zanurzenie przy normalnym załadowaniu jednostki 0,41 m, wyporność 68,5 t, prędkość ok. 15 km/godz. Załogę miało stanowić 29 ludzi (w tym dwóch oficerów). Uzbrojenie monitora miało się składać z 2 armat trzycalowych, 1 haubicy 105 mm oraz 4 karabinów maszynowych. Napęd miały zapewnić 2 silniki dieslowskie o mocy 60 KM każdy (zbiorniki paliwa miały mieścić 2 600 kg ropy na każdej jednostce). Wyposażenie monitora miały stanowić agregat z prądnicą oraz radiostacja i akumulatory. Cena jednego monitora miała wynosić 278 555 zł. (Akta KMW, t. 573, Umowa... z 31.12.1923 r.: 1). Z powodu dodatkowych prac pierwotną cenę każdego okrętu podwyższono o 26 400 zł (tamże, Dodatkowa umowa... z 4.10.1926 r.: 1).

Ostatecznie monitory otrzymały nazwy „Kraków” i „Wilno”, a ich charakterystyka była następująca: wyporność 70,3 t, długość całkowita 35 m, szerokość 6,0 m, zanurzenie 0,39 m. Uzbrojenie jednostki składało się z 2 dział 75 mm Schneidera wz. 97, które umieszczono w pancernej wieży obrotowej wyposażonej w peryskop (zapas 400 pocisków), oraz jednej haubicy typu austriackiego 100 mm wz. 14 umieszczonej także w pancernej wieży obrotowej z peryskopem (zapas 140 pocisków) i 4 cekaemów 7,9 mm typu „Maxim 08” (z zapasem 2500 sztuk amunicji na karabin). Trzy cekaemy zainstalowano w wieżach, natomiast czwarty mógł być mocowany na stanowisku obserwacyjnym, na przednim maszcie. Monitory przystosowano do stawiania min rzecznych, do tego celu służyła specjalna pochylnia na rufie.

Pancerz wykonany ze stali RST chronił wieżę dowódcy, wieże artyleryjskie i cekaemów (grubość 5 i 8 mm), a także pokład nad maszynownią (5 mm). Burty chronił pas pancerny (o grubości 6 mm), który sięgał 0,20 m poniżej linii wodnej. W końcu lat 20. jednostki te otrzymały pancerne stanowiska obserwacyjne na przednim maszcie, które wyposażono w lunetę nożycową. Napęd zapewniały dwa silniki sześciocylin-drowe „Perkun-Kromhout 4/XX” (diesel z głowicą żarową) o mocy 60 KM każdy, pracujące na oleju gazowym. Dwie śruby napędowe umieszczono w tunelach bezpowietrznych. Normalny zapas paliwa wynosił 1600 kg, natomiast maksymalny 3500 kg. Jednostki miały zasięg pływania do 600 km (72 godz.). Załoga składała się z 29 ludzi. Istniała możliwość dodatkowego zaokrętowania 12 osób. Monitory były wyposażone w agregat, radiostację i reflektor o średnicy 0,40 m (Kuligiewicz 1974: 38).

Z dniem 15 października 1926 r. monitory „Kraków” i „Wilno” wcielono oficjalnie do Flotyli Pińskiej (Rozkazy szefa KMW, t. 6, Rozkaz... z 27.11.1926 r.). Dwa tygodnie później, 31 października 1926 r., w Warszawie przy nabrzeżu kościuszkowskim powyżej mostu Kierbe-

dzia odbyła się uroczystość poświęcenia tych dwóch nowych monitorów, w której uczestniczył Prezydent Rzeczypospolitej (*Pierwsze statki...* 1926, nr 11: 12; oraz *Pierwsze statki...* 1926, nr 12: 16). Rozkazem z 18 stycznia 1927 r. zatwierdzono etat załogi monitora typu „Kraków”, który obowiązywał od 15 października 1926 r. W skład załogi wchodziło 28 osób, w tym 3 oficerów.

