

29

80-396 Gdansk-Oliwa 2
ul. Otkowców Wybrzeża 2
Czytelnia M. W. F. 29
Zamieszka Biblioteka Publiczna
tel. 53-10-22



POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA

Kwartalnik · Quarterly

Rok XXX · 1995 · Nr3 (119)

NAUTOLOGIA

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY

ZBIGNIEW MACHALIŃSKI: Bilans gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej	1
ALINA HUTNIKIEWICZ: Główne etapy polityki morskiej Polski Ludowej	11
RYSZARD MIELCZAREK: Urząd dla Spraw Rozbitków w latach 1920-1928. Z dziejów polskiej administracji morskiej	15
RYSZARD TECHMAN: Źródła do spraw morskich po 1945 r. w archiwach moskiewskich	23
ANDRZEJ M. JASKUŁA: Postęp techniczny w budownictwie okrętów wojennych 1860-1995	27

MATERIAŁY

ADAM W. RESZKE: Technika spławu wiślanego od XVI do XX wieku	32
HENRYK GANOWIAK: Szkolnictwo rybactwa w Gdyni w latach 1946-1969	35
DANIEL DUDA: Witold Poinc (1908-1982) kapitan portu Gdańsk wicedyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni	37
HENRYK PIĄTKOWSKI: Wspomnienia z działalności w Lidze Morskiej	38
ANDRZEJ KAPROŃ: Liga Morska i Kolonialna na lubelszczyźnie w okresie międzywojennym	40
ROMAN KLIM: Flis '95	44
ANNA WRÓBLEWSKA: Wacław Korabiewicz „Kilometr” - podróżnik - - pisarz - etnograf	46

RECENZJE

MARIAN CZERNER: Hans Woede: <i>Wimpel der Kurenkähne</i>	47
ANDRZEJ SITEK: Przywrócić cześć komandorom. Edward Obertyński: <i>Noc komandorów</i>	49
IRENEUSZ BIENIECKI: J. Dyskant: <i>Czarnobyl 1920</i>	50

Wydano z pomocą finansową: Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej,
Urzędu Miasta Gdyni

Kolegium redakcyjne Nautologii

redaktor naczelny: prof. dr hab. Zbigniew Machaliński
członkowie kolegium: mgr Witold Bublewski, prof. dr hab. Jerzy Danielewicz, prof. dr kpt. ż. w. Daniel Duda, prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski, dr inż. Jerzy Litwin, mgr Stanisław Ludwig, mgr Henryk Pietraszkiewicz, prof. dr hab. Jan Tuczyński, prof. dr h.c. inż. Witold Urbanowicz, prof. dr hab. Robert Woźniak.

Wydawca:

Polskie Towarzystwo Nautologiczne

81-374 Gdynia, Sienkiewicza 3

☎ 20-49-75

konto: I Oddz. PKO Gdynia Nr 19611-3274-132

Skład i łamanie: MARCBOSS

Gdańsk, Kartuska 51/2

Druk i oprawa: Krzysztof Klamann,

Gdańsk, Różyckiego 4 ☎ 41-50-18

PL ISSN 0548-0523



POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA 1995

Kwartalnik · Quarterly

Rok XXX · 1995 · Nr 3 (119)

NAUTOLOGIA

ZBIGNIEW MACHALIŃSKI

BILANS GOSPODARKI MORSKIEJ II RZECZYPOSPOLITEJ

Jednym z ważniejszych celów odrodzenia państwa polskiego było nawiązanie do istniejących w Europie Zachodniej standardów cywilizacyjnych. Na niektórych polach to zbliżenie było trudno osiągalne w bliższym dystansie czasowym. Do dziedzin tych z pewnością należała gospodarka morska. Z całą pewnością w okresie I Rzeczypospolitej występowały związki z morzem. Nie wdając się w szczegółowe dywagacje na ten temat, można sądzić na podstawie dotychczasowego stanu badań historycznych, że I Rzeczpospolita nie osiągnęła w dziedzinie szeroko pojętej uprawy morza znaczących rezultatów. Intensywność zainteresowań gospodarką morską odbiegała od przodujących w tym zakresie państw Europy Zachodniej.

Okres zaborów dystans ten do przodujących cywilizacyjnie państw jeszcze zwiększył. Można więc bez jakiegokolwiek przesady stwierdzić, że start gospodarki morskiej w ramach odrodzonego państwa polskiego odbywał się w niezwykle trudnych i skomplikowanych warunkach. Start ten został dodatkowo utrudniony decyzjami Konferencji Wersalskiej przyznającej Polsce niewielki skrawek wybrzeża morskiego i utworzeniem Wolnego Miasta Gdańska. Odłączenie Gdańska, który w okresie I Rzeczypospolitej był głównym centrum handlu zagranicznego drogą morską, stanowiło ostrą ingerencję Konferencji Wersalskiej w historyczne związki Polski z Bałtykiem. Przyjęcie wykładni narodowościowej w stosunku do Gdańska świadczyło o niezrozumieniu historycznych związków i aktualnych potrzeb odrodzonego państwa polskiego w dziedzinie gospodarki morskiej.

Bilans gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej należy rozpocząć od zabiegów głównie o charakterze dyplomatycznym w sprawie wytyczenia granicy morskiej. Działania te, podejmowane w latach 1918-1919, zakończyły się generalnie bardzo połowicznym sukcesem. Polska odzyskała dostęp do morza, ale bez Gdańska.

Walka o dostęp do morza rozpoczęła się w czasie I wojny światowej. Niewątpliwie główną rolę w tej kwestii odegrał Roman Dmowski. Pisał on, wspominając w 1925 r. boje Narodowej Demokracji o kształt północnych granic Polski, iż „odzyskanie naszej ziemi nadbałtyckiej, odzyskanie Pomorza i Gdańska stało się osią naszego planu odbudowy państwa polskiego”¹⁾. Sprawę dostępu do Bałtyku uważał ideolog Narodowej Demokracji za jedną z trudniejszych kwestii na drodze do odzyskania niepodległości. Nie rozumiała jej mające decydujący głos

mocarstwa zachodnie, ani nie było wystarczającego zrozumienia w głównych obozach niepodległościowych. „Jeżeliśmy ten skrawek brzegu bałtyckiego dostali, to tylko dzięki temu, że ta wojna trwała tak długo, że mieliśmy czas (Narodowa Demokracja - Z.M.) odpowiednie czynniki w tej sprawie przekonać, a przede wszystkim rozpowszechnić ściśle wiadomości o istotnym stanie rzeczy na Pomorzu (...). Tę pracę prowadziło właściwie kilku ludzi. Inni byli do niej nie przygotowani, albo nie mieli odwagi wystawić się na posądzenie o fantazjowanie w polityce. Przecież dla wielu naszych rodaków najważniejszą rzeczą w polityce było robić wrażenie rozważnych i ostrożnych; jakże tu proponować rzecz, która budzi nie tylko zdziwienie, ale nawet drwiny... Toteż tylko ludzie naszego obozu, którzy od dwóch dziesiątków lat konkretnie widzieli przyszłe państwo polskie, którzy głęboko przemyśleli warunki jego niezależności i gruntownie znali obszar narodowy Polski w każdej jego części, mieli dostateczną odwagę i upór, żeby tę walkę o Bałtyk prowadzić na każdym kroku, niczym się nie zrażając”²⁾.

Koncepcja granicy morskiej Dmowskiego nawiązuje wyraźnie do realiów I Rzeczypospolitej, a nawet ją rozszerza. Określając dostęp Polski do Bałtyku uważał, iż ujęcie rzek Wisły i Niemna oraz przestrzeń między nimi powinna znaleźć się w granicach II Rzeczypospolitej³⁾. Wszystkie analizy dostępu do Bałtyku rozpoczął Dmowski od tzw. terytorium Prus Zachodnich, czyli Pomorza Gdańskiego. Wstępny argumentem dla poparcia tej tezy była przynależność tych ziem przed I rozbiorem do Polski i zarazem kluczowa ich rola w życiu gospodarczym I Rzeczypospolitej. Ziemię leżącą u ujścia Wisły traktował Dmowski w kontekście innych terytoriów przylegających do Bałtyku, o które walczył w sposób priorytetowy.

Lider Narodowej Demokracji zdawał sobie sprawę z trudności realizacji nakreślonej koncepcji dostępu do morza. Przeprowadzenie jej w istniejącej sytuacji międzynarodowej było niemożliwe. Całościowo koncepcji tej nie popierały zwycięskie mocarstwa, była ona również sprzeczna z interesami Niemiec, Rosji Radzieckiej, Litwy i Łotwy. Można więc traktować koncepcję Dmowskiego jako pewną wizję, do której należało dążyć. Sam on nie wierzył w całościową jej realizację, każdy kilometr dostępu do morza traktował jako sukces Delegacji Polskiej na Konferencji Pokojowej w Wersalu.

¹⁾ Dmowski R.: *Polityka polska i odbudowanie państwa polskiego*. T. 1. Warszawa 1989, s. 61.

²⁾ *Ibid.*, T. 1, s. 272.

³⁾ Dmowski R.: *Nota Komitetu Narodowego Polskiego w Paryżu do ministrów spraw zagranicznych państw sprzymierzonych przed konferencją międzysojuszniczą*. Rok 1917. Przekład z języka francuskiego. Paryż, 13 listopada 1917. (w:) *Polityka polska...* T. 2, s. 288-290.

Walka elit politycznych i szerokich rzesz społeczeństwa o kształt terytorialny odradzającej się Polski miała niezwykle aktywny charakter zarówno na granicy wschodniej, jak i zachodniej. Walczono orężnie przeciw postanowieniom konferencyjnym. W tym sensie walka o granicę morską cechowała się pewną pasywnością. Przy czym określenie to dotyczy działalności władz centralnych w Warszawie, ze szczególnym uwzględnieniem działalności Tymczasowego Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego. Najbardziej wymownym tego przykładem jest cytowany wielokrotnie w polskiej historiografii list Józefa Piłsudskiego do Leona Wasilewskiego z dnia 8 kwietnia 1919 roku, w którym na temat Gdańska czytamy: „Przypuszczam, że Ameryka i Anglia byłyby skłonne w obecnym czasie do zatwierdzenia takiego paktu i że dawały to nam w postaci Libawy i Rygi łatwą rekompensatę za wątpliwą Gdańsk”⁴⁾.

Również w trakcie Konferencji Wersalskiej dochodziło do nieporozumień między Warszawą a Romanem Dmowskim, co nie najlepiej wpływało na negocjacje Delegacji Polskiej w sprawie Pomorza. J. Piłsudski niejednokrotnie w przyszłości wykazywał ignorancję i brak zainteresowania szeroko pojętą polityką morską.

Jeszcze przed wyborem Gabriela Narutowicza na prezydenta Rzeczypospolitej delegacja tzw. działaczy morskich z Julianem Rummlem i Kazimierzem Porębskim próbowała przekonać Naczelnika Państwa do poparcia idei budowy Gdyni. Starania te zakończyły się całkowitym niepowodzeniem. Wychodząc z tej audycji J. Rummel wspominał „iż nie zdołał przekonać marszałka i że nie wierzył on nawet w możliwość powodzenia jakiegokolwiek akcji na morzu”⁵⁾. J. Piłsudski nie był w tym względzie wyjątkiem, dla większości członków elity rządzącej u progu II Rzeczypospolitej sprawy gospodarki morskiej były niezrozumiałe.

Fakt podejmowania przez polityków i publicystów w latach 1918-1919 głównie sprawy przyszłej granicy morskiej Polski, a w mniejszym stopniu przyszłych koncepcji gospodarki i administracji morskiej, był uzasadniony trudnościami w definitywnym ustaleniu tej granicy, jak i implikacjami wynikającymi z różnych stanowisk w tym zakresie mocarstw zachodnich. Dyskusja nad założeniami gospodarki morskiej, jakkolwiek w tym czasie toczyła się, jednak z racji nieustalenia granicy morskiej musiała mieć charakter ograniczony, gdyż trudno poruszać te zagadnienia w oderwaniu od konkretnego wybrzeża. Pierwsze założenia polskiej polityki i gospodarki morskiej w fazie bardzo wstępnej próbował przedstawić szef Sekcji Marynarki Polskiej płk. Bogumił Nowotny⁶⁾. Następnie w sposób bardziej dojrzały i konkretny zarazem zamierzenia te kontynuował w latach 1919-1921 Szef Departamentu dla Spraw Morskich wiceadmirał Kazimierz Porębski⁷⁾. Rola tego ostatniego niedoceniana w historiografii polskiej, polegała na opracowaniu wstępnej koncepcji polskiej gospodarki morskiej dostosowanej do realiów wynikających z decyzji Kongresu Wersalskiego, czyli odzyskania wąskiego dostępu do morza i utworzenia Wolnego Miasta Gdańska. Poczynania te, wspierane przez niewielką grupę byłych oficerów marynarki wojennej i handlowej z byłych flot zaborczych oraz inżynierów budownictwa morskiego skupionych w Stowarzyszeniu Pracowników na Polu Rozwoju Żegluga „Bandera Polska”, nie mogły osiągnąć zadowalających rezultatów wobec braku zrozumienia rządu oraz obiektywnie bardzo trudnej sytuacji finansowej państwa, doprowadziły jednak do wzajemnego poznania się i integracji ludzi morza.

Myśl budowy portu w Gdyni podjął Kazimierz Porębski w marcu 1920 roku. Zamierzenie to konsekwentnie starał się realizować. Budowę Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni rozpoczęto wiosną 1921 roku.

Podstawowa budowa tego portu składała się z drewnianego mola, wypełnionego w środku kamieniem, o długości 550 metrów, biegnącego w kierunku wschodnim, z odgałęzieniem długości 170 metrów biegnącego w kierunku północnym. Fakt podjęcia przez szefa Departamentu dla Spraw Morskich strategicznej decyzji o budowie portu gdynińskiego i jej rozpoczęcie należało niewątpliwie do najbardziej istotnych jego osiągnięć. Porębski opracował również na podstawie

postanowień Traktatu Wersalskiego, Konwencji Paryskiej i Umowy Warszawskiej oraz istniejących realiów gospodarczo-politycznych stosunków polsko-gdańskich pierwszy program realizacji interesów morskich i wojskowych II Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście. Również z inicjatywy Admirała powołano 17 czerwca Państwową Szkołę Morską w Tczewie.

DSM ostatecznie rozwiązano 19 grudnia 1921 roku, całokształt spraw dotyczących gospodarki morskiej przekazano Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Można bez przesady stwierdzić, iż Kazimierz Porębski był pionierem wszystkich podstawowych działań w początkach II Rzeczypospolitej; pracował w niezwykle trudnych warunkach. Był ojcem chrzestnym Gdyni i niezłomnym obrońcą praw polskich w Gdańsku.

II

Drugi okres polskiej gospodarki morskiej w okresie międzywojennym przypada na lata 1922-1926, do przyścia na stanowisko Ministra Przemysłu i Handlu Eugeniusza Kwiatkowskiego. Okres ten charakteryzował się stagnacją gospodarki morskiej i zarazem ożywieniem dyskusji nad koniecznością rozwoju tego sektora gospodarczego. 29 kwietnia 1922 roku nastąpiło uroczyste otwarcie portu gdynińskiego, czyli dość prymitywnych nabrzeży zbudowanych z drewna.

Przez dłuższy okres Sejm nie uchwalał przygotowanej ustawy o budowie portu gdynińskiego. Wyjaśniając tę kwestię 23 września 1922 r. na plenarnym posiedzeniu Sejmu poseł Aleksander de Rosset stwierdził, iż fakt ten był związany ze stanowiskiem MSZ, „które nie chciało budowy tego portu, uważając, że zamiar koliduje z naszymi dobrymi stosunkami z Gdańskiem”, Gdańsk jednak zdaniem posła sprawozdawcy, „nigdy nie wystarczy na potrzeby Polski”, dlatego należy przystąpić do budowy Gdyni. Na tym samym posiedzeniu poseł Artur Hausner przedstawił rezolucję, w której „wzywa się rząd, aby nie poprzestał na robotach przedsięwziętych w Gdyni, poczynił studia techniczne przy opracowaniu projektów i kosztorysów dla budowy portów w innych miejscach do tego celu się nadających”.

Z powyższych fragmentów wystąpień wynika pewna ich kontrowersyjność, niemniej jednak świadomość potrzeby budowy portu gdynińskiego, w drugiej połowie 1922 roku zaczyna stopniowo dominować, przy czym ze względu na sytuację polityczną tamtych lat oraz tradycje, nieodzownym elementem tych rozważań była sprawa wzajemnych stosunków między Polską a Gdańskiem. Niepowodzenia w egzekwowaniu praw Polski w Wolnym Mieście Gdańsku spowodowały, że sfery rządzące, gospodarcze, przedstawiciele świata nauki, jak również opinia publiczna miały wątpliwości, czy uda się ułożyć poprawnie stosunki z Gdańskiem. Zjawisko to znalazło również swoje odbicie w obradach sejmowych, gdzie dojrzała we wrześniu 1922 decyzja, iż Wolne Miasto Gdańsk nie może być jedynym ośrodkiem dyspozycyjno-rozdziałczym polskiego handlu zagranicznego drogą morską.

Nie jest rzeczą przypadkową, że długo odwlekana ustawa o budowie portu gdynińskiego została uchwalona jednomyślnie przez Sejm 23 września 1922 r. Ważną rolę w podjęciu tej brzemiennej w skutki decyzji odegrała presja opinii publicznej. Tekst odnośnej uchwały brzmiał:

„art. 1. Upoważnia się rząd do poczynienia niezbędnych zarządzeń celem wykorzystania budowy portu morskiego w Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej.

art. 2. Budowa portu wykonywana będzie stopniowo, według planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy.

art. 3. Wywłaszczenie gruntów niezbędnych pod budowę portu przeprowadzone będzie według ustawy i przepisów obowiązujących na terenie województwa pomorskiego.

art. 4. Kredyty niezbędne dla budowy portu będą corocznie wstawiane do budżetu.

⁴⁾ Piłsudski J.: *Pisma zbiorowe*, T. 5. Warszawa 1937, s. 73.

⁵⁾ Rummel J.: *Narodziny żegluga*. Gdańsk 1980, s. 55.

⁶⁾ Machaliński Z.: *Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918-1921*.

⁷⁾ Machaliński Z.: *Admirałowie polscy 1919-1950*. Warszawa 1993, s. 49-73.

art. 5. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych, Skarbu i Robót Publicznych”⁹⁾.

W sformułowaniu cytowanej wyżej ustawy uderza głównie ogólnikowość. Ustawodawcy chodziło przede wszystkim o uzyskanie podstawy prawnej niezbędnej do prowadzenia rozpoczętej już budowy portu. Nie należy również wykluczyć ukrytej w ustawie tendencji do wywarcia pewnego nacisku na Wolne Miasto, celem uzyskania ustępstw z jego strony na rzecz stworzenia lepszych warunków do obrotów polskiego handlu zagranicznego drogą morską.

Uchwalenie odnośnej ustawy nie wpłynęło na postępy w budowie portu, głównie na skutek ciężkiej sytuacji finansowej państwa spowodowanej postępującą inflacją. W pierwszej połowie 1924 roku doszło nawet do przerwania prac.

Na podstawie uchwały sejmowej 21 marca 1924 r., Komitet Ekonomiczny Ministrów na wniosek ministra przemysłu i handlu Józefa Kiedronia podjął uchwałę o zbudowaniu w terminie sześciu lat portu w Gdyni o zdolności przeładunkowej 2,5 mln ton. 4 lipca tegoż roku minister Kiedroń podpisał umowę o budowie portu ze specjalistycznym konsorcjum francusko-polskim, następnie w dodatkowym protokole z 27 lutego 1925 roku zobowiązał konsorcjum do skrócenia inwestycji o jeden rok.

Również dla usprawnienia połączeń kolejowych z wybrzeżem morskim, w grudniu 1925 r. podjął decyzję o budowie linii kolejowej Kalety-Podzamcze oraz w czerwcu 1925 190-kilometrowej linii kolejowej Bydgoszcz-Szlachta-Gdynia omijającej terytorium Wolnego Miasta Gdańska.

Ponadto z inicjatywy rządu w kwietniu 1925 roku powołano komitet założycielski Spółki Akcyjnej „Polska Żegluga Morska”, jednak brak środków finansowych uniemożliwił do czasu zamachu majowego powstanie pierwszego armatora państwowego. Można więc stwierdzić, iż dwaj ostatni ministrowie przemysłu i handlu przed przewrotem majowym, Józef Kiedroń i Czesław Klamer, starali się w latach 1923-1935 podejmować cały szereg strategicznych decyzji, których ze względu na słabość gospodarczą państwa nie udało się intensywnie wdrożyć, tym niemniej świadczyły one o prawidłowo zarysowanej polityce morskiej i pozwoliły w przyszłości Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu skoncentrować się na realizacji podjętych wcześniej decyzji.

Wokół potrzeby budowy portu gdyńskiego i powstania narodowej floty handlowej Liga Morska i Rzeczna oraz Komitet Floty Narodowej prowadziły intensywną akcję propagandową.

W tym czasie na rynku prasowym pojawił się miesięcznik „Morze”, organ LMiRz o zasięgu ogólnokrajowym. Również prasa codzienna nie stroniła od podejmowania problematyki morskiej. Napisano również kilkanaście popularnych broszur dotyczących tej problematyki. Wpływu tej intensywniej akcji propagandowej nie można przeceniać, tym niemniej działania te walcie pomogły Sejmowi i rządowi w wytyczeniu polityki gospodarczej w latach 1922-1925.

III

Począwszy od roku 1926 zdolność przeładunkowa portu gdyńskiego zaczęła wzrastać¹⁰⁾ do tego stopnia, że rząd mógł wywierać wpływy na eksporterów reprezentujących zarówno sektor państwowy, jak i prywatny, aby stopniowo rezygnowali z usług portów zagranicznych oraz drogi lądowej na rzecz Gdyni. Po przełamaniu kryzysu związanego z budową Gdyni-portu, prace nad jego budową zostały wznowione począwszy od lipca 1926 roku i były intensywnie kontynuowane. Powodzenie rozbudowy Gdyni nastąpiło na skutek usilnej działalności zarówno jednostek, jak i całego społeczeństwa, wyrażającej się w różnej formie. W konkretyzacji koncepcji rozwoju Gdyni czołową rolę odegrały wybitne indywidualności, a wśród nich zarówno politycy zaangażowani w sprawy morskie, jak i teoretycy tej dziedziny czy też ludzie

działający na obu tych polach jednocześnie. Pod wpływem ich aktywnej działalności, głównie propagandowej i popularyzatorskiej, następowało stopniowo coraz szersze rozumienie przez ogół społeczeństwa potrzeby budowy Gdyni. Jednocześnie z tym procesem, głównie za sprawą LMiRz (a po zmianie nazwy LMiK), obserwujemy szereg masowych akcji społeczeństwa zamierzających do poparcia postulatów zgłaszanych w Sejmie, na łamach czasopisma Ligi lub innych organów prasowych. Poparcie to w niektórych wypadkach przybierało wręcz formę presji wywieranej na rząd w sprawach dotyczących rozwoju polskiej gospodarki morskiej.

Postępy w budowie portu gdyńskiego po roku 1926 odnotowywano bardzo skrupulatnie w prasie codziennej i w czasopiśmiennictwie gospodarczym.

Podobnie jednak jak przed rokiem 1926, wszelkie koncepcje rozwoju Gdyni wiązano z wykorzystaniem przez Polskę jej uprawnień w Wolnym Mieście Gdańsku. W kwestii tej właściwie nie zaszły żadne zmiany do września 1939 roku, przy czym z zasady przeważał w tym okresie pogląd, że budowa i rozbudowa Gdyni wpływały nie z przesłanek natury politycznej, ale gospodarczej i że bez posiadania tego drugiego oprócz Gdańska portu Polska nie mogłaby w pełni realizować programu rozwoju handlu drogą morską.

Po roku 1926 umacnia się teza o niewystarczalności Gdańska, stanowiącego w dodatku odrębny organizm polityczny, do zaspokojenia potrzeb przeładunkowych polskiego handlu zagranicznego. Jednocześnie jednak podtrzymywano poprzednie postulaty dotyczące częściowej rozbudowy, modernizacji technicznej oraz zwiększenia zdolności przeładunkowej portu gdańskiego.

Równocześnie nieprzerwanie aż do 1939 roku nurtował publicystów, ekonomistów i działaczy gospodarczych problem możliwości zwiększenia obrotów towarowych kierowanych przez porty polskiego obszaru celnego, a szczególnie przez Gdynię. Chodziło w tym wypadku zarówno o wyeliminowanie obcych, zwłaszcza niemieckich portów, z obrotów polskiego handlu zagranicznego, jak i o ściągnięcie do własnych portów ładunków tranzytowych.

Można również stwierdzić, iż w całokształcie problemów związanych z budową Gdyni, jak i w wypowiedziach dotyczących w ogóle polskiej polityki gospodarczej, starano się wykazać korzyści płynące dla gospodarki i polityki polskiej z tytułu uniezależnienia się od obcych pośredników, w tym głównie portów niemieckich, przez znalezienie ujścia dla obrotów własnego handlu zagranicznego przez Gdynię. Przyczyn żywiołowego rozwoju Gdyni dopatrywano się w zapotrzebowaniu polskiego życia gospodarczego na posiadanie własnego, całkowicie suwerennego punktu przeładunków morskich. Niekorzystne dla kraju czynniki zewnętrzne, takie jak narzucona Polsce przez Niemcy „wojna celna” czy zatargi z Wolnym Miastem tym bardziej intensyfikowały ideę budowy i rozbudowy Gdyni. Dlatego, mimo stosunkowo szczupłych środków materialnych i konkurencji portów niemieckich oraz Gdańska, powodzenie budowy portu wynikało, jak stwierdzała na przykład prządowa „Gazeta Polska” w okolicznościowym artykule z okazji Dni Morza, z „samej naturalnej potrzeby, z samej celowości jej (tj. Gdyni - Z.M.) istnienia”¹¹⁾. Ciągły wzrost przeładunków w porcie gdyńskim traktowano również jako poważny atut polityczny wobec innych państw, za pomocą którego wskazywano niezbędność posiadania dostępu do morza, a co za tym idzie, niezbędność trwałego związku Pomorza z resztą kraju. Mimo osiągniętych rezultatów lansowano w dalszym ciągu tezę o potrzebie prowadzenia przez rząd protekcyjnej polityki w stosunku do Gdyni. Tego typu poglądom dała wyraz zorganizowana w marcu 1934 roku przez MPiH pod przewodnictwem ministra Ferdynanda Zarzyckiego konferencja na temat dalszego rozwoju Gdyni¹²⁾.

W roku 1936 nakładem Rady Interesantów Portu w Gdyni ukazała się książka B. Kasprowicza pt. *Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1929-1935 ze szczególnym uwzględnieniem udziału i roli*

⁹⁾ Dz. URP 1922, nr 90, poz. 827.

¹⁰⁾ Przeładunki ogólne portu gdyńskiego w tonach wynosiły w roku: 1924 - 10 167; 1925 - 55 571; 1926 - 404 561; 1927 - 898 094; 1928 - 1 195 769; 1929 - 1 822 502; 1930 - 3 625 748. Źródło: „Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni” 1938 T. 8 s. 35.

¹¹⁾ Rozwój Gdyni. „Gazeta Polska” 1932, nr 210.

¹²⁾ Szyszkowski S. Z.: *Postulaty gospodarcze Gdyni*. „Polska Gospodarka” 1934 z. 11, s. 327.

Gdyni¹²⁰. Książka ta ukazuje, w jaki sposób wywiązał się port gdyński ze swego podstawowego zadania, czyli z obsługi polskiego handlu zagranicznego. W pracy tej na podstawie bogatego materiału statystycznego autor udokumentował obroty portu gdyńskiego wzrastające w latach 1929-1935 zarówno pod względem ciężaru, jak i wartości¹²¹. Było rzeczą niezmiernie charakterystyczną, iż ten wzrost obrotów portu gdyńskiego „odbywał się na tle kurczącej się z roku na rok polskiej wymiany zagranicznej w wyniku trwania kryzysu w gospodarce światowej”¹²². Skupienie w 1935 roku 44,4% całości obrotów handlu zagranicznego w Gdyni „jest przejawem przemian - pisał B. Kasprzowicz - z handlu przechodzącego drogą lądową lub przez porty obce - na handel zamorski przez porty polskie”¹²³. Jednocześnie stwierdzał, że ewolucja ta dokonała się głównie za pośrednictwem Gdyni na skutek „konieczności życiowych” państwa polskiego¹²⁴. Rolę Gdyni w przekształcaniu dróg polskiego handlu zagranicznego, w związku go z rynkami północno- i zachodnioeuropejskimi oraz zamorskimi określa Kasprzowicz mianem „stłuczonego, pomocniczego narzędzie” - państwa¹²⁵.

Pisząc w 1939 roku o znaczeniu i roli Gdyni „w gospodarstwie społecznym Polski” J. K. Hendrikson stwierdzał, iż polega ona „na udostępnieniu dla wielkiej ilości towarów taniego transportu morskiego”¹²⁶.

Komisarz rządu w Gdyni, Franciszek Sokół, nazwał u schyłku okresu międzywojennego zagadnienie gdyńskie „zagadnieniem ogólnopolskim”, a zarazem wyjątkowym w całokształcie zagadnień gospodarczych ówczesnej Polski, pisząc: „Nie ulega wątpliwości, że Gdynia stała się dzisiaj najważniejszym czynnikiem koordynacji gospodarczej w stosunku do całego życia gospodarczego państwa polskiego. (...) Bałtyk jest gwarancją wolności politycznej i gospodarczej naszego narodu i naszego państwa”¹²⁷.

Tę właśnie rolę gospodarczą Gdyni w stosunku do zaplecza uważał komisarz rządu za decydującą również w dziele integracji całego Pomorza z resztą kraju.

Podobnych stwierdzeń na temat znaczenia powstania Gdyni można spotkać w wypowiedziach prasowych i książkowych bardzo wiele¹²⁸.

Gdynię nazywano „realnym i zrozumiałym w całym świecie symbolem żywotności nowej Polski”, „namacalnym wyrazem wartości zjednoczenia i niepodległości Polski”, „jednym z najważniejszych czynników burzących dawne kanony zaborcze wbite przemocą w jednolity organizm gospodarczy i polityczny Polski”, „najwspanialszym pomnikiem pracy polskiej”, „symbolem woli politycznej i dokumentem wiary, że ziemia pomorska jest dziś tak samo nasza, jak była nią przed wiekami”.

Z tych kilku przykładowo wybranych cytatów wynika jasno powszechne zrozumienie dzieła wybudowania Gdyni. Doceniono ten fakt zarówno z punktu widzenia politycznych, jak i gospodarczych interesów II Rzeczypospolitej.

Z punktu widzenia gospodarczego w fakcie powstania Gdyni widziało przede wszystkim skuteczne narzędzie ominięcia pośrednictwa obcych portów i stworzenia w zamian własnych aparatów handlu morskiego. Zdawano sobie sprawę i mocno to podkreślano, iż dzięki stworzeniu własnego punktu widzenia na przeładunki morskie, otwarto właściwie jedyną możliwą w istniejących warunkach geograficznych niezależną, a więc i tańszą drogę dla eksportu i importu polskiego

handlu zagranicznego. Zauważono również decydujący pod każdym względem, chociaż pośredni wpływ portu gdyńskiego na możliwości korzystania z praw przyznanych Polsce w porcie gdańskim na mocy traktatu wersalskiego.

W poważnym stopniu, dzięki wybudowaniu portu gdyńskiego, Polsce udało się wyzwolić spod wpływów gospodarczych Niemiec, a zarazem znaleźć ujście dla swojego eksportu na nowych rynkach europejskich i zamorskich. Biorąc pod uwagę korzyści, jakie II Rzeczpospolita osiągnęła przez fakt wybudowania miasta portowego Gdynia, nie należy się dziwić nawet najbardziej egzaltowanym zachwytom wyrażanym na łamach prasy, w książkach i wystąpieniach ustnych.

W 1938 roku udział Gdyni w obrotach polskiego handlu zagranicznego pod względem wagowym wyniósł 46,08%, a pod względem wartościowym 47,61%¹²⁹. Komisarz rządu w Gdyni, Franciszek Sokół, określił ogólne wydatki inwestycyjne na budowę miasta i portu na sumę 598,6 mln zł. Zdaniem tegoż samego autora, z tytułu wybudowania Gdyni skarb państwa zaoszczędził 1,8 mld zł, które z braku Gdyni musielibyśmy zapłacić obcym przedsiębiorstwom gospodarczym, czyli wydatki poniesione na budowę portu i miasta zwróciły się trzykrotnie. Dlatego w konkluzji Sokół stwierdza: „Gdynia nie jest ofiarą złożoną przez społeczeństwo na ołtarzu polityki państwa, lecz najlepszym interesem, jaki kiedykolwiek Polska mogła zrobić”¹³⁰.

Budowa i rozbudowa portu gdyńskiego łączy się nierozdzielnie z jego eksploatacją, pod tym względem cały międzywojenny okres istnienia portu gdyńskiego możemy podzielić na cztery podokresy:

1. 1920 - 1925 - „mały” port;
2. 1926 - 1930 - port „przelotowy” lub „specjalny” zajmujący się głównie eksportem węgla;
3. 1931 - 1934 - okres przejściowy od fazy portu przelotowego do uniwersalnego;
4. 1935 - 1934 - port uniwersalny.

Wzrost przeładunków w porcie gdyńskim spowodował, iż dotychczasowa jego struktura organizacyjna i status prawny zaczęły komplikować i utrudniać jego działalność oraz wpływać hamująco na dalszy rozwój. Urząd Morski w Gdyni, jako jeden z niewielu w Europie, spełniał zarówno funkcje administracji morskiej II instancji, jak też zarządzał portowym aparatem technicznym. Pełnił więc funkcje dwójakiego rodzaju - administracyjną i zarządzającą. Właściwie jednak wszystkie ważniejsze decyzje zapadały we władzy III instancji, czyli w Departamencie Morskim MPIH. Stąd też możliwości podejmowania szybkich samodzielnych decyzji w ramach Urzędu Morskiego były poważnie ograniczone.

Z niedogodności takiego stanu rzeczy zdawali sobie sprawę głównie pracownicy Urzędu Morskiego jako II instancji administracji morskiej oraz część pracowników III instancji.

Koncepcje komercjalizacji portu gdyńskiego były szczególnie aktualne w latach 1930-1933, kiedy Departamentem Morskim kierował dr F. Hilchen. Mamy wówczas do czynienia ze zgodnością poglądów na ten temat Departamentu Morskiego i Urzędu Morskiego w Gdyni. Inne resorty centralne, szczególnie MS i MSZ, na poczynania te patrzyły niechętnym okiem. Zmiana na stanowisku dyrektora Departamentu Morskiego - objęcie tej funkcji w roku 1933 przez Leonarda Moździeńskiego - spowodowała zmianę stanowiska administracji morskiej III

¹²⁰ Kasprzowicz B.: *Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1919-1935 ze szczególnym uwzględnieniem udziału i roli Gdyni*. Gdynia 1936.

¹²¹ Procentowy udział Gdyni w ogólnym obrocie polskiego handlu zagranicznego pod względem ciężaru ładunków kształtowały się w omawianym okresie następująco: 1929 - 10,03%; 1930 - 14,56%; 1931 - 23,48%; 1932 - 32,00%; 1933 - 37,06%; 1934 - 39,27%; 1935 - 44,47%. Źródło: „Rocznik Rady Interestantów Portu w Gdyni” 1938 T. 8 s. 75. B. Kasprzowicz jako redaktor naczelny „Roczników RIP w Gdyni” w opracowaniach dotyczących portu gdyńskiego okresu międzywojennego dane statystyczne dotyczące tego zagadnienia czerpał z redagowanego przez siebie czasopisma.

¹²² Kurczenie się obrotów polskiego handlu zagranicznego jest widoczne szczególnie pod względem jego wartości (w mln zł): 1929 - 5924; 1930 - 4678; 1931 - 3347; 1932 - 1946; 1933 - 1787; 1934 - 1774; 1935 - 1786. Źródło: „Rocznik Rady Interestantów Portu w Gdyni” 1938 T. 8 s. 67.

¹²³ Kasprzowicz B.: *Kierunki polskiego handlu zagranicznego...*, s. 16.

¹²⁴ Ibid., s. 28.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Hendrikson H. K.: *Interwencja państwa w zakresie komunikacji (Komunikacja w gospodarstwie społecznym Polski)*. Warszawa 1939, s. 13.

¹²⁷ Sokół F.: *Gdynia w służbie Rzeczypospolitej*. Radom 1939, s. 13. Broszura ta (całość 31 stron) ukazała się nakładem Okręgu Radomsko-Kieleckiego LMiK w bardzo wielkim nakładzie 150 tys. egzemplarzy.

¹²⁸ Zob. szczególnie: *O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego. Rozważania i materiały*. Gdynia 1938, nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, s. 5-18.

¹²⁹ „Rocznik Rady Interestantów Portu w Gdyni” 1938 T. 8 s. 75.

¹³⁰ F. Sokół, op. cit. s. 29.

instancji w kwestii komercjalizacji portu gdyńskiego. Leonard Możdżeński, faktycznie mianowany na to stanowisko z inicjatywy ministra spraw zagranicznych - Józefa Becka, był jednocześnie wiernym wykonawcą jego zaleceń w podległym mu resorcie.

Przeważała więc koncepcja portu jako „urzędu państwowego”, silnie popierana przez MS i MSZ. Rząd żywił obawy, iż skomercjalizowanie portu doprowadzi do zmniejszenia jego kompetencji, a tym samym do utraty decydującego wpływu na bieg wydarzeń w Gdyni. Obawiano się więc zaprzepaszczenia olbrzymiego wysiłku państwa i narodu włożonego w budowę portu gdyńskiego i oddania inicjatywy dalszej jego rozbudowy i eksploatacji kapitałowi prywatnemu.

Rok 1933 stanowi początek czwartego i ostatniego okresu rozwoju portu gdyńskiego w czasach międzywojennych. Udział tego portu w ogólnym obrocie polskiego handlu dochodzi do 44% pod względem wagowym, wzrasta również przepływ ładunków tranzytowych, głównie z regionu naddunajskiego. W tej sytuacji potęguje się nacisk interesantów portu oraz administracji morskiej II instancji na rząd w kierunku wzrostu kompetencji Urzędu Morskiego, w kierunku komercjalizacji. Jednocześnie etatystyczna polityka rządu, reprezentowania głównie przez MPiH, MSZ oraz MS, stara się ograniczyć i hamować te poczynania. Odbiciem wzajemnych przetargów i tarć było opracowanie przez MPiH oraz kapitalistycznych użytkowników portu łącznie 6 jednostronnych lub kompromisowych projektów komercjalizacji portu gdyńskiego.

Dalsze nasilenie akcji reorganizacji zarządu portu gdyńskiego następuje w 1937 roku, przy czym obserwujemy również większą aktywność czynników rządowych w tym zakresie. Wynikało to z faktu narastających trudności, jakie napotkał Urząd Morski w swojej codziennej działalności. Władze centralne zaczęły zdawać sobie sprawę, iż dalsza eksploatacja i administracja portu w ramach ogólnych przepisów obowiązujących wszystkie urzędy państwowe stwarza coraz więcej niedogodności i że te ogólne przepisy nie mogą odpowiadać specyficznym warunkom pracy tak skomplikowanego i czulego organizmu, jakim jest port gdyński. Również dalszy wzrost znaczenia portu gdyńskiego w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej był źródłem zainteresowań formą jego zarządu. Ponadto Gdynię traktowano jako istotny instrument kształtowania samodzielności państwowej w sferze gospodarczej, stąd forma jej zarządu nie mogła być czynnikiem rządowym obojętną.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu stało na stanowisku, że konieczne jest bardzo indywidualne rozważanie warunków pracy portu gdyńskiego ze względu na jego wyjątkową - niepodobną do innych portów - rolę w życiu gospodarczym i politycznym krajowego zaplecza. Traktowano Gdynię jako port ogólnonarodowy, stąd też stosunek do niego musiał być odmienny od tego, jakie miały do swoich portów, posiadając ich wiele, Francja czy Anglia. Dlatego między innymi, wypowiadając się na temat administracji i eksploatacji portu gdyńskiego, czynnik oficjalnie uważały za konieczne nie tylko kierowanie się specyficznym interesem portu, ale przede wszystkim podejście do tego problemu z punktu widzenia ogólnej racji stanu państwa, co niejednokrotnie wymagało podporządkowania lokalnego interesu gospodarczo-handlowego względem natury ogólnopolitycznej. U podstaw tego typu stwierdzeń leżała zasada monopolistycznego stosunku państwa do portów polskiego obszaru celnego, a szczególnie Gdyni, oraz obawa, iż opanowanie administracji portu gdyńskiego przez kapitał prywatny polski i obcy spowodowałoby trudności w obsłudze polskiego handlu zagranicznego, a tym samym jednostronne wyzyskiwanie Gdyni przez te czynniki na niekorzyść zaplecza. Również fakt, iż Urząd Morski w Gdyni, oprócz pełnienia czynności administracyjnych i eksploatacyjnych sprawowałby także funkcje arbitra, rozjemcy i kontrolera, zrażał władze centralne do przyznania mu większej autonomii.

Z przedstawionych wyżej powodów rodziła się niechęć, wypływająca głównie z resortu spraw zagranicznych, skarbu i przemysłu i handlu do komercjalizacji w ogóle lub dążenie do jej ograniczenia. Podstawowa zasada tej polityki sprowadzała się do obrony interesów ogólnogospodarczych kraju na terenie Gdyni, wybudowanej kosztem ogólnonarodowym. Zdawano sobie równocześnie sprawę, iż taka polityka prowadzi nie do maksymalizacji dochodów portu gdyńskiego, ale jedynie do zwrotu kosztów własnych lub zadowolenia się małym

zyskiem nawet w takich wypadkach, w jakich osiągnięcie wyższych zysków byłoby zupełnie realne.

Walka o komercjalizację portu gdyńskiego wkroczyła w decydującą fazę w 1938 roku.

Strony, czyli rząd i sfery przemysłowo-handlowe, próbowały w formie zmodyfikowanych projektów ustaw jeszcze kilkakrotnie do września 1939 roku uzgodnić jednobrzmiący tekst dokumentu; próby te kończyły się jednak niepowodzeniem. Zarówno rząd, jak i kapitał prywatny doceniały potrzebę zmian zarządu i administracji portu. Różnice między stanowiskiem etatystycznym, reprezentującym ogólnonarodowy interes sfer oficjalnych, a partykularnym gospodarczo-handlowym poglądem kapitału prywatnego były w ostatnich dwóch latach dwudziestolecia międzywojennego jeszcze zbyt duże, aby mogło dojść do kompromisu.

Mimo wzrostu przeładunków struktura organizacyjna zasadniczo nie przeszkadzała Gdyni w wywiązywaniu się z rosnących zadań i port ten odgrywał rolę głównego miejsca przeładunkowego na potrzeby polskiego handlu zagranicznego, spełniał więc pokładane w nim nadzieje.

IV

W rozważaniach dotyczących bilansu gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej nie można pominąć roli Wolnego Miasta Gdańska. Sprawa wykorzystania portu gdańskiego była bez wątpienia jedną z zasadniczych w polityce morskiej i ogólnej II Rzeczypospolitej. Trzeba również zaznaczyć, że wszelkie rozważania na temat Wolnego Miasta Gdańska w latach 1920-1939 należą ze względu na specyficzny status tego organizmu państwowego do najbardziej złożonych zagadnień najnowszej historii powszechnej i Polski. Ten niewielki terytorialnie obszar stanowił przedmiot wnikliwej uwagi oraz czynnego zaangażowania się nie tylko Polski i Niemiec, ale i innych państw Europy, szczególnie Anglii i Francji oraz Ligi Narodów.

Kwestia korzystania przez Polskę z portu gdańskiego była w równej mierze sprawą polityczną, co gospodarczą, a w miarę zbliżania się katastrofy wrześniowej nabierała w coraz większym stopniu aspektu politycznego.

Problem Gdańska dla szerokich rzesz społeczeństwa polskiego wychodził poza ramy kalkulacji i zainteresowań polityczno-gospodarczych, rozpalając uczucia patriotyczne. Zjawisko to występowało nieprzerwanie, z różnym nasileniem, w ciągu całego dwudziestolecia międzywojennego, przy czym zaobserwować można szereg punktów kulminacyjnych.

W świetle tych uwag rozważania gospodarczej myśli morskiej na temat Gdańska różniły się częściowo od poglądów MSZ w okresie kadencji J. Becka na stanowisku wiceministra, a następnie ministra tego resortu, czyli w latach 1930-1939. Dotyczy to szczególnie poglądów ludzi związanych bezpośrednio z działalnością portów polskiego obszaru celnego oraz innych interesantów, tzn. izb przemysłowo-handlowych i kapitału prywatnego, a także całego szeregu działaczy i publicystów „niezależnych”, którzy ustąpili z zajmowanych stanowisk, jak na przykład pełniący w latach 1924-1931 funkcję Komisarza Generalnego RP w Gdańsku Henryk Strasburger czy dyrektor Departamentu Morskiego MPiH z lat 1930-1933, Feliks Hilchen. Stanowisko MSZ w latach 1930-1939 w kwestii gdańskiej również wywoływało sprzeciw innych resortów. Reprezentatywnym przykładem mogą być poglądy i działalność wicepremiera i ministra skarbu E. Kwiatkowskiego. Kontrowersje tego rodzaju znajdowały w druku swoje odbicie co najwyżej w formie bardzo zawałowanej. Faktycznie kierownictwo sprawami polskiej polityki gdańskiej w okresie rządów Becka na ulicy Wierzbowej spoczywało w rękach jego resortu, traktującego te sprawy głównie w aspekcie politycznym, a nie gospodarczym. Stąd też jawne występowanie przeciw poczynaniom MSZ, stojącego na straży ówczesnej racji stanu, często szczególnie na terenie gdańskim mylnie pojmowanej i realizowanej, było jednak ze względu na pozycję Becka oraz zasady dyscypliny wewnątrzrządowej niemożliwe do przeprowadzenia. Podporządkowanie spraw gospodarczych portu gdańskiego interesom ogólnej strategii politycznej Becka niejednokrotnie wychodziło na niekorzyść poczynania polskich sfer

gospodarczych w tym mieście oraz polskich interesantów z zaplecza. Nic więc dziwnego, że wspomniane koła gospodarcze czy to na forum Międzyministerialnej Komisji Opiniodawczej do Spraw Polskiej Polityki Morskiej czy też na łamach publikowanych przez siebie wydawnictw, starały się wpływać na poczynania rządu w portach polskiego obszaru celnego, argumentując swoje interesy racjami gospodarczymi. Trzeba przy tym stwierdzić, iż głosy te były pilnie śledzone i stanowiły często doskonałą ekspertyzę na potrzeby czynników realizujących politykę. Mimo pewnych niekonsekwencji, występujących szczególnie po roku 1935, u podstaw tzw. gdańskiej polityki Józefa Becka w sprawach wykorzystania portu gdańskiego leżały przecież poglądy czołowych przedstawicieli gospodarczej myśli morskiej, czyli B. Nagórskiego, H. Strasburgera, E. Kwiatkowskiego, A. Siebeneichena, F. Hilchena, S. Łęgowskiego i innych.

Począwszy od listopada 1935 roku koła rządowe, a szczególnie polskie sfery gospodarcze Gdyni i Gdańska zaczynają dążyć, opierając się na ogólnych postanowieniach umowy sierpniowej z 1933 roku, do opracowania szczegółowych wytycznych w sprawie wyzyskania portów polskiego obszaru celnego. Zasadniczą rolę w przygotowaniu projektu wytycznych odegrała Stała Komisja Opiniodawcza do Spraw Ekonomicznych z Zakresu Polityki Morskiej. Na podstawie wygłoszonego na posiedzeniu tej komisji w dniu 29 listopada 1935 roku referatu B. Nagórskiego pt. *Gdańsk i Gdynia jako porty polskiego obszaru celnego (wytyczne polityki polskiej w stosunku do obu portów)* Komitet Ekonomiczny Ministrów 5 sierpnia 1936 roku uchwalił wewnętrzne wytyczne co do wykorzystania portów polskiego obszaru celnego.

Realizację i koordynację wewnętrznych wytycznych powierzono MPIH. Zasadniczą przyczyną opracowania omówionego wyżej dokumentu, jak to czytamy w jego uzasadnieniu, „był silny spadek obrotów portowych w Gdańsku, a wzrost ich w Gdyni”. Taka sytuacja osłabiła gospodarcze i polityczne wpływy Polski w Gdańsku. Zaniepokojenie rządu polskiego wynikało również z niewyzyskania urządzeń przeładunkowych, będących w połowie własnością Polski, oraz urządzeń kolejowych, stanowiących w całości jej własność, podczas gdy podobne urządzenia w Gdyni były stale przeciążone. Na skutek tej dysproporcji port gdański stawał się nierentowny, natomiast w Gdyni trzeba było podejmować coraz nowe inwestycje.

Mimo podpisania 5 stycznia 1937 roku układu polsko-gdańskiego w sprawie przedłużenia na okres do dnia 31 grudnia 1939 roku protokołu z dnia 18 września 1933 roku w sprawie wykorzystania portu gdańskiego, polskie sfery gospodarcze w dalszym ciągu wypowiadały się krytycznie na temat współpracy obu portów. Pogląd sfer gospodarczych, szczególnie w tym wypadku izb przemysłowo-handlowych, odbijał wyraźnie od stanowiska czynników rządowych, które starały się w oficjalnych omówieniach przedstawić przedłużenie układu jako kolejny sukces polskiej dyplomacji.

Niejako wstęp do wszelkich aktualnych rozważań na temat portu gdańskiego w okresie międzywojennym stanowiło przypomnienie o jego działalności w latach 1795-1914, kiedy wchodził w skład państwa pruskiego. Uwagi te zmierzały do wykazania szerokiej opinii publicznej i czynnikom zainteresowanym, iż Gdańsk „przed wojną” był portem o całkowicie lokalnym znaczeniu i równocześnie niewielkich przeładunkach. Również jego rozwój przebiegał w sposób bardzo powolny, ustępując pod tym względem innym portom niemieckim, a więc głównie Hamburgowi, Szczecinowi czy nawet Królewcowi. Zwracano też uwagę na słabość istniejącego w porcie gdańskim ośrodka handlu zagranicznego drogą morską oraz zaniedbania w wyposażeniu technicznym portu. Przyczyn takiego stanu rzeczy szukano w odcięciu Gdańska od jego naturalnego polskiego obszaru ciężenia i w ewidentnych zaniedbaniach polityki gospodarczej Niemiec w stosunku do tego portu.

Ton tych uwag był zdecydowanie krytyczny. Retrospektywne spojrzenie miało uwydatnić powojenne osiągnięcia czy nawet rozkwit

Gdańska, który dokonał się przy poważnym udziale środków pochodzących z Polski²³⁾ oraz głównie poprzez polski obszar ciężenia, decydujący o wzroście przeładunków i będący zarazem impulsem do wszelkich przeobrażeń struktury technicznej i handlowej tego portu.

Uwagi tego rodzaju traktowano jednocześnie jako odpowiedź na politykę Senatu Wolnego Miasta, który częstokroć obciążał Polskę winą za słaby rozwój Gdańska po roku 1919, w przeciwieństwie do jego rzekomo pomyślnego rozwoju pod panowaniem niemieckim - przed rokiem 1914.

V

Sprawne funkcjonowanie portów polskiego obszaru celnego było nierozdzielnie związane z budową linii kolejowych. Po uzyskaniu niepodległości łączyła kraj z morzem jedyna linia kolejowa Gdańsk-Bydgoszcz z odgałęzieniem z Laskowic na Brodnicę-Iławę do Warszawy. W tym stanie rzeczy, głównie ze względów politycznych, zbudowano w 1921 roku linię Kokoszy-Gdynia długości 28 km, stwarzając tym samym drogę zapasową w wypadku trudności przewozowych przez terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Wybudowanie na początku lat trzydziestych linii Gdynia-Bydgoszcz-Herby uniezależniało Gdynię od tranzytu przez terytorium Gdańska. To nowe połączenie Śląska z Gdynią o całkowitej długości 550 km było krótsze o ok. 100 km od istniejącej Koluźki-Toruń-Gdańsk i o 60 km od drogi przez Wieluń-Podzamcze - Gnieszno - Inowrocław - Gdańsk. Inwestycja ta wpłynęła na zmniejszenie opłat przewozowych i skróciła czas przewozu.

W zasadzie można więc stwierdzić, iż problem komunikacji z zapleczem został prawidłowo i równomiernie z rozbudową samego portu rozwiązany.

Również właściwie ustawione kolejowe tory portowe odegrały istotną rolę w obieraniu kierunków transportu szczególnie w wypadku towarów masowych. W efekcie, w 1938 roku bez mała 4/5 obrotu wagowego i 2/3 obrotu wartościowego polskiego handlu zagranicznego koncentrowało się na drodze morskiej.

Należy w tym miejscu wspomnieć, iż tak w aktywizacji portów polskiego obszaru celnego, jak i w uniezależnieniu się od portów niemieckich, oprócz taryf kolejowo-portowych, poważną rolę odegrała po roku 1931 systematycznie rozbudowywana preferencyjna taryfa portowo-celna. W sytuacji stosowania przez koleje niemieckie niskich stawek przewozowych w stosunku do towarów importowanych przez Polskę, operowanie instrumentem jedynie specjalnych taryf kolejowo-portowych nie dawało oczekiwanych rezultatów, musiał więc rząd sięgnąć do preferencyjnych taryf portowo-celnych, polegających na znacznie niższych stawkach celnych w wypadku kierowania towarów importowych bezpośrednio do portów polskich. Natomiast za wszelkie towary importowane drogą lądową płacono stawki normalne, czyli wyższe. Tego rodzaju polityka zdecydowała w poważnym stopniu o uniezależnieniu się w imporcie od pośrednictwa portów niemieckich.

