



POLSKIE TOWARZYSTWO
NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA

Rok XLIV · 2009 · Nr 146



UNIWERSYTET GDAŃSKI
WYDZIAŁ
FILOLOGICZNO-HISTORYCZNY

NAUTOLOGIA

Fregacie – Jubilatowi „Dar Pomorza”, odznaczonej w dniu 23 września 1981 roku Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski w setną rocznicę wodowania składamy gratulacje z okazji wiekopomnych osiągnięć żeglarskich i praktycznego przygotowania kadr morskich dla Polskiej Marynarki Handlowej w okresie drugiej Rzeczypospolitej, które włączyły się w budowę Polski Morskiej, dzielnie walczyły nas statkach z dumnie powiewającą banderą Rzeczypospolitej podczas II wojny światowej dokumentując, że Polska żyje i walczy na morzach i oceanach świata. Statki były suwerennymi skrawkami Rzeczypospolitej. Po wojnie Fregata natychmiast włączyła się w trudny proces praktycznego szkolenia nowych kadr morskich Rzeczypospolitej.

Fregacie – statkowi-muzeum Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku „Dar Pomorza”, jego załodze, życzymy w ich codziennym pięknym dziele dalszych sukcesów w wychowaniu morskim naszego społeczeństwa i przekazywaniu naszych osiągnięć na morzu.

Zachowujemy wszystkich kapitanów i załogi w dobrej pamięci!

Zarząd Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

100-LECIE WODOWANIA „DARU POMORZA”

Obchody 100-lecia wodowania „Daru Pomorza” pozwalają nie tylko na podsumowanie całego okresu eksploatacji żaglowca pod obcymi banderami, pod polską banderą jako statku szkolnego i pod polską banderą jako statku-muzeum, ale również na zastanowienie się nad przyszłością tego wspaniałego zabytku. Aktualny stan żaglowca, będącego pod wspaniałą opieką armatora, nie wskazuje na to, iż najbliższe lata będą wymagały zmiany jego formy oraz miejsca postoju. Czy będzie tak jednak w znacznie odleglejszych latach? Czy nie będzie konieczności zabezpieczenia żaglowca przed oddziaływaniem środowiska morskiego, a więc wody, fali i wiatru? Zadawanie takich pytań w okresie pięknego jubileuszu wydaje się co najmniej niestosowne. Gdyby jednak takie pytania padły, to można dzisiaj bezwzględnie stwierdzić, iż przyszłość statku rysuje się bardzo różowo oraz że nie będzie trudności, aby żaglowiec w obojętnie jakich warunkach dotrwał do chwili, kiedy już nie będzie nikogo, kto by się interesował zabytkami historycznymi. Jakie są przesłanki takiego optymizmu? Jestem głęboko przekonany, że obecne bardzo duże społeczne zainteresowanie żaglowcem, wyrażające się między innymi wspaniałymi działaniami Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w tym zakresie, są dowodem nie tylko bieżącego śledzenia losów Białej Fregaty, ale również aktywnego pobudzania polskiego społeczeństwa do szerokiej pomocy w utrzymaniu w wyśmienitym stanie naszego pięknego statku. Liczne akcje upamiętniające różne wydarzenia z życia żaglowca i jego załóg, szerokie zaangażowanie młodego pokolenia, liczne konferencje i seminaria przybliżające społeczeństwu polskiemu dzieje żaglowca oraz bardzo cenne i liczne wydawnictwa poświęcone naszej fregacie wskazują na wielką rolę, jaką spełnia Polskie Towarzystwo Nautologiczne we właściwym traktowaniu i zabezpieczaniu wspaniałego zabytku świadczącego o polskich osiągnięciach w dziedzinie polityki i gospodarki morskiej.

W imieniu Rady Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku gratuluję bardzo serdecznie Polskiemu Towarzystwu Nautologicznemu kolejnego numeru „Nautologii”, czasopisma wypełniającego poważną lukę w publikacjach naukowych poświęconych nautologii oraz przedstawiającego ukryte dotychczas szczegóły wzbogacające naszą wiedzę o czasach minionych i naszych morskich osiągnięciach. Równocześnie składam gorące życzenia dalszych osiągnięć w przygotowywaniu kolejnych numerów „Nautologii” oraz szczęścia w poszukiwaniach różnego rodzaju faktów, materiałów historycznych i pamiątek, które po naukowym opracowaniu zostałyby opublikowane i z dużą radością czytane.

Prezesowi Polskiego Towarzystwa Nautologicznego Panu Profesorowi Danielowi Dudzie oraz całemu Kolegium Redakcyjnemu życzę wytrwałości oraz dalszego dobrego zdrowia, aby nie zabrakło sił do wcielania w życie wszystkich wspaniałych pomysłów i zamiarów.

*Prof. Bolesław Mazurkiewicz
Przewodniczący Rady Centralnego Muzeum Morskiego*

„DAR POMORZA” – 100 LAT

W dniu 13 lipca 1930 roku podniesiono białą-czerwoną banderę na ówczesnym statku szkolnym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni – „Darze Pomorza” – darze społeczeństwa Pomorskiego, a środki zebrano dzięki Pomorskiemu Komitetowi Floty Narodowej, kierowanemu przez prezesa dr Józefa Wybickiego, a po jego śmierci przez Leona Jantę-Polczyńskiego.

Wojewoda Pomorski zwrócił się z pismem (znak Nr.S.O.-1/2791./29) z czerwca 1929 roku do PP. Starostów, Prezydentów Miast i wszystkich burmistrzów Województwa Pomorskiego z apelem:

„Zupełna już nieprzydatność statku szkolnego „Lwów” z powodu wieku i zużycia czyni nader piękną potrzebę nabycia nowego statku szkolnego dla naszej marynarki handlowej, która już w obecnej chwili w naturalnym swym rozwoju zaczyna cierpieć na brak oficerów.

Komitet Wojew. Obchodu Dziesięciolecia postanowił, korzystając z nadzwyczaj dogodnej i korzystnej okazji, zakupić już teraz w wykonaniu uchwały przedstawicieli społeczeństwa pomorskiego oferowany przypadkowo statek szkolny byłej marynarki niemieckiej, znajdujący się w posiadaniu pewnego Francuza.

(....) apeluję do Panów, aby zechcieli pomimo wszelkich możliwych trudności przekazać w najbliższych dniach na ręce skarbnika Komitetu Dyrektora Banku Polskiego w Toruniu p. Kazimierza Junka całą lub przynajmniej przeważną część preliminowanej na ten rok przez tamtejszy samorząd dotacji (.....).

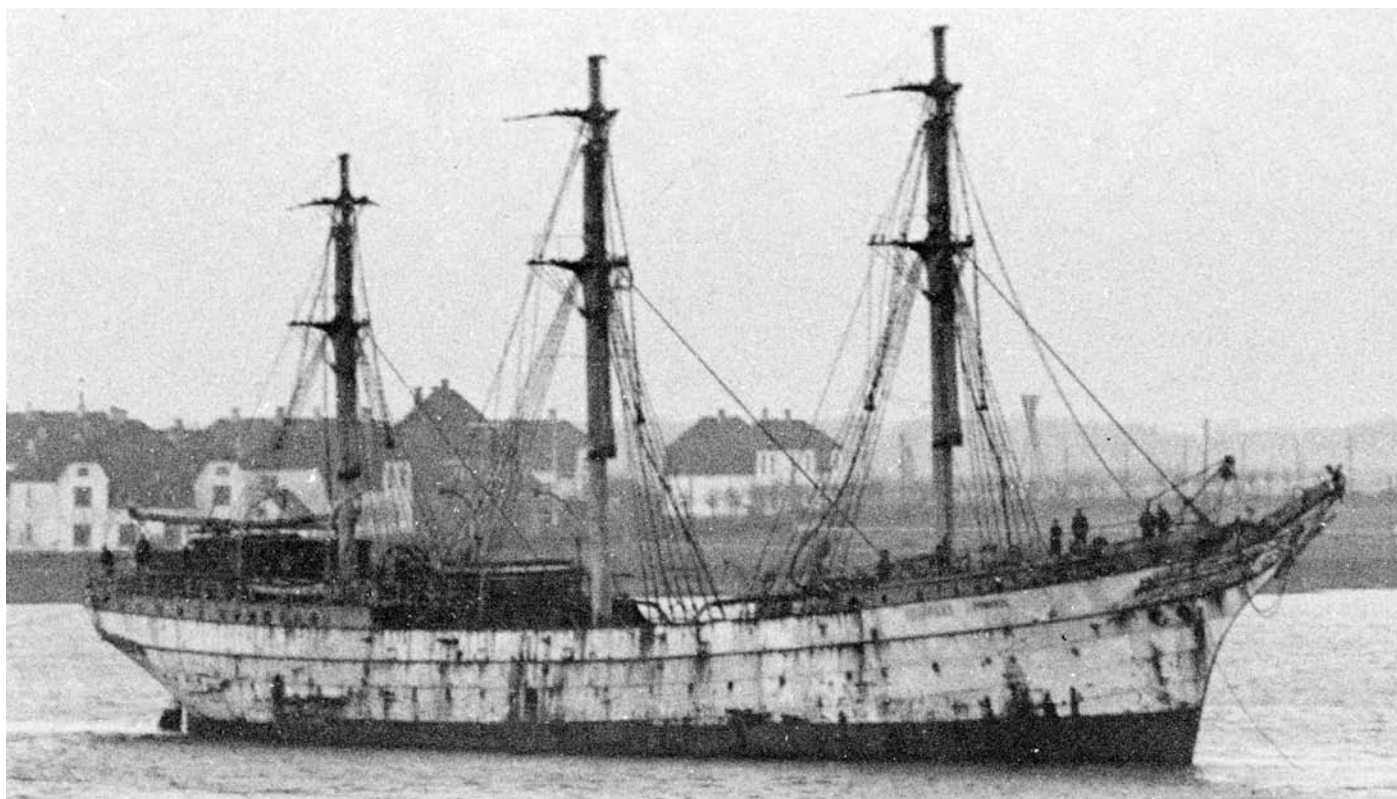
p.o. WOJEWODA
/LAMOT/

Łącznie zebrano 500 000 złotych.

(Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej APG). Akta Komisariatu Rządu w Gdyni, sygn. 124/39).

„Dar Pomorza” zbudowano w 1909 roku w znanej stoczni Blohm und Voss w Hamburgu z przeznaczeniem dla przygotowywania kadr dla niemieckiej marynarki handlowej. Statek zwodowano 28 września 1909 roku i nazwano „Prinzess Eitel Friedrich”; oddano go na własność kompanii Deutscher Schulschiff-Verein. E.V. Matką chrzestną statku była córka wielkiego księcia von Oldenburga, protektora związku – Zofia Charlotte, żona syna cesarza Wilhelma II, księcia Eitel Friedricha, który dał imię fregacie. Portem macierzystym żaglowca był stary port Oldenburg. Służbę rozpoczął 6 kwietnia 1910 roku i do końca pierwszej wojny światowej był statkiem szkolnym niemieckiej marynarki handlowej. Po klęsce Niemiec został przekazany Francji w ramach odszkodowań wojennych i otrzymał francuską nazwę „Colbert”, od nazwiska ministra marynarki Ludwika XIV i stał się własnością bogatego barona Arnolda de Foreste, członka Royal Naval Volunteer Reserve (RNVR), stale mieszkającego we Francji w uzdrowisku w Biarritz. Żaglowiec przez dziesięć lat niszczał, był opuszczony, brudny, takielunek i inne elementy ulegały korozji, jedynie znawcy mogli ocenić jego piękną, aczkolwiek zaniedbaną sylwetkę. Zaczumowany był w francuskim porcie Saint Nazaire aż do lata 1929 roku, kiedy to został zakupiony przez Polaków, by zastąpić wysłużony statek szkolny s.v. „Lwów”.

Stary statek s.v. „Lwów” zbudowano dawno – bo w roku 1869 w angielskiej stoczni G. R. Clover and Co, w chwili zakupu przez



„Pomorze” w Naskov – wejście do stoczni (zbiory CMM)

Polskę miał już 51 lat. Na przełomie lat 1929/1930 miał za sobą ponad 60 lat trudnej służby w transporcie różnych towarów i prawie dziesięć lat szkolenia kadr dla Polskiej Marynarki Handlowej i Marynarki Wojennej. S.v „Lwów”, „Kolebka nawigatorów” – tak pięknie nazwana przez Karola Olgierda Borchardta, wsławiona pierwszym w historii Polski na morzu przecięciem równika w dniu 13 sierpnia 1923 r., dobiegała swoich dni. Zakup statku szkolnego dla Państwowej Szkoły Morskiej, która wkrótce miała otrzymać wspaniały gmach, wiele dobrze wyposażonych gabinetów, sal wykładowych, laboratorium meteorologiczne, zainstalowaną krótkofalówkę, warsztaty szkolne, kuźnię, ślusarnię, basen kąpielowy, nowoczesny gmach dla personelu dydaktycznego i pomocniczego, salę gimnastyczną, pracownię robót linowych, ambulatorium, gabinet lekarski, fryzjernię, stawał się więc sprawą pilną. Środków w kraju nikt zbyt wiele nie posiadał, kasa państwa była pusta, kraj na dorobku po wielkich zniszczeniach wojennych i w wyniku grabieży przez trzy zaborcze państwa, trwającej ponad 140 lat.

Dnia 9 grudnia do St. Nazaire na statek „Pomorze” przybywa mianowany komendant kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz, a wraz z nim bosman Jan Kaleta, starszy sternik Józef Grzelak i marynarz Tadeusz Klusiewicz. Dnia 12 grudnia 1929 roku wieczorem przyjechał bezpośrednio z Gdyni wyznaczony na pierwszego oficera kapitan żeglugi małej Tadeusz Meissner wraz z małżonką Ireną poślubioną w październiku 1929 roku, a więc miał to być rodzaj



Żaglowy statek Szkoły Morskiej w Tczewie s.v „Lwów” (zbiory CMM)



Hawaje rok 1935. kpt. ż. w. K. Maciejewicz i kpt. ż. w. Tadeusz Meissner (fot. K. Meissner)

podróży poślubnej. Prace przygotowawcze do przeholowania statku z Saint Nazaire do duńskiej stoczni w Naksów trwały do 19 grudnia 1929 roku. Piętnaście rej i górne części masztów złożono na pokładzie i zamocowano w taki sposób, aby nawet przy największych przechyłach statku nie mogły poruszyć się z miejsca. Sprawdzono szczelność wszelkich iluminatorów i „zaślepieno” je, sprawdzono szczelność drzwi wodoszczelnych, zamknięto włązy do zbiorników ze słodką wodą, przeprowadzono przegląd i wyremontowano pompę pożarową i pompę do słodkiej wody. Wszystkie części ruchome na statku zamocowano, aby nie mogły się przemieszczać w czasie przechyłów bocznych statku. Prace przygotowawcze wykonywano w celu zmniejszenia kosztów związanych z przeholowaniem jednostki, a zabezpieczenie statku na czas holowania i wykonane w związku z tym wszelkie zabezpieczające prace skrupulatnie zostałyby policzone przez doświadczonych holenderskich ratowników. 19 grudnia 1929 roku na statek przybyła sześciuosobowa załoga holenderskiej, która zgodnie z kontraktem miała pełnić służbę na statku „Pomorze” w czasie holowania do duńskiego portu w Naksów. Polska załoga według kontraktu powinna zejść z „Pomorza” i odbyć podróż do Naksów koleją. Konstanty Maciejewicz postanowił jednak, że załoga pozostanie na burcie statku, będzie poznawać statek, przygotowywać pełną dokumentację remontową, śledzić proces holowania statku. Studiując po latach dokumentację można jedynie powiedzieć, że była to słuszna i jedyna z możliwych decyzji



Bosman Jan Kaleta i bosman Jan Leszczyński, rok 1932 (zbiory CMM)

w tym czasie. To już był **nasz, polski statek**, to był znaczący krok w budowie Polskiej Marynarki. Rozumiała to polska załoga „Pomorza”, do której z pewnością należy zaliczyć panią Irenę Meissner, która nie szczędziła sił, pomagając ciężko pracującej załodze.

W listopadzie 1929 roku podpisano umowę z holenderskim towarzystwem oceanicznego holowania i ratowania, które wówczas znajdowało się w czołówce światowych specjalistów z zakresu ratowania i holowania. Z opóźnieniem 52-godzinny w dniu 21 grudnia 1929 roku o godzinie 18.00 wieczorem przyplłynął holenderski holownik morski firmy holowniczo-ratowniczej L. Smith and Co. Internationale Sleepdienst o nazwie „Poolzee”, o mocy silnika określonej przez Tadeusza Meissnera na 1000 KM. Powodem opóźnienia przyścia o dwie doby był bardzo silny sztorm, w którym jeden z członków załogi holownika złamał rękę, a kilku odniosło lżejsze obrażenia, sam holownik też odniósł pewne szkody, między innymi wgnięcia i rozbite bulaje.

Po dramatycznym rejsie, gdy biskajski sztorm omal nie zabrał nowego nabytku Państwowej Szkoły Morskiej, fregata została przeholowana do renomowanej duńskiej stoczni Skibsværft w Nakskov, która wygrała przetarg na wykonanie prac remontowych, przebudowy i prac adaptacyjnych. W dniu 9 stycznia 1930 r. o godzinie około 17.00 „Pomorze”, po nieustępliwym walce z zimowym oceanem i Morzem Północnym, w której załoga wykazała się najwyższymi walorami marynarskimi i poświęceniem, graniczącym z ryzykiem, zakończono cumowanie. Pod czujnym okiem kapitana żeglugi wielkiej Konstantego Maciejewicza rozpoczął się remont i przebudowa fregaty zgodnie z wymogami przyszłego armatora statku Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Podczas przebudowy i remontu statek był nadzorowany przez kpt. ż. w. Konstantego Maciejewicza, a także przez nowego dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni komandora porucznika Adama Mohuczego, powołanego na to stanowisko w dniu 1 sierpnia 1929 r., który utrzymywał ciągły kontakt z komendantem „Daru”, a podczas kilkukrotnych inspekcji przebiegu remontu w Nakskov, dawał wytyczne i zalecenia wykonania dodatkowych prac. Komandor porucznik Adam Mohuczy, pierwszy komendant Tymczasowych Kursów Instruktorskich Marynarki Wojennej, pierwszy komendant Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, kawaler Krzyża Wirtuti Militari, zdawał sobie sprawę, że tylko gruntowny remont statku i dobre wyposażenie we wszelką aparaturę i pomoce stworzy laboratorium praktycznego przygotowywania słuchaczy Państwowej Szkoły Morskiej do czekającego ich zawodu oficera PMH, wiedział także, że po zejściu statku ze stoczni nie otrzyma żadnych dodatkowych środków ze szczupłej wciąż kiesy ministra finansów.