Do wiosny 1927 r. oba monitory stacjonowały w Modlinie jako jednostki wydzielone Flotylli Pińskiej. Po powrocie do Pińska weszły w skład I dywizjonu. Oficjalnie sklasyfikowano je jako monitory typu „Kraków”, natomiast potocznie nazywane były monitorami „krakowskimi”. W latach 30. jednostki te zmodernizowano i przebrojono, przez co zmieniła się znacznie ich charakterystyka. Ok. 1932 r. zdjęto z nich działa 75 mm i zastąpiono haubicami 100 mm. Na każdym monitorze znajdowały się teraz trzy jednakowe haubice. Należy sądzić, że były to haubice nowszej generacji wz. 14/19 P (sygn. nr 2528 i 2527, 1934: 2). W 1936 r. wyporność monitorów typu „Kraków” określono na 90 t przy zapasie paliwa wystarczającym na 93 godz. pływania. Tym sposobem wyporność tych jednostek z pełnym wyposażeniem wzrosłaby o 33% przy zanurzeniu 0,5 m. Dwa lata później (w 1938 r.) kolejna modernizacja monitorów objęła przebudowę wież działowych, komór amunicyjnych i wymianę silników. Na ten cel przeznaczono kwotę 145 000 zł. Inną kwestią była niewłaściwa obrona przeciwlotnicza monitorów typu „Kraków”. Takie uzbrojenie jednostki otrzymały dopiero w 1939 r. Wtedy to na pomoście dobudowanym do wieżyczki dowódcy ustawiono dwulufowe enkaemy t. Hotchkissa kal. 13,2 mm (2 lub 3 szt.). Stopniowo zwiększano też wielkość załogi (do 40 osób w 1939 r.).

W 1939 r. monitory „krakowskie” ORP „Kraków” i ORP „Wilno” zatopiono na wodach Polesia. Załogi tych jednostek wzięły udział w dalszych walkach na Polesiu (Kuligiewicz 1974: 38).

Trałowce rzeczne

W okresie I wojny światowej stosowano na szeroką skalę nowe środki walki, a wśród nich również miny rzeczne oraz jednostki pływające wykorzystywane do ich zwalczania – trałowce rzeczne. W polskich flotyllach rzecznych po odzyskaniu niepodległości początkowo nie dysponowano takim specjalistycznym sprzętem. Zamiast niego używano różnych środków improwizowanych. Do trałowania stosowano liny stalowe zaopatrzone w pływak umożliwiający regulowanie zanurzenia. Liny takie przeciągano przy pomocy ludzi maszerujących wzdłuż obu brzegów rzeki.

Celem zniszczenia min na rzekach stosowano początkowo również obiekty pływające, które spuszczano z nurtem rzeki. W odpowiednim położeniu utrzymywano je przy pomocy lin połączonych z motorówkami. Oczywiście w przypadku uderzenia w minę taki obiekt ulegał całkowitemu lub częściowemu zniszczeniu. W charakterze środka samoobrony przed minami na jednostkach bojowych używano prowizorycznych trałów dziobowych (tzw. fortrałów).

Seryjną produkcję pierwszych min rzecznych typu „Rybka” podjęto w Polsce już na początku lat 20. Również organizacja flotylli rzecznej z 1922 r. przewidywała służbę saperską w postaci dwóch uzbrojonych statków minowych oraz oddziału minowego (Kuligiewicz 1974: nr 2–3, 38; Kuligiewicz, *Trzy razy „T”...*; Filipowicz 1985: 79–80). Natomiast jednostki pływające przeznaczone do tego typu działań bojowych pojawiły się po kilku latach. Dopiero w roku 1927 we Flotylli Pińskiej utworzono tzw. grupę motorówek trałowych, w skład której weszło pięć jednostek pływających.

Te pierwsze trałowce były starymi konstrukcjami drewnianymi najróżniejszych typów, które przystosowano do wykonywania nowych zadań. Część tych jednostek pochodziła z rozwiązanej wcześniej Flotylli Wiślanej: „T 4” (były „Nr 7”) i „T 5” (były „Nr 10”). Jeszcze inne służyły we Flotylli Pińskiej: „T 3” (były „Nr 8”) i „T 2” (były „Nr 6”). Natomiast pochodzenie jednostki oznakowanej jako „T 1” było nieznanne. Najprawdopodobniej mógł to być tzw. składak, w którym wykorzystano stary kadłub z nowym silnikiem i wyposażeniem. Mieczysław Kuligiewicz przypuszcza, że jednostki te mogły pełnić służbę w charakterze trałowców nieco wcześniej (pod starym oznakowaniem), natomiast zarządzenie szefa KMW z 23 kwietnia 1927 r. sankcjonowało tylko istniejący stan rzeczy. Pierwsze trałowce traktowano jako jednostki ćwiczebne, na których przeszkolono grupy marynarzy w tej specjalności (głównie w zakresie obsługi trałów Szulca). Część z tych trałowców nie przeszła w składzie wspomnianego pododdziału nawet roku.