VI

W przeciwieństwie do niewątpliwych osiągnięć, jakie można zanotować w zakresie portów, w dziedzinie rozwoju własnej floty handlowej II Rzeczypospolitej musiała zadowolić się o wiele skromniejszymi rezultatami. Jedyną z przyczyn trudności powstania floty handlowej w okresie 1919-1926 był między innymi brak własnego portu. Gdynia jako port morski zaczęła odgrywać pewną, chociaż jeszcze ograniczoną rolę w polskim handlu morskim dopiero po 1926 roku. Mimo to, można odnotować w latach 1919-1926 szereg inicjatyw, podejmowanych głównie przez kapitał prywatny, zmierzających do powstania floty handlowej. W sumie jednak, na skutek braku możliwości finansowych ze strony państwa, braku dostatecznie wielkich kapitałów prywatnych

²³⁾ Ogólne koszty inwestycji w porcie gdańskim dokonanych przez Radę Portu od początku jej istnienia do 1937 r. szacuje się na sumę 70 mln zł, czyli wydatki rządu polskiego sprowadzają się do sumy 35 mln zł, nie licząc oczywiście inwestycji kolejowych („Rocznik Morski i Kolonialny” 1938, s. 47). Całokształt spraw związanych z udziałem strony polskiej w budżecie Rady Portu zawiera umowa finansowa polsko-gdańska z dnia 7 II 1934 r. Zusammenstellung der zwischen der Freien Stadt Danzig und der Republik Polen abgeschlossenen bedeutsamen Verträge, Abkommend und Vereinbarungen 1933-1934, Januar 1935 LXI, WAP Gd. Akta Komisariatu Generalnego RP (dalej cyt. WAP GD.KG), 259/323, s. 241-247. Szczegółową analizę budżetu Rady Portu znajdzie czytelnik w pracy: Stępiak H.: *Rada Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku*. Gdańsk 1971, s. 117-127.

oraz doświadczenia, inicjatywy te kończyły się niepowodzeniem i w rezultacie pojemność jednostek polskiej marynarki handlowej, jeżeli wliczyć w to również jednostki pomocnicze wynosiła w latach 1922-1926 od 5 do około 13 tys. BRT²⁴.

Między innymi pod wpływem dyskusji toczących się w zainteresowanych kręgach, na łamach czasopism została „w celu popierania rozwoju polskiej żegluga morskiej i związanego z nią przemysłu...” wydana ustawa z dnia 25 listopada 1925 roku *O popieraniu polskiej żegluga morskiej*²⁵. Ustawa ta zapewniała pomoc ekonomiczną ewentualnym przyszłym polskim stoczniom okrętowym, przedsiębiorstwom żegludowym i rybackim (kredyty, premie, ulgi w opłatach i podatkach) oraz towarzystwom ubezpieczającym statki (gwarancje finansowe ze strony państwa).

Mimo wydania ustawy *O popieraniu polskiej żegluga morskiej*, pod koniec 1925 roku i na początku 1926 brak było w dalszym ciągu realnego i zaakceptowanego przez rząd i kapitał prywatny programu stworzenia własnej floty.

Początek rozwoju polskiej floty handlowej przypada na listopad 1926 r., kiedy to zostało powołane przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska”. Dysponowało ono z początkiem 1927 roku pięcioma zakupionymi we Francji statkami trampowymi. W 1932 roku „Żegluga Polska” przekształciła się w spółkę akcyjną, ze względu jednak na brak zainteresowania kapitału prywatnego w dalszym ciągu wszystkie akcje pozostawały w portfelu skarbu państwa. Armator ten uprawiał żegludę nieregularną, zajmował się głównie przewozem węgla na Bałtyku. Po 1930 roku zorganizowano również linie regularne oraz przewóz pasażerów.

W 1927 roku możemy zanotować powstanie z inicjatywy rządu prywatnego przedsiębiorstwa żegluga trampowej Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob”. Przedsiębiorstwo to powstało na bazie kapitału śląskiego koncernu węglowego „Robur”. W roku następnym rząd przystąpił do utworzenia Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego „Polbrit” (PBTO). W roku 1929 zakupiono 4 statki pasażersko-towarowe. Udziałowcami tego przedsiębiorstwa w momencie zakupu statków w 75% był kapitał polski, a w 25% angielskie Towarzystwo Ellerman Wilson Line. W podobny sposób w połowie 1930 roku jako spółka akcyjna powstało Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe (PTTO). W ogólnej sumie 9 mln zł kapitału zakładowego „Żegluga Polska” jako mandatariusz rządu polskiego partycypowała kwotą 4 mln 100 tys. zł, a duńskie towarzystwo okrętowe „The East Asiatic Company” pokryło 4 mln 300 tys. zł. Towarzystwo dysponowało w momencie powstania 3 statkami pasażersko-towarowymi o pojemności brutto 6345 RT do 7500 RT. Na podstawie przedstawionych danych można więc stwierdzić w latach 1927-1930 nie tylko poważny wzrost zainteresowań rządu rozwojem floty handlowej, ale również pewne realne efekty na skalę możliwości kapitału państwowego i częściowo prywatnego.

Forma subwencjonowania polskich towarzystw okrętowych wywołała krytykę wśród czynników bezpośrednio odpowiedzialnych za tę politykę gospodarczą państwa. Przy okazji ujednolicenia zasad organizacji rządowych przedsiębiorstw armatorskich MPIH przedstawiło w kwietniu 1931 roku ogólne wytyczne „polityki subwencyjnej”²⁶. „W Polsce żegluga państwowa - czytamy w tym dokumencie - ma najgorszy system subwencji, tj. bezpośrednie pokrywanie strat eksploatacyjnych, co demoralizuje administrację przedsiębiorstwa”. Nowe zasady proponowano oprzeć na bezpośrednich świadczeniach, „jakie żegluga w myśl polityki morskiej czynić będzie”, czyli na przywozie i wywozie określonego towaru, ich kierunku oraz częstotliwości zawinięć statków do portów polskiego obszaru celnego. Biorąc za podstawę trudne warunki pracy towarzystw okrętowych podczas kryzysu, nie pozwalające na odnowienie taboru we własnym zakresie, nowe zasady przerzucały ciężar subwencji z dopłat za eksploatację na bezpośrednie świadczenie

na rzecz zakupu nowych jednostek. Podstawowym zadaniem polskiej żegluga morskiej w okresie kryzysu miało być przede wszystkim utrzymanie „obecnego stanu posiadania”, a w miarę poprawy koniunktury rozwój floty. W tym celu Komitet Ekonomiczny zaproponował Prezydium Rady Ministrów dziesięcioletni plan rozbudowy floty, przewidujący coroczne dotacje ze skarbu państwa w wysokości 3 mln zł, czyli 1,2% wydatków budżetowych państwa. Sumę tę uważano za absolutnie minimalną, jej obniżenie mogłoby spowodować zejście poniżej stanu posiadania floty z kwietnia 1931 roku. Wraz z preliminarzem budżetowym uważano za celowe ustalić kolejność zamiany posiadania statków, przy czym w tych postulatach odstępiono od dotychczasowej praktyki kupowania statków używanych na rzecz zastępowania ich całkowicie nowymi, budowanymi w krajach zachodnich, a ewentualnie w Gdańsku.

Na tle postulatów w sprawie konieczności stałego subwencjonowania floty zrodził się w latach trzydziestych pogląd, iż żegluga morska w okresie trwającego kryzysu przestała być przedsiębiorstwem rentującym się. Opinię taką polska myśl żegludowa mogła czerpać z przykładu innych państw dotkniętych kryzysem. Fakt ten jednak w najmniejszym stopniu nie osłabia idei propagowania rozwoju floty. W licznych rozważaniach na ten temat przewidywano, iż zakończenie kryzysu spowoduje wzrost zapotrzebowania na przewozy morskie i jednocześnie podniesienie cen frachtów. Ponadto kwestię rozwoju floty rozpatrywano nie tylko z punktu widzenia gospodarczego, ale i politycznego. Można również dostrzec w omawianych latach, w przeciwnieństwie do poprzednich, większy umiar, sprowadzający się do wysuwania absolutnie koniecznych i minimalnych zarazem potrzeb w zakresie rozwoju floty. W okresie kryzysu, po pierwszych własnych doświadczeniach zdano sobie sprawę, że dystans, jaki dzieli Polskę nie tylko od wysoko rozwiniętych krajów, ale również takich, jak Finlandia, Estonia, Łotwa czy Jugosławia, będzie trudny do odrobienia w dziedzinie rozwoju własnej marynarki handlowej, głównie ze względu na globalnie ciężkie położenie gospodarcze kraju, duże potrzeby w innych dziedzinach nie pozwalające na kierowanie większych środków na rozwój floty handlowej. Innym często wysuwany argument był brak tradycji, co w efekcie opóźniało angażowanie się kapitału prywatnego i państwowego. Do tych pesymistycznych wniosków nie dochodzono abstrakcyjnie, ale w ścisłej konfrontacji z całokształtem sytuacji gospodarczej Polski.

Na lata 1930-1935 przypada również szereg poczynań MPIH dotyczących zmian w organizacji przedsiębiorstw armatorskich, które w rezultacie tych przeobrażeń przybierały postać spółek akcyjnych. Wobec niechęci kapitału prywatnego krajowego i zagranicznego do zakładania przedsiębiorstw armatorskich (wyjątek - „Polskarob”) państwo polskie w ten sposób starało się przyciągnąć kapitały prywatne do żegluga. Akcja ta spotkała się z bardzo silnym poparciem gospodarczej myśli morskiej, upatrującej w przyciąganiu do współpracy kapitałów zagranicznych wywodzących się z przedsiębiorstw żegludowych - możliwość wyzyskania ich rozległych stosunków handlowych i doświadczeń eksploatacyjnych oraz przejęcie przez nie części ryzyka, czyli stworzenia pewnych ogólnych korzyści wynikających z tej współpracy. Sens tych wszystkich rozważań sprowadzał się do stwierdzenia, iż „jedną z głównych podstaw rozwoju floty handlowej ojczyzny jest stworzenie dla niej warunków pracy nie gorszych niż te, w jakich pracują konkurencyjne floty obce”²⁷.

Te lepsze warunki pracy oznaczały między innymi osiągnięcie przez przedsiębiorstwo żegludowe występujące pod postacią spółki akcyjnej większej samodzielności i elastyczności w działaniu, cech obcych biurokratyzowanemu aparatowi państwowemu, któremu podlegała ŻP.

Począwszy od 1935 roku żegludowa myśl coraz więcej uwagi poświęcała potrzebie szybkiego tempa wzrostu tonażu krajowej floty handlowej. Kwestię tę łączono ze wzrostem obrotów polskiego handlu

²⁴ „Rocznik Morski i Kolonialny” 1938, s. 203.

²⁵ Dz. URP 1925, nr 125, poz. 891.

²⁶ Dodatek do wniosku na Komitet Ekonomiczny w sprawie reorganizacji przedsiębiorstw żegludowych i przyszłej polityki morskiej z kwietnia 1931 roku AAN, KERM, 1191, mikrofilm nr 27 251.

²⁷ Rummel J.: *Problemy polskiej floty handlowej*, s. 47; por. również *Wytyczne polskiej polityki morskiej w oświadczeniu p. Feliksa Rostkowskiego*. „Flota Polska” 1932 nr 9, s. 3; St. Zb. (Szyzskowski): *Sprawy morskie na I Narodowy Kongres Żegluga*. „Polska Gospodarcza” 1932 z. 29, s. 859-855.

zagranicznego. Po okresie kryzysu gospodarka światowa, w tym również Polska, wchodziła w fazę ożywienia pokryzysowego. Wzrosła stopniowo produkcja i handel zagraniczny, a więc i zapotrzebowanie na przewozy morskie. Jest rzeczą charakterystyczną, iż koncepcję dalszego rozwoju floty handlowej zasadniczo ograniczono do niezbędnych potrzeb gospodarczych państwa²⁴⁰. W tych okolicznościach Rowmund Piłsudski pisał: „Koncepcje linii narodowych jako instrument państwowej polityki gospodarczej opartych przede wszystkim o własne ładunki i własnych pasażerów z jak największym wyeliminowaniem obcego pośrednictwa znajdują coraz szersze obywatelstwo”.

Wstępem do tych rozważań były stwierdzenia o słabym, sięgającym w 1935 roku zaledwie 7% udziale polskiej floty handlowej w przewozach krajowego handlu zagranicznego drogą morską, w rezultacie czego Polska miała ograniczony wpływ na politykę frachtową zagranicznych towarzystw żeglugowych, dbających przede wszystkim o własne interesy, często sprzeczne z wymogami krajowego życia gospodarczego. Niejednokrotnie powtarzano również, iż ten stan rzeczy nie tylko, że zmniejsza zdolność konkurencyjnego polskiego eksportu, ale i wpływa ujemnie na bilans płatniczy, powodując odpływ około 100 mln zł rocznie za frachty. Biorąc pod uwagę te fakty, uważano dalszy przyrost tonażu za nakaz chwili, przy czym przyrost ten miał być doprowadzony do stanu gwarantującego faktyczną niezależność polskiego handlu zagranicznego.

U progu nowego rozwoju polskiej gospodarki, uzasadniając potrzebę wzrostu floty uważano, że jest on wskazany również ze względu na właściwie i pełne wyzyskanie kapitałów zainwestowanych w portach polskiego obszaru celnego. Natomiast konieczność pośpiechu w inwestycjach żeglugowych argumentowano, w związku z poprawą koniunktury gospodarczej, możliwością wzrostu kosztów budowy statków, co wobec ciągłego braku dostatecznych środków dewizowych musiałoby wpłynąć na zmniejszenie zakupów jednostek dla polskiej floty handlowej²⁴¹.

Przedstawione wyżej tendencje myśli żeglugowej, które zarysowały się poczynając od 1935 roku, uległy dalszemu nasileniu w ciągu 1937 roku²⁴². Wynikało to z faktu polepszenia się koniunktury w żegludze światowej. W warunkach polskich w omawianym okresie w gospodarce myśli morskiej można zaobserwować wysunięcie się na plan pierwszy spraw związanych z rozwojem własnego aparatu handlu morskiego i floty handlowej. Natomiast zdecydowanie mniej miejsca zaczynają zajmować problemy rozbudowy portów i ich urządzeń, które to tematy w latach poprzednich spełniały rolę czołową w gospodarczej myśli morskiej II Rzeczypospolitej.

W ciągu 1936 roku udział statków polskiej floty handlowej w ogólnych przewozach morskich przez porty Gdynię i Gdańsk wzrósł do 10%.

Całokształt korzyści wynikających z posiadania własnej floty sprowadzano w ciągu 1937 roku głównie do: wpływu na kształtowanie bilansu płatniczego kraju, wzrostu konkurencyjności krajowego handlu zagranicznego (większa częstotliwość odpłynięć i przybynięć, zwiększenie szybkości), wzrostu zatrudnienia bezpośrednio we flocie oraz pośrednio w instytucjach towarzyszących, ograniczenia obcej kontroli nad krajowym handlem zagranicznym, eliminowania zbędnego pośrednictwa, a ponadto zwiększenia obronności kraju przez wyzyskanie floty handlowej na wypadek wojny.

W ostatnich dwóch latach przed wybuchem wojny nie słabnie zainteresowanie sprawami żeglugi morskiej. Świadczy o tym wypowiedź ministra przemysłu i handlu A. Romana, który przemawiając w dniu 16 lutego 1938 roku w Komisji Budżetowej Senatu stwierdził, że „obecnie punkt ciężkości zagadnienia morskiego leży w problemie żeglugowym, który ma szczególne znaczenie dla struktury naszych obrotów płatniczych”²⁴³.

Stały odpływ dewiz (około 150 mln zł rocznie), płaconych obcym armatorom za frachty z tytułu przewozów wzrastających w wyniku zwiększonych obrotów polskiego handlu zagranicznego, budził niepokój zarówno czynników oficjalnych, jak i przedstawicieli myśli morskiej.

Poglądy na temat źródeł finansowania floty nie zostały ujednolicone do 1939 roku. Z jednej strony z inicjatywy MPiH ukazało się cały szereg prac o konieczności włączenia się kapitału prywatnego do inwestycji w żegludę morską, z drugiej strony w innych pracach akceptowano słuszność wyboru dotychczasowej drogi określonej jako działalność etatystyczna państwa. H. K. Hendrikson, uzasadniając tzw. gestię etatystyczną w odniesieniu do przedsiębiorstw żeglugowych, pisał, iż była ona niezbędna z punktu widzenia świadectw, jakie krajowa żegluga morską wykonywała na rzecz „gospodarstwa społecznego Polski” oraz umotywowana potrzebą stałego subwencjonowania krajowych przedsiębiorstw żeglugowych²⁴⁴. Ekwiwalentem tej działalności subwencyjnej i inwestycyjnej państwa w stosunku do żeglugi morskiej były „korzyści dewizowe, lepsza i tańsza organizacja handlu zagranicznego oraz uaktywnienie bilansu płatniczego”. Jednocześnie H. K. Hendrikson określał szacunkowo na podstawie danych Komisji do Zbadania Gospodarki Przedsiębiorstw Państwowych zysk z posiadania własnej floty, który w 1933 roku wynosił 8,9 mln zł, w 1934 roku 11,1 mln zł, w 1935 roku 12 mln zł²⁴⁵. Autor ten w komentarzu do przedstawionych wyżej liczb zastrzegał, że są one nieprecyzyjne ze względu na trudności, jakich narażało określenie tych liczb w większości „organizacji handlu zagranicznego”.

Równocześnie państwo z tytułu subwencji eksploatacyjnych w żegludze morskiej w latach 1933-1935 ponosiło pewne koszty (zob. zestawienie).

Zestawienie

Rok	Subwencje eksploatacyjne (w tys. zł)	Inwestycje żeglugowe (w tys. zł)
1933	-	4995
1934	3196	7999
1935	3580	7557

Dane dotyczące subwencji eksploatacyjnych, źródło - Czerwińska W.: *Polska żegluga morską w latach II Rzeczypospolitej*. Gdańsk 1971, s. 180. Dane dotyczące inwestycji żeglugowych: Hendrikson H. K. *Intervencja państwa w zakresie komunikacji*. (Komunikacja w gospodarstwie społecznym Polski). Warszawa 1939, s. 67.

W analizie H. K. Hendriksona kwoty wydatkowane przez państwo w różnej formie na cele żeglugi są zbliżone do sum, jakie pośrednio wpływały do skarbu państwa z tytułu świadczonych funkcji usług-

²⁴⁰ Koncepcja tzw. instrumentalnego charakteru polskiej floty handlowej należała bez wątpienia do przodujących osiągnięć gospodarczej myśli morskiej. Wysuwając program rozwoju floty jako „instrumentu pomocniczego dla własnego handlu zamorskiego”, uważano, iż w sytuacji nasycenia tonażem międzynarodowego rynku frachtowego z jednej strony oraz zapotrzebowania na przewozy towarowe własnego handlu zagranicznego z drugiej strony - jedyną realną szansą rozwoju polskiej floty handlowej była jej służebna - instrumentalna rola w stosunku do własnych ładunków. W warunkach istnienia prywatnych interesów floty uważano protekcyjną działalność państwa w odniesieniu do rozwoju floty handlowej za sprawę konieczną. Podobnie jak udział portów polskiego obszaru celnego, wzrastał również systematycznie udział floty pod banderą polską w przewozach towarowych krajowego handlu zagranicznego.

²⁴¹ Na powyższy temat pisali między innymi: Marynkiewicz Z.: *Sprawy morskie w Sejmie i Senacie przy dyskusji nad budżetem*. „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1935 z. 1/3, s. 151-152; Piłsudski R.: *Problemy rozbudowy floty*, s. 828-829; Sowiński W.: *Polityka żeglugowa pod znakiem protekcyjizmu*. „Polska Gospodarcza” 1935 z. 36, s. 1108-1110; C. P. (Czesław Peche): *Ugruntowanie zagadnienia morskiego*. „Polska Gospodarcza” 1936 z. 27, s. 759; K.: *Sprawa rozbudowy polskiej floty handlowej*. „Polska Gospodarcza” 1936 z. 31, s. 905.

²⁴² Por. Korolkiewicz J.: *O rozbudowie floty handlowej*. „Morze” 1937 nr 6, s. 14-17; tenże: *Rozwój polskiej floty handlowej*. „Polska Gospodarcza” 1937 z. 3, s. 89-91; Możdżeński L.: *Przed nowym etapem pracy na morzu*. „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1937 nr 1, s. 1-3; Ocioszyński T.: *Inwestycje w żegludę morską*. „Polska Gospodarcza” 1937 z. 5, s. 145-146.

²⁴³ Cyt. za: Marynkiewicz Z.: *Z Sejmu i Senatu*. „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1938 z. 1, s. 86.

²⁴⁴ Hendrikson H. K.: *Inwestycje państwa w zakresie komunikacji (Komunikacja w gospodarstwie społecznym Polski)*. Warszawa 1939, s. 133.

²⁴⁵ Ibid., s. 133.

wych polskiej marynarki handlowej. Należy przy tym traktować zarówno sumy dotyczące subwencji eksploatacyjnych, jak i inwestycyjnych oraz kwoty dotyczące zysków z tytułu posiadania własnej floty jako szacunkowe.

Realizacja programu rozwoju floty handlowej w okresie II Rzeczypospolitej budziła wiele kontrowersji. Po roku 1926 można wprowadzić mówić o realistycznych koncepcjach rozwoju floty na miarę możliwości Polski, niemniej jednak realizm ten ograniczał się do wskaźników ilościowych, w zakresie bowiem jakości, czyli struktury floty, nie potrafiono wypracować właściwych koncepcji. Dotyczy to ustalania właściwych proporcji między statkami pasażerskimi a towarowymi, rozwojem linii regularnych a nieregularnych. Żegluga myśli morska, rozpatrywana globalnie w ciągu całego badanego okresu, permanentnie wysuwała i akceptowała program rozwoju transatlantycznej żeglugi pasażerskiej, mimo braku rentowności GAL, powodującego poważne dopłaty do działalności tej spółki ze skarbu państwa. Gospodarcza myśli morska i wchodząca w jej skład rozważania dotyczące żeglugi w szczególności, nie były czymś autentycznie zamkniętym w sobie, ale przeciwnie, podejmowano je na szerokim tle polskiej polityki zagranicznej i wewnętrznej. Jeżeli w kwestiach związanych z polityką portową ten punkt widzenia był bardzo pomocny i działał dodatkowo na zasadnicze koncepcje, to w niektórych sprawach związanych z realizacją polityki żegluga nadzórne interesy państwa - co brzmi paradoksalnie - wpływały niekorzystnie na ogólną strukturę floty handlowej. W tym wypadku chodziło o inspirującą rolę państwa w zakresie rozwoju żeglugi pasażerskiej. Polska, mająca poważne nadwyżki siły roboczej, zainteresowana była w emigracji swojej ludności. Problem ten stanowił bezpośrednią przyczynę inwestycji w żegludę pasażerską. Światowy kryzys spowodował pogorszenie się sytuacji gospodarczej krajów, do których kierowało się wychodźstwo, więc i ograniczenie emigracji, a w latach następnych częste wahania w dziedzinie zapotrzebowania na siłę roboczą. W tych okolicznościach ambitny program rozwoju żeglugi pasażerskiej, mający na celu pomoc państwa w rozwiązywaniu jego trudności, musiał przynosić ciągłe straty eksploatacyjne. Żegluga myśli morska, której plusem było patrzenie na sprawy floty przez pryzmat globalnych potrzeb państwa, w tym wypadku nie potrafiła się przeciwstawić w sensie koncepcyjnym programowi rządu, widzącemu w rozbudowie floty pasażerskiej możliwości realizacji błędnych celów mocarstwowych. Temu polityczno-propagandowemu aspektowi rozwoju floty pasażerskiej myśli żegluga całkowicie się podporządkowała.

Natomiast w dziedzinie floty towarowej myśli żegluga, szczególnie po 1937 roku, wysuwała własne koncepcje będące jednocześnie krytyką oficjalnego programu rządu oraz dotychczasowego dorobku. W tej kwestii o zmianę struktury floty towarowej, sprowadzającą się głównie do wzmocnienia trampingu, przodującą rolę odgrywał naczelnik Wydziału Żegluga T. Ocioszyński. W tej dziedzinie koncepcje wysuwane na łamach piśmiennictwa morskiego i gospodarczego cechował realizm zgodny z globalnymi celami gospodarczymi i politycznymi państwa.

Najbardziej twórcze, ale i jednocześnie krytyczne opracowania na temat stanu żeglugi morskiej w Polsce pochodziły - co jest symptomatyczne - z kręgu kierownictwa państwowego odpowiedzialnego za sprawy żegluga, czyli Departamentu Morskiego. Wymienić tu należy przede wszystkim pracowników tego Departamentu - F. Hilchena, F. Rostkowskiego oraz T. Ocioszyńskiego.

VII

Jeżeli w omawianych dotychczas kierunkach gospodarki morskiej II Rzeczypospolita miała widoczne, często bardzo poważne osiągnięcia, to w dziedzinie przemysłu okrętowego były one stosunkowo skromne. Brak dostatecznych, na miarę potrzeb państwa polskiego, rezultatów mobilizował tym bardziej publicystów, dziennikarzy i przedstawicieli

świata nauki i techniki do zabierania głosu na temat trudności powstawania przemysłu stocznioowego oraz wytyczenia przyszłych jego koncepcji rozwojowych i profilu produkcji.

Istnienie na terenie Wolnego Miasta Gdańska wielkiego ośrodka przemysłu stocznioowego miało istotny wpływ na kształtowanie koncepcji rozwoju przemysłu okrętowego w Polsce. Strona polska do września 1939 roku z różnym nasileniem wiązała nadzieje na wykorzystanie tego potencjału do własnych celów, łącznie z przejęciem części udziałów poszczególnych stocznii. Plany te zakończyły się niepowodzeniem.

Gwoli ścisłości trzeba jednak stwierdzić, iż w różnych częściach kraju istniały małe warsztaty okrętowe i stocznie, lecz ich możliwości w zakresie budowy okrętów i statków były bardzo ograniczone. Z bardziej znanych należy wymienić Stocznice Modlińską, Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni i w Pińsku, Stocznice Gdynińską SA i Stocznice Marynarki Wojennej, będącą od 1934 roku w stadium budowy. Równoległe do potrzeb tych niewielkich stocznii powstało odpowiednie zaplecze przemysłowe i kooperacyjne zarazem.

Głównym inicjatorem i propagatorem rozwoju krajowego przemysłu okrętowego była Polska Marynarka Wojenna. Na jej potrzeby budowano w kraju 6 trałowców typu „Jaskółka”, dok 500-tonowy, dźwig pływający o udźwigu 25 t, żuraw pływający o nośności 50 t, bazę dla nurków o wyporności 120 t oraz kilkadziesiąt jednostek rzecznych, ponadto różnego rodzaju holowniki, motorówki i barki. W 1939 r. rozpoczęto w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej budowę dwu niszczycieli typu „Grom”. Dla potrzeb Polskiej Marynarki Handlowej rozpoczęto w 1938 r. w Stoczni Gdynińskiej budowę pierwszego pełnomorskiego drobnicowca „Olza” o nośności 1500 ton.

Brak widocznych rezultatów w tej dziedzinie gospodarki morskiej wypływał ze słabości ekonomicznej państwa. Pewne ożywienie w rozwoju przemysłu okrętowego nastąpiło w 1928 roku, wybuch wojny gwałtownie przerwał ten pozytywny trend.

VIII

Poważną rolę w nakreśleniu koncepcji rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego odegrały w latach 1920-1922 różnego rodzaju narady i konferencje organizowane w tym właśnie celu. Należy tu przede wszystkim wymienić ogólnopolskie konferencje organizowane 17 września i 1 października 1921 roku w Wejherowie. W naradach tych wzięli udział minister byleży dzielnicy pruskiej Julian Trzciński, Komisarz Generalny RP w Gdańsku Leon Pluciński, jak i przedstawiciele spółdzielczości i związków rybackich. I Naradę Rybacką odbyto w styczniu 1922 roku w Poznaniu. Wreszcie problemem rybołówstwa zajęła się 1 grudnia 1921 roku Komisja Morska Sejmu Ustawodawczego.

Poważną rolę w kształtowaniu koncepcji rozwoju rybołówstwa odegrał również, powstały pod koniec 1928 roku, Morski Instytut Rybacki (MIR), działający jako instytucja społeczna - stowarzyszenie. Program działalności tej placówki przewidywał opracowanie koncepcji rozwoju rybołówstwa przybrzeżnego, dalekomorskiego oraz przemysłu przetwórstwa i handlu rybami morskimi. Instytut nie ograniczał się tylko do prac teoretycznych, ale dzięki subwencjom rządowym prowadził również działalność praktyczną, na przykład w postaci organizowania kursów dla rybaków, budowy i następnie sprzedaży kutrów rybackich, kierownictwa Hali i Chłodni Rybnej oraz składów śledziowych w Gdyni, wreszcie założył Kasę Samopomocy Rybackiej. Z prac koncepcyjnych należy wymienić przygotowanie projektu portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Instytut prowadził również propagandę na rzecz wzrostu spożycia ryb morskich oraz rozwoju przemysłu pomocniczego dla rybołówstwa, czyli zakładów mających produkować sieci i motory dla kutrów³⁴.

Tematem szczególnie często poruszonym była kwestia budowy portów rybackich. Twierdzono, że warunkiem uniknięcia wszelkiej przypadkowości, a zarazem postawienia rybołówstwa morskiego na

³⁴ Hryniewicz A.: *Rybołówstwo morskie*. [W:] *XV lat polskiej pracy na morzu*. s. 184-186; Kuźniński B. B.: *Rozwój polskiego rybactwa morskiego*. „Polska Gospodarka” 1932 z. 33, s. 971-972; Lubecki F.: *Rybołówstwo morskie*. „Polska Gospodarka” 1932 z. 33, s. 971-972; Lubecki F.: *Rybołówstwo morskie*. [W:] *Kronika o polskim morzu*. Warszawa 1930.

solidnych podstawach jest budowa własnych portów. Wypowiadano się za budową dwóch typów portów rybackich. Jeden miało reprezentować kilka portów dla małych łodzi i kutrów motorowych, drugi - port przeznaczony dla większości jednostek, głównie łowiących na dalszych łowiskach Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Powszechnie wyrażano pogląd, iż takim głównym portem dla polskiego rybołówstwa dalekomorskiego powinna być Gdynia. Gospodarcze czasopiśmiennictwo morskie w okresie budowy portu gdynińskiego występowało o możliwie pełne zaspokojenie tych potrzeb przez odpowiednie przystosowanie części basenów i nabrzeży do wymogów rybołówstwa dalekomorskiego. Propozycje te znajdowały zrozumienie w MPiH. W myśl tych postulatów Gdynia stać się miała nie tylko portem rybackim, ale główną bazą przetwórstwa handlu rybnego³⁹. Również ten dezyderat znajdował zrozumienie, jednak ze względu na skromne środki inwestycyjne, jakimi dysponowała II Rzeczpospolita, mógł zostać zrealizowany tylko częściowo. Postulat tworzenia w Gdyni bazy dla floty łowieczej oraz ośrodka przemysłu i handlu rybnego wynikał głównie z zarysowującej się w prognozie lat trzydziestych możliwości rozpoczęcia połowów na Morzu Północnym.

Za stworzeniem w Gdyni centrum przeładunków handlu i przemysłu rybnego przemawiały również dogodne połączenia kolejowe oraz istniejące tam inwestycje o charakterze administracyjnym i handlowym.

Począwszy szczególnie od 1928 roku coraz częściej podnoszono również problem budowy od podstaw portu na potrzeby rybołówstwa na otwartym morzu.

Najwcześniej, gdyż w latach 1926-1929, zrealizowano w zasadzie budowę portu w Jastarni. Projekt, który powstał w latach 1925-1926, przewidywał stworzenie w tym porcie bazy połowów przybrzeżnych dla akwenu Zatoki Puckiej i Zatoki Gdańskiej oraz zlokalizowanie tam przetwórczego przemysłu rybnego. Ze względu jednak na słabe zainteresowanie kapitału prywatnego tego rodzaju inwestycjami port stał się faktycznie bazą dla sportu żeglugowego.

Stosunkowo najczęściej uwagi w zakresie problematyki budowy portów rybackich poświęciła gospodarcza myśl morska projektowi budowy portu schroniska od strony otwartego morza w okolicy Wielkiej Wsi i Hallerowa. Port ten miał stanowić główną bazę dla połowów bałtyckich, których czas trwania wahał się od 2 do 5 dni pobytu na łowiskach. Ponadto miał służyć także celom pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej oraz w perspektywie floty połowów dalekomorskich w basenie Morza Północnego. Przez wybudowanie tego portu planowano zaktywizować połowy na Bałtyku, a więc i podnieść stopę życiową ludności rybackiej tego regionu.

Lokalizacja portu w okolicach Wielkiej Wsi wywołała dosyć ożywioną dyskusję, przy czym spotykamy również głosy przeciwnie takiej koncepcji.

Po uzyskaniu zgody rządu na budowę portu we Władysławowie Urząd Morski przystąpił do opracowania projektu wykonawczego. Opracowano go pod kierunkiem inżynierów Zygmunta Adamskiego i Stanisława Hückla.

Pracę związane z budową portu MPiH powierzyło „Konsorcjum francusko-polskiemu dla budowy portu w Gdyni”. Na podstawie umowy podpisanej w grudniu 1935 roku przystąpiło „Konsorcjum” w marcu 1936 roku do prac budowlanych. Opiewały one na orientacyjną sumę 3,5 mln zł.

Jako podwykonawcy wystąpiły przedsiębiorstwa: „Højgaard i Schultz” i „Ackermans i Van Haaren”. Należy również zaznaczyć, iż znaczną część robót czerpalnych wykonano sposobem gospodarczym, sprzętem Urzędu Morskiego. Kierownictwo i nadzór robót spoczywał w rękach Urzędu Morskiego, ściślej jego Oddziału Administracji Wybrzeża.

Po zimowej przerwie, w ciągu 1937 roku ukończono budowę obydwu falochronów zewnętrznych, wewnętrznego pirsu poprzecznego oraz pomostów. W tym stanie rzeczy 3 maja 1938 roku można było dokonać

oficjalnego otwarcia dla żeglugi portu rybackiego we Władysławowie.

W drugim dziesięcioleciu międzywojennym powstaje rybołówstwo dalekomorskie. W 1931 utworzono spółkę akcyjną „Morze Północne - Polsko-Holenderska Spółka Śledziowa” z przewagą kapitału holenderskiego. Przedsiębiorstwo posiadało 8 ługrów z holenderskimi załogami. Spółkę tę zlikwidowano w 1935 roku.

W 1933 roku zorganizowano inne podobne przedsiębiorstwa, np. „Mewa”, które posiadało 15 ługrów z załogami głównie holenderskimi.

W 1937 roku utworzono przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Pomorze” o kapitale polsko-gdańsko-angielskim. Dysponowało ono początkowo trzema, następnie sześcioma trawlerami.

W 1938 roku powstały dwa dalsze przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich - „Korab” i „Delfin”, a w 1939 niewielkie przedsiębiorstwo „Ławica”. W przededniu wybuchu wojny polska flota rybacka składała się z 10 trawlerów, 20 ługrów, 170 kutrów, 37 łodzi motorowych oraz 707 łodzi wiosłowo-żaglowych. Ogółem zatrudniano 2000 rybaków, z czego ok. 200 Holendrów⁴⁰. Flota ta połowiła w latach 1933-1938 od 12 tys. ton do ok. 23 tys. ton ryb rocznie, pokrywając w niewielkim procencie zapotrzebowanie krajowe.

IX

W całokształcie polityki gospodarczej państwa polskiego w latach 1919-1939 niepoślednie znaczenie miała kwestia powstania i rozwoju własnego handlu zagranicznego. Resortowi morskiemu przypadła pod tym względem rola czołowa. Po przeszło stuletnim okresie niewoli należało nie tylko stworzyć od podstaw odpowiednie instytucje i urzędy zajmujące się tymi bardzo specjalistycznymi i trudnymi wobec braku odpowiednich doświadczeń sprawami, ale i przebudować tradycyjne drogi eksportu i importu, które dotychczas skoncentrowały się na linii wschód-zachód, na nowe, łączące głównie południe z północą. Oznaczało to jednocześnie odrzucenie istniejącego, szczególnie w pierwszych latach, głównie do czasu osiągnięcia przez port gdyniński pełnej sprawności eksploatacyjnej, pośrednictwa niemieckiego aparatu handlu zagranicznego ujawniającego się zwłaszcza w korzystaniu z usług kolei i portów niemieckich. Zagadnienie to wychodziło zresztą poza zainteresowania czysto gospodarcze, stając się również ważnym elementem polskiej polityki zagranicznej.

Stworzenie własnego aparatu handlu zagranicznego koncentrującego się na linii północ-południe było równoznaczne z podjęciem całego szeregu inwestycji o znaczeniu ogólnokrajowym. Bezwzględnie główną rolę odgrywała tutaj jedna z podstawowych inwestycji okresu międzywojennego, czyli budowa portu i miasta Gdynia. Bez Gdyni uniezależnienie się od niemieckiego handlu zagranicznego, a głównie od monopolistycznego w tym zakresie stanowiska Wolnego Miasta Gdańska, byłoby niemożliwe. Można to zagadnienie widzieć odwrotnie, iż walka o uprawnienia przysługujące Polsce na terenie Wolnego Miasta Gdańska byłaby znacznie trudniejsza, gdyby nie wybudowano portu na własnym wybrzeżu.

Niejako więc wstępnym, ale jednocześnie podstawowym etapem na drodze uniezależnienia własnego handlu zagranicznego była Gdynia. Wybudowanie jej oznaczało stworzenie korzystnych warunków do powstania własnej floty handlowej, różnego rodzaju instytucji handlu morskiego, rybołówstwa dalekomorskiego oraz mogło mieć decydujący wpływ na powstanie przemysłu okrętowego. Wybudowanie portu pociągało automatycznie za sobą następne inwestycje, czyli budowę miasta Gdynia oraz niezwykle istotny problem budowy dróg dojazdowych, to znaczy linii kolejowych gwarantujących sprawny transport zarówno do, jak i z Gdyni.

Do bilansu gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej należy jeszcze dodać wykształcenie stosunkowo licznej grupy specjalistów z różnych dziedzin pracy na morzu, którzy po odzyskaniu niepodległości w 1945 r. aktywnie włączyli się w proces odbudowy i rozwoju polskiej gospodarki morskiej.

³⁹ Pisali na ten temat między innymi: Borowik J.: *Polów ryb na pełnym morzu*, „Przemyśl i Handel” 1926 nr 18, s. 560; Siedlecki M.: *Ekonomiczne wyzyskiwanie wybrzeża w zakresie rybactwa morskiego* (referat odczytany na ankiecie urządzonej przez Ministerstwo Robót Publicznych w Gdyni w dniu 7 IX 1927 r.), „Morze” 1927 nr 12 s. 7-9.

GŁÓWNE ETAPY POLITYKI MORSKIEJ POLSKI LUDOWEJ

Przedstawienie głównych etapów polityki morskiej Polski Ludowej nie jest dla historyka ani łatwym, ani też wdzięcznym zagadnieniem. Podejmowanie takiego tematu niesie obawy, by badania wskutek niewielkiego dystansu czasowego nie ucierpiały na obiektywizmie i metodycznej precyzji, by wreszcie nie zatarła się granica między historiografią a publicystyką. Choć brytyjski historyk John Robert Seeley pisał, iż „historia to przeszła polityka, polityka to teraźniejsza historia”¹⁾, trudno odpowiadać na pytania zadane tak bliskiej przeszłości. Odpowiedź nie może być ostateczna, w pełni obiektywna i ścisła metodycznie.

Drugą przeszkodę stanowi aparat pojęciowy, którym trzeba się posłużyć. Choć w historiografii spotykamy się z pojęciem „polityki morskiej”, to jednak zazwyczaj badacze unikają jego sprecyzowania. Termin ten został też pominięty w encyklopediach wydawanych przez PWN oraz w Leksykonie Morskim i Encyklopedii Morskiej²⁾.

Zgodzić się należy z Romanem Wapińskim, który uważa, iż „z dużą ostrożnością należy używać terminu 'polityka morska' traktując go raczej umownie”³⁾. W istocie pojęcie to ma charakter umowny, sztucznie wyodrębniając sferę morską z całości polityki państwa. Posługiwanie się terminem „polityka morska” przez historiografię wydaje się jednak możliwe i konieczne ze względów metodologicznych. Natomiast poważne rozbieżności powstają, kiedy zachodzi potrzeba jednoznacznego potwierdzenia istnienia lub braku polityki morskiej w odniesieniu do konkretnego okresu w dziejach poszczególnych państw.

Przykładem może tu być polemika między historykami dotycząca polityki morskiej II Rzeczypospolitej⁴⁾. Istota sporu sprowadzała się do odpowiedzi na pytanie, czy istniał świadomie stworzony i realizowany program dotyczący sfery morskiej ówczesnego państwa. Tak więc ta cecha miała, w opinii dyskutantów, przesądzić o uznaniu pewnych działań państwa za mające charakter polityki morskiej lub nie.

Zdaniem Romana Wapińskiego zakres pojęciowy polityki morskiej nie obejmuje całości zjawisk związanych z dostępem do morza. W skład zakresu wchodzi natomiast walka o dostęp do morza i jego utrzymanie oraz wykorzystanie dla przemian kulturowych w kraju⁵⁾. Według Bogdana Dopierały polityka morska obejmuje rozległy tematycznie kompleks spraw związanych z wykorzystaniem własnego dostępu do morza dla utrwalenia politycznej i gospodarczej suwerenności państwa polskiego⁶⁾.

Ten sam autor w monografii „Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej” nie formułuje wprawdzie *expressis verbis* definicji polityki morskiej, ale uznaje, że można o niej mówić wtedy, gdy istnieje jej program i jest on konsekwentnie realizowany⁷⁾. Program zaś powinien przedstawiać cele zamierzonej polityki oraz ich uzasadnienie wraz ze wskazaniem niezbędnych przedsięwzięć, kosztów i terminów ich wykonania, a także źródła i zasad pokrycia wydatków. Jakkolwiek nie można odmówić racji powyższym stwierdzeniom, to jednak pozo-

staje wątpliwość, czy rzeczywiście jest to wystarczający warunek, który przesądza o istnieniu polityki morskiej. W istocie bowiem odnosić się on może do każdego rodzaju polityki, nie specyfikując jej jednak. Co więc składa się na treść pojęcia „polityka morska”?

Według Z. Sójki i Z. Kasprzyka polityka morska powinna polegać przede wszystkim na wyznaczeniu podstawowych, długookresowych, spójnych w skali ogólnokrajowej celów prowadzących do wszechstronnego gospodarczego i pozagospodarczego wykorzystania atrybutu nadmorskiego położenia kraju i do zapewnienia obronności kraju z niezbędną skutecznością⁸⁾. Autorzy proponując takie ujęcie zdołali przełamać tak często powielany schemat rozumienia polityki morskiej li tylko jako monokultury transportowej. Prowadzenie przez państwo ekspansywnej polityki komunikacyjnej na morzu bywa utożsamiane z uprawianiem przez nie polityki morskiej. Eugeniusz Kwiatkowski pisał w 1946 roku, że realizacja polityki morskiej w każdym państwie i w każdym ustroju sprowadza się do następujących pięciu elementów: posiadania odpowiedniej sieci dróg komunikacyjnych, następnie portów handlowych odpowiednio usytuowanych i technicznie wyposażonych, istnienia sprawnego aparatu handlowego oraz systemu traktatów handlowych⁹⁾. Podobnie politykę morską traktowali także T. Ocioszyński, S. Darski, W. Strąk, choć zaznaczyć trzeba, iż posługiwali się terminem „polityka żegluga”¹⁰⁾. Termin ten jest niewątpliwie bardziej adekwatny. Również Andrzej Piskozub w swoich dotychczasowych pracach utożsamia politykę morską z polityką komunikacyjną¹¹⁾.

Być może komunikacyjne traktowanie polityki morskiej jest adekwatne do współczesnego poziomu lądowych sił wytwórczych, lecz może okazać się niewystarczające w przyszłości, kiedy nastąpi zmierzch morskiej komunikacji transportowej i jednocześnie powstaną szersze lub inne możliwości wykorzystania dostępu do morza.

Pojęcie „polityka morska” jest kontrowersyjne i jak wynika z przedstawionych poglądów, trudne do zdefiniowania. Historyk powinien tu brać pod uwagę umowność, historyczną zmienność i podatność na różne interpretacje. Nie pretendując do stworzenia uniwersalnej definicji, wydaje się, iż przez politykę morską można rozumieć celowe wyniki państwa zmierzające do zrealizowania jego politycznych, gospodarczych i społecznych interesów poprzez uzyskanie, utrzymanie i wykorzystanie dostępu do morza.

W świetle przyjętych założeń polityka morska nie musi dążyć do osiągnięcia hipotetycznego punktu dojścia, czyli takiego stopnia nasylenia państwa „morskością”, iż staje się ono zasadniczo morskie. Innymi słowy, polityka morska nie musi być ekspansywna i wszechogarniająca, by stwierdzić, że istnieje. Nie musi też dominować wśród pozostałych dziedzin aktywności państwa. Wystarczy, że spełnia cele i zadania wyznaczone jej przez ośrodki dyspozycyjne, ze wszystkimi konsekwencjami politycznymi, społecznymi i ekonomicznymi. Polityka morska powinna spełniać służebną rolę w dążeniu do osiągnięcia

¹⁾ Cyt. za: Kukiel M.: *Historia w służbie teraźniejszości*. Warszawa 1994, s. 44.

²⁾ Grajewski I., Wójcicki J.: *Mały leksykon morski*. Warszawa 1981; Grzywaczewski Z., Kotlicki S., Kruszewski J., Nocoń P.: *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i Żegluga*. Warszawa 1977.

³⁾ Wapiński R.: *Mysł polityczna i polityka morska w latach 1870-1970*. Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego. Historia. Nr 2, 1973, s. 145.

⁴⁾ Chodzi tu o polemikę między R. Wapińskim a B. Dopieralą w trakcie sympozjum historycznego w Gdańsku w maju 1972 r.

⁵⁾ Wapiński R., op. cit., s. 90.

⁶⁾ Dopierała B.: *Gospodarka morska na ziemiach polskich w stuleciu 1870-1970*. Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego. Historia. Nr 2, 1973, s. 63.

⁷⁾ Dopierała B.: *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*. Poznań 1978, s. 267.

⁸⁾ Sójka Z., Kasprzyk Z.: *Polska polityka morska*. Gdańsk 1986, s. 7.

⁹⁾ Kwiatkowski E.: *Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu*. [W:] Pierwszy Zjazd ZGMM. Oprac. W. Bublewski. Gdańsk 1947, s. 73.

¹⁰⁾ Por. Ocioszyński T.: *U podstaw zagadnień morskich w Polsce*. [W:] „Gospodarka Morska” 1948 z. 1, s. 4; Darski S., Strąk W.: *Rozwój i perspektywy polskiej gospodarki morskiej*. Gdynia 1969, s. 55.

¹¹⁾ Por. Piskozub A.: *Polska morska. Czyn XX wieku*. Gdańsk 1986.

podstawowych celów działalności państwa. Można uznać, że polityka morską jest taka, jakie są potrzeby i możliwości kraju.

W przedstawionym ujęciu zakres polityki morskiej jest niewątpliwie rozległy. W jej skład będą wchodziły elementy polityki zagranicznej, gospodarczej i społecznej państwa związane z uzyskaniem, utrzymaniem i wykorzystaniem dostępu do morza.

Nie ma jeszcze historycznych monografii dotyczących polityki morskiej Polski Ludowej. Jeśli gospodarcze aspekty tej polityki znalazły różnorodne odbicie w literaturze, tak brak dla całego tego okresu opracowań dotyczących szerokiego wachlarza spraw związanych z polityką morską państwa, takich jakich dokonano już dla okresu Drugiej Rzeczypospolitej. Punktem wyjścia staną się prace syntetyzujące dzieje polityczne i gospodarcze Polski Ludowej, które w przyszłości się ukazały. Historycy ustalą też wówczas jednoznacznie choćby cezurę kończącą ten okres dziejów państwa.

Próba przedstawienia głównych etapów polityki morskiej PRL ma więc charakter pionierski i być może stanie się przedmiotem dyskusji. Dotychczasowe prace podejmują problem periodyzacji jedynie pewnych fragmentów okresu Polski Ludowej bądź wybranych zagadnień, zwłaszcza ze sfery gospodarczej¹².

Zygmunt Sójka, podsumowując w 1986 roku dotychczasową ewolucję polskiej doktryny i polityki morskiej wyodrębnił dwa etapy: pierwszy obejmujący lata 1945-1981, drugi zaś po 1981 roku. Ta ostatnia data została obrana cezurą ze względu na powstanie Urzędu Gospodarki Morskiej jako „organu sztabowego rządu” do urzeczywistnienia celów polityki morskiej¹³. Zgoda odmienną koncepcję wyróżnienia okresów w polityce morskiej w latach 1944-1979 przyjął Witold Grzegorz Strąk. Wydzielił on cztery okresy wybierając na ich cezurę kolejno lata: 1949, 1956, 1971 i 1979¹⁴. I wreszcie warto wspomnieć o niekonwencjonalnej periodyzacji zaproponowanej przez Andrzeja Piskozuba w książce: *Polska morską. Czyn XX wieku*. Autor odszedł od ram wynikających z historii państwa polskiego i przyjął fazy rozwojowe tylko dla „Polski morskiej”, a więc lata 1900-1925 jako narodziny idei, lata 1925-1950 jako stworzenie podstaw otwarcia na świat, następnie 1950-1975 jako okres wyrównywania dysproporcji w gospodarce morskiej i lata 1975-2000, czyli dojście tej gospodarki do „granic wzrostu”¹⁵.

Analizując politykę morską PRL proponuję wyróżnienie następujących pięciu głównych etapów:

- I Kontynuacja (1945-1947)
- II Reorientacja (1948-1950)
- III Regres (1951-1956)
- IV Reanimacja i rozwój (1967-1979)
- V Kryzys (1980-1989).

Czynniki, które zdecydowały o wyborze takich, a nie innych cezur oraz cechy charakterystyczne wyodrębnionych etapów przedstawione zostaną pokrótce.

I

Etap pierwszy można określić umownie jako kontynuację polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej, rzecz jasna odpowiednio zmodyfikowaną do potrzeb ówczesnego państwa.

Jest oczywiste, że spośród traktowania spraw morskich, kształtowany intensywnie przez kilkanaście lat, nie mógł zostać zmieniony z dnia na dzień. Tym bardziej, iż wielu jego współtwórców podjęło pracę w gospodarce morskiej po wojnie. Jednak powód najistotniejszy był inny. Analogia pomiędzy rokiem 1920 i 1945 nasuwa się tu sama. Podobnie jak wówczas istniało zapotrzebowanie właśnie na taki rodzaj ideologii morskiej, w której dominowałyby akcenty patriotyczno-polityczne.

W ciągu dwudziestolecia międzywojennego polska myśl polityczna jednoznacznie potępiała postanowienia traktatu wersalskiego dotyczące granicy morskiej, a i nader często zgłaszano postulaty domagające się w ogóle rozszerzenia tej granicy. Propagandowe hasło okresu: „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da” zostało mocno zakodowane w świadomości społecznej. W 1945 roku okazało się, że nie tylko nie dała się odepchnąć od morza, ale nadto znacznie poszerzyła zakres swego dostępu do Bałtyku. Nic więc dziwnego, iż fakt ten chciano maksymalnie zdyskontować dla pozyskania poparcia społeczeństwa i jego integracji. „Do 1939 roku mieliśmy gdyńskie okienko na morze z pętlą niemiecką na szyi, a dzisiaj mamy kilkaset kilometrów wybrzeża bałtyckiego. Zwrot polityczny, dokonany przez Polskę, będzie mieć błogosławione skutki gospodarcze dla naszego kraju”¹⁶ - mówił Władysław Gomułka w maju 1945 roku. Jest charakterystyczne, że podobnie jak w Drugiej Rzeczypospolitej, morze znów stawało się symbolem suwerenności i lepszego jutra kraju.

Dla wielu Polaków stosunek do ziem zachodnich i północnych okazał się być jedyną więzią z obozem rządzącym. Nie podzielał jego koncepcji polityczno-ustrojowych i społecznych, ale mając świadomość zasadniczego zwrotu historycznego, włączyli się w proces utrzymania i zagospodarowania ziem nad Odrą i Bałtykiem.

Głównym celem polityki morskiej państwa, tak jak i jego polityki zagranicznej, stała się obrona granicy zachodniej i północnej. Przekonanie o mającej rychło nastąpić konferencji pokojowej z Niemcami zdeterminowało stosunek władz państwowych do uzyskanego wybrzeża, a zwłaszcza do Szczecina. Szczecin znalazł się wówczas w pierwszej linii narodowych interesów. By utrzymać szeroki dostęp do Bałtyku, nie wystarczała li tylko walka dyplomatyczna, której oddziaływanie było ze względu na pozycję Polski ograniczone, ani też patriotyczne manifestacje. Niezbędne stało się przede wszystkim podjęcie intensywnych wysiłków dla odbudowy, zagospodarowania i powiązania wybrzeża z Polską w sposób nie budzący wątpliwości. Jednocześnie konieczność odbudowy wyniszczonego wojną kraju w sposób jednoznaczny przesądziła o kierunku jego gospodarczego wykorzystania. Podjęto świadomą politykę preferencyjną w stosunku do portów. O ich wyborze spośród innych dziedzin gospodarki morskiej zadecydowały względy ogólnogospodarcze, a więc obsługa eksportu polskiego węgla i przewozu towarów w ramach pomocy z zagranicy. W dążeniu do osiągnięcia maksimum efektów ekonomicznych wybrano Gdynię i Gdańsk jako porty nadające się do stosunkowo szybkiego uruchomienia¹⁷. Podobne względy decydowały o odbudowie konkretnych obiektów portowych.