W dniach 1–10 maja 1930 roku odbywały się w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni egzaminy państwowe dla słuchaczy kończących naukę teoretyczną. Do egzaminów na Wydziale Nawigacyjnym przystąpiło łącznie 26 słuchaczy i eksternistów. Byli to:

Wiktor Balcunas, Henryk Borakowski, Romuald Cielewicz, Jan Godecki, Tadeusz Dybek, Ludwik Fidosz, Adam Gostomski, Bronisław Gładysz, Bronisław Gubała, Tadeusz Jasicki, Tadeusz Karśnicki, Stefan Kotwica, Władysław Lekki, Edward Łukawiecki, Leopold Majewski, Stanisław Modzelewski, Władysław Neuman, Aleksander Niełojow, Kazimierz Ostapowicz, Antoni Pełka, Witold Poinc, Kazimierz Rembowski, Zbigniew Rybiański, Kazimierz Szczypiorski, Franciszek Szudziński oraz eksterniści: Zygmunt Góra i Bogdan Jędrzejewski.

Równolegle na Wydziale Mechanicznym odbywały się teoretyczne egzaminy państwowe, ale do egzaminu przystąpiło tylko 11 słuchaczy i jeden eksternista – Leon Tumiłowicz.

W dniu 14 maja 1930 roku po zakończeniu egzaminów słuchacze pierwszego kursu nawigacyjnego okrętuja na wysłużony żaglowy statek szkolny s.v. „Lwów”, na którym udają się do Nakskov w celu zaokrętowania na statek, który w tym czasie zmienił nazwę na s.v. „Dar Pomorza”. Statek jest po generalnym remoncie. Przejęcie go od stoczni i doprowadzenie jego wyglądu do perfekcji to zadanie słuchaczy skierowanych na pierwszą podróż „Daru” na trasie Nakskov–Gdynia. Zadaniem głównym słuchaczy skierowanych na „Dar Pomorza”, oprócz doprowadzenia go do kraju, było odbycie programowej praktyki wakacyjnej, przewidzianej programem studiów i wymagań Urzędu Morskiego w Gdyni. Praktykę zaokrętowani słuchacze będą odbywać wraz z nowym naborem roku 1930. Statek został doprowadzony na redę gdyńskiego portu późno w nocy w dniu 19 czerwca 1930 roku. Tych 26 słuchaczy należy uznać jako pierwszych praktykantów zaokrętowanych do odbycia praktyki przewidzianej programem nauczania Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

W dniu 13 lipca 1930 roku odbyła się na „Darze Pomorza” uroczystość podniesienia bandery. W czasie mszy świętej celebrowanej przez biskupa Stanisława Okoniewskiego powiedział on, że statek ten jest symbolem tego, co zbiorowy, silny ruch może zdziałać. On też dokonał poświęcenia żaglowca. Z drewnianej pięknie wykonanej skrzyni Maria Janta-Połczyńska wydobyla białą-czerwoną, ręcznie haftowaną znak Orła Białego, galową banderę – ów dar serdeczny kobiet pomorskich. Po poświęceniu jej przez ks. biskupa Stanisława Okoniewskiego, bandera została przez komendanta fregaty Konstantego Maciejewicza wciągnięta na flagsztok. Po przejściu „Daru Pomorza” przez Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku bandera ta została wyeksponowana w Sali Tradycji Akademii Morskiej w Gdyni. Na statku-muzeum „Dar Pomorza” znajduje się wierna kopia bandery przekazanej w dniu 13 lipca 1930 r. przez Marię Jantę-Połczyńską.

Pomorzanie – główni bohaterowie tej uroczystości – z godnością pełnili swe obowiązki. Przekazując nowo nabyty żaglowy szkolny statek Polsce Leon Janta-Polczyński, szef pomorskiego Komitetu Floty Narodowej i minister rolnictwa, takimi słowami zwrócił się do zebranych:

„Województwo pomorskie – jako kraj rolniczy – nie upatrzyło sobie jako dar dla Rzeczypospolitej wieńca zniwnego, lecz właśnie okręt pomorski (...). Wskazuje to, że czas podnieść czoło od zagonów, w które jesteśmy zanadto zapatrzeni i skierować je na horyzonty morza (...) „Dar Pomorza” jest czynem pozytywnym (...). Okrętowi daję na drogę pozdrowienia rolników – Szczyć Boże!

Żaglowiec odebrał od Leona Janty-Polczyńskiego współtwórcę Gdyni, najwybitniejszy działacz gospodarczy II Rzeczypospolitej – minister Eugeniusz Kwiatkowski, wówczas minister przemysłu i handlu oraz zwierzchnik całej polskiej gospodarki morskiej; reprezentował jednocześnie Prezydenta Rzeczypospolitej. Powiedział on zgromadzonym na pokładzie fregaty:

„Czyż to przypadek, że w dniu dzisiejszym zbiegają się rocznice: 520. – bitwy pod Grunwaldem i rocznica smutnego plebiscytu na Warmii i Mazurach i dzisiejszy czyn społeczeństwa pomorskiego, które ofiarowało ojczyźnie statek szkolny Dar Pomorza? Grunwald to zamię charakteru Polski, tego charakteru, który zwyciężywszy wroga, zapomniał o zwycięstwie. Plebiscyt na Warmii i Mazurach o oczywista zapłata za wiekowe niezrozumienie problemu morza (...) Wszystkie nieszczęścia Polski, jej obywateli są rezultatem setek lat niezrozumienia morza przez polskie czynniki miarodajne (...) Dla nas nie jest to piękne, co widzimy na tym statku. Dla nas pięknym jest to, że Pomorze, najbliższa morzu dzielnicą sama pragnie utrwalić podstawy państwa zrozumienia morza. Tu jest szkoła naszego myślenia, tu kontakt bezpośredni ze wszystkimi narodami. Z wybrzeżem łączy się życie Polski, be niego jej śmierć. Niech Pomorzan czyn obudzi w całej Polsce odruch i zrozumienie...”

sv. „Dar Pomorza” po podniesieniu bandery, przyjął w dniu 16 lipca 1930 roku 40 kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej i miał udać się w swą drugą podróż pod polską banderą do Guillaivinec, miejscowości gdzie omal nie uległ zagładzie w grudniu 1929 roku podczas holowania go z Saint Nazaire do duńskiej stoczni w Nakskov. Trasa drugiego rejsu „Daru Pomorza” została jednak zmieniona.

W okresie międzywojennym statek odbywał szkoleniowe rejsy ze słuchaczami Państwowej Szkoły Morskiej i jungami. Odnotować należy w tym okresie dwa wspaniałe żeglarskie wyczyny tego statku: opłynięcie świata w dniach 13 września 1934 do 3 września 1935 roku oraz opłynięcie przylądka Horn w marcu 1937 roku.

Pomysłodawcą wokółziemskiego rejsu „Daru Pomorza” był najprawdopodobniej Konstanty Maciejewicz, wielce pomógł w opracowaniu koncepcji jak również uzyskaniu przychylności do rejsu kpt. ż. w. Tadeusz Meissner, pierwszy oficer fregaty. Rejs został w ostateczności zaakceptowany przez ministra przemysłu i handlu pułkownika Henryka Floyar-Rajchmana. Statek wyruszył w podróż 13 września 1934 roku sprzed Dworca Morskiego w Gdyni. Odwiedził porty: Kopenhagę, Santa Cruz de Tenerife, Fort de France, San Domingo, Cristobal, Balboa, San Cristobal w archipelagu wysp Galapagos, Honolulu, Jokohamę, Osakę, Nagasaki, Szanghaj, Hongkong, Singapur, Batawię (obecna Djakarta na Jawie, Broome (Australia), Port Luis na wyspie Mauritius, Durban, Wyspę



Obsada statku szkolnego „Dar Pomorza” w podróży dookoła świata

Kapitan statku: Matyjewicz-Maciejewicz Konstanty
Pierwszy oficer: Meissner Tadeusz



Oficerowie odwodowi:

Gorandowski Stefan (rezerwowo)
Kosko Stanisław
Kowalski Konstanty
Rowiński Stanisław

Urzędnicy:

Głowczewski Wojciech – kapelan
Hryczkiewicz Tadeusz – urzędnik gospodarczy
Kuleschitz Fryderyk – nauczyciel języków
Kwiatkowski Alojzy – radiotelegrafista
dr Truszkowski Jarosław – lekarz

Instruktorzy (absolwenci Państwowej Szkoły Morskiej):

Jurkiewicz Kazimierz
Masłocha Lucjan
Hawrykiewicz Marian
Szołkowski Bolesław
Leskiewicz Mirosław – sanitariusz stud. med. UJP

Żalaga zawodowa:

Leszczyński Jan – bosman okrętowy
Grelak Józef – żaglomistrz
Sobieraj Feliks – pierwszy motorzysta
Filipiak Bronisław – drugi motorzysta
Simon Marian – trzeci motorzysta
Eljaszewicz Zygmunt – elektryk
Konko Franciszek – cieśla
Karopatwa Andrzej – kucharz
Byczyk Marcin – magazynier
Szoła Władysław – pomocnik kuchacza
Paliga Dominik – steward
Stasib Edward – mł. steward
Turkowski Stefan – piekacz
Sobierajski Jan, Płaza Feliks, Michałak Józef, Kaczmarek Alfons, Laniecki Tadeusz, Moza Stefan – chłopcy okrętowi

Uczniowie: starszy kurs

Hahuszczyński Teodor
Kazalski Zdzisław
Kłaczyski Piotr
Kynast Marian
Padlo Stefan
Papmehl Kazimierz
Ulaniewicz Stefan
Wojciechowski Tadeusz
Zabrowski Roman
Zieloniewski Jan

Uczniowie: młodszy kurs

Bartoszycki Henryk
Bäcker Adam
Bogusławski Jan
Bramiński Aleksander
Buss Jordan
Brzostek Wacław
Bereżocki Antoni
Cichanowski Mikołaj
Dębski Bohdan
Dziukowski Bolesław

Fiszer Zdzisław
Garnuszewski Mirosław
Gembczyk Paweł
Gojny Artur
Grosse Andrzej
Kłaczyski Marian
Kolaż Włodzimierz
Kochalski Wiesław
Konopnicki Krzysztof
Komociński Kazimierz
Kowalski Stefan
Kozankiewicz Ludwik
Maciejewicz Konstanty
Mermion Stefan
Ladenberger Zygmunt
Lukasiewicz Leon
Noworyta Robert
Mikolajczak Feliks
Myslakowski Andrzej
Parzychowski Stanisław
Pustak Jan
Renske Janusz
Rosé Lech

Rutkowski Władysław
Rutkowski Antoni
Rokiciński Zbigniew
Rogaczewski Zbigniew
Preisner Jan
Ślesiatki Jerzy
Szalag Alfred
Szczepanowicz Marian
Soszowski Zbigniew
Świerczewski Kazimierz
Świeczyński Edmund
Smiechowicki Jerzy
Sudolski Jan
Szczepkowski Wiesław
Tajer Zbigniew
Tomaszewski Roman
Wąsowski Leonard
Wendecki Tadeusz
Zabel Aleksander
Zabliński Leobomir
Zieliński Bolesław
Zopoth Andrzej
Wrześniowski Andrzej

Gdynia, 03 września 2005 r.

Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego
prof. dr kpt. ż. w. Daniel DUDA

Żaloga w rejsie dookoła świata (zbiory CMM)

Świętej Heleny, redę Georgetown na Wyspie Wniebowzięcia, Antwerpię. W Gdyni zacumował w dniu 3 września 1935 roku po 352 dniach podróży. Kapitanowi statku Konstantemu Maciejewiczowi za ten wyczyn prezydent Rzeczypospolitej dnia 11 listopada 1935 roku nadał tytuł Kawalera IV kl. (Krzyża Oficerskiego) orderu „Odrodzenia Polski”.

Kolejny wielki wyczyn „Daru Pomorza” w okresie międzywojennym to rejs wokół przylądka Cape Horn; podróż ta cieszyła się wielkim zainteresowaniem. Legenda tego trudnego i groźnego przejścia oraz prawdziwe i wymyślone historie przygodowe pobudzały wyobraźnię wszystkich, a głównie młodzieży. Nic więc dziwnego, że uważnie obserwowano trasę fregaty dobrze zaplanowaną przez komendanta „Daru Pomorza” Konstantego Maciejewicza i jego oficerów, który ideę tego rejsu zaczął realizować natychmiast po zakończeniu podróży dookoła świata. Ostatecznie trasa rejsu biegła przez Wyspy Dziewicze, Kanał Panamski, Wyspy Galapagos, Tahiti, wokół Hornu do Buenos Aires i stamtąd z powrotem do Gdyni.

Dnia 28 lutego 1937 roku „Dar Pomorza” lewą burtą minął grupę wysp Islas Diego Ramirez, położonych ponad 50 mil morskich od przylądka Horn. Tutaj „Dar Pomorza” miała spotkać niespodzianka ze strony Neptuna, gdyż z północnego kierunku nadszedł sztorm o sile 10 stopni w skali Beauforta, w porywach dochodzący do 11 stopni. Po południu 2 marca 1937 roku „Dar Pomorza” minął Przylądek Horn i obrał kurs na Buenos Aires.

Pierwsze polskie przejście Cape Hornu pod żaglami okazało się spokojne, morze było łaskawe dla statku i załogi, tym niemniej wprowadziło uczestników tego wydarzenia do prestiżowej rodziny „kaphornowców”. Opłynięcie przylądka Horn pod żaglami uważane było za wielkie osiągnięcie żeglarskie, może nawet bardziej cenione niż podróż dookoła świata.

W rejsie „Daru Pomorza” brał udział między innymi kapelan Wojciech Głowczewski.

Wojciech Kossak-Głowczewski urodził się w marcu 1904 roku w Orliku, pow. Chojnice, w kaszubskiej rodzinie. Przodkowie walczyli wraz z Sobieskim pod Wiedniem.

Ks. W. Głowczewski święcenia kapłańskie otrzymał w grudniu 1929 roku. Od września 1934 roku do lipca 1939 roku był kapłanem na „Darze Pomorza”, z którego zszedł po powrocie z rejsu do Tallina w lipcu 1939 roku. Na przełomie maja i czerwca 1939 r. ks. biskup

Obsada statku szkolnego „Dar Pomorza” w podróży Cape Horn 37



Kapitan statku: Matyja-Maciejewski Konstanty
Pierwszy oficer: Kowalski Konstanty

Oficerowie odwachow:

Lipowski Henryk II oficer
Goradzowski Stefan III oficer
Abramowski Bronisław IV oficer



Załoga zawodowa:

Perzanowski Jerzy I mechanik
Kwiatkowski Alojzy radiooficer
Michalak Stefan lekarz
Głowczewski Wojciech kapelan
Hryciakiewicz Tadeusz intendent
Stadnicki Kazimierz wyładowca
Hałuszczyński Teodorzy instruktor
Rogaczewski Zbigniew instruktor
Kononicki Krzysztof instruktor
Wojciechowski Tadeusz instruktor
Ulaniewicz Stefan instruktor
Leszczyński Jan I bosman
Klusiewicz Tadeusz II bosman
Grzelak Józef żaglomistrz
Mielczarek Józef marynarz
Kohnke Franciszek cieśla
Sobieraj Feliks I motorzysta
Filipiak Bronisław II motorzysta
Kuhnke Brunon III motorzysta
Aljaszewicz Zygmunt elektryk
Kuropatwa Andrzej kucharz
Pechradi Aleksander pomocnik kucharza
Faliga Dominik magazynier

Zaremba Tadeusz II magazynier
Brzozowski Adam sanitariusz
Myśliński Stefan steward
Rotecki Aleksander chłopiec okrętowy
Arutka Leon chłopiec okrętowy
Dobke Antoni chłopiec okrętowy Klawikowski
Władysław chłopiec okrętowy
Zieleniewski Jan instruktor

Uczniowie:

Abramowski Mieczysław
Alwater Jerzy
Baranowski Tadeusz
Bauer Ryszard
Berezowski Zbigniew
Borkowski Eligiusz
Burczyk Jerzy
Chomiczki Ludwik
Chwaliński Zdzisław
Cichocki Tomasz
Domżański Wojciech
Dziwielki Adam
Fiderkiewicz Walter
Filipiak Walter

Frey Paweł
Grabowski Wojciech
Iliński Marek
Jagiello Bolesław
Kaczynski Jan
Kotwin Jan
Kubicki Józef
Kudzin Jerzy
Kunde Janusz
Lisowski Aleksander
Łangowski Józef
Łysakowski Andrzej
Marczenko Michał
Marzalek Stanisław
Matuszewski Stanisław
Nowakowski Leon
Niezgoda Jerzy
Ojczyński Jerzy
Olczak Tadeusz
Oliński Bogdan
Przesmycki Tadeusz
Polański Jerzy
Przystolik Henryk

Rabijasz Kazimierz
Rożnowski Zbigniew
Rzewski Władysław
Skurski Tadeusz
Smolski Ludwik
Sobolewski Wojciech
Sokolowski Stanisław
Szczepański Leon
Szaffarczyk Erwin
Szlosowski Kazimierz
Tabęcki Jerzy
Waczek Zorjan
Walczak Stanisław
Wdowiak Bogusław
Węgrynowicz Teodor
Wichrowski Edmund
Wiedman Olgierd
Wyszowski Stefan
Zapach Jan
Zabur Orest
Zabur Władysław
Zyła Jerzy
Żukowski Jerzy
Żmuda Wilhelm

Gdynia, 02 marzec 2007 r.

Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego
Prof. dr kpt. ż. w. DANIEL DUDA

Załoga w rejsie wokół Cape Horn (zbiory CMM)

Gawlina wyznaczył go na stanowisko kapelana 2 Korpusu Kadetów w Rawiczu. Ks. W. Głowczewski zakończył niemiecką kampanię niewolą, z której wkrótce uciekł. Aresztowany w kwietniu 1940 roku, więziony był do kwietnia 1945 roku w obozach koncentracyjnych Stutthof, Sachsenhausen i Dachau. Po wyzwoleniu obozu, co nastąpiło w kwietniu 1945 roku, został kapelanem polskich żołnierzy we Francji, a w listopadzie 1946 roku powrócił do Polski. Od stycznia 1947 roku do 9 grudnia 1972 r. był proboszczem w Jastarni. Zmarł 14 września 1975 r. w szpitalu w Sztumie.

Ciekawe czy ktoś z kapelanów może poszczycić się takim wielkim żeglarskim sukcesem?