W 1927 r. do służby we Flotylli Pińskiej włączono pierwszy z serii czterech nowych trałowców bocznokołowych. Jednostkę tę oznakowano jako „T 1”. Jednocześnie rozpoczęto wycofywanie ze służby starych jednostek drewnianych, a na ich miejsce wprowadzono nowe trałowce, które dziedziczyły po nich stare oznaczenia („T 1” – „T 4”). Tylko motorówka „T 5”, którą wycofano w 1928 r., przez wiele lat nie miała swojego następcy. Nowe trałowce typu „T 1”, inaczej zwane kutrami trałowymi, zaprojektowano i wykonano w warsztatach MW w Pińsku w latach 1927–1930. Były to jednostki płaskodenne, o niewielkich wymiarach i małym zanurzeniu. Ich układ napędowy składał się z silnika

spalinowego oraz dwóch (bocznych) kół łopatkowych. Takie rozwiązanie napędu pozwalało tym jednostkom na swobodne poruszanie się nawet w bardzo płytkich miejscach, niedostępnych dla innych łodzi. Koła napędowe miały konstrukcję mieszaną, stalowo-drewnianą, co w przypadku uderzenia w przeszkodę wodną powodowało tylko uszkodzenie drewnianych łopatek natomiast metalowe koła pozostawały nietknięte. Jednostki te wyposażono w trały Szulca, którymi sterowano z pokładu. Pozwalało to na zmianę szerokości trałowanego sektora rzeki w czasie pływania.

Charakterystyka tych jednostek przedstawiała się następująco: wyporność 4,8 t, długość 9 m, szerokość bez tamborów 2,2 m, zanurzenie 0,25 m. Uzbrojenie (które z reguły chowano w czasie ćwiczeń z trałami) składało się z 1 cekaemu typu „Maxim 08”, kal. 7,9 mm, na podstawie typu rzeczego. Broń ta była wyposażona w pancerną tarczę ochronną (wg innych danych jednostki te dysponowały uzbrojeniem w postaci dwóch erkaemów). W skład układu napędowego wchodził silnik gaźnikowy o czterech cylindrach typu „Praha L” i mocy 20 KM, który pracował na mieszance BSB (benzol-spirytus-benzyna). Napędzał on, za pomocą przekładni, dwa boczne koła łopatkowe, co pozwalało na uzyskanie prędkości do 12 km/godz. Zapas paliwa umożliwiał ciągle pływanie przez 23 godz. Skład załogi każdej jednostki stanowiło 5 osób (Kuliiewicz 1974: 38).

Początkowo trałowce „T 1” – „T 4” wchodziły w skład grupy sztabowej Flotylli Pińskiej, gdzie tworzyły tzw. grupę „T” (trałowców zwanych wówczas traulerami). Z chwilą rozpoczęcia służby przez krypę minowo-gazową „K 5” w 1932 r., którą następnie przemianowano na statek minowo-gazowy „Mąta”, grupa „T” została przemianowana na grupę minowo-gazową. Pododdział ten występował w składzie dywizjonu sztabowego Flotylli Pińskiej. W 1934 r. trałowce typu „T 1” wyposażono w nowe silniki (takiego typu jak posiadane dotychczas), które zakupiono w Czechosłowacji.