II

Etap drugi przypadł na lata 1948-1950, kiedy to nastąpiła reorientacja polskiej polityki morskiej. Lata te można uznać za fazę przejściową pomiędzy rezygnacją z kontynuowania wielu wątków polityki Drugiej Rzeczypospolitej, a definitywnym odebraniem sprawom morskim ich znaczenia w całości polityki państwa.

Wraz z poważnymi zmianami dokonującymi się w politycznej, społecznej i gospodarczej rzeczywistości nastąpiły stopniowe zmiany w traktowaniu spraw morskich. Przede wszystkim zarysowała się tendencja do deprecjacji znaczenia dostępu do Bałtyku.

Wobec oddalającej się perspektywy konferencji pokojowej z Niemcami, obrona polskiego stanu posiadania na morzu utraciła swoje polityczne znaczenie. Wkrótce też stało się widoczne, iż Polska nie będzie graniczyła ze zjednoczonym państwem niemieckim, wobec czego musiał ulec zmianie sposób traktowania problematyki dotyczącej granicy lądowej na Odrze i morskiej na Bałtyku. Od końca 1947 roku sposób ten ewaluował na tle zmian we wschodniej strefie okupacyjnej.

¹² W monografii Z. Misztala poświęconej gospodarce morskiej zostały wyróżnione jej trzy fazy: lata 1945-1946 jako pierwszy okres odbudowy, 1947-1949 jako odbudowa w ramach planu trzyletniego i ostatnia faza w latach 1950-1975. Por. Misztal Z.: *Gospodarka morską w Polsce w latach 1945-1975*. Gdańsk 1978.

¹³ Sójka Z.: *Ewolucja współczesnej polskiej doktryny i polityki morskiej*. „Nautologia” 1988 nr 3, s. 25.

¹⁴ Strąk W. G.: *Wokół polityki morskiej Polski Ludowej w latach 1944-1979, ze szczególnym uwzględnieniem sfery gospodarczej*. [W:] *Polityka morską państwa w 40-lecie PRL*. Gdańsk 1986.

¹⁵ Piskozub A., op. cit.

¹⁶ Gomułka W.: *Artykuły i przemówienia: styczeń 1943-grudzień 1945*. Warszawa 1962, s. 147.

Oficjalne wystąpienia przywódców SED (Sozialistische Einheitspartei Deutschlands), akceptujące granice na Odrze i Nysie Łużyckiej pozwoliły spojrzeć na sprawy graniczne inaczej. Powstanie jesienią 1949 roku Niemieckiej Republiki Demokratycznej, a następnie podpisanie w lipcu 1950 roku układu zgorzeleckiego o wytyczeniu granicy spowodowało, iż kontynuowanie polityki morskiej, kształtującej stosunek do tej granicy w dotychczasowy sposób, nie miało racji bytu. Została też częściowo zażegnana atmosfera niepewności i tymczasowości w stosunku do Szczecina i Świnoujścia, które do tej pory często traktowano jako miasta przyfrontowe będące zawsze zagrożone przez Niemcy.

Począwszy od 1948 roku zarysowała się też wyraźna tendencja do zaprzestania dyskontowania sukcesu uzyskania przez Polskę swobodnego dostępu do Bałtyku w propagandowym oddziaływaniu na społeczeństwo¹⁸. Odwoływanie się do patriotyczno-emocjonalnej ideologii morskiej nie było już potrzebne w walce o władzę polityczną i uzyskanie społecznego poparcia. Opozycja była pokonana, komuniści mieli pełną władzę i mogli przejść do jej utrwalania, do budowy systemu. W oficjalnych enuncjacjach nie ma już odwołań do wizji „Polski morskiej”, a stosunek do spraw morskich utracił swój niecodzienny, „święteczny” walor. Intensywny rozwój uprawy morza przestał być uważany za jedyny lub główny sposób na odrobienie zapóźnień w stosunku do państw zachodnioeuropejskich. Zmiany w traktowaniu spraw morskich uwidoczniły się także w przekształcaniach organizacyjnych dotyczących sfery naukowej i społecznej. W 1950 roku został rozwiązany Instytut Bałtycki, istniejący od 1925 roku¹⁹, a restytuowana po wojnie Liga Morską włączono do Ligi Przyjaciół Żołnierza. Likwidacja obu wymienionych organizacji oznaczała spektakularne zerwanie z obowiązującą dotychczas ideologią morską Drugiej Rzeczypospolitej.

Reorientacja spowodowała postawienie nowych celów przed polityką morską. W sferze zewnętrznej nową myślą przewodnią stało się zacieśnienie współpracy z krajami bloku radzieckiego. W sferze wewnętrznej zaś socjalizacja gospodarki i zmiany w zarządzaniu najczęściej na podobieństwo radzieckie²⁰. Najwięcej decyzji w tym przedmiocie weszło w życie w 1950 roku.

Z programu zagranicznej polityki morskiej, zaproponowanego w lipcu 1948 roku przez resort żeglug, pozostało, wskutek sprzeciwu Ministerstwa Spraw Zagranicznych, propagandowe hasło obrony niezależności gospodarczej Polski i krajów w radzieckiej strefie wpływów²¹. Koncepcja szerokiego otwarcia portów, ogłoszona pod koniec 1948 roku przez Adama Rapackiego, nie wywarła większego wpływu na ich rozwój²².

Zaletą reorientacji dokonanej w latach 1948-1950 była rezygnacja z propagandowo-politycznego wykorzystywania dostępu do Bałtyku na rzecz aspektów gospodarczych. Była to jednak zaleta, która w latach następnych - stalinowskich - nie mogła zaistnieć ze względu na schorzenia, na jakie cierpiał organizm państwa.

III

Trzeci etap, nazwany regresem, to lata 1951-1956. Można zaryzykować wręcz stwierdzenie, iż wówczas państwo przestało prowadzić politykę morską.

Podporządkowanie się państw Europy środkowowschodniej polityce Kremla, przejście przez nie radzieckich wzorców gospodarczych ozna-

czało całkowitą centralizację zarówno w ramach bloku jak i w poszczególnych państwach. Nie było już miejsca między innymi dla obiecująco się zapowiadających form dwustronnej współpracy gospodarczej między Polską i Czechosłowacją²³.

Obok znanych uwarunkowań międzynarodowych powodujących drastyczne ograniczenie wymiany handlowej między Polską a krajami kapitalistycznymi, nastąpiła również zmiana polityki wewnątrzgospodarczej państwa w kierunku autarkizacji. Przyjęta strategia, kładąca główny nacisk na rozwój własnej bazy surowcowej, zwłaszcza przemysłu ciężkiego, inwestycje antyimportowe i niewielkie nakłady na eksport, prowadziła do ograniczenia roli wymiany zagranicznej w ogóle. Tym samym zdeterminowała aktywność morską państwa. „Gospodarstwa autarkiczne nie obcują z gospodarstwami innych krajów, nie mają związku z ekonomią świata, a więc nie mają lub nie potrzebują gospodarstwa morskiego”²⁴ - pisał niezwykle trafnie dyrektor Instytutu Bałtyckiego i redaktor naczelny „Gospodarki Morskiej” Józef Borowik w 1948 roku. Oczywiście, autarkizacja gospodarki w praktyce nie została przeprowadzona w ujęciu modelowym, co też nie prowadziło do skrajności w sposobie traktowania spraw morskich.

Radziecka polityka unifikacji krajów swojej strefy wpływów pociągnęła za sobą poważne konsekwencje we wszystkich dziedzinach życia każdego z tych państw. Polska nie miała wówczas możliwości prowadzenia suwerennej polityki morskiej. Gospodarka morską została dostrojona do nowej strategii, bez uwzględnienia jej specyfiki. Nastąpiła stagnacja, a nawet regres w portach, żegludze, szkolnictwie i nauce. Intensywnie rozwijało się jedynie rybołówstwo i przemysł okrętowy. Nacisk na wzrost połowów morskich był wynikiem zapotrzebowania na żywność. Złaziska śledź był bardzo poszukiwany ze względu na taniość dystrybucji. Natomiast przemysł budowy okrętów rozwijał się dzięki temu, iż stał się gałęzią eksportową. Przyjęcie w 1949 roku poważnych radzieckich zamówień na statki zdeterminowało kierunek i stopień rozwoju polskiego przemysłu stocznioowego. A przecież rok wcześniej została wypracowana koncepcja rozwoju tego przemysłu jako bazy dla polskiej gospodarki morskiej²⁵. Zmiana decyzji jest dowodem, jak niewielki stopień niezależności postawiono stronie polskiej w stosunkach ze wschodnim hegemonem. Można więc żywić uzasadnione wątpliwości, czy w latach pięćdziesiątych przemysł okrętowy wchodził w sferę polskiego kompleksu morskiego, skoro niemal go nie wspierał.

Trzeba tu wspomnieć, że w 1955 roku Polska odzyskała cały port szczeciński i tym samym znalazł się on w jej wyłącznym władaniu²⁶.

IV

W czwartej fazie czyli w latach 1957-1979 nastąpiła reanimacja polityki morskiej. Zmiany polityczne po październiku 1956 roku przyniosły powrót do koncepcji szczególnego traktowania spraw morskich oraz ziem zachodnich i północnych. Powrócili odsunięci fachowcy, przystąpiono do stworzenia programu odnowy polskiej gospodarki morskiej. Zasady morskiej polityki gospodarczej, opracowane przez powołaną w 1957 roku specjalną komisję rządową, odzwierciedlały główne wątki dyskusji toczonych w pierwszych powojennych latach²⁷.

Jednocześnie w skali całego kraju dokonywał się proces decentralizacji dyspozycji i decyzji, choć w dalszym ciągu rozwijano jednolity system planowania. Okres ten cechowało dążenie do wyrównania

¹⁷ Port szczeciński znajdował się wówczas w gestii radzieckich władz wojskowych. Por. szerzej: Hutnikiewicz A.: *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945-1950*, Szczecin 1991, s. 62-76.

¹⁸ Szerzej: Hutnikiewicz A., op. cit., s. 140-141.

¹⁹ Szerzej: Piskozub A., op. cit., s. 158-159.

²⁰ Hutnikiewicz A., op. cit., s. 142-152.

²¹ Por. szerzej: Techman R.: *Między polityką morską a polityką zagraniczną - nieznanym dokument z 1948 r.*, „Nautologia” 1993 nr 2, s. 30-33.

²² Rapacki A.: *Polskie gospodarstwo morskie służy sprawie pokoju*, „Gospodarka Morska” 1949 z. 3, s. 336.

²³ Szerzej: Hutnikiewicz A., op. cit., s. 172-196.

²⁴ Borowik J.: *Gdzie leży sedno sprawy morskiej*, „Gospodarka Morska” 1948 z. 1, s. 1.

²⁵ Pietruszewski K.: *Przemysł stocznioowy w Polsce*, „Morze - Marynarz Polski”, 12 XII 1948 nr 12.

²⁶ Związek Radziecki zwrócił wówczas Polsce zajmowaną przez Armię Czerwoną ostatnią część portu, tj. rejon Łasztowni.

²⁷ Przewodniczącym Komisji był ówczesny wiceminister żeglugi T. Ocioszyński. Komisja miała opracować perspektywiczny plan rozwoju żeglugi morskiej, portów oraz zagospodarowania wybrzeża. Szerzej: Ocioszyński T.: *Po pierwszym etapie prac nad perspektywą*, „Technika i Gospodarka Morska” 1959 nr 4, s. 97 i n.

zasadniczych dysproporcji w rozwoju poszczególnych dziedzin gospodarki morskiej. Sprzyjała temu koniunktura na rynku światowym i rosnące potrzeby polskiej gospodarki, aczkolwiek odnotować tu trzeba krótkie okresy stagnacji na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych.

Rozwój w sferze kultury materialnej nie zawsze przynosił podobne rezultaty z sferze kultury ducha. Ścierały się dwie postawy. Obok nurtu nawiązującego w prostej linii do przedwojennej ideologii morskiej, istniał prąd negujący potrzebę „filozoficznej” nadbudowy poczyni na morzu i reanimowania mitu „Polski morskiej”²⁸. Większość praktyków opowiadała się za racjonalnym w miejsce emocjonalnego stosunkiem do spraw morskich, za oddzieleniem ich gospodarczego aspektu od, jak to obrazowo nazwał Lech Bądkowski, „religijnej megalomanii na punkcie morza”²⁹. Jednak w literaturze, sztuce i codziennej publicystyce pogląd ten rzadziej znajdował naśladowców.

I wreszcie, mówiąc o etapie obejmującym lata 1957-1979, nie można zapomnieć o nowym i jakże ważnym zadaniu, które wówczas pojawiło się przed polską polityką morską, a z którego nie wywiązała się dobrze. Chodzi o obronę polskiego stanu posiadania na morzu, a ściślej ujmując na Zatoce Pomorskiej. To wtedy spór o Zatokę, który nabrzmiał w latach osiemdziesiątych, wkraczał w pierwsze fazy rozwoju.

Źródłem sporu okazał się zapis protokołu frankfurckiego ze stycznia 1951 roku o wykonaniu wytyczenia granicy w terenie. W wyniku delimitacji linia granicy przebiegała przez Zatokę Pomorską od wybrzeża aż do punktu na mapach oznaczonego jako A/13 odległego od brzoza o 6 mil morskich³⁰. Tor wodny do Świnoujścia i Szczecina oraz kotwicznisko znalazły się na polskich wodach terytorialnych lub na wodach międzynarodowych otwartych. Interesy gospodarcze Polski zostały więc wówczas uwzględnione w całości. Polska dyplomacja popełniła jednak fatalny, wręcz szkolny błąd, dopuszczając do umieszczenia w protokole opisu przebiegu linii granicy, niezgodnego ze stanem faktycznym i prawnym. Punkt A/13 nie znajdował się, jak to zapisano, „na morzu terytorialnym”, lecz na wodach morza otwartego. To niefortunne sformułowanie stało się w przyszłości przyczyną, dla której Polska straciła na rzecz Niemiec część swej strefy ekonomicznej w Zatoce Pomorskiej.

Już w latach sześćdziesiątych Berlin podjął starania o podział Zatoki i wyeliminowanie konkurencji Szczecina w handlu ze Skandynawią. Walcząc o wpływy w rejonie ujścia Odry NRD zastosowało taktykę małych kroków, a więc tak małego uszczuplania polskiego stanu posiadania, by Polacy nie poczuli się zmuszeni do podjęcia walki.

Pierwszym krokiem była umowa z października 1968 roku o podziale szelfu Zatoki Pomorskiej³¹. Feralny punkt A/13 został potraktowany przez NRD jako punkt bazowy do przeprowadzenia linii rozgraniczającej szelf kontynentalny obu państw. W wyniku tego rozgraniczenia aż 18,4 mil morskich północnego toru głębokowodnego i 80% polskiego kotwiczniska nr 2 znalazło się w niemieckim szelfie kontynentalnym. Drugim krokiem Berlina było jednostronne ustanowienie w grudniu 1977 roku własnej strefy rybołówstwa, która sięgała w głąb strefy polskiej. Wcześniej sejm PRL uchwalił trzy ustawy morskie: o morzu terytorialnym, szelfie kontynentalnym i polskiej strefie rybołówstwa. Niestety, ta ostatnia ustawa nawiązywała do frankfurckiego punktu A/13, pozostawiając tor północny poza sferą rybołówstwa³².

W lata osiemdziesiąte Polska wkraczała więc z niekorzystnym dla siebie bilansem w sprawie Zatoki Pomorskiej. W trakcie ostatniego etapu polityki morskiej PRL (1980-1989) nastąpił poważny kryzys adekwatny do ówczesnej sytuacji politycznej i gospodarczej kraju. Sierpniowe strajki na wybrzeżu i powstanie „Solidarności” stanowią symboliczną cezurę.

Spór o Zatokę Pomorską wszedł w ostatnią fazę, stając się przyczyną najsilniejszego kryzysu w stosunkach polsko-enerdowskich. W grudniu 1984 roku rada ministrów NRD rozszerzyła granicę jej wód terytorialnych do 12 mil, przy czym arbitralnie przesądziła boczne rozgraniczenie mórz terytorialnych, przyjmując linię podziału szelfu według umowy z 1968 roku³³. W wyniku tego jednostronnego aktu nieodłączna część infrastruktury portów w Świnoujściu i Szczecinie znalazła się na wodach terytorialnych NRD³⁴. W lutym 1985 roku polskie MSZ wystosowało notę. Stosunki polsko-enerdowskie weszły w fazę długotrwałego kryzysu, w czasie którego nie brakowało nawet dramatycznych incydentów³⁵.

Nie jest do końca jasne, w jakich okolicznościach Berlin zgodził się ostatecznie na ustępstwa. 22 maja 1989 roku podpisano umowę o granicy PRL-NRD w Zatoce Pomorskiej³⁶. Anulowano wcześniejsze, niekorzystne dla Polski umowy, a granica została wytyczona zgodnie z niemal wszystkimi polskimi postulatami. Jako rekompensatę NRD uzyskało poszerzenie swojej morskiej strefy ekonomicznej na morzu otwartym. Znaczenia umowy berlińskiej trudno nie docenić. Dzięki niej do poprzedzających zjednoczenie Niemiec rokowań o potwierdzenie zachodniej granicy dyplomacja polska przystąpiła bez luk prawnych.

Choć dotknięta kryzysem lat osiemdziesiątych, to jednak polityka morską po raz pierwszy w historii Polski Ludowej doczekała się programu i to w randze aktu ustawodawczego. 30 maja 1984 roku sejm PRL podjął uchwałę w sprawie polityki morskiej państwa. Za jej główny cel uznano „wykorzystanie zasobów morza i nadmorskiego położenia kraju, zgodnie z narodowymi interesami politycznymi, gospodarczymi i społecznymi państwa oraz warunkami określającymi możliwości ich urzeczywistnienia”³⁷. Podstawowe cele miały być uwzględnione w narodowym planie na lata 1986-1990. Wydaje się, iż w praktyce program polityki morskiej pozostał ambitnym zamiarem. Urząd Gospodarki Morskiej, utworzony w 1981 roku, który był głównym inicjatorem nadania programowi rangi uchwały, już w 1988 roku został zlikwidowany, a tym samym upadła idea międzyresortowej koordynacji przedsięwzięć związanych z realizacją polityki morskiej państwa.

Do historyków przyszłego wieku będzie należała obiektywna ocena i bilans poczyni Polski Ludowej na morzu. Współcześni, dostrzegając poszczególne osiągnięcia, często odczuwają jednak niedosyt i zawód. Odczucia te zostały zwerbalizowane we wspomnianej wyżej uchwale sejmu w postaci stwierdzenia, że „nadmorskie położenie kraju nie było dostatecznie wykorzystywane i nie przynosiło oczekiwanych trwałych korzyści gospodarczych i cywilizacyjnych. Konieczność ścisłego i trwałego politycznie zespolecia obszarów nadbałtyckich z macierzą nie zawsze była należycie rozumiana i doceniana”³⁸. Być może historycy odpowiedzą, czy ocena ta odzwierciedlała rzeczywisty stan, czy też była tylko rezultatem nierealistycznych oczekiwań wyrosłych z mitu „Polski morskiej”.

²⁸ Hutnikiewicz A.: *Miedzy mistycyzmem a racjonalizmem, czyli spór o traktowanie spraw morskich*. [W:] I Pomorskie EkoForum, Szczecin 1987. T. I, s. 36 i n.

²⁹ Bądkowski L.: *Tracę zimnej wody morskiej*. „Kultura” 1964 nr 34, s. 8.

³⁰ Dziennik Ustaw RP, 1952 nr 53, poz. 346.

³¹ Ibid. 1969 r., nr 15, poz. 106.

³² Ibid. 1977 r., nr 37, poz. 162-164.

³³ Informacja o przebiegu wód morza terytorialnego NRD została podana w: „Wiadomościach Żeglarskich Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej PRL” w 1985 r. nr 3.

³⁴ Chodziło tu o ponad trzy czwarte polskiego toru północnego do Świnoujścia, znaczną część kotwiczniska nr 2 i całe kotwicznisko nr 3.

³⁵ Informacja o incydentach zawiera opracowana przez zespół specjalistów w 1988 roku *Syntetyczna informacja na temat konfliktu dotyczącego rozgraniczenia wód w Zatoce Pomorskiej*. [W:] „Problemy morskich wód przybrzeżnych”. Szczecin 1989, s. 53-54.

³⁶ Ibid., s. 102-104.

³⁷ *Polityka morską państwa*. Stenogram z 50 posiedzenia sejmu PRL w dniu 30 maja 1984 roku, Warszawa 1984, s. 96.

³⁸ Ibid.

URZĄD DLA SPRAW ROZBITKÓW W LATACH 1920-1928. Z DZIEJÓW POLSKIEJ ADMINISTRACJI MORSKIEJ

Ratownictwo morskie, którego integralną część stanowi ratownictwo brzegowe, korzeniami swymi sięga prawa nadbrzeżnego. W miarę upływu czasu, ratownictwo prowadzone z wybrzeża przejęła administracja państwowa, która wykształciła własne struktury organizacyjne.

Kwestie rozbitków morskich na ziemiach byłego zaboru pruskiego regulowała niemiecka ustawa z 17 maja 1874 roku, a przepisy wykonawcze do niej precyzowała instrukcja z 24 listopada 1875 roku.

Również Urząd Brzegowy (Strandamt) w Pucku (Putzig), którego działalność w okresie międzywojennym będziemy omawiać, podlegał przepisom wspomnianej ustawy. Tak więc, władzę nadzorczą sprawował nad nim prezes Rejencji Gdańskiej. Do niego należała polityka kadrowa i sprawy placowe. Na podstawie przebadanych dokumentów archiwalnych, aktualnie możemy przytoczyć nazwiska kilku pracowników tego urzędu z okresu przed przejściem przez władze polskie. Starostą brzegowym w roku 1881 był Klotz, a w 1909 piastował to stanowisko Tappen. Na początku maja 1909 roku prezes Rejencji Gdańskiej mianował restauratora Józefa Białka z Wielkiej Wsi (Grossendorf) wójtem brzegowym. Z tego samego roku pochodzi informacja o dwóch innych pracownikach - przewodnik Samolewicz i wójt brzegowy Littnanski. Rok później możemy odnotować nazwisko wójta brzegowego z Karwi - Lippkau.

Wiadomości o zaistniałych wypadkach morskich przekazywali również pracownicy innych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi na tym akwenie. Dzięki temu mamy możliwość poznać nazwiska niektórych spośród nich. W roku 1908 latarnikiem w Helu był Werner, naczelnikiem stacji przeciwmgielnej w Rozewiu Heyn. Pomocnikami jego byli Küster i Hellwig. Również latarnikami byli w roku 1911 (w Jastarni) - Schneider i Eichorn¹⁾.

Bez wątpienia, lokalizacja placówki w Pucku, jeszcze przed utworzeniem tam landratury, uwarunkowana była przede wszystkim dogodnym położeniem tej miejscowości. Najlepiej świadczył o tym fakt, że do tego czasu, nie połączono urzędu z istniejącą landratą w Wejherowie, a kierownikiem był... jeden z mieszkańców Pucka. Usytuowanie siedziby urzędu w Pucku, a później powierzenie jego kierownictwa landratowi puckiemu, nie tylko zapewniało większą efektywność i sprawność działania, ale również znacznie obniżyło koszty utrzymania.

Urząd Brzegowy w Pucku składał się z ośmiu placówek terenowych. Wójtostwa brzegowe, bo tak można przetłumaczyć nazwę niemiecką, usytuowane w następujących miejscowościach: Sopot (Zoppot), Puck (Putzig), Hel (Hela), Jastarnia (Putziger Heisterne), Chałupki (Zeynowa), Wielka Wieś (Grossendorf), Karwia (Karwen), Karwińskie Błota (Karwenbruch). Przypomnijmy, iż na czele urzędu stał starosta brzegowy (Strandhauptman), który miał do realizacji postawionych przed nim zadań sekretarza i ośmiu pracowników. Byli oni mianowani, na wniosek kierownika, przez prezesa Rejencji Gdańskiej. Zatrudnienie w urzędzie nie stanowiło dla nich głównego źródła utrzymania, niemniej istotnie wpływało na uzupełnienie domowego budżetu. Wszyscy oni byli opłacani przez skarby państwa. Roczne wynagrodzenie naczelnika urzędu przed rokiem 1920 wynosiło 600 marek niemieckich, a jego podwładni zarabiali od 120 do 150 marek. Ponadto przysługiwał im, jak wszystkim znalazcom, pewien procent od wartości rzeczy sprzedawanych na licytacji.

Jeśli chodzi o kwestie finansowe, to urząd pod tym względem nie był samowystarczalny. Jego dochody pochodziły z działalności ustawowej. Przedmioty znalezione na brzegu morskim, o ile nie ustalono właściciela, były wystawione na licytację. Z uzyskanych pieniędzy wypłacano pewne kwoty znalazcom, pokrywano koszty licytacji i wydatków biurowych. Resztę przeznaczano na wsparcie dla ubogich. Dochody urzędu z lat 1901-1917 ilustruje zamieszczona tabela:

L.p.	Rok	Kwota w markach niemieckich
1.	1901	27,60
2.	1902	16,90
3.	1903	68,30
4.	1904	19,75
5.	1905	228,30
6.	1906	348,40
7.	1907	68,00
8.	1908	134,00
9.	1909	36,50
10.	1910	53,50
11.	1911	202,50
12.	1912	89,00
13.	1913	21,50
14.	1914	12,50
15.	1915	51,00
16.	1916	10,00
17.	1917	534,80

Źródło: AP. Bdg. UWP, T. 9610. Pismo starosty powiatu puckiego. L.dz. 15/22 U.R. z dn. 12 marca 1922 r. do wojewody pomorskiego, s. 3.

Z zestawień tych wynika, że największe wpływy na swym koncie odnotował urząd w latach 1917, 1906, 1905, 1911, 1908. Apogeum, jakie osiągnięto w roku 1917 (534,80 mk), można przynajmniej częściowo uzasadnić skutkami toczącej się wojny. To jednak, czym wytłumaczyć rezultaty finansowe roku 1916 (10,00 mk), 1915 (12,50), czy 1902 - 16,90 marek? Trudno na obecnym etapie badań pokusić się o udzielenie w tej mierze wyczerpującej odpowiedzi. Można jedynie przypuszczać, iż powyższe zestawienie odzwierciedla w pewnym stopniu również stan bezpieczeństwa żeglugowego na tych wodach. Jednocześnie musimy pamiętać, że jedynym na tym terenie portem, do którego zawiąły większe statki handlowe, był wówczas Gdańsk, czy dalej położony Królewiec. Tak więc akwen ten w zasadzie leżał na uboczu istniejących szlaków żeglugowych²⁾.

Tworzenie zrębów polskiej administracji morskiej wiąże się w tym czasie z działalnością Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych (DSM). Co wcale nie znaczy, aby inne resorty nie miały bezpośrednich związków z odzyskanym wybrzeżem morskim. Należy wymienić w tym miejscu przynajmniej Ministerstwo byłej Dzielnicy Pruskiej, gospodarza tych ziem. Pierwszoplanowym zada-

¹⁾ Zob.: Odyniec W.: *Strażnicy brzegu morskiego*. [W:] Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego. Historia 1980 nr 15, s. 21-31; Kletke G. W.: *Die Strandungsordnung vom 17 Mai 1874*. Berlin 1874; Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (dalej: AP Bydg., UWP), t. 9610 - Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 42/22 U.R. z 25 czerwca 1922 r. do wojewody pomorskiego, s. 5; Archiwum Państwowe w Gdańsku. Regierung Danzig (dalej: AP Gd., RD), t. 498 - Pismo królewskiego rządu pruskiego z 16 marca 1909 r. do prezesa Rejencji Gdańskiej, s. 341; tamże, Meldunek wójta brzegowego z Karwi z 7 kwietnia 1910 r., s. 464.

²⁾ AP. Bdg., UWP, t. 9610 - Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 109/21 U.R. z 29 listopada 1921 r. do wojewody pomorskiego, s. 1; tamże, Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 15/22 U.R. z dn. 12 marca 1922 r. do wojewody pomorskiego, s. 3; tamże, UWP, t. 9618 - Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 18014/26 U.R. z 23 marca 1926 r. do wojewody pomorskiego.

niem, jakie stało wówczas przed władzami polskimi, było zapewnienie bezpieczeństwa żeglugowego na wodach terytorialnych. Musiały więc funkcjonować bez przerwy takie specjalistyczne służby, jak hydrograficzna, ostrzegawczo-meteorologiczna, ratownictwa brzegowego. Najwcześniej, bo pod koniec 1919 roku, został oddelegowany przez DSM do Gdańska kpt. mar. Józef Unrug, „...celem przejęcia brzegowych urządzeń nawigacyjnych”. Rezultatem jego misji było utworzenie 19 lutego 1920 r. Urzędu Hydrograficznego Marynarki Wojennej. Natomiast 5 lutego 1920 roku z ramienia wspomnianych ministerstw, rozpoczęli urzędowanie kpt. mar. Józef Poznański i urzędnik cywilny inż. Stanisław Łęgowski. Jako komisarze szczegółowi otrzymali polecenie przejęcia „...władz i urzędów w zakresie handlowo-morskim na Wybrzeżu Pomorskim”, co zaowocowało powołaniem 2 maja 1920 roku Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie.

9 lutego 1920 roku ówczesny delegat polski przy landraturze - dr Łącki - przejął zarząd cywilny powiatu puckiego z rąk niemieckich. Na tym terenie mieściła się siedziba Urzędu Brzegowego, którego działalność znajdowała się dotychczas w kompetencji administracji ogólnej. Tego stanu prawnego nie zmieniły władze polskie, nadal obowiązywała ustawa z 17 maja 1874 r. Tym samym władza nadzorcza nad wspomnianym urzędem przeszła na wojewodę pomorskiego. Resortowo sprawy rozbitków należały początkowo do Ministerstwa Byłej Dzielnicy Pruskiej, a następnie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i później Ministerstwa Przemysłu i Handlu (MPIH). Przyjęto też sprawdzoną w praktyce zasadę, że starosta pucki piastował równocześnie stanowisko naczelnika wspomnianego urzędu. Tak więc, pierwszy komisarz starosta pucki (dr Łącki) przejął protokolarnie w dniu 9 lutego 1920 roku również Urząd dla Spraw Rozbitków (Urząd Brzegowy) i został wyznaczony jego pierwszym naczelnikiem. Wprawdzie w roku 1926 wysunęło Ministerstwo Spraw Wewnętrznych sugestie, aby powierzyć kierownictwo urzędu przyszłemu dyrektorowi Państwowego Urzędu Policyjnego w Gdyni, ale nie znalazła ona uznania ani w Pucku, ani wojewódzkim Toruniu³¹.

Urząd jako taki nie dysponował zapleczem technicznym do ratowania rozbitków. Przede wszystkim jego rola polegała na organizowaniu i koordynowaniu akcji ratowniczych, do których były zobligowane gminy i starostwa nadbrzeżne. Na nie to nałożył prawodawca obowiązek posiadania niezbędnego sprzętu. Do nich należał obowiązek powiadomienia przedstawiciela urzędu o zaistniałej katastrofie morskiej i podjęcie akcji ratowniczej, jeżeli wymagały tego okoliczności. Wydatki powstałe z tego tytułu regulowano na podstawie obowiązujących przepisów.

Na odzyskanym wybrzeżu morskim istniały cztery stacje ratownictwa brzegowego (Karwieńskie Błota, Wielka Wieś, Jastarnia, Hel), stanowiące własność niemieckiego Towarzystwa Ratowniczego z siedzibą w Bremie. Zgodnie z postanowieniami traktatu wersalskiego musiały one być zlikwidowane, o ile nie zostaną wykupione przez rząd polski (Monitor Polski z dn. 15 grudnia 1922 roku, nr 285). Nim Główny Urząd Likwidacyjny w Poznaniu przystąpił do swych czynności, przedstawiciele DSM dokonali w pierwszej połowie roku 1920 ich przeglądu technicznego. Ustalono, iż w rachubę wchodzi jedynie dwie,

tj. w Helu i Jastarni. O ile jeszcze noszono się z możliwością wykorzystania stacji w Karwieńskich Błotach, której zabudowania zniszczyła 30 grudnia 1920 roku burza, to nie widziano celowości zakupu resztek tego, co pozostało ze zniszczonej w 1919 roku stacji w Wielkiej Wsi. Zaprowadzono na nimi nadzór policyjny, a rokowania o ich zlikwidowanie ciągnęły się jeszcze w końcu 1927 roku. Jak pisał Leopold Mistat: „...Akcja likwidacyjna, wdrożona przez Poznański Urząd Likwidacyjny posuwała się bardzo powoli naprzód z przyczyny opornego stanowiska gdańskiej delegacji wspomnianego towarzystwa niemieckiego, jako właściciela, przedstawiającego żądania materialne, uniemożliwiające racjonalny ich wykup”. Stąd podjęto decyzję o przeprowadzeniu w kwietniu 1923 roku oszacowania stacji w Helu i Jastarni. Ich wartość szacunkową wyznaczono w cenach metrycznych żyta i uwzględniono w przedłożeniach rządowych do budżetu MPIH na rok 1925 (47 000 zł). Ostatecznie zakupiono je w tym samym roku za kwotę około 12 000 zł? Nakładem znacznych wydatków odrestaurowano obydwie stacje, przeprowadzono rekrutację nowych załóg. Od początku roku 1926 były gotowe do wykonywania nałożonych na nie zadań. Każda z nich wyposażona była w łódź ratowniczą, przechowywaną w szopie i aparat rakietowy. Ten ostatni w Helu zamontowano na trójnogu i wraz z koszem ratowniczym przenoszono na miejsce wypadku na specjalnych noszach. Natomiast w Jastarni służyły do tego celu dwa wózki przystosowane do zaprzęgu konnego. Zadbanie o utrzymanie sprawności załóg, które odbywały co kwartał stosowne ćwiczenia. Całkowite utrzymanie stacji, wraz z kosztami ćwiczeń, pochłaniało około 3000 zł (1926-1927). Pieniądze na ten cel pochodziły nie tylko z budżetu MPIH, ale i z opłat pobieranych od statków zawijających do polskich portów. Gwarantowało to rozporządzenie ministra przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrem skarbu z dnia 27 lutego 1926 roku³². Zadanie, jakie przed nimi postawiono, tak podkreślił L. Mistat:

„...Stacje ratunkowe niosą pomoc tylko osobom na statku zagrożonym, względnie mają prawo uratować dokumenty okrętowe i kasę za zgodą kierownika danego statku. Za czynność swą, niejednokrotnie podjętą wśród warunków wymagających bohaterskich wysiłków, nie pobierają wynagrodzenia (okupu ratowniczego) prócz premii, dawniej przyznawanych przez zarząd towarzystwa niemieckiego, obecnie - jaką wyznaczy ewentualnie przedstawiciel Skarbu, w tym wypadku Ministerstwo Przemysłu i Handlu”³³.

Jak więc widzimy, nie był to potencjał wystarczający dla realizacji wyznaczonych celów. Zdawano sobie sprawę z tego i wówczas. Już w pierwszym kwartale 1927 roku znajdujemy w „Morzu” notatkę, w której autor uskarżał się, że „...daje się odczuć brak stacji ratowniczych należycie wyposażonych”³⁴.

Dr Łącki nie zdążył przeprowadzić reorganizacji podległego mu urzędu. Zajął się tym jego następca, Bolesław Lipski, który pod koniec roku 1920 zaczął pełnić swoje obowiązki. Również on legitymował się pewnym doświadczeniem zawodowym, jeśli chodzi o znajomość spraw administracji państwowej na Pomorzu. Wyniósł je z działalności w Podkomisariacie Naczelnej Rady Ludowej w Gdańsku, jak również pracy w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim (Poznań i Toruń)³⁵.

³¹ Świerkosz A.: *Z wybrzeża polskiego. Puck. Zarys monograficzny z ilustracjami*. Puck 1930, 72; Burkiewicz A.: *Koncepcja organizacji administracji morskiej w latach 1918-1921*. [W:] *Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego*. Prawo 1980 nr 8, s. 115; Kula H.: *Ochrona granicy morskiej 1920-1939*. „Rocznik Gdyniński” nr 10, s. 262; Józef Michał Hubert Unrug (1884-1973). [W:] Machaliński Z.: *Admirałowie polscy 1919-1950*. Warszawa 1993, s. 218; Mielczarek R.: *Początki administracji morskiej*. „Rocznik Gdyniński” nr 11, s. 18; tenże, *Z dziejów administracji morskiej w latach 1920-1922 (Urząd Hydrograficzny Marynarki Wojennej. Urząd dla Rozbitków)*. „Nautologia” 1994 nr 3.

³² *Stacje ratunkowe dla rozbitków na wybrzeżu pomorskim*. „Żeglarski Polski” 1922 nr 1, s. 14 - publikuje wykaz niemieckich, polskich i gdańskich stacji ratunkowych, zawierający zwięzły opis ich wyposażenia: „(...) Polskie stacje. Wszystkie stacje na otwartym brzegu.

1. St. rat. Karwia (Karwieńskie Błota - R.M.), 6 mil morskich na zachód od latarni Rozewie. Łódź ratunkowa i aparat racowy. 2. St. rat. Wielka Wieś. Szopa z masztem ćwiczebnym stoi przy samym brzegu. Łódź ratunkowa i aparat racowy. 3. Jastarnia (pucka), również przy samej wsi. Szopa widoczna od morza. Aparat racowy. 4. St. rat. Hel, z dala od wioski, ku półn. wschodowi od latarni Hel. Łódź ratunkowa oraz przenośny aparat racowy”.

L.M.: *Stacje ratunkowe na polskim brzegu*. „Morze” 1927 nr 11, s. 6 - przytacza następujący opis stacji ratunkowej we Wielkiej Wsi: „(...) stacja z Wielkiej Wsi została w dniach przewrotu 1919 r. w Niemczech zdemolowana. Z tej ostatniej pozostały tylko łódź i wóz do niej, w stanie zupełnego zniszczenia. Miejscowi rybacy używali bowiem łodzi tej do rybołówstwa dopóki nadawała się do wyjazdów na morze i to za zgodą miejscowego sołtysa i przodownika stacji”.

Polskie przepływy morskie. Opracował Z. Toczyński. Warszawa 1933, s. 123-124: „(...) § 1. Na utrzymanie morskich stacji ratowniczych pobiera się opłatę od przychodzących z morza statków o pojemności od 500 m³ i wyżej: za każdy m 0,5 zł.”

Duda D.: *Z historii ratownictwa brzegowego w Polsce*. Gdynia 1995 (Urząd Morski w Gdyni), s. 11, 31-38.

³³ Cyt. za: L.M., op. cit., s. 6.

³⁴ W.W.: *Nasza marynarka wojenna podczas zimy*. „Morze” 1927 nr 3-4, s. 21.

³⁵ Szurta-Gorzelak M.: *Pomorski Urząd Wojewódzki*. [W:] *Księga Pamiątkowa Dziesięciolecia Pomorza*. Toruń-1930, s. 283-284.



Bolesław Lipski – organizator i długoletni naczelnik Urzędu dla Spraw Rozbitków w Pucku. Fotorep. Krystyna Żalska

W przejściowym okresie, trwającym blisko piętnaście miesięcy, obsadę personalną urzędu, z wyjątkiem naczelnika, nadal stanowili pruscy urzędnicy. Odchodzili stopniowo, nie chcąc, czy też nie mogąc przebrnąć przez barierę językową. Innych zwalniano. Nie zawsze udawało się na ich miejsce zatrudnić nowych pracowników. Bez wątpienia wpływ na ten stan rzeczy miał też fakt, że zobowiązania finansowe wobec nich uregulowano dopiero w roku 1923! Zresztą zaleganie z wypłatami poborów pracowniczych było w tym czasie rzeczą nagminną ze względu na trudności gospodarcze, jakie przeżywała Polska. Również doświadczyli tego w roku 1920 na własnej skórze, wprowadzając nie na taką skalę, dozorczy rybołówstwa (Urząd Marynarki Handlowej). Otrzymywali oni wypłatę przez jakiś czas z 2-3 miesięcznym poślizgiem. Nie należy się więc dziwić, iż niektóre odcinki brzegu morskiego pozostawały czasami bez nadzoru. Równocześnie przystąpiono do eliminowania powszechnie używanego niemieckiego nazewnictwa (strandamt, strandhauptman, strandvogtei, strandvogt), na konieczność czego zwracali również uwagę pierwsi, nieliczni jeszcze letnicy polscy odwiedzający wybrzeże. Nastąpiło to wraz z przywracaniem dawnych nazw polskich. Na terenie powiatu puckiego wprowadzało je rozporządzenie ministra byłej Dzielnicy Pruskiej z dnia 17 sierpnia 1920 roku. Początkowo posługiwano się spolszczonymi nazwami niemieckimi. Ostateczną nazwę urzędu – Urząd dla Spraw Rozbitków – zaproponowaną przez Ministerstwo byłej Dzielnicy Pruskiej, zaczęto stosować od kwietnia 1921 roku.

Data ta zamyka równocześnie okres reorganizacji urzędu, jaką przeprowadził za wiedzą i w porozumieniu z Pomorskim Urzędem Wojewódzkim starosta B. Lipski. Na kilku konferencjach w Toruniu, gdzie referował te kwestie, zaakceptowano przedłożone przez niego propozycje. Sprawy budzące wątpliwości wyjaśnił z rozmowami z radcą Janem Karnowskim, naczelnikiem wydziału bezpieczeństwa. Zgodnie z poczynionymi ustaleniami oczekiwał konkretnych decyzji. Ponieważ czas naglił, a zarządzenia i decyzje władz centralnych nie nadchodziły, wobec tego przystąpił do wykonywania postawionego przed nim zadania. Na podstawie rozporządzenia wykonawczego do ustawy o rozbitkach z 24 XI 1875 zorganizował Urząd dla Spraw Rozbitków. Tworzyły go placówki terenowe rozlokowane w ośmiu punktach wybrzeża morskiego, od Dębek do granicy z Wolnym Miastem Gdańskim. Od kwietnia do czerwca 1921 roku były to tzw. wójtostwa dla rozbitków, które później przemianowano na komisariaty. Obejmowały one swoją działalnością cały brzeg morski i znajdowały się w następujących miejscowościach:

- 1) komisariat MECHELINKI (od granicy WM Gdańska do Rewy),
- 2) komisariat PUCK (od Rewy do Wielkiej Wsi),
- 3) komisariat HEL (obustronne wybrzeże półwyspu Hel od końca półwyspu do latarni pod Borem),
- 4) komisariat JASTARNIA (stąd do Kuźnicy),
- 5) komisariat CHAŁUPY (stąd do olszyn pomiędzy Wielką Wsią i Chałupami),
- 6) komisariat WIELKA WIEŚ (stąd do Rozewia),
- 7) komisariat KARWIA (od Rozewia do strugi przy Karwieńskich Błotach),
- 8) komisariat KARWIEŃSKIE BŁOTA (stąd do granicy niemieckiej).

Ta struktura organizacyjna przetrwała z małymi wyjątkami do roku 1928 włącznie. Jedynie dwukrotnie przenoszono siedzibę pierwszego komisariatu. W czerwcu 1921 r. z Mechelinki do Oksywia, a 26 stycznia 1924 r. do Gdyni. Poszczególnymi komisariatami kierowali już Polacy: rybak Jan Konkol (Mechelinki, Oksywie), którego później zastąpił wójt Jan Radtke; właściciel domu Jan Strompski (Puck); leśniczy Wojciech Skomrok (Hel); borowy Hipolit Wysocki (Jastarnia); rybak Henryk Budda (Kuźnica); rybak Adam Hirth (Wielka Wieś); Franciszek Miłosz (Karwia); Józef Bizewski (Karwieńskie Błota), którzy otrzymali tymczasowe nominacje z rąk starosty puckiego. O fakcie tym poinformowano społeczeństwo wybrzeża, poprzez zamieszczenie ogłoszenia na łamach „Orędownika starostwa i powiatu puckiego” z dnia 10 czerwca 1921 roku. Połowa z nich zamieszkiwała i pracowała w miejscowościach, gdzie znajdowały się siedziby komisariatów. Pozostali, jak J. Konkol, H. Budda, F. Miłosz czy J. Bizewski musieli dojeżdżać. Nie były to jednak odległości, które mogłyby utrudniać im wykonywanie swoich obowiązków. Kilka miesięcy później, w listopadzie 1921 roku, z uzyskanych dochodów zakupiono dla urzędu i komisarzy dziewięć tablic z godłem i stosownym napisem: „Naczelnik Urzędu dla Spraw Rozbitków”, „Komisarz Urzędu dla Spraw Rozbitków”. Teraz mógł B. Lipski zwrócić się do województwa o zatwierdzenie wysuniętych kandydatów i ustalenie wysokości wynagrodzenia. Zabiegał o to bezskutecznie przez następnych kilka lat. Ostatecznie dekret nominacyjny dla siebie otrzymał pod koniec urzędowania, bo 12 października 1926 roku, a komisarzy dwa dni później. Dokumenty te podpisał wicewojewoda dr Mieczysław Seydlitz. Tak więc w urzędzie było zatrudnionych dziesięć osób: naczelnik, sekretarz (był nim urzędnik Wydziału Powiatowego) i ośmiu komisarzy. Stan ten nie uległ zmianie przez cały okres. Ruch kadrowy był niewielki. Odeszły dwie osoby (J. Stromski, W. Skomrok), ich stanowiska objęli wkrótce Jan Strumski (Puck) i Edward Seltenreich (Hel). Źródłem tej stabilizacji kadrowej możemy się dopatrywać w istniejących trudnoś-

* AP. Bydg., UWP, t. 13976 – Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 3098/21 z 16 kwietnia 1921 r. do Województwa Pomorskiego, b.p.; tamże UWP, t. 9610 – Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 109/21 U.R. z 29 listopada 1921 r. do wojewody pomorskiego, s. 1; tamże – Pismo wojewody pomorskiego l.dz. IIIb-02395/21 z 28 grudnia 1921 r. do starosty pow. puckiego; tamże – Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 1/22 U.R. z 8 stycznia 1922 r. do Pomorskiego urzędu Wojewódzkiego w Toruniu, s. 8; tamże – Pismo naczelnika Urzędu dla Rozbitków l.dz. 18002/24 U.R. z 21 stycznia 1925 r. do wojewody pomorskiego, s. 47-48; tamże UWP, t. 9618 – Pismo wojewody pomorskiego l.dz. 2020/25 z 21 października 1925 r. do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, b.p.; Polskie nazwy wszystkich miejscowości powiatu puckiego, „Dziennik Gdański” nr 56 z 1 marca 1920 r. (dodatek); Dziennik Urzędowy Ministerstwa byłej Dzielnicy Pruskiej nr 52 z 7 września 1920 r., s. 907-909; Orędownik Starostwa i Powiatu Puckiego nr 68 z 10 czerwca 1921 r., s. 877; Orędownik Powiatu Puckiego nr 5 z 26 stycznia 1924 r., s. 24; Majkowska D. i Podgórczyński J.: *Karnowski Jan (1886-1939)*. [W:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. XII: 1966-1967, s. 83; Mielczarek R.: *Z dziejów*, s. 16.

Erhebungsvordruck für Schiffsunfälle von Schiffen aller Flaggen an der deutschen Küste.

J. No. A. VIII. 4. 851

Anl.

Jahr: 1911

Staat: Preußen

Provinz: Westpreußen

Einsendende Behörde: Strandvogtei Heia

1. Zeit des Unfalls (Tag, Tageszeit und Stunde): Am 23. Juni 1911 Morgens 1 Uhr

2. Ort des Unfalls: Halbinsel Heia, südlich Heulboje

3. Flagge (Staatsangehörigkeit) des Schiffes: Schweden

bei einem deutschen Schiffe auch dessen Heimathafen: aus Kulmer

4. Unterscheidungszeichen des Schiffes:

5. Name des Schiffes: Frei

6. Verwendung des Schiffes (ob es vorwiegend als Fracht-, Personen-, Posten-, Seefischereifahrzeug, Lustjacht, oder zu Vergnügungszwecken, zum Schleppen anderer Schiffe oder zu sonstigen besonders namhaft zu machenden Zwecken verwendet wird): Frachtschiff

7. Gattung (Bauart) des Schiffes: Dampfer

8. Brutto- und Nettotonnagehalt des Schiffes:

9. Alter des Schiffes: 2

10. Hauptbaustoff, aus welchem das Schiff gebaut ist (Eisen oder Holz): Holz

11. 1. Bei welcher Gesellschaft ist das Schiff klassifiziert und welche Klasse hat es?

2. Welcher Berufsgenossenschaft gehört das Schiff an?

12. Name und Staatsangehörigkeit des Schiffsführers:

bei deutschen Kaufjahreischiffen mit der Angabe, welches Befähigungszeugnis der Schiffsführer besessen hat:

13. Zahl der übrigen Besatzung zur Zeit des Unfalls: 5

darunter waren befindlich:

1. Leichtmatrosen und Jungen:

2. Maschinenpersonal (auf Dampfschiffen): 2

3. Auswartepersonal (auf Dampfschiffen): 1 Steuerleser

Reprodukcje z zosobu
Archiwum Państwowe
w Gdonsku
S. 1. 1. 1. 1.

14. Zahl der an Bord geweienen, nicht zur Besatzung gehörigen Personen (Reisende, Arbeiter, Lotsen, Angehörige des Schiffsführers usw.):
davon waren männlich: ; weiblich:
15. Angabe, ob zur Zeit des Unfalls ein zuständiger Lotse an Bord war: nein
16. Art der geladenen Güter: Kieferne Balken/ Spundhölzer
17. Angabe, ob das Schiff voll, halb bis voll, weniger als halb beladen, oder ob es in Ballast oder leer war:
voll beladen
18. Letzter Abgangsort des Schiffes: Neufahrwasser bei Danzig
19. Bestimmungsort des Schiffes: Lassör
20. Richtung des Windes zur Zeit des Unfalls: südlich
21. Stärke des Windes zur Zeit des Unfalls (nach den Zahlen der Beaufort-Skala): fast Windstille
22. Wetter zur Zeit des Unfalls (ob: heiter, trübe, Nebel, Regen, Schnee, Hagel, Gewitter usw.):
klare Nacht
23. Stärke des Seeganges zur Zeit des Unfalls (nach den Zahlen der dafür bestehenden internationalen Skala):
glatte See
24. Angabe, ob zur Zeit des Unfalls Hoch- oder Niedrigwasser, Ebbe oder Flut stattfand?
25. Art des Unfalls: Strandung
26. Ursache des Unfalls, mit der Angabe, ob sie erwiesen ist oder nur vermutet wird: unbekannt
27. Beschreibung der näheren Umstände und des Geschehens des Unfalls: Auf Grund geraten
28. Ausgang des Unfalls für das Schiff: flott geworden Reise fortgesetzt
29. Ausgang des Unfalls für das Schiffszubehör: nichts beschädigt
30. Ausgang des Unfalls für die Ladung: Ein Teil Decklast über Bord geworfen
31. Zahl der ums Leben gekommenen Menschen: Keine

von der Besatzung { männlich:
weiblich:

von den nicht zur Besatzung gehörenden Personen { männlich:
weiblich:

32. Zahl der beschädigten Menschen: zwei

von der Besatzung

männlich: —weiblich: —

von den nicht zur Besatzung gehörenden Personen

männlich: —weiblich: —

33. Art der Rettung oder des Rettungsversuchs und deren Erfolg für Schiff, Schiffsgehör, Ladung und Menschen:

Ein Anker ausgebracht, ein Teil Decklast geworfen dann mit eigener Kraft flott geworden34. Angabe, durch wen die Rettung oder der Rettungsversuch geschah: Helzer Fischer35. bei vollständigem Verlust des Schiffes: Angabe, ob, wie hoch und wo das Schiff gegen vollständigen Verlust versichert war: —36. Angabe, ob und wo eine gerichtliche Untersuchung in betreff des Unfalls eingeleitet worden ist: —

2

Kserokopia meldunku wójtostwa brzegowego w Helu z 23 czerwca 1911 r. Za zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku.

ciach na miejscowym rynku pracy. Stąd każdy, choćby niewielki stały dochód liczył się w budżecie domowym. Nie bez znaczenia był też aspekt społeczny tej sprawy. Stanowisko w administracji państwowej, dla wielu dotychczas niedostępne, nobilitowało w środowisku. Przede wszystkim jednak otwierało drogę awansu, czasami dla całej rodziny⁹⁾.