Pełna lista załogi i słuchaczy Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni biorących udział w rejsie wokół przylądka Horn przedstawia się następująco:

W sierpniu 1939 r., „Dar Pomorza” ze słuchaczami, kandydatami i jungami Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni popłynął w krótki bałtycki rejs, dowodzony przez kpt. ż. w. Konstantego Kowalskiego. W końcu sierpnia 1939 r., w czasie powrotu z Libawy na Łotwie, kapitan „Daru Pomorza” otrzymał drogą radiową depezę nakazującą mu udanie się do najbliższego szwedzkiego portu. Kapitan K. Kowalski wybrał niedaleki Oxelösund, skąd statek przeholowano do Sztokholmu. Dnia 3 września 1939 r., kpt. ż. w. Konstanty Kowalski otrzymał depezę – **sygnał umowny** do otwarcia spoczywającej w kasie pancerniej koperty. Z zawartych w kopercie instrukcji wynikało, że statek ma pozostać w Szwecji i utrzymywać stały kontakt z polskim poselstwem w Sztokholmie. Dnia 8 września z listy załogowej „Daru Pomorza” ubyło 11 nazwisk, bowiem w tym dniu odlatywał ze Sztokholmu samolot Polskich Linii Lotniczych „LOT” w kierunku Łotwy, który mógł zabrać 11 osób. W grupie tej znaleźli się wyłącznie posiadacze kart mobilizacyjnych. Niestety, żadnej z tych osób nie udało się dotrzeć do swojej jednostki.

Komendant Konstanty Kowalski utrzymywał ścisły kontakt z poselstwem w Sztokholmie. 22 września z grupą 163 osób słuchaczy Szkoły Morskiej i członków załogi, wykonując polecenie udał się pociągiem do Göteborga, pozostawiając statek pod opieką radiooficera Alojzego Kwiatkowskiego, starszego bosmana Jana Leszczyńskiego, żaglomistrza Józefa Grzelaka, cieśli Franciszka Kohnke, I motorzysty Feliksa Sobieraja, II motorzysty Bronisława Filipiaka i kucharza Marceliego Witka. Przed opuszczeniem statku słuchacze przygotowali

jednostkę do długiego zimowania, liczyli, że na wiosnę po pokonaniu Niemców wrócą ze swoim „Darem” do kraju.

Wszyscy szczęśliwie, choć z wielkimi przygodami dotarli do Wielkiej Brytanii w dniu 3 października 1939 r. mając za sobą swoje pierwsze pływanie w konwoju oraz pierwsze naloty i bombardowania niemieckich lotników. Wszyscy włączyli się w trud walki z niemieckim najeźdźcą, znaleźli swe miejsca we flocie handlowej, w Marynarce Wojennej i wielu w nich zostało żołnierzami w rodzącej się polskiej armii we Francji. Niektórzy z nich nie mieli jeszcze 17 lat! Wielu zginęło, a ci co przeżyli tę okropną wojnę w 92% nie wrócili do kraju.

„Dar Pomorza” był wykorzystywany podczas postoju w Sztokholmie jako baza noclegowa dla załóg Polskich Okrętów Podwodnych i jednostki straży granicznej „Batory”. Mało wiemy na temat pobytu „Daru Pomorza” podczas wojny w Sztokholmie. Swoje wspomnienia z pobytu na „Darze” opisuje Feliks Antosiewicz – kierownik Działu Ubezpieczeń w Biurach Zarządu GAL-u w Warszawie

i Londynie. W Okólniku nr 148/83 opisuje swoje wielokrotne pobyty na „Darze” w październiku 1939 roku; jest autorem dwóch rysunków „Daru Pomorza”, które przekazał do Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie (z pewnością znajdują się w Instytucie W. Sikorskiego w Londynie). W czasie kilkudniowego pobytu w Sztokholmie odwiedził kilka razy zacumowany „Dar Pomorza”, na którym zastał bosmana, żaglomistrza, cieślę i dwóch motorzystów. Po przedstawieniu się został mile przyjęty i zasypany pytaniami o wypadki w kraju. Rozmowom nie było końca. W czasie ostatniej wizyty bosman niemal ze łzami w oczach, wręczył mu banderkę i powiedział:



Kpt. ż. w. Konstanty Kowalski (zbiory CMM)



Kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski (zbiory CMM)



Kpt. ż. w. K. Jurkiewicz (fot. J. Uklejewski)

„Niech pan zabierze tę banderkę ze sobą do Anglii. Może powróci kiedyś ona do wolnej i niepodległej Polski. Ktokolwiek w Londynie położy na niej rękę, ktokolwiek ją dotknie – dotknie części naszego drogiego „Daru”, a w Londynie na pewno będzie wielu, co zechcą to zrobić”. Czy to był Jan Leszczyński? – z pewnością!

W okresie najazdu Niemców na Danię i Norwegię Attaché Morski w Sztokholmie komandor Tadeusz Podjazd-Morgenstern pisze do Admirała J. Świrskiego:

„Melduję Panu Admirałowi, że w dniu wkroczenia wojsk niemieckich do Danii i Norwegii interweniowałem niezwłocznie w Kierownictwie Marynarki Szwedzkiej, celem uzyskania możliwości:

a. zabezpieczenia okrętów podwodnych przed ewentualnym napadem lotniczym,

b. przygotowania okrętów podwodnych do ewentualnej akcji bojowej.

(...) Celem rozwiązania w sposób prosty i szybki najtrudniejszej sprawy ulokowania naszych załóg, zaproponowałem oddanie przejściowo statku szkolnego „Dar Pomorza” na mieszkanie załóg. Dnia 13 IV przesunięto „Dar Pomorza” do bazy, a dnia 15 względnie 16 IV przybyły do Sztokholmu OOP. Warunki na „Darze Pomorza” są bardzo ciężkie z powodu ciasnoty i zimna, jednak innego rozwiązania sprawy kwatrowania załóg na razie nie widzę”. Dnia 17 IV dostarczono amunicję do dział i NKM, a w dniu następnym miały się rozpocząć prace przy torpedach.

Na „Darze” przebywali okresowo liczni uciekinierzy z Polski, odbywały się sporadyczne szkolenia marynarskie. Statek był dobrze konserwowany i mimo wojny i ograniczeń – podstawowe potrzeby „Daru Pomorza” i jego załogi były przez Szwedów realizowane.

We wrześniu 1945 roku „Dar” przejęła Polska Misja Morska w Sztokholmie i podjęto prace przygotowawcze do wyjścia statku do Polski. Skierowano na niego kilku podoficerów i oficerów z polskich okrętów podwodnych (które – podobnie jak „Dar Pomorza” – przebywały podczas wojny Szwecji) oraz repatriantów, którzy wracali przez Szwecję do Polski.

Dnia 21 października 1945 roku na „Darze Pomorza” uroczystie podniesiono banderę Polskiej Marynarki Wojennej, a kierownictwo statku objął kpt. ż. w. Zbigniew Żebrowski (absolwent Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni z 1934 roku). 24 października 1945 roku „Dar Pomorza” zawinął do Gdyni, gdzie dowództwo objął kapitan marynarki wojennej Eugeniusz Gąsiorowski – absolwent Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej z 1934 roku, który we wrześniu 1939 roku dowodził 23 baterią 2 MDA Plot w Jastarni. 7 listopada 1945 roku kpt. Eugeniusz Gąsiorowski przekazał fregatę Kazimierzowi Jurkiewiczowi (w tym czasie pełniącemu funkcję pierwszego oficera „Daru”). Komendantem „Daru Pomorza” został z dniem 1 lutego 1946 roku kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski, który pełnił tę funkcję do 1 listopada 1952 roku.

Po nim z dniem 10 kwietnia 1953 r. komendantem „Daru Pomorza” został kpt. ż. w. Kazimierz Jurkiewicz, który pełnił tę funkcję przez 26 lat. Od roku 1977 do 1 czerwca 1982 r. funkcję kapitana pełnił kpt. ż. w. Tadeusz Olechnowicz. Od tego czasu statek już nie wypływał w morze. Przekazano go do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku z przeznaczeniem na statek-muzeum.

Wszystkim kapitanom i załogom „Daru Pomorza” należy się wielkie uznanie za bezpieczne prowadzenie żaglowca i szkolenie doświadczonej kadr dla Polskiej Marynarki Handlowej – kadr, które jeszcze dziś zdają z powodzeniem egzamin, choć głównie pod banderami



Kpt. ż. w. T. Olechnowicz (fot. K. Kamiński)

państw obcych. Oni też zachowali statek w niezmiennym kształcie dla przyszłych pokoleń.

Lata siedemdziesiąte dla „Daru Pomorza” były niezmiernie pracowite. Jako pierwszy statek zza „żelaznej kurtyny” „Dar” wziął udział we wspaniałej imprezie żeglarskiej – Operacji Żagiel '72. Jego wielkie zwycięstwo w regatach pozwoliło na dalsze uczestnictwo „Daru” i wielu innych polskich jednostek żaglowych w następnych Operacjach Żagiel. Znaczenie tych imprez jest nie do przecenienia: są to niezwykle cenne spotkania między młodymi ludźmi. Tutaj rodzą się znajomości, uważnie obserwuje się warunki socjalne i atmosferę na innych tego typu statkach, tutaj można zobaczyć i dotknąć nowinek technicznych. Wyrażamy pełne przekonanie, że Rosjanie pilnie obserwowali polskie żeglarskie poczynania, a następnie poszli w nasze ślady, bo ich żaglowce od 1974 roku systematycznie uczestniczyły w kolejnych Operacjach Żagiel. Skrupulatnie prosili kierownictwo ówczesnej Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni o wszelkie szczegóły z zakresu regat „Operacja Żagiel”. Specjalną wizytę złożył w kierownictwie Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni również kpt. ż. w. Oleg Wandenko, dowódca radzieckiego statku żaglowego „Towariszcz” Wyższej Szkoły Morskiej w Odessie, wiele godzin spędził z kpt. ż. w. Kazimierzem Jurkiewiczem, który wprowadzał go w tajniki Operacji Żagiel. Od tej chwili również radzieckie statki zaczęły brać udział w regatach.

Rezultatem zwycięstwa „Daru” w Operacji Żagiel '72 było powierzenie Polsce organizacji tej imprezy w 1974 roku. Po raz pierwszy w historii tych zmaganiach uczestnicy zawinęli do gdyńskiego portu, gdzie pierwszy raz po drugiej wojnie światowej załopotala – na barku „Gorch Fock” – bandera wojenna Republiki Federalnej Niemiec. W 1976 roku „Dar Pomorza” brał udział w Operacji Żagiel powiązanej z obchodami 200-lecia Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i uczestniczył w wielkiej paradzie żaglowców w Nowym Jorku. W 1978 roku „Dar Pomorza” również uczestniczył w zlocie żaglowców.

W 1980 roku minęło 50 lat służby „Daru Pomorza” pod polską banderą; odwiedził wówczas Nakskov, gdzie w 1930 roku przechodził generalny remont, było to coś w rodzaju pożegnania i podziękowania stoczni i miastu za tak wspaniałe przygotowanie żaglowca w 1930 roku. W tym roku odniósł swój ostatni wielki sukces, zwyciężając w regatach „Operacji Żagiel” '80. Natomiast jesienią 1981 roku „Dar Pomorza” odbył swój ostatni rejs z kandydatami do fińskiego portu Kotka.

„Dar Pomorza” podczas służby pod polską banderą przebył łącznie 509 804 mil morskich, a na jego pokładzie przeszkolono 13 911 przyszłych oficerów marynarki handlowej. Nauki na nim pobierali głównie Polacy, ale szkolili się na nim również Czesi, Słowacy, Litwini, Wietnamczycy, Nigeryjczycy.

Z dniem 2 sierpnia 1982 roku służbę na statku „Dar Pomorza” objęła załoga Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. 16 listopada 1982 roku formalnie przekazano go CMM i fregata stała się statkiem-muzeum.

W latach 1979–1980 armator statku – Wyższa Szkoła Morska w Gdyni – podjął dodatkowe działania w celu przeciwdziałania ewentualnej sprzedaży fregaty; na próbę kupna „Daru Pomorza” chętni otrzymywali od rektora uczelni odpowiedź: „Ten statek nie był, nie jest i nigdy nie będzie do sprzedania. Za żadną cenę. To narodowa, żywa pamiątka polskich dokonań na morzu”.

Doprowadzono do powołania Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza”. Do tego przedsięwzięcia, z myślą o utrzymaniu fregaty w pełnej krasie dla przyszłych pokoleń pozyskano wiele oddanych osób: redaktorów Zbigniewa Urbany’i, Zenona Gralaka, Wojciecha Świąćckiego, prof. dr hab. inż. Bolesława Mazurkiewicza, mecenasa Przemysława Andersa. Zespół (głównie mec. P. Anders, prof. B. Mazurkiewicz, red. Jerzy Miciński, prof. D. Duda) opracował statut i zarejestrował w Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku Towarzystwo Przyjaciół „Daru Pomorza”. Redaktor Zenon Gralak i prof. Daniel Duda przygotowali i rozpropagowali „Memoriał w sprawie „Daru Pomorza”, który stał się podstawą działania obowiązującą do dnia dzisiejszego.

Uzyskano dla idei poparcie Rady Wojewódzkiej w Bydgoszczy (staraniem głównie redaktora Zbigniewa Urbany’i Zenona Gralaka). Mimo wielu wysiłków (prof. Bolesława Mazurkiewicza, prof. Daniela Dudy, red. Wojciecha Świąćckiego) nie uzyskaliśmy poparcia Rady Wojewódzkiej w Gdańsku dla idei zachowania „Daru Pomorza”. Natomiast władze miasta Gdyni, z prezydentem Alekssem Latrą na czele, w pełni popierały nasze działania.

Dnia 27 maja 1983 roku – po wykonaniu niezbędnych remontów i przystosowaniu do nowych muzealnych zadań – „Dar Pomorza” udostępniono społeczeństwu. Obecnie statek zwiedza corocznie do 120 tysięcy osób.

„Dar Pomorza” nadal tętni życiem. Wzrósł w pejzaż Gdyni, a niektórzy nazywają go drugim Ratuszem Miejskim – ze względu na pełnienie wielu recepcyjnych funkcji, nie tylko na rzecz miasta. Organizowane są na nim wystawy modelarskie, miniatury tkackiej, odznak i medali, znaczków pocztowych, fotograficzne. Na wystawach monograficznych przedstawiano takie postacie, jak Józef Conrad Korzeniowski czy Karol Olgiard Borchardt. Na pokładzie „Daru” mają miejsce uroczystości rocznicowe, cieszące się wielkim powodzeniem. Cenna inicjatywa organizowania wódwan książki morskiej na „Darze Pomorza” rozpoczęta w 1992 roku przez obecnego dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego dr. Jerzego Litwina gromadzi dziesiątki osób. Dotychczas zwodowano ponad 130 książek, w znakomitej większości o tematyce morskiej. Autorami wódwanych książek są pisarze z Gdyni, Gdańska, Sopotu, Wejherowa, Władysławowa, Warszawy, Elbląga, Bydgoszczy, Torunia, ziemi puckiej, Krakowa. Przyrzeczenia harcerskie, pasowanie na ucznia na pokładzie fregaty, liczne konferencje, prestiżowe spotkania Ligi Morskiej, Stowarzyszenia Kaphornowców, Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, coroczne posiedzenia komisji nagród za największe wyczyny żeglarskie, imprezy związane z Festiwałem Filmów Fabularnych w Gdyni – to nieustanna żmudna praca związana z wychowaniem morskim nie tylko młodego pokolenia Polaków, w której uczestniczy „Dar Pomorza”.

Od pamiętnego 1972 roku aż po rok 1980 „Dar Pomorza” wziął udział we wszystkich regatach Operacji Żagiel. W tych ostatnich, które także wygrał, na mecie w Amsterdamie następcą komendanta

Kazimierza Jurkiewicza kpt. ż. w. Tadeusz Olechnowicz odebrał z rąk królowej holenderskiej Beatrix najbardziej cenioną nagrodę „Za międzynarodowe porozumienie” – srebrną, małą replikę legendarnego klipra „Cutty Sark”. Niektóre z tych regat miały znaczenie ponadsportowe, przykładem mogą być regaty w Operacji Żagiel w 1996 roku z Anglii do Stanów Zjednoczonych świętujących swoje 200-lecie niepodległości czy też ostatnie z 1980 r. do Amsterdamu.

Olbryzie zainteresowanie całego świata, setki tysięcy przedstawicieli Polonii, która przybywała wówczas z dalekiej Kalifornii, południowych i północnych stanów, z Kanady i nawet z Meksyku, aby tylko dotknąć pokładu, niespodziewane zainteresowanie statkiem przez prasę amerykańską, telewizję, filmowców – wszystko to każe zadumać się nad szczególną rolą, jaką ten statek spełnił w ciągu tych 51 lat czynnej służby w dziele przygotowywania kadr dla polskiej gospodarki morskiej.

Przez „Dar Pomorza” przewinęły się setki tysięcy osób, zwłaszcza Polonii rozsianej po całym świecie. Dla większości z nich fregata była wyśnioną zjawą starej Ojczyzny, kraju dziecińczych lat. Dla młodych pokoleń polskiej emigracji była już tylko pięknym, ale jakże dumnym symbolem współczesnej Polski. Wreszcie dla obywateli innych państw – doskonałym reprezentantem naszego kraju.

Na jego pokładzie i w słynnym pomieszczeniu komendanta, nazwanym trafnie *pierwszym salonem Rzeczypospolitej*, gościły głowy koronowane, prezydenci państw, szefowie rządów, ministrowie pełnomocni i ambasadorzy, admirałowie i marszałkowie. Widać było purpurę kardynałów i biskupie fiolety. Nade wszystko jednak załogi stałe, uczniowskie i studenckie zapamiętały tłumy Polaków płaczących ze wzruszenia, którzy najchętniej rozebraliby cały statek, aby zabrać jego cząstkę na pamiątkę.

Na pokładzie fregaty w Nowym Jorku w lipcu 1976 roku, ambasador profesor Witold Trąpczyński, zwracając się do studenckiej załogi uczestniczącej w Operacji Żagiel '76, jakże trafnie powiedział: „Trzeba by 20 zespołów klasy »Mazowsza«, koncertujących w tym wielkim kraju między Atlantykiem a Oceanem Spokojnym przynajmniej przez pół roku, aby zrobili dla Polski tyle, ile Wy i Wasz piękny statek”.

Godzi się pamiętać, że w ciągu 51 lat wiernej służby dla Polski ten statek – nazwany pięknie legendą i klejnotem narodu polskiego, pokonał 508 544 mil morskich, a przez pokład przewinęło się 13 814 młodych Polaków.

„Dar Pomorza” to statek muzeum, który w swoich bogatych zbiorach posiada liczne pamiątki, które trudno zliczyć – z pewnością są to tysiące. W zbiorach są również repliki wykonane w kraju, np. nagroda Cutty Sark Trophy – mały srebrny statek, Kamień Skalny, replika bandery przekazanej w roku 1930 przez panią Marię Janta-Pończyńską, gromadzone od chwili wejścia fregaty do eksploatacji. Podejmujemy próbę ukazania niektórych z nich:

Wiosło – stylizowane; подарowane „Darowi Pomorza”, „wesoło żeglujcie, wesoło, po życia burzliwym potoku”, przez państwa Chudzińskich w Szanghaju 31 marca 1935 r.

Orzeł srebrny na kuli ziemskiej, wręczony „Darowi Pomorza” w dniu 3 września 1935 roku po powrocie z rejsu dookoła kuli ziemskiej przez ówczesnego kapitana portu w Gdyni kpt. ż. w. Gustawa Kańskiego. Na statku znajduje się replika wykonana z inicjatywy D. Dudy (ufundowana przez Stanisława Śliwę i Daniela Dudę). Oryginał znajduje się w Sali Tradycji Akademii Morskiej w Gdyni.

