

Tomasz Rusiniak

Zapomniani obrońcy Fordonu 1939

W historię fordońskiego miasteczka wpisane są zarówno wydarzenia wiekopomne, jak i te zupełnie epizodyczne. Do tych drugich z pewnością zaliczyć można działania Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły w kampanii wrześniowej 1939 r.

Oddział Wydzielony Rzeki Wisły, zwany też flotyllą wiślaną, to oddział rzecznej marynarki wojennej, wydzielony na wiosnę 1939 r. ze składu Flotylli Rzecznej, bazującej w Pińsku na Polesiu. Oddział ten historycznie nawiązywał do flotylli wiślanej, utworzonej w grudniu 1918 r. i będącej załącznikiem Marynarki Wojennej RP. Z czasem znaczenie jednostki malało, i w 1926 r. uległa ona likwidacji. Reaktywacja nastąpiła w 1939 r. w związku z napięciem politycznym (możliwość wybuchu wojny z Niemcami).

Nazywanie Oddziału flotyllą było czysto potoczne, gdyż – ze względu na szczupłość stanów osobowych i środków ogniowych – jej wartość bojowa przedstawiała w przybliżeniu siłę kompanii piechoty. Na flotyllę składały się: ciężki kuter uzbrojony „Nieuchwytny”, kutry uzbrojone (KU-4, KU-5, KU-6), kutry meldunkowe (KM-12, KM-13) oraz ścigacz rzeczny (KU-30). Do tego dochodził statek sztabowy – uzbrojony holownik ORP Hetman Żółkiewski i kilka jednostek pomocniczych. Dowódcą całości mianowano komandora ppor. Romana Kanafoyskiego. Taktyczno-operacyjnie Oddział podlegał dowódcy Armii „Pomorze” (był nim gen. Władysław Bortnowski), zaś macierzyście – nadal dowództwu Flotylli Rzecznej w Pińsku. Przed flotyllą postawiono szereg zadań, z których najważniejszym

była obrona przeciwlotnicza mostów i przepraw na Wiśle na odcinku Tczew – Dobrzyń (wg Jerzego Pertka był to odcinek Tczew – Modlin), a także zabezpieczenie własnych i niszczenie nieprzyjacielskich przepraw przez rzekę i utrzymanie łączności między obydwojma brzegami Wisły w pasie działań armii „Pomorze”. Drogowo-kolejowy most w Fordonie był najdłuższym mostem w Polsce (1325 m) i jednym z sześciu, których obronę przeciwlotniczą zapewnić miał OW „Wisła” (jeśli przyjąć wersję J. Pertka, to byłoby to nie 6, ale ok. 15 mostów).

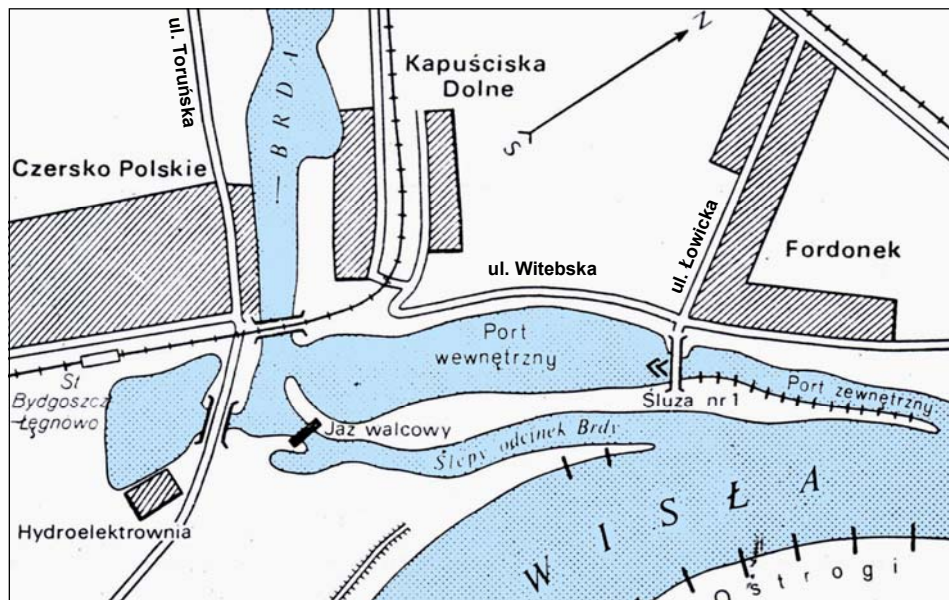
Początkowo baza flotylli znajdowała się w porcie toruńskim, ale 6 lipca została ona przebazowana do Brdyujścia koło Fordonku, aby przybliżyć ją do strefy operacyjnej Armii „Pomorze”. Port w Brdyujściu nie był zbyt dogodny. Znajdował się w sztucznym ujściu Brdy do Wisły, przedzielonym śluzą nr 1 na port wewnętrzny i zewnętrzny, przez które odbywał się normalny ruch żeglowny i sportowo-turystyczny (mieścił się tam też tor regatowy Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, na którym odbywały się nawet zawody rangi międzynarodowej). Dlatego też, aby uchronić się przed możliwą obserwacją ze strony niemieckiego wywiadu, Oddział bazował w naturalnym ujściu Brdy położonym nieco bardziej na południe, gdzie jednak pozbawiony był należytego zabezpieczenia materiałowo-technicznego, odpowiedniej łączności oraz obrony przeciwlotniczej.