Przez osiem lat działalności urzędu, w ramach struktur organizacyjnych administracji ogólnej, cztery osoby sprawowały funkcje kierownicze. Byli to: starostowie pucy dr Łacki i Bolesław Lipski, wicestarosta Franciszek Bała i pełniący obowiązki naczelnika Marian (?) Semrau. Organizatorem polskiego Urzędu dla Spraw Rozbitków i jego długoletnim naczelnikiem w najtrudniejszym okresie był starosta pucki, a później wejherowski - Bolesław Lipski. Obowiązki swoje objął pod koniec roku 1920, a zdał 23 maja 1927 roku Franciszkowi Bała. Ten pozostawał na stanowisku do 5 marca 1928 roku. Po jego odejściu z Pucka pełniącym obowiązki naczelnika został wyznaczony referendarz M. Semrau. Na podkreślenie zasługuje fakt, że agendy i akta Urzędu dla Spraw Rozbitków zdał w dniu 8 sierpnia 1928 roku przedstawicielowi Urzędu Morskiego w Gdyni (UM) starosta morski z Wejherowa Bolesław Lipski. Józef Poznański, dyrektor UM, początkowo zachował dotychczasową strukturę organizacyjną. Nie widział on potrzeby zwalniania komisarzy, którzy swym wieloletnim doświadczeniem zawodowym gwarantowali właściwe funkcjonowanie urzędu. Zmiany kadrowe ograniczyły się do powołania nowego naczelnika, którym został Kapitan Portu w Gdyni - kpt. ż.w. Władysław Zaleski⁹⁾.

Dosyć długo nie mógł uzyskać naczelnik urzędu (B. Lipski) ze strony bezpośrednich zwierzchników potwierdzenia stanu faktycznego, jaki powstał w wyniku organizacji polskiego urzędu. Wyznaczono rejony działania placówek, obsadzono je ludźmi mającymi jedynie tymczasowe nominacje (wydane przez naczelnika za wiedzą i zgodą Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego), natomiast nie załatwiono kwestii uposażenia. Zabiegał o nie Lipski od początku swej działalności. Ze względu na małe dochody urzędu w latach 1920-1922, mógł je dopiero

sam uregulować w roku 1923. Wyplacił wówczas kwotę 8 milionów marek polskich, prawdopodobnie nie tylko aktualnie zatrudnionym, ale i zwolnionym do tego czasu. Forma wynagrodzeń jednorazowych z dochodów urzędu, zaakceptowana przez Pomorski Urząd Wojewódzki, utrzymywała się do października 1925 r. Pierwsze propozycje wojewody generalnego rozwiązania tej kwestii pochodziły z tegoż roku i mówiły o poborach miesięcznych dla komisarzy w wysokości 25-30 zł, a naczelnika od 80 do 100 zł. Ostatecznie uregulował je wojewoda, po konsultacji z MPIH, pod koniec 1926 roku. I tak, górna granica wynagrodzenia dla naczelnika wynosiła 100 zł, dla komisarzy i sekretarza - 30 zł. Starano się je wypłacać kwartalnie. Dla przykładu, ogólna kwota wynagrodzenia za trzy kwartały roku 1925 wynosiła 3587,52 zł, natomiast pobory w roku następnym - 1200,00 zł. Na wysokość i regularność wypłat uposażeń indywidualnych istotny wpływ miały dochody, jakie osiągał urząd. Dochody ze sprzedaży rzeczy znalezionych, wpływy z tytułu uratowanych, wynosiły w roku 1920 - 2157,00 marek; w roku 1921 - 9376,00 marek; w 1922 r. - 130905,00 marek; w 1923 r. - 11258183,00 marek; w 1924 r. (do 1 kwietnia) - 658409000,00 marek; w 1924 r. (od kwietnia do 31 grudnia) - 5816,57 zł; w 1925 r. - 3828,13 zł; w 1926 r. - 1467,68 zł. Pozostałe nadwyżki dochodów wpłacano do kasy urzędu przy Powiatowej Kasie Komunalnej w Pucku, do budżetu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (dz. 3 §4). Pierwsza wpłata z tego tytułu miała miejsce dopiero w roku 1923. Druga wpłata, za okres od 1-30 kwietnia 1924 roku, wynosiła 22409000,00 mkp. Później wpłacano je na konto MPIH/dz. 6 §14). W chwili przekazania akt i agend Urzędu dla Rozbitków w Pucku (8 sierpnia 1928 r.) Urzędowi Morskiemu w Gdyni, stan kasy (Kasa Komunalna w Wejherowie) wynosił 312,88 zł, a na zobowiązania do uregulowania składało się wynagrodzenie dla komisarzy za rok 1927/1928 oraz kwota 55,75 zł.

Zasadniczym celem działalności urzędu było ratowanie zagrożonego życia ludzkiego i wykonywanie pewnych funkcji policji żeglugaowej.

⁹⁾ AP. Bydż., UWP, t. 9629 - Pismo wojewody pomorskiego l.dz. 3710/28 z 18 czerwca 1928 r. do Franciszka Bały; tamże - Pismo starosty morskiego l.dz. 19025/28 U.R. z 8 sierpnia 1928 r. do wojewody pomorskiego.

W tej mierze urząd współpracował z terenowymi placówkami administracji państwowej, korzystał z pomocy marynarki wojennej. Prowadzono rejestr rzeczy znalezionych i uratowanych. W dokumentacji finansowej urzędu odnotowywano dochody, jak i wszelkie wydatki ponoszone z tego tytułu. Na koniec roku budżetowego przedstawiono wydziałowi przemysłu i handlu Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego zamknięcia rachunków. Równocześnie informowano władze zwierzchnie o przeprowadzonych akcjach ratowniczych¹⁰.

Badania statystyczne prowadzone przez pruski i polski Urząd dla Spraw Rozbitków potwierdzały, że ponad 90% wypadków morskich, jakie miały miejsce, zdarzyło się nad tzw. Wielkim Morzem. Ten dwudziestosiobokilometrowy odcinek brzegu morskiego, od ujścia rzeki Piaśnicy do Wielkiej Wsi, cieszył się zasłużenie złą sławą wśród ówczesnych marynarzy. Najwięcej wypadków odnotowywano w pasie wybrzeża od Karwieńskich Błot do Helu. Takie miejscowości, jak wspomniane Karwieńskie Błota, okolice Karwi, Rozewie, Hel czy leżące w pobliżu Ostrowo i Tupadły, powtarzały się w nadsyłanych meldunkach służb ratowniczych (rys. 2). Wprawdzie starano się szczególnie niebezpieczne pod względem nawigacyjnym miejsca oznakować, jednak nie zawsze dawało to oczekiwane rezultaty. Winę często ponosili również ludzie, jak też złe warunki meteorologiczne.

W latach 1920-1928 udzielono pomocy w dwudziestu jeden wypadkach. Pierwsza akcja ratownicza miała miejsce w czerwcu 1920 roku, kiedy to w okolicach wsi Tupadły rozbił się niemiecki statek „Anna-Maria”. Natomiast 1 stycznia 1922 i 29 grudnia 1923 udzielono pomocy dwóm statkom, które znalazły się na mieliznie w okolicach Helu. Pierwszy z nich, fiński motorowiec „Claraveer”, należący do armatora Johna Nurminena, wyrzucony został podczas sztormu na mieliznę. Dzięki sprawnie przeprowadzonej akcji uratowano załogę, a statek przed zniszczeniem. Do czasu podjęcia przez spółkę próby ściągnięcia statku, zapewniono nad nim i przewożonym ładunkiem nadzór. Z tego tytułu właściciel wypłacił urzędowi kwotę 196 000,00 mkp. Scenariusz w wypadku holenderskiego statku „Helsina” był taki sam. Gęsta mgła była przyczyną wejścia na mieliznę pod Jastarnią szwedzkiego parowca „Ernst” 29 marca 1926 roku. Statek szedł pod balastem do Gdańska po węgiel. Pomocy udzielił mu dwa holowniki gdańskie. Natomiast, kiedy pod koniec roku 1927 zatonał w pobliżu Jastarni szwedzki statek „Thyra”, akcją ratowniczą kierował komisarz Seltenreich z Helu. Wartość ładunku (64 beczki benzyny) uratowanego z tej jednostki wynosiła przeszło 10 000,00 zł. Tym razem Urząd dla Spraw Rozbitków, na zasadzie dobrowolnej ugody z przedstawicielami statku „Thyra”, otrzymał za pomoc 2500 zł. Po wypłaceniu 21 listopada 1927 roku przez Seltenreicha tej kwoty do kasy urzędu (Powiatowej Kasy Komunalnej), na zlecenie pełniącego obowiązki naczelnika urzędu M. Semraua wypłacono mu kwotę 1000 zł. Tymi pieniędzmi opłacono uczestniczących w akcji rybaków (120-160 zł), woźniców przewożących ładunek z łodzi rybackich na brzeg i stróżów, którzy go

pilnowali do czasu odebrania przez właściciela. Natomiast w październiku 1920 roku w wyniku sprawnie przeprowadzonej akcji uratowano niemieckich marynarzy Schellonga, Wollsteina i Wolfa. Następnie wypłacono im pieniądze na podróż do miejsca zamieszkania. Wkrótce potem urząd otrzymał z konsulatu niemieckiego zwrot wyłożonej kwoty i podziękowanie. Nie zawsze kończyło się szczęśliwie, jak we wspomnianym przypadku. Praca na morzu, a nawet na brzegu morskim kończy się często nieszczęśliwymi wypadkami. Ludzie giną na morzu, które często zwraca swe ofiary. Miały one również miejsce na naszym brzegu. W rejestrze urzędu odnotowano w tym czasie siedemnaście utonięć. Postępowanie wówczas zmierzało do ustalenia przyczyny śmierci, tożsamości zmarłego, odnalezienia jego rodziny. Gdy tej ostatniej nie udało się ustalić, chowano ich na cmentarzu dla bezdomnych na Helu lub innych wyznaniowych. Wśród nich byli nie tylko Polacy (7) ale i też obcokrajowcy (6). Przynależności państwowej czterech osób nie udało się ustalić. 14 października 1920 roku załoga motorówki nr 55, należącej do Dowództwa Wybrzeża Morskiego w Pucku, wyłowila w okolicy Jastarni zwłoki tragicznie zmarłego oficera angielskiej marynarki wojennej. Starosta przekazał informację do Komisariatu Generalnego RP w Gdańsku, gdzie jej wyjaśnieniem zajął się kontradmirał inż. M. Borowski. Powiadomiono ambasadę angielską. Po zwolnieniu zwłok przez prokuratora, urządzono na miejscowym cmentarzu pogrzeb z honorami wojskowymi. Uczestniczyły w nim trzy jednostki Royal Navy z pobliskiego Gdańska, które stanęły na kotwicy w pobliżu Jastarni. Koszty pogrzebu zwróciła ambasada angielska¹¹.

Jeśli chodzi o przedmioty znalezione na brzegu morskim, to przechowywano je czasowo w komisariatach. Jedynie cenniejsze przekazywano do Pucka, gdzie ich wyceny dokonywali rzeczoznawcy. Czasami trzeba było wykonywać odprawy celne. Lektura pracy, ogłoszeń urzędowych z lat 1921-1927 pozwala ustalić dość dokładnie płon tych znalezisk. W tym okresie zgromadzono 15 łodzi rybackich, kajak, jedną pławę, żelazne beczki, sieci na łososie i śledzie, drewno w różnej postaci (deski, słupy, belki, kopalniaki, progi kolejowe), nieokute koła wozowe itp. Jeśli nie udało się odnaleźć właściciela, co w przypadku drewna było wielce problematyczne, urządzano co jakiś czas jego publiczne licytacje. I tak, do czerwca 1924 roku zebrano 2500 sztuk podkładów kolejowych oraz większą ilość budulca, desek i nieobrobionego drewna. Zapowiedziano licytację, z której wyłączono firmy zagraniczne. Ponieważ zdawano sobie sprawę, że sprzedaż takiej ilości drewna nie jest możliwa w ciągu jednego dnia, zdecydowano się ją przeprowadzić stopniowo w kilku komisariatach, tj. Helu, Borze, Kuźnicy, Pucku i Gdyni (od 2 do 9 lipca 1924 r.). Tym sposobem umożliwiono mieszkańcom nabycie potrzebnych i trudno dostępnych materiałów po niższej cenie. Kolejna licytacja miała miejsce od 3 do 7 listopada 1927 roku w Pucku, Kuźnicy, Ostrowie i Borze. Oprócz drewna wystawiono na niej na sprzedaż dwie beczki żelazne, cztery sieci na śledzie i dwie stare łódki¹².

¹⁰ Tamże, UWP, t. 9610 - Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 109/21 U.R. z 29 listopada 1921 r. do wojewody pomorskiego, s. 1; tamże - Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 1/22 U.R. z 8 stycznia 1922 r. do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, s. 2; tamże - Pismo starosty puckiego l.dz. 15/22 U.R. z 12 marca 1922 r. do wojewody pomorskiego, s. 3; tamże, UWP, t. 9618 - Pismo wojewody pomorskiego l.dz. 2020/25 z 31 października 1925 r. do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, b.p.; tamże - Pismo Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego l.dz. 4325/26 z 13 sierpnia 1926 r. do starosty w Pucku, b.p.; tamże, UWP, t. 9610 - Pismo naczelnika Urzędu dla Rozbitków l.dz. 18002/24 U.R. z 21 stycznia 1925 r. do Wojewódzkiego Urzędu Pomorskiego, s. 47; tamże, UWP, t. 9629 - Pismo starosty morskiego l.dz. 19025/28 U.R. z 8 sierpnia 1929 r. do wojewody pomorskiego, b.p.; Orłowicz M.: *Turystyka w Polsce w 1921 roku*, „Ziemia” 1922 nr 3, s. 15 - podawał, że w styczniu 1919 r. dolar amerykański równał się 11 mkp, rok później - 100 mkp, na początku stycznia 1921 r. - 1000 mkp, w końcu września tego roku - 7200 mkp.

¹¹ AP, Gd., R.D., t. 498 - Pismo starosty brzegowego J.N.St. 127 z 5 października 1908 r. do prezesa Rejencji Gdańskiej, s. 250-251; tamże - Pismo Królewskiej Inspekcji Portowej w Nowym Porcie z 6 października 1908 r. do prezesa Rejencji Gdańskiej, s. 249; tamże - Pismo królewskiego starosty powiatu Puck z 8 października 1908 r. do prezesa Rejencji Gdańskiej, s. 282-283; tamże - Pismo starosty brzegowego J.N. 149 z 7 listopada 1908 r. do prezesa Rejencji Gdańskiej, s. 291-194; tamże - Pismo królewskiego starosty pow. Puck J.N. 159 z 18 listopada 1909 r. do prezesa Rejencji Gdańskiej, s. 417; tamże - Meldunek wójta brzegowego z Karwi z 7 kwietnia 1910 r., s. 454-466; tamże - Meldunek wójta brzegowego z Karwieńskich Błot z 5 marca 1910 r., s. 471-473; AP, Bydg., UWP t. 9610 - Pismo starosty pow. puckiego l.dz. 3089/21 U.R. z 16 kwietnia 1921 r. do Województwa Pomorskiego, s. 35-36; tamże, Pismo naczelnika Urzędu dla Rozbitków l.dz. 18002/24 U.R. z 21 stycznia 1925 r. do Wojewódzkiego Urzędu Pomorskiego, s. 47-48; tamże, UWP, t. 9629 - Pismo naczelnika Urzędu dla Spraw Rozbitków l.dz. 19008/28 U.R. z 22 marca 1923 r. do wojewody pomorskiego, b.p.; tamże - Pismo wojewody pomorskiego l.dz. 2093/28 z 31 marca 1928 r. do Departamentu Morskiego MPiH, b.p.; Orłowicz M.: *Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim*. Lwów-Warszawa 1924, s. 510.

¹² Orędownik Starostwa i Powiatu Puckiego nr 72 z 24 września 1921 r., s. 305; nr 79 z 5 listopada 1921 r., s. 334; nr 90 z 21 grudnia 1921 r., s. 378; nr 4 z 21 stycznia 1922 r., s. 43; nr 9 z 11 lutego 1922 r., s. 65; nr 28 z 19 kwietnia 1922 r., s. 144; nr 34 z 10 maja 1922 r., s. 170; nr 44 z 14 czerwca 1922 r., s. 235; nr 47 z 24 czerwca 1922 r., s. 248; nr 86 z 8 listopada 1922 r., s. 446; Orędownik Urzędowy Powiatu Puckiego nr 97 z 30 grudnia 1922 r., s. 505; nr 99 z 27 grudnia 1922 r., s. 511; nr 7 z 24 stycznia 1923 r., s. 29; nr 44 z 20 czerwca 1923 r., s. 183; nr 65 z 19 września 1923 r., s. 259; nr 79 z 1 grudnia 1923 r., s. 318; nr 85 z 29 grudnia 1923 r., s. 340; nr 5 z 26 stycznia 1924 r., s. 24; nr 23 z 26 kwietnia 1924 r., s. 110; nr 39 z 2 lipca 1924 r., s. 176; nr 44 z 23 lipca 1924 r., s. 194; nr 68 z 29 listopada 1924 r., s. 310; nr 18 z 16 maja 1925 r., s. 90; nr 43 z 11 listopada 1925 r., s. 208; nr 15 z 14 kwietnia 1926 r., s. 63; nr 44 z 3 listopada 1926 r., s. 178; Orędownik Urzędowy Powiatu Morskiego nr 35 z 7 września 1927 r., s. 193-194; nr 2 z 11 stycznia 1928 r., s. 9; Natknięcie się szwedzkiego [?] parowca na zewnętrzne wybrzeże Helu, „Żeglarski Polski” 1926 nr 13(125), s. 69. Miejscowości, w których najczęściej znajdowano w omawianym okresie przedmioty wyrzucone na brzeg morski, to: wybrzeże od Karwi do Jastarni, okolice Ostrowa, Wielkiej Wsi.

Również nie brakło ogłoszeń, które nawet po latach wywołują uśmiech:

„Dnia 10 grudnia 1923 r. przypędził wicher przez morze do Helu 2 gęsi. Właściciel ich zechce się zgłosić natychmiast po ogłoszeniu, najpóźniej w przeciągu 4 tygodni do tut. Urzędu dla Rozbitków”¹³. Ciekawe, jak się skończyły ich perypetie?

Natomiast inne mogło sugerować występujący na Bałtyku przemysł artykułów monopolowych:

„Dnia 1.XII.1924 r. znaleziono na brzegu morza przy Borze 7 baniek blaszanych o pojemności 10 l, 5 próżnych, 2 napełnione płynem”¹⁴.

Niecałe dwa lata później, znaleziono: „...przy Gdyni 9 baniek opłatnych po 50 ltr. z zawartością: pokostem i okowitą oraz próżne”, ale co gorsze, również w okolicach Karwi i Ostrowa - 26 beczek 200-litrowych z olejem maszynowym. Tak więc problem zanieczyszczenia środowiska naturalnego nie jest tylko naszym udziałem, ale występował szczególnie intensywnie w miarę zagospodarowywania wybrzeża.

Tworzenie administracji morskiej, po objęciu wybrzeża, niosło ze sobą między innymi zarzewie sporów kompetencyjnych. U ich podłoża leżał brak tradycji i instytucji morskich w przeszłości, konieczność stopniowego wprowadzania w życie własnych rozwiązań organizacyjnych, bazujących na istniejącym ustawodawstwie morskim. Problematyka gospodarki morskiej znalazła się w zakresie działania kilku ministerstw (Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Robót Publicznych, byłej Dzielnicy Pruskiej), których współpraca nie zawsze układała się dobrze. Często zapadały decyzje, których skutki nie zawsze pozytywne najszybciej dało się odczuć w terenie. Realizację pewnych posunięć, ze względów obiektywnych, trzeba było odłożyć na czas późniejszy. Widomym dowodem tego była m.in. kwestia rozbitków morskich, która została nagłośniona w maju 1920 roku. Stało się to za sprawą utworzonego przez DSM Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie. Tymczasową instrukcją z 21 maja tego roku wpisano do zakresu jego działania ratownictwo morskie i sprawy rozbitków morskich. Nie była to tylko wyłącznie decyzja DSM. Podstawę jej stanowiło porozumienie, jakie w tej sprawie zawarły wcześniej resorty spraw wewnętrznych, byłej Dzielnicy Pruskiej, spraw wojskowych z wojewodą pomorskim. Mimo iż kwestionowała ona w sposób oczywisty uprawnienia przedstawiciela administracji ogólnej na Pomorzu, na mocy tymczasowego układu z dnia 15-16 czerwca tegoż roku, sprawy rozbitków przeszły do kompetencji Urzędu Marynarki Handlowej. Jednak nie oznaczało to faktycznego przejęcia przez władze wojskowe istniejącego w Pucku Urzędu dla Spraw Rozbitków, którego działalność opierała się nadal na obowiązującej (z niewielkimi zmianami) do roku 1933 niemieckiej ustawie z 17 maja 1874 roku. Tak więc uzgodniono w trakcie spotkania w Toruniu doraźne warunki współpracy pierwszych urzędów administracji morskiej, odkładając definitywnie rozwiązania do czasu opracowania polskiego ustawodawstwa morskiego. Można chyba przyjąć, że sygnalizowało ono możliwość i konieczność mających wkrótce nastąpić zmian. Wiązało się to z koncepcjami organizacji polskiej administracji morskiej na szczeblu centralnym. Zarówno w w przedkładanych projektach ustaw (np. z 18 stycznia 1921 r.), jak i rozporządzeniu Rady Ministrów z 1 grudnia 1921 roku o przekazaniu ministrowi przemysłu i handlu spraw marynarki handlowej, zawarowano współudział tego ostatniego przy zabezpieczeniu mienia i ładunków, pochodzących z rozbitych statków (§ 2 pkt 23)¹⁵.

Sytuacja zmieniła się po przystąpieniu do budowy nowoczesnego portu morskiego w Gdyni, a następnie utworzeniu pierwszych polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Trwały starania MPIH o przejęcie tych spraw morskich, które dotychczas pozostawały w dyspozycji innych

resortów. Równocześnie dobiegały końca prace nad organizacją i zakresem działania władz marynarki handlowej. Traciły pozycję Puck i Wejherowo, dotychczasowe siedziby urzędów administracji morskiej, na rzecz powstającego nowego ośrodka w Gdyni.

Przeprowadzona, w czasie od października 1926 do lutego 1928 reorganizacja lokalnych ogniw administracji państwowej na wybrzeżu doprowadziła początkowo do zmian personalnych na stanowisku naczelnika Urzędu dla Spraw Rozbitków. Jednak w konsekwencji przyspieszyła ona między innymi decyzję wojewody pomorskiego o oddaniu spraw rozbitków morskich Urzędowi Morskiemu w Gdyni. Mamy więc powtórzenie sytuacji sprzed ośmiu lat. Aktualności nabrały niektóre postanowienia tymczasowego układu z 15-16 czerwca 1920 roku, kiedy to wojewoda dr Stefan Łaszewski zgodził się sędować sprawy rozbitków morskich Urzędowi Marynarki Handlowej w Wejherowie. Wprawdzie pozostały wówczas na papierze, jednak należy podkreślić trafność decyzji kontradmirała Kazimierza Porębskiego, wynikającej ze znajomości realiów spraw morskich.

Wszystko rozpoczęło się o wiele wcześniej, bo w pierwszej połowie roku 1926, kiedy Ministerstwo Spraw Wewnętrznych „odstąpiło” 19 maja MPIH „...akta dotyczące spraw urzędu dla rozbitków... dla dalszego kompetentnego urzędowania”. Najbliższe miesiące potwierdziły słuszność tego posunięcia, które w niczym nie podważało uprawnień wojewody. Wręcz przeciwnie, od tego czasu województwo zyskało sprzymierzeńca, któremu równie zależało na ostatecznym załatwieniu pilnych potrzeb urzędu. Odkładane do tej pory kwestie kadrowe i placowe, doczekały się wreszcie pomyślnej reorganizacji. Starosta B. Lipski przestał być komisarzem naczelnikiem Urzędu dla Spraw Rozbitków, bo taką nazwę zdecydowało się ministerstwo utrzymać, również status pozostałych pracowników uległ zmianie.

Po likwidacji powiatu puckiego, B. Lipski z dniem 17 stycznia 1927 przeszedł na równorzędne stanowisko w powiecie wejherowskim, zatrzymując jednocześnie tymczasowe kierownictwo starostwa w Pucku. Spełnienie tego ostatniego warunku pozwoliło wojewodzie na czasowe przedłużenie mu w dniu 31 marca 1927 angażu w Urzędzie dla Spraw Rozbitków¹⁶. Oprotestowanie tej nominacji przez starostę powiatu morskiego, generała Mariusza Zaruskiego, doprowadziło w drugiej połowie maja tego roku do jej anulowania. Biorąc pod uwagę argumenty M. Zaruskiego i przestrzegając niepisanej, ale obowiązującej zasady, iż naczelnikiem powinien być każdorazowo władca ziemi puckiej, wojewoda pomorski powierzył 23 maja to stanowisko referendarzowi Franciszkowi Bała, wicestarosie powiatu morskiego. Informację o tym 27 tego miesiąca przekazał dotychczasowy naczelnik swoim współpracownikom i sołtysom wsi położonych na wybrzeżu. Formalnie przejęcie akt i urzędu nastąpiło trzy dni później w siedzibie powiatu wejherowskiego. Może warto zwrócić uwagę, iż wśród typowej dokumentacji znajdowały się takie akta, jak niemiecki tekst ustawy o rozbitkach z 14 maja 1874 roku, rejestr przedmiotów znalezionych na brzegu morskim oraz tablica z napisem: Naczelnik Urzędu dla Spraw Rozbitków. Franciszek Bała odszedł 5 marca 1928 r. ze względów równie prozaicznych, co jego poprzednik. Przeniesiony służbowo do Tczewa (Starostwo Powiatowe), pozostawił za wiedzą wojewody dokumentację urzędu urzędnikowi Państwowego Urzędu Policyjnego (?) w Gdyni - referendarzowi M. Semrauowi. Ten ostatni został mianowany pełniącym obowiązki naczelnika i sprawował je do czasu, kiedy starostwo mieściło się w Pucku (siedzibą Urzędu dla Spraw Rozbitków był pokój nr 3). Później urzędowa dokumentacja wróciła do starosty Lipskiego z Wejherowa. Czyżby Urząd dla Spraw Rozbitków przez jakiś czas pozostawał bez kierownika? Przypuszczenie takie nabiera realnych wymiarów, jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, iż w tym czasie ukazuje się rozporządzenie Prezydenta RP z 22 marca 1928, które

¹³ Cyt. za: Orędownik Urzędowy Powiatu Puckiego nr 85 z 29 grudnia 1923 r., s. 340.

¹⁴ Cyt. za: Orędownik Urzędowy Powiatu Puckiego nr 18 z 6 maja 1925 r., s. 90.

¹⁵ Archiwum Państwowe w Poznaniu. Ministerstwo byłej Dzielnicy Pruskiej, t. 643 - Tymczasowy układ z Panem Wojewodą Pomorskim w sprawie działalności Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu pomorskim (pkt V), s. 176; AP Bydgoszcz, UWP, t. 5212 - Protokół konferencji w sprawach rozgraniczenia kompetencji Urzędu Marynarki Handlowej dnia 15 VI 1920 r., w województwie pomorskim; Burkiewicz A., op. cit., s. 115, 116-117, 120; Polskie przepisy, op. cit., s. 22. 30-31.

¹⁶ *Historia powiatów i miast morskich w dziesięciolecie 1920-1930*. [W:] Księga Pamiątkowa Dziesięciolecia Pomorza. Toruń 1930, s. 408-409; Polskie przepisy, op. cit., s. 427-430; Odyniec W., Godlewski J., *Ziemia Pucka. Przeszłość i teraźniejszość*. Gdańsk 1947, s. 165; Orędownik Urzędowy Powiatu Morskiego nr 5 z 5 lutego 1927 r., s. 5; nr 10 z 16 marca 1927 r., s. 33.

przekazywało m.in. sprawy ratownictwa morskiego Urzędowi Morskiemu w Gdyni (pkt 13 art. 4). Wprawdzie jego postanowienia wchodziły w życie sześć tygodni po ogłoszeniu, niemniej stawiały już wówczas przed wojewodą pytanie, na które musiał jak najszybciej znaleźć odpowiedź. Koegzystencja obydwu urzędów, czy też inkorporacja placówki administracji ogólnej? Obligowało go do tego nie tylko wspomniane rozporządzenie, ale również trudna sytuacja kadrowa, z której zdawał sobie dobrze sprawę. Nagłony koniecznością obsadzenia wakującego stanowiska naczelnika, wojewoda Młodzianowski zwrócił się na początku maja 1928 roku do Departamentu Morskiego MPiH z propozycją wspólnego rozwiązania stojącego przed nimi dylematu. Wskazywał przy tym na konieczność rozpatrzenia dwóch wariantów.

Pierwszy z nich, jego zdaniem, zakładał pozostanie Urzędu dla Spraw Rozbitków w strukturach władz administracji państwowej. Wówczas pozostawała do załatwienia kwestia obsady stanowiska naczelnika, na którym najchętniej widziałby dyrektora Urzędu Morskiego. Wobec tego prosił Ministerstwo o zajęcie stanowiska w tej sprawie, lojalnie przy tym podkreślając, że przyjęcie tej propozycji wiązało się z podległością służbową wobec wojewody jako drugiej instancji.

Przy omawianiu drugiego wariantu, Młodzianowski uwypuklił dodatnie aspekty wynikające z faktu przejęcia Urzędu dla Spraw Rozbitków przez nowo utworzony Urząd Morski. Zmniejszenie liczby placów-

wek o tym samym zakresie działania przyniesie skarbowi państwa wymierne oszczędności. I co nie bez znaczenia, będzie można wyposażać istniejące w lepszy sprzęt techniczny, a to poprawi skuteczność ich działania. Tym bardziej, że jak pisał „... urzędnik administracyjny nie posiada w danej dziedzinie służby ani należytej rutyny, ani odpowiedniej znajomości rzeczy”. Ta ostatnia była szczególnie cenna w warunkach „... kiedy akcje ratownicze z wybrzeży przenoszą się coraz częściej na morze”. Przyjmując za podstawę rozporządzenie prezydenckie, Departament Morski MPiH przychylił się do sugestii wojewody, aby dokonać włączenia urzędu na drodze rozporządzenia wykonawczego. Zanim opracowano nową organizację urzędów dla rozbitków, określono rejon ich działania. MPiH przedsięwzięło odpowiednie kroki, aby zapewnić na ten czas funkcjonowanie placówki. Sprawę zlecono do załatwienia J. Poznańskiemu, który już na początku czerwca przedstawił wojewodzie kandydata na stanowisko naczelnika. Był nim doświadczony kapitan żegluga wielkiej, Władysław Zaleski, aktualny Kapitan Portu w Gdyni. Dnia 8 sierpnia 1928 r. w Wejherowie starosta morski B. Lipski zdał W. Zaleskiemu agendy i akta Urzędu dla Spraw Rozbitków w Pucku¹⁷⁾. Odtąd, po reorganizacji, ratownictwo brzegowe stało się jak w innych państwach częścią szeroko rozumianego ratownictwa morskiego. Rok 1928 zamykał początkowy okres działalności pierwszych urzędów administracji morskiej, tj. Urzędu dla Spraw Rozbitków i Urzędu Marynarki Handlowej.

¹⁷⁾ AP. Bydgoszcz, UWP, L 9629 - Pismo starosty powiatu morskiego l.dz. Prez. 23/27 z 9 maja 1927 r. do Województwa Pomorskiego, b.p.; tamże - Pismo wojewody pomorskiego l.dz. 2934/28 z 7 maja 1928 r. do Departamentu Morskiego MPiH; tamże - Pismo MPiH No MP/3364 z 24 maja 1928 r. do Województwa Pomorskiego; tamże - Pismo Województwa Pomorskiego l.dz. 3342/28 z 26 maja 1928 do Urzędu Morskiego w Gdyni, b.p.; tamże - Pismo dyrektora Urzędu Morskiego No 3947/Z z 8 czerwca 1923 r. do Województwa Pomorskiego; tamże - Pismo starosty morskiego l.dz. 19025/28 U.R. z 8 sierpnia 1928 r., b.p.; Adamczak W.: *Kształtowanie się zasad prawnych ratownictwa morskiego na tle przemian społeczno-gospodarczych w żegludze w XIX wieku*. [W:] *Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego*. Prawo. Nr 8 (1980), s. 69.

RYSZARD TECHMAN

ŹRÓDŁA DO SPRAW MORSKICH PO 1945 R. W ARCHIWACH MOSKIEWSKICH

Świadomość, iż każda analiza początków Polski morskiej po II wojnie światowej będzie niepełna, jeśli pominie się źródła radzieckie, od dawna towarzyszyła badaczom zajmującym się tą problematyką. To zrozumiałe - w wyniku bowiem działań militarnych, jednostki Armii Czerwonej stacjonowały prawie na całym wybrzeżu, zawłaszczając wielokilometrowe jego odcinki i porty handlowo-rybackie, ewentualnie pewne ich obiekty i urządzenia. Sytuacja ta dotyczyła zwłaszcza Pomorza Zachodniego, graniczącego z radziecką strefą okupacyjną Niemiec, usytuowanego na jej bezpośrednim zapleczu, które odgrywało w planach sił zbrojnych ZSRR doniosłą rolę. Silna koncentracja obcych formacji zbrojnych w rejonie ujścia Odry, a więc w Szczecinie i Świnoujściu, nadawała temu obszarowi szczególne znaczenie także w polityce polskiej. Ponadto, a może przede wszystkim, nagromadzenie wojsk właśnie w pasie brzegowym negatywnie oddziaływało na odbudowę gospodarki morskiej, opóźniając jej start o kilka, a niekiedy i więcej miesięcy. Czynnikiem ten był zdecydowanym pasywnym bilansu otwarcia, nawet gdyby położyć na szalę z drugiej strony pomoc radziecką w uruchomieniu niektórych dziedzin morskich. Co więcej: nie można zapomnieć o tym, iż mimo ogromnych zniszczeń wojennych, w granicach nowej Polski, wiele z tego, co wypracowały poprzednie pokolenia, polskie i niemieckie, pozostałoby, gdyby nie radziecka polityka okupacyjno-demontażowa.

Dążenie do wszechstronnego poznania sygnalizowanych tu kwestii dało impuls poznania moskiewskich zasobów aktowych, a w zasadzie drobnego ich ułamka, jeśli zważyć, iż w stolicy ZSRR znajduje się dwadzieścia różnych archiwów, dokładnie cztery razy więcej niż w równie ważnym dla historyka Leningradzie. Mogły się one ziszczyć, nie bez oporów, dzięki wymianie bezdewizowej pomiędzy Państwową Archiwalną Służbą Rosji (Rosarchiv) a Naczelną Dyrekcją Archiwów Państwowych w Warszawie. Obie instytucje, realizując program porozumienia z 1991 roku, zdecydowały się na udzielenie autorowi dwutygodniowego pobytu w Moskwie, okresu zupełnie niedostatecznego z punktu widzenia podjętych zamierzeń naukowych. *Generalnie wyjazd miał na celu rozpoznanie materiałów do powojennej historii Pomorza Zachodniego i Pomorza Gdańskiego, które znajdują się w archiwach Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej*. Wybór tych w pierwszym rządzie archiwów, zdawał się być nieprzypadkowy: istniały poważne przesłanki, iż akurat tutaj przechowywane są najcenniejsze przekazy źródłowe. Zakładano także, iż zebranie informacji o zasobie obu placówek wzbogaci bank danych polskiej władzy archiwalnej, a przyszłym użytkownikom wskażą konkretne zespoły, zawierające akta do okresu PRL. Moskiewska podróż planowana była więc z góry jako ściśle określona: dotyczyć miała tylko i wyłącznie poszukiwań archiwalnych do uprzednio wyznaczonych

zagadnień (z rozszerzeniem na wszelkie polonica), sygnalizowanych wcześniej rosyjskiemu partnerowi. Podana tematyka już na wstępie wzbudziła zastrzeżenia, na jakie wskazywać mogłaby korespondencja przed wyjazdem, a późniejsza praktyka to tylko potwierdziła.

Wypadnie zatem autorowi od razu przedstawić istotne uwarunkowania, z którymi się zetknął w czasie pobytu. Po pierwsze, Państwo Archiwalna Służba Rosji na dobrą sprawę nie ma wpływu na archiwum resortów i spraw zagranicznych, specyficzne, wydzielone i jej nie podlegające. Niesie to ze sobą oczywiste konsekwencje - rządzi się one swoimi prawami, od niedawna zresztą dostęp do nich jest możliwy. Ponadto termin wizyty, ustalony wcześniej przez Rosjan, wypadł chyba w nie najlepszym okresie: aktywne działania Polski na rzecz wejścia do NATO czy konflikt na dworcu warszawskim nie były w Moskwie najlepiej przyjmowane. Autor nie chce tego demonizować, aczkolwiek wydaje się, iż ogólne stosunki obu państw mogą oddziaływać na udostępnianie Polakom materiałów archiwalnych z ostatniego pięćdziesięciolecia. To domniemanie nie powinno absolutnie zwalniać od systematycznego pogłębiania, wręcz dążenia powojennych radzieckich zasobów źródłowych, z nakazem publikowania otrzymanych dokumentów dla pożytku nauki polskiej. Cel uświęca środki - koszty wyjazdów, acz z oczywistych względów ważne, nie mogą całkowicie tłumić wszechstronnych badań historycznych.

Archiwum MID (MSZ) Federacji Rosyjskiej mieści się w budynku przy ul. Pierieulok Plotnikow 11, obok właściwego gmachu ministerstwa. Podlega Departamentowi Historyczno-Dokumentalnemu, którego dyrektor zapewniał o szerokim otwarciu placówki, lecz rzeczywistość okazała się mniej optymistyczna. Wytrawny dyplomata nie wspominał ani słowem o tym, że nawet dla kilku powojennych lat będą takie obszary penetracji archiwalnej, które pozostaną (na jak długo, nie wiadomo) zamknięte. W rosyjskim przekonaniu są więc powody, by trzymać wiele przekazów nadal utajnionych, wbrew zapewnieniom o respektowaniu granicy trzydziestu lat, jako tej, która oddziela dostępną i niedostępną część zasobu aktowego. A przy tym zasady udostępniania są inne niż w Polsce: *użytkownik otrzymuje do wglądu jedynie przewodnik po zasobie - rodzaj spisu zespołów z ich krótką charakterystyką*. Nie może to w żaden sposób zastąpić podstawowego środka ewidencyjnego - inwentarza, bez którego dotarcie do właściwych jednostek jest niezwykle utrudnione. Strona rosyjska tłumaczyła, że nie dysponuje jeszcze takimi pomocami, co oczywiście miało się z prawdą, gdyż łatwość, z jaką odnajdowano teczkę z zespołów liczących kilkanaście tysięcy jednostek, zdecydowanie temu przeczyła. *Badacz podaje zatem interesujący go temat oraz numer fondów (zespółów), reszta należy do obsługujących pracowni naukową*. Taki system powoduje, iż historyk zdany jest właściwie na dobrą wolę - czy nawet zrozumienie problematyki dociekań - pracowników archiwum.

Wspomniany przewodnik grupuje materiały w układzie geograficznym, w obrębie poszczególnych państw, zestawionych alfabetycznie. *Pod hasłem Polska odnaleźć można zespoły aktowe z okresu międzywojennego i powojennego: Ambasady ZSRR w Warszawie, tzw. Referatury po Polsce oraz konsulaty radzieckie w: Gdańsku, Krakowie, Lwowie, Poznaniu i Szczecinie*.

Pokrótko spróbujemy je scharakteryzować:

● **Fondy nr 188 i 0188** (966 j.a.; 165 j.a.) dotyczące Ambasady Radzieckiej w Polsce, zawierają przede wszystkim materiały o charakterze organizacyjno-wewnętrznym tych placówek dyplomatycznych przed 1939 r. i po 1945 r.

● **Fondy nr 122 i 0122** (1738 j.a.; 2698 j.a.) wskazują na tzw. *Referaturę po Polsce* (pierwsze informacje z 1918 r.), obejmującej właściwą dokumentację do stosunków między obu państwami. Daje się tu wychwycić praktycznie wszystko: sprawy kultury i nauki, gospodarki, polityki zagranicznej, religii i kościoła, dane o działalności władz polskich, organizacjach, partiach, nastrojach społeczeństwa, o wydarzeniach poznańskich czy napaści na konsulat radziecki w Szczecinie itp. Na podstawie kilkudziesięciu jednostek, które autor otrzymał,

można stwierdzić, iż jest to kapitalne źródło do dziejów wewnętrznych i zewnętrznych Polski, dotychczas słabo poznane. Dyplomaci radzieccy posiadali informacje z pierwszej ręki (sekretarze partii i inni dostojnicy, np. różni ministrowie składali im niemal regularne wizyty), byli wnikliwymi obserwatorami życia polityczno-gospodarczego kraju urzędowania, nad wyraz szczegółowo to przedstawiając w swoich raportach, dziennikach, sprawozdaniach lub korespondencji. Więcej, to wprost bezcenne przekazy dla pełnego zobrazowania polskiej, złożonej rzeczywistości doby socjalistycznej (można podejrzewać, że podobnie ciekawy jest materiał sprzed wojny) otwierające przed badaczami najnowszych dziejów możliwości interpretacji wielu wydarzeń. Całość potwierdza niewielką samodzielność polityki zagranicznej i ograniczoną suwerenność państwa polskiego.

● **Fond nr 341** (75 j.a.; 1928-1938) stanowiący akta *Konsulatu Radzieckiego we Lwowie* (VII 1927-IX 1939), zawiera jego sprawozdania (1933-1938) oraz sprawy celne, turystyki i sportu, kultury, gospodarcze i polityczne.

● **Fondy nr 239 a, 239, 0239** odnoszą się do materiałów *Konsulatu Generalnego ZSRR w Gdańsku* (IX 1926-VIII 1940; od XI 1945). Pierwszy (nr 239 a, 150 j.a., 1923-1937) obejmuje międzywojnie, informując o organizacji placówki, stosunkach na terenie miasta i kontaktach z jego władzami, korespondencji z podobną placówką w Królewcu, sprawach stocznioowo-portowych. Drugi i trzeci (nr 239, 117 j.a.; nr 0239, 39 j.a.) zawierają akta powojenne dotyczące spraw organizacyjno-wewnętrznych konsulatu, łączności z miejscową administracją, stowarzyszeniami i partiami, obcymi konsulatami, rolnictwa i gospodarki morskiej, wiadomości o wydarzeniach, takich jak referendum (1946), wybory do Sejmu (1947) itp.

● **Fondy nr 261 i 0261** (206 j.a.; 36 j.a. od 1946 r.) ujmują wytwór dokumentacyjny *radzieckiego konsulatu w Krakowie*, podobny w charakterze do poprzednich zespołów. Sporo tu przekazów o kulturze i nauce miasta, pracy TPPR, związku z konsultantami NRD i Francji, rozmowach z przedstawicielami życia politycznego i gospodarczego.

● **Fondy nr 615 i 0615** (45 j.a.; 8 j.a.; 1946-1948 i od 1961 r.) dają obraz działalności *radzieckiego konsulatu w Poznaniu*, niewiele różniący się od pozostałych placówek tego kraju w Polsce. Historyk zetknie się tu m.in. z danymi o repatriacji, stanie wewnętrzno-politycznym województwa poznańskiego, chyba najbardziej frapującymi.

● **Fondy nr 314 i 0314** (127 j.a.; 32 j.a.; od 1948 r.) będące pozostałością aktową po funkcjonowaniu *konsulatu ZSRR w Szczecinie*, mieszczą - poza różnorodnymi informacjami o sytuacji politycznej i ekonomicznej województw szczecińskiego i koszalińskiego - dokumentację do spraw morskich, głównie portowych i stocznioowych (m.in. zagadnienie radzieckiej bazy przeładunkowej w porcie szczecińskim), a także repatriacji Polaków (1950-1953, 1956-1957) i dotyczącą położenia Ukraińców (1951-1952).

Każdy z wymienionych zespołów zawiera w dodatku typowe dla pracy konsulatu materiały będące efektem wypełniania przez niego określonych funkcji. Obejmują one sprawy wizowo-paszportowe, obronę interesów ludności tego kraju, przyznawanie obywatelstwa itd.

Źródła do powojennej historii kraju odnajdzie badacz również w **fundach 36 i 036** (131 j.a.; 19 j.a.; 1945-1953, od 1956), dotyczących *IV Europejskiego Oddziału MSZ*, któremu od 1941 r. podlegały kompetencyjne Polska i CSR. Akta wcześniejsze (1939-1945) dla obu państw zachowały się też w **fundzie 038 - Oddział Bałkańskich Stron**. Na sporo przekazów o Polsce można liczyć, kiedy dotrze się do zespołów sekretariatów ministrów oraz zastępców ministrów spraw zagranicznych, w liczbie przynajmniej kilkunastu, jeśli nie więcej. Tylko sekretariat ministra Władysława Mołotowa - **fund 6 i 06** (lata 1939-1956) - obejmuje odpowiednio: 1012 j.a. i 11740 j.a. Przebadanie tych ogromnych zespołów bez dostępu do inwentarza jest praktycznie niemożliwe, a warte starań, gdyż kilkanaście jednostek, jakie dostarczono mi z sekretariatów W. Mołotowa i A. Wyszyńskiego (dotyczyły Szczecina) ugruntowuje opinię o ich ogromnej wartości.

Zasady korzystania z zasobu aktowego radzieckiego MSZ uniemożliwiają obecnie dogłębną charakterystykę archiwaliów odnoszących się do gospodarki morskiej. W rzeczy samej wnioskowanie opierać się musi na ocenie pojedynczych teczek czy nawet dokumentów, które udało się przejrzeć, bez rozoznania całości. Pełne spojrzenie możliwe będzie dopiero wtedy, gdy uwolniona zostanie ewidencja, a przepisy o dostępie do akt sprzed trzech ostatnich dekad nie pozostaną martwą literą. Mimo tych zastrzeżeń można pokusić się o kilka uwag wartościujących otrzymane do wglądu źródła.

Otóż kumulacja interesów radzieckich na Pomorzu Zachodnim spowodowała, iż materiały dyplomatyczne tego państwa, dotyczące polskiego wybrzeża, zdominowała problematyka szczecińska. Gdańsk i Gdynia (jeśli oczywiście pominąć konsulat gdański) występują w nich sporadycznie. Identyczne zresztą spostrzeżenie da się poczynić w wypadku warszawskiego MSZ. Jest to więc rezultat faktu, iż tereny Wybrzeża Gdańskiego szybko przejęła od Rosjan administracja polska, gdy tymczasem Wybrzeże Centralne, a zwłaszcza region zachodniopomorski, długo jeszcze okupowały obce jednostki.

Zachowała się w moskiewskim resorcie spraw zagranicznych wymiana not z przedstawicielami ambasady amerykańskiej i angielskiej w sprawie polskiej ekspansji na tereny do Odry i Nysy Łużyckiej przed ustaleniami poczdamskimi. Urywa się ona na 16 maja 1945 r., co wzmacnia ostatnio wysunięte domniemanie, iż drugiego opuszczenia Szczecina przez polskie władze dokładnie miesiąc później, nie wywołała presja mocarstw zachodnich, lecz względy taktyczne, uzgodnione przez ZSRR z Polską.

Jakby rzeczowo wiązać się z tym dokumenty obejmujące problem granicy zachodniej w rejonie szczecińskim po wspomnianej konferencji. Polska prosiła MID o zmianę tymczasowej linii demarkacyjnej, ustalonej przez Rosjan 10 lipca 1945 r. Korekta miała włączyć zachodni obszar Świnoujścia, wyspę Wolin oraz część bezpośredniego zaplecza Szczecina, gdyż wbrew Poczdamiowi nadal wiele zakładów przemysłowych, urządzeń komunalnych i kilka nadodrzańskich dzielnic pozostawało po stronie niemieckiej. Granica miasta była tu granicą państwa. Interwencje polskiej ambasady w Moskwie przyspieszyły chyba dyplomatyczne naciski radzieckie na władze wojskowe, toteż po rozmowach w Greifswaldzie i Schwerinie 20-21 września 1945 r. została ustalona granica na odcinku Świnoujście-Gryfino. Administracja polska mogła dzięki temu objąć wkrótce (4 X 1945) powiat woliński i szczeciński, choć rok jeszcze w gestii radziecko-niemieckiej pozostawał obszar kilku gmin, składających się na tzw. enklawę policką. O wykrojeniu z terytorium RP Polic i pobliskich miejscowości, gdzie demontowano urządzenia ogromnej fabryki benzyny syntetycznej, udostępnione materiały nic nie mówią, z pewnością jednak problem ten musi znajdować odbicie w dokumentach wojskowych.

Pozyskane źródła ledwie dotykają ważnego zagadnienia, mianowicie podległości radzieckich jednostek i instytucji w Szczecinie. Złożoność sytuacji wynikała z faktu, iż każda z nich podporządkowana była komu innemu, co utrudniało rozwiązywanie na miejscu kwestii spornych. I tak, komendant rosyjskiego garnizonu miał swego zwierzchnika w Berlinie, przedstawiciel przy administracji wojewódzkiej wyznaczany był przez Północną Grupę Wojsk Armii Radzieckiej w Legnicy, Centralna Baza Przeładunkowa otrzymywała dyrektywy z Zarządu Tyłów Ministerstwa Obrony w Moskwie, a przedsiębiorstwo spedycyjne - z Leningradu. Podobnie śladowe wzmianki, których jednak zupełnie brak w aktach polskich, odnoszą się do działalności radzieckich komendantur portów w Gdańsku i Gdyni, ograniczających swobodę poczynąń polskiej administracji morskiej.

Warto zauważyć, iż dyplomacja radziecka odnotowała pojawiające się w angielskiej strefie okupacyjnej Niemiec koncepcje reaktywowania Wolnego Miasta Gdańska, pochodzące od członków Związku Gdańszczan z Lubeki. Niektóre z nich przewidywały poszerzenie przedwojennych granic tego tworu, m.in. o Elbląg, zakładały 60-procentowy udział ludności niemieckiej i 40-procentowy polskiej. Rosjanie cały problem uznali za niegodny jakiegokolwiek reakcji.

Materiał dyplomatyczny potwierdza zainteresowanie najwyższych czynników państwowych, zarówno polskich jak i radzieckich, sprawami portu szczecińskiego. Z prawnego punktu widzenia jego zajęcie miało wszelkie cechy okupacji, ponieważ ani konferencja poczdamska, ani dwustronne układy, nie legalizowały istniejącego stanu rzeczy. Była to jednostronna decyzja radziecka, a sprzeciw, jeżeli ZSRR jako jedyny gwarantował ówczesną granicę zachodnią Polski, nie wchodził w rachubę. Ze strony warszawskiego MSZ nie było więc w lipcu-sierpniu 1945 r. żadnego odzewu. Resortowy odpowiednik z Moskwy uważał zawładnięcie za rzecz zupełnie naturalną; chodziło przecież o ważne interesy radzieckie. W każdym razie akta moskiewskie poszerzają naszą wiedzę o nieznaną dotąd wiadomości na temat sukcesywnego przejmowania portu szczecińskiego, występujących rozbieżności, utwierdzają w przekonaniu, iż wydelegowany specjalnie przez Bolesława Bieruta Henryk Różański, wiceminister przemysłu i handlu, spełniał w całej akcji wyjątkową rolę wykonawczą.

Podobnego rodzaju rozmowy, zapisane w archiwach wschodniego sąsiada, dotyczyły i portów Wybrzeża Środkowego. Jakub Berman np. podejmując w tej sprawie dialog i wiceministrem Andriejem Wyszynskim w październiku 1945 r., prosił o przekazanie portów w Uście, Łebie i Darłowie oraz dostępu do portów w Kołobrzegu i Szczecinie, argumentując, iż pomoże to w zasadniczy sposób dostawom węgla z Polski do ZSRR. Natrafiono też na szczątkowe informacje traktujące o próbach pertraktacji w sprawach pływających doków i pontonów, zabranych z gdańskich i gdyńskich stoczni okrętowych oraz uwolnieniu śródlądowych portów nadodrzańskich.

Szczególnego znaczenia nabierają dokumenty z 1947 r., rzucające nowe światło na przebieg rokowań obu państw. Oficjalnie rząd polski w połowie stycznia zaproponował ZSRR oddanie portu szczecińskiego, w zamian za pozostawienie mu pewnej jego części, na potrzeby transportowe masy towarowej idącej z i do wschodniej strefy Niemiec. Sprecyzowane dwa tygodnie później ogólne zasady na konferencji w Szczecinie, zostały zaakceptowane przez Warszawę i Moskwę, wkrótce jednak ta ostatnia oddaliła je, przeciągając rozmowy na następne miesiące. Dostrzec można taktykę polskiego MSZ, które dążąc do szybkiego zawarcia ugody, podsuwał dyplomacji radzieckiej kolejne terminy związane z ważnymi uroczystościami politycznymi, i w ten sposób przymuszał ją do pośpiechu.

Strona radziecka nie kryła, iż mimo zakończenia przeładunków zdobyczy wojennej, Szczecin służyć jej musi dalej do przerzutu ładunków reparacyjnych, jak również handlowych, kierowanych do różnych państw europejskich. Ten wyraźnie sprecyzowany charakter eksploatacyjny, świadomie nie znalazł zapisu w porozumieniu z września tego roku o przekazaniu portu szczecińskiego Polsce, z pozostawieniem ZSRR na prawach bezpłatnej dzierżawy określonych jego terenów, by nie komplikować sobie sytuacji. Sprawdzały się przewidywania, iż czynności handlowe wydzielonej strefy budziły największe polskie kontrowersje, jakkolwiek ograniczone do dyskusji resortowych.

Podobnie wartościowe wiadomości, nie zachowane w polskich archiwach, zawierają rozmowy ministra spraw zagranicznych PRL Stanisława Skrzyszewskiego oraz Jakuba Bermana, prowadzone w latach 1952-1954 z przedstawicielami radzieckiej Ambasady w Warszawie co do likwidacji portowo-żeglugowych agentów państwa w Szczecinie. Ostateczne decyzje zapadały w najwyższych organach ZSRR: KC KPZR, który rozpatrywał wnioski przekazywane przez MID, i Radzie Ministrów, realizującej zalecenia władz partyjnych. Nieco wcześniej niż do tej pory sądzono, analizowana była w gronie wymienionych organów sprawa zwrócenia Polsce uzbrojenia i terytorium bazy przeładunkowej, przekazanej ostatecznie na przełomie 1954/1955.