Operation Sail 72 – nagroda za najlepszy czas w przeliczeniu dla wszystkich klas uzyskana w regatach na trasie Cowes–Skagen.

Patera posrebrzana za zwycięstwo w Operation Sail '72 od prezydenta Republiki Federalnej Niemiec. „International Sail Training Race 1972, First Ship Home Class A, gegeben von President der Bundesrepublik Deutschland Gustav W. Heidemann”.



Replika pamiątki pierwszego rejsu „Darowi Pomorza”, dookoła świata wykonana w 50. rocznicę powstania Polskiego Towarzystwa Nautologicznego dla CMM w Gdańsku ofiarowują:
Stanisław Śliwa - właściciel Firmy „CELSTAN”
Daniel Duda - Prezes PTN
Gdynia, 18 czerwca 2007 r.

Orzeł Srebrny na kuli ziemskiej (zbiory CMM)

Dzwon mosiężny na podstawie drewnianej, z emblematem Op. Sail '74, III nagroda dla „Darowi Pomorza” za udział w regatach.

Model łodzi wikingów, metal. Prezent Polonii norweskiej, 1974 r.

Karafka kryształowa – za III miejsce w Operation Sail '76 na trasie Plymouth–Newport: “The outled trophy International Sail Training Race, Class A, 3rd place”.

Dzwon Zwycięstwa (miniatura) – Filadelfia 1979.

Portrety komendantów: kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicza, kpt. ż. w. Konstantego Kowalskiego, Radiooficera I Klasy Alojzego Kwiatkowskiego, kpt. ż. w. Stefana Gorazdowskiego, kpt. ż. w. Kazimierza Jurkiewicza, kpt. ż. w. Tadeusza Olechnowicza. Portrety-miniaturki wykonane na kości słoniowej, farba kładziona na gorąco.

Pierścień Hallera – nadany przez prezesa Ligi Morskiej i Recznej Bronisława Komorowskiego, na wniosek komandora kapituły Pierścienia Hallera prof. Daniela Dudy, podczas obchodu kolejnej rocznicy *Zasłubin Polski z Morzem*, w Pucku dnia 10 lutego 2006 roku.

„Dar Pomorza” wyróżniony został: Honorową Odznaką Zasłużony Ziemi Gdańskiej (1972), Złotą Odznaką Zasłużony Pracownik Morza (1979), Odznaką Zasłużony Działacz Żeglarswa Polskiego (1980).

28 września 1981 roku – wracając z ostatniego rejsu szkolnego – „Dar Pomorza” zacumował prawą burzą przy nabrzeżu Pomorskim, wówczas Aleja Zjednoczenia. Kończył 51 lat służby pod polską banderą, dodać należy – służby ofiarnej, szczęśliwej i cechującej się wzorowym wykonywaniem powierzonych mu zadań szkoleniowych, patriotycznego wychowywania młodzieży, reprezentacyjnych i godnego reprezentowania bandery Rzeczypospolitej Polskiej.

Dnia 30 września 1981 roku „Dar Pomorza” został odznaczony
Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski:

Nr 1605/81

Uchwała Rady Państwa

z dnia 23 września 1981 r.

Nr 0 – 1605

za długoletnią służbę pod polską banderą
w uznaniu wybitnych osiągnięć załogi
w realizacji zadań szkoleniowych

odznaczony zostaje

KRZYŻEM KOMANDORSKIM Z GWIAZDĄ

ORDERU ODRODZENIA POLSKI

Statek szkolny Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni

„DAR POMORZA”

Przewodniczący Rady Państwa

Henryk Jabłoński

(...) był to moment dokonania szczególnego wpisu w morską
historię Polski, wpisu uwypuklającego symboliczną uroczystość,
znak uczyniony także dla przyszłości, w której wszystkie najbar-
dziej godne tradycje „Daru” będą kontynuowane.

Kapitanowie „Daru Pomorza”

Kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz	9 XII 1929–31 V 1938
Kpt. ż. w. Konstanty Kowalski	1 VI 1938–22 IX 1939
Radioficer I klasy Alojzy Kwiatkowski	23 IX 1939–05 IX 1945
Kpt. ż. w. Zbigniew Żebrowski	05 IX 1945–25 IX 1945
Kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski	1 II 1946–1 II 1952
Kpt. ż. w. Kazimierz Jurkiewicz	10 IV 1953–15 IV 1977
Kpt. ż. w. Tadeusz Olechnowicz	16 IV 1977–1 VI 1982

Literatura:

Daniel Duda, Zbigniew Urbany’i, *Pierwszy w sztafecie*,
Bydgoszcz 1992.

Daniel Duda, Zbigniew Urbany’i, *Komendant białej fregaty*,
Gdańsk 1999.

Daniel Duda, *Dzieje galowej bandery „Daru Pomorza”*, „Studia
i materiały CMM w Gdańsku”, t. 1, pod red. J. Litwina, Gdańsk
2002.

Daniel Duda, *Rejs „Daru Pomorza” dookoła świata 1934/1935*,
Gdynia 2004.

Daniel Duda, *Maria Janta-Polczyńska ziemianka pomorska
(1880–1970)*, Gdynia 2008.

Tadeusz Olechnowicz, *Z notatnika ostatniego komendanta*,
Gdynia 2004.

Andrzej Perepeczko, *Biała fregata*, Gdańsk 1974.

Zbigniew Urbany’i, *Od Daru Pomorza do Ziemi Bydgoskiej*,
Gdańsk 1973.

Wykorzystano:

„Morze” nr 11/1929, „Morze” nr 2/3/1930, „Morze” nr 6/1930,
Morze nr 7/1930; „Studia i Materiały Centralnego Muzeum
Morskiego w Gdańsku”, nr 1, „Dar Pomorza”, Gdańsk 2002, nr 2,
Gdańsk 2005, „Dar Pomorza” i nr 3, „Dar Pomorza”, Gdańsk 2008;
Materiały Sali Tradycji Akademii Morskiej w Gdyni; Materiały
Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

DANIEL DUDA

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE W OKRESIE OD 21 PAŹDZIERNIKA 2006 DO 18 PAŹDZIERNIKA 2008 R.

Zgodnie ze Statutem & 18 pkt I dnia 21 października 2008 r.
odbyło XXII Walne Zebranie w celu przedstawienia sprawozdania
ze swojej dwuletniej pracy i dokonania wyboru nowych władz To-
warzystwa.

Zarząd Polskiego Towarzystwa Nautologicznego działał w okresie
wielkich przemian dokonujących się we wszystkich sferach naszego
państwa, w tym i gospodarki morskiej. Obserwuje się widoczny
rozwój portów morskich poprzez budowę m. innymi nowych termi-
nali w tym kontenerowych, przystosowywania starych nabrzeży do
manipulacji przeładunkowych nowymi technologiami, obserwuje
się wysiłki w celu polepszenia infrastruktury portowej, postępuje
rozwój turystyki morskiej i uprawianie sportów morskich jachtingu
i turystyki morskiej, stocznie są w zasadzie w okresie wielkich
przemian. Podejmuje się działania w celu dywersyfikacji dostaw
gazu dla naszego kraju.

*Skład Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, dzień
21 października 2008 r.*

przewodniczący kpt. ż. w. prof. zw. dr Daniel Duda
wiceprzewodniczący prof. Ryszard Wawruch (I zastępca) i sędzia

Andrzej Chmielewski
sekretarz mgr Małgorzata Sokołowska
skarbnik mgr inż. Ewa Sieradzka

członkowie:

prof. Bolesław Hajduk – redaktor naczelny „Nautologii”
konradmirał dr inż. Czesław Dyrce
kpt. ż. w. prof. dr hab. inż. Adam Weintritt
dr Eligiusz Sitek

Komisja Rewizyjna

kpt. ż. w. mgr inż. Anna Wypych-Namietko (przewodnicząca)
mgr Joanna Zinka

inż. Wojciech Drozd

mgr inż. Ewa Sieradzka

komandor prof. dr Wacław Morgaś

Sąd Koleżeński

kpt. ż. w. prof. dr inż. Aleksander Walczak

prof. dr Elżbieta Marszałek

kpt. ż. w. prof. dr hab. inż. Adam Wolski

komandor prof. dr Zdzisław Kopacz.

Zebranie powierzyło funkcję przewodniczącego Rady Naukowej
profesorowi Marcinowi Plińskiemu.

A oto skład Rady Naukowej PTN:

prof. dr hab. Marcin Pliński – przewodniczący Rady Naukowej
kpt. ż. w. prof. zw. dr Daniel Duda – zastępca przewodniczącego

Rady Naukowej

prof. dr hab. Zbigniew Machaliński

prof. dr hab. inż. Józef Lisowski

prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki

kmr prof. dr hab. Jerzy Przybylski

prof. dr hab. Andrzej Groth

kmr prof. dr hab. inż. Andrzej Felski

dr Jerzy Litwin – dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego
w Gdańsku

dr Ryszard Mielczarek – sekretarz redakcji „Nautologii”

prof. dr hab. Krystyna Turo

kmdr prof. dr hab. inż. Cezary Specht
prof. dr hab. Bolesław Hajduk – redaktor naczelny „Nautologii”
kpt. ż. w. prof. dr hab. inż. Adam Wolski

Celem naszego Towarzystwa jest inicjowanie, prowadzenie i popieranie badań oraz popularyzacja wiedzy z zakresu nautologii, a więc historycznego rozwoju żeglugi, portów, handlu morskiego, budownictwa okrętowego, rybołówstwa i innych pokrewnych dziedzin pracy człowieka na morzu oraz jej wpływu na kształtowanie się dziejów kultury i nauki poszczególnych społeczeństw, ze szczególnym uwzględnieniem warunków historycznych społeczeństwa polskiego.

Jednym z ważniejszych kierunków działania PTN jest działalność wśród młodzieży i dla młodzieży. Towarzystwo, będąc orędownikiem powstania Olimpiady Nautologicznej (od 1992 r. Olimpiada Geograficzna i Olimpiada Nautologiczna jest jedną z olimpiad organizowanych przez Ministerstwo Edukacji Narodowej dla uczniów szkół średnich) w dalszym ciągu jest jej współorganizatorem, a członkowie PTN jeszcze w 1991 r. powołani zostali w skład Komitetu Głównego Olimpiady Geograficznej i Nautologicznej. Obecnie w jego pracach uczestniczą: profesor Stanisław Musielak, profesor Elżbieta Marszałek, prof. Aleksander Walczak, profesor Adam Weintritt, członek zarządu PTN. Corocznie przyznajemy najlepszemu finaliście „Gdyni Pierścień Zaślubinowy” z wygrawerowanym napisem „Gdynia 12 luty 1920 r.” Na rzecz olimpiady przekazujemy zawsze odpowiednią ilość książek i zeszytów „Nautologii”. W czerwcu 2008 roku na wniosek profesora Ryszarda Wawrucha podjęliśmy decyzję ufundowania odpowiedniego medalu konkursowego, który będzie wręczany zwycięzcom pierwszych trzech miejsc, zachowany zostanie „pierścień zaślubinowy” dla zwycięzcy – za zajęcie pierwszego miejsca.

Ostatnie dwa lata były okresem wytężonej pracy dla wszystkich członków Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne corocznie, w ramach współpracy z Towarzystwem Upiększania Miasta Pucka, bierze udział w sesjach i uroczystościach „zaślubin Polski z morzem” współuczestnicząc w przygotowaniu programu, redakcji Zeszytów Puckich, organizacji konferencji. Z inicjatywy Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i Centralnego Muzeum Morskiego w październiku 2005 roku odbyło się spotkanie na „Darze Pomorza” celem przypomnienia 60. rocznicy powrotu „Daru Pomorza” do kraju po zakończeniu drugiej wojny światowej. Do współpracy poproszono również Towarzystwo Okrętów Podwodnych – było to nawiązanie do okresu pobytu „Daru Pomorza” w czasie wojny w Sztokholmie, gdzie członkowie załóg okrętów podwodnych korzystali z pomieszczeń fregaty. Wspaniała wystawa z unikatowymi fotogramami przygotowana przez Centralne Muzeum Morskie podkreślała skalę uroczystości. W roku 2007 wystąpiono z inicjatywą urządzenia spartakiady szkół średnich o „Ryngraf błogosławionego ks. komandora Władysława Miegonia” z myślą, że spartakiada odbędzie się w lutym 2008 r. Centralne Muzeum Morskie (bezpłatne zwiedzanie „Daru Pomorza” i Centralnego Muzeum Morskiego), Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego (60 książek i 1500 złotych), Akademię Morską w Gdyni (40 książek), Akademię Marynarki Wojennej (kubki, foldery, zwiedzanie uczelni i statków AMW) Szkołę Morską S.C. w Gdyni (40 koszulek, zwiedzanie uczelni), pozyskano wielu sponsorów indywidualnych – Tomasza Degórskiego (przekazał 40 autorskich książek), Michał i Jakub Szajna przeznaczili swoje punkty zbierane na stacjach benzynowych za zakupione paliwo, zakupili między innymi 6 piłek, 2 ozdobne kubki, 2 szklanki itd. Towarzystwo Nautologiczne przekazało na rzecz spartakiady 3 książki, 6 kompletów polskich map morskich żeglarskich, inne.

Współpraca z Ligą Morską i Rzeczną układa się dobrze, a szkoły borchardtowskie i inne nasze podopieczne w corocznych konkursach

„Młodzież na Morze” zajmują czołowe miejsca. Uczestniczymy w Komitecie redakcyjnym „Steru”, Komitecie organizacyjnym corocznego flisu odrzańskiego organizowanego przez LMiR. Wspólnie staramy się obchodzić i inne uroczystości np. „Święto Morza” czy też „zaślubiny Polski z morzem”, uczestniczymy w składaniu kwiatów pod pomnikiem Józefa Konrada Korzeniowskiego, wspólnie pamiętamy o rocznicy męczeńskiej śmierci generała Mariusza Zaruskiego.

Z wielkim uznaniem i dumą przyjmujemy każde inicjatywy członków rozsianych w kraju i za granicą: w Kielcach i Mielcu docenta Władysława Mariana Witka, w Szczecinie prof. Elżbiety Marszałek, prof. Aleksandra Walczaka i prof. Adama Wolskiego, w Gdańsku admirała Stanisława Lisaka, dr. Jerzego Litwina, redaktora Tadeusza Jabłońskiego, w Warszawie mgr. inż. Adama Reszkę i mgr. inż. Czesława Kowalskiego, w Krakowie dr. Agnieszkę Cieślak, w Łodzi kapitana Marynarki Wojennej (rez.) Stanisława Kobylińskiego, w Pucku Danutę Dettlaff, Jana Dettlaffa, Mirosława Kuklika, Aleksandra Celarka, dr. Antoniego Konkela, w Gdyni mgr. inż. Ewy Sieradzkiej, dr. Jarosława Rusaka, dr. Eligiusza Sitka, w Uście kmdr. mgr. inż. Jana Piaseckiego, Macieja Gorazdowskiego z Australii, Bolesława Pogorzelskiego z Anglii, Anny Rybczyńskiej z Kanady, dr. Joanny Snarskiej i dr. Andrzeja Macieja Snarskiego z Australii i wielu innych.

Pamiętamy również, że przy Polskim Towarzystwie Nautologicznym przez wiele lat pracowała Komisja generała Mariusza Zaruskiego. Dorobek tej komisji to kilka szkół w kraju noszących imię Generała, nazwy ulic, książka o tym wielkim Polaku pani Henryki Stępień, pogrzeb morski Generała i współudział w pogrzebie w Zakopanem, zakończone sukcesem pośmiertne uznanie dokonań Generała poprzez nadanie „Krzyża Wielkiego Orderu Odrodzenia Polski ze Wstęgą” i wiele innych przedsięwzięć. Włączyliśmy się w 2006 roku w organizację „wybrzeżowej” części obchodu 65. rocznicy męczeńskiej śmierci Generała. Trudu tego podjął się dyrektor Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy Mirosław Kuklik i Tatrzańskie Muzeum im. Tytusa Chałubińskiego. W dniu 7 kwietnia 2006 roku w Muzeum w Pucku została otwarta wystawa poświęcona Generałowi, przy czym wiele eksponatów „przywędrowało” z Zakopanego. Nasze działania skierowane były na morze. Dzięki admirałowi floty Romanowi Krzyżelewskiemu, dowódcy Marynarki Wojennej oraz dyrektorowi Urzędu Morskiego kpt. ż. w. prof. dr. inż. Andrzejowi Królikowskiemu mogliśmy wypłynąć jednostką hydrograficzną na pozycję „morskiego pochówku” prochów z miejsca kaźni Generała, złożyć kwiaty, a jednostka ORP „Śniardwy” oddała w tym miejscu należną cześć temu wielkiemu patriocie. W złożeniu kwiatów symbolicznie towarzyszyli nam delegaci Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej i Stowarzyszenia Starszych Mechaników Okrętowych. Proboszcz Fary Puckiej pod wezwaniem św. Piotra i św. Pawła ks. Jerzy Kunca w miejscu pochówku prochów Generała w Zatoce Puckiej odprawił modły. Czynimy to corocznie.

Od kilku lat w dniu 3 sierpnia zbieramy się pod pomnikiem Józefa Konrada Korzeniowskiego by złożyć kwiaty i przypomnieć tę Wielką Postać, cieszymy się, że zawsze towarzyszy nam grupa kapitanów i starszych mechaników okrętowych reprezentantów dwóch prestiżowych organizacji Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej i Stowarzyszenia Starszych Mechaników Okrętowych.

Dzięki mgr. inż. Tomaszowi Olkowskiemu Towarzystwo w swoim dorobku posiada medal rejsu „Daru Pomorza” dookoła świata, medal 80-lecia uzyskania praw miejskich przez miasto Gdynię, medal bł. ks. kmdr ppor. Władysława Miegonia, medal kpt. ż. w. Kazimierza Jurkiewicza. Podjęto decyzję wydania medalu – Okrętu Wojennego Rzeczypospolitej Polskiej, zbudowanego w Pucku w roku 1626 w czasie panowania Króla Zygmunta III – tzw. typ holenderski „Orlogów” – cztery takie okręty brały udział w bitwie pod Oliwą w roku 1627. Gorące słowa podziękowania należą się panu

Tomaszowi Olkowskiemu. Dalsze włączenie się w akcję powiększenie dorobku medalowego Towarzystwa to medal „78. rocznicy podniesienia bandery z E. Kwiatkowskim (2008), Alfonsa Lipniusa (2008) i m/s Bochnia (2008) – wszystkie medale z Logo PTN wyprodukowano bez kosztów dla Towarzystwa.