Pomimo zaprzestania budowy dalszych trałowców tego typu (piątego i szóstego) możliwość zwiększenia liczby takich jednostek nadal brano pod uwagę. Projekt rzecznych trałowców bojowych opracowało biuro konstrukcyjne warsztatów w Pińsku w latach 1934–1935. Miały to być jednostki o charakterystycznej niskiej sylwetce oraz całkowicie spawanym i stosunkowo dobrze opancerzonym kadłubie. Ze względu na to, iż we flotylli znajdowały się nadal w użyciu miny rzeczne typu „Rybka”, których po postawieniu nie można było rozbroić, a tylko detonować, nowe jednostki zamierzano wyposażać w umieszczony na dziobie trał belkowy (tzw. fortrał). Składał się on z dwóch drewnianych belek o dłu-

gości ok. 10 m, na których rozciągnano linki mające spowodować wybuch. Z chwilą zdetonowania miny trałowce przy pomocy specjalnego urządzenia zrzucały uszkodzony fortrał. Po włączeniu biegu „cała wstecz” wycofywały się z terenu. Trałowce bojowe, które nazywano również opancerzonymi, miały na swoim wyposażeniu trały Szulca i żaroodporne pojemniki na dziobie i rufie, w których umieszczano środki dymotwórcze.

Jakkolwiek projekt z 1935 r. pierwotnie nie przewidywał uzbrojenia dla tych jednostek, ostatecznie otrzymały one wieżyczki typu „Ursus” wraz z działkiem czołgowym kal. 37 mm i przeciwlotniczy cekaem. Według wstępnych obliczeń wyporność tych jednostek miała wynosić 8,33 t przy zanurzeniu 0,33 m. Początkowo rozważano możliwość zastosowania do nich silnika polskiej konstrukcji (inż. Kręglewskiego), jednak ostatecznie w grudniu 1934 r. zamówiono dla trałowców w Wielkiej Brytanii silniki wysokoprężne typu Ailsa Craig o mocy 48/72 KM. Jako pędniki zamierzano wykorzystać śruby nastawne. Ponieważ takowych wówczas w Polsce nie produkowano, zwrócono się w tej sprawie o konsultację i dostawę do niemieckiej firmy Theodor Ueise.

Zamówienie na budowę trzech trałowców opancerzonych warsztaty w Pińsku otrzymały 27 kwietnia 1935 r. Zamierzano je wybudować w szybkim tempie, zgłaszając jednostki kolejno do prób odbiorczych (co miesiąc począwszy od 20 lipca 1935 r.). Oceniano, iż koszt budowy każdej jednostki wyniesie 80 000 zł. Trałowce otrzymały początkowo oznakowanie „T-5” – „T-7”, czym nawiązano do dotychczas stosowanych nazw tego typu jednostek, przy zachowaniu możliwości kontynuowania tego „klucza” w przypadku budowy nowych obiektów. Ostatecznie podstawowe parametry polskich trałowców opancerzonych typu „T 5” przedstawiały się następująco: wyporność 10,2 t (ppw.), długość całkowita 11,2 m, szerokość 2,8 m, zanurzenie 0,43 m. Jednostki posiadały uzbrojenie w postaci działka kal. 37 mm Puteaux wz. 18 i 1 cekaemu typu Hotchkiss wz. 25, kal. 7,9 mm, które zamontowano obok siebie w pancernej wieżyczce typu „Ursus”. Na wyposażeniu każdego trałowca znajdowały się 4 miny rzeczne typu „Rybka”. Opancerzenie wynosiło od 6 do 10 mm. Silnik sześciocylindrowy (Ailsa Craig-diesel) o mocy 48/72 KM pracował na lekkim oleju gazowym i napędzał śrubę nastawną, co umożliwiało osiągnięcie prędkości w granicach 11,5–12 km/godz. Zapas paliwa wystarczał na 34 godz. ciągłego pływania. W skład załogi każdego trałowca wchodziło 5 osób (Kuligiewicz, *Polskie...*: 38; Kuligiewicz, *Trzy razy...*: 4).

W połowie roku 1936 z polecenia szefa KMW najnowsze opancerzone trałowce „T 5” – „T 7” otrzymały wcześniejszą numerację „T 1” – „T 3”, natomiast trałowce bocznołowe „T 1” – „T 4” przemianowano

na „T 4” – „T 7”. Wszystkie te jednostki pełniły dalej służbę w oddziale minowo-gazowym Flotylli Pińskiej, gdzie tworzyły I i II sekcję trałowców rzecznych.

Podczas wojny obronnej 1939 r. polskie trałowce rzeczne z Flotylli Pińskiej zostały zatopione przez własne załogi na skutek niemożności przepłynięcia zablokowanego Kanału Królewskiego. Nastąpiło to na początku trzeciej dekady września 1939 r. Załogi tych jednostek walczyły dalej w składzie SGO „Polesie” gen. bryg. F. Kleeberga (Pertek 1986; Dyskant 1988).