W ciągu kilku tygodni poprzedzających wybuch wojny flotylla prowadziła prace pomiarowe na Wiśle dla wykonania aktualnych map rzeki, potrzebnych do nawigacji. Jednocze-

śnie obserwowano niekorzystne zjawisko, jakim było obniżanie się stanu wód, co w toku kampanii okazało się bardzo niewygodne, a nawet niebezpieczne dla okrętów. Oddział prowadził intensywne ćwiczenia, a także organizował wypadki rozpoznawcze wzdłuż Brdy i Kanału Bydgoskiego. W ostatnich dniach przed wojną dochodziło do incydentów z niemieckimi dywersantami. Jednego z nich schwytano, gdy z kajaka fotografował stanowiska okrętów w porcie, zaś dwa dni przed wybuchem wojny, w budynku przystani kajakowej w Fordonie, zlikwidowano zebranie grupy dywersantów – doszło nawet do wymiany ognia – bez strat wśród polskich marynarzy. 31 sierpnia z przypadkowego nasłuchu niemieckiej radiostacji wynikało, iż Niemcy sądzą, że Polacy mają na Wiśle silny oddział marynarki rzecznej. To podbudowało polskich marynarzy.

Pierwszy dzień wojny upłynął marynarzom raczej spokojnie. O 7:30 zajęto stanowiska bojowe w pasie Brdyujście – Fordon. Przelatujące eskadry bombardowców znajdowały się poza zasięgiem działek okrętów, więc – by nie demaskować swoich pozycji – flotylla nie otwierała ognia. Jeden z kutrów meldunkowych, który znajdował się na Brdzie w pobliżu spichrzów, był świadkiem nalotu niemieckiego na lotnisko bydgoskie, ale i on nie był w stanie wziąć udziału w odparciu ataku. Tego dnia Oddział Wydzielony „Wisła” podporządkowano dowódcy 15. Dywizji Piechoty (w składzie Armii „Pomorze”). Cały czas czekano na przybycie 15. baterii artylerii przeciwlotniczej, przeznaczonej do obrony mostu fordońskiego, przez który przeprowadziła się w ciągu dnia 27. DP, maszerująca do rejonu Chełmna.