Ambitne zadania Polskie Towarzystwo Nautologiczne, jako dobrowolne społeczne stowarzyszenie, stara się realizować, licząc na swoich członków w liczbie 206, w tym: 54 profesorów doktorów habilitowanych 40 doktorów, pozostałych 111. Wielu członków Towarzystwa posiada stopnie kapitanów żegluga wielkiej, starszych mechaników okrętowych, komandorskie, a dwóch ma stopnie admirałskie. Do Towarzystwa w okresie sprawozdawczym przyjęto kmdr. ppor. mgr. inż. Bartłomieja Pączka, inż. starszego mechanika okrętowego Mariana Przyklinga, ppor. mar. woj. mgr. inż. Piotra Chojnackiego, kapitana – prezesa Bolesława Pogorzelskiego (Londyn), dr Joannę Snarską (Australia), dr. n. med. Andrzeja Macieja Snarskiego (Australia), dr. inż. Bartłomieja Oszczaka, prof. dr. hab. Lecha Miliana, kpt. ż. w. mgr. Marka Marca, studenta Akademii Morskiej w Gdyni Michała Mysia, kpt. ż. w. prof. dr. inż. Andrzeja Królikowskiego, prof. dr. hab. Marka Grzybowski, prezesa Absolwentów Liceum Morskiego Jerzego Brodowskiego, kpt. ż. w. mgr. inż. Wiesława Piotrkowskiego, redaktora mgr. Jerzego Drzemczewskiego, profesora dr. hab. Andrzeja Makowskiego. Wśród nowo przyjętych są cztery osoby z profesorskimi tytułami, trzy osoby z tytułami doktorskimi. Towarzystwo posiada jedynie trzech członków wspierających: Academy Maritime Services Limited w Gdyni, Maritime Manpower Supply w Gdyni, Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni. Nie jesteśmy z tego stanu zadowoleni.

Podjęto decyzję skreślenia: mgr. inż. Marka Ledóchowskiego, mgr. Andrzeja Truszkowskiego (na własną prośbę) i kmdr. por. mgr. inż. Piotra Ostrowskiego.

W ostatnim okresie ponieśliśmy jednak ogromne straty. Ubył z naszych szeregów dh. harcistrz mgr Witold Bublewski, zmarł w wieku 103 lat 22 lipca 2007 roku. Wybitny działacz Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Honorowy Członek i Honorowy Przewodniczący PTN. Został pochowany na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie. Nad mogiłą w imieniu PTN pożegnała Zmarłego prof. Elżbieta Marszałek, kpt. ż. w. inż. Jerzy Sochacki i dr Eligiusz Sitek.

Kolejną stratą była śmierć dh. mgr. redaktora Stanisława Ludwiga. Zmarł w wieku 93 lat w dniu 23 stycznia 2008 roku i został pochowany na witomińskim cmentarzu. Na pogrzebie zgromadziło się nas członków PTN bardzo dużo. Nad mogiłą w imieniu Towarzystwa pożegnał Zmarłego dr Eligiusz Sitek. Ubył kolejny zasłużony dla Towarzystwa członek komandor Edward Obertyński, pozostawił po sobie dobrą pamięć i znaczny dorobek autorski, pożegnał Komandora w imieniu PTN dr Eligiusz Sitek.

Odeszli także: dr Józef Karczmarczyk – długoletni członek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, „Dziecko Zamojszczyzny”; prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski, wieloletni prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Honorowy Członek, żołnierz Armii Krajowej w stopniu porucznika. Wieloletni zastępca dyrektora Instytutu Morskiego w Gdańsku; docent Politechniki Gdańskiej, dr inż. Przemysław Urbański – wybitny okrętowiec, zatrudniony między innymi w charakterze profesora na Uniwersytecie w Basrah w Iraku i Uniwersytecie w Port Harcourt w Nigerii; mgr Janina Puget – córka Eugeniusza Kwiatkowskiego. W pogrzebie pani Janiny Puget, córki ministra w lipcu 2007 roku wzięła udział pani dr Agnieszka Cieślik, członek PTN, pracownik naukowy Uniwersytetu Jagiellońskiego. Złożyła kondolencje siostrze zmarłej, dr Ewie Obrąpalskiej. Na grobowcu rodzinnym złożyła kwiaty.

Towarzystwo w swoich szeregach posiada wielu członków, którzy osiągnęli wiek ponad 90 lat, ale wśród nowoprzyjętych jest liczna grupa młodych i bardzo młodych, przykładem – studenci.

Kolegów starszych wiekiem staramy otaczać się opieką poprzez składanie wizyt, próbujemy wszystkim członkom przesyłać życzenia świąteczne. Ale nasze środki finansowe są ograniczone. W tym miejscu słowa podziękowania należą się dr Eligiuszowi Sitkowi. Chyba nie ma w Polsce drugiego takiego Towarzystwa, w którym najstarszy członek w czasie składania Mu ostatniej wizyty, a był nim dh Witold Bublewski, liczył 103 lat. Najmłodszy członek PTN liczył wówczas 21 lat. Rozpiętość ponad 80 lat!

Proszę o uczczenie ich pamięci minutą ciszy.

W okresie sprawozdawczym odbyło się łącznie 22 protokołowanych zebrań zarządu, przy zachowaniu zawsze statutowych wymogach. Ich tematyka regularnie przedstawiana była w „Kronice PTN” w naszej „Nautologii”, zwyczaj ten będziemy kontynuować. Zarząd pracował w pełnym niezmiennym składzie. Na poszczególne posiedzenia zapraszano każdego, który pragnął uczestniczyć w posiedzeniu, śmiało można powiedzieć, że zawsze mieliśmy osoby chętne do uczestniczenia w posiedzeniu zarządu. Bywało, że zapraszaliśmy też inne osoby do wzięcia udziału w posiedzeniu, np. prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej, prezesa Stowarzyszenia Starszych Mechaników Okrętowych, prezesa Stowarzyszenia Absolwentów Liceum Morskiego, dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego, prezesa Związku Organizacji Pozarządowych w Gdyni. Grudniowe zebranie łącone było z łamaniem się oplatkiem, składaniem sobie życzeń z myślą o wszystkich naszych członkach rozsianych w kraju i za granicą. W obu ostatnich wigiliach, dzięki kontradmirałowi Czesławowi Dyrzowi, mogliśmy wysłuchać pięknego koncertu koledż zespołu młodzieżowego, w którym śpiewa również córka admirała. Staramy się w tym dniu być choćby w listowym kontakcie ze wszystkimi członkami Towarzystwa, szczególnie z osobami samotnymi.

Dnia 16 czerwca 2008 roku na pokładzie statku – muzeum „Daru Pomorza” odbyło się „wodowanie” „Nautologii” nr 145/2008; laudację wygłosił prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki, a o pełnienie honorów matki chrzestnej książki poproszono panią Danutę Dettlaff, honorowego członka PTN (Puck), następnie odbyło się „wodowanie” książki pt. *Z dziejów Polskiej Administracji Morskiej lata 1918–1928* autorstwa Daniela Dudy, Zbigniewa Machalińskiego, Ryszarda Mielczarka; laudację wygłosił prof. Jan Kazimierz Sawicki, a o pełnienie honorów matki chrzestnej książki poproszono panią Annę Królikowską (Gdańsk), kolejno dokonano „wodowania” pracy „Studia i Materiały Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku”, tom III „Dar Pomorza”, laudację wygłosił dr inż. Jerzy Litwin dyrektor CMM w Gdańsku, a o pełnienie honorów matki chrzestnej książki poproszono panią Annę Ciemińską (Gdańsk).

Przekazano portret (40 x 55 cm) Marii Janta-Półczyńskiej, pędzla Jana P. Dettlaffa – ufundowany przez Jana i Danutę Dettlaff oraz Stanisławę i Daniela Dudę, do zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Jest to obecnie pierwszy obraz matki chrzestnej „Daru Pomorza” pani Marii Janta-Półczyńskiej w zbiorach CMM w Gdańsku.

Wręczenie medali – *podniesienia bandery na „Darze Pomorza” w dniu 13 lipca 1930 r., z Eugeniuszem Kwiatkowskim, ministrem przemysłu i handlu.*

Medal wybito w ilości 30 sztuk i przekazano między innymi do zbiorów CMM w Gdańsku, Muzeum Miasta w Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku. Polskie Towarzystwo Nautologiczne nie poniosło kosztów edycji medalu. Matrycę medalu właściciel firmy „Celsjan”, w której wybito medal, mgr Stanisław Śliwa przekazał do zbiorów CMM w Gdańsku. Podniosłym momentem było wręczenie medalu Seniorce Rodu E. Kwiatkowskiego pani dr Ewie Obrąpalskiej. W Jej imieniu medal odebrała córka siostrzeńca Eugeniusza Kwiatkowskiego – Katarzyna Doliwa-Dobrowolska z synami Jerzym i Piotrem Leo.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne wraz z Akademią Morską w Gdyni zaprojektowało i zleciło wykonanie tablicy poświęconej

przewodniczącym Pomorskiego Komitetu Floty Narodowej działającego w latach 1926–1930 – dr. Józefowi Wybickiemu i dr. Leonowi Janta-Polczyńskiemu, jak również mieszkańcom Ziemi Pomorskiej, za zakup i przekazanie dla Państwa statku żaglowego, który otrzymał w dniu 13 lipca 1930 roku nazwę „Dar Pomorza”. Tablicę podczas uroczystości w dniu 16 czerwca 2008 r. na „Darze Pomorza” przekazano Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku ze wskazaniem, iż winna być na fregacie i głosić dokonanie Pomorskiego Komitetu Floty Narodowej.

Pięknym momentem było wystąpienie kpt. ż. w. Jana Bogacza współpracującego z Polskim Towarzystwem Nautologicznym, który przekazał CMM w Gdańsku szereg pamiątek, między innymi dyplomy chrztu równikowego na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej, medale pamiątkowe i uznaniowe za okres służby w tym przedsiębiorstwie, wydawnictwa, w tym unikalne za okresu międzywojennego mapy pogodowe Admiralicji Brytyjskiej.

W imieniu profesora Leszka Miliana prof. Daniel Duda przekazał drogienny zabytkowy sekstans dla zbiorów CMM w Gdańsku.

Pięknym końcowym akcentem spotkania na „Darze Pomorza”, w którym wzięło udział ponad 120 osób (miejsc około 90), był wspólny koncert Karola Kroskowskiego (wraz z Ojcem) ucznia II Klasy Technikum Leśnego w Tucholi. W programie oczywiście pieśni, hejnał z Borów Tucholskich, miejsca skąd pochodziła, pracowała, działała i gdzie mieszkała Maria Janta-Polczyńska. Karol Kroskowski – uczestnik wielu konkursów, wyróżnień – ukoronowaniem jego działalności jest zdobycie I miejsca w mistrzostwach klasy „A” na Ogólnopolskim Festiwalu Muzyki Myśliwskiej o „Róg Wojskiego” – Warcino 2008. Warto było to przeżyć.

Uroczystości 18 czerwca 2007 r. o godzinie 14.00 na pokładzie „Daru Pomorza” połączono z obchodem 50. rocznicy powstania Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

W programie ustalono dokonanie wodowania książki dr Jarosława Rusaka pt. *Honorowi Obywatele Miasta Gdyni okresu II Rzeczypospolitej*. Wydawcą książki jest Polskie Towarzystwo Nautologiczne. Przedmowę przygotował prezes PTN prof. Daniel Duda. Laudację wygłosił profesor Zbigniew Machaliński, wieloletni (31 lat) redaktor naczelny „Nautologii”. O pełnienie godności matki chrzestnej książki poproszono panią mgr Alicję Mroczkowską, dyrektorkę IX Liceum Ogólnokształcącego imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego w Gdyni. „Wodowano” na „Darze Pomorza” „Nautologię” nr 144. Laudację wygłosił profesor Bolesław Hajduk. O pełnienie godności matki chrzestnej książki poproszono panią mecenas Ewę Koperską-Woźniak.

Pan mgr Stanisław Śliwa wspólnie z prezesem prof. Danielem Dudą przekazali na rzecz Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku replikę nagrody kpt. ż. w. Gustawa Kańskiego ufundowaną dla „Daru Pomorza” po zakończeniu rejsu wokół świata w latach 1934/35. Replika została wykonana wspólnie z pełnym kunsztem. Przybył fregacie nowy piękny obiekt muzealny. Kpt. ż. w. Gustaw Kański – pierwszy kierownik wydziału nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie – był w tym czasie kapitanem gdyńskiego portu. Inicjatywa wykonania repliki i przekonanie fundatora to działalność prezesa PTN.

Pan Stanisław Śliwa przez wiele lat współpracujący z Polskim Towarzystwem Nautologicznym, Ligą Morską i Rzeczną, wnoszący swój wkład w wychowanie młodzi został uhonorowany Łódzką Komandorią Ligi Morskiej i Rzecznej. Aktu wręczenia Komandorii dokonał prezes PTN – upoważniony na tę okoliczność przez Zarząd Okręgu Łódzkiego LMiR.

Podczas uroczystości powiadomiono pana Bolesława Pogorzelskiego, weterana konwojów, absolwenta Szkoły Morskiej czasu wojny o przyznaniu mu na wniosek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego złotej odznaki Zasłużony Pracownik Morza. Odznaka zostanie wręczona w ambasadzie polskiej w Londynie.

Pana Bolesława Pogorzelskiego wraz z panią mgr Zofią Pałowską poproszono o odsłonięcie tablicy poświęconej kpt. ż. w. Konstantemu Kowalskiemu – komendantowi „Daru Pomorza”, który we wrześniu 1939 roku uchronił fregatę od zagłady, a słuchaczy Państwowej Szkoły Morskiej wywiózł ze Szwecji na wojenne szlaki. Młodzieżowa „Kapituła Dyplomu Przyjaciół Szkół Borchardtowskich” wręczyła panu Bolesławowi Pogorzelskiemu ozdobny dyplom Przyjaciela.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne otrzymało prestiżowe wyróżnienie „Medal Eugeniusza Kwiatkowskiego”. Wręczenia dokonał kanclerz kapituły profesor Bolesław Mazurkiewicz.

Prezes Rzemiosła Gdańskiego wręczył Towarzystwu Złoty (!) Medal „Za Zasługi dla Rzemiosła”, jest to podziękowanie za współpracę z PTN, datującą się od 1978 roku.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni kpt. ż. w. prof. dr inż. Andrzej Królikowski wręczył Towarzystwu okolicznościową plakietkę.

Rektor – Komendant Akademii Marynarki Wojennej kontradmirał dr inż. Czesław Dyrz wręczył Towarzystwu logo Akademii i okolicznościowy adres.

Kontradmirał Rosiński wręczył profesorowi Ryszardowi Wawurchowi odznakę pamiątkową Marynarki Wojennej RP.

Rektor Akademii Morskiej w Gdyni profesor Józef Lisowski wręczył Towarzystwu Nautologicznemu ozdobne logo Akademii wraz z gratulacjami. Prezes PTN w zakończeniu podziękował za wyrazy uznania dla pracy Towarzystwa i jego długoletniego dorobku na rzecz gospodarki morskiej i wychowania morskiego.

Miłym akcentem uroczystości na „Darze Pomorza” w dniu 18 czerwca 2007 r. był koncert uczniów Liceum Marszałka Józefa Piłsudskiego z Gdyni. Przygotowali oni na tę uroczystość specjalny program – gorąco przyjęty przez zebranych.

Uroczystość wodowania książki pt. *Honorowi Obywatele Miasta Gdyni okresu II Rzeczypospolitej*, jak i ocena książki dr Jarosława Rusaka spotkały się z wysokim uznaniem. Pomysł wydania tej książki i dodatkowo połączenie z 50. rocznicą powstania Polskiego Towarzystwa Nautologicznego jest godny uwagi. Dobrze przyjęta została również strona redakcyjna, trafny dobór zamieszczonych fotografii, okładka wykonana estetycznie. Autor dr Jarosław Rusak otrzymał wiele gratulacji, w tym również w prasie. Wszyscy zebrani w dniu wodowania 18 czerwca 2007 r. na pokładzie „Daru Pomorza” podkreślali zbyt mały jej nakład. Rolę matki chrzestnej książki pełniła dyrektorka IX Liceum Ogólnokształcącego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego pani mgr Alicja Mroczkowska, a młodzież tej placówki pedagogicznej wystąpiła z bogatym programem artystycznym. Wiele pięknych słów w swoim przemówieniu dyrektorka A. Mroczkowska skierowała pod adresem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i podziękowała za wiele wspólnych dokonań.

W wyniku kilkuletnich starań Prezesa PTN pan Stanisław Śliwa, szef Zakładu „Celstan” podczas uroczystości wspólnie z Polskim Towarzystwem Nautologicznym przekazał na rzecz „Daru Pomorza” replikę nagrody, jaką fregata uzyskała w dniu 3 września 1935 roku po opłynięciu pod polską banderą dookoła świata, a ufundowaną przez kpt. ż. w. komandora Gustawa Kańskiego. Aktu odsłonięcia dokonał redaktor Marek Kański – potomek komandora. Pan Stanisław Śliwa wykonując piękną replikę dokonał pełnej konserwacji oryginału znajdującego się w Sali Tradycji Akademii Morskiej w Gdyni. Autorem pomysłu jak również osobą, która doprowadziła do realizacji pomysłu był prezes PTN prof. Daniel Duda.

Pan Bolesław Pogorzelski, ostatni prezes Związku Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie odsłonił tablicę poświęconą kpt. ż. w. Konstantemu Kowalskiemu – kapitanowi „Daru Pomorza”, który bezpiecznie doprowadził „Dar” do Sztokholmu, zabezpieczył na okres wojny, a słuchaczy i załogę bezpiecznie doprowadził do Wielkiej Brytanii, gdzie włączyli się do walki z niemieckim okupantem. Tablicę ufundowało Polskie Towarzystwo Nautologiczne.

Zarząd Polskiego Towarzystwa Nautologicznego stoi na stanowisku umacniania dalszej współpracy z Ligą Morską i Rzeczną, głównie przy realizacji programu wychowania morskiego młodzieży i dorosłych, realizacji programu „Młodzież na Morzu” i dokumentowania osiągnięć Polaków dla gospodarki morskiej. W akcję tę tradycyjnie włączone są tzw. szkoły borchardtowskie (5 szkół), szkoła imienia generała Mariusza Zaruskiego z Pucka, gimnazjum z Pucka (MDLT), Liceum Ogólnokształcącego nr IX imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego w Gdyni, Liceum imienia J. K. Korzeniowskiego w Rumi, Zespół Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych w Gdańsku, Gimnazjum imienia bł. ks. komandora Władysława Miegonia ze Strzebielina i Gimnazjum nr 4 imienia bł. ks. kmdr. ppor. Władysława Miegonia z Gdyni, Szkoła Publiczna imienia Stanisława Jachowicza z Bochni i inne.