3. Możliwości wykorzystania jednostek pływających w działaniach bojowych

Możliwości wykorzystania Flotylli Recznej na Polesiu w latach 1921–1939 były uwarunkowane trzema zasadniczymi czynnikami: doktryną wojenną Drugiej Rzeczypospolitej, możliwościami ekonomicznymi państwa i specyfiką systemu wodnego tego obszaru.

Przy opracowaniu doktryny wojennej nawiązano do doświadczeń uzyskanych w czasie niedawnej wojny z Rosją Radziecką, a także ustaleń polsko-francuskiej konwencji wojskowej z 21 lutego 1921 r. Intensywna rozbudowa Flotylli Pińskiej nastąpiła od 1927 r. w związku z ponownym odtworzeniem radzieckiej Flotylli Dnieprzańskiej. Jedyna już wówczas flotylla rzeczna w polskiej MW (dowodzona od 25 lutego 1927 r. przez kmdr. ppor. Witolda Zajączkowskiego) zgodnie z planem działania na wschodzie miała wejść w skład armii „Polesie”, a do jej głównych zadań należało: zwalczanie flotylli rzecznej nieprzyjaciela, współdziałanie z wojskami lądowymi w pasie nadrzecznym, niszczenie fortyfikacji brzegowych przeciwnika, zwalczanie jego komunikacji rzecznej oraz osłona własnych transportów (Dyskant 1988; Dyskant 1989: 64–82).

Na ważną rolę Flotylli Pińskiej w działaniach na Polesiu w 1927 r. zwracał uwagę gen. Józef Rybak: „Reasumując: dla działań na Polesiu Flotylla Pińska jest pierwszorzędny elementem walki, jest typową bronią walczącą, gdyż jej główne zadania polegają na bezpośrednim udziale w bitwie, czy to walcząc samodzielnie, czy też wspierając własną piechotę. Jej zadania inne, pomocnicze jak na przykład transportowe są bardzo ograniczone” (Akta KMW, t. 443, Pismo... z 5.12.1927 r.: 1–2).

Interesujące poglądy na temat wykorzystania flotylli przedstawił w dyskusji, jaka się wywiązała na ten temat w 1929 r., gen. dyw. Juliusz

Rómmel. Wg niego dla obrony Polesia w czasie przyszłych działań Polska była w stanie wyznaczyć pododdziały przedstawiające w najmniejszym wymiarze siły odpowiadające jednej dywizji piechoty. W takiej sytuacji Flotylla Pińska, posiadająca w tym czasie artylerię składającą się z 26 dział kal. 75 mm i 100 mm oraz 15 działek kal. 37 i 47 mm, stanowiła liczącą się siłę bojową. Możliwości prowadzenia działań skrzydłowych przez flotyllę na Polesiu gen. Rómmel oceniał jako utrudnione, co świadczy o jego realistycznym spojrzeniu na to zagadnienie. Decydujący wpływ na to miał poziom wody, który ograniczał pływanie monitorów zasadniczo do nurtu rz. Prypeć, bez możliwości pływania po jej dopływach. Dlatego w przyszłej walce za decydującą siłę militarną Rómmel uznał właściwe wykorzystanie ognia artyleryjskiego flotylli (Akta GISZ, t. 1933, Pismo... z 9.10.1929 r.: 1–2).

KMW pod koniec lat 20. prezentowało natomiast pogląd, iż Flotylla Pińska nie może być jednostką, której rola ograniczałaby się do funkcji transportowych. W jednym z dokumentów znajdujących się w CAW przedstawiono następujące stanowisko w tej sprawie: „Flotylla Pińska powinna mieć taką organizację i wyszkolenie, aby mieć możliwość walki jednocześnie na rzece i na lądzie w rejonie Polesia. Co zaś dotyczy użycia Flotylli jako środka przewozowego to może to mieć miejsce w sensie taktycznym, tj. dostarczenia niewielkich oddziałów wojska do pewnych punktów, gdzie tego wymagają konieczności operacyjne w danej chwili” (Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 47, Notatka... z 9.11.1929 r.: 1).