Akta dyplomatyczne rzadko kiedy formułują oceny mówiące o radzieckiej polityce wobec polskiej gospodarki morskiej. Nieliczną egzemplifikacją może być suwerenna decyzja rządu polskiego w sprawie eksportu węgla w 1945 r. do Szwecji, która spotkała się z uwagą, że Polska powinna najpierw otrzymać zgodę swoich sojuszników, w pier-

wszym rządzie właśnie ZSRR; kopalina ta była przecież towarem strategicznym. Znalazł się też przykład polskiej interwencji dyplomatycznej: ściślejsze próby kierowanej do moskiewskiego MSZ, by do czasu utworzenia linii żeglugowej Świnoujście-Trelleborg nie pozwoliło ono na powstanie linii Trelleborg-Sassnitz, którą były zainteresowane niektóre kręgi szwedzko-niemieckie.

Wielokrotnie ponawiane próby bliższego zapoznania się ze spuścizną aktową konsulatów w Gdańsku i Szczecinie zakończyły się fiaskiem, jednak część dokumentacji tych instytucji znalazła się - jako wynik obiegu korespondencji między jednostkami nadrzędnymi i podległymi - w pokazanych autorowi materiałach tzw. Referentury po Polsce. Poznane tu zapisy rozmów, wypisy z dzienników, relacje, w podobnie dokładny sposób, tyle że w innej skali terytorialnej i rzeczowej niż placówek dyplomatycznych sensu stricto (w tym konkretnym wypadku Ambasady ZSRR w Polsce) odbijają polską rzeczywistość powojenną. Niemal zaskakuje, by tak wręcz to określić, głębia informacji radzieckich konsułów o sytuacji polityczno-gospodarczej w swoich okręgach, dostarczanych im wprost z komitetów partii czy służb bezpieczeństwa. Ta smutna, acz widać ówczesnie normalna, identyfikacja tych instytucji z interesami innego państwa.

Z materiałów jednostki nadrzędnej wiemy więc, iż w obu konsulatach radzieckich: gdańskim i szczecińskim, sporządzano ciekawe opisy z pracy eksploatacyjnych portów, floty handlowej i rybołówstwa, osiągnięciach produkcyjnych stoczni. Obaj konsulowie precyzyjnie odnotowywali wydarzenia, w wielu z nich uczestnicząc, śledzili dokładnie prasę, a spostrzeżenia przelewali na papier. Podczas wizyt np. dyrektorów urzędów morskich otrzymywali dane z pierwszej ręki o reorganizacji portów, upaństwowieniu floty itp. Spośród całego korpusu konsularnego na wybrzeżu, gdzie znajdowała się połowa tego rodzaju placówek w Polsce, ich pozycja była wyjątkowo silna; przedstawiciele państw zachodnich, izolowani prawie od początku, nie mogli liczyć na informacje płynące z tak miarodajnych kół.

Konkretyzując tę wypowiedź wskażmy np., iż konsulowie przekazywali do swojej centrali charakterystyki niektórych osobistości wybrzeża, najczęściej podawane im przez działaczy Komitetu Wojewódzkiego PPR i PZPR. Rzecz zrozumiała, iż opinie te były przeważnie jednostronne i negatywne. Dowiadujemy się m.in. z nich o reakcyjnych elementach, na czele z dyrektorem Biura Odbudowy Portów - Władysławem Szedrowiczem, które przeszkadzały w rozwoju gospodarki morskiej. W połowie 1946 r. zastanawiano się nawet nad postawieniem przed sądem znacznej grupy inteligencji, razem ze wskazanym, lecz od zamiaru procesu zbiorowego odwołał Gdańsk centralne władze partyjne. Identyczna nagonka skierowana była przeciwko dowództwu Marynarki Wojennej, w szczególności admirałowi Mohucemu oraz komandorowi Siemaszko, któremu przyczepiono etykietkę starego białogwardzisty.

Na podstawie fragmentów akt konsularnych można obecnie zweryfikować pogląd o stosunkach w latach pięćdziesiątych między dowództwem radzieckiej bazy wojskowo-przeładunkowej w Szczecinie a tutejszymi władzami polskimi. Nie były one bliskie, dowodzący płk. Fiodorow unikał wszelkich kontaktów, co miało mu za złe konsul radziecki, który uważał, iż należy przynajmniej zachowywać pozory przyjaznych więzi. To samo źródło przytacza dane o tarciach między administracją portową oraz wojewódzką a czeskim konsulem Janem Stareckim, mającym swoistą pieczę nad rejonem tego państwa w porcie szczecińskim.

Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej było drugim, którego zasób, a przynajmniej jego pewna część miała być udostępniona. Taki wniosek mógł nasuwać się po lekturze pisma Rosarchiv do NDAP, przy czym ta pierwsza instytucja nazbyt chyba optymistycznie potraktowała korespondencję ze służbami archiwalnymi resortu sił zbrojnych, wyraźnie ograniczających chęć informacyjnego otwarcia do bardzo konkretnych i określonych materiałów. Zostały one odpowiednio wyselekcjonowane i przygotowane nie do obejrzenia w Podolsku,

gdzie mieści się właściwe archiwum (akta od 1941 r., 4 mld jednostek, 1000 pracowników), lecz w moskiewskim gmachu Ministerstwa Obrony przy ul. Frunze 19. Korzystanie poprzedziła tzw. konsultacja (sformułowanie rosyjskie), która mniej miała wspólnego z dyskusją archiwalną, więcej zaś z ofertą handlową zakupu odbitek kserograficznych przywiezionych akt.

Pokazane przekazy, aczkolwiek jednostronne, bo wybrane pod kątem uwypuklenia radzieckiego trudu np. w uruchomieniu portu szczecińskiego, wnoszą jednak na tyle „nowej” faktografii do dziejów Pomorza Zachodniego drugiej połowy lat czterdziestych i początku pięćdziesiątych, że przymusowa z konieczności zamiana archiwisty w kupca, w gruncie rzeczy się opłaciła. Opracowanie „Dokład o wostanowieniu sztetinskiego porta”, ponad 60-stronicowy panegiryk na cześć „bohaterskich budowniczych”, zapoznaje przede wszystkim z początkami tworzenia Centralnej Bazy Przeładunkowej nr 3601, jej kadry, w tym 9-osobowej grupy inżynierjno-technicznej, przybyłej do Szczecina w końcu czerwca 1945 r. Całość daje obraz odbudowy technicznej, nie wspomina zatem o wielkości obrotów, a ściślej obśłudze zdobywczy wojennej, rzeczy bodaj najważniejszej. Co istotne, nie doszuka się czytelnik ani słowa o tym, że port szczeciński należał do Polski - liczyły się tylko zadania postawione przed stroną rosyjską, przesłaniały one wszystko, potrzeby innego państwa traciły absolutnie na wadze.

Bogate wiadomości przynosi sprawozdanie z działalności wspomnianej bazy za 1952 r. Umożliwia poznanie struktury jednostki, jej składu osobowego, wielkości ówczesnych przeładunków oraz stanu urządzeń, szerszą orientację w pełnionych funkcjach. Weryfikuje dotychczasowe hipotezy o ciągłości organizacyjnej od momentu powstania do zniesienia, jak również o rezygnacji 1 kwietnia 1952 r. z prowadzenia obrotu handlowego. Odtąd koncentrowała się ona na czynnościach czysto wojskowych, zabezpieczeniu posiadanego majątku oraz produkcji koszarowych mebli dla Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej w Legnicy.

Poza pojedynczymi jednostkami archiwalnymi, do których dane było autorowi dotrzeć, uzyskał on wiadomości istotne dla polskich historyków. Tak więc, podstawowe materiały radzieckich komendantur utworzonych w byłej NRD, Polsce, na Węgrzech itd., bez których trudno doprawdy pisać rzetelnie o bilansie otwarcia, początkach formowania nowej, totalitarnej władzy, są na razie niedostępne, i wiele wskazuje na to, że stan ten długo może się utrzymać. Rosjanie okazali niejakie zainteresowanie moją tematyką badawczą (a jednym z zasygnalizowanych problemów był okres pierwszego komendanta wojennego Szczecina płk. Fiedotowa), wspominali o możliwościach otrzymania pewnych dokumentów, jednak ich wyszukanie całkowicie należałoby do wojskowych służb archiwalnych (po przedłożeniu dokładnie sprecyzowanych pytań badawczych), oczywiście za odpłatnością.

Nie sposób w tym krótkim szkicu wymienić wszystkich zagadnień morskich, jakie daje się wyłowić z przejranych w stolicy Rosji materiałów, nie ma zresztą takiej potrzeby. Generalnie wyjazd moskiewski spełnił swoje zadanie, jakkolwiek pozostało uczucie niedosytu, wobec niedostępności wielu akt (konsulaty, Ambasada ZSRR w Polsce, komendantury wojenne). Mimo to, przekazy źródłowe, które zostały zebrane, wzbogacają dotychczasowe ustalenia historiografii, dają sposobność skorygowania niektórych z nich, inspirują też do podjęcia kilku tematów z historii najnowszej. Potwierdzają w rzeczywistości, do niedawna jedynie przypuszczenia, że rosyjskie archiwa resortowe obrony i spraw zagranicznych dysponują ważnymi archiwaliami dla badaczy współczesnych dziejów Polski nie tylko morskiej, wartymi przełamywania trudności, z jakimi zapewne stykać się będą nadal historycy jadący do Moskwy. Prócz wspomnianych jednak archiwów, konieczne będzie dokonanie kwerendy w Państwowym Archiwum Rosyjskiej Federacji oraz Rosyjskim Państwowym Archiwum Ekonomiki (ul. Bolszaja Pirogowskaja 17), gdzie znajdują się materiały centralnych organów władzy i gospodarki.

POSTĘP TECHNICZNY W BUDOWNICTWIE OKRĘTÓW WOJENNYCH 1860-1995

Próba podsumowania

WSTĘP

Postęp techniczny w budownictwie okrętów wojennych ostatnich 130-140 lat to przede wszystkim zmiany w konstrukcji kadłuba i napędów, w opancerzeniu i uzbrojeniu oraz systemach wykrywania, dowodzenia i łączności, jak również starania o zapewnienie możliwie największej niezatapialności.

Znaczne odległości, na jakich toczono bitwy artyleryjskie w latach 1904-1905 i 1914-1918 spowodowały w czołowych flotach świata zmianę filozofii opancerzenia pancerników na „wszystko lub nic” oraz zmusiły do lepszego opancerzenia pokładów (pociski spadały wtedy pod dużym kątem). Na wzrost grubości pancerzy pokładowych wpływał również rozwój lotnictwa bombowego. W maju 1942 r. na wodach Morza Koralowego rozegrała się pierwsza w historii świata bitwa morską, w której okręty obu stron były daleko poza zasięgiem widzialności, a walkę prowadziły wyłącznie samoloty z amerykańskich i japońskich lotniskowców.

Postęp techniczny w budownictwie okrętowym omawianego okresu był tak wielki, jak mało w której dziedzinie poza motoryzacją, lotnictwem, elektroniką i badaniami kosmosu. Była to istna rewolucja. Gdybyśmy chcieli policzyć wszystkie wynalazki, pomysły i znaczące ulepszenia związane z okrętami wojennymi drugiej połowy XIX i całego prawie wieku XX, byłoby ich ponad 500. Tu zajmujemy się tylko najważniejszymi, aczkolwiek dobrze sobie zdajemy sprawę z subiektywności ich doboru. Elementy tego postępu, wprowadzonego pierw w flotach wojennych, po przeniesieniu zostały wnet wykorzystane we flotach handlowych.

W trzecim ćwierćwieczu ubiegłego stulecia drewno, a potem żelazo jako materiały do budowy kadłubów zostały wyparte przez stal, zaś w drugiej dekadzie XX w. kotły okrętów wojennych zaczęto opalać paliwem płynnym zamiast dotychczasowego węgla.

Niektóre z wynalazków były bardzo ważne: turbina parowa, turbina gazowa, napęd atomowy, radar i sonar czy komputer. Bez przesady można je uznać za główne, za „epoche-making” w budownictwie jednostek wojennych.

Pozostałe wynalazki i pomysły zastosowane w okrętownictwie pochodziły z kolei z innych dziedzin techniki. W wypadku uzbrojenia i wyposażenia bojowego zostały one przejęte z armii i artylerii lądowej (armaty ładowane od tyłu, rakiety), motoryzacji (silniki wysokoprężne zwane niepoprawnie dieslami), lotnictwa (np. silniki lotnicze marynizowane jako turbiny gazowe i działka rotacyjne Vulcan). No i cała gama wynalazków z dziedziny elektroniki i jej praktycznego zastosowania (komputery i systemy na nich oparte).

BEZPIECZEŃSTWO, W TYM BOJOWE

Opancerzenie

Należy tu rozdzielić operowanie przestrzenią kadłuba od pokrywania jego różnych powierzchni hartowanymi płytami stalowymi (lub nawet wykorzystywanie pancerza jako elementu nośnego w konstrukcji wytrzymałościowej). Do tej drugiej kategorii ochrony stosowanej na okrętach wojennych zaliczymy pancerz burtowy (przede wszystkim wąski pas na śródkręciu w rejonie linii wodnej) i pancerze pokładowe. Ponieważ dbano o to, aby pociski uderzały pod możliwie jak najmniejszym kątem (najgorsze było trafienie prostopadłe), pancerz boczny montowano nieco wychylony od pionu, często we wnętrzu okrętu. Stosowano też skosy pokładu pancernego, ale miały one trochę inne

zadania. Przez lata 1860-1945 trwało ciągle jakościowe ulepszanie pancerza (m.in. przez utwardzanie powierzchni). Nie od rzeczy będzie wspomnieć o cienkich pancerzach przeciwdziałkowych.

Ponieważ stosowanie ciężkich armat wymagało na okrętach strony przeciwnej grubego pancerza, wnet się okazało, że nie mógł on pokrywać całego kadłuba. Ciężkie pociski przebijały pancerz średniej grubości i wybuch następował we wnętrzu okrętu. Pancerz taki był więc bezskuteczny, a nawet niebezpieczny, gdyż powodował uaktywnienie zapalnika pocisku. Dlatego też Amerykanie wdrożyli na budowanym w latach 1912-1916 pancerniku „Nevada” rewolucyjną dla rozwoju opancerzenia okrętów tej klasy zasadę „wszystko albo nic” (*all or nothing*).

Dla nowoczesnych okrętów wojennych, gdzie poza lotniskowcami nie stosuje się już stalowych płyt pancernych, istotna jest żywotność bez pancerza (*survivability without armour*). W pewnym stopniu zapewnia ją pancerz typu kevlar (włókna ceramiczne).

Operowanie przestrzenią

Pod koniec lat 60. ubiegłego wieku na fregatach pancernych (z których wykształciły się pancerniki) wprowadzono cytadelę pancerną chroniącą najważniejsze, żywotne elementy okrętu – siłownię oraz komory amunicyjne. Miała ona konstrukcję odwróconej skrzyni i składała się z pionowego pasa pancernego w rejonie linii wodnej (nie był on specjalnie szeroki, co najwyżej kilka metrów), przykrytego pokładem pancernym. Od dziobu i rufy ścianami poprzecznymi były grodzone pancerze.

Na niebezpieczeństwo okrętu i jego żywotność największy wpływ miało nie tylko opancerzenie, ale także podział kadłuba na jak największą liczbę przedziałów wodoszczelnych. Z cywilnego budownictwa okrętowego przejęto zasadę kilkuprzędziowej niezatapialności. Na pancernikach stosowano, a na lotniskowcach stosuje się do dziś, bardzo skuteczny system tzw. kontrbalastowania, tj. świadomego zatapiania przeciwnych przedziałów, aby wyrównać przechył po zalaniu przedziałów jednej burty przez wybuch torped lub min.

Odporność na trafienia torpedami uzyskiwano w inny sposób. Tworzono strefę buforową między poszyciem zewnętrznym, a pomieszczeniami chronionymi (takimi jak siłownia i komory amunicyjne). Mógł to być system pustych i pełnych przedziałów albo kilkuwarstwowe grodzie przeciwtorpedowe, również tworzące wraz z grodziami poprzecznymi kombinację oddzielnych przedziałów. Idea pomysłu była podobna do stref zgniotu w konstrukcji współczesnych samochodów osobowych.

Kiedy w okresie I wojny światowej wprowadzono na brytyjskie pancerniki „bąble” przeciwtorpedowe (niektóre okręty miały w środku rury stalowe pochłaniające energię wybuchu torpedy), musiano montować je na poszyciu zewnętrznym, co poszerzało okręty i nieco zmniejszało prędkość. Od lat 20. zaczęto stosowanie bąbli zewnętrznych, integralnych z konstrukcją kadłuba. Przykładem będzie tu system Pugliese zastosowany na włoskich pancernikach. „Głębokość” systemu ochrony przeciwtorpedowej sięgała nawet 8 metrów. Wyróżnić tu można francuskie pancerniki typów „Dunkerque” i „Richelieu”¹⁾.

Tam gdzie nie można było stosować efektywnej warstwowej ochrony przeciwtorpedowej (np. na krążownikach, ale także na niszczycielach), niejednokrotnie projektowano wysoko podprowadzone podwójne burty.

Wszystkie większe okręty wojenne mają dno podwójne, a jego przestrzeń wykorzystuje się przede wszystkim jako zbiorniki paliwa. Niektóre pancerniki okresu II wojny światowej, a także współczesne

¹⁾ Prekursorami grodzi przeciwtorpedowej byli też Francuzi – wprowadzili ją na pancerniku „Henri IV” (uk. 1903) i na budowanych w La Seyne k. Tulonu rosyjskim pancerniku „Cesarewicz” (uk. 1903).

lotniskowe, na pewnej długości kadłuba miały lub mają dno potrójne. Wzmocnia to okręt na wypadek wybuchów podwodnych.

Bezpieczeństwo bojowe okrętów zwiększano również przez dublowanie czy nawet zwielokrotnianie urządzeń, kabli i rurociągów. Na części większych jednostek - pancernikach, lotniskowcach, krążownikach i niszczycielach - stosowano układ unitarny siłowni (od końca lat 20.) oraz oddalenie od siebie płaszczyzn śrub (brytyjski pancernik „Vanguard”), tak aby pojedyncza torpeda nie mogła unieruchomić okrętu. Podobny sens miało stosowanie na pancernikach podwójnych (japoński „Yamato” i niemiecki „Bismarck”²¹) lub potrójnych sterów (włoski „Vittorio Veneto”), a także rufy tunelowej, w której wewnętrzna para śrub była zakryta przez opływki wałów bocznych (na pancernikach amerykańskich).

Niektóre pomysły już dawno zarzucono (np. używane w różnych flotach do lat 1916-1918 burtowe sieci przeciwtorpedowe), ale inne, jak np. demagnetyzacja okrętów, nadal są aktualne. W czasach, kiedy pływały pancerniki, ważne były rozmaite środki zabezpieczające przed wybuchem własnej amunicji (służą uniemożliwiające przeniknięcie płomienia do komór amunicyjnych, zamiana miejscami komór z pociskami i materiałami miotającymi oraz stosowanie ładunków miotających w mosiężnych łuskach zamiast w jedwabnych worczech).

Poprawę bezpieczeństwa bojowego (a także żeglugowego) dawała instalacja dużej liczby urządzeń prądowców (ze znaczną, niekiedy nawet stuprocentową rezerwą produkowanej mocy oraz napęd ich jednej części parą, zaś pozostałe silnikami wysokoprężnymi) i wydajnych pomp (do szybkiego usuwania wody z zalanych przedziałów). Stosowano systemy przeciwpożarowe, oparte tylko na pompach ppoż., ale również na gaszeniu ognia CO₂ lub halonem. Do tego utworzono brygady przeciwwawaryjne oraz rozbudowano cały system usuwania uszkodzeń bojowych. Ich przydatność pokazały doświadczenia z walk na Pacyfiku w latach 1943-1945, kiedy to Amerykanom udało się uratować kilka zdawałoby się już bezpowrotnie straconych lotniskowców i krążowników.

MATERIAŁY I TECHNOLOGIA

Aby zmniejszyć pole magnetyczne okrętów przeciwinwazyjnych - trałowców i niszczycieli min - w latach 60. zaczęto budować kadłuby z tworzyć sztucznych wzmocnionych włókien szklanych, zaś odporność na wybuchy min miało zapewnić elastyczne mocowanie urządzeń (na gumowych klockach lub spiralach z ciasno zwiniętych lin stalowych). Nie od rzeczy będzie wspomnieć o konstrukcjach przekładkowych, „plastrze miodu” i laminowaniu drewna. Jeszcze przed 20 laty budowano kadłuby o konstrukcji kompozytowej - szkielet ze stali lub stopów aluminium, zaś poszycie z drewna.

Wprowadzono stale niemagnetyczne oraz stopy lekkie na bazie aluminium i magnezu (najbardziej znane z nich jest hydronalium). Do produkcji wszelkiego wyposażenia używano tworzyw sztucznych.

W latach 30. coraz powszechniej stosowano spawanie kadłubów okrętów wojennych, które w czasie wojny, połączone z technologią produkcji sekcijnej i blokowej, umożliwiało znaczne przyspieszenie produkcji.

Niestety, aluminiowe nadbudówki nie sprawdziły się na dużych okrętach - w czasie pożaru „zapadały” się pod własnym ciężarem. Pokazała to katastrofa krążownika rakietowego (eks-fregaty rakietowej) „Belknap”, który zderzył się z lotniskowcem (1975 r.) oraz konflikt falklandzki (1982 r.). Dlatego też ostatnio następuje zwrot w kierunku wykorzystania stali.

PROSTOTA (UNIFIKACJA ITP)

Dąży się do prostoty konstrukcji i standaryzacji sprzętu. Taka unifikacja nie zawsze w pełni się udaje, nie zawsze jest też potrzebna. Z myślą o przyspieszeniu wymiany sprzętu w trakcie napraw, remon-

tów czy późniejszych modernizacji ujednoliciła się sposoby montażu całych grup wyposażenia na paletach i w znormalizowanych modułach. Od ponad 10 lat czyni się tak z turbinami gazowymi Rolls-Royce’a. Szczytowym tego przykładem są projektowane i budowane przez hamburską stocznnię Blohm + Voss fregaty z typoszeregu MEKO, na których większość uzbrojenia i wyposażenia montowana jest w postaci tzw. jednostek funkcyjnych, co znakomicie ułatwia przystosowanie jednostek do konkretnych zadań teraz i w przyszłości. Podobną filozofię reprezentują duńskie okręty uniwersalne typu „Standard Flex”.

Projektując nowe okręty myśli się już o możliwości ich unowocześnienia za 15-20 lat (tzw. programy *mid-life*).

Buduje się długie serie okrętów bez zmieniania zasadniczego projektu, montując co najwyżej nowe wyposażenie elektroniczne. Pierwszą brytyjską fregatę typu „Leander” wprowadzono do służby w 1963 r., ostatnią, indyjską, w 1981 r. Podobnie było z okrętami podwodnymi typu „Oberon” wchodzącymi do eksploatacji w latach 1961-1978. Nie inaczej czynią Amerykanie; lotniskowiec „Nimitz” wszedł do służby w 1968 r., ostatni lekko tylko zmodyfikowany typu „Nimitz” - CVN 76 - zostanie oddany do eksploatacji nie wcześniej niż na przełomie lat 2002/2003 (przez 35 lat zasadniczy projekt okrętu zachował swoje walory!).

Standaryzację konstrukcji okrętów wojennych i ich uzbrojenia wprowadzili Amerykanie podczas II wojny światowej. W drugiej połowie wojny, na jednakowych kadłubach z identyczną siłownią budowano okręty o różnym przeznaczeniu. Czyni się tak do dziś w czołowych flotach wojennych świata, które w zależności od panującej w nich głównej doktryny morskiej budują okręty albo uniwersalne, albo wyspecjalizowane.

NAPĘD I PALIWA

Postęp techniczny w dziedzinie napędu był stały i obejmował serię wynalazków. Wymienimy je w wielkim skrócie, mniej więcej w kolejności, w jakiej się upowszechniały.

Na początku XX w. sytuacja łokowego silnika parowego była już dobrze ustabilizowana. Pracowano jedynie nad polepszeniem jego sprawności (m.in. poprzez wprowadzenie czwartego stopnia rozprężania), lepszym wyważeniem obracających się mas (aby zmniejszyć wibracje) oraz powiększaniem mocy. Rozwój ten osiągnął swój szczyt przed 1910 r. Pojawiła się wtedy turbina parowa wysokiej mocy (wynaleziona kilkanaście lat wcześniej przez Ch. Parsonsa i wypróbowana przez niego na słynnej „Turbinii”). Z wielkim powodzeniem zastosowano ją na niszczyciela, a niebawem na krążownikach i pancernikach. Możliwe było dzięki niej uzyskiwanie wyższej prędkości oraz większego zasięgu pływania. Duże okręty wojenne coraz częściej otrzymywały napędy wielośrubowe. Siłownie turboparowe pracowały na trzy, a niebawem na cztery wały. Zwiększano produkcję energii elektrycznej potrzebnej nie tylko do oświetlenia i potrzeb bytowych (np. w kambuzach), ale przede wszystkim do napędu wielu mechanizmów na okrętach.

Na mniejszych jednostkach - ścigaczach itp. - zaczęto stosować silniki naftowe lub benzynowe (niestety zdarzały się wybuchy oparów paliwa i pożary). Ulepszone kotły parowe, wszystkie już wodnonurkowe, zaczęto opalać paliwem płynnym - mazutem. Coraz częściej odchodzono od węgla. Do końca 1918 r. pozostano przy nim tylko w tych flotach państw, którym blokada wojenna uniemożliwiała sprowadzanie ropy naftowej.

W połowie I wojny światowej na dużych okrętach wojennych zaczęto stosować przekładnie redukcyjne pozwalające przenosić dużą moc z szybkością obracających się turbin. Były to przede wszystkim przekładnie mechaniczne, zębate, ale nie tylko. W USA zbudowano kilka pancerników (ukończono je w latach 1919-1923) oraz przystąpiono do konstrukcji dwóch wielkich lotniskowców²² mających napęd turboelektryczny²³ (turbiny parowe napędzały prądnice, a te z kolei silniki elektryczne położone dosyć blisko śrub). Po latach, w czasie II wojny światowej,

²¹ Okręt ten miał pecha, bo torpeda lotnicza zrzucona z brytyjskiego „Swordfisha” zablokowała oba stery w pozycji wychylonej, co miało duży wpływ na utratę pancernika.

²² Jednostki te zaczęto budować jako krążowniki liniowe.

²³ Okrętem, na którym testowano ten rodzaj napędu był węglowiec floty „Jupiter” (zbud. 1911-1912), przebudowany na początku lat 20. na mały lotniskowiec „Langley”.

US Navy wprowadzi na dużą skalę napęd spalinowo-elektryczny, spotykany dotąd wyłącznie na niektórych łodziach maczaczach.

Amerykanie i Niemcy przeszli w latach 30. na wysokie parametry pary. Pierwsi stosowali ciśnienie robocze rzędu 40-45 atm, drudzy 70-80 atm (a z rzadka 110 atm!). Pomijając sprawę „przedobrzenia” (niemieckie siłownie były bardzo zawodne i nieekonomiczne), w Kriegsmarine, w odróżnieniu od US Navy, nie używano przekładni redukcyjnych o dwóch stopniach przełożenia.

Poza wzrostem sprawności siłowni dokonał się dalszy postęp w dziedzinie napędu - powszechnie stosowano śruby nastawne (był to dosyć stary wynalazek) oraz turbiny gazowe. Zaczęto budować siłownie kombinowane, czyli nieco upraszczając, jeden rodzaj napędu służył do pływania z prędkością ekonomiczną, a dzięki drugiemu uzyskiwano prędkość szczytową. Niekiedy drugi napęd wspomagał pierwszy i oba pracowały razem.

Po roku 1950 nastąpiło znaczne zainteresowanie średnio- lub wysokoobrotowymi silnikami wysokoprężnymi, łatwymi i bezpiecznymi w obsłudze. Solidność producentów, firm MAN, MTU, SEMT-Pielstick czy Caterpillar, stała się wręcz przysłowiowa. Wysoka jakość takich turbodoładowanych silników przyczyniła się do powodzenia siłowni kombinowanych na fregatach i korwetach oraz popularności rozmaitych ścigaczy od patrolowych, torpedowych aż po dzisiejsze rakietnice.

Pionierski charakter miało wprowadzenie w połowie lat 50. napędu atomowego, wpraw na okręty podwodne, a potem na lotniskowce, krążowniki i wielkie fregaty (lata 1961-1962). Jest to napęd drogi i skomplikowany, wykorzystywany przez nieliczne marynarki.

Początkowo flota amerykańska, a później radziecka stosowała w niewielkiej części swoich reaktorów atomowych chłodzenie ciekłym metalem (w pierwszej sól, w drugiej bizmut). W ogromnej większości reaktorów stosuje się jednak do tego celu wodę pod ciśnieniem.

W celu zmniejszenia szumów, uniknięcia kawitacji i zmniejszenia obrotów śrub przy nie zmienionej mocy doprowadzonej na jeden wał, stosuje się śruby wielopłatowe (5-7 łopatek, niekiedy o wykrzywionych nitczym bumerang końcówkach). Wynaleziony w latach 30. pędnik cykloidalny Voitha-Schneidera w marynarkach wojennych w zasadzie nie przyjął się.

Pewną popularność na mniejszych jednostkach zdobył napęd strugowodny (słynny wodolot „Tucumcari” z 1967 r.). Napęd tego rodzaju stosowany jest do dziś.

WŁAŚCIWOŚCI ŻEGLUGOWE + WZROST PRĘDKOŚCI

Wynalazków polepszających właściwości morskie i żeglugowe nie było tak wiele. Zwiększono płynność linii kadłuba, co pozwoliło na zmniejszenie oporu, a co za tym idzie, zwiększenie prędkości. Popularna na statkach handlowych gruszka dziobowa była stosowana już w latach 1920-1946 na szybkich okrętach wojennych - krążownikach (w postaci szczytkowej), lotniskowcach i pancernikach (przede wszystkim amerykańskich, co wynikało z badań modeliowych prowadzonych w okresie I wojny światowej przez adm. Taylora). Również zastosowanie rufy pawężowej nieco zwiększyło prędkość okrętów. Zapobiegając zalewaniu pokładu miało rozchylenie wręgów dziobowych i uskok płynności burt zw. *knuckle*, a także ostatnio, ciężkie nadburcia dziobowe. Pewną popularność zdobyły stabilizatory przechyłów, wpraw niezbędne zbiorniki Frahma, a potem już doskonale stabilizatory płytowe Denny-Browna i Vosper-Thornycrofta.

Dziobowy ster strumieniowy to domena statków handlowych. Natomiast dziób łyżkowy Thyssena à la „Mudjug” i system barbotażu (pęcherzyki sprężonego powietrza wypychane są przez otworki w dnie i burtach) stosowane są wyłącznie na cywilnych łodziach maczaczach (znacznie mniejsza to tarcie kadłuba o lód).

UZBROJENIE

Głównym celem istnienia okrętów wojennych jest walka i dlatego tak ważne są wszystkie kwestie związane z postępem w uzbrojeniu. Postęp ten nie dokonał się w oderwaniu od rozwoju metalurgii, artylerii, lotnictwa, rakiet i elektroniki. Duży wpływ na rozwój uzbrojenia morskiego miało pojawienie się w XX w. nowych klas jednostek bojowych: lotniskowców i okrętów podwodnych oraz rozwój starych (pancerniki, torpedowce i wywodzące się z nich niszczyciele).

Chociaż pod koniec ubiegłego wieku wszystkie pancerniki miały jeszcze taran (wywodzący się z czasów greckich), to były już na nich obrotowe wieże artyleryjskie, armaty ładowane od tyłu, a ogień kierowano za pomocą urządzeń optycznych. Bój można było toczyć na odległość kilku kilometrów, jak pokazała bitwa pod Cuszimą (1905 r.). Były też torpedy (na razie ich zasięg nie był wielki) oraz miny kontaktowe (kotwiczne).

Przebijalność pancerza zależała nie tylko od jego jakości i odległości celu, ale także od masy pocisków i kąta uderzenia.

Pierwsza wojna światowa nie przyniosła znaczącego rozwoju uzbrojenia morskiego. Obrona przed U-Bootami, topiącymi coraz więcej statków handlowych, doprowadziła do wynalezienia bomby głębinowej wybuchającej na zadanej głębokości (broń ta zresztą nie straciła znaczenia w czasie II wojny światowej). Wprowadzono też działka przeciwlotnicze (pomysł ten wywodził się z wcześniejszych armatek przeciwbalonowych). Na okręty zaczęto zabierać samoloty rozpoznawcze (pojedyncze próby były już w latach 1910-1912).

Lawina wynalazków posypała się dopiero w trakcie II wojny światowej: magnetyczne, ciśnieniowe i akustyczne miny denne, torpedy o napędzie elektrycznym oraz torpedy akustyczne, tzw. żywe torpedy (kaiteny i inne rodzaje), salwowe miotacze pocisków głębinowych (słynny „jeź”) oraz artyleryjskie pociski plot. z zapalnikami zbliżeniowymi³⁾ (zamiast stosowanych dotąd zapalników czasowych). Ważny był postęp w dziedzinie materiałów wybuchowych - m.in. powstał „torpex” prawie dwa razy silniejszy od trotylu. Japończycy stosowali torpedy kalibru 610 mm (światowym standardem był kaliber 533 mm) o dużym zasięgu, w których paliwo spalało się w czystym tlenie. Zwano je „długimi lancami”.

Obok zdalnego naprowadzania armat RPC (*Remote Power Control*), kiedy lufy wędrują za celem, stosowano w czasie wojny armaty automatyczne i uniwersalne, naprowadzane radarem, wreszcie trójosiową stabilizację armat i dalecełowników (początki uczynili Niemcy w latach 30.).

Lata 50. przyniosły przewodowe kierowanie torped, powszechne naprowadzanie ognia artyleryjskiego radarem i pierwsze obiecujące próby dużych rakiet, „Regulusów” i „Talosów”. Następuje bardzo ważny etap wprowadzenia odrzutowców na lotniskowce, a niebawem, już w latach 60., śmigłowców na niszczyciele i fregaty. Śmigłowiec obok raketotorpedy „Asroc” i pocisków raketowych „Subroc” (ostatnio wycofane, ich miejsce zajmują raketotorpedy „Sea Lance”) jest ważnym elementem taktyki zwalczania okrętów podwodnych. Uzbrojony w torpedy pop⁴⁾, sonar zanurzany i niekiedy detektor anomalii magnetycznych, stał się groźny dla nawet głęboko zanurzonych jednostek. Natomiast bezałogowe śmigłowce nie sprawdziły się jako broń pop - zbyt często „wymykały” się spod kontroli i ginęły.

W tym samym okresie zaczęto używać śmigłowców do wysadzania żołnierzy i lekkiego sprzętu z dużych okrętów desantowych. Był też okres, kiedy śmigłowce wykorzystywano do naprowadzania rakiet na cel znajdujący się poza zasięgiem własnych radarów okrętowych. Mówiąc obrazowo, pełniły wówczas funkcję stacji przekaznikowych.

Spore znaczenie mają stacjonujące na mniejszych lotniskowcach samoloty skróconego (pionowego) startu i lądowania (do najbardziej znanych należy „Sea Harrier”).

³⁾ Dzięki nim pancernik „South Dakota” w bitwie pod Santa Cruz zestrzelił podobno 26 japońskich samolotów. Niemcy do końca wojny nie mieli zapalników zbliżeniowych. Dysponujący bardzo silnym i skomplikowanym technicznie uzbrojeniem przeciwlotniczym pancernik „Bismarck” - 16 × 105 mm i 16 × 37 mm (wszystkie te armaty miały długie lufy i stabilizowane trójosiowo lawety, wspomagane przez cztery 4-metrowe dalmierze o takiej samej stabilizacji) - w trakcie walk na Północnym Atlantyku nie zestrzelił ani jednego z licznych atakujących go dwupłatowych „Swordfishów”!

⁴⁾ Skrót oznaczający zwalczanie okrętów podwodnych (dosłownie „przeciwko okrętom podwodnym”).

Rakiety od dużych do małych („Seacat”) zaczęły wypierać artylerię. Miały głowice radarowe i wiele z nich było samonaprowadzanych. Mogły być również naprowadzane na podczerwień. Doszło do tego, że okręty budowane w latach 60. nie dysponowały ani jedną armatą i dopiero na interwencję prezydenta Kennedy’ego brak ten usuwano (krążownik atomowy „Lond Beach”, zdaniem dowódcy: „okręt taki sam jak każdy inny, tylko tyle, że nie dymi”).

Radykalne zmniejszenie kalibru armat do 35-76 mm spowodowało znaczne skomplikowanie techniczne amunicji (zapalniki zbliżeniowe, nawet w małych pociskach, kulki wolframowe itd.). Słynne „czterdziestki” Boforsa z okresu wojny, są produkowane do dziś. Zostały jednak tak unowocześnione, że ze starych działek nie pozostało prawie nic. Armaty kalibru 114-130 mm są stosowane znacznie rzadziej, aczkolwiek w pewnym okresie można było mówić o ich renesansie.

Pod koniec lat 50. wprowadzono do uzbrojenia okrętów podwodnych rakiety batalistyczne „Polaris” o zasięgu 1500 Mm (dzisiejsze „Tridenty 2” mają zasięg 6500 Mm). Później pociski batalistyczne zaczęto wyposażać w 7-10, a nawet 14 niezależnie manewrujących głowic o mocy od 50 do 150 kiloton. Dokładność trafienia (tzw. CEP) spadła z kilkuset do 90 m!

W latach 70. i 80. wzrosło zagrożenie ze strony popularnych w wielu flotach pocisków kierowanych typu *surface skinners* mknących z prędkością 1 Macha tuż nad wierzchołkami fal (słynny „Exocet”).

Wielkim zagrożeniem dla lotników stały się bardzo trudne do wykrycia atomowe okręty podwodne uzbrojone w pociski manewrujące (*cruise missiles*, najbardziej znane z nich to „Tomahawk”) oraz wielkie torpedy kalibru 650 mm. Jeden z amerykańskich admirałów wyraził się z brutalną szczerością, że jedynym ratunkiem jest postawienie własnej fregaty w śladzie torowym lotniskowca.

Prostotę konstrukcyjną i szybki wybór typu odpalanych rakiet zapewniają pionowe wyrzutnie systemu VLS montowane w kadłubie. Nie trzeba ich ładować w morzu, a liczba zabieranych rakiet na dużych okrętach dochodzi nawet do 122 sztuk.

Osobny rozdział dotyczący uzbrojenia, to „broń ostatniej szansy”: działka obrony bezpośredniej, strzelające do zbliżających się rakiet pociskami z rdzeniem z zubożonego uranu (koncentracja masy) lub wolframu i naprowadzane własnym radarem oraz antyrakiety („Sea Wolf”). W wypadku słynnego Vulcan-Phalanx armatę systemu Gatlinga adaptowano z uzbrojenia lotniczego, zaś zastosowany radar śledzi cel i... rój własnych pocisków wyrzeliwanych z teoretyczną szybkostrzelnością 3000 str./min.

Ostatnim krzykiem morskiej techniki zbrojeniowej jest najlepszy na świecie rakietowy system obrony powietrznej „Aegis” montowany na okrętach amerykańskich i... japońskich. Może on śledzić jednocześnie 128 celów i jest obsługiwany m.in. przez 17 komputerów.

WYKRYWANIE I ŚLEDZENIE

Uzbrojenie byłoby niczym bez urządzeń do wykrywania celów, ich śledzenia i naprowadzania ognia. Wpierw były to dalmierze optyczne (o coraz większej długości), przekształcone następnie w dalocelowniki (przrządy centralne). W okresie I wojny światowej pojawiły się hydrofony i hydrolokatory, wywodzące się z echosondy, a później asdic (sonar) do wykrywania okrętów podwodnych. Tuż przed II wojną światową wyprodukowano radar, używany nie tylko do pomiaru odległości, ale również do kierowania ogniem artylerii.

Zastosowanie radarów trójwymiarowych (niektóre z nich mogą śledzić jednocześnie do 300 celów), komputerów oraz sonarów aktywnych i pasywnych (montowanych w wielkich gumowych opływkach na dziobie), a także sonarów holowanych (m.in. o zmiennej głębokości zanurzenia) pozwoliło na znakomitą informację o sytuacji bojowej w powietrzu, na powierzchni i pod wodą. Specjalne sonary mogą być używane na niszczycielach min do wykrywania min dennych. Nowoczesne systemy kierowania ogniem, oparte nie tylko na technice radarowej, ale również na optronice (m.in. celowniki laserowe), kamerach TV i wykrywaniu w podczerwień, umożliwiają bardzo precyzyjne użycie współczesnych rakiet oraz działek przeciwlotniczych i przeciw-rakietowych. Z kolei detektory anomalii magnetycznych, montowane na śmigłowcach lub samolotach, pomagają wykryć okręty podwodne.

Systemy typu IFF - „swój-obcy” - pozwalają ustalić przynależność obiektu.

Ulepszenie czujników - radarów i sonarów - zwiększyło prawdopodobieństwo trafienia, ale z kolei środki przeciwdziałania, w tym elektroniczne, uległy również znacznemu rozwojowi. Pojawiło się pojęcie walki elektronicznej (EW = *Electronic Warfare*).

KIEROWANIE I ELEKTRONIKA BOJOWA

Nastąpiła niesłychana integracja elektroniki i uzbrojenia. Współczesne centrale operacyjne, nasycone systemami przetwarzania danych bojowych (typowy będzie tu amerykański NTDS) i konsolami komputerowymi zostały uzupełnione o systemy przekazywania danych (w rodzaju Link 11) na inne okręty, samoloty czy też na ląd, zupełnie nie przypominają central bojowych na pancernikach czy krążownikach z okresu II wojny światowej.

NIWYKRYWALNOŚĆ I SKRYTOŚĆ

Pewna liczba wynalazków związana jest z chęcią zapewnienia okrętom skrytego działania lub nawet niewykrywalności. Stosuje się wyciszanie mechanizmów i ich elastyczny montaż (szczególnie ważne na okrętach pop oraz okrętach podwodnych), a także schładzanie spalin (aby utrudnić wykrywanie w podczerwień). Jest to wielki postęp od czasu, kiedy jedynymi sposobami kamuflażu było malowanie maskujące oraz ujednolicenie sylwetek. Ostatnio kadłuby okrętów podwodnych pokrywa się warstwą przeciwwęchową (powłoki anechoiczne), zaś na jednostkach nawodnych wdraża się techniki *stealth* (niewykrywalność dla radiolokacji, m.in. przez wyłączenie stosowania skośnych powierzchni). Duże znaczenie ma też stosowanie przez okręty podwodne łączności na bardzo niskich częstotliwościach (za pomocą długich anten holowanych w zanurzeniu).

WYPOSAŻENIE

Trudno tu wymienić wszystkie wynalazki i pomysły dotyczące samego wyposażenia okrętowego. Wspomnijmy jednak o kilku z nich. Łączność radiowa na zewnątrz okrętu i łączność wewnętrzna poprzez tzw. interkom (interfon) to coś, bez czego nie wyobrażamy sobie skutecznego działania bojowego. A przecież kilkadziesiąt lat temu stosowano flagi sygnalizacyjne, buczki, rury głosowe, a nawet gońców. Innym osiągnięciem, poza wprowadzeniem doskonałych środków łączności, było przejście na okrętach z prądu stałego na prąd przemienny (zmienny). Ze specyficznych urządzeń wyposażenia morskiego warto wymienić trał-parawan (I wojna światowa), wciągarki pomagające wylądować śmigłowcowi przy bardzo złej pogodzie (kanadyjska „pułapka na niedźwiedzia” itp.) oraz zdalnie kierowane manipulatory do niszczenia min dennych (PAP 104 i in.).

OKRĘTY KAMIEŃ MIŁOWE

Postęp techniczny w okrętownictwie torowały także okręty o nowatorskiej technice i będące „kamieniami milowymi”. Wspomnijmy tu o „Monitorze” z wojny secesyjnej, pancerniku „Dreadnought” z 1906 r., okrętach podwodnych typu XXI i atomowym „Nautilusie” oraz ścigaczach rakietowych typu „Osa”. Brytyjczycy nazywają takie jednostki „epoche-making”.

Już wspomniany „Monitor” miał cechy, które w ciągu kilkunastu lat stały się standardem dla „nowoczesnego” okrętu wojennego. Był pozbawiony żagli, solidnie opancerzony, miał wieżę armatnią obracaną mechanicznie oraz mechaniczną wentylację.

Światową rewelacją byłyby z pewnością niemieckie niszczyciele typu 42C (w końcu zwanego też typem 44), gdyby zostały zbudowane przed upadkiem III Rzeszy. Przewidziano dla nich oznaczenia Z52 - Z56. Na czym polegało nowatorstwo tego najnowocześniejszego ze wszystkich projektów niemieckich niszczycieli? Żaden z okrętów w historii niszczycieli nie miał zaprojektowanych tylu innowacji. Wszystkie miały pełne szanse na sukces. Okręt byłby seryjnie (Z51 typu 42 był pojedynczą jednostką doświadczalną) napędzany silnikami wysoko-

prężnymi (zwanymi potocznie, aczkolwiek nieprawidłowo dieslami) i dysponowałyby całym wachlarzem broni nowej generacji (zdwojone 127 mm, pojedyncze 55 mm plot. i zdwojone 30 mm plot.). Podkreślenia wymaga to, że byłoby pierwszymi niemieckimi niszczycielami z całkowicie uniwersalnym uzbrojeniem głównym, do tego po raz pierwszy w Kriegsmarine naprowadzanym radarowo.

Silniki wysokoprężne były dość łatwe w produkcji seryjnej montażu oraz w odróżnieniu od wysokociśnieniowych siłowni turboparowych, nie wymagały personelu maszynowego o szczególnie wysokich kwalifikacjach. Do 1945 r. Niemcy osiągnęli poziom mocno przewyższający wszystko to, co w dziedzinie napędu motorowego zrobili alianci.

Prosta, pracująca na dwa wały napędowe siłownia spalinowa, złożona z ośmiu silników wysokoprężnych o łącznej mocy 76 000 KM, mająca dać tym niszczycielom prędkość 37,5 w. oraz zasięg rzędu kilkunastu tysięcy Mm, była wielkim sukcesem technicznym, mimo że... jej nie zbudowano. Późniejsze doświadczenia w innych flotach świata z szybkoobrotowymi silnikami wysokoprężnymi na większych okrętach wojennych, skłaniają do przypuszczenia, że niemiecki projekt siłowni spalinowej mógł być rzeczywiście dobry, a same silniki mieć doskonałe osiągi.

Nie było jednak w historii okrętów wojennych okrętu nasyconego wszystkimi wynalazkami jednocześnie, jak 10 lat temu na poniekąd eksperymentalnym kontenerowcu „Norasia Sammantha”, na którym zastosowano blisko 30 pomysłów.

OKRĘTY BEZ HISTORII

Wiele rodzajów okrętów powstało w sposób nieewolucyjny. Pojawiały się wskutek potrzeby chwili, tak jak trałowce, lotniskowce, duże okręty desantowe do przewozu czołgów lub barek desantowych czy ostatnio niszczycieli min.

Dużą popularnością cieszą się jednostki nietypowe w rodzaju wodolotów, poduszkowców różnej wielkości (m.in. SES = *Surface Effect Ship*, czyli okrętów morskich na poduszce powietrznej) oraz katamarany o małej powierzchni wodnicy (SWATH = *Small Waterplane Area Twin Hull*). W momencie ich wprowadzenia wydawało się, że przebiją flotę wojenną. Tak się jednak nie stało. Przeszkodziły koszty budowy i utrzymania, delikatność konstrukcji i niewielka nośność. Wodoloty spełniają funkcje szybkich jednostek patrolowych, niekiedy są uzbrojone w rakiety klasy „okręt-okręt”. Katamarany są wykorzystywane tylko jako okręty ratownicze i badawcze.

OKRĘTY PODWODNE

Wydaje się to dziwne, ale na początku XX w. niewiele oczekiwano od okrętów podwodnych. Przez pierwszych kilkanaście lat zachodziły stopniowo zmiany jakościowe (to że okręty podwodne potrafią być bardzo groźne pokazała I wojna światowa). Następowo ulepszenie napędu konwencjonalnego, zwanego też klasycznym (po 1914 r. wyłącznie silniki wysokoprężne na powierzchni, zaś w zanurzeniu silniki elektryczne zasilane z akumulatorów ołowiowych).

Udoskonalony przez Niemców w 1943 r., holenderski wynalazek „chrapów” umożliwił pływanie na silnikach wysokoprężnych tuż pod powierzchnią wody, co znacznie zwiększało bezpieczeństwo U-Bootów podczas ładowania akumulatorów. Zasada „masztu powietrznego” wykorzystywana jest do dziś na jednostkach nieatomowych.

Dużym postępem była też zmiana filozofii - przejście z roli „zanurzającego się torpedowca” do „prawdziwego” okrętu podwodnego. Był to pomysł Niemców, którzy zaprojektowali typ XXI o dużej prędkości w zanurzeniu, budowany w latach 1943-1945. Przejścia od kształtu tylko upłynnionego do kadłuba kropłowego dokonali Amerykanie w 10 lat później na słynnym doświadczalnym „Albacore”.

Największe znaczenie dla okrętów podwodnych miało zastosowanie w 1954 r. napędu atomowego, dającego prawie nieograniczony zasięg w zanurzeniu oraz dużą prędkość.

Przez dziesięciolecie powiększono głębokość zanurzenia, ale rewelacją było dopiero zastosowanie przez Rosjan na niektórych typach okrętów podwodnych tytanu jako materiału na kadłuby sztywne. Odporność na wysokie ciśnienie słupa wody umożliwia tym jednostkom zanurzenie się na głębokość rzędu 700-800 (1000?) m (w czasie wojny U-Booty schodziły do 240 m).

Dopóki w latach 50. nie zaczęto budować kadłubów sztywnych o dużej średnicy dochodzącej do 10 m (dzięki temu można było dawać tam drugi, a nawet trzeci pokład), próbowano zwiększyć objętość wnętrza przez stosowanie jak gdyby dwóch „zrośniętych” ze sobą cylindrów, co w przekroju poprzecznym dawało „ósemkę” (japoński typ I-400 i wspomniany już niemiecki typ XXI). Ciekawy był holenderski pomysł trzech równoległych kadłubów sztywnych (w przekroju poprzecznym w układzie trójkąta). Klasą sam dla siebie jest skomplikowany kształt największych na świecie atomowych okrętów podwodnych typu „Typhoon” (Rosja), gdzie potężny kiosk jest w tyle, a przed nim 24 pionowe wyrzutnie rakiet balistycznych.

Próbuje się stosować, na razie na małą skalę, napędy niezależne od powietrza. Pierwsze takie próby uczynił prof. Walter w hitlerowskich Niemczech z turbiną pracującą na spalinach wytworzonych przez spalanie nafty w tlenie powstałym z rozkładu stężonej wody utlenionej. We flotach, które nie dysponują okrętami atomowymi, prace nad silnikami Stirlinga, ogniwami paliwowymi itd. są prowadzone do dziś.

Dbą się o cichobieżność okrętów podwodnych, wycisza wszelkie możliwe źródła hałasu, zaś powierzchnię kadłuba pokrywa warstwą przeciwwęchową. Ciekawe są pomysły prof. Gablera, aby np. ładowanie torped następowało poprzez wyrzutnie, co eliminowałoby luk torpedowy, zaś baterie akumulatorów spełniały rolę balastu statecznościowego. Na niektórych okrętach szwedzkich i holenderskich montuje się stery w układzie „X” (wypróbowane na wspomnianym „Albacore”, muszą być jednak kierowane komputerem), zaś na budowanych w Niemczech jednostkach indyjskich zastosowano kapsuły ratownicze (podobno stosują je również Rosjanie).

LOTNISKOWCE I ICH WYPOSAŻENIE

Trwający nieprzerwanie do dziś rozwój lotnictwa bojowego, jaki rozpoczął się po I wojnie światowej, miał wielki wpływ na powstanie i skokowe kilkunastopiętne ulepszenie lotniskowców. Doszło do sytuacji, kiedy standardem stały się potężne superlotniskowce, z reguły atomowe, mające wyporność pełną 80-99 tys. ton⁷⁾. Pierwszy był „Forrestal” z 1955 r., w 1961 r. napęd atomowy wprowadzono na „Enterprise”.

Wynalazek katapult⁸⁾, w pierw. na materiał wybuchowy i sprężone powietrze, potem hydraulicznych, a od końca lat 40. parowych, pozwolił na start ciężkim nawet samolotom na dystansie nie przekraczającym 90 m. Są one wtedy ekwiwalentem prawie dwóch kilometrów pasa startowego na lotnisku lądowym.

Zastosowanie trudnopalnego paliwa lotniczego JP-5, którymi napędza się odrzutowce (ich wprowadzenie na pokłady lotniskowców to też wielka rewolucja), wyeliminowało wybuch oparów benzyny. Brytyjski pomysł pokładu skośnego (kątowego) znacznie usprawnił inżynierię ruchu na pokładzie lotniczym, oddzielił strefę startów od strefy lądowań i znacznie zwiększył bezpieczeństwo, a ponadto wydzielił osobną trójkątną strefę parkowania. Ładujący samolot nie wpadał na stojące samoloty. Wynalazek wind (podnośników) lotniczych z 1917 r., w pierw. montowanych w płaszczyźnie symetrii okrętu, a od II wojny światowej przy burtach (pomysł US Navy), znacznie usprawnił przetrzucanie samolotów z hangaru na pokład lotniczy i odwrotnie.