Zarówno w „Nautologii” nr 145 jak i nr 146 (edycja 2009) znajdują się materiały z zakresu historii Ligi Morskiej. Wspólnie obchodzimy uroczystości związane z postaciami np. generała Mariusza Zaruskiego, Józefa Konrada Korzeniowskiego, Eugeniusza Kwiatkowskiego, generała Józefa Hallera, inne.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne wrosło w krajowy pejzaż organizacji naukowych, jest unikalnym towarzystwem skupiających ludzi pragnących dokumentować lub znać problemy gospodarki morskiej. Nasza działalność daleko jednak odbiega od roli dokumentowania, robimy to i wydaje się, że w ograniczeniach obecnej doby nasz wysiłek jest znaczny. Szeroko weszliśmy w pracę z młodzieżą, szczególnie w zakresie wychowania morskiego, kultury, tworzenia kąpek morskich lub wręcz dobrych sali tradycji. Niech przykładem będzie chociażby Szkoła Podstawowa nr 40 imienia K. O. Borchardta w Gdyni, gdzie uroczony zebranymi zasobami historycznymi dr inż. Jerzy Litwin – dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku postanowił nawiązać współpracę ze szkołą podpisując umowę patronacką. Ze szkołą tą Towarzystwo współpracuje od 1986 roku i nie jest to odosobniony przypadek. Zapraszamy jesteśmy do organizacji wspólnych konferencji popularnonaukowych, prezentujemy materiały na konferencjach naukowych na wybrzeżu i w kraju, bierzemy udział w organizacji wystaw, organizacji Święta Morza, spotykaliśmy się z flisakami w Ulanowie, patronujemy flisom odrzańskim, pięknej szczecińskiej imprezie „Dzień Rzeki Odry w Szczecinie”, imprezom żeglarskim, współuczestniczymy w organizacji kolejnych rocznic „zaślubin Polski z morzem”, koncertach na wodzie, bierzemy udział w Areopagu Gdańskim, w corocznej gali finałowej „Nagrody Literackiej Gdyni”, Dniu Judaizmu, systematycznie popieramy Towarzystwo Opieki Nad Ociemniałymi, patronujemy Spartakiadzie Borchardtowskiej, corocznie finansowo popieramy Fundację na Rzecz Osób Niewidomych i Niepełnosprawnych, zapraszamy jesteśmy corocznie na Targi Ratownictwa, Bezpieczeństwa oraz Ochrony Osób i Obiektów, popieramy fundację „O Dach dla historii Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej”, zapraszamy jesteśmy i bierzemy udział w licznych imprezach państwowych, regionalnych.

Zgodnie z pismem z dnia 11 stycznia 2007 r. Szkoły Podstawowej im. Mariusza Zaruskiego w Pucku – Towarzystwo Nautologiczne przyjęło Honorowy Patronat nad II Ogólnopolskim Konkursem szkół i Zjazdem, których patronem jest generał Mariusz Zaruski. Zgodnie z ustaleniami patronat objął prezes Towarzystwa prof. Daniel Duda. W dniach 26 kwietnia–29 czerwca 2007 r. odbył się zjazd wg programu (skróót):

- spotkanie opiekunów drużyn w Sali kominkowej Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Pucku,
- konkursy wiedzy żeglarskiej i sportowej, konkurs plastyczny, wycieczka do portu Marynarki Wojennej w Gdyni, spotkanie marynarzy III Floty Obrony Wybrzeża z uczestnikami zjazdu,
- złożenie kwiatów na symbolicznej morskiej mogile w Zatoce Puckiej, gdzie mieszczą się prochy z miejsca kaźni generała Mariusza Zaruskiego.

W programie nie zabrakło również takich momentów jak: dyskoteka młodzieżowa czy spotkania, wspólne zwiedzanie Pucka i okolic. Polskie Towarzystwo ufundowało między innymi: dwa tornistry, piłki nożne, kubki, około 35 książek, komplety (6) polskich map jachtowych, „Nautologie” (8 sztuk), wydawnictwo *Polskie Towarzystwo Nautologiczne 1956–2005* (8 sztuk), odbitki (3 numerów) Steru z materiałami o generale Mariuszu Zaruskim i statku „Zawisza Czarny”. Przekazaliśmy dla wszystkich szkół biorących w zjeździe po jednym egzemplarzu „Nautologii” do bibliotek szkolnych. Był to kolejny Zjazd Szkół noszących imię generała Mariusza Zaruskiego.

Dnia 31 stycznia 2007 roku uczczono 140. rocznicę urodzin Generała **Mariusza Zaruskiego**.

Godzina 13.00 – Zamustrowanie uczestników na statek *s/h Tucana*, nab. Pilotów – Gdynia

Godzina 14.00 – Udanie się statku na pozycję miejsca morskiego pochówku prochów Generała i zatonięcia statku „**Zawisza Czarny**”

Wystąpienie okolicznościowe prof. Daniela Dudy – prezesa Polskiego Towarzystwa Nautologicznego,

Opuszczenie ze statku na wody Zatoki Puckiej wiązanek kwiatów, Modlitwa za duszę Śp. Generała Mariusza Zaruskiego i żony Izabeli.

Modlitwom przewodniczył ksiądz Jerzy Kunca, proboszcz fary puckiej.

Godzina 15.10 – Powrót do portu w Gdyni.

W uroczystym złożeniu kwiatów na morskiej mogile Generała wzięli udział przedstawiciele: Urzędu Morskiego z dyrektorem prof. Andrzejem Królikowskim na czele, Towarzystwa Upiększania Miasta Pucka z prezesem J.P. Dettlaffem na czele, Szkoły Podstawowej imienia generała M. Zaruskiego w Pucku z dyrektorem Zdzisławem Pruchniewskim na czele oraz uczniowie, Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszenie Starszych Mechaników Okrętowych z prezesem Marianem Przyklingiem. Inicjatorem akcji było Polskie Towarzystwo Nautologiczne.

Zaznaczyć wypada, że Polskie Towarzystwo Nautologiczne pismem z dnia 11 grudnia 2006 roku wystąpiło do Sejmu Rzeczypospolitej o podjęcie odpowiednich kroków mających na celu pośmiertne uhonorowanie Generała Mariusza Zaruskiego. Zgodnie z uchwałą z dnia 11 stycznia 2007 roku – Sejm RP stwierdza, że „*General Mariusz Zaruski dobrze zasłużył się Polsce*”. Przypomnieć wypada Koleżankom i Kolegom, że na wniosek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego prezydent Rzeczypospolitej przyznał Generałowi Krzyż Wielki Orderu Odrodzenia ze Wstęgą, a symboliczne położenie odznaczenia na trumnę odbyło się podczas zakopiańskiego pogrzebu prochów z miejsca kaźni generała na Pękowym Bzysku.

W dniu 8 kwietnia 2008 roku w kościele „Stella Maris” w Gdyni, gdzie znajduje się tablica-epitafium Harcerskiego Kręgu Morskiego, Towarzystwo zorganizowało spotkanie celem złożenia kwiatów i odbycia modlitw za duszę Generała i wszystkich członków Harcerskiego Kręgu Morskiego, którzy zginęli lub byli zamordowani w czasie drugiej wojny światowej i małżonki Generała – Izabeli.

Uroczystościom patronował dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni prof. Andrzej Królikowski, aktualny prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Recznej. Zgromadziła się głównie ta sama grupa instytucji, przedsiębiorstw i organizacji, jak w latach poprzednich. Modłom przewodniczył rektor „Stella Maris” o. Edward Prac, po przypomnieniu przez prezesa PTN, jak wiele tragicznych tablic znajduje się w tym morskim kościele, z tablicą Harcerskiego Kręgu Morskiego z Generałem Mariuszem Zaruskim jako komandorem HKM i jego 25. poległymi w walce w obronie Ojczyzny i w walkach w czasie drugiej wojny światowej.

Ta morska świątynia mieści wiele tablic ukazujących jak okrutne bywa morze, jak wiele pochłania istnień ludzkich. Wspominaliśmy tragedie:

- m/f „Heweliusz”, który zatonął na Bałtyku w strasznym huraganie w dniu 14 stycznia 1993 roku, zabierając na zawsze 22 członków załogi i 32 pasażerów.
- m/s „Leros Strenght”, który zatonął w dniu 8 lutego 1997 roku zabierając z sobą 20 członków załogi,
- m/s „Busko Zdrój”, który zatonął w dniu 8 lutego 1985 roku zabierając z sobą 24 członków załogi,
- m/s „Nysa”, małego statku Polskiej Żeglugi Morskiej, zatonął w dniu 11 stycznia 1969 roku, zabrał z sobą 18 członków załogi,

Ma tutaj swoją tablicę kpt. ż. w. Zygmunt Batko (zmarł w dniu 1.9.1997 r. – dowódca wielu statków Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie, współtwórca bezpiecznych warunków nawigacyjnych i przepisów w zakresie eksploatacji dużych statków, obok tablica Jego syna Andrzeja Zygmunta Batko, również kapitana żeglugi wielkiej, zmarł w dniu 9 grudnia 2001 roku, wspominaliśmy wielu innych.

Wspominaliśmy kpt. ż. w. mgr Janusza Łada-Grodzickiego, kawalera *Virtuti Militari* i Krzyża Walecznych, uczestnika konwojów morskich, Honorowego Członka Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, zmarłego 16 lipca 2003 r. Wspominaliśmy zmarłego w dniu 27 lutego 2008 roku kpt. ż. w. Andrzeja Liszę, żołnierza Szarych Szeregów, który jako były dowódca statku Polskich Linii Oceanicznych „Józef Conrad” pomagał nam wielce w organizowaniu uroczystości pod gdyńskim pomnikiem tego znakomitego żeglarza, kapitana i pisarza.

„Zawisza Czarny”

Dnia 14 kwietnia 2008 roku zakończyły się ponadroczne prace związane z poszukiwaniem (lokalizacją) miejsca zatopienia „Zawiszy Czarnego”. Badania prowadził i kierował nimi Urząd Morski w Gdyni przychylnie nastawiony do naszej prośby. W Urzędzie Morskim w Gdyni jest liczna grupa członków naszego Towarzystwa, między innymi dyrektor naczelny Andrzej Królikowski, wicedyrektor Wojciech Drozd, Henryk Koszka – specjalista między innymi od wraków i inni. Ludzie Urzędu są oddani sprawie zachowania dziedzictwa narodowego, wielu tu można wskazać dzięki którym pracy i zaangażowaniu zyskała kultura polska, Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, jak wspaniale wygląda wychowanie morskie w oparciu o latarnie morskie i historyczne obiekty tej najstarszej w Polsce instytucji morskiej, itd. W badaniach brały udział i nadzorowały ekipy Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku i nurkowie Straży Granicznej z Gdańska. Kilkanaście płyt CD z nagraniami sytuacji podwodnej i położenia wraka „Zawiszy Czarnego”, które otrzymaliśmy z Urzędu Morskiego w Gdyni, zostały przesłane do głównych ośrodków zajmujących się spuścizną po Generale.

Aktualna pozycja wraku „Zawiszy Czarnego” znajduje się w odległości 300 m od pozycji ustalonej przed laty, wynika to przede wszystkim z błędów w określaniu pozycji ówczesnymi metodami i przy użyciu starej techniki.

Wystąpiliśmy do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku i Urzędu Morskiego o podjęcie decyzji wydobywania kawałków (wrak jest w kilku kawałkach) wraka „Zawiszy Czarnego” i po odpowiednim zakonserwowaniu zdeponowaniu w kilku wybranych muzeach. Problem jest złożony, ale realizacja postępuje. Zdajemy sobie jednak sprawę, że tylko w ten sposób będzie można przekazać fragmenty tak cennego statku dla potomności.

Tylko społecznie, przy wykazaniu dobrej woli i pełnego zrozumienia problemu, można było tak kosztowne przedsięwzięcie podjąć i doprowadzić do końca. Słowa podziękowania i uznania dla Urzędu Morskiego w Gdyni, Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Straży Granicznej w Gdańsku. Specjalne podziękowanie przekazujemy dla pana komandora mgr. inż. Henryka Koszki z Urzędu Morskiego w Gdyni, Honorowego Członka naszego Stowarzyszenia.

W Gdyni w dniach 24–29 czerwca 2008 roku odbył się XXII Światowy Kongres Apostolstwa Ludzi Morza. Wzięli w nim

udział arcybiskupi, biskupi i księża zajmujący się duszpasterstwem ludzi morza. Stronę polską reprezentowali między innymi książę arcybiskup Józef Kowalczyk, Nuncjusz Apostolski w Polsce, arcybiskup metropolita Gdański dr Tadeusz Gocłowski oraz Europejski Koordynator duszpasterstwa Ludzi Morza o. Edward Praczy.

Obradom przewodniczył kardynał Renato Raffaele Martino, przewodniczący Papieskiej Rady ds. Duszpasterskiej troski o Migrantów i Ludzi w Drodze. Animatorem sesji był sekretarz Papieskiej Rady ds. Duszpasterskiej Troski o Migrantów i Ludzi w Drodze arcybiskup Agostino Marchetto. W Kongresie wzięło udział ponad 300 delegatów z całego świata, w tym 30 biskupów i arcybiskupów, 100 księży, 9 diakonów oraz wolontariusze. Reprezentowane były wszystkie zakątki świata. Wśród zaproszonych gości nie zabrakło przedstawicieli Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w osobach dr. Eligiusza Sitka i prof. Daniela Dudy. Pomagaliśmy w miarę swoich sił, wyjaśniając liczne pytania związane z Gdynią i okolicami, historią, bywało, że pełniliśmy rolę tłumaczy.

Miłym akcentem dla Polskiego Towarzystwa Nautologicznego była zgoda na wręczenie jako pamiątki z pobytu w Gdyni „Medali 80 Miasta Gdyni” wybitego przez PTN. Dyplomy sygnowane były przez o. Edwarda Pracza, starszego mechanika okrętowego mgr inż. Adama Stróżyka – członka zarządu fundacji Stella Maris, jednocześnie prezesa Stowarzyszenia Starszych Mechaników Okrętowych oraz przewodniczącego Polskiego Towarzystwa Nautologicznego Daniela Dudy.

Medalem Miasta Gdyni – wybitym przez Polskie Towarzystwo Nautologiczne dla uczczenia 80 rocznicy nadania Praw Miejskich Miastu Gdynia wyróżniono: kardynała Renato Raffaele Martino – przewodniczącego Papieskiej Rady ds. Duszpasterskiej Troski o Migrantów i Ludzi w Drodze, arcybiskupa Agostino Marchetto – sekretarza Rady ds. Duszpasterskiej Troski o Migrantów i Ludzi w Drodze, animatora Sesji, oraz biskupa Mario Balbi z Bostonu.

Biskup Mario Balbi pełnił rolę kapelana portu w Bostonie, goszczony był przez kapitana statku mv. „Athenian Spirit”, którym dowodził wówczas, a było to w 1985 roku, kpt. ż. w. Daniel Duda. Było to miłe spotkanie, pełne wspomnień, dobrze zapamiętane przez bp Mario Balbi.

Zarząd PTN podjął jednomyślną uchwałę wystąpienia do Sejmu RP o podjęcie uchwały, że Polska Marynarka Handlowa dobrze zasłużyła się Ojczyźnie w czasie drugiej wojny światowej.

Uzasadnienie

Dzieje regularnych formacji zbrojnych walczących w drugiej wojnie światowej na lądzie, na morzu i w powietrzu doczekały się wielu opracowań naukowych. Natomiast służba wojenna Polskiej Marynarki Handlowej w składzie flot Państw Sprzymierzonych w zasadzie nadal pozostawała nie zapisaną kartą najnowszej historii.

W sierpniu 1939 roku większość statków Polskiej Marynarki Handlowej zgodnie z dobrze opracowanymi planami mobilizacyjnymi znajdowała się poza Polską i skierowana została głównie do portów francuskich i brytyjskich – kilka z nich jedynie znajdowało się w kraju, lecz były to jednostki pomocnicze, kutry rybackie. Większość tych jednostek została zmobilizowana przez Marynarkę Wojenną. Wśród jednostek, które znalazły się na Bałtyku, był „Dar Pomorza” dowodzony przez kapitana żeglugi wielkiej Konstantego Kowalskiego. Na pokładzie znajdowało się łącznie załogi i praktykantów 181 osób. Statek został doprowadzony do Sztokholmu, rozbrojony z ozaglowania, zakonserwowano niektóre mechanizmy. Spełniał w Sztokholmie rolę koszar dla załóg polskich okrętów podwodnych, ośrodka szkoleniowego, stanowił też dobre miejsce dla wielu uciekinierów z Polski, którzy szukali dróg do Wielkiej Brytanii. Jedenastu słuchaczy i członków załogi, którzy mieli przydziały mobilizacyjne w dniu 8 września, samolotem PLL LOT odleciało do Rygi, by kolejną dotrzeć do Świącian i Wilna do swoich jednostek mobilizacyjnych. Druga grupa składająca się z 163 oficerów, marynarzy i słuchaczy

pod dowództwem kpt. ż. w. Konstantego Kowalskiego udała się na pokładach polskich jednostek (ss. „Wilno”, ss. „Narocz”, ss. „Kromań”, ss. „Chorów” i ss. „Robur”) do Wielkiej Brytanii, by włączyć się do walki na statkach PMH, jednostkach Marynarki Wojennej i organizujących się zbrojnych formacjach polskich we Francji.

Przebieg kampanii wrześniowej uniemożliwił wykorzystanie polskiej floty transportowej do transportowania dostaw wojennych. Podjęto działania mające na celu dostawy ładunków wojennych do portów Rumunii, by stamtąd już drogą lądową przesłać wyposażenie i uzbrojenie wojenne do walczącego kraju – Polski. Takim statkiem, który wiozł ładunek wojenny do kraju (poprzez Konstancję w Rumunii) było ms. „Oksywie”, lecz po otrzymaniu wiadomości w dniu 17 września 1939 r. o agresji ZSRR na Polskę zawiął do najbliższego wówczas na swej trasie portu Bizerta i tam oczekiwał na rozkazy władz polskich. Sytuacja wojenna rozwijała się bowiem zbyt gwałtownie. Niemniej wszystko wskazuje, że flota handlowa była w stanie podjąć zadanie zaopatrzenia wojska polskiego walczącego z najeźdźcą. Kapitan statku ss. „Zagłoba” podczas postoju w szkockim porcie Menthil po wybuchu wojny otrzymał od agenta wiadomość, że statek będzie w Glasgow ładował samoloty z przeznaczeniem dla Polski. Po kilku jednak dniach agent oświadczył, że ładunek ten został sprzedany do Francji. (Okólnik nr 149, s. 6, Londyn 1984). W tymże „Okólniku”, s. 8 znajduje się informacja, że stojący (październik 1939 r.) w francuskim porcie Dunkierka statek bandery polskiej „Warszawa” wyładowywał ładunek składający się z amunicji i sprzętu wojennego, który miał być wyładowany w rumuńskim porcie z przeznaczeniem dla Polski. Tylko ten skromny materiał świadczy, że polska flota handlowa w zaopatrzeniu wojennym polskich sił zbrojnych miała odegrać wielką rolę.