Dzień 2 września był chrztem bojowym dla marynarzy. Około godz. 10:00, 24 niemieckie bombowce zaatakowały Fordon (celem był most) i Brdyujście (tu celem były śluzy na Brdzie). Gwałtowny ogień Polaków odparł nalot – most w Fordonie pozostał nietknięty. Jednak już o godz. 14:30 Fordon i Brdyujście przeżywały kolejny atak Luftwaffe. Od strony Torunia nadleciały niemieckie maszyny. Jedną z nich (bombowiec Heinkel He-111) padła ofiarą 40 mm działka, obsługiwanego przez matę Stanisława Pioruna z CKU „Nieuchwytny”. Jednakże sukces ten przyćmiła niepowetowana strata, jaką było zniszczenie mostu fordońskiego. Został on uprzednio zaminiowany przez saperów z 15. DP, by – w razie niemożności utrzymania przeprawy – wysadzić ją w powietrze. Jedną z bomb lotniczych trafiła w podminowany filar, powodując wybuch kolejnych ładunków i zawa-



lenie się mostu. Po tym nalocie niemieckie lotnictwo dużo ostrożniej poczyniło sobie w rejonie stacjonowania flotyli, ale i to nie uchroniło Niemców od kolejnych strat. Jeszcze tego samego dnia, pod wieczór, do wracających z nalotu w głąb Polski niemieckich bombowców otworzono ogień. Dwie z maszyn silnie zadymiły i zniknęły za lasem. Później rzeczywiście znaleziono w tamtym miejscu spalone szczątki dwóch samolotów, ale zestrzelenie jednego z nich należałoby raczej przypisać 48. armijnemu batalionowi saperów, który stacjonował w Fordonku, z zadaniem budowy przepraw na Wiśle (jednostkę wyposażono w 400-metrowy most barkowy). W nocy z 2 na 3 września, obawiając się odwetowego nalotu niemieckiego lotnictwa, Oddział odszedł nieco w górę Wisły. Manewr okazał się słuszny, gdyż tej nocy poprzednie pozycje flotyli zostały silnie zbombardowane.

3 września ścigacz KU-30 otrzymał zadanie sprawdzenia, czy możliwe jest przepłynięcie pod zwalonym mostem fordońskim. Okazało się to możliwe (choć największa jednostka – CKU „Nieuchwytny” miała z tym niemałe problemy), ale elementy pływającego mostu saperskiego, które nadeszły pod Fordon w nocy, nie zdołały znaleźć odpowiednio dużej luki. Po minięciu mostu Oddział ruszył w dół rzeki. Na wysokości Strzelec Dolnych flotylla weszła w strefę działań kawalerzystów (był to starogardzki pułk szwoleżerów), którzy rozbici przepawali się wpław przez Wisłę, cofając się przed napierającym nieprzyjacielem. Oddział natychmiast rozpoczął wyławianie żołnierzy, jednocześnie wiążąc ogniem niemieckie jednostki na brzegu. Liczba uratowanych ludzi dochodziła do 200. Jeden z kutrów posuwał się dalej w kierunku Świecia, ale z otrzymywanych od żołnierzy informacji miało wynikać, że dalej są już tylko Niemcy. Nie była to

prawda, gdyż w tzw. kotle świeckim znajdowały się jeszcze przyparte do Wisły dość duże siły polskie. Te nieprawdziwe informacje stały się przyczyną zaniechania ruchu flotyli do rejonu Świecia i, w konsekwencji, nieudzielenia pomocy walczącym (w tej kontrowersyjnej sprawie pojawiały się głosy oskarżające dowódcę flotyli, ale trudno go potępiać za decyzję, bowiem mając takie informacje jakie zdołał uzyskać, nie chciał narażać Oddziału na pewne straty). W czasie opisywanej wyżej akcji, na niebie pojawiły się nagle dwa polskie bombowce typu „Karaś”, które – z racji stałego podwozia – wzięto początkowo za niemieckie Ju-87, na szczęście ich ostrzelanie było niecelne.

W nocy z 3 na 4 września ścigacz KU-30 odstawił do Torunia najcięższe rannych, a po powrocie już z całą flotyllą otrzymał rozkaz odejścia do Torunia, ze względu na postępy armii niemieckiej. Pod Solcem Kujawskim kutry wysadziły jeszcze desant i rozbiły grupę dywersantów niemieckich. I na tym kończy się wkład Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły w historię Fordonu. Choć epizodyczny, to na pewno oryginalny i nie pozbawiony kolorytu.