Spis ważnych wynalazków nie byłby pełen bez urządzeń hamujących, przychwytyjących ładujący samolot, nylonowych sieci awaryjnych (*crash barrier*) oraz urządzeń ułatwiających lądowanie (lustrzanych, ostatnio radarowych).

Z braku miejsca nie będziemy się zajmowali postępem dotyczącym sprzętu lotniczego, ale wprowadzenie na pokłady okrętów śmigłowców oraz samolotów pionowego (skróconego) startu i lądowania było już

⁷⁾ Przypomnijmy, że pełna wyporność japońskiego superpancernika „Yamato” wynosiła 72 800 ts.

⁸⁾ Obracane katapulty były powszechnie stosowane w okresie międzywojennym na krążownikach i pancernikach.

prawdziwą rewolucją. Z eksploatacją tych ostatnich samolotów jest związany tak znaczący wynalazek, jak rampa „ski-jump” ułatwiająca start ciężko obciążonym samolotom „Sea Harrier”.

PROJEKTOWANIE

Wspomnieć wypada też o tym, że coraz częściej okręty wojenne konstruowano za pomocą projektowania modelowego, pozwalającego na sprawdzenie prawidłowości rozplanowania siłowni, pomostu, centrali bojowej czy nawet całego wnętrza (okręty podwodne). W ostatnich latach wiele prac wykonuje się z zastosowaniem techniki CAD (projektowanie wspomagane komputerem).

NADBUDÓWKI I WYŻSZE PARTIE OKRĘTÓW

Przez dziesięciolecia spore zmiany zaszły w konstrukcji i rozplanowaniu nadbudówek. Pierwszym takim przełomem była wprowadzona pod koniec lat 20. na pancernikach typu „Nelson” nowatorska wieża dowodzenia. Objętość nadbudówek, ich długość i szerokość znacznie się powiększyły. Co ważniejsze, zaczęły być one liczone do wytrzymałości wzdłużnej kadłuba. Po masztach kratownicowych pojawiły się zintegrowane masztokominy, zaś na wielu okrętach zasadniczą cechą sylwetki stał się hangar i lądowisko dla śmigłowca, nie zawsze jednego.

WAŻNE PROBLEMY

W poszczególnych okresach budownictwa okrętowego napotymano wiele problemów. Niektóre występowały „od zawsze” - np. problem zapewnienia niezatapialności i stateczności, inne, jak zagrożenie ze strony lotnictwa i okrętów podwodnych, pojawiły się wskutek rozwoju nowych dziedzin techniki wojennej. Dawniej problemem był brak wyporności (m.in. wskutek ograniczeń wynikających z traktatów rozbrojeniowych). W latach 30. w założoną wielkość okrętu usiłowano wtłoczyć jak największy potencjał bojowy. Teraz, kiedy nie stosuje się ciężkiego pancerza, do problemów należy poważny brak objętości i trudność modernizowania okrętów.

W ciągu ostatnich 100 lat okręt o wyporności 4-9 tys. ton podwoił swą objętość, ale załoga zmniejszyła się o 50%. Dzięki temu statystyczny członek załogi ma teraz 4 razy więcej miejsca.

NAWIGACJA

Spory postęp dokonał się w nawigacji. Pierwszym przełomem było wynalezienie żyroskopu. Powstały systemy nawigacji hiperbolicznej (najbardziej znany to Decca) oraz satelitarnej. Do tego trzeba doliczyć też nawigację bezwładnościową (inercyjną), stosowaną m.in. do prowadzenia rakiet wyrzucanych z okrętów podwodnych. Doskonała łączność radiowa i komputery dopełniły resztę.

RATOWNICTWO

Spore zmiany zaszły w urządzeniach ratunkowych i ratownictwie. W miejsce licznych łodzi, na okrętach nawodnych coraz powszechniej są tratwy pneumatyczne. W wypadku okrętów podwodnych przysiężność należy do kapsuł ratowniczych oraz małych ratowniczych okrętów podwodnych. Mimo to, do dziś używa się klasycznych strojów nurkowych oraz dzwony ratownicze (tak jak od I wojny światowej, stosuje się katamarany ratownicze o.p.). Wspomnieć należy też o coraz nowocześniejszym sprzęcie dla pletwonurków, stosowaniu do oddychania mieszanek gazowych oraz różnego rodzaju manipulatorów.

KOMFORT I WARUNKI ŻYCIOWE

Znacznie poprawił się komfort w pomieszczeniach załogowych. Wprowadzono klimatyzację, zaś usuwanie dwutlenku węgla i wytwarzanie tlenu na okrętach podwodnych umożliwiło zanurzenie się na wiele tygodni.

Jak widać z powyższego opracowania, postęp w dziedzinie budownictwa okrętów wojennych oraz ich uzbrojenia i wyposażenia był bardzo duży. Nie wszystkie pomysły i wynalazki dało się zastosować na statkach i w gospodarce cywilnej. Jednak to, co można było przenieść z marynarki wojennej do handlowej, było wiele warte. Bez istnienia postępu w budowie jednostek bojowych nowe rodzaje napędów, nowa technologia, szybka i tania budowa, polepszenie stateczności i właściwości żeglugowych, żywotność i obrona ppoż. oraz radary weszłyby do floty handlowej o wiele później.

ADAM W. RESZKE

TECHNIKA SPŁAWU WIŚLANEGO OD XVI DO XX WIEKU

WPROWADZENIE

Niniejsza dysertacja jest jednym z rozdziałów przygotowywanej do druku pracy o technikach spławu na Wiśle od XVI do XX wieku. Dotyczy ona wyłącznie przekraczającego prędkość prądu przyspieszenia uzyskiwanego przez spławiane statki, zwanego prędkością ślizgową. Polegała ona na wykorzystywaniu zjawiska osuwania się płynącego z prądem obiektu po naturalnej równi pochyłej, jaką stanowi lustro wody rzeki.

Znajomość tej techniki u flisaków i wodniaków wiślanych stanowiła swego rodzaju „wiedzę tajemną”, skąd wynika brak wzmianek o niej w piśmiennictwie poświęconym spławowi.

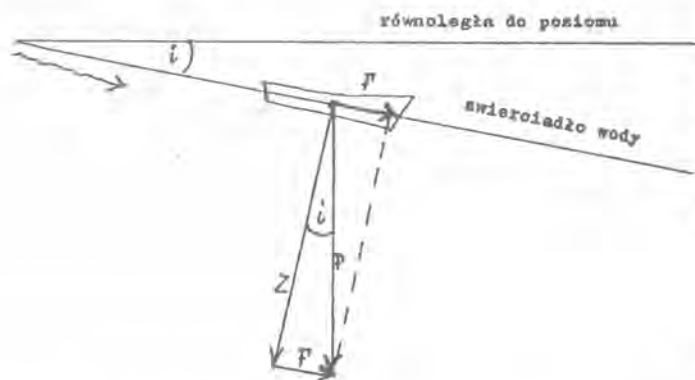
Celem tej pracy jest wypełnienie istotnej luki w stanie wiedzy o spławie w ogóle, oraz wykazanie wysokiego profesjonalizmu dawnych uczestników spławu - szyprów, retmanów, sterników i prostych flisaków.

Odkrycie zjawiska prędkości ślizgowej przy spławie na Wiśle pozwala na postawienie hipotezy o wykorzystywaniu tej techniki na wielkich rzekach w historii wielkich kultur nadrzecznych. Należy zatem domniemywać, że rzeczony zjawisko znane było przez szereg stuleci na Nilu, Eufracie, Indusie, na rzekach południowoazjatyckich, a złasz-

cza na rzekach chińskich. Skoro samospław był znany i stosowany do XX wieku na Łabie, Odrze, Wiśle, Pregole, Niemnie i Dźwinie Zachodniej, technika ta mogła być też stosowana na rzekach amerykańskich, jako sposób na udoskonalenie spławu przeniesiony z Europy. Potwierdzenie tych hipotez wymagałoby jednak osobnych badań.

SPŁAW CZYNNY

Spław czynny, zwany obecnie samospławem polega na jednoczesnym wykorzystaniu prądu rzeki oraz naturalnego spadku podłużnego zwierciadła wody w rzece, zwanego w hydrologii spadkiem hydraulicznym „i”. Wartość „i” może być różna dla Wisły na poszczególnych jej odcinkach. Spławiany statek po uwolnieniu z cum lub kotwicy był poddawany działaniu prądu wody i zgodnie z prawami grawitacji sphywał w dół rzeki. Zjawisko oporu lepkości i tarcia wpływało na stopniowe przyspieszenie ruchu statku, aż do wyrównania jego prędkości do prędkości prądu wody. Siła osuwania się statku po pochyłości zwierciadła wody nadawała mu stopniowe przyspieszenie i po pewnym czasie uzyskiwał on prędkość większą od prędkości prądu rzeczniczego, reagując na wychylenie steru, przez co uzyskiwał częściową sterowność.



Rys. 1 - podłużny kąt spadku zwierciadła wody w rzece (spadek hydrauliczny),
 P - masa statku rozłożona na:
 Z - prostokąt do zwierciadła wody,
 F - siłę ciągnącą, równoległą do zwierciadła wody (wynikającą z ciężaru grawitacyjnego).

stąd: $F = P \sin i$

Mimo że kąt „i” jest bardzo mały, to przy dużej masie P otrzymamy znaczną wartość siły F. Siła F jest czynnikiem napędzającym statek do przodu. Stałe działająca siła F nadaje statkowi przyspieszenie w stosunku do cząsteczek wody w rzece, aż do wystąpienia w miarę wzrastania prędkości statku zjawiska oporu ruchu statku w wodzie. Opór ten wzrasta w stosunku większym od kwadratu prędkości i po pewnym czasie obie te siły (siła ciągnąca F i siła oporu ruchu statku w wodzie R) wyrównują się. Statek płynie wtedy z prędkością jednostajną, lecz znacznie wyższą, aniżeli ruch cząsteczek wody w rzece.

W tych samych warunkach statek załadowany płynąć będzie o wiele szybciej od statku pustego. Składowa F siły ciężkości P wzrasta proporcjonalnie do wyporności statku czyli do trzeciej potęgi jego wymiarów liniowych, a tarcie wody o kadłub tylko do kwadratu, co dotyczy wyłącznie powierzchni zwilżonej kadłuba (wyporność kadłuba $= L \times B \times T$). Z tego właśnie powodu statek cięższy, wyprzedzając cząsteczki wody w nurcie rzeki, wyprzedza statek lżejszy.

Opory ruchu statku w wodzie stanowią element działania szeregu sił hydrodynamicznych na kadłub. Zjawisko to związane jest ściśle z opływem wody wzdłuż kadłuba oraz z dość złożonymi na ogół i nieregularnymi kształtami kadłuba statku, jak również z faktem poruszania się statku na pograniczu dwóch ośrodków - powietrza i wody, z czym związane jest dobrze znane zjawisko powstawania fal na powierzchni wody, wywołanych ruchem statku.

Elementarne siły hydrodynamiczne są przyczyną powstawania zasadniczych składników oporu, tj. oporu kształtu (główny czynnik to opór falowy R_f) i oporu styczności (opór tarcia R_t) oraz oporu ciśnienia R_c . Opór całkowity statku R jest równy sumie poszczególnych składników, a więc:

$$R = R_f + R_t + R_c + R_d$$

gdzie R_d oznacza opory dodatkowe, jak opór grawitacyjny, opór powietrza i opór lepkości, które aczkolwiek zazwyczaj niewielkie, są dodawane do sumy poszczególnych składników oporu dla otrzymania oporu całkowitego¹⁾. Wyjątek w tym względzie stanowi opór powietrza, który niekiedy może stać się oporem zasadniczym, zwłaszcza w wypadku silnych przeciwnych wiatrów, uniemożliwiających jakiegokolwiek poruszanie się statku z prądem rzeki.

Na rzekach, obok składników oporu występujących normalnie przy ruchu na wodzie nieograniczonej lub płytkiej, występuje dodatkowo opór spadku wynikający z nachylenia zwierciadła wody w rzece w stosunku do poziomu. Spadek hydrauliczny „i” jest różny dla rzeki Wisły i poszczególnych jej odcinków i podawany jest w metrach na 1 kilometr długości rzeki (m/km). Opór spadku przy ruchu statku w górę rzeki dodaje się do oporu pozostałych, przy ruchu natomiast w dół rzeki - odejmuje się. Prędkość statku na rzekach względem brzegu wskutek działania prądu wynosi:

$$v_p = v \pm v_{pr}$$

gdzie:

- v_b - prędkość statku względem brzegu (m/s),
- v - prędkość własna statku (m/s),
- v_{pr} - prędkość prądu (m/s).

Jeśli statek bez własnego napędu płynie z prądem, płynie on szybciej niż prąd. Nadwyżkę prędkości ponad prędkość prądu nazywa się prędkością ślizgową v_{sl} ²⁾.

Tak więc, zasadniczymi oporami hamującymi prędkość ślizgową, są:

- opór falowy R_f
 - opór tarcia R_t
 - i wspomniany wyżej, występujący sporadycznie
 - opór dodatkowy R_d
- w wypadku przeciwnego wiatru.

Statki XVI-wieczne o zróżnicowanych kształtach kadłuba miały różne prędkości spławu. I tak np. prostokątna komiega w ruchu kształtem swym uniemożliwiała swobodny opływ wody wzdłuż kadłuba i dlatego nie mogła uzyskać efektywnej prędkości ślizgowej, płynąc zazwyczaj biernie z prędkością prądu rzeczno lub uzyskując w warunkach sprzyjających niewielką prędkość rzędu 5-10%. Opór falowy bowiem, uzależniony od kształtu komiegi, był bardzo duży. Opory ciśnienia w części dziobowej (fala czołowa) i w części rufowej (włeczona za rufą fala rufowa) stanowiły bezwzględny czynnik hamujący³⁾. Optymalne natomiast kształty do samospławu miały statki wrzecionowate, jak szkuta, dubas bądź łyżwa. Bardzo dobre osiągi miała też berlinka. Swobodny opływ wody wzdłuż burt tych statków i niewielka fala rufowa, zwłaszcza w wypadku łyżwy czy berlinki, pozwalały załadowanemu statkowi osiągać prędkość ślizgową przekraczającą prędkość wody w nurcie średnio o 75%, np. jeśli prędkość nurtu przy stanie wody średniej wynosiła 4 km/h, to statek uzyskiwał prędkość marszową 7 km/h.

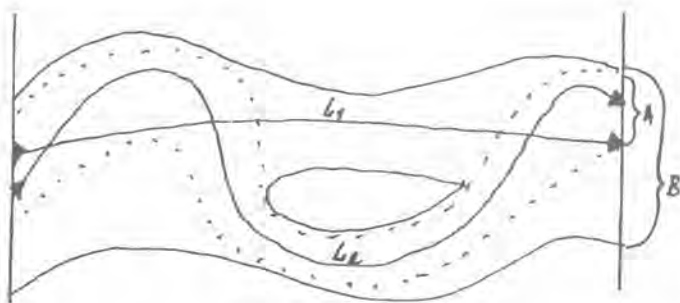
Prędkość podróżna statków idących samospławem uzależniona była od stanów wody na Wiśle, dlatego starano się zazwyczaj wykorzystać do spławu wodę wysoką podczas „wody wiosennej” („fryjor”)⁴⁾, czerwcowej „janówki” lub późniejszej „janówki”, czyli „jakubówki”. Spadek Wisły na różnych odcinkach jest różny, w zależności od ukształtowania podłoża, niemniej jednak są pewne odcinki rzeki długości kilkudziesięciu kilometrów, gdzie przy równym stanie wody spadek podłużny jest wielkością stałą. Przykładowo - przy średnim stanie wody spadek Wisły na odcinku Puławy-Modlin (178 km) jest stały i wynosi: „i” = 0,24% (24 cm/1 km biegu rzeki). Jednakże na tym samym odcinku spadek podłużny jest wielkością zmienną, zależną od stanu wody. Przy dolnych stanach wody wysokiej spadek wzrasta dwukrotnie, ponieważ przy takim wzniesieniu rzeka ma tendencję do skręcania swego biegu przez wyprostowanie i poszerzenie nurtu, gdzie L_1 staje się mniejsze od L_2 .

¹⁾ Poradnik okrętowca. Dzieło zbiorowe pod red. A. Potyrały. T. 2. Teoria okrętu, Gdynia 1960, s. 451.

²⁾ Por.: Teubert O.: Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten von... T. 2. Leipzig 1918, s. 205.

³⁾ Podobne przyspieszenie rzędu 5-10% dzięki prędkości ślizgowej mogły uzyskiwać tratwy. Por.: Witek W. M.: Z badań nad tradycjami flisackimi do pierwszej wojny światowej w rejonie górnej Wisły i Sanu. „Nautologia” 1992 nr 3-4, s. 42 ... „Każdy doświadczony flisak wiedział, że siłą napędową spławu drewna jest prąd wody, ale nie wolno było mu zapomnieć, że tratwa płynie o 10 procent szybciej niż nurt”.

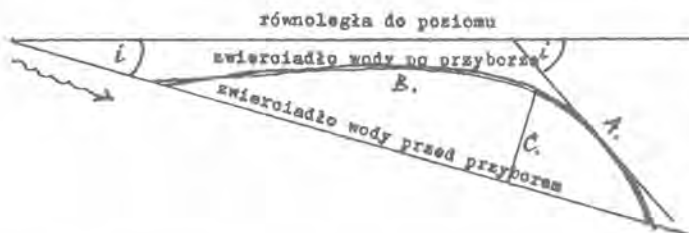
⁴⁾ Klonowicz S. F.: Flis, to jest spuszczenie statków Wisłą i innymi rzekami doń przypadającymi. Warszawa 1984, s. 65, w. 1105.



Rys. 2. Zmiana długości odcinka rzeki przy różnym napelnieniu koryta, gdzie:
 L_1 - meandrujący szlak żeglowny przy stanie wody niskiej,
 L_2 - prosty szlak o połowę krótszy przy wodzie wysokiej, gdzie:
 A - wypełnienie częściowe przy wodzie niskiej
 B - całkowite wypełnienie koryta przy wodzie wysokiej.

Tak więc, wartość L w mianowniku ułamka maleje (i wynosić może 24 cm/0,5 km), czyli spadek podłużny wzrasta do 48 cm/1 km. Tym się tłumaczy spadek zwierciadła, a więc i wzrost prędkości płynącej wody podczas wzrostu stanów³⁾.

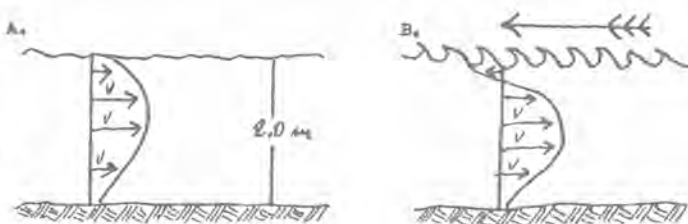
Istotnym elementem w tym względzie jest trafny wybór momentu rozpoczęcia spławu, w sposób zdecydowany przyspieszający dojście statku do portu docelowego dzięki skróceniu czasu trwania rejsu. Powinien on mianowicie nastąpić w okresie „zwodku”, czyli przyboru wody przed tzw. „wierzchołkiem”, czyli momentem najwyższego przyboru, po którym woda zaczyna opadać. W tym czasie zwierciadło wody w rzece charakteryzuje się maksymalnym nachyleniem, dzięki czemu osuwanie się statku po tej naturalnej równi pochyłej pozwala uzyskać duże prędkości ślizgowe, rzędu 100% przyspieszenia w stosunku do prędkości prądu rzeki. Zjawisko to jest wynikiem znacznego rozwarcia kąta „i” i związanego z tym zwiększenia siły ciągnącej F , równoległej do bardziej nachylonego zwierciadła wody w rzece.



Rys. 3. A - styczna do zwierciadła wody przed wierzchołkiem. Część wznosząca przybierającej wody, charakteryzująca się największym nachyleniem dzięki maksymalnemu rozwarciu kąta „i” oraz prostowaniu nurtu, powodujących najszybsze osuwanie się po tej pochyłości idących samospławem statków, mogących na tym odcinku uzyskać maksymalną prędkość ślizgową (v_{sl})
 B - część opadająca ubywającej po maksymalnym przyborze wody, dająca gorsze osiągi spławu.
 C - najwyższy przybór wody (mierzony w metrach) - tzw. „wierzchołek”.

Po przejściu „wierzchołka” kąt „i” maleje, przez co siła ciągnąca F słabnie i uzyskiwanie tak dużego przyspieszenia prędkości ślizgowej (v_{sl}) nie jest już możliwe. Ze zjawiskiem tym łączy się też utrata sterowności, z uwagi na małe nachylenie zwierciadła wody. W konsekwencji statki płynące na odcinku B mają ograniczone zdolności manewrowe. Przy pokonywaniu trudnych przejść stosowano w żegludze spławowej napęd wiosłowy, umożliwiający odzyskanie sterowności.

Innym ważnym czynnikiem mającym wpływ na prędkość spławianego statku, było jego zanurzenie. Najlepsze efekty spławu czynnego uzyskiwały statki ciężkie, załadowane w pełni, o dużej masie ogólnej powodującej maksymalne zanurzenie kadłuba, umożliwiające ponadto wykorzystywanie ruchu najszybciej płynącej warstwy wody w nurcie około 0,5 m pod powierzchnią. Dzięki oporowi tarcia (R_t) i oporowi lepkości (R_l) statek o zanurzeniu poniżej 1,0 m był skutecznie wleczony przez szybciej płynącą warstwę wody 0,5 m poniżej zwierciadła, łatwiej wchodząc w prędkość ślizgową (v_{sl}). Dzięki temu zjawisku statek taki łatwiej pokonywał opory kształtu (opór falowy R_f i opór stykowy R_s).



Rys. 4. Układ poszczególnych warstw wody w nurcie, z wykresem prędkości przepływu, przy A - pogodzie bezwietrznej, B - przy wietrze przeciwnym.

Reasumując, podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na uzyskiwanie prędkości ślizgowej (v_{sl}) i tym samym rzutującymi na efektywną prędkość pokonywania drogi od portu załadunku do portu wyładunku, były:

1. Okresowy przybór wody w rzece, tzw. „zwodek”, prostujący, a tym samym skracający nurt drogi żeglownej.
2. Właściwy dobór momentu rozpoczęcia spławu, mający na celu wykorzystanie okresu przyboru przed „wierzchołkiem”.
3. Pełne załadowanie statku dające dużą masę ogólną i jak największe zanurzenie.
4. Optymalne parametry kadłuba statku z najwłaściwszymi cechami hydrodynamicznymi, eliminującymi do minimum opór kształtu i związany z tym opór ciśnienia. Zjawisko to w języku potocznym określone jest jako opływowość kadłuba.
5. Precyzyjne sterowanie statkiem w celu utrzymania go na kursie zgodnym z linią nurtu o największej prędkości prądu rzeki.
- 6) Umiejętności i doświadczenie flisaków.

Piszący o spławie „złotego wieku” Sebastian Fabian Klonowicz⁴⁾ w swej wierszowanej encyklopedii wodniackiej wnikliwie traktując locję Wisły i zwyczaje flisackie, jak również dokonując analizy skutniczej ówczesnych statków, nie dostrzegł dobrodziejstw prędkości ślizgowej przy spławie. W sto lat później Jan Chryzostom Pasek zanotował w r. 1680: „... Do Gdańska chodziłem dwiema skutami; stanąłem we Gdańsku dziewiątego dnia, bo woda była donośna i cicho ... Ja powróciłem ładem, a statki stanęły u pała w niedzielę sześcią”⁵⁾.

³⁾ Por.: Klonowicz S. F.: op. cit. s. 65:
 „Tędy jest droga, tędy frocht warowny.
 Łachą nazwano ową drugą drogę.
 W łachę odnogę.

I tą na fryjor płyną rotmani,
 Półki gościnna woda bierze na ni;
 Prostują drogę, zachodzą sternicy,
 W oczy samicy.”

⁴⁾ Klonowicz S. F.: Flis... op. cit.

⁵⁾ Pasek J. Ch.: Pamiętniki. Warszawa 1955, s. 341.

Interpretując powyższy krótki zapis z punktu widzenia nawigatora należy zauważyć, że odległość z Nowego Korczyna przy ujściu Nidy do Gdańska wynosi prawie 800 km i statki Paskowe płynąc dziewięć dni pokonywały średnio 90 km dziennie. Odliczając czas tracony na trudnych przejściach i postoje na komorach celnych, należy przyjąć, że efektywny spływ zabierał Paskowi około 10 godzin dziennie, co dawałoby średnią prędkość marszową około 10 km/h. Prędkość prądu rzeczno przy wodzie „donośnej” mogła się kształtować w granicach 6 km/h, a że było „cicho” i wiatr nie przeszkadzał, stąd ta prędkość podróżna. Był to wynik świetny, nawet w konfrontacji z obecnymi możliwościami przy stosowaniu techniki holowania bądź pchania.

Uzyskiwanie prędkości ślizgowej w spławie nie było dotychczas przez historyków spławu zauważane, aczkolwiek znaczenie tego zjawis-

ka stanowiło niezwykle istotny element w tym względzie. Pozwalało ono bowiem przez kilka wieków na skrócenie rejsu o połowę niezbędnego czasu na przebycie drogi do celu, dzięki czemu można było dowozić do Gdańska zboże nie zawilgocone, w stanie prawie suchym, bez potrzeby żmudnej „przerabki”, czyli wyładunku i suszenia na łąkach dzisiejszej dzielnicy Przeróbka. Krótki rejs powodował zmniejszenie kosztów wyżywienia licznych wówczas załóg. Sprawnego przebiegu zmniejszał ryzyko awarii i zapobiegał zbiegowi flisaków. Powodzenie rejsu było zatem uzależnione od prędkości i sprawnego dostarczenia zboża do spichrza i korzystnej jego sprzedaży. Powrót natomiast, z uwagi na konieczność holowania statku z ładu⁴⁾ był często przy niepomyślnych wiatrach długi i uciążliwy.

⁴⁾ Por.: Pasek J. Ch.: *Pamiętniki*, op. cit. s. 341.

HENRYK GANOWIAK

SKOLNICTWO RYBACKIE W GDYNI W LATACH 1946-1969

W naszym powojennym piśmiennictwie poświęconym szkoleniu kadr morskich stosunkowo dużo miejsca zajmuje problematyka szkolenia kadr dla krajowej floty handlowej, natomiast niewiele szkolnictwo kadr dla polskiego rybołówstwa morskiego. Do najbardziej cennych źródeł w tej dziedzinie zaliczyć należy następujące opracowania:

1. Andrzej Ropelewski: *Zarys historii Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni (1946-1963)*, maszynopis, MIR Gdynia, 1964, ss. 31.
2. Henryk Borakowski: *Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Przyczynek do dziejów 1946-1968*. Wydawnictwo Uczelniane WSM-Gdynia, 1983, ss. 107 plus 10 załącz.
3. Kazimierz Kubik: *Wychowawcze funkcje byłego Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni*. „Nautologia” 1972 nr 4, s. 92

Pisząc ten szkic autor oparł się głównie na wymienionych wyżej pozycjach, a ponadto na obserwacjach własnych z lat 1955-1969, podczas których pracując w „Dalmorze”, a następnie w Morskim Instytucie Rybackim, miał okazję ściśle współpracować z kierownictwem poszczególnych szkół rybackich, a także uczestniczyć w kilku rejsach zwiadowczych statku szkolnego „Jan Turlejski”.

Myśl zorganizowania w Polsce stałego, systematycznego szkolenia kadr rybackich dla potrzeb polskiego rybołówstwa morskiego, a zwłaszcza dalekomorskiego, zrodziła się w kołach administracyjnych i naukowych naszej gospodarki morskiej w początkach 1946 roku, kiedy to w dniu 28 lutego tegoż roku powołano do życia tzw. PCWM, czyli Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, którego pierwszym dyrektorem został pedagog i harcmistrz Józef Michałowski. Jednocześnie powstała myśl zorganizowania przy PCWM kursów dla rybaków dalekomorskich, które dały początek Szkole Rybaków Dalekomorskich. Jednym z pierwszych pracowników ówczesnej dyrekcji PCWM był między innymi mgr Stanisław Ludwik - późniejszy wieloletni redaktor i dyrektor Wydawnictwa Morskiego w Gdańsku. Formalnie Szkoła Rybaków Dalekomorskich utworzona została zarządzeniem ówczesnego wiceministra żeglugi i handlu zagranicznego dr. Kazimierza Petrusiewicza. Początkowo kierownikiem Szkoły był inż. Tadeusz Wielochowski, natomiast na etacie instruktorów zatrudniono Edwarda Goca i Mieczysława Kazibutę. Zajęcia i wykłady w Szkole Rybaków Dalekomorskich prowadzili również pracownicy naukowi ówczesnego Morskiego Laboratorium Rybackiego w Gdyni (późniejszego Morskiego Instytutu Rybackiego) - dr Kazimierz Demel, dr Feliks Chrzan,

dr Walerian Ciegiewicz i dr Władysław Mańkowski. Skromny zespół dydaktyków zasilany był również fachowcami z Przedsiębiorstwa Polowów Dalekomorskich „Dalmor” w Gdyni oraz wychowawcami i instruktorami Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Należeli do nich Janusz Wawrykiewicz (warsztaty) oraz Franciszek Wierzbicki i Tadeusz Serneo (administracja).

Program nauczania, który obowiązywał w Szkole, opracowany został już w połowie 1946 roku, głównie dzięki wydatnej pomocy kpt. ż. w. Zbigniewa Żebrowskiego - absolwenta Szkoły Morskiej w Gdyni z roku 1934 - ówczesnego wicedyrektora „Dalmoru”, który w czasie II wojny światowej przebywał w Anglii, specjalizując się w rybołówstwie dalekomorskim. Duże zaangażowanie w pracy przy nadawaniu Szkole właściwego kierunku nauczania wykazał prof. dr Mieczysław Bogucki - ówczesny dyrektor Morskiego Laboratorium Rybackiego oraz inni pracownicy tej placówki, sąsiadującej wówczas ze Szkołą przy Alei Zjednoczenia w Gdyni. Szczegóły dotyczące programów szkolenia i organizacji nauczania znaleźć można w wyczerpujących i szczegółowo udokumentowanych, wspomnianych na wstępie opracowaniach Andrzeja Ropelewskiego i Henryka Borakowskiego.

Ogółem, Szkoła Rybaków Dalekomorskich wypuściła w ciągu 3 lat 93 absolwentów, którzy zostali przygotowani do pracy w zawodzie rybaka dalekomorskiego, a później - w zależności od ich zdolności i pracowitości - awansowali do najwyższych stanowisk oficerskich. Ze względu na dynamiczny wówczas rozwój rybołówstwa dalekomorskiego podjęto decyzję utworzenia Państwowej Szkoły Rybaków Morskich, która działalność swą rozpoczęła już we wrześniu 1949 roku. Na stanowisku dyrektora tej Szkoły powołany został niezwykle zasłużony dla rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego kpt. ż. w. Edward Gubala - absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie z roku 1927. Stałymi wykładowcami Szkoły byli wybitni ludzie morza jak kpt. ż. w. Karol Olgierd Borchardt - absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie z roku 1928, kpt. ż. w. Henryk Borakowski - absolwent tejże Szkoły z roku 1930, a także przedwojenny sekretarz Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Z wykładowców spoza Szkoły wymienić należy por. Stefana Bujnińskiego z „Dalmoru” - członka załogi ORP „Błyskawica” podczas II wojny światowej, kpt. ż. w. Bronisława Gładysza, komandora Mar. Woj. Władysława Salamona i wielu innych.

Ogółem w roku szkolnym 1949/1950 przyjęto 108 kandydatów.

Na mocy zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 sierpnia 1951 roku, Państwowa Szkoła Rybaków Morskich otrzymała nazwę Technikum Rybołówstwa Morskiego i została przekształcona początkowo w dwuletnią, a następnie w pięcioletnią szkołę o dwóch wydziałach: nawigacyjnym i mechanicznym.

Wiosną 1953 roku Technikum Rybołówstwa Morskiego opuściło 114 absolwentów, w tym 59 nawigatorów i 55 mechaników rybołówstwa morskiego.

W roku 1953 mocą zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 18 lipca tegoż roku, Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni zostało przemianowane na Szkołę Rybołówstwa Morskiego. Odtąd miał obowiązywać pięcioletni okres nauczania.

W latach 1953-1959 miało miejsce wiele istotnych dla rozwoju Szkoły wydarzeń. Jednym z najważniejszych było przekazanie Szkole trawlera burtowego GDY-212 („Raba”), któremu nadano imię „Jan Turlejski”. Uroczyste podniesienie bandery odbyło się 2 maja 1954 roku, a komendantem statku został mianowany jeden z pierwszych kapitanów polskiego rybołówstwa dalekomorskiego - szypier I klasy z okresu II drugiej wojny światowej - Wiktor Gorządek.

Korzystny wpływ na rozwój Szkoły miały przemiany społeczno-polityczne, jakie nastąpiły w Polsce pod koniec 1956 roku. Po objęciu kierownictwa resortu żeglugi przez ministra dr. Stanisława Darskiego i odpowiedzialnego za sprawy rybołówstwa dyrektora generalnego tego resortu dr. Józefa Kulikowskiego, kierownictwo Szkoły powierzono w styczniu 1957 roku kpt. ż.w. Henrykowi Borakowskiemu. W wyniku przeprowadzonej przez niego weryfikacji kadry, Szkołę zasilili wówczas kilku wybitnych wykładowców, takich między innymi, jak kpt. ż.w. Włodzisław Kon, kpt. ż.w. Wojciech Żaczek, kpt. ż.w. Mirosław Jurdziński, kmdr ppor. Aleksander Walczak, kpt. ż.w. Bohdan Borowski, inż. Kazimierz Chachulski, ks. Stanisław Skaziński.

Dzięki nowemu kierownictwu Szkoły i jego inicjatywom, począwszy od 1957 roku nastąpiło znaczne zwiększenie dyscypliny oraz podniesienie wyników nauczania. Pod koniec 1957 roku podjęte zostały wysiłki w kierunku wypracowania nowego profilu Szkoły, która byłaby zdolna wykształcić kadrę oficerską nie tylko dla mniejszych statków rybackich bliskiego zasięgu, lecz również dla mającej wkrótce powstać floty dużych rufowych trawlerów-przetwórn o nieograniczonym zasięgu działania. W wyniku podjętych wówczas decyzji ustalono, że do Szkoły, w której cykl nauczania trwać będzie 3 lata, przyjmowani będą kandydaci po dużej maturze i po zdaniu egzaminów konkursowych z matematyki, fizyki, geografii i języka polskiego. Przewidziano również dla nich następujący system praktyk morskich, a mianowicie: tak zwane rejsy kandydackie po zdaniu egzaminów wstępnych na statkach szkolnych „Janek Krasicki” i „Henryk Rutkowski”, po pierwszym roku - na statku szkolnym „Jan Turlejski”, a po drugim roku - na statkach przemysłowych przedsiębiorstw rybackich.

Począwszy od roku 1960 Szkoła używa nazwy Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego, chociaż oficjalna zmiana jej nazwy z SRM na PSRM nastąpiła dopiero z dniem 30 kwietnia 1963 roku na mocy

zarządzenia ówczesnego ministra żeglugi, z jednoczesnym nadaniem Szkole nowego statutu. W ówczesnym okresie PSRM wprowadziła do swojego programu nowe formy nauczania, między innymi utworzyła dla nawigatorów i mechaników trwające 5 lat studia zaoczne, na które przyjmowano rybaków o długoletniej praktyce, lecz nie posiadających średniego wykształcenia. W latach istnienia Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego nastąpiły liczne zmiany na stanowiskach kierowniczych. W październiku 1961 roku przeszedł do pracy w PŻM w Szczecinie zaśluzony dla Szkoły kpt. ż.w. Henryk Borakowski, a jego miejsce zajął inż. Tadeusz Wielochowski - kierownik Szkoły Rybaków Dalekomorskich przy Państwowym Centrum Wychowania Morskiego w latach 1946-1949. Przywrócono również stanowisko zastępcy dyrektora do spraw pedagogicznych, które do września 1962 roku piastował Marian Bakota, a następnie mgr Bolesław Żaluski. Zastępcą dyrektora do spraw administracyjnych został mianowany Bolesław Malinowski, a po roku zastąpił go mgr Franciszek Wierzbicki - dotychczasowy intendent statku szkolnego „Jan Turlejski”. Kierownikiem wydziału nawigacyjnego został kmdr ppor. Aleksander Walczak, a od 1966 roku zastąpił go kpt. ż.w. Roman Watras. Szkoła zatrudniała wówczas liczną kadrę pracowników pedagogicznych i personelu pomocniczego. W latach sześćdziesiątych, kiedy stan uczniów przekraczał 300 słuchaczy (np. w 1965 było ich 348) - na pełnym etacie pracowało w Szkole 127 osób, w tym 35 nauczycieli i instruktorów, 7 wychowawców, 21 pracowników administracji, 24 pracowników fizycznych i 40 członków załóg statków szkolnych. Tak pomyślnie przebiegający rozwój Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego jako samodzielnej placówki kształcącej kadrę oficerską dla polskiego rybołówstwa morskiego i dalekomorskiego został „zastopowany” decyzją ówczesnego ministra żeglugi z dnia 16 grudnia 1967 roku, w wyniku której Szkołę przyłączono do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, a następnie w roku 1969 - w wyniku przekształcenia Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i w Szczecinie w Wyższe Szkoły Morskie - dotychczasowe centrum kształcenia oficerskich kadr rybackich, mieszczące się dotąd w Gdyni, zostało przeniesione do Szczecina i przejęte przez tamtejszą Wyższą Szkołę Morską.

W ciągu 22 lat swego istnienia, przedstawione tu w bardzo dużym skrócie szkoły rybackie wykształciły w latach 1946-1968 prawie 1300 oficerów, w pełni zasługując na miano „kolebki” polskiego rybołówstwa morskiego. Dzięki absolwentom tych szkół nasze dynamicznie rozwijające się po drugiej wojnie światowej rybołówstwo dalekomorskie uzyskało dobrze przygotowaną pod względem fachowym kadrę, zdolną do eksploatacji łowisk całego świata. Osiągnięcie w roku 1975 rekordowych w historii polskiego rybołówstwa morskiego połowów w wysokości 800 tys. ton było możliwe przede wszystkim dzięki tej właśnie kadry.

Charakteryzując nasze powojenne szkolnictwo rybackie nie można nie wspomnieć choć w kilku słowach o roli, jaką odegrał na tej niwie statek szkolny „Jan Turlejski”, przez którego pokład przewinęły się wszystkie roczniki poszczególnych szkół rybackich. Statek ten w latach 1954-1972 odbył 150 rejsów i zawiązał z wizytami kurtuazyjnymi do 50 portów Europy i Afryki, pełniąc zaszczytną rolę „ambasadora” pol-

Absolwenci-oficerowie szkół rybackich w Gdyni w latach 1949-1968

Nazwa szkoły	Razem	Wydziały		
		Nawigacyjny	Mechaniczny	Elektryczny
Państwowa Szkoła Rybaków Morskich i Technikum Rybołówstwa Morskiego 1949-1953	276	165	111	-
Szkoła Rybołówstwa Morskiego 1953-1959	267	158	109	-
Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego 1959-1968	677	327	283	67
Ogółem	1220	650	503	67

Dane udostępnione przez doc. kpt. ż.w. Rocha Kokota

skiego rybołówstwa, o czym autor mógł się osobiście przekonać, uczestnicząc w kilku jego rejsach, w tym również w zwiadowczej wyprawie na łowiska zachodniej Afryki (Maroko, Mauretania). Eksploatacja tego statku stanowi piękną kartę w historii naszego powojennego szkolnictwa morskiego, która jak dotąd nie znalazła właściwego odbicia w literaturze czy filmie. Oczywiście, nie byłoby tej pięknej karty i wielu historycznych wydarzeń związanych z tym statkiem, gdyby nie niezwykła osobowość jego komendanta - pierwszego polskiego kapitana żegluga wielkiej rybołówstwa morskiego Wiktora Gorzadka, człowieka niezwykle popularnego i ukochanego przez młodzież, który statkiem tym dowodził przez około 24 lat, tj. od maja 1954 roku aż do końca 1978 roku, kiedy to w wieku 70 lat przeszedł na zasłużony odpoczynek. Kapitan ż.w. r.m. Wiktor Gorzadek odszedł na wieczną wachtę 11 lipca 1988 roku i spoczywa w Alei Zasłużonych na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni.



Budynek Szkoły Rybołówstwa Morskiego w latach pięćdziesiątych
 fot. Henryk Kabat

DANIEL DUDA

WITOLD POINC (1908-1982) KAPITAN PORTU GDAŃSK, WICEDYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

Witold Poinc urodził się 2 maja 1908 roku w Skarżysku-Kamiennym. W 1930 roku ukończył Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Pracę na morzu rozpoczął w stopniu marynarza na statkach Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. W roku 1934 ukończył kurs radiotelegrafisty i w latach 1935-1938 pływał na statkach Żegluga Polskiej w charakterze II, potem I oficera i jednocześnie radiotelegrafisty. Dyplom kapitana żegluga wielkiej otrzymał w 1938 roku. Od czerwca do sierpnia 1939 roku był pilotem portowym w Gdyni.

W czasie wojny walczył w obronie Gdyni i Oksywia, za co odznaczono go Krzyżem Walecznych. W latach 1940-1945 przebywał w niewoli niemieckiej.

Pierwszą pracę w wyzwolonej Polsce kpt. W. Poinc podjął w wydziale holowniczo-ratowniczym „Gdynia-Ameryka Line”, na stanowisku zastępcy kierownika do spraw technicznych.

W styczniu 1951 roku powstało PRO, którego kapitan Poinc został dyrektorem technicznym. Stał przed wielkim i trudnym zadaniem - trzeba było oczyścić port z zatopionych w nim wraków.

Opierając się na doświadczeniach radzieckich i duńskich opracowano polską metodę wydobywania statków, w czym kpt. Poinc miał duży udział i otrzymał dwie nagrody państwowe II stopnia. Indywidualną - za zastosowanie po raz pierwszy w Polsce metody wydobywania wraków za pomocą pontonów cylindrowych. Tę właśnie metodę zastosował kapitan podczas kierowania akcją wydobywania z dna portu gdyńskiego pancernika „Gneisenau”, co stanowiło jedno z największych osiągnięć naszego ratownictwa. Nagrodę zespołową otrzymał w roku następnym - za nową metodę odmulania statków na dużej głębokości. Niemal każda akcja wydobywania wraków z dna morskiego przynosiła światową sławę młodemu przedsiębiorstwu ratowniczemu.

W okresie, gdy kpt. W. Poinc był dyrektorem technicznym PRO, wydobytych zostało pod jego kierunkiem ponad 200 wraków, z których 27 po odbudowaniu zasililo flotę Polskiej Marynarki Handlowej i flotę techniczną. Ponadto w tym okresie odstawiono do polskich hut ponad 200 tys. ton złomu.

1 stycznia 1958 roku Witold Poinc został przeniesiony do Gdańskiego Urzędu Morskiego i objął Kapitanat Portu Gdańsk. W ciągu 10 lat nieprzerwanej pracy na tym stanowisku wykazał wiele inicjatyw w modernizacji portu gdańskiego. W wyniku wielu prac inwestycyjnych i pozainwestycyjnych przystosował port do przyjmowania statków o nośności do 30 tys. ton (przedtem wchodzić do niego mogły tylko 10-tysięczniki). Inicjował wiele ważnych prac, jak ścięcie stożka

Zakrętu Pięciu Gwizdków, przesunięcie nabrzeża Obrońców Westerplatte oraz budowę nabrzeża XX-lecia PRL i nabrzeża pontonowego.

Pełniąc swe obowiązki zawodowe, był kapitan Poinc jednocześnie zasłużonym racjonalizatorem, mającym na swym koncie trzynaście usprawnień i udoskonalen technicznych, których dokonał w latach 1950-1952.

Z dniem 1 stycznia 1958 roku W. Poinc został przeniesiony na stanowisko wicedyrektora Gdańskiego Urzędu Morskiego do spraw awaryjności we flocie i pełnił tę funkcję do 1973 roku, tzn. do momentu przejścia na emeryturę. Przez cały okres zawodowej pracy był jednocześnie doradcą PRO i konsultował każdą poważniejszą akcję ratowniczą.

Oprócz działalności zawodowej ważne miejsce w życiu kapitana zajmowała działalność społeczna i praca dydaktyczna. W latach 1947-1957 był ławnikiem przy Izbie Morskiej w Gdyni. W latach 1948-1951 był delegatem województwa gdańskiego na kolejnych Kongresach Obrońców Pokoju. W latach 1956-1958 był radnym Wojewódzkiej Rady Narodowej. W latach 1955-1973 pełnił funkcję członka Komisji Morskiej i Wodnej Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, będąc także przewodniczącym Zespołu do spraw Żegluga tej Komisji.

W latach 1950-1961 przewodniczył Komisji Dyscyplinarnej przy Gdańskim Urzędzie Morskim, zaś w latach 1958-1967 był społecznym delegatem Ministra Żegluga przy Odwoławczej Izbie Morskiej w Gdyni.

Udział kpt. W. Poinca w rozwoju polskiej gospodarki morskiej, to także praca dydaktyczna. W latach 1963-1966 współpracował z Państwową Szkołą Morską w Gdyni, wykładając „wiedzę morską” oraz „ratownictwo morskie”, ponadto był autorem programów nauczania tych dwóch przedmiotów.

W momencie przekształcenia PSM w Wyższą Szkołę Morską uczestniczył w pracach Międzyresortowej Komisji Programowej, opracowując jednocześnie założenia powołania Wyższej Szkoły Morskiej. Z dużym zaangażowaniem brał udział w profilowaniu Wydziału Nawigacyjnego, uczestnicząc także w pracach Rady tegoż Wydziału.

W latach 1962-1973 był przewodniczącym Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na oficerów PMH, do 1971 r. rokrocznie członkiem Komisji Egzaminacyjnej dla słuchaczy PSM i WSM w Gdyni. Był też ławnikiem Odwoławczej Izby Morskiej w Gdyni.

Za swoje zaangażowanie w sprawy szkolnictwa i gospodarki morskiej był wielokrotnie odznaczany, m.in. najwyższymi odznaczeniami państwowymi: Orderem Sztandaru Pracy I i II klasy, Krzyżem Kawalerskim i Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Kapitan Witold Poinc zmarł 18 września 1982 roku w Gdyni.

WSPOMNIENIA Z DZIAŁALNOŚCI W LIDZE MORSKIEJ

Po ukończeniu szkoły powszechnej wstąpiłem do Państwowego Seminarium Nauczycielskiego w Chełmie Lubelskim, aby nie być na utrzymaniu rodziców i szybko znaleźć pracę. Tam zapisałem się 10 września 1930 roku do drużyny harcerskiej im. księcia Józefa Poniatowskiego.

Miałem ogromne zamiłowanie do wody, ciągnęło mnie na morze, ale drużyny wodnej niestety nie było. Aby nauczyć się pływać, musiałem chodzić 3 km do mostu na rzece Udał, gdzie rozlewisko było na tyle głębokie, że woda sięgała powyżej pasa. Pływałem początkowo z pływakami z sitowia na rękach.

W 1933 roku, po ukończeniu seminarium i rozpoczęciu pracy nauczycielskiej w szkole powszechnej w Puławach, gdzie była Wisła, a więc i harcerskie drużyny wodne, mogłem rozwinąć swoje wodniackie zamiłowania. Opiekował się mną ówczesny hufcowy dh Henryk Zganiacz - zamiłowany i doświadczony żeglarz. Zaczęłem sam prowadzić harcerską drużynę wodną im. K. Arciszewskiego. Nawiązałem współpracę z kołem Ligi Morskiej i Kolonialnej w gimnazjum puławskim im. księcia Adama Czartoryskiego. Na sprzęcie udostępnionym przez 2. batalion saperów kaniowskich prowadziłem zajęcia na Wiśle dla dwóch zespołów młodzieży - ligowców i harcerzy. W pierwszym etapie pływanie „na pływ” na saperskich pływokach, a następnie wiosłowanie na nich. W drugim - pływanie na kajakach z kuratorskiego ośrodka wodnego nad Wisłą, a następnie zapoznanie z żeglarstwem na żagłowniach ośrodka harcerskiego pod kierownictwem druha Romualda Orzanowskiego.

W następnym roku zorganizowałem samodzielnie szkoleniowy obóz wodny nad Wisłą, w lesie obok Góry Puławskiej. Sprzęt otrzymałem od saperów i z ośrodka lubelskiego kuratorium.

W 1935 roku zorganizowałem dla ligowców i harcerzy spływ kajakowy Wisłą z Puław do Gdyni. Zakończenie spływu odbyło się podczas Święta Morza, w którym braliśmy udział. Zwiedziliśmy port morski w Gdyni, hulk ORP „Bałtyk”, ss. „Toruń”, ss. „Kraków” i jeden z okrętów bojowych Marynarki Wojennej.

Oglądaliśmy parady morską jednostek wojennych, a wieczorem pokaz rakiet i ogni sztucznych. Przeżycia były bardzo radosne, głębokie i niezapomniane. Mieliśmy także możność zobaczenia pełnomorskiego jachtu - „Carmen” doktora Czarnowskiego. Byliśmy pełni dumy z nowego polskiego portu i naszej floty.

W następnym roku szkolnym w szkole powszechnej w Irenie (dziś część miasta Dęblin), prowadziłem wodną drużynę harcerzy, korzystając z przystani i sprzętu Lotniczego Ośrodka Wodnego przy ujściu Wieprza do Wisły. Pomógł mi to załatwić płk. Stanisław Dąbek, wówczas dowódca 15 pp „Wilków”, a równocześnie wielki przyjaciel harcerzy, który w młodości sam był nauczycielem.

Z Ireny zostałem powołany do odbycia służby wojskowej w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty. Po jej ukończeniu wróciłem do pracy nauczycielskiej i harcerskiej. W 1936 roku zostałem mianowany pilotem, tj. zwierzchnikiem drużyn wodnych Lubelskiej Chorągwi Harcerzy ZHP. Obowiązki przejąłem od druha Orzanowskiego.

Po kursie żeglarskim w HOM w Jastarni zdobyłem stopień żeglarza, a w roku następnym żeglarza morskiego. Mając już pełne kwalifikacje prowadziłem kursy na stopień wioslarza i żeglarza wg regulaminu stopni ZHP.

W 1937 roku zostałem wytypowany na rejs „Zawisza Czarnym” na jamboree w Vogelsang w Holandii. Trasa wiodła od Gdyni przez Kopenhagę i Amsterdam do Calais. Na jamboree widziałem założyciela skautingu - gen. Baden-Powella. Zwiedzałem Międzynarodową Wystawę w Paryżu. Byłem pełen ciekawych przeżyć z rejsu i niezapomnianych wrażeń ze zwiedzanych miast. Najbardziej utkwiły mi w pamięci: Muzeum Kolonialne w Amsterdamie oraz afrykańska wioska wraz z jej mieszkańcami na wystawie w Paryżu.

W 1938 roku otrzymałem Medal XV-lecia Odzyskania Dostępu do Morza przyznany przez Zarząd Główny LMiK za pracę w dziedzinie spraw morskich i żeglugi śródlądowej. W tymże roku oraz następnym byłem instruktorem na letnich kursach szalupowych i jachtowych organizowanych przez ZHP.

W 1939 roku walczyłem na froncie jako dowódca plutonu w 15 pp. Zmobilizowano mnie w Dęblinie w stopniu podporucznika. Stamtąd wyjechałem pod Wieluń. W czasie walk cudem uniknąłem śmierci podczas bombardowania lotniczego (zostałem tylko żywcem zasypany i częściowo straciłem słuch), a po raz drugi uniknąłem jej z rąk nacjonalistów ukraińskich tylko dzięki znajomości podstaw ich języka. Było to w rejonie Rawy Ruskiej.

Kampanię zakończyłem w stopniu porucznika. Wróciłem po wielu przygodach do Ireny.

W czasie okupacji działałem w Szarych Szeregach w wywiadzie (lotnisko, twierdza, węzeł kolejowy), a po wyspie w Lublinie w ZWZ, a następnie AK - ostatnio jako zastępca komendanta Podrejonu Dęblin. Prowadziłem także tajne nauczanie.

W końcu sierpnia 1944 roku zostałem zmobilizowany w stopniu porucznika (w listopadzie awansowany do stopnia kapitana) i skierowany do Wydziału Mobilizacji i Formowania Sztabu Głównego WP w Lublinie. Tam odnalazł mnie szef sztabu Batalionu Morskiego i za zgodą mego przełożonego mjr Bogađenki spowodował przeniesienie do siebie - na Majdanek. Mój pobyt w Batalionie Morskim trwał kilka dni. Zgoda na przeniesienie została anulowana i wróciłem do Sztabu Głównego.

Wszystkie kierownicze stanowiska obsadzone były przez oficerów radzieckich. Porozumiewano się w języku rosyjskim. Z przypomnieniem go sobie nie miałem trudności. W czasie pierwszej wojny światowej wraz z rodzicami zostałem przymusowo ewakuowany do Syberii Zachodniej - do wsi Siedelnikowo, około 180 wiorst na wschód od Omska. W domu mówiliśmy po polsku, ale jako kilkuletni chłopiec bawiąc się z rówieśnikami - Rosjanami szybko nauczyłem się mówić po rosyjsku. Do dziś pamiętam serdeczność Sybiraków, ich gospodarczą samowystarczalność (mieli wszystko co dawała tajga, wody, łąki, pola, a zaopatrywali się jedynie w proch, herbatę i cukier) oraz widoczny dostatek. Także ostateczne zimy nie przerażały nas. Mimo niskich temperatur i grubej warstwy śniegu, było przeważnie słonecznie i bezwietrznie.