Skierowanie już we wrześniu 1939 r. polskich jednostek przez Polski Komitet Transportowy („Warszawa”, „Pułaski”, „Lewant”, „Oksywie”) na Morze Śródziemne do ewakuacji polskiego uchodźstwa wojskowego z portów greckich, jugosłowiańskich i tureckich do portów francuskich lub na Cypr należy uznać za piękną decyzję, w wyniku realizacji której przyspieszono również organizację polskiej armii na terenie Francji, wzmocniono personel Marynarki Wojennej i Polskiej Marynarki Handlowej, uratowano wysokokwalifikowany personel lotniczy i obsługi naziemnej oraz żołnierzy wojska pancernego.

Stan polskiej floty handlowej w końcu października 1939 roku wynosił łącznie 36 statków o łącznym tonażu 116 633 BRT, (wspomnieć wypada, że na Zachodzie znalazło się również 30 polskich pełnomorskich kutrów rybackich o tonażu 6018 BRT). Na statkach handlowych zatrudnionych było około 1500 oficerów i marynarzy, przy czym na sześciu dużych statkach pasażerskich, przewożących głównie wojsko, załogi były liczniejsze niż na mniejszych statkach handlowych. Poza nimi, w rezerwie przebywało około 250 osób – urlopy, leczenie, rekonwalescencja po leczeniu szpitalnym na skutek storpedowania statku, kontuzjowani, przewlekłe leczenie gruźlicy, strata słuchu i wzroku, leczenie poparzeń po okresie pobytu w szpitalu, czasowy niedowład kończyn, odmrożenia, osoby po przejściach obozowych (ZSRR i Hiszpania – obozy w Basses Pyrenees, Ciudad Rodrigo, Miranda del Ebro), szkolenia itp.

Flota handlowa i rybacka eksploatowana była przez personel polski, który liczył w 1939 roku około 1550 osób, ale w latach wojny mimo prowadzonej rekrutacji i uzupełniania stanu, zmniejszył się on na dzień 4 lipca 1945 r. do 750 osób. Na ten stan rzeczy wpływ miało wiele czynników np. mobilizacja do Polskich Sił Zbrojnych, śmierć podczas działań wojennych, niewola, inwalidztwo, praca na statkach bandery alianckiej, itp. Resztę kadry (około 52%) stanowili: Anglicy, Szkoci, Irlandczycy, Duńczycy, Australijczycy, Amerykanie, Włosi, Hiszpanie, Jugosłowianie, Żydzi, Litwini, Łotysze i inni. Wielu należało do Polonii argentyńskiej, kanadyjskiej, brazylijskiej, Stanów Zjednoczonych, francuskiej oraz belgijskiej.

Straty kadrowe załóg Polskiej Marynarki Handlowej w czasie drugiej wojny światowej były wielkie. Zginęli na polskich statkach na skutek działań wojennych (101), zmarli na statku podczas działań wojennych na skutek nieszczęśliwego wypadku lub pełnienia służby (71), zginęli podczas pełnienia służby we flotach sojuszniczych bander (48). Łącznie 220 osób. Do tej tragicznej – niepełnej statystyki należy dodać prawie stu oficerów i marynarzy, którzy na skutek działań wojennych zostali inwalidami lub których stan zdrowia nie kwalifikował do pracy we flocie. Problem niewoli nie ominął i tej grupy zawodowej – wielu kapitanów i oficerów znalazło się w niewoli niemieckiej. Jan Kazimierz Sawicki podaje, że straty w latach 1939–1945 wyniosły czwartą część personelu pływającego Polskiej Morskiej Floty Operacyjnej.

Służba ta uważana była jako ciągła walka bez względu na jakim obszarze statek przebywał, grożąca w każdej chwili śmiercią na froncie morskim, co niewątpliwie wpływało na psychikę załóg. Wieloletnia rozłąka z Ojczyzną wieści dochodzące z kraju i metody zagłady ludności stosowane przez okupanta zachodniego i wschodniego wywoływały niepokój o bliskich i los rodzinnego kraju.

Reaktywowane na terenie Wielkiej Brytanii polskie szkolnictwo morskie odegrało główną rolę w zachowaniu i powiększaniu potencjału specjalistycznego kadr Polskiej Marynarki Handlowej w latach drugiej wojny światowej (Londyn, Southampton, Landywood – w tej ostatniej szkolono głównie polską młodzież ze szkół junackich II Polskiego Korpusu dowodzonego przez generała Władysława Andersa). Młodzież tę w procesie nauczania i wychowywania należało przywrócić do społeczeństwa. Wielu z nich, sieroty i półsieroty niepełnoletnie na „nieludzkiej ziemi” musiało dosłownie walczyć różnymi metodami o kromkę chleba dla siebie i młodszego rodzeństwa. Polskie zgrupowania dziecięce i młodzieżowe w roku 1943 istniały w następujących miejscowościach: Teheran, Isfahan i Abchaz w Persji, Karachi w Pakistanie, Kolsindi w Ugandzie, Dar El Salam, Kindugala, Kondoa, Ifunda i Tangerze w Tanzanii, Kolhapur, Bombay i Dżamnnagar w Indiach, Bwana Mkubwa, Lusaca i Livingstone w Zambii, Mirandellas, Digglefold, Rusape w Rodezji, Makindu, Nairobi i Mombasa w Kenii oraz w Unii Południowo-Afrykańskiej. Ośrodków z pewnością było więcej, np. w Palestynie, Egipcie, Algierze i Maroku. Opiekę nad tymi ośrodkami sprawował Rząd Konstytucyjny.

W dniu 11 listopada 1939 roku generał Władysław Sikorski zwrócił się do kapitanów, oficerów i załóg statków żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego z odezwą:

Polskie statki żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego, dzięki obywatelskiemu spełnianiu obowiązków przez kapitanów, oficerów i członków załóg, służą nadal wspólnym interesom Polski i sojuszników.

Prace naszej żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego uważam za konieczne i niezbędne dla interesów Rzeczypospolitej.

Polska musi zachować i eksploatować swój tonaż morski.

Ci wszyscy, którzy spełniają sumiennie swe obowiązki na tych pływających polskich jednostkach morskich, na każdym stanowisku, od kapitana do najmłodszego marynarza, służą sprawie Ojczyzny.

Sytuację formalną w stosunku do kapitanów, oficerów i członków załóg polskiej żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego załatwiam jednocześnie oddzielnym zarządzeniem jako minister spraw wojskowych.

Wzywam więc kapitanów, oficerów i załogi statków polskiej żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego do dalszej wyteżonej i owocnej pracy na morzu dla dobra Rzeczypospolitej.

Powyższe kapitanowie odczytają wobec oficerów i załóg swych statków. (Monitor Polski, grudnia 1939 r., nr 285/288).

Służba w Polskiej Marynarce Handlowej ceniona była na równi ze służbą w Marynarce Wojennej. Było to nie tylko ogólne odczucie, czemu dał wyraz generał Władysław Sikorski Naczelną Wódz i Pre-

zes Rady Ministrów rządu polskiego na obczyźnie, który po klęsce Francji wydał w dniu 4 września 1940 roku odezwę do kapitanów, oficerów i marynarzy floty handlowej dziękując za przewożenie żołnierzy, uchodźców, broni, sprzętu wojennego i towarów drogą morską z Francji do Anglii.

*Rozkaz Naczelnego Wodza**

Służba na statkach Polskiej Marynarki Handlowej

Doceniając w całej pełni ważność i niebezpieczeństwo służby na statkach Marynarki Handlowej, uważam służbę tych wszystkich, którzy ją pełnią należycie, podczas obecnej wojny na polskich statkach handlowych za równie zaszczytną, jak służbę w Marynarce Wojennej.

Pewny jestem, że w przyszłości personel Marynarki Handlowej spełniać będzie swe obowiązki należycie i ofiarnie. Ewidencja osób zatrudnionych na polskich statkach handlowych w czasie wojny będzie dokładnie prowadzona, zaś w książkach żeglarskich i innych dokumentach będzie ustalony czas faktycznie spędzony na uruchomionych statkach.

Naczelnny Wódz

I

Prezes Rady Ministrów

Sikorski, generał broni

Londyn, dnia 4 września 1941 r.

Otrzymują:

1/ Pan Minister Skarbu

Rozdział Przemysłu i Handlu

Celem wydania odpowiednich Zarządzeń

2/ Redakcja „Dziennika Rozkazów”,

celem ogłoszenia w Dzienniku Rozkazów

Naczelnego Wodza.

** kopia w posiadaniu autorów.*

We Francji po jej kapitulacji i w koloniach francuskich znalazło się około 12 500 uchodźców. Wśród prawie 11 000 żołnierzy alianckich było 7500 Polaków. Z portu w Północnej Afryce wyprowadzili oni wraz z uciekinierami, głównie polskimi lotnikami, również okręty ORP „Iskra” – dokonał tego kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski i ORP „Wilja” z kpt. ż. w. Mikołajem Deppiszem. Dzięki postawie i osobistym staraniom dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu płk. Leonarda Możdżeńskiego statek ss. „Chorzów” dowodzony przez kpt. ż. w. Zygmunta Górę, w ostatniej chwili przed wkroczeniem Niemców wywiózł z Bordeaux 83 skrzynie z bezcennymi wawelskimi arrasami. Statki „Batory” i „Sobieski” brały udział w przewożeniu zasobów złota Banku Angielskiego do Kanady (...), brytyjskie władze postanowiły wysłać z kolei ogromny ładunek złota na trzech transportowcach. Do tego celu wybrano znane nam już statki: brytyjski „Monarch of Bermuda” i dwa polskie „Batory” i „Sobieski”. Wybranie dwóch polskich statków do udziału we wspomnianej operacji, która pod względem rozmiarów i wartości przewożonego ładunku była największa z przeprowadzonych dotąd przez rząd brytyjski, a zapewne i przez jakiekolwiek inne państwo na świecie, świadczy najlepiej o dobrym imieniu, jakie wśród wyspiarskiej nacji wyrobili sobie polscy marynarze i było najlepszym potwierdzeniem ogromnego zaufania, jakie Brytyjska Admiralicja miała do polskich statków, jak i doświadczenia, odwagi i determinacji oraz zdolności nawigacyjnych ich kapitanów i całych załóg (J. Pertek, s. 117).

Po kapitulacji Francji Wielka Brytania stała się oblężoną twierdzą, mogącą walczyć i przetrwać jedynie wówczas gdy zapewnione będą dostawy zaopatrzenia, surowca i różnych towarów i techniki wojskowej oraz pomocy w postaci tysięcy jednostek wojskowych w tym wyspecjalizowanych lotników, marynarzy, wojsk pancernych. Zaczyna się bezpośrednia blokada Wysp Brytyjskich i Bitwa

o Wielką Brytanię, w tym na morzu. Jednostki floty handlowej Państw Sprzymierzonych by wykonać nałożone na nie zadania muszą być chronione, w tym muszą również być wyposażone w odpowiednią broń przeciwko atakom lotniczym. Statki muszą się bronić nie tylko w morzu ale i również w portach. Polskie statki na terenie Wielkiej Brytanii znalazły się w dobrej sytuacji. Jako jedyne z pośród Państw Sprzymierzonych były całkowicie przystosowane do przyjęcia nowoczesnego uzbrojenia, bez potrzeby budowania wzmocnień pod instalowane działa, działka plot. i c.k.m. Zadbano o to kierownictwo Marynarki Wojennej okresu międzywojennego.

Statki polskie pracowały przez cały okres wojny bowiem zostały wycarterowane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu i pod białą-czerwoną banderą nieprzerwanie zatrudniane były na liniach konwojowych oraz uczestniczyły w 10 operacjach inwazyjnych i desantowych na kontynencie europejskim, afrykańskim i azjatyckim. (Husky – Sycylia, Avalanche – Salerno, Torch – Afryka Północna, Dragon – Prowansja, Manna – lądowanie w Grecji, Operation Aerial – ratowanie oddziałów wojskowych po kapitulacji Francji, Operacja Ryba – przewóz złota angielskiego do Kanady, Operation Medloc – repatriacja żołnierzy brytyjskich z basenu śródziemnomorskiego). Transport morski zdecydował o powodzeniu wojennym aliantów. Tym bardziej więc istotne jest poznanie wymiernych wielkości naszego w tym współudziału.

Pierwszym statkiem prawdopodobnie storpedowanym w dniu 26 listopada 1939 roku przez niemiecki okręt podwodny był m/s „Piłsudski”, dowodzony przez kapitana żeglugi wielkiej Mamerta Stankiewicza (pośmiertnie odznaczony Srebrnym Krzyżem „Virtuti Militari”).

W inwazji na ląd europejski (D-Day) w czerwcu 1944 roku wzięły udział statki: ss. „Chorzów”, ss. „Katowice”, ss. „Kmicie”, ss. „Kordecki”, ss. „Kraków”, ss. „Narocz”, ss. „Poznań”, ss. „Wilno” i ss. „Modlin”. W inwazji Sycylii (operacja Husky) brał udział statek „Kościuszko”, którego rola polegała na przewiezieniu sprzętu i żołnierzy amerykańskich z 8. Armii z Aleksandrii na Sycylię. Statek „Kościuszko” do aleksandryjskiego portu wrócił z Karaczi, gdzie wyokrętował kilkadziesiąt zabranych w irańskim porcie Khoramshahr polskich kobiet. „Tam niespodziewanie przejeżdżaliśmy na pokład kilkadziesiąt polskich kobiet, dzieci i starszych panów, co przeżyli gehennę cierpień w ZSRR. Trudno opisać obopólną radość, jaką wtedy przeżywaliśmy”. (B. Pogorzelski, *Ku Chwale Bandery*, Gdynia 1992). Drugim statkiem biorącym udział w desancie na Sycylię był ss. „Kromak” dowodzony przez kpt. ż. w. Tadeusza Dybka (Kawaler Krzyża Walecznych). Za ucieczkę tego statku z Dakaru generał Sikorski otrzymał depechę gratulacyjną Pierwszego Lorda Admiralicji Aleksandra. Był on pierwszym alianckim statkiem, który wszedł do portu Empedocle przywożąc amunicję i grupę amerykańskich żołnierzy. Z portu zabrał kilkuset jeńców narodowości włoskiej. Na statku tym oficerem wachtowym w roku 1940 był Tadeusz Sulatycki, któremu powierzono opiekę nad uzbrojeniem statku*. Sukcesem jego jest strącenie niemieckiego samolotu, a przecież na statkach handlowych w czasie wojny, a z pewnością na jej początku, instalowana była broń starszego typu. Takich czynów jak zniszczenie niemieckiego samolotu przez bardzo młodego wówczas Tadeusza Sulatyckiego było wiele.

Wspomnijmy dokonania statku ms. „Batory”. W styczniu 1944 roku przybyła do Port Saidu w Egipcie, tutaj dowiaduje się, że będzie przewozić oddziały 2 Korpusu (Karpacki Pułk Ułanów). „Wszystkim bardzo zależało, aby na przyjęcie tak pożądanego pasażerów statek jak najokazalej przedstawiał się w swej wojennej służbie. Pokłady lśniły, a kabiny i mesdeki wyglądały jak dziewczęcy pensjonat”. 18 stycznia 1944 roku cała załoga obiegła pokłady, a pod burtę zaczęły podchodzić kompanie 3. dywizji Strzelców Karpackich. (...) Każdy z członków załogi wpatrywał się we wchodzących na statek żołnierzy, spodziewając się że jest wśród nich ktoś ze znajomych, a może nawet z rodziny?

Rozlegały się... o Boże! Franek, ty żyjesz! Józef, ty żyjesz – A żyje, żyję... na przywitania nastąpił czas dopiero po załadunku... Maszerują „Pestki”, 216. Kobięca Kompania Transportowa – wspinała szoferki... Cenione jako żołnierze, jako doskonali kierowcy, zawsze trzeźwe w przeciwieństwie do kolegów, z którymi różnie bywało. Pestkami zajęto się wzorowo. Nim ta armia została w pełni zorganizowana i wyszkolona, generał Anders musiał przeszkolić prawie 24 tysięcy kierowców. Ms. „Sobieski” ładuje oddziały 5. Dywizji Kresowej. Wraz z grupą „Pestek” razem wchodziło na pokład 1080 żołnierzy oraz „Wojtek”, niedźwiedź, którego znalazł pracujący w tajdze syberyjskiej młody polski chłopak, który z nim przybył do organizującej się w Rosji armii generała Władysława Andersa i został wciągnięty na dywizyjny etat. Chłopak – żołnierz zginie pod Monte Cassino. Niedźwiedź (zdemobilizowany) powędruje do ogrodu zoologicznego w Edynburgu. Ulubieniec żołnierzy – „artysta”, po stracie swego pana „nie potrafił być wesóły” a w „ogrodzie zoologicznym robił wrażenie jakby na kogoś czekał”.

Sukcesywnie „wojsko” dowożono do Tarentu – włoskiego portu. Tylko „Batory” wykonał pięć takich rejsów. Najwięcej jednorazowo załadował 3024 żołnierzy... „Batory” będzie tak wydajnie pływać aż do 1 sierpnia 1944 roku.

Na statek ms. „Batory” czekają Francuzi, bowiem rozpoczyna się tak długo oczekiwana ich inwazja na Prowansję. Dnia 12 sierpnia 1944 roku wraz z wojskiem francuskim zostaje zaokrętowany dowódca Armii francuskiej, gen. De Latre de Tassigny, francuscy oficerowie, żołnierze – 1438 żołnierzy wojska desantowego. Polski statek transportowy ms. „Batory” pełnił rolę flagowca francuskich sił inwazyjnych. „Jak zmienne były koleje losów w tej wojnie! Złamała ona jedną z największych potęg morskich, gdy nie stało jej kadrom walki, a na szczytne miejsce wyniosła banderę jednej z najmniejszych flot tylko dlatego, że jej kadry nie szczędziły krwi ani sił w obronie honoru i wolności swej ojczyzny”. (J. K. Sawicki, S. A. Sobiś, *Na alianckich szlakach*, Gdańsk 1985.)