Jakie były dalsze losy flotyli? Wykracza to wprawdzie poza ramy

tego artykułu, ale w dużym skrócie: kolejne jednostki, w ciągu kampanii wrzesniowej, ulegały samozatopieniu na Wiśle, by nie dostać się w ręce niemieckie, zaś załogi spieszośnie wzięły udział w bitwie nad Bzurą. Z jednym wprawdzie wyjątkiem. Otóż ścigacz KU-30, będący notabene bardzo nowoczesną konstrukcją (do budowy użyto alupolonu – specjalnego, bardzo lekkiego stopu metali, polskiej produkcji, który dawał niezwykle małe zanurzenie, przez co duża prędkość okrętu powodowała ogromne pióropusze wody, chroniące ścigacz przed ostrzałem z boku), zapisał piękną kartę w historii swojej flotyli. Przedarł się on przez wysadzone mosty w zdobytych przez Niemców Płocku i Wyszogrodzie, a następnie brał udział w obronie twierdzy Modlin, aż do jej kapitulacji.

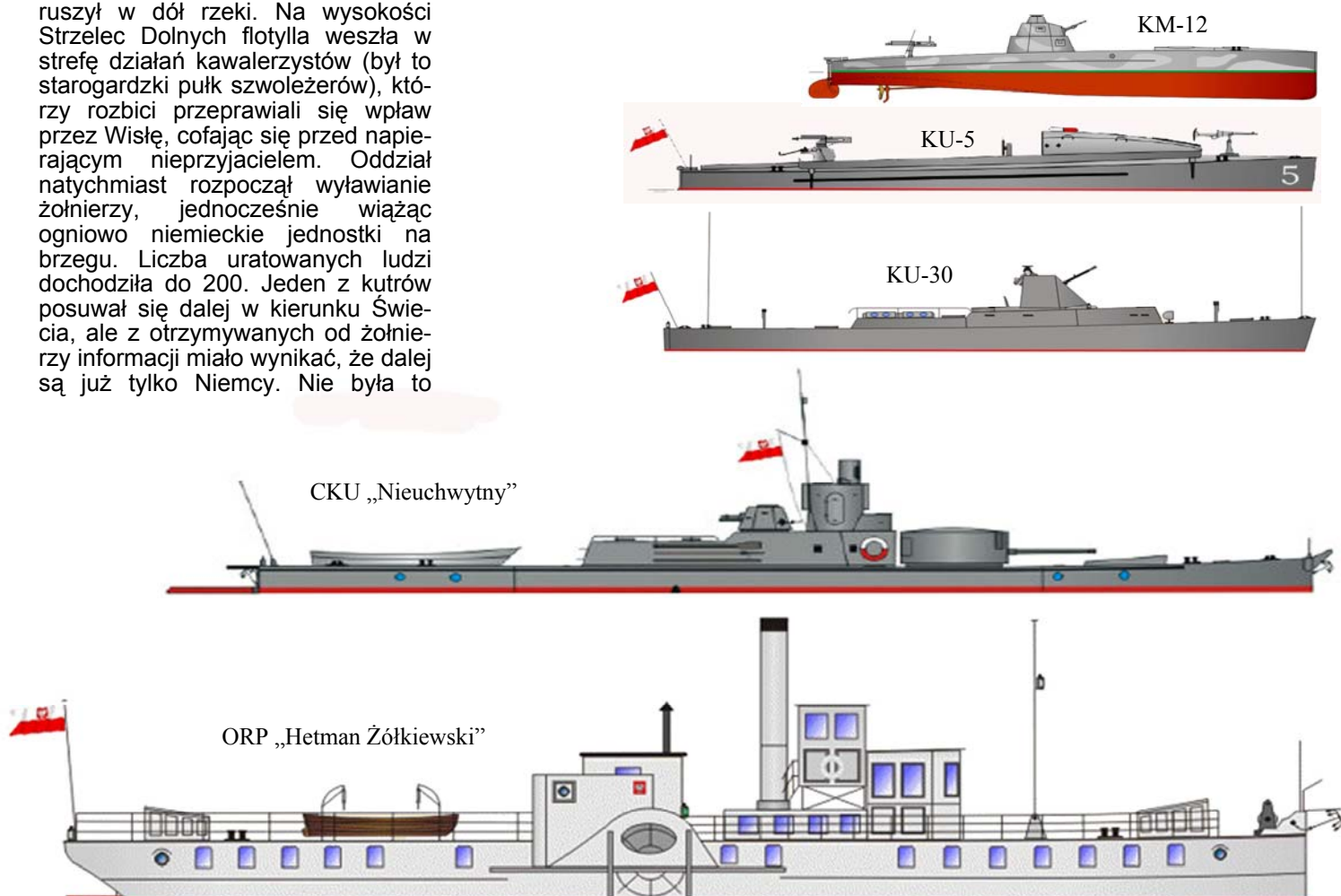
Tomasz Rusiniak

Bibliografia:

Jerzy Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1990, s. 173-180.