Język rosyjski opanowałem szybko. Zostałem jednak półanalfabetą - nie umiałem pisać, a czytać dopiero zaczynałem się uczyć.

Po 1920 roku wróciliśmy do Polski. Dawna, bogata Syberia nie istniała. Droga była długa - trwała ponad 2 miesiące i była trudna pod każdym względem. Najpierw rozstawnymi końmi jechaliśmy do Omska. Tam załadowano nas do towarowych wagonów i z długimi postojami jechaliśmy przez Ufę, Charków do Polski. Panował głód. Ludzie jedli „chleb” z mielonych żołądź i gliny. Dzieciom pomagały paczki Czerwonego Krzyża, ale i tak przyjechały, wyglądając jak szkielety. Ojciec dostał posadę nauczyciela na Lubelszczyźnie. Zaczęłem chodzić do polskiej szkoły. Rosyjski uległ zapomnieniu.

W wojsku szybko zacząłem mówić w tym języku z prawidłowym akcentem, ale jeżeli dostawałem jakąś notatkę odręcznie nie mogłem jej odczytać. Rosjanie nie dowierzali, że posługując się dobrze mową rosyjską, nie umiałem pisać, a czytałem tylko druk i to z wielkim trudem.

Właściwa praca sztabowa, wg zwyczajów radzieckich, zaczynała się późnym wieczorem i trwała część nocy, często do rana. W dzień miałem dużo luzu. Zgłosiłem się do reaktywowanego Zarządu Głównego Ligi Morskiej w Lublinie w celu nawiązania współpracy. Prezesem ZGLM był poseł Żołna-Manugiewicz a sekretarzem generalnym były konsul Z. Ziemiński. Poznałem tam Stanisława Erecińskiego - jachtsmena z YKP

oraz doktora W. Arasimowicza. Otrzymali oni zadanie zorganizowania młodzieży zainteresowanej pracą na morzu - w Hufcu Morskim LM. Wszyscy byliśmy przekonani, że młodzież ta po odpowiednim przeszkoleniu zostanie skierowana do zawodów morskich.

Jednocześnie została utworzona Morska Grupa Operacyjna. W jej skład weszli: inż. Szymborski, kmr K. Garnuszewski, kpt. K. Maciejewicz (były komendant „Daru Pomorza”), W. Cięglewicz (MIR), Hryniewiecki (MIR), inż. Lempicki, dr W. Arasimowicz, kpt. H. Piątkowski, J. Grubecki, S. Ereciński, J. Skwarek, P. Salowanowicz, S. Kiedrzyński. Grupa ta zorganizowała pierwszy po wojnie Kurs Wiedzy Żeglarskiej w Lublinie.

Mimo wielokrotnie składanych raportów o zwolnienie mnie z wojska, mimo rozkazu Naczelnego Dowództwa WP o zwolnieniu wszystkich nauczycieli, nie zwalniano mnie. Widocznie Żołna-Manugiewicz miał duże wpływy w Departamencie Personalnym WP (gen. Zawadzki), bo nagle zostałem odkomenderowany do dyspozycji Hufca Morskiego Ligi Morskiej na stanowisko zastępcy komendanta do spraw przysposobienia wojskowego i marynarskiego, a następnie na identyczny etat do Centralnego Ośrodka Wodnego Ligi Morskiej w Łuczanie (dziś Giżycko). Myślałem, iż mianowany komendantem Hufca Morskiego, a potem COW - Stanisław Ereciński, nie mając przeszkolenia wojskowego, wyjednał ten przydział dla mnie. Wyjechaliśmy koleją do Olsztyna, gdzie otrzymaliśmy instrukcję działania od Pełnomocnika Rządu na Warmię i Mazury gen. Jakuba Prawina. Obejmowała ona organizację ośrodka wg regulaminu wojskowego, polecenie przysposobienia wojskowego i marynarskiego (jachtów, motorówek i statków śródlądowych) oraz zajęcie stoczni wraz z maszynami i materiałami. Miałem prowadzić systematyczne szkolenie wojskowe, łącznie ze strzelaniem oraz przysposobienie marynarskie. Należało także umożliwić uzupełnienie wykształcenia w zakresie gimnazjum. Mieliśmy także zebrać porzuconą broń, zalegalizować potrzebną na uzbrojenie załogi (kbk) i kadry (broń krótka), a resztę zewidencjonować i zmagazynować. Polecenie obejmowało także amunicję, granaty i broń ciężką. Po wyładowaniu się w Łuczanie poszliśmy do wyznaczonego nam budynku nad Kanałem Łuczanskim (potem w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych siedziba Żegluga Mazurskiej, a później PTTK). Był on zaniedbany i zanieczyszczony, pozbawiony całkowicie wyposażenia. Zgłosiliśmy się do Urzędu Bezpieczeństwa w sprawie uzbrojenia komendy i uczestników oraz do burmistrza, aby załatwić zaopatrzenie żywnościowe.

Komendę Ośrodka stanowili:

komendant - Stanisław Ereciński

zastępca komendanta - Henryk Piątkowski

dowódca załogi - Tadeusz Wolbek

kapitan portu - Bubiak

kwatremistrz - żona komendanta

sekretarka - pani Zosia

sanitariuszka - Aurelia Piątkowska (moja żona, po kursie sanitarnym AK)

lekarz - dr Płatakis (ze szpitala miejskiego)

Funkcję bosmana pełnił wybrany przez załogę Franciszek Suski - solidny i zdyscyplinowany.

Zbrojmistrzem był, posiadający „złote ręce”, Rudek.

Etatowego kucharza nie mieliśmy. Wystawiano go z wachty służbowej. Posiłki były jednakowe dla załogi i komendy. Zaopatrzenie żywnościowe otrzymywaliśmy od Zarządu Głównego Ligi Morskiej i burmistrza - głównie dostawy UNRA. Wyposażenie kuchenne i kwatremistrzowskie też z tego źródła. Wyżywienie było skąpe i monotonne. Uzupełnialiśmy je przez dostawy kartofli z okolicznych wsi, połowy ryb, a nawet hodowlę własnej krowy. Często funkcję zaopatrzeniowca pełnił z powodzeniem kadrysta Władysław Kwaśniewski.

Żałoga ośrodka została podzielona na 3 wachty, które tworzyły pluton. Zabraliśmy się do porządkowania ośrodka i jego otoczenia. Komenda ulokowała się na parterze budynku, a załoga na poddaszu. Ośrodek był ogrodzony. Przy bramie założono szlaban, a kiosk przerobiliśmy na wartownię. Wachta służbowa pełniła służbę wartowniczą i kuchenną oraz wystawiała łącznika. Początkowo był jeden posterunek (brama i część kanału w granicach ośrodka). Później musieliśmy wystawić drugi w stoczni, aby ochronić ją przed szabrow-

nikami. Żałoga uzbrojona została w karabiny, a komenda otrzymała broń krótką. Po zakończeniu porządkowania ośrodka postawiliśmy maszt, na którym powiewała polska bandera (wokół byli jeszcze głównie Niemcy, a z drugiej strony kanału, w obecnym ośrodku LOK stacjonował oddział Armii Czerwonej). Zbiórki załogi odbywały się na placu przed masztem, a wyjątkowo w holu budynku.

Po pewnym czasie, w wyniku naszych starań, dostaliśmy dwa dwupiętrowe budynki za torami kolejowymi, koło mostu kolejowego (dziś ul. Kolejowa). Były zdewastowane i brudne. Porządkowanie ich stwarzało niebezpieczeństwo wybuchu. Znaleźliśmy kilka min, które udało się rozbroić.

Odzyskane jachty stały na Kanałe Łuczanskim obok ośrodka. Tam zacumowaliśmy też 2 statki żegluga pasażerskiej przekazane przez Rosjan. Były z tym jednak kłopoty. Najpierw w czasie „opijania” transakcji, bez czego nie mogło się obyć, a przecież ani ja, ani Ereciński nie piliśmy wódki. Na szczęście Rosjanie byli w zasadzie mocno pijani zawsze, więc nie zwracali uwagi na markujących picie. Gorzej, że następnego dnia uzbrojeni żołnierze usiłowali przeholować statki znowu na radziecką stronę kanału. Trzeba było od nowa pertraktować i od nowa organizować nowe butelki samogonu i to w ilości niemałej, bo pili szklankami. Sytuacja powtarzała się kilka razy. W końcu nasz stan posiadania ustalił się. Mieliśmy 7 jachtów różnego typu, motorówkę oraz 2 statki. Natomiast broni i amunicji w twierdzy Boyen znaleźliśmy sporo. Zdarzały się działka ppnc, panzerfausty, karabiny maszynowe MG oraz karabiny, pistolety i ogromne ilości amunicji, w większości karabinowej, także granaty ręczne i ppnc., petardy itp. Broń i amunicję ewidencjonowaliśmy i składaliśmy w magazynach. Były one prowizoryczne i odetchnęliśmy z ulgą, gdy po kilku naszych interwencjach w UB przysłano samochody i wywieziono niebezpieczny ładunek do Olsztyna. Stało się tak dlatego, bo w promieniu kilkudziesięciu kilometrów polskiej jednostki wojskowej nie było.

Ruszyły systematyczne zajęcia wojskowe w ośrodku: nauka o broni, regulaminy, musztra, strzelanie, czyszczenie i konserwacja broni. Strzelanie odbywało się w twierdzy, a przygotowania do strzelania na placu apelowym. Odbywały się też teoretyczne zajęcia z żeglarstwa, a następnie pływanie na Jeziorze Niegocin. Mając do dyspozycji samochód z ZGLM penetrowaliśmy brzegi ciągu jezior od Węgorzewa do Pisu, zwłaszcza Jezioro Śniardwy. Uznaliśmy za konieczne założenie placówki w Mikołajkach. Później przenieśliśmy ją na Niedźwiedzi Róg koło Głódowa.

W zasadzie nie było trudności z młodzieżową załogą. Byli zdyscyplinowani, przykładali się do pracy i szkolenia zarówno wojskowego, jak i żeglarskiego. Grupa była niewielka, liczyła około 35 osób. Żałoga żyła się bardzo, mimo uciążliwości prymitywnych warunków bytowania, a zwłaszcza ciągłego niedojadania. Kiedy dary z UNRA skończyły się, zaczęła się prawdziwa głódówka. Nawet kartofle trzeba było zdobywać w okolicznych wsiach. Do kraszenia ich oraz własnoręcznie produkowanych klusek, używaliśmy resztek tłuszczu, który pozostał w instalacjach spalanej fabryki margaryny. Był on wprawdzie zjełczały, ale był. Mieliśmy także niebezpieczny incydent. Kapitan portu Bubiak, pełniąc służbę oficera dyżurnego, zaprosił do siebie funkcjonariusza UB. Popijając wódkę, zorganizowali sobie zawody, strzelając przez okno pokoju w ośrodku do znaku żeglugowego z drugiej strony kanału. Nieopodal znajdował się pododdział żołnierzy Armii Czerwonej zakwaterowanych na terenie obecnego ośrodka LOK. Pech chciał, że jeden z pocisków trafił w pierś żołnierza. Wkrótce tyraliera kolegów otoczyła budynek z bronią gotową do strzału.

Ściągnięto mnie z mieszkania za torami (Erecińskiego nie było) i zatrzymano do wyjaśnienia. Okazało się, że fatalny strzał oddał Bubiak. Rosjanie aresztowali go razem z funkcjonariuszem UB i przekazali natychmiast do NKWD. Sprawcy groziła śmierć bądź długoletnie więzienie. Jednakże służby specjalne chyba się jakoś dogadały, bo obu Polaków po tygodniu zwolniono.

Zbliżył się wrzesień i po moich rozmowach z dyrektorem gimnazjum - panem Wacławem Pochwałowskim wszystkie wachty poza służbą rozpoczęły naukę w celu uzupełnienia edukacji ogólnej. Ja sam zacząłem pracować w gimnazjum i liceum pedagogicznym jako kontraktowy nauczyciel wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego. Miałem w ten sposób stały nadzór nad załogą oraz pobory, których nie otrzymałem dotychczas ani z wojska, ani z Ligi Morskiej.

Zbliżała się zima. Nie mieliśmy żywności ale otrzymywaliśmy węgiel. Stało się tak dlatego, że w załodze był syn jednego z dyrektorów PKP. Mimo trudnych warunków bytowych, załoga uczyła się pilnie, pomagając sobie wzajemnie, zwłaszcza przy uzupełnianiu lekcji (podręczników nie było, a co 3 dzień wypadła służba).

Święta Bożego Narodzenia spędziliśmy razem, jak jedna wielka rodzina. Podczas Wigilii był przyjacielski nastrój, choinka, opłatek, barszcz i śledzie. Następnego dnia jedliśmy mięso, które udało się „kupić” za samogon od Rosjan. Na Sylwestra zorganizowaliśmy Bał Morski w sali gimnastycznej gimnazjum. Pomieszczenie zostało udekorowania sieciami i srebrnymi rybami z cynfolii (nawiązanie do herbu Łuczan).

Zaproszenia z elementami morskimi wykonano w ośrodku, Kotyliony takie ozdobione były morskimi stworami, głowami piratów itp. Do tańca grała strażacka orkiestra. W przerwach wszyscy śpiewali morskie piosenki. Beztroska zabawa została nagle przerwana na rozkaz komendanta ośrodka. S. Ereciński zakomunikował wszystkim, że UB powiadomiło go, że przez miasto przedziera się grupa Wehrwolu. Proszą o pomoc w jej likwidacji. Komendant wyznaczył mnie, aby z ochotnikami z naszego ośrodka zorganizować zasadzkę. Sam zostałem na balu i dbałem, aby zabawa trwała dalej. Po pobraniu broni w ośrodku i otrzymaniu instrukcji w UB, zajęliśmy stanowiska bojowe na skraju miasta. Nad ranem okazało się, że Niemcy albo obeszlą po cichu nasze ugrupowanie, albo nie dotarli tu wcale.

Zbliżał się koniec roku szkolnego 1945/1946 i nasza młodzież dobrze się spisała. Wszyscy z dobrymi wynikami kończyli roczną naukę. Nadchodzący Dni Morza. Wykonaliśmy plakaty zapraszające do pływania na naszych jachtach wszystkich chętnych. Odwieczna trasa wiodła od wylotu kanału na Wyspę Miłości (Francuska Wyspa, Grajewska Kępa). Zgłosiło się dużo ludzi. Często całe rodziny z dziećmi. Pogoda była piękna, wiał słaby wiatr. Wszyscy chcieli dopłynąć na piknik na wyspę. Tego tragicznego dnia nie było mnie w ośrodku. Niemniej samo wydarzenie pamiętam. Nastąpiło nagle pogorszenie pogody. Wyciągnięty z rezerwy, wobec dużej frekwencji gości, jacht (przewożono za opłatą) znajdujący się w złym stanie technicznym, przewrócił się. Sternik ratując pasażerów, w tym dzieci, z powodu wycieńczenia i niedostatecznej ilości środków ratunkowych utonął. Wypadek wstrząsnął wszystkimi. Żałoba okryła ośrodek.

Dostałem wiadomość od druha Michałowskiego, który wrócił z oflagu, że Ministerstwo Żegluga powierzyło mu organizację Państwowego

Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni. Wobec tego, że od początku chciałem pracować w szkolnictwie morskim i mieszkać na wybrzeżu, a z wojska zostałem już zwolniony w maju, zgłosiłem się. Mogłem zabrać ze sobą grupę młodzieży z ośrodka, która po ukończeniu gimnazjum stanęła przed pytaniem - co dalej? Większość chciała pracować na morzu. Po zdaniu obowiązków w ośrodku, załadowałem się wraz z przydzielonymi mi meblami na przysłany samochód ciężarowy i ruszyłem do Gdyni. Grupa młodzieży wraz z żoną i starszym synem Tadeuszem jechała pociągami. Jechałem z wieloma trudnościami (m.in. przez zatopione całkowicie przez Niemców Żuławy) i przez wypalony Gdańsk dotarłem do Domu Żeglarza w Gdyni, gdzie organizowano PCWM. Poza znanym mi z żeglarstwa harcerskiego dyr. Michałowskim, spotkałem tam: Stanisława Ludwiga, Franciszka Wierzbickiego, Edmunda Jankowskiego, Jerzego Micińskiego, Janusza Wawrykiewicza, Stanisława Woźniaka. Stanisław Ludwig opracował programy kursów i szkół PCWM, Franciszek Wierzbicki prowadził sprawy finansowe, Jerzy Miciński redagował „Żeglarza”, a ja zostałem kierownikiem ośrodka Szkoły Jungów PCWN. Przybyła z Łuczan młodzież przebywała w PCWM krótko. Ci, którzy ukończyli gimnazjum, poszli do Szkoły Morskiej bądź do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Wielu z nich, to obecnie emerytowani kapitanowie PMH lub emerytowani oficerowie Marynarki Wojennej. Z kilkoma z nich utrzymuję kontakt osobisty. Myśliśmy o zorganizowaniu II Zjazdu Kadry Morskiej LM. Pierwszy zjazd odbył się we wrześniu 1956 roku w Łuczanach (Giżycku), w ówczesnym budynku LPŻ, dzięki zabiegom „Łuczanina” p. R. Dereckiego. Głównym organizatorem spotkania był p. Władysław Kwaśniewski z Gdyni. Wprawdzie zebrała się nieliczna, ok. 15-osobowa grupa „kadrystów”, a z komendy byłem tylko ja, moja małżonka i „kapitanek” - mój syn Tadeusz urodzony 29.03.1946 w Łuczanach oraz p. Tadeusz Wolbek, ale atmosfera była bardzo miła. Długo w noc ciągnęły się wspomnienia. Obejrzelśmy budynek naszego ośrodka, zajęty ówczesnie przez Żeglugę Mazurską oraz odbyliśmy rejs statkiem po jeziorach.

Na zakończenie odśpiewaliśmy piosenkę ułożoną w 1945 roku przez p. Antoniego Narewskiego:

„W naszych Łuczanach uzyskasz zdrowie
Na długie lata, na wieczny czas
Bo wiesz to dobrze, każdy Ci powie
Że z naszych Łuczan nikt nie ruszy nas”.

ANDRZEJ KAPROŃ

LIGA MORSKA I KOLONIALNA NA LUBELSZCZYZNIE W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

Sprawy morskie wywołują duże zainteresowanie społeczeństwa polskiego, ale badania nad działalnością Ligi Morskiej i Kolonialnej są dość zaniedbane. O szersze zaprezentowanie tej masowej organizacji społecznej, z pozycji Zarządu Głównego, pokusił się jak dotąd jedynie T. Białas¹⁾. Ograniczone możliwości wydawnicze nie pozwoliły mu jednak na dogłębne przeanalizowanie działalności terenowych organów LMiK. Podstawowym źródłem informacji o działalności Ligi na Lubelszczyźnie pozostają schematycznie opracowane „Sprawozdania Okręgu Lubelskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Lublinie”, wydawane od 1933 roku. Niestety, tylko w minimalnym stopniu uzupełniają je nieliczne materiały archiwalne będące w posiadaniu Archiwum Państwowego w Lublinie (APL). Tak więc, mało znane są nadal dzieje Ligi na Lubelszczyźnie, gdzie pomimo oddalenia od Wybrzeża, prężnie funkcjonowały bardzo liczne placówki tej organizacji.

Inicjatorem ruchu ligowego na Lubelszczyźnie był wielki miłośnik spraw morskich Edmund Znatowicz, dyrektor Cukrowni „Milejów”. Znatowicz, zafascynowany programem Towarzystwa „Liga Żegluga Polskiej”, w lutym 1920 r. namówił kilku współpracowników, a zarazem podwładnych do rozpoczęcia starań o powołanie do życia w Milejowie przy Cukrowni - Oddziału Ligi Żegluga Polskiej. Aby skutecznie działania wybrano Komitet Organizacyjny, na którego czele stanęli E. Znatowicz i Włodzisław Popławski. Oddział Ligi Żegluga Polskiej w Milejowie powołano na zebraniu organizacyjnym, które odbyło się wieczorem 1 kwietnia w kantorze Cukrowni „Milejów”. Założycielami Oddziału byli: W. Popławski, E. Znatowicz, Mieczysław Różański, Teofil Ciświcki, Aleksander Konarski, Bolesław Dalmaczyński, Antoni Pruszczyński, Witold Rojewski, Włodzimierz Stagiński, Mikołaj Gintowt, Jan Szanecki, Antoni Rostworowski, Józef Drecki i Stanisław

¹⁾ Białas T.: *Liga Morska i Kolonialna 1930-1939*. Gdańsk 1983.

Bokiewicz. Na koniec wybrano Zarząd Tymczasowy w składzie: E. Znatowicz (prezes), W. Popławski, Jan Pożek i Faustyn Markowski²⁾. Niestety, ledwo rozpoczęto działalność statutową, a już trzeba było ją przerwać, gdyż wojna z Rosją bolszewicką przybrała niekorzystny obrót.

Oddział Milejowski wznowił działalność po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej. Ożywienie nastąpiło jednak dopiero w roku 1922; zorganizowano dwie pogadanki i odczyt „O emigracji polskiej do Ameryki” wygłoszony przez ks. Kneblowskiego. Składki przyniosły 120 000 mkp i przeznaczone zostały na stypendium dla jednego ucznia Szkoły Morskiej w Tczewie (drugie równorzędne stypendium ufundowała rodzina Kleniewskich). Do czasu przekształcenia Towarzystwa „Liga Żegluga Polskiej” w Ligę Morską i Rzeczną, tj. do 27 IV 1924 r., Oddział Milejowski wydatnie się rozwinął, a liczba członków wzrosła do 59. W ramach prac statutowych organizowano pokazy filmów morskich dla młodzieży w Lublinie i Milejowie, wspólnie z kółkiem amatorów i Kołem Uczącej się Młodzieży przygotowywano przedstawienia teatralne, zbierano fundusze na kupno statku szkolnego³⁾. Pracę dezorganizowały nieco zmiany w Zarządzie Oddziału; w 1923 r. J. Pożaka i F. Markowskiego zastąpiła Janina Marczakówna, a w maju 1924 r. W. Popławskiego Zygmunt Bąbiński, który został sekretarzem. Specyfiką Oddziału było to, że na czas kampanii cukrowniczej zawieszano działalność.

Lata 1925-1927 to najpomyślniejszy okres w dziejach Oddziału Milejowskiego. Do największych osiągnięć zaliczyć można urządzenie wystawy obrazów przez Koło Marynistów Polskich (II-III 1926 r.), którą zwiedziło około 400 osób, zorganizowanie obchodu „Wianków” połączonego z regatami na Wieprzu w lecie 1926 r. oraz „Wielkiej Zabawy” na błoniach milejowskich w dniu 14 sierpnia 1927 r., na którą złożyły się tańce, zawody sportowe, wycieczki łódkami po Wieprzu, koncerty chórów, pokazy sztucznych ogní. W „Wielkiej Zabawie” uczestniczyło 1261 osób; impreza przyniosła dość znaczny zysk - 1106 zł 96 gr⁴⁾. Do zwykłych działań należało prowadzenie akcji propagandowej poprzez organizowanie odczytów, pokazów filmowych, szerzenie czytelnictwa wydawnictw LMiR, szczególnie miesięcznika „Morze” (w 1926 r. zaprenumerowano 110 egzemplarzy). Ogromnym utrudnieniem w prowadzeniu systematycznej działalności było rozproszenie członków po całym kraju, co bezpośrednio wiązało się z sezonowością pracy w cukrowni. W sierpniu 1927 r. spośród 130 członków na stałe w Milejowie mieszkało tylko 34. Zamieszceni członkowie Oddziału z reguły starali się krzewić idee LMiR w miejscu zamieszkania. Niekiedy podejmowali próby założenia nowych oddziałów. O pierwszych tego typu inicjatywach mamy informacje z 1925 r., kiedy to poczynili starania Aleksander Treliński w Przeworsku i Jan Krotka w Nielewcu, w Hrubieszowskim⁵⁾. Obie próby zakończyły się niepowodzeniem (Oddział w Nielewcu powstał dopiero 9 X 1929 r.). Z kolei Zarząd czynił starania o otwarcie oddziałów we wszystkich większych miastach woj. lubelskiego, a zwłaszcza w Lublinie.

Obowiązki Komitetu Organizacyjnego Oddziału LMiR w Lublinie przyjął na siebie w połowie listopada 1925 r. Zarząd Okręgowego Koła Związku Inwalidów Wojennych Rzeczypospolitej Polskiej i wyznaczył termin (18 listopada) oraz miejsce (lokal własny przy ul. Namiestnikowskiej 7) zebrania organizacyjnego, które odbyło się zgodnie z planem. W trakcie jego trwania oficjalnie utworzono nowy Oddział i wybrano trzyosobowy zarząd tymczasowy. Zarząd i Komisję Rewizyjną powołano na nadzwyczajnym zebraniu walnym z dnia 29

grudnia. Prezesem Oddziału LMiR w Lublinie został Teodor Miller.

Akcja zakładania nowych oddziałów nie przyniosła spodziewanych efektów, gdyż oprócz Oddziału w Lublinie, powstały jeszcze tylko trzy: w Zamościu (30 XII 1925), Puławach (I II 1926) i nieznacznie później w Chełmie. Dostępcie funkcjonowała placówka puławska, co było zasługą inicjatora wszelkich poczyniń Michała Widawskiego, prezesa Bohdana Korsaka i wiceprezesa dra Zenona Wierchowoskiego. Co się tyczy Oddziału Zamojskiego i Chełmskiego, to nie podjęły one szerszej działalności i pod koniec 1928 r. faktycznie przestały istnieć. Oddział w Zamościu odrodził się już 5 lutego 1929 r., lecz pod zupełnie innym kierownictwem (prezesem został dr Józef Czechowicz)⁶⁾.

Oddział LMiR w Lublinie z racji położenia i wielkości (w 1927 r. liczył 208 członków) zdominował życie organizacji na Lubelszczyźnie. W pierwszych latach jego istnienia skupiono się na sprzedaży pocztówek oraz organizowaniu pogadanek w szkołach i ogólnodostępnych odczytów, także poza Lublinem. Z czasem poszerzono zakres działalności i rozpoczęto pracę sekcijną (pierwsze sekcje: propagandową, finansową i praktycznej realizacji planów Ligi założono na początku 1927 r.). Ale prawdziwy rozkwit nastąpił dopiero w 1929 r., gdy nawiązano ścisłą współpracę z korporacją akademicką „Korabia”. Oddział dysponujący już wówczas sześcioma sekcjami - biblioteczną, imprez, odczytowo-propagandową, kolonialną, kół młodzieży i matek chrześcijańskich - zorganizował m.in. przegląd filmów o tematyce morskiej dla młodzieży, zbiórkę uliczną, akademie w szkołach i Uniwersytecie Lubelskim, sprzedaż kartek wykonanych przez uczennice Państwowej Szkoły Przemysłowo-Handlowej i Szkoły Zawodowej im. Św. Kazimierza pod kierunkiem nauczyciela Janusza Świeżego. Do stałych zadań należała opieka nad dziećmi ze wsi Chałupy (sekcja matek chrześcijańskich), udzielanie informacji o szkołach morskich, wysyłanie zapomóg dla Bratniej Pomocy Szkoły Morskiej w Tczewie, rozprowadzanie wydawnictw LMiR. Dzięki zaangażowaniu Jadwigi Sasorskiej założono sześć Kół Młodości Morza w miejscowych szkołach średnich⁷⁾.

Przyjęcie nowego statutu na I Walnym Zjeździe Delegatów LMiR, w październiku 1928 r., zmusiło członków organizacji do intensywniejszej pracy popularyzatorskiej, co w konsekwencji doprowadziło do wzrostu zainteresowania sprawamiorskimi i powstania już w pierwszym kwartale 1929 r. kilku nowych oddziałów. Założono je w Nałęczowie (prezes ks. Józef Kostkowski), Wąwolnicy (Antoni Rostworowski), Krasnymstawie (Zygmunt Międzybłocki), Klemensowie (Stefan Mystkowski), Zwierzyńcu, Szczepieszynie i Zamościu.

Rozwój Ligi Morskiej i Rzecznej na obszarze całego kraju wymusił zmiany organizacyjne. Ostatnie najpoważniejsze reformy organizacyjno-programowe przyjęto na III Walnym Zjeździe Delegatów LMiR obradującym 25-27 października 1930 r. w Gdyni. Uchwalono wówczas nie tylko zmianę statutu towarzystwa, ale i nową nazwę - Liga Morska i Kolonialna. W myśl założeń nowego statutu Liga dzieliła się na oddziały, okręgi i władze centralne. Aby dostosować strukturę organizacyjną LMiR do podziału administracyjnego państwa, w roku 1933 powołano nowy szczebel organizacyjny - obwód (odpowiednikiem województwa był okrąg, powiatu zaś obwód).

Gdy przystąpiono w 1931 r. do wykonania uchwał zjazdu gdyńskiego, to okazało się, że na terenie woj. lubelskiego działalność prowadziły jedynie oddziały w Lublinie, Milejowie, Puławach, Nałęczowie, Nielewcu, Klemensowie, Zamościu i Sokołowie Podlaskim. Największą placówką nowo utworzonego Okręgu Lubelskiego LMiR był

²⁾ APL, Starostwo Powiatowe Lubelskie 1919-1939 (dalej SPL), sygn. 202.

³⁾ „Morze” 1924 nr 2, s. 16.

⁴⁾ Ibidem, 1927 nr 11, s. 26.

⁵⁾ Ibidem, 1925 nr 5, s. 15.

⁶⁾ APL, Urząd Wojewódzki Lubelski (1919-1939), Wydział Społeczno-Polityczny (dalej UWL-WSP), sygn. 2458, s. 3.

⁷⁾ „Głos Lubelski” 1930 nr 61, s. 4.

Oddział Lubelski liczący około 250 członków, któremu prezesował od kwietnia 1930 r. dr Franciszek Stock. Znacznie mniejszy, bo liczący 149 członków, był Oddział Milejowski kierowany przez Tadeusza Fabjanowskiego. Kryzys gospodarczy nie pozwolił jednak na natychmiastowy, dynamiczny rozwój Ligi w Lubelskiem. Poprawa nastąpiła w późniejszych latach, co obrazuje tabela⁹⁾.

Rozwój terenowych organów Okręgu Lubelskiego LMiK

Rok	Oddziały	Koła	Koła szkolne	Liczba członków 31 XII
1931	8	-	-	-
1932	33	-	8	5 215
1933	104	24	68	19 385
1934	247	143	257	43 983
1935	278	155	296	50 420
1936	297	149	314	58 508
1937	304	139	366	59 841
1938	-	-	347	62 842

Dużą inwencją wykazał się prezes Okręgu Lubelskiego płk. dypl. Stefan Iwanowski, który powstawanie nowych ogniw organizacyjnych uzależnił od współpracy z administracją państwową i wojskiem. Ponieważ pierwszym etapem rozbudowy Ligi w woj. lubelskim miało być założenie oddziałów powiatowych, 19 stycznia 1932 r. płk. Iwanowski udał się z prośbą do wojewody lubelskiego, by nakłonił starostów do udzielania pomocy członkom Zarządu Okręgu Lubelskiego LMiK przy zakładaniu oddziałów powiatowych. Misja zakończyła się sukcesem¹⁰⁾; do końca 1932 r. we wszystkich powiatach założono oddziały powiatowe LMiK. W latach 1934-1935 przekształcono je w obwody.

W grudniu 1935 r. w skład Okręgu Lubelski LMiK wchodził:

- 1) Obwód Lublin (prezes Antoni a Donau Szpindler) - 10 389 członków, 42 placówki;
- 2) Obwód Biała Podlaska (ppłk Jan Świątecki) - 2277 członków, 28 placówek
- 3) Obwód Biłgoraj (Feliks Czarkowski) - 985 członków, 22 placówki
- 4) Obwód Chełm (Grzegorz Dziemski) - 4697 członków, 78 placówek
- 5) Obwód Garwolin (Antoni Piankiewicz) - 1492 członków, 33 placówki
- 6) Obwód Hrubieszów (płk. Stefan Hanka-Kulesza) - 2269 członków, 24 placówki
- 7) Obwód Janów Lubelski (Bolesław Górny) - 2900 członków, 56 placówek
- 8) Obwód Krasnostaw (Piotr Suszycki) - 1731 członków, 44 placówki
- 9) Obwód Lubartów (Ludwik Cichy) - 1059 członków, 24 placówki
- 10) Obwód Łuków (Ignacy Skoczeń) - 1726 członków, 37 placówek
- 11) Obwód Puławy (dr Zenon Wierzchowski) - 1465 członków, 19 placówek
- 12) Obwód Radzyń (Ludwik Czarnocki) - 938 członków, 21 placówek
- 13) Obwód Siedlce (ppłk. Feliks Jędrzychowski) - 5038 członków, 85 placówek
- 14) Obwód Sokołów Podlaski (Stefan Strzelec) - 946 członków, 15 placówek

- 15) Obwód Tomaszów Lubelski (Emil Franke) - 2184 członków, 33 placówki
- 16) Obwód Węgrów (Stanisław Wangrat) - 686 członków, 17 placówek
- 17) Obwód Włodawa (Xawery Cygański) - 1299 członków, 29 placówek
- 18) Obwód Zamość (płk. Wacław Szalewicz) - 3032 członków, 37 placówek
- 19) Obwód Węzła Kolejowego w Lublinie (Zygmunt Szkóp) - 1279 członków, 10 placówek
- 20) Obwód Węzła Kolejowego w Chełmie (Franciszek Rut) - 938 członków, 7 placówek
- 21) Obwód Węzła Kolejowego w Dęblinie (Stanisław Zub) - 626 członków, 3 placówki
- 22) Obwód Węzła Kolejowego w Siedlcach (Wawrzyniec Major) - 813 członków, 3 placówki
- 23) Oddział Garnizonowy Chełm (płk. Henryk Kreiss) - 362 członków
- 24) Oddział Garnizonowy Dęblin (vacat) - 430 członków
- 25) Oddział Samodzielny w Irenie (Jan Łomott) - 671 członków, 8 placówek
- 26) Oddział Samodzielny w Jedlance (M. Załuszcanka) - 77 członków¹⁰⁾.

Ważnym elementem programowym było pozyskiwanie nowych członków i przekształcanie Ligi w organizację o charakterze masowym. Zarządy okręgowe pod naciskiem Zarządu Głównego LMiK wywierały presję na prezesów obwodów, by zakładali oddziały i koła we wszystkich większych miejscowościach na podległym im terenie. W wyniku ich starań powstawały przede wszystkim małe oddziały liczące od 20 do 50 członków, na czele których stawali przedstawiciele miejscowej inteligencji - nauczyciele, księża, lekarze. Na przykład 8 III 1935 r. spośród 21 oddziałów obwodu janowskiego, tylko 8 liczyło ponad 50 członków, a do największych należały Oddziały: Kraśnik (prezes płk. Kazimierz Dworek) - 152 członków, Janów Lubelski (Michał Zabicki) - 146 członków, Modliborzyce (Kazimierz Zieliński) - 126 członków i Gościeradów (Czesław Jackowski) - 111 członków¹¹⁾. Małe, działające zwykle w warunkach wiejskich oddziały zajmowały się głównie organizowaniem pogadanek, odczytów i zbiórek pieniężnych, np. na FOM. Zasadniczą robotę prowadziły władze okręgowe.

Zarząd Okręgu Lubelskiego LMiK, na którego czele stał prezes, dwaj wiceprezesi, sekretarz i skarbnik, przewodniczących Sekcji oraz Komisję Rewizyjną wybierano na corocznym Zjeździe Okręgowym. Zjazdy odbywały się w kwietniu bądź maju w Oficerskim Kasynie Garnizonowym, a uczestniczyli w nich prezesi i delegaci oddziałów (zwykle ok. 200 osób). W praktyce skład Zarządu Okręgu Lubelskiego był dość stabilny. Do marca 1938 r. kierował nim płk. Iwanowski¹²⁾, a po jego wyjeździe z Lublina dr Stanisław Bryła. Wiceprezesami byli zaś dr Jan Modrzewski i Stefan Smólski, a po jego śmierci 2 II 1938 r., Wacław Wejers. Wydatny udział w pracach Zarządu Okręgu mieli studenci Uniwersytetu Lubelskiego zrzeszeni w Akademickim Związku Morskim i Korporacjach „Korabia” i „Gdyni”.

Realizacją zadań przyjętych przez władze centralne (Walny Zjazd Delegatów, Radę Główną i Zarząd Główny) oraz władze okręgowe generalnie zajmowały się sekcje okręgowe wraz z kierownictwem obwodów. W praktyce nie trzymano się ściśle podziału kompetencji, szczególnie na niższych szczeblach, gdzie duże znaczenie odgrywało zaangażowanie szeregowych członków. Sekcje okręgowe swój ostateczny kształt przybrały w 1937 r., a było ich siedem: Organizacyjna,

⁹⁾ Sprawozdanie Okręgu Lubelskiego LMiK w Lublinie za rok 1933. Lublin 1934, s. 16; Sprawozdanie Okręgu Lubelskiego LMiK w Lublinie za rok 1935. Lublin 1936, s. 28; Sprawozdanie Okręgu Lubelskiego LMiK w Lublinie za rok 1936. Lublin 1937, s. 138; Sprawozdanie Okręgu Lubelskiego LMiK w Lublinie za rok 1937. Lublin 1938; APL, Starostwo Grodzkie Lubelskie 1921-1939 (dalej SGL), sygn. 501, k. 3-4; „Głos Lubelski” 1939 nr 118, s. 5. Por. T. Białas, op. cit., tab. 1, s. 40-41.

¹⁰⁾ APL, SGL, sygn. 501, k. 1; Starostwo Powiatowe Łukowskie 1919-1939, sygn. 360.

¹¹⁾ Sprawozdanie Okręgu Lubelskiego... Lublin 1936, s. 35-100.

¹²⁾ APL, UWŁ-WSP, sygn. 2459, s. 13-54.

¹³⁾ 6 III 1938 r. Zjazd Prezesów Obwodów nadał mu godność Prezesa Honorowego Okręgu Lubelskiego LMiK.

Obrony Morskiej (do 1935 r. używano nazwy Sekcja Marynarki Wojennej i FOM), Szkolna, Naukowo-Kolonialna (do 1936 r. Sekcja Kolonialna), Sportów Wodnych (powstała w 1935 r. z połączenia Komisji Sportów Wodnych i Sekcji Żeglarskiej), Wycieczkowa, Dochodów Niestających.

Działacze Okręgu Lubelskiego szczególną uwagę przywiązywali do organizowania masowych imprez propagandowych. Imprezą największą było „Święto Morza” („Tydzień Morza” w 1937 r., „Dni Morza” w 1938 r.), obchodzone rokrocznie na przełomie czerwca i lipca, począwszy od 1933 r.¹³⁾ Niejako uzupełnieniem były w latach 1936-1938 „Dni Kolonialne”. W 1939 r. obie imprezy zostały połączone i obchodzono „Dni Morza i Kolonii”. Do stałych imprez należały obchody rocznicy odzyskania dostępu do Bałtyku (10 lutego). Uroczystościom o charakterze masowym prawie zawsze towarzyszyły akcje odczytowe, ale nie mamy pełnego rozeznania co do skali tego zjawiska. Naturalnie nie znaczy to, że tylko wtedy urządzano odczyty i pogadanki, albowiem starano się to robić przez cały czas w miarę systematycznie. Z wurykowych danych wiemy, że w 1936 r. Zarząd Okręgu Lubelskiego zorganizował 257 odczytów, które łącznie zgromadziły ok. 52 000 osób¹⁴⁾. Olbrzymim powodzeniem cieszył się odczyt ministra Henryka Strasburgera „Walka Polski o dostęp do morza” 12 II 1933 r., prof. J. Lotha „O Abisynii” 17 I 1936 r. i gen. Stanisława Kwaśniewskiego, prezesa ZG LMiK, „Polska sprawa morska a kolonialna” w przededniu VIII Zjazdu Okręgowego LMiK w Lublinie.

Wyjątkową rolę odgrywały masowe manifestacje protestacyjne, będące odpowiedzią na wystąpienia polityków niemieckich. Na pewno do największych należały zainicjowane przez LMiK tzw. manifestacje gdańskie, które odbyły się na Lubelszczyźnie w lipcu 1936 r. Były one wyrazem protestu społeczeństwa polskiego przeciwko wypowiedziom prezydenta Senatu gdańskiego Arthura Greisera na forum Ligi Narodów. Najbardziej żywiołowe wystąpienia były w Siedlcach, Chełmie i Lublinie, gdzie aktywiści PPS wznosili okrzyki: „Precz z Hitlerem”, „Hitler to wróg Polski”, „Precz z faszyzmem”¹⁵⁾.

Wielkim wyzwaniem dla członków Ligi okazała się zbiórka pieniędzy na flotę wojenną. Do akcji najwcześniej włączyli się lublinianie za sprawą Komitetu Floty Narodowej w Lublinie, który powstał 28 I 1929 r. na prośbę sekretarza generalnego Komitetu Floty Narodowej, gen. Mariusza Zaruskiego. Na czele KFN w Lublinie stanął Komitet Wykonawczy w składzie: Kazimierz Rzeszotowski, Zygmunt Sobieszczański, Zygmunt Zakrzewski, Symcha Bromberg i Antoni Pączek, prezydent Lublina¹⁶⁾. Niestety, nie wiemy, ile pieniędzy ofiarowali mieszkańcy Lubelszczyzny na ten szczytny cel.

W 1933 r. gromadzenie funduszy na rozbudowę floty wojennej powierzono LMiK, przy której utworzono Fundusz Floty Narodowej, przekształcony następnie na Fundusz Obrony Morskiej. Zbiórkę rozpoczęto w lutym 1934 r. i kontynuowano ją do wybuchu wojny. Jak wynika ze „Sprawozdań Okręgu Lubelskiego...” i notatek prasowych, w 1934 r. zebrano 109 249,77 zł, 1935 - 133 508,90 zł, 1936 - 76 579,46 zł, 1937 - 66 566,05 zł i 1938 - 143 822,03 zł. Na VIII Zjeździe Okręgowym LMiK w Lublinie (30 IV 1939) inspektor Leon Izdorczyk zaproponował nawet zwiększenie składek na FOM o 20 proc. Okręg Lubelski miał duży udział w wybudowaniu jednego z najsłynniejszych polskich okrętów wojennych - ORP „Orla”. Gdy 1 IX 1937 r. zakończono zbiórkę na ten okręt, okazało się, że Okręg Lubelski zajął III miejsce we „współzawodnictwie” pomiędzy okręgami Ligi, zebrawszy 356 912 zł 17 gr¹⁷⁾. Znaczne wpływy przyniosła też zbiórka na ścigacz.

Podstawowym środkiem oddziaływania na społeczeństwo woj. lubelskiego była prasa wydawana przez Ligę. O rozmiarach czytelnictwa wiemy jednak niewiele. Na pewno największą poczytnością cieszyły się periodyki: „Polska na Morzu”, „Morze” i „Szkwał”. Młodzież szkolna, szczególnie na wsi, korzystała głównie z prasy dostępnej w bibliotekach oddziałowych. Okręg Lubelski nie rościł sobie pretensji wydawniczych i w zasadzie wydawano tylko coroczne „Sprawozdania Okręgu Lubelskiego...”. Prawdę mówiąc, zadowalano się zamieszczaniem artykułów i wzmianek w pismach lokalnych, a przez pewien czas wydawano nawet z myślą o nich specjalny biuletyn prasowy. Dofinansowywano natomiast piśmko międzyszkolne „W Słońce”. W przeciwieństwie do innych, dużych okręgów, stosunkowo rzadko organizowano tutaj występy artystów preferujących muzykę marynistyczną, urządzano wystawy malarskie i wieczorki literackie o tematyce morskiej. Wyjątkowo dużą popularnością cieszyła się Wystawa Marynistyczna w Lublinie w dniach 31 III - 14 IV 1935 r. Organizacją zajęli się miejscowi malarze zainteresowani przez Edwarda Wolffa i w sali Towarzystwa Pracy Kulturalnej zaprezentowali 129 obrazów o tematyce morskiej, m.in. dzieła Włodzimierza Nałęcza, Franciszka Sunderlanda, Franciszka Szwocha. Spory rozgłos zyskał Turniej Poezji Morskiej z 1935 r. W latach 1931-1939 organizowano w Lublinie prestiżowy Bal Morski, który odbywał się zawsze 1 lutego w kasynie oficerskim. Dochód, przeciętnie 2-3 tys. zł, wpłacano na FOM i Fundusz Akcji Kolonialnej.

Niebywałym powodzeniem, szczególnie wśród młodzieży, cieszyły się tanie wycieczki do Gdyni (koszt uczestnictwa nie przekraczał zwykle 22 zł), przejażdżki i spływy kajakowe (w wyniku tzw. akcji kajakowej wzniesiono przystanie m.in. na Bystrzycy, Huczynie), kursy żeglarskie, kursy szkutnictwa w Hrubieszowie. Warto nadmienić, że w latach 1932-1934 trzech studentów ze Świdnika - Adam Majewski, Mieczysław Groch i Mieczysław Rysyk - zbudowali samodzielnie jacht „Książę Mestwin” typu joł, który został później przetransportowany do Gdyni.

Pomimo pewnych nacisków ze strony ZG LMiK, relatywnie mało czasu poświęcono problemom emigracyjno-kolonialnym. Niemniej jednak, utrzymywano kontakty z Wydziałem Oświaty Centralnego Związku Polaków w Brazylii, Organizacją Sportową „Junak” w Brazylii i Stowarzyszeniem „Gospoda Polska” w Mandżurii. Prowadzono też akcje werbunkową na wyjazd do Brazylii. Ostatecznie do „Morskiej Woli” w stanie Parana wyjechało sześć rodzin (dwie z pow. janowskiego, jedna z hrubieszowskiego, jedna z radzyńskiego i dwie z tomaszowskiego). Ponadto z funduszu stypendialnego korzystali m.in. synowie emigrantów - Bolesław Kampe z Brazylii, Henryk Zieliński z Francji.

Mimo pewnych uwarunkowań, jak brak większych akwenów i typowo rolniczy charakter Lubelszczyzny, Liga Morska i Kolonialna prowadziła tutaj rzeczywiście wielokierunkową działalność. Niemniej, dawało to pewien handicap działaczom Ligi, albowiem mieszkańcy regionu wykazywali często większe zrozumienie i zainteresowanie sprawami polityki morskiej państwa niż mieszkańcy terenów nadmorskich. Zaangażowanie społeczne dostrzegły również władze państwowe i już w 1933 r. wręczono pierwsze odznaczenia, a otrzymali je: dr Z. Wierchowski, Eugenia Czałbowska i Feliks Wiśniewski. Największą chybą zasługą Ligi było i pozostanie podtrzymanie mitu morza, który przekazywany z pokolenia na pokolenie wciąż wyzwał w każdym młodym człowieku chęć przeżycia przygody.

¹³⁾ Zob. Białas T.: *Geneza i charakter obchodów Dni Morza organizowanych w latach 1932-1939*. „Nautologia” 1977 nr 4, s. 16-24.

¹⁴⁾ Białas T.: *Liga...*, s. 245.

¹⁵⁾ APL, UWŁ-WSP, sygn. 2459, s. 185-187.

¹⁶⁾ APL, Akta m. Lublina 1918-1939, sygn. 390, k. 1-13.

¹⁷⁾ Sprawozdanie Okręgu Lubelskiego... Lublin 1938, s. 17.

FLIS '95

W ramach obchodów 1000-lecia pierwszego zapisu o Gdańsku, Liga Morska zaplanowała w latach 1995-1997 zorganizowanie szeregu imprez wodniackich o charakterze spływu gwiazdzistego Wisłą do Gdańska, nawiązującego do staropolskich tradycji flisackich, pod ogólną nazwą „*Wiślany Flis do Gdańska 997-1997*”.

Pierwsza rekonesansowa edycja flisu odbyła się w dniach 22.VI.-2.VII.1995 r. na trasie Warszawa-Gdańsk-Elbląg. Flis '95 upamiętnił w ten sposób 400-lecie pierwszego wydania w 1595 r. wierszowanej pracy Sebastiana Fabiana Klonowica pt. *Flis, to jest spuszczenie statków Wisłą i inszymi rzekami do niej przypadającymi*, będącej pierwszą encyklopedią wodniaków wiślanych. Flis Klonowica zawiera w swej treści locję Wisły od Warszawy do Gdańska, aktualną po dzień dzisiejszy. Stanowi też kompendium wiedzy o zwyczajach i obyczajach flisackich, jak również wiedzy skutniczej i nawigacyjnej. Jest też przewodnikiem korzystnego handlu zbożem. W okresie „złotego wieku” spław wiślany, zwany też flisem, pływanką i ryżą, stanowił podstawę potęgi gospodarczej I Rzeczypospolitej. Flis Wisłą szedł przez 1000-lecie naszego państwa, nie były go w stanie zatrzymać żadne przeciwności. Z flisu wzbogacał się Gdańsk, rosły w zasobność inne miasta nadwiślańskie i leżące nad dopływami Wisły. W organizacji spławu, jego głównym spuście do Gdańska, corocznym „Fryjorze” brały udział liczne rzesze wodniaków. Tworzyli oni Bractwa Wodne szyprow, retmanów, sterników i flisaków - cechy, kongregacje, konfraternie i korporacje żeglarzy wiślanych. Z siły flisu rosła potęga Rzeczypospolitej aż do końca lat trzydziestych naszego stulecia. Potem Wisła miała stać się ogromną arterią wodną spinającą przebogaty Śląsk z polskim morzem oraz rozwiniętym systemem śródlądowych dróg wodnych Europy.

Flis jednak zanikł ostatecznie, a Wisła stała się „pustynią”, po której już nawet nie pływają statki wiślane z wycieczkami szkolnej młodzieży w celach rekreacyjno-poznawczych, nie mówiąc już o żegludze w sensie gospodarczym. Wisły nie opiewają już artyści i poeci, jak niegdyś: w 1595 r. Sebastian F. Klonowic w swoim *Flisie*, w 1608 r. Izaak van den Block malując przesławny plafon Sali Czerwonej starogdańskiego ratusza przedstawiający *Apoteozę łączności Gdańska z Polską*, Stanisław Moniuszko wystawiający operę *Flis* czy wreszcie Zygmunt Głogier w 1903 r. opisujący w swej epopei *Dolinami rzek* dzieje flisu znad Niemna, Wisły, Bugu i Biebrzy.

Idea nowego flisu narodziła się w czasach II Rzeczypospolitej w łonie ówczesnej Ligi Morskiej i Rzemielniczej. Ostatni przedwojenny flis odbył się w 1939 r. Ideę flisu podjęto żarliwie w 1945 r. pod patronatem Ligi Morskiej, przy współudziale związków żeglarskich i turystycznych. Ten pierwszy powojenny flis odbył się tuż po zakończeniu działań wojennych z okazji Święta Morza, na trasie Warszawa-Gdańsk w dniach 17-27 czerwca 1945 r., z udziałem 46 jednostek spływowych i 165 wodniaków, którzy pokonali po drodze szereg trudności natury nawigacyjnej, a zwłaszcza aprowizacyjnej. Wraz z likwidacją Ligi Morskiej upadła idea organizowania tego typu imprez.

Potrzeba odformalizowania obecnej Ligi Morskiej i znalezienia innych rozwiązań organizacyjnych zrodziła pomysł przywrócenia Wiślanego Flisu do Gdańska, jako imprezy wodniackiej, a zarazem jako instytucji integrującej działania na rzecz rozsądnego i racjonalnego wykorzystania Wisły i jej dorzecza, wszystkich zasobów wodnych i środowiska przyrodniczo-geograficznego dla przyszłych pokoleń Polaków. W myśl tej idei Flis powinien uruchomić regionalne i lokalne

środowiska profesjonalne, społeczne oraz młodzież dla ratowania degradowanego przez nas samych środowiska wodnego.

Inspiracją do sformułowania koncepcji nowej inicjatywy wodniackiej Ligi Morskiej pt. *Wiślany Flis do Gdańska 997-1997* stało się zbliżające tysiąclecie pierwszego zapisu o Gdańsku, ściśle związane z pruską misją św. Wojciecha w 997 r. i pierwsza udokumentowana historycznie informacja o wykorzystaniu Wisły do żeglugi. Liga Morska swoim *Wiślanym Flisem do Gdańska 997-1997* chce przypomnieć jego dokonania cywilizacyjne dla Rzeczypospolitej na przestrzeni 1000-lecia i znaczenie Wisły i żeglugi śródlądowej dla gospodarki narodowej, jakie miała niegdyś i jakie mogłaby mieć obecnie. *Wiślany Flis do Gdańska 997-1997* został rozłożony na trzy edycje. Pierwsza, Flis '95 została zorganizowana po wieloletniej przerwie i miała na celu sprawdzenie gotowości etapowej miast nadwiślańskich do przyjęcia załóg wodniackich w 1997 r. w czasie *Wielkiego Fryjoru* z okazji 1000-lecia misji św. Wojciecha do Prus.

Organizatorem Flisu '95 był Zarząd Główny Ligi Morskiej przy współudziale samorządowych władz lokalnych miast nadwiślańskich, Dowództwa Marynarki Wojennej, Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku i jego Oddziału Muzeum Wisły w Tczewie, Okręgowych Dyrekcji Gospodarki Wodnej w Warszawie i Gdańsku oraz Przedsiębiorstw Budownictwa Wodnego w Warszawie i Tczewie.