Z ograniczonych możliwości działania Flotylli Pińskiej zdawał sobie również sprawę dowódca OK nr IX (w Brześciu n. Bugiem) gen. bryg. Mieczysław Trojanowski. Mając na uwadze ich poszerzenie, skierował on w 1931 r. pismo do szefa komunikacji wojskowej Sztabu Głównego, w którym zgłosił swoje postulaty dotyczące uregulowania dróg wodnych na obszarze Polesia. Za najważniejsze zadanie uznał udrożnienie drogi wodnej na trasie rz. Pina – Kanał Królewski – rz. Muchawiec, dzięki czemu jednostki pływające flotylli mogłyby w każdej chwili przepłynąć z Pińska do Brześcia n. Bugiem.

Według oceny gen. Trojanowskiego obecna baza flotylli była położona zbyt blisko granicy (w linii prostej 95 km), co nie stanowiło dla niej dostatecznego zabezpieczenia w przypadku konieczności wycofania własnych sił na zachód od Pińska. Przemieszczenie się jednostek pływających flotylli na tym kierunku było bowiem możliwe tylko w czasie kilku miesięcy wiosennych, przy wysokim stanie wody. W pozostałym okresie z powodu małej ilości wody bądź zamarzania rzek przepływ jednostek flotylli tą drogą był niemożliwy (Akta GISZ, t. 1929, Pismo... z 11.05.1931 r.: 1–2).

Działania flotylli były również uzależnione od panujących na Polesiu warunków wodnych. Na terenach położonych na wschód od Pińska flotylla mogła działać bez problemów tylko w okresie nawigacyjnym, tj. przeważnie od połowy kwietnia do listopada (ok. 8 miesięcy). Utrudnienia w nawigacji okrętów i statków flotylli na rzekach występowały najczęściej w okresie niskiego stanu wody, który trwał z reguły od połowy lipca do połowy września każdego roku (ok. 3 miesiące), tj. w czasie najbardziej sprzyjającym do prowadzenia działań bojowych przez wojska lądowe w ewentualnej wojnie. Przeplnięcie największych jednostek pływających flotylli (o największym zanurzeniu), tj. okrętów i statków, z Prypeci na Wisłę było ograniczone i możliwe tylko w okresie wysokiego stanu wody, od 15 kwietnia do 30 maja (ok. 1,5 miesiąca).

Inspektor armii gen. Kazimierz Sosnkowski w połowie 1933 r. dostrzegał również znaczne możliwości oddziaływania flotylli na przebieg działań wojennych na tym terenie dzięki sile jej artylerii. Za główne zadania tej jednostki uznał opanowanie szlaków żeglugi rzecznej na obszarze Polesia i zwalczanie sił nawodnych flotylli nieprzyjaciela, a także zapewnienie łączności taktyczno-operacyjnej obu brzegów dorzecza Prypeci oraz współdziałanie ogniowe artylerii flotylli z oddziałami lądowymi (Akta GISZ, t. 1939, Wytyczne... z sierpnia 1933 r.: 1–2).

Warto dodać, iż „Regulamin bojowy Flotylli Rzeczej” obowiązujący od 1934 r. ustalał następujące główne zadania tej jednostki: panowanie nad rzekami, współdziałanie z oddziałami wojsk lądowych i transportowanie pododdziałów wojsk lądowych. Jednocześnie za obszar działania jednostki rzecznej uznano śródlądową sieć wodną oraz teren do niej przylegający, nad którym można było sprawować kontrolę poprzez artylerię flotylli (sygn. nr 290/15, Regulamin...: 3).

Przegląd zaprezentowanych powyżej stanowisk na temat możliwości wykorzystania Flotylli Pińskiej w działaniach bojowych pozwala dostrzec przynajmniej jeden istotny aspekt, który przy rozważaniu tych działań brano pod uwagę tylko w bardzo ograniczonym zakresie. Chodzi mianowicie o utrudnienia w przemieszczaniu się jednostek pływających wynikające z niskiego stanu wody w rzekach w okresie lata i ich zamarzania podczas zimy. Wszyscy wojskowi decydenci mający wpływ na ustalenia dotyczące Flotylli Pińskiej opowiadali się za wariantem optymistycznym i byli skłonni widzieć jej decydującą rolę w działaniach bojowych, bez względu na występujące warunki wodne i rozwój innych rodzajów wojsk.