Józef Wiesław Dyskant, *Oddział Wydzielony „Wisła”: zarys działań bojowych OW „Wisła” Flotyli Rzecznej we wrześniu 1939*, Warszawa 1982.

Rysunki: Ryszard Łakomski – opracowane na podstawie szkiców Mieczysława Kuligiewicza.

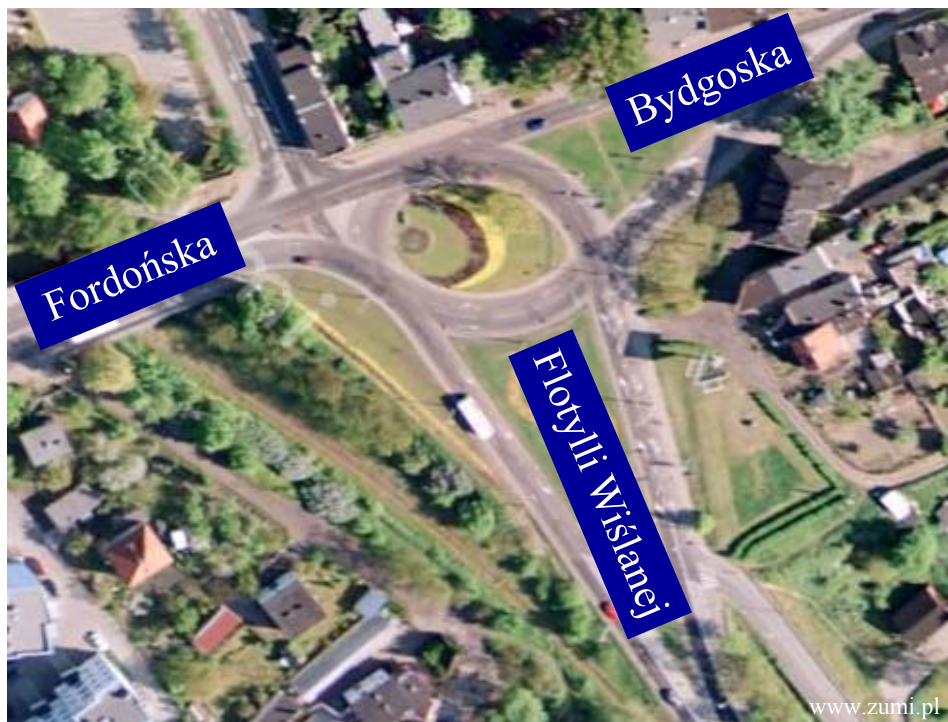


Tomasz Rusiniak

Obrońcom Fordonu 1939

W maju 2008 roku, dzięki staraniom Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy most fordoński na Wiśle otrzymał swojego patrona, którym został polski inżynier Rudolf Modrzejewski (*Głos Świętego Mikołaja*, maj 2008). W staraniach o przydzielenie takiego właśnie patrona fordońskiej przeprawie Bydgoszcz wyprzedziła Kraków. Na wątek nadania mostowi imienia słynnego konstruktora trafitem parę miesięcy wcześniej i pomysł ten spodobał mi się na tyle, że w liście do Expressu Bydgoskiego poparłem tę inicjatywę. Jak się dowiedziałem niedawno – list mój przedłożono pośród petycji w sprawie nadania mostowi patrona.