Generalnym Szyprem Flisu '95 został mianowany kmr ppor. rez. mgr Adam W. Reszka z Warszawy, a Generalnym Retmanem Wisły mgr inż. Roman Klim - wicedyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Od Warszawy do Elbląga płynęły cztery jednostki warszawskiej ODGW: „Pilica”, „Warta”, „Skawa” i „Bryza”, od Włocławka do Białej Góry pięć włocławskich jachtów, a jeden z nich dopłynął do Elbląga. Lokalnie na niektórych odcinkach Wisły we Flisie '95 uczestniczyły dalsze jednostki poszczególnych inspektoratów eksploatacji wód: warszawskiej i gdańskiej ODGW, Żegluga Bydgoskiej i Inspektoratu Żegluga Śródlądowej w Gdańsku. Od Tczewa towarzyszyły Flisowi '95 dwie jednostki Morskiego Oddziału Straży Granicznej. W sumie dało to razem 16 jednostek biorących udział w Flisie '95, ze 136 uczestnikami na ich pokładach.

W trakcie Flisu '95 organizowane były z udziałem władz samorządowych miast nadwiślańskich liczne imprezy popularyzujące sprawy morza, Wisły i obszarów nad nią położonych, związków gospodarczych kraju z Gdańskiem, polityki morskiej, polskiej tradycji morskich i flisackich, morskiego i wodniackiego wychowania młodzieży. Z uwagi na niezwykle gościnność i bogactwo programowe, do legendy flisowej przeszły już spotkania w Płocku, Włocławku, Nieszawie, Toruniu, Chełmie, Świeciu, Grudziądzu, na zamku w Nowem i Gniewie. Jako jeden z przykładów bogactwa programowego można przytoczyć pobyt w Tczewie. Tutaj, bezpośrednio po przypięciu wieczorem 27 czerwca 1995 r., uczestnicy Flisu '95 zostali przewiezieni autokarem tczewskiego PBW do Muzeum Wisły na Muzealne Spotkania Klubowe - jakie tutaj odbywają się w każdą środę o godz. 18.00 - gdzie odbyło się wspólne forum z członkami Towarzystwa Miłośników Wisły i Nadwiślańskiego Klubu Krajoznawczego „Trsow”. Przedstawione zostały liczne inicjatywy wodniackie tych organizacji, a uczestnicy Flisu '95 zadeklarowali chęć wstąpienia do Towarzystwa Miłośników Wisły, którego bogata działalność także została zaprezentowana. Andrzej

Michalczyk - przewodniczący Komisji Turystyki Kajakowej Ziemi Gdańskiej przedstawił zebranym koncepcję Ogólnopolskiego Gwiaździstego Spływu Kajakowego Wisłą i Dopływami na 1000-lecie Gdańska, a mgr inż. Wiesław Karger - przewodniczący Komisji Turystyki Pieszej Zarządu Głównego PTTK - projekt regulaminu nowej odznaki krajoznawczej „Miłośnik rzeki Wisły”. Te PTTK-owskie wiślane akcenty zostały dobrze przyjęte przez zebranych i stały się impulsem do sformułowania konkluzji spotkania, że dla ogromnej wspólnej sprawy, jaką jest Wisła, należy zrobić wszystko, aby zjednoczyć inicjatywy i wysiłki wszystkich organizacji zajmujących się tą problematyką. Bardzo uroczysty i efektywny przebieg miało spotkanie w sali konferencyjnej Urzędu Miejskiego z władzami Tczewa, reprezentowanymi przez mgr. inż. Zenona Odyę - prezydenta miasta i Grzegorza Dworaka - wiceprezydenta, które odbyło się bezpośrednio po wizycie w Muzeum Wisły. Bogata i barwna dyskusja zakończyła się drugą w tym dniu konkluzją, że miasto nie może być odwrócone tyłem do Wisły.

Następny dzień pobytu w Tczewie obfitował także w bogaty program. Przedpołudnie było poświęcone na blok prelekcyjno-sesyjny w Muzeum Wisły i wykład Romana Landowskiego o historii Tczewa, który odbył się w Miejskiej Bibliotece Publicznej oraz na spacer po mieście. Terenowym „przerwywnikiem” tczewskiego programu była autokarowa wycieczka do Muzeum Zamkowego w Malborku i wizyta na największym w Polsce zabytkowym cmentarzu pomennonickim w Stogach Malborskich. Uczestnicy tej wycieczki wrócili bezpośrednio na ognisko, które zapłonęło nad Wisłą obok siedziby tczewskiego PBW. Obok ogniska właściwego zapłonęła także beczka na wysokim drągu nawiązująca do dawnych zwyczajów sobótkowych. Ognisko utworzył Główny Retman Dolnej Wisły mgr inż. Władysław Paderewski, który w stopniu największym przyczynił się realizacji programu tczewskiego. Na ognisko zdążył wrócić z Warszawy Bronisław Komorowski - prezes ZG Ligi Morskiej. Opowieści, dyskusje, przemówienia, w których głównym bohaterem była Wisła, wypełniły program ogniska, a pieczone kielbaski i piwo stanowiły jego uzupełnienie. Po ognisku tczewski program został zakończony wspólną kawą na statkach wiślanych, serwowaną przez ich załogi. Była to wymieniona okazja do dalszej dyskusji i bezpośredniego zapoznania się z jednostkami biorącymi udział we Flisie '95.

Symboliczny wręcz wymiar miało zacumowanie 30 czerwca 1995 r. flotyli statków flisowych obok Żurawia Gdańskiego i podniesienie za pomocą jego mechanizmu - nie uruchamianego od lat - worka z pszenicą kujawską i flagą flisową. Oficjalny ceremoniał zakończenia etapu Flisu '95 do Gdańska, prowadzony przez Szymona Pawlickiego, i złożenie meldunku przez Generalnego Szypra Flisu '95 Bronisławowi Komorowskiemu - prezesowi ZG Ligi Morskiej oraz oficjalne wystąpienia odbywały się pod wiszącym workiem w malowniczej scenarii Gdańskiego Żurawia. Potem współcześni flisacy w pochodzie udali się na Długi Targ, aby złożyć pokłon Neptunowi i skropić go autentyczną wiślaną wodą, a symboliczny worek z pszenicą wyładował w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego. W dalszych wydarzeniach tego niezwykle dnia towarzyszyła symbolika o głębokiej wymowie. Spotkanie z władzami samorządowymi miasta Gdańska miało miejsce u p. mgr. Adama Koperkiewicza, w Muzeum Historii Miasta Gdańska, w Sali Czerwonej Ratusza Głównego Miasta, pod słynnym plafonem Izaaca van den Blocka. Takie wspaniały i tradycyjny charakter miało też ognisko flisackie w twierdzy Wisłoujście.

Następnego dnia, 1 lipca, flotylla flisowa złożyła kurtuazyjną wizytę w porcie gdyńskim. Tutaj w basenie prezydenta w mesie „Pilicy” odbyło się spotkanie z władzami samorządowymi miasta Gdyni, którego kolejna konkluzja podkreślała, że Gdynia musi partycypować w kolejnych edycjach Flisu, który w 1997 r. będzie miał charakter nie tylko ogólnopolski ale i międzynarodowy i że Flis będzie kontynuowany rokrocznie także po 1997 r. Następnie statki flisowe popłynęły do portu wojennego na Oksywiu, gdzie ich załogi, prezes ZG Ligi Morskiej, Generalny Szyper, Generalny Retman i osoby towarzyszące

były podejmowane obiadem na ORP „Kopernik” przez jego dowódcę kmdr. Mariusza Kalinowskiego. Został tutaj zrealizowany kolejny bogaty program. Jednostki flisowe dopiero późnym wieczorem wróciły na swoje miejsce postoju pod Żurawiem Gdańskim.

Wspaniały był końcowy akcent Flisu '95 w postaci rejsu flisowych jednostek z Gdańska do Elbląga w dniu 2 lipca. Trasa wiodła Motławą, Martwą Wisłą, Przekopem Wisły, Szkarpawą, Wisłą Elbląską, Zalewem Wiślanym i rzeką Elbląg. Uczestnicy tego rejsu przy pięknej pogodzie mogli podziwiać zabytki hydrotechniki w postaci mostów obrotowych w Gdańsku, Rybinie i Elblągu, mostu zwodzonego w Rybinie, mostów pontonowych w Sobieszewie i Nowakowie, śluz w Przegalinie i Gdańskiej Głowie, a także piękno i aktualny charakter dawnych wodnych dróg śródlądowych na Żuławach Wiślanych. W Elblągu w pomieszczeniach Ogniska Sportów Wodnych „Fala”, w obecności członków elbląskiego Oddziału Ligi Morskiej, którzy wypłynęli naprzeciw Flisu '95 odbyło się spotkanie z p. Witoldem Gintowtem-Dziewiałtowskim - prezydentem Elbląga. Konkluzją tego spotkania było stwierdzenie, że Elbląg - do którego na przestrzeni wieków, obok Gdańska, także docierał tradycyjny spław wiślany - nie można odrywać od kolejnych edycji Flisu, że finałem niektórych z nich powinno być to wspaniałe miasto. Lampka szampana i ognisko z pieczonymi kielbaskami i z doskonałym elbląskim piwem było końcowym akcentem elbląskiego fragmentu Flisu '95. Z Elbląga jednostki flisowe następnego dnia przez Malbork ruszyły w powrotną drogę. Na marginesie należy wspomnieć, że w dyskusji przy ostatnim ognisku padła nawet propozycja, żeby zabrały one z sobą - tak jak ongiś bywało - kilka beczek elbląskiego piwa, dla celów promocyjnych oczywiście i dla podtrzymania dawnej flisowej tradycji...

To że Flis '95 tak doskonale się udał - pomimo swego improwizowanego charakteru - zawdzięcza ludziom. W pierwszym rzędzie Bronisławowi Komorowskiemu i Zbigniewowi Kowalewskiemu - Prezesowi i Generalnemu Sekretarzowi ZG Ligi Morskiej oraz Szymonowi Pawlickiemu - Głównemu Rzecznikowi Flisu '95. Ta trójka płynęła na statkach wiślanych, była wszędzie tam, gdzie powinna być, niezmordowana, swoim intelektem i krasomówstwem, a także autentycznym profesjonalizmem, entuzjazmem i głębokim przekonaniem co do słuszności sprawy - łączyła wszystko w spójną całość. Do tej wielkiej trójki „doszłusowali”: zawsze niezawodny, człowiek-institucja - Adam Reszka - Generalny Szyper Flisu '95 i Zdzisław Meller, którego rzeczowa i rozsądna, głęboka i profesjonalna argumentacja zdobyła wielu zwolenników na rzecz realizacji koncepcji kaskady dolnej Wisły. Niezwykłym talentem gawędziarskim i artystycznym zabłysła osobowość kpt. ż.w. Czesława Frątczaka, który po raz pierwszy w życiu zdecydował się na rejs wodami śródlądzia. Jego kolekcję rysunków ilustrujących na gorąco trasę Flisu '95 już wkrótce można będzie oglądać w Muzeum Wisły w Tczewie. Niewidoczną, ale jakże mrówczą i skuteczną działalność logistyczną prowadził Roman Zagórski - Superintendent Flisu '95. Potrafił on w skomplikowanych sytuacjach połączyć decyzyjne nitki w sprawne i szybkie działanie... Jednocześnie trzeba bardzo mocno podkreślić, że bez mgr. inż. Czesława Kowalskiego - Generalnego Koordynatora Programu, zorganizowanie Flisu '95 byłoby niemożliwe.

Flis '95 spełnił oczekiwania organizatorów i zakładane cele. Przypomniał on m.in. o wielkim znaczeniu gospodarczym, kulturalnym, sentymentalnym i rekreacyjno-turystycznym Wisły, pobudził inicjatywy regionalne i lokalne do promowania Wisły i tworzenia nowych wartości na jej szlaku. Spotkał się z wielką przychylnością poszczególnych lokalności. Zaowocowało to gejerem inicjatyw, ożywiło życie wodniaków, pobudziło do działania. Uwidocznili, że w regionalnych i lokalnych społecznościach zaczyna odżywać tradycja. Flis '95 bardzo skutecznie do niej nawiązywał. Zwrócił także uwagę na problem oczyszczania wody i usunięcia w ten sposób najważniejszej bariery w rozwoju rekreacji i turystyki i co bardzo istotne, stworzył warunki do przeprowadzenia następnych edycji flisowych, w tym głównej w 1997 roku.

WACŁAW KORABIEWICZ „KILOMETR” - PODRÓŻNIK - PISARZ - ETNOGRAF

Któż z wychowanków Uniwersytetu Stefana Batorego w przedwojennym Wilnie nie pamięta Wacława Korabiewicza, znanego powszechnie pod pseudonimem „Kilometr” (193 cm wzrostu), założyciela Akademickiego Klubu Włóczęgów?

A było to tak. Dobrała się gromadka sympatyzujących ze sobą kolegów. Zaczęli regularnie spotykać się, dyskutować na różne tematy, a dni świąteczne spędzać na wędrówkach za miasto. Nazywali się Klubem Włóczęgów. Protestując przeciw niemiłym im korporanckim deklom, przystroili się w czarne, fantazyjnie na ucho włożone berety z barwnymi pomponami.

Chcąc rozruszać społeczność studencką, wyczyniają najrozmaitsze żakowskie kawały. Ale nie tylko kawały. Klub organizuje ogólnoakademickie imprezy. Bierze udział w tworzeniu szopki akademickiej, w komponowaniu „żywych gazetek”. Te niezapomniane „żywe gazetki” przyjmowane przez młodzież, tłoczącą się w Ognisku Akademickim, wybuchami serdecznego śmiechu! Humorem, werwą, rozmachem i oryginalnością swych imprez Klub zyskał poklask i sympatię ogółu. Jedną z takich akcji zakrojonych na szeroką skalę, stanowi propaganda produkcji krajowej i zwalczanie zagranicznej. Pewnej niedzieli, w samo południe, na głównej ulicy Wilna niespodziewanie pojawia się satyryczno-humorystyczny pochód. Na jego czele kroczy przystojny brunecik, odziany w śnieżnobiałe spodnie tenisowe i granatową marynarkę z czerwonym goździkiem w klapie. Parę kroków za nim dwóch włóczęgów niesie olbrzymi transparent, którego napis głosi: „Oto tu picusia macie, co angielskie nosi gacie”. Pochód jest długi i nader urozmaicony. Innego rodzaju atrakcję stanowi zorganizowane dla całego miasta, niezmiernie efektowne i barwne widowisko, oparte na miejscowej legendzie o straszliwym bazyliisku na Bakszcie (dzielnica Wilna), którego zabija nieznanego rycerza.

Klub Włóczęgów promieniuje na otoczenie, staje się coraz bardziej popularny. Duszą Klubu jest Kilometr, niespokojny duch, bujna natura kresowa. Dwoi się i troi. Jest głównym inicjatorem i organizatorem wszystkich włóczęgowskich imprez. Od wczesnej młodości pasjonujący się morzem i żeglarstwem, teraz jako student organizuje i prowadzi włóczęgowską wyprawę kajakową z Polski do Stambułu, a w następnym roku ze Stambułu do Pireusu. Wyprawa ta owocuje pierwszą książką podróżniczą Kilometra *Kajakiem do minaretów*.

Złośliwy los dał mu zły wzrok i dlatego nie przyjęto go do Szkoły Morskiej, idzie więc na medycynę, by tą drogą trafić do marynarki. Zaraz po ukończeniu medycyny zostaje lekarzem na żaglowym statku szkolnym „Dar Pomorza”. Przez parę lat pływa na wodach tropikalnych, ale wydaje mu się to zbyt jednostajne, zbyt komfortowe, przerywa więc pracę, by w roku 1934 wyruszyć we dwójkę z żoną - równie pasjonującą się żeglarstwem i tęskniącą za przygodami jak on - żaglowym kajakem przez Morze Czarne, Eufrat, Zatokę Perską do Indii. Przeżycia z tej wyprawy utrwala w powieści *Żaglem do jogów*.

Wojna zastaje go znów na „Darze” i rzuca wraz z żoną do Anglii. Stopniowemu na „Piłsudskim”, zahacza się w Londynie. Tu z własnej inicjatywy organizuje pomoc dla polskich jeńców w obozach hitlerowskich, w związku z czym zostaje przez Polski Czerwony Krzyż wysłany do Brazylii. W Rio de Janeiro organizuje placówkę PCK. Rozpoczyna ona wkrótce wysyłkę paczek i pieniędzy, hojnie ofiarowanych przez naszą starą emigrację, do niemieckich obozów jenieckich.

Po wykonaniu zadania Korabiewicz przyłącza się do ekspedycji udającej się w głąb dzikiego interioru. W puszczech dorzecza Amazonki wypycha ptaki dla muzeów przyrodniczych. Czyni to ze wstrętem. Nazywa tę robotę „jatkami”. Odnosi się także ze wstrętem do polowań. Natomiast sama puszcza brazylijska zachwyca go i fascynuje. Wrażenia z półrocznego pobytu w dzikim interiorze przekazuje w *Mato Grosso*, swej chyba najlepszej powieści podróżniczej.

Ledwie wrócił z puszczy, zaproponowano mu pracę w administracji polskich osiedli na terenie Afryki Wschodniej i Centralnej. W osiedlach tych Anglicy ulokowali polską ludność cywilną, której w 1942 r. udało się wyjść z armią Andersa z „niehumanitarnej ziemi”. Korabiewicz przyjmuje ofertę. Droga z Brazylii do Afryki była wówczas, w końcu 1942 r., więcej niż niebezpieczna. Przez najeżony okrętami wojennymi ocean małym statkiem, prawie bez konwoju, przepławia się szczęśliwie na czarny ląd i zabiera się do pracy wśród rodaków. Gdy po dwóch latach administracja osiedla przechodzi w ręce brazylijskie, Korabiewicz kupuje stary samochód, łąduje nań żonę i dziecko i wyprawia się przez Kongo, Ugandę i Kenię do Tanganiki (patrz powieść *Kwaheri*).

Tu w 1946 r. zbieg okoliczności skieruje go na drogę etnograficzną. Staje się to dzięki temu, że Muzeum Etnograficzne w Daar es Salaam angażuje go jako zbieracza okazów sztuki murzyńskiej i kultury materialnej. Korabiewicz rzuca się w te poszukiwania z właściwą sobie pasją. Organizuje wyprawy eksploracyjne w głąb Tanganiki. W najprymitywniejszych warunkach, samotnie, nieraz o głodzie, płąduje Afrykę Południowo-Wschodnią wzdłuż i wszerz. Staje się bezkrawnym myśliwym, tropiącym upragnioną zdobycz (patrz powieści: *Midimo*, *Safari Mingi* i inne).

Stopniowo zyskuje sobie opinię eksperta rękodzielniczej sztuki afrykańskiej. W 1947 r. nawiązuje kontakt z Muzeum Kultury Ludowych w Polsce (obecnie Państwowe Muzeum Etnograficzne). Wysyła do Polski dwa duże transporty skrzyń z murzyńskimi „cudami”. I tak włóczęga-tramp staje się etnografem pracującym dla kraju. To go zresztą gubi. Za „kontakty z krajem komunistycznym” dostaje od władz brytyjskich nakaz opuszczenia Tanganiki i powrotu do Anglii.

Nazajutrz po wylądowaniu w Londynie biega po egzotycznych konsulatach, szukając możliwości wyrwania się w świat. Wkrótce podpisuje kontrakt na pracę lekarza w Etiopii. Tu znowu kolekcjonuje okazy miejscowego rękodzielnictwa. Odkrywa zabytki, którymi nikt dotąd się nie interesował. Zbiera piękną kolekcję rzeźbionych w drzewie krzyży wędrownych mnichów koptyjskich.

W 1957 roku Korabiewicz znów jest w Londynie, a w roku 1958 wraca do Kraju. Z Polski wyrывa się kilkakrotnie w daleki świat. Najdłużej, bo dwa lata, pracuje jako lekarz w Ghanie, a jednocześnie robi wyprawy w poszukiwaniu zabytków sztuki murzyńskiej na terenie Afryki Zachodniej.

Z Warszawy robi też wyprawy niedalekie, za miedzę, do Lwowa i dwukrotnie do Wilna, miasta swojej młodości. Zapytany o wrażenia z Wilna, odpowiedział: „Chodziłem na kłęczkach i płakałem”. Związek uczuciowy Kilometra z Wilnem daje efekty. Nawiązuje on przyjacielski kontakt z grupą polskiej młodzieży studiującej na Uniwersytecie. Stało się to inspiracją do powstania polskiego Klubu Włóczęgów w stolicy Litwy, kontynuującego tradycję Klubu założonego przed laty w Wilnie przez ongiś Kilometra, obecnie Wacława Korabiewicza, znakomitego podróżnika.

Jaki typ podróżnika reprezentuje Korabiewicz? Na ten temat wypowiada się on w jednym ze swoich listów: „Nie należy szafować słowem: podróżnik. Podróżnik to nie ten, co podróżuje, ale ten, co kocha podróżować, dla którego pochłanianie przestrzeni i zmiana otoczenia jest konieczną potrzebą życia. Prawdziwy podróżnik w dzisiejszym tego słowa znaczeniu to tramp-włóczęga, który obywateli byle czym, gdy zachodzi możliwość startu w świat. Nie zastanawia się, nie kalkuluje, nie drży nad zabezpieczeniem sobie tyłów”. A dalej tak charakteryzuje samego siebie: „Mój stosunek do życia jest bardzo specyficzny. Drwię z komfortu i godności, z ustalonych powag i autorytetów. Lekkoomyślnie zrywam wszelkie okazy do zagrzania miejsca dla tak zwanej kariery, wykonując nowy skok, beztrako pałę za sobą wszelkie mosty. Nie znoszę utartych szlaków, wciąż wędzę i szukam nie spotykanych dotąd

sytuacji. Podstawą moich wszystkich włóczęg jest samowystarczalność. Jestem w swych włóczęgach całkowicie niezależny finansowo, potrafię pasa zacisnąć w głodówce, tłoczyć w najgorszych zajazdach, ale wszystkie wydatki pokrywam wyłącznie z zarobionych przeze mnie pieniędzy”.

„Jedyną szpilką, która trzyma mnie przy życiu, jest moja twórczość” - pisze w jednym z listów.

Wyznanie to potwierdza fakt, że jest on autorem około 30 książek. Twórczość literacką zaczyna jeszcze w Wilnie, początkowo od poezji. Jest aktywnym członkiem wileńskiej grupy STO (Sekcja Twórczości Oryginalnej przy Kole Polonistów). Wydaje kilka zbiorów poezji. Wśród nich na uwagę zasługuje *Rapsod o głowie hetmańskiej*. Jest to poetycka fantazja o głowie hetmana Żółkiewskiego, odciętej przez Turków na polu kłęski pod Cecorą i zawieszonej do Stambułu. Autor nawiązuje tu do tradycji pieśni epickich, świadomie wybierając formę dwunastozgłokowej ballady. Ciekawe, że swój rapsod o siedemnastowiecznym polskim hetmanie napisał zaszyty w dzikim buszu Czarnej Afryki.

Korabiewicz znany jest przede wszystkim jako autor bardzo poczytnych powieści podróżniczych. Jest pisarzem przygody i piękna przyrody.

Gdy jego życie staje się nieustanną włóczęgą po egzotycznych zakamarkach świata, każda z jego wędrówek owocuje jedną lub kilkoma powieściami. Píše niezmiernie żywo i obrazowo, stylem gawędziarskim, wybitnie zindywidualizowanym. W jego książkach uderza zafascynowanie egzotycznym krajobrazem: puszcza brazylijską, bezdrożami Indii, Czarną Afryką. Odkrywa przed czytelnikiem ich pierwotne piękno.

Przygoda, przyroda i zwierzęta - to wielka miłość autora. W zetknięciu się człowieka ze zwierzęciem zawsze staje po stronie zwierząt, ma do nich stosunek bardzo ciepły, niemal braterski.

Oto Kilometr i jego żona płyną po rzece Indus, nad nimi, zwabiony widokiem kromki chleba na pokładzie, krąży uparcie sęp. Zatrzymują się więc i stają na brzegu, tuż przy łodzi, ciekawi dalszego zachowania się ptaka.

„Sęp jakby tylko na to czekał, zwinął skrzydła i niby ciężka, łopocząca kula zwałił się na kajak, poderwał pazurami śniadanie i ruszył z powrotem w górę. [...] Zaiste dziwne tu panują obyczaje. Człowieka, którego w Europie każde stworzenie omija z daleka, jak najgorszego wroga, tutaj traktuje się na równych prawach z małpą czy sępem, psem czy hieną. Jest takim samym równouprawnionym konkurentem do jednej i tej samej kromki chleba. [...] Takie kamrackie stanowisko odpowiada mi stuprocentowo. Odtąd patrzę na ptaki, ryby i inne biegające stworzonka jak na kolegów i gdyby rozumiały ludzką mowę, pytałbym o pozwolenie na zajęcie tej lub innej polany pod obóz. Wszak oni to gospodarzami, ja - intruz europejski” (*Żaglem do jogów*, s. 241).

Ludzi autor *Sztuki Afryki* pokazuje dość powierzchownie, interesując go przede wszystkim z punktu widzenia ich egzotyki.

Korabiewicz ma ogromne zasługi jako etnograf. Znamca i miłośnik kultur czarnego ładu, prócz Afryki Wschodniej i Centralnej spenetrował gruntownie Ghanę, Republikę Górnej Wolty, Republikę Mali, Niger, Nigerię, Togo, Dahomej, Kamerun i Etiopię. Swe zarobki lekarskie przeznaczał na ekspedycje poszukiwawcze, zakup i transport eksponatów do Kraju. Unikatową kolekcję rzeźbionych w drewnie krzyży wędrownych mnichów koptyjskich ofiarował Muzeum Narodowemu w Warszawie. Od 1978 r. w muzeum tym istnieje stała wystawa kolekcji Wacława Korabiewicza, zatytułowana „Krzyż koptyjski i jego naśladownictwa”. Zbiór masek rytualnych i inne eksponaty sztuki murzyńskiej przekazał Państwowemu Muzeum Etnograficznemu.

Jest autorem prac: *Sztuka Afryki, Śladami amuletu, Krzyż koptyjski*.

Korabiewicz zmarł, mając lat 90, 15 lutego 1994 r. Zgodnie z wolą Zmarłego, prochy jego zostały zatopione w morzu. Pogrzeb zorganizowała Wyższa Szkoła Morska w Gdyni. Był do końca w serdecznym stosunku z tą Szkołą i jej dedykował swoją ostatnią książkę *Z „Daru Pomorza” na ... bezdroża*. Inauguruje ona powstałą w 1993 r. serię wydawniczą „Księgi Floty Ojczystej”.



Hans Woede: Wimpel der Kurenkähne. Geschichte, Bedeutung, Brauchtum.
Wydawnictwo Holzner Verlag, Würzburg
1965, s. 269, bibliografia, indeksy, mapa
1, ilustracji 124, w tym 25 barwnych,

Książka ta przez wiele lat stała na półce w mojej domowej biblioteczce. Nie było wtedy pogody do pisania recenzji o sprawach, które dotyczyły terenów specjalnych, zastrzeżonych i tajnych. Na domiar złego, książka wydana została w RFN...

Teraz układy się zmieniły, a ponieważ książka jest wspaniała, a temat osobliwy, to pomimo upływu trzydziestu lat od jej wydania, z prawdziwą przyjemnością piszę niniejszą recenzję.

Książka traktuje o wimplach rybackich łodzi żaglowych na Zalewie Kurońskim. Wimpel - w naszym wypadku - to mocowany na szczycie masztu ozdobny znak rozpoznawczy wsi, macierzystej przystani, rybaków łodziowych na Zalewie Kurońskim. Znak ten ułatwiał władzom państwowym identyfikację i kontrolę działalności zarejestrowanych rybaków. Osadzony mimochodem na pionowej osi, obracał się swobodnie i wskazywał kierunek wiatru. W dolnej prawej ćwiartce, pomieszczony był zasadniczy, urzędowy znak przystani, przedłużony swobodnie wiewającym pasmem barwionej tkaniny. Pozostała część była już według gustu rybaka indywidualnie rzeźbiona w drewnie i barwnie malowana.

Autor, mieszkając w Prusach Wschodnich, tematem tym zajmował się już przed wojną. Po przejściu przez te tereny nawały bitewnej, cały jego dorobek naukowy został zniszczony. Mieszkając następnie na terenie Niemiec Zachodnich, z podziwu godną pasją, przy pomocy życzliwych instytucji oraz osób prywatnych, z całym pietyzmem i skrupulatnością materiał ten odtwarzał.

Woede obliczył szacunkowo, że w latach 1880-1945, około 3 tysiące wimpli zdobyło maszty kurońskich łodzi rybackich. Przy opracowywaniu recenzowanej pracy, autor miał do dyspozycji ilustracje 75 wimpli, z któ-

rych można było wykorzystać detaliczne fragmenty, drugie tyle dawało ogólne wyobrażenie, a jedynie dwa wimpla były dostępne w oryginale - z nich to pobrane zostały dokładne pomiary i odtworzono ich układ konstrukcyjny.

W przedmowie autor zadaje sobie pytanie: kiedy, dlaczego i gdzie powstał zwyczaj osadzania na masztach tego rodzaju ozdób? Czy to charakterystyczne zwieńczenia masztów były jedynie ozdobą, czy też spełniały w pierwszym rzędzie inne, ważne funkcje? Jeżeli jedno i drugie przeznaczenie było miarodajne, które z nich dało początek ich powstaniu? Czy ów zwyczaj był typowy wyłącznie dla ludności zamieszkującej wybrzeże Zalewu, czy też znany był już kiedyś i gdzieś?

Kurońskie wimpla były nie tylko przedmiotem sztuki ludowej, ale były również wielowarstwowo powiązane z innymi dziedzinami: rybaczeniem, prawem rybackim, weksykologią żeglarską dawnych i nowszych czasów, znakami sakralnymi i świeckimi oraz historią sztuki.

Odpowiedź na postawione powyżej pytania autor ujął w trzech rozdziałach. Rozdział I mówi o historii podnoszenia flag rybackich na Zalewie Kurońskim i Wiślanym (strona 43). Rozdział II traktuje o historii ozdobnych zwieńczeń masztów i ozdobnych chorągiewkach wiatrowych w żegludze (strona 55). Aż

wreszcie rozdział III, najobszerniejszy, opisuje historię wimpli kurońskich, będących przedmiotem rybackiej sztuki ludowej Prus Wschodnich (strona 81).

Rozporządzeniem Królewskiego Ministerstwa, datowanym w Królewcu 26 czerwca 1844 roku, wprowadzono dla wszystkich uprawniających do rybaczenia na całym Zalewie Kurońskim jak również całym Zalewie Wiślanym, obowiązek podnoszenia na szczytach masztów łodzi flagi przypisanej do miejsca zamieszkania rybaka - tzw. flagi miejscowej (Ortsflagge). Flagi te powinny mieć co najmniej 2 stopy długości i 1 stopę szerokości (62,4 x 31,2 cm). Nieprzestrzeganie tego przepisu zagrożone było karą od 1 do 10 talarów grzywny. Podnoszenie flagi nie swojej miejscowości pociągało za sobą karę od 10 do 50 talarów grzywny. Wszystkie rybackie miejscowości otrzymały flagę wzorcową. Również na koszt państwa wydane zostały dwa tomiki - pierwszy zawierał 57 barwnych wzorów flag dla Zalewu Kurońskiego, drugi 79 wzorów flag dla Zalewu Wiślanego.

Flagi malowane były farbą olejną na grubej tkaninie lnianej, przeważnie jednak na drewnianej lub blaszanej tabliczce. Każda flaga miała różne barwy ukształtowane w różne wzory geometryczne. Flaga określała port macierzysty, a praktycznie, miejsce zamieszkania rybaka uprawnionego do prowadzenia rybołówstwa.

Rozporządzenie z 11 maja 1877 roku podaje zmienione nieco wymiary minimalne flag miejscowych: 75 cm długości oraz 30 cm szerokości. Każda jednostka powinna również mieć namalowane na burtach pierwsze trzy litery miejsca zamieszkania rybaka oraz jego numer rejestracyjny. Wielkość liter i cyfr powinna wynosić co najmniej 6 cm. Oznakowanie to należy powtórzyć po obu stronach żagla. Wysokość liter i cyfr powinna wynosić w tym wypadku 30 cm.

Oznakowanie literowe i cyfrowe spowodowało, że oznakowanie flagowe coraz bardziej traciło na znaczeniu, szczególnie w wypadku małych jednostek. Jeszcze w 1884 roku ukazuje się nowe wydanie książeczek flagowych zawierające drobne zmiany i uzupełnienia.

Rozporządzenie z 8 sierpnia 1887 roku stanowi między innymi: „... jednakże tam, gdzie rybacy zalewowi na szczytach masztów od dawien dawna osobiłą oprawą flagową zwyczajowo umocowaną mają, można odstąpić od przepisowej długości i szerokości flagi miejscowej, pod warunkiem, że oprawa będzie miała przypisane [danej miejscowości] barwy”. Zwrot ten powtórzony został jeszcze w rozporządzeniu z 1917 roku. Po pierwszej wojnie światowej, po upływie jednego wieku, podnoszenie flagi miejscowej na rzeźbionej oprawie traktowane było już tylko jako tradycyjny obyczaj ludowy. Przypnijmy, że uroczy...

Frisches Haff.

Nehrung u. Nogat-Delta.

C / 1



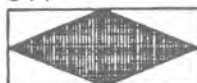
Neutief.

C / 4



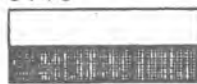
Neukrug.

C / 7



Liep.

C / 10



Bodenwinkel.

C / 13



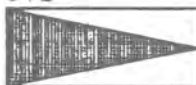
Grenzdorf B.

C / 16



Neustädterwalde.

C / 2



Narmeln (Polski)

C / 5



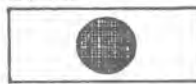
Voeglers.

C / 8



Pröbbernau.

C / 11



Stuba.

C / 14



Grenzdorf A.

C / 17



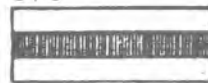
Jungfer.
1844

C / 3



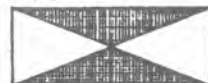
Grenzhaus.

C / 6



Kahlberg.

C / 9



Vogelsang.

C / 12



Stutthöferkampe.

C / 15



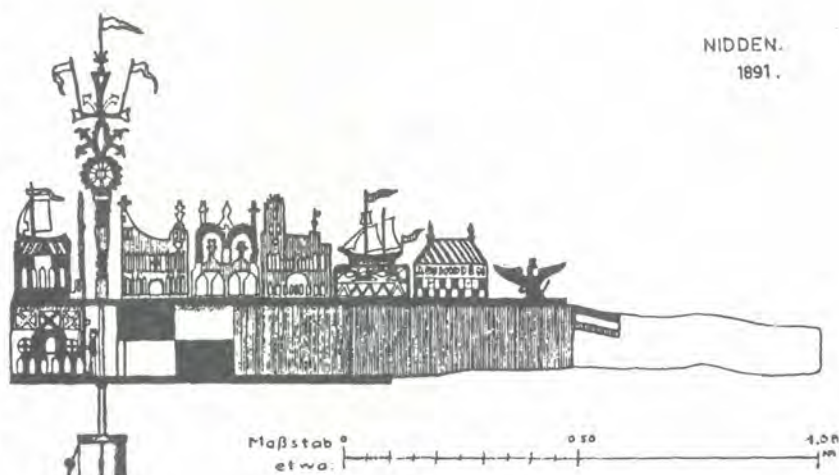
Stobbendorf.

C / 18



Zeyersniederkampe.

Rys. 1. Flagi miejscowe na Zalewie Wiślanym. Mierzeja i delta Nogatu. Barwy: biała i czarna



Rys. 2. Wimpel z Zalewu Kurońskiego. Białoczerwona szachownica w dolnej prawej ćwiartce oznacza wieś rybacką Nidden. Rok 1891

Drewniane wimble występowały także - w skromnej formie i pojedynczo - na Zalewie Wiślanym i Szczecińskim. Najliczniej jednak i najbarwniej na Zalewie Kurońskim. Jak przypuszcza Woede, początek ich występowania przyjąć można przed 1880 rokiem na wschodnim wybrzeżu Zalewu. Rozbudowaną formę, jaką przyjęły one później, odnotowujemy na początku lat dziewięćdziesiątych. I tak przetrwały kurońskie wimble do roku 1945. Jaki byłby ich dalszy rozwój, trudno powiedzieć - wimble związane były bowiem nierozłącznie z masztami łodzi żaglowych, a te z kolei były preferowane przez władze nadzoru rybackiego zamiast łodzi motorowych, szkodliwych dla biologicznego rozwoju ryb. Wcześniej czy później „postęp techniczny” zdominowałby i tę dziedzinę działalności ludzkiej. Byłoby to requiem dla kurońskich wimpli.

Tworzeniem wimpli zajmowali się rybacy w martwych porach roku: wczesną wiosną, gdy lód uniemożliwiał żeglugę, ale był jeszcze zbyt słaby, aby utrzymać ludzi przy połowach pod lodem oraz wczesną wiosną, gdy lód już kruszał, ale nie pozwalał jeszcze na pływanie.

Konstrukcję wimpla tworzyły dwie dębowe listwy o wymiarach 2-3 cm nasadzone na oś zamocowaną na topie masztu. Na górze listwy osadzone były zasadnicze elementy zdobnicze. Po stronie dolnej lewej (nawietrznej), pomiędzy listwami znajdowała się ozdoba w kształcie dzioba skierowanego na wiatr, będąca jednocześnie usztywnieniem obramowania nośnego. Po stronie dolnej prawej (zawietrznej) znajdowała się tablica ze znakiem miejscowym. Ozdobne było również zakończenie bolca osi obrotowej.

Motywy zdobnicze były najróżniejsze - Woede wylicza ich 117, a między innymi: orzeł, litera, żaglowiec, drzewo życia, Loreley, kościół, ryba, latarnia morska i wreszcie... rower. Rzeźby wykonywane były z drewna miękkiego, np. lipowego, a jako narzędzie służyły piła i nóż. Poziom artystyczny zależał od osobistych talentów rybaka.

Wielobarwne, filigranowe wimble ponad ciężkimi, czarnymi łodziami, stosowane na wąskiej, ograniczonej przestrzeni - zrobiły zawrotną karierę. Obok czarnego orła w herbie, stały się nieoficjalnym symbolem Prus Wschodnich. Urlopowicze kupowali je jako suveniry. Spotykamy je jako motywy w literaturze, filmie, malarstwie i grafice. Także jako broszki, bibeloty i ozdoby reklamowe.

Pisząc o kurońskich wimplach, autor wspomina również obszernie o łodziach Zalewu Kurońskiego, o sieciach, o ludziach tam żyjących i o służbach nadzoru rybackiego. Nawiązuje również do podobnych znaków stosowanych na wodach innych krajów.

Wszystkie rysunki i mapki wykonane są bardzo starannie przez samego autora.

Marian Czerner



Przywrócić cześć komandorom

Edward Obertyński: *Noc komandorów*. Feniks, Gdynia 1994, 211 s.

W serii „Księgi Floty Ojczyzny” ukazała się z opóźnieniem *Noc komandorów* Edwarda Obertyńskiego. Cztery tom tej poczytnej serii zwraca uwagę nie tylko tytułem nawiązującym do głośnej książki *Noc generałów*, ale przede wszystkim swą mrozącą krew w żyłach zawartością.

Represje, jakie w latach 1946-1956 spotkały grupy oficerów i marynarzy, żołnierzy Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej, zostały opisane przez autora niemalże z detalami. Skąd ten zamysł autorski? Książka jest swego rodzaju długim pamięcią wobec oficerów, z którymi Edward Obertyński zetknął się w latach przedwojennych, z którymi pracował w Gdyni, w Polskiej Agencji Morskiej i był w Kłobie Jachtowym, z którymi losy wojenne rzuciły go do I Morskiego Pułku Strzelców stacjonującego w Wejherowie, do obrony Wybrzeża przed niemieckim agresorem, a następnie do niemieckich obozów jeńców wojennych.

Przydzielony po wojnie do dowództwa, znów spotkał starych znajomych. Musiał być w kręgu podejrzanych, bo wrócił do kraju dopiero w 1947 roku, gdy miał już za sobą staż korespondenta wojennego frontowej gazety „Zwycięzcy”, szlak bojowy do Wąlu Pomorskiego do Berlina, pracę w Polskiej Misji Wojskowej w Anglii, funkcję tłumacza i oficera asystencyjnego podczas pobytu w Polsce gen. D. Eisenhowera.

Mimo zwolnienia z wojska na własną prośbę, po powrocie prosto z ulicy, poznał „normalne” sposoby wymuszania zeznań: stojki, wielogodzinne siedzenie w bezruchu z rękami na kolanach, oślepiające światło w oczy. W książce opisuje te „normalne” metody torturowania więźniów politycznych, których traktowano gorzej niż zwierzęta.

Książka jest swego rodzaju autorskim rachunkiem z przeszłością, wszak Edward Obertyński mógł równie dobrze skończyć tak samo, jak prześladowani komandorowie. Może właśnie dlatego poczuwał się do obowiązku przekazania potomnym prawdy i całej prawdy, o której odsłonięcie przez tyle lat usilnie zabiegał.

Ten dramat człowieka i pisarza ilustrują wymownie dwa akapity: „Jakże to możliwe, że ci szlachetni, pełni zapału ludzie, którzy swoją wiedzę oddali w służbie Ojczyźnie, którzy za udział w walkach 1939 roku zostali nagrodze-

ni Krzyżami Virtuti Militari, którzy kilka lat spędzili w obozach jenieckich, a po wojnie chcieli ofiarować nabyte doświadczenia Ojczyźnie, że ci ludzie zostali uznani za wrogów narodu?”

Przez wiele lat nie dopuszczono do jakiegokolwiek rewizji tej sprawy, nazwiska tragicznych bohaterów chciano wymazać z pamięci naszego społeczeństwa. Czułem jednak, że spoczywa na mnie szczególny obowiązek ujawnienia prawdy. Kiedy zacząłem zbierać materiały i prowadzić rozmowy z ludźmi, dwa razy wzywano mnie na rozmowę na ul. Okopową w Gdańsku. W sposób na pozór grzeczny, ale stanowczy odradzano mi prowadzenia poszukiwań, a w słowach tych była ukryta groźba. Zaniechałem moich dociekań do czasu przejścia na emeryturę, kiedy to stwierdziłem, że niczym już mi nie mogą zagrozić”.

O zbrodniach okresu stalinowskiego w Marynarce Wojennej pisano już u nas wielokrotnie, ale tacy autorzy, jak Franciszek Walicki, Czesław Ciesielski, Jerzy Poksiński czy płk. Tadeusz Pióro zajmowali się wyłącznie „procesem siedmiu komandorów”. Edward Obertyński, który uzyskał z czasem dostęp do nieznanych akt i dokumentów, poszedł znacznie dalej. Okazało się, że prześladowania oficerów MW znacznie wykraczały poza ten pokazowy proces, a osobom niewygodnym wytaczano sfingowane sprawy o szkodnictwo gospodarcze lub dyscyplinarne wykroczenia, w których sentencja wyroku brzmiała okrutnie: „kara śmierci” lub: „długoletnie więzienie”. Sugestia autora nie wymaga komentarza „Konieczne jest wydobyć ich dziś na światło dzienne, aby tym zapomnianym oficerom powojennego „ludowego ładu” dać zadośćuczynienie i przywrócić cześć”.

Pierwszy pilotażowy nakład okazał się bestsellerem, dodruk również. Autor nie kamufluje bowiem niczego, opisuje metody tortur z detalami, bez owijania w bawełnę, bez eufemistycznych maskarad: A kim byli oprawcy i „sędziowie”? Na uwagę zasługuje fakt, że całe doradczo-kierownicze grono polskiego aparatu sprawiedliwości wywodziło się z byłych oficerów Związku Radzieckiego, do tego przeważnie pochodzenia żydowskiego”. Jeśli sprawiedliwość Polakom wymierzali w ich własnym kraju przedstawiciele innych narodów, to jaka to była sprawiedliwość?

Wojskowi oprawcy znali metody wymuszania zeznań. „Wszyscy przesłuchiwanym stwierdzali, że najgorszą dla nich torturą był brak snu. Przesłuchania, które trwały od 5 rano do 23, były przeprowadzane na stojąco, aby przesłuchiwanym nie mógł zasnąć”. Głodem i pozbawianiem snu doprowadzano przesłuchiwanym do takiego stanu, że czuli ośpienie, traciли kontakt z otoczeniem i... przyznawali się do nie popełnionych win, aby tylko skończyć z tym koszmarem.

Osobom bardzo wrażliwym i mającym kłopoty z zasypianiem nie radziłbym czytać tej książki w godzinach wieczornych. Na jej kartach autor przypominał z całą siłą, że „był taki czas 'pokoju', w którym Polak Polakowi zadawał śmierć”. To jedna z tych książek, których

nie odkłada się bezpowrotnie na półkę, aby zbierała kurz, lecz do której się wraca, aby nie uleciała z pamięci historia „jedynie słusznych decyzji” i jedynie słusznej drogi na... bezdrożach wschodniego systemu totalitarnego.

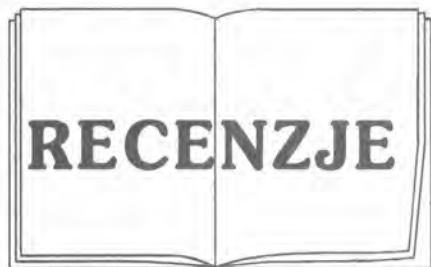
Jednym z niewinnie osądzonych i straconych był kmdr Stanisław Mieszkowski, rozstrzelany 16 grudnia 1952 roku w Warszawie, którego miejsce pochówku nie jest znane. Pierwszy po wojnie komendant Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, a następnie szef Sztabu Głównego Marynarki Wojennej i dowódca Floty nawet po śmierci nie może do czekać się pełnej rehabilitacji. Jak wynika bowiem z końcowego rozdziału książki, nie wszystkie rodziny otrzymały zawiadomienie o rehabilitacji niewinnie skazanych i o uznaniu sprawy za unieważnioną.

Ta książka-wyzwanie wobec wymiaru sprawiedliwości kończy się wymownym akapitem: „Pozostała sprawa rehabilitacji ofiar stalinowskiego reżimu w latach 1946-1956. Ludzie i rodziny, którym wyrządzono największą krzywdę, jaką można było wymyśleć - okrycie hańbą nazwiska oddanych synów Ojczyzny, zmieszanie z błotem czci i w końcu pogrzebanie w nieznanym miejscu, tak aby rodziny nie miały nawet gdzie złożyć kwiatów pamięci.

Pozostała sprawa rehabilitacji”.

Rehabilitacja to jednak proces długotrwały: trzeba skorygować podręczniki historii i opracowania, trzeba wzniesć pomnik...

Andrzej Sitek



**J. Dyskant: Czarnobyl 1920.
Bellona, Warszawa 1994.**

W czasie niespełna roku czytelnicy interesujący się dziejami Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918-1939, a szczególnie Floty Rzecznej w Pińsku otrzymali do swojej dyspozycji dwie interesujące książki napisane przez kmdr. prof. dr. hab. Józefa W. Dyskanta^{*)}. O ile pierwsza z nich jest obszerną monografią obejmującą cały okres istnienia jedynej (od 1925 r.) jednostki rzecznej tej formacji, to najnowsza praca tegoż autora została poświęcona stosunkowo mało znanemu epizodowi w jej dziejach, jaką bez wątpienia była potyczka stoczona przez zespół polskich okrętów pod Czarnobyłem w 1920 roku.

Licząca prawie 100 stron tekstu książeczka ukazała się w Wydawnictwie „Bellona” w znanej serii „Bitwy Polskie”. To bardzo syntetyczne opracowanie składa się z kilku rozdziałów.

W rozdziale wstępnym autor ukazuje, iż bitwa okrętów polskich stoczona z zespołem okrętów rosyjskich na Prypeci pod Czarnobyłem 27 kwietnia 1920 roku miała znaczenie historyczne, dlatego iż była pierwszym od czasu bitwy pod Oliwą (18.XI.1627 r.) zwycięstwem nowo powstałej Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej. I chociaż na tle całej kampanii 1920 roku stanowiła ona zaledwie jeden z epizodów, to przecież nie można nie doceniać znaczenia operacyjnego tej potyczki. Ciąg potyczek stoczonych przez polskie okręty na Prypeci przyczynił się bowiem do opuszczenia wód tej rzeki przez okręty rosyjskiej Floty Dnieprzańskiej, co ułatwiło działania polskim siłom na lądzie, a końcowym wynikiem całej ofensywy wiosennej na Ukrainie było zdobycie Kijowa. Dla upamiętnienia tej historycznej daty, po zakończeniu działań wojennych Floty Pińskiej obchodziła (do 1930 r.) swoje święto właśnie 27 kwietnia.

Kolejna partia książki (Na rzece jak na morzu?), licząca 12 stron, zawiera ogólną charakterystykę specyficznego obszaru śródlądowego, będącego teatrem działań wojennych. W tym miejscu autor przedstawił też możliwości działań i wykorzystania rzecznych jednostek pływających, a także potencjał taboru handlowego i wojennego, który znajdował się w posiadaniu obu walczących stron.

Działaniom wojennym w dorzeczu Prypeci poświęcono kolejny rozdział (21 stron) książki. Autor stwierdza, iż specyfika obszaru Polesia w znacznym stopniu utrudniała ich prowadzenie, a utworzenie Floty Pińskiej (19.IV.1919 roku) miało pozwolić na rozszerzenie możliwości działań strony polskiej, zarówno w zakresie prowadzenia walki zbrojnej, jak i transportowania sprzętu i uzbrojenia. Rozdział ten kończy przegląd działań polskich i rosyjskich sił rzecznych do drugiej dekady kwietnia 1920 roku.

Batację rzeczną pod Czarnobyłem zaprezentowano w najobszerniejszej (liczącej 30 stron) partii książki. Prolog w Koszarówce, bitwa na torze wodnym Lelów - Czarnobyl, atak na okręty rosyjskie ostrzeliwujące miejscowość Lelów (wstępna faza bitwy), bój artyleryjski na długim torze wodnym (pierwsza faza bitwy) i zwycięski pościg (druga faza bitwy), to kolejne etapy drogi polskich okrętów i ich załóg w zwycięskiej potyczce nazwanej bitwą pod Czarnobyłem.

I chociaż Czarnobyl był rzeczywistym sukcesem Floty Pińskiej, która pokonała silniejszą flotyllę rosyjską, zadając jej znaczne straty (zatopiono jedną kanonierkę, a dwie uszkodzono, nie licząc strat w ludziach i sprzęcie), to

jednak epilog tej bitwy sprowadzał się do całkowitej ewakuacji okrętów rosyjskich z Prypeci.

Działania polskich okrętów na akwenach Kijowa, Łojewa i Ryczycy zaprezentowano na kolejnych (13) stronach publikacji.

Końcowym etapem działań jednostek rzecznych Polskiej Marynarki Wojennej był ich udział w osłonie odwrotu wojsk polskich w lipcu 1920 roku. Ostatecznie, po zatopieniu większości jednostek pływających rozformowano Flotyllę Pińską (2.VIII.1920 r.) Jednocześnie przekazano jej statki będące w Modlinie oraz ewakuowany z Polesia sprzęt, uzbrojenie i personel do Floty Wiślanej.

Oceniając efekty działań bojowych Floty Pińskiej na Polesiu w 1920 roku, autor zwraca uwagę, iż rzeczne jednostki pływające i ich załogi nie spełniły pokładanych w nich oczekiwań. Za główne przyczyny tego stanu rzeczy uznaje fakt „...doraźnie przysposobianego do walki cywilnego taboru pływającego, w znacznej części wyeksploatowanego, na uzbrojenie którego brakło amunicji polowych i broni maszynowej...” a „...na reaktywowanie Floty Pińskiej przyszło nam... czekać do października 1920 r. ...”

Jednak zdaniem nie tylko niżej podpisanego końcowy osąd autora książki jest nazbyt optymistyczny, bowiem uważa lektura pracy J. W. Dyskanta pobudza do krytycznej refleksji na temat tej jednostki wojskowej. Oceniając z punktu widzenia dzisiejszego czytelnika potrzebę utrzymywania Floty Rzecznej na Polesiu, należy postawić pytanie, czy rzeczywiście jednostka ta musiała istnieć? Wydaje się, iż pomimo generalnie negatywnych ocen Floty Pińskiej z kampanii 1920 roku (okręty uległy samozatopieniu), w II Rzeczypospolitej nie wszyscy dostrzegali ograniczoną przydatność jednostki wojskowej tego typu i jej sezonową (bo uzależnioną od warunków hydronawigacyjnych) rolę w działaniach bojowych. Wynikiem tak mało krytycznego spojrzenia było reaktywowanie Floty Pińskiej i jej kolejne samozatopienie we wrześniu 1939 r.

Powyższe stwierdzenie nie pomniejsza w niczym wartości najnowszej publikacji J. W. Dyskanta. Cenne uzupełnienie tej pozycji stanowią załączniki - obsada personalna okrętów polskich w bitwie pod Czarnobyłem (zał. 1) oraz podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów polskich biorących udział w bitwie pod Czarnobyłem (zał. 2). Bibliografia przytoczona przez autora zawiera kilkanaście najważniejszych pozycji dotyczących tego tematu.

Ireneusz Bieniecki

^{*)} J. Dyskant: *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939*. Warszawa 1994; oraz tenże, *Czarnobyl 1920*. Warszawa 1994.