Podsumowując niniejsze rozważania, można postawić tezę, że o tak entuzjastycznym podejściu do tematu flotylli rzecznych w okresie międzywojennym ze strony czołowych wojskowych Drugiej Rzeczypospoli-

tej zdecydowała ich fascynacja nowoczesną techniką i nowymi środkami walki. Flotylle rzeczne na tle rodzących się wówczas w innych państwach koncepcji zastosowania różnych rodzajów wojsk szybkich na polach przyszłej wojny nie wzbudzały tylu kontrowersji. I chociaż już wówczas zdawano sobie sprawę z ograniczonych możliwości wykorzystania jednostek rzecznych tego typu, to jednak w konsekwencji przeważały doświadczenia wyniesione z wojny z Rosją Radziecką (i służby w armiach państw sąsiednich), które zdaniem wielu osób potwierdziły potrzebę utrzymania Flotylli Pińskiej w jej dotychczasowym kształcie. Dopiero rok 1939 dowiódł, iż w nowoczesnej wojnie flotylle rzeczne, w ówczesnym kształcie organizacyjnym i technicznym, mogą być wykorzystane tylko w bardzo ograniczonym zakresie (Bieniecki 2005: 62–63).

Zakończenie

Większość historyków wojskowości, zastanawiając się nad zasadnością istnienia Flotylli Pińskiej (w jej ówczesnym kształcie), podzielała pogląd, że była ona anachronizmem na polu walki przeznaczonym dla nowoczesnej techniki i szybkich rodzajów wojsk. Krytycznie istnienie flotylli ocenił płk dypl. Jerzy Kirchmayer. Stwierdził on, że koryta rzek znacznie ograniczały działania jednostek pływających, dla których największym zagrożeniem było lotnictwo nieprzyjaciela. Również niewielkie możliwości wykorzystania Flotylli Rzeczej w Pińsku, a szczególnie jej zagrożenie ze strony lotnictwa, po latach dostrzegł wieloletni dowódca tej jednostki kmdr W. Zajączkowski (Zajączkowski, *Flotylla ...*: 3–4).

Wydaje się jednak, że nadal dyskusyjna pozostaje odpowiedź na pytanie, czy Flotylla Pińska w takim kształcie była potrzebna Siłom Zbrojnym Drugiej Rzeczypospolitej.

Literatura

Archiwalia

Archiwum Marynarki Wojennej w Gdyni, sygn. nr 290/15, *Regulamin bojowy Flotylli Rzeczej*, cz. 1, Warszawa 1934 (obecnie w Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie).

Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), Akta MW, t. 27, Plan stworzenia flotylli rzecznych w latach 1920–1929.

CAW, Akta GISZ, t. 1926, Pismo oficera flagowego flotylli do dowódcy OK IX z 21.05.1931 r.

CAW, Akta KMW, t. 576, Pismo dowódcy Flotylli Wiślanej w sprawie przebrojenia monitorów z 4.10.1924 r.

- CAW, Akta KMW, t. 576, Pismo dowódcy Flotylli Pińskiej do szefa KMW w sprawie pływaków i zagrody do spiętrzania wody z 12.03.1936 r.
- CAW, Akta KMW, t. 576, Pismo dowódcy Flotylli Pińskiej do szefa KMW w sprawie pływaków dla monitorów z 5.07.1936 r.
- CAW, Dział wydawnictw fachowo-wojskowych, sygn. nr 2409 i 2411, Armata 75 mm. Działoczniny na monitorach typu „Warszawa”, Warszawa 1933.
- CAW, Akta KMW, t. 573, Umowa nr 359/23 na budowę dwóch rzecznych monitorów typu „1923” z 31.12.1923 r.
- CAW, Akta KMW, t. 573, Dodatkowa umowa nr 126/26 w sprawie budowy dwóch rzecznych monitorów typu „123” z 4.10.1926 r.
- CAW, Rozkazy szefa KMW, t. 6, Rozkaz nr 90 z 27.11.1926 r.
- CAW, Dział wydawnictw fachowo-wojskowych, sygn. nr 2528 i 2527, Działoczniny 100 mm hb wz. 14/19 P na monitorach typu „Kraków” i kanonierkach, Warszawa 1934.
- CAW, Akta KMW, t. 443, Pismo gen. Rybaka do GISZ z 5.12.1927 r.
- CAW, Akta GISZ, t. 1933, Pismo gen. Rommła do GISZ z 29.10.1929 r.
- CAW, Akta kancelarii Sztabu Głównego, t. 47, Notatka do Oddziału I Sztabu Głównego zawierająca stanowisko KMW z 9.11.1929 r.
- CAW, Akta GISZ, t. 1929, Pismo dowódcy OK nr IX gen. Trojanowskiego do szefa komunikacji wojskowej Sztabu Głównego z 11.05.1931 r.
- CAW, Akta GISZ, t. 1939, Wytyczne gen. Sosnkowskiego w sprawie wykszolenia artyleryjskiego Flotylli Pińskiej z sierpnia 1933 r.