Wkrótce także, na wiosnę 2008 r. przysłała mi do głowy pewna myśl. Otóż w pobliżu fordońskiej przeprawy znajduje się skrzyżowanie (ulice: Fordońska, Bydgoska, Ametystowa oraz droga wylotowa z Bydgoszczy), które geometrią swoją przypomina rondo lub plac. Nie miało to skrzyżowanie żadnej nazwy, dlatego zwróciłem się drogą mailową do rzeczniczka prezydenta miasta z propozycją nadania mu nazwy i pytaniem o realne możliwości takiego przedsięwzięcia. Proponowana nazwa brzmiała *Plac Flotylli Wiślanej*, dla upamiętnienia jednostki rzecznej marynarki wojennej, która w pierwszych dniach września 1939 r. broniła mostu fordońskiego oraz Brdujścia przed nalożącymi niemieckimi (o wydarzeniach tych pisałem w *Głosie Świętego Mikołaja* w numerze lipiec-sierpień 2008). Argumentami popierającymi tę propozycję miał być fakt, że w Toruniu właśnie takie bezimiennie skrzyżowania w ostatnich latach otrzymywały swoich patronów. Powołałem się również na istnienie obiektów, którym patronuje Flotylla Wiślana – tu przykładem miał być *Bulwar Flotylli Wiślanej*, znajdujący się nad Wisłą w Warszawie (nawiasem mówiąc bardzo przyjemne miejsce do letniego spaceru). Ponieważ nie otrzymałem żadnej odpowiedzi, zwróciłem się z podobnym listem do Rady Osiedla Stary Fordon. Szybko otrzymałem odpowiedź, w której przeczytałem, że najpierw trzeba ustalić, czy owo skrzyżowanie znajduje się na terenie Starego Fordonu. Niebawem również przyszedł wypatrywany przeze mnie ze zniecierpliwieniem mail z ratusza, w którym doniesiono mi, że radni przychylnie odnieśli się do mojego pomysłu, jednakże przed podjęciem wiążących decyzji muszą sprawdzić historyczne dokonania Flotylli. Zbadać miał to dr Marek Romaniuk, będący w komórce do spraw opiniowania propozycji nadawania nazw ulic. Ucieszyłem się z tego powodu, gdyż



dr Romaniuk jest mi znany. Był opiekunem moich praktyk w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy w tamtym roku, a już wkrótce gdy rozpocząłem tymczasową pracę w tymże archiwum mogłem mieć informacje z pierwszej ręki odnośnie postępów prac nad nadaniem skrzyżowaniu imienia *Flotylli*. Przez jakiś czas sprawa przycichła. Rzecz była w tym, iż urbanisci z ratusza za bardzo nie wiedzieli czym tak naprawdę jest skrzyżowanie. Tak więc po raz kolejny ten węzeł drogowy dał o sobie znać. Wcześniej sprawiał wiele problemów policji przy ustalaniu winnych wypadków i kolizji, ze względu na dość swobodną interpretację przepisów, wynikających z kształtu skrzyżowania. Urbanistom z kolei kłopot sprawiało ustalenie czy jest to plac, czy

może skwer, gdyż do skrzyżowania dochodzi jeszcze, choć nie bezpośrednio ulica Nawigacyjna wraz z przylegającymi terenami zielonymi. Ostatecznie rozwiązano problem inaczej, nadając imię *Flotylli Wiślanej* odcinkowi drogi nr 80, prowadzącemu od skrzyżowania do Mostu Fordońskiego. Odpowiednią uchwałę Rada Miasta podjęła 27 maja 2009 r.

Gdzieś na przełomie września i października jadąc samochodem przez skrzyżowanie przy moście zauważyłem widniejącą tam tabliczkę ulicy: *Flotylli Wiślanej*. Zatem starania dotyczące upamiętnienia udziału tej formacji marynarki wojennej w obronie Fordonu w 1939 r. dobiegły szczęśliwego końca.

Tomasz Rusiniak