Opracowania zwarte

- Bieniecki I., 2005, *Flotylla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925–1935 w świetle sprawozdań Inspektorów Armii i oficerów Korpusu Kontrolerów*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Dyskant J., 1988, *Wrzesień Flotylli Rzeczej*, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Filipowicz M., 1985, *Ludzie, stocznie i okręty*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Marynarka Wojenna*, 1961, red. E. Kosiarz, J. Krasnowiecki, T. Mandat, E. Szpitun, Warszawa.
- Pertek J., 1986, *Marynarze generała Kleeberga*, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Taube K., 1937, *Figle diablika błot pińskich. Ze wspomnień marynarza*, Warszawa.

Prasa

- Boreyko J., 1926, *Flotylla Rieczne*, „Morze”, nr 1.
- Dyskant J., 1989, *Flotylla Rieczne i ich miejsce w planach wojennych II Rzeczypospolitej*, „Przegląd Morski”, nr 4.
- Kuligiewicz M., 1972, *Monitory „gdańskie”*, „Morze”, nr 8.
- Kuligiewicz M., 1974, *Monitory „krakowskie”*, „Morze”, nr 12.
- Pierwsze statki wojenne zbudowane w Polsce*, 1926, „Morze”, nr 11.
- Pierwsze statki wojenne zbudowane w Polsce*, 1926, „Morze”, nr 12.
- Kuligiewicz M., 1974, *Polskie trałowce rzeczne 1927–1939*, „Morze”, nr 2 i 3.
- Soroka M., 1984, *Monitory rzeczne typu „Warszawa”*, „Żołnierz Polski”, nr 10.

Relacje niepublikowane

- Kuligiewicz M., (b.d.), *Trzy razy „T” czyli polskie trałowce rzeczne* (odpis w zbiorach autora).
- Zajączkowski W., (b.d.), *Flotylla Pińska 1939 r.* (opracowanie ze zbiorów córki kmadra Zajączkowskiego – H. Krzyżanowskiej, w posiadaniu autora).

Characteristics of vessels of The Pinsk Flotilla of The Polish Navy and their potential usage

Abstract

The Riverine Flotillas were established at the birth of the Second Polish Republic, however, by 1939 only one of them survived. Both formations (the Pinsk and Vistula flotilla) were military units intended for conducting operations on inland waters. During the twenty years of The Pinsk Flotilla's existence, it expanded significantly and just before the outbreak of the war, it had numerous sub-units and services including, among others, its own war port (in Pinsk), Naval Port Workshop (in Pinsk), communications department, service engineering and sapper, River Riding Squadron, School of River Specialists and a number of vessels. The latter consisted of both fighting vessels of various types as well as smaller support vessels.

The origins of the Pinsk Flotilla as well as the (Marine) Fleet were accompanied by social sentiments in the Second Polish Republic. However, despite the enrichment of its possession by a few relatively modern vessels, it remained, on the whole, an entire archaic formation, and in the opinion of many people it did not fit in to the modern battlefield. The final test of its abilities was its peripheral participation in the September 1939 campaign. During its actions in 1939, despite the heroism of the fighting mariners and sporadic successes, it revealed its limited usefulness in the conditions of the battlefield.

The article presents the basic types of inland war vessels used in the Pinsk Flotilla of the Polish Navy Second Polish Republic in the years 1919–1939. In addition, the basic parameters of selected constructions were set out. The conditions and possibilities of using vessels in combat operations in Polesie are also presented.

Key words: Riverine Flotilla of the Polish Navy in Polesie, Vessels of the River Flotilla and the possibility of using them, Ships of the Polish Riverine Flotilla in Polesie