W czasie działań wojennych załogi polskich statków dawały przykład dobrej marynarskiej roboty i ratowania ludzi jako aktu humanitarnego bez względu na grożące niebezpieczeństwo, a oto kilka przykładów:

– kpt. ż. w. Czesław Zawada dowodzący statkiem m/s „Narwik” idzie z pomocą storpedowanemu przez U-137 HMS „Orcades” – akcja ratunkowa trwa dwanaście godzin, wszystkie pomieszczenia i pokłady małej „Wisły” pokryte zostały uratowanymi marynarzami, łącznie doliczono się ich 1207. Kapitan Czesław Zawada w Pałacu Królewskim w Londynie otrzymuje medal Kawalera Orderu Brytyjskiego Imperium, Rząd Polski nadaje mu Złoty Krzyż Zasługi z Mieczami, a Lloyd’s medal „Bravery Medal” ustanowiony za ratowanie życia i czyny wyjątkowej odwagi na morzu;

– kpt. ż. w. Bronisław Hurko i 11 członków załogi statku ss. „Tobruk” – Krzyż Walecznych za czyny wojenne dokonane na szlaku murmańskim w 1942 roku;

– Piotr Rawicki – oficer Marynarki Handlowej, statek ss. „Kmicie”, dnia 24 lutego 1942 roku zostaje odznaczony „Krzyżem Walecznych”, a już 13 kwietnia 1942 roku za odwagę w akcji „commended for brave conduct” zostaje odznaczony przez władze brytyjskie „Dębowym Liściem”;

– Stefan Gazeł, radiooficer, w 1939 roku obrońca Lwowa w kompanii radiowej na Zamku. Dostaje się do radzieckiej niewoli, ma bliźnię nad okiem po spotkaniu z „wyzwolicielem z czerwoną gwiazdą”. Przetrzymany w chlewie w Winnicy, wykonuje podkop i ucieka, podczas ucieczki otrzymuje postrzał. Przekracza wiele granic, wraca do Marynarki Handlowej w Wielkiej Brytanii, ale uprzednio przechodzi operację usunięcia pocisku. W Liverpool zostaje po raz trzeci ranny w nalocie niemieckich samolotów. Tuż przed przystąpieniem Stanów Zjednoczonych do wojny przybywa w konwoju szczególnie silnie atakowanym przez niemieckie okręty

podwodne do Nowego Jorku. Konwój stracił aż 7 statków. Odznaczony Medalem Morskim;

– kpt. ż. w. Stanisław Szworc, dowódca statku ss. „Wisła” w konwoju S.C.-42 składającym się z 64 statków nocą z 10 na 11 września znajduje na Północnym Atlantyku. Ochrona konwoju symboliczna – jeden niszczyciel i dwa uzbrojone statki rybackie. Przez grasujące „wilcze stado” niemieckich okrętów podwodnych zostaje zatopiony angielski tankowiec „Bulysses” z zawartością ropy naftowej, „Wisła” ratuje 50 osób, w tym wielu poparzonych i ciężko rannych. Armator uratowanej załogi przekazał dla załogi polskiej jednostki 700 funtów angielskich do podziału, załoga jednomyślnie przekazała ten dar na Fundusz Wdów i Sierot po Polskich Marynarzach;

– kpt. ż. w. Zdenko Knoetgen, statek m/s „Sobieski”, w marcu 1945 roku w Bombaju zabiera oddział wojska w celu przeprowadzenia desantów na Wyspach Malajskich. Po wyładunku kieruje się do Singapuru gdzie zabiera setki jeńców alianckich z różnych japońskich obozów chorych na beri-beri. Stan ich jest ciężki, „żywe szkielety, ledwo się poruszające”. Podczas podróży do włoskiego portu Tarent są wypadki śmiertelne.

– kpt. ż. w. Tadeusz Meissner (Krzyż Virtuti Militari i Krzyż Walecznych – za powstania śląskie, Krzyż Walecznych podczas drugiej wojny światowej), kapitan statku „Warszawa”, na przełomie roku 1939/40 pracuje na Morzu Śródziemnym przewożąc polskich ochotników do Armii Generała Sikorskiego. Punkty zborne znajdują się w Grecji, Jugosławii a nawet Turcji. „Przybywali obdarcy, w jednej koszuli i nieraz boso, gdyż cały swój dobytek sprzedawali po drodze, aby kupić coś do jedzenia”. W wielu wypadkach pragnęli jakiegokolwiek strawy, odzieży, a przede wszystkim porady lekarskiej. Ochotników wyładowywano w marsylskim porcie, gdzie otaczani byli opieką konsularną, a organizacją ewakuacji zajmowali się między innymi ppłk dyplomowany Stafiej i mjr Ludyga Laskowski. W sumie statek „Warszawa” przewiózł do Armii Sikorskiego około 4000 żołnierzy w siedmiu transportach, z których pięć zaokrętowano w Pireusie, dwa w Splicie. Z portów tych kierowano się do Marsylii. 10 czerwca (upadek Francji) statek zostaje aresztowany w Bejrucie przez władze francuskie. Kapitan Tadeusz Meissner podejmuje udaną ucieczkę statkiem, mimo że port jest zamknięty zaporą na noc. Kieruje statek do Haify. W roku 1941 przewozi wojsko i wyposażenie do walczącego Tobruku, z którego zabierano włoskich jeńców. Kolejno zaopatruje armie alianckie walczące w Grecji i na Krecie. 22 grudnia 1941 roku z powrotem podejmuje zaopatrzenie i dostawę oddziałów wojskowych do walczącego Tobruku. Podwójnie bombardowany, załoga statku walczy bohatersko o statek i ewakuację 600 nubijskich żołnierzy, wśród których jest 25 zabitych. Rozpaczliwa akcja ratunkowa nie przynosi rezultatu i statek tonie. Ginie 4 członków załogi.

W czerwcu 1940 roku na zebraniu założycielskim powołano Związek Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej, rejestracji dokonano w Konsulacie Generalnym w Londynie i u odpowiednich władz angielskich. Na wspomnianym założycielskim zebraniu uznano: „Biorąc pod uwagę wojenną sytuację i wyjątkowe obecne warunki, doszliśmy do wspólnego przekonania, że do pracy nad utrzymaniem naszej bandery muszą być wciągnięte wszystkie zdrowe elementy, wszyscy ludzie, wszystkie serca i wszystkie umysły. Tylko nasz wspólny, uparty wysiłek może przywrócić naszej Marynarce Handlowej siły moralne i fizyczne, konieczne dla utrzymania na morzu naszej bandery i ustrzeżenia ludzi, tego najcenniejszego elementu w każdej sprawie”. Piękna to była działalność czasu wojny:

– organizowanie i przysyłanie paczek żywnościowych i odzieżowych do rodzin w okupowanym kraju,
– przysyłanie paczek żywnościowych po 1944 roku do obszarów polskich, na których były wojska radzieckie, spotkało się to niestety ze sprzeciwem ze strony radzieckiej, co świadczyło o okupacyjnym charakterze tej armii,

- uczestnictwo w powiększaniu funduszu na rzecz polskich jeńców wojennych,
- pomoc dla marynarzy na długotrwałych leczeniach szpitalnych,
- pomoc Polakom znajdującym się w ZSRR,
- pomoc dla obozów dla dzieci polskich rozmieszczonych w wielu miejscach na kuli ziemskiej,
- pomoc dla kobiet i dzieci będących w bardzo trudnych warunkach, a rozmieszczonych w Algierze,
- pomoc dla polskich rodzin szczególnie tych, które zostały cudem ocalone z „niehumanitarnej ziemi”,
- zbiórka funduszy na pomoc Walczącej Warszawie przekazywana z pomocą Polskiego Czerwonego Krzyża z przeznaczeniem na lekarstwa, środki opatrunkowe,
- pomoc kolegom w obozach jenieckich lub koncentracyjnych (obozy w Hiszpanii),
- obrona interesów oficerów i marynarzy.

W okresie powojennym głównie wyszukiwano pracę swoim członkom na statkach obcych bander, podjęto próbę zakupu statku o wielkości około 2000 BRT i rozpoczęcia działalności gospodarczej celem zatrudnienia swoich członków, niesiono pomoc i dbano o zachowanie historii aż do momentu zakończenia działalności w grudniu 2004 roku na skutek pozostania przy życiu jedynie kilku członków niezdolnych do pracy organizacyjnej. Podejmowano wiele różnych akcji; między innymi powstał projekt budowy statku i jego eksploatacji na terenie Wielkiej Brytanii. Udzielano pomocy w formie przesyłania paczek do kraju nawet w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku.

„Memorabilia” i akta związkowe zostały przekazane do Muzeum generała Władysława Sikorskiego w Londynie, gdzie są złożone archiwa kombatanckich jednostek Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Tam one stały się cennym podmiotem historii polskiego wkładu do zmagania wojennych w walce o wolność”. Następują podpisy: Ostatni Sekretarz inż. Zbigniew Ogrodziński, Ostatni Prezes Sekcji Marynarzy Tadeusz Targowski i Ostatni Prezes Bolesław Pogorzelski.

Polska Marynarka Handlowa

(Okres 1.9.1939 – lipiec 1945 r.)

1.9.1939 rok – 137 785 BRT

lipiec 1945 r. – 138 352 BRT

Straty tonażowe Polskiej Marynarki Handlowej w okresie drugiej Wojny Światowej były bardzo duże i wyniosły przeszło 50% posiadanego tonażu na dzień 1 września 1939 r. Mądra polityka polskich armatorów powodowała, że stracony tonaż był uzupełniany nowymi nabytkami.

W okresie działań wojennych, tj. od 1 września 1939 roku do kapitulacji Niemiec w 1945 roku Polska Marynarka Handlowa poniosła straty:

a/ statki zatopione na Bałtyku w czasie obrony wybrzeża w 1939 r. względnie zajęte w portach polskich, norweskich, holenderskich, belgijskich i francuskich na skutek okupacji tych krajów przez Niemcy. Straty te wyniosły, włączając w to jednostki pomocnicze portowe i rybackie: 15 229 BRT.

b/ statki zatopione w czasie służby we wspólnym wysiłku wojennym sojusznicznych marynarek handlowych oraz na skutek udziału w sojuszniczych operacjach wojenno-morskich; ogólny tonaż strat tych statków wynosi: 60 322 BRT.

Za największe straty uznać należy zatopienie dwóch nowoczesnych statków pasażerskich ms. „Piłsudski” (14 294 BRT, storpedowany w dniu 26 listopada 1939 r., pociągnął za sobą dwie ofiary) i ms. „Chrobry” (11 442 BRT, wybudowany w duńskiej stoczni w 1939 roku), który 14 maja 1940 roku zbombardowany przez niemieckie lotnictwo w Vestfjordzie, w rejsie z Harstad do Bodo, w którym wiozł 1000 żołnierzy 1. batalionu 24. Brygady Gwardii Irlandzkiej wraz

ze sztabem brygady, mając w ładowniach 50 ton min przeciwczołgowych, czołgi i różne wyposażenie wojenne. Ginie 12 członków załogi i nieustalona liczba ofiar żołnierzy – w literaturze spotyka się stwierdzenie „niestety wielu, bardzo, bardzo wielu”. Lotnictwo niemieckie wbrew konwencjom międzynarodowym nie szczędziło wówczas amunicji strzelając do ludzi będących w lodowatej wodzie, na tratwach czy łodziach ratunkowych, z broni pokładowej dziesiątkowali ratujących się żołnierzy. Jednym z najbardziej tragicznych statków w Polskiej Marynarce Handlowej okazał statek ms. „Wigry”, który zatonął w sztormie u brzegów Islandii w czasie formowania konwoju zaledwie w ciągu 7 minut. W rejsie z Reykjaviku do Ameryki Północnej w lodowatej wodzie zginęło 27 członków załogi. Uratowały się jedynie dwie osoby, w tym jeden Islandczyk. Braki kadrowe powodowały, że nie zwracano uwagi na wypoczynek, normalne wyjście z szoku po przejściach związanych z przeżyciem w trakcie storpedowania i przejściach związanych z tragiczną akcją ratunkową po zatopieniu transportowca ms. „Piłsudski”, natychmiast wielu z nich zaokrętowano na ms. „Batory”. To wpływało na ogólny stan zdrowia.

Odznaczenia Polskie i Brytyjskie przyznane kapitanom, oficerom i marynarzom PMH w okresie od 1.9.1939 r. do 1.1.1944 r.

Krzyże Virtuti Militari	1
Krzyże Walecznych	60
Złote Krzyże Zasługi z Mieczami	1
Złote Krzyże Zasługi	1
Srebrne Krzyże Zasługi	1
Srebrne Krzyże Zasługi z Mieczami	2
Brązowe Krzyże Zasługi z Mieczami	3
Distinguished Service Cross	2
Bar to the Distinguish Service Cross	1
Order of the British Empire IV kl.	11
Member of the British Empire V kl.	3
Certificate of Commendation	3
Mentioned in Despatches	3
Lloyds War Medal or Bravery at Sea	1

Nie jest to pełna lista odznaczeń, nie obejmuje pełnego okresu wojennego, a przecież wiele odznaczeń za udział w wojnie nadawano w okresie powojennym, nie uwzględnia np. Medalu Morskiego.

Inne przykłady: Nobert Gołuński, pływa w konwojach do 3.X.1941. Skierowany do Szkoły Morskiej w Londynie. Po jej ukończeniu kończy Szkołę Administracji Wojskowej (wywiad) w Glasgow. Jako cichociemny we wrześniu 1943 r. w stopniu ppor. przerzucony do Warszawy Obejmuje funkcję kierownika sieci wywiadu morskiego AK na rejon Pomorza i Wybrzeża. Uczestnik Powstania Warszawskiego. W maju 1945 r. wyzwolony z obozu przez oddziały brytyjskie wraca do Londynu. Odznaczony Krzyżem VM, KW, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Medalem Morskim. (J. K. Sawicki, *PMH 1939–1945*, t. 1 s. 317). Kpt. ż. w. Stefan Gorazdowski – czerwiec 1945 – odznaczony KW, 1939–1995 Star, Afrika Star, Atlantic Star, Defence Medal. W kwietniu 1944 r. podczas postoju „Batorego” w Glasgow załozde nadano Krzyże Zasługi z Mieczami (złoty – 1, srebrny – 11, brązowe – 29 (J. Pertek, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1979). Wykaz nie obejmuje odznaczeń nadawanych np. przez Francję – kpt. ż. w. Mikołaj Deppisz, itd.

Polska flota handlowa mimo niewielkiego tonażu i ponoszonych strat w nieustępliwych zmaganiach na morzu zdołała przewieźć ponad 450 000 pasażerów (wojsko, ludność cywilną) i około 4,8 mln ładunku wojennego. Pieniądze pozyskane za fracht i czarter oraz kwoty otrzymane od towarzystw ubezpieczeniowych za zatopione statki, posłużyły nie tylko do pełnego pokrycia wysokich kosztów zatrudnienia tonażu na liniach alianckich, ale dzięki nim rząd RP mógł jeszcze podczas wojny sfinansować program wyrównywania strat i rozpocząć starania o rozbudowę floty handlowej.

Każda z morskich operacji militarnych aliantów zachodnich była poprzedzona ofiarą krwi i męstwa załogi statków handlowych flot państw sprzymierzonych, jak również ochraniających ich okrętów wojennych i lotnictwa morskiego, a nierzadko też tragedią tysięcy żołnierzy i marynarzy załóg statków. W tym polscy marynarze mieli swój udział i to już od pierwszych godzin wybuchu drugiej wojny światowej, aż do jej zakończenia gdy skapitulowała Japonia.

Czyn zbrojny Polskiej Marynarki Handlowej jest świadectwem nie tylko poświęcenia lecz zarazem wyrazem ogromnej pracy pierwszego pokolenia kadr morskich II Rzeczypospolitej, i to podczas największej próby jaką ze sobą niosła wojna na morzu, na rzecz wspólnego zwycięstwa Państw Sprzymierzonych. Absolwenci szkół morskich z Tczewa i Gdyni oraz wykształceni w latach wojny na kursach oficerskich i kapitańskich w Wielkiej Brytanii stanowili główny trzon dowódczy Polskiej Marynarki Handlowej. Rezerwiści z Marynarki Wojennej tworzyli podstawowy skład załóg pokładowych, maszynowych i hotelowych. Wykształceni i wychowani w bezgranicznym oddaniu w spełnianiu swoich powinności wobec Ojczyzny na bronionym przez siebie skrawku Niepodległej Rzeczypospolitej, byli niezawodnym oparciem dla biało-czerwonej bandery na najtrudniejszych szlakach nawigacyjnych i wojennych.

Godne podkreślenia, że prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Władysław Raczkiewicz podczas Święta Morza dnia 29 czerwca 1942 roku na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu Jana Wapińskiego i prezesa Rady Ministrów generała Władysława Sikorskiego wydał dekret o historycznym znaczeniu zmieniający nazwę minister przemysłu i handlu na minister przemysłu, handlu i żeglugi a Ministerstwo Przemysłu i Handlu na Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi. Był to akt o wielkim historycznym znaczeniu, podkreślający rolę floty handlowej podczas działań wojennych i jej wkład do zbrojnego morskiego czynu, jakże liczący się wkład.

W roku 1945 gdy sytuacja polityczna zaczęła wykazywać tendencje nieuznawania Konstytucyjnego Rządu Rzeczypospolitej Polskiej w Londynie – minister przemysłu, handlu i żeglugi odbył (dnia 27 marca 1945 r.) konferencję z ministrem *War Transport* składając memoriał, w którym sugerował, by w wypadku uznania narzuconego Polsce systemu przez obcych – Polska Marynarka Handlowa mogła nadal pracować jako jednostka autonomiczna, łącznie z marynarką handlową Wielkiej Brytanii – przynajmniej do wygaśnięcia wszelkich zobowiązań. Kolejna próba to propozycja powierzenia polskich statków handlowych w powiernictwo brytyjskie. Obie koncepcje nie spotkały się ze zrozumieniem. Gdy już Rząd Konstytucyjny został powiadomiony przez Rząd Wielkiej Brytanii o cofnięciu uznania, minister przemysłu, handlu i żeglugi w dniu 4 lipca 1945 roku polecił wysłać na wszystkie statki Polskiej Marynarki Handlowej depeszę, powiadamiającą o sytuacji i z zaznaczeniem, iż w wypadku zejścia powinno przysługiwać kapitanom, oficerom i załogom prawo do przyznanych przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 1945 r. – trzymiesięcznych odpraw. Po cofnięciu uznania (5/6 lipca 1945 r.) załogi statków zagroziły opuszczeniem statków.

Dnia 15 lipca 1945 roku odbyło się symboliczne opuszczenie bandery z orłem w koronie na flagowym statku Polskiej Marynarki Handlowej – ms. „Batory”. Przebieg tej uroczystości podają za „Okólnikiem”, Londyn, grudzień 1955, nr 68. Przebieg tej smutnej i bolesnej uroczystości został zapisany w Dzienniku Okrętowym jak następuje: „Z powodu odebrania dla ms. „Batory” prawa uprawiania żeglugi pod banderą Niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej – w dniu dzisiejszym o godzinie 12.00 zostaje opuszczona na ms. „Batory” bandera polska i ustaje na statku wykonywanie władzy i obowiązków z tytułu Konstytucji i Ustaw Niepodległej Rzeczypospolitej. Opuszczoną banderę, jako symbol, kapitan, oficerowie i załoga polska oddają Panu Prezydentowi R.P. Władysławowi Raczkiewiczowi, najwyższemu legalnemu stróżowi praw, godności i honoru Narodu Polskiego”.

Podkreślić również wypada, że przygotowanie statków do działań wojennych w okresie dwudziestolecia międzywojennego odbywało się cicho, bez specjalnego rozgłosu i tanim kosztem. Uzbrojenie statków w czasie początku wojny nie natrafiało na problemy, gdyż szczególnie nowe statki i przebudowywane miały odpowiednie wzmocnienia dla instalacji artylerii i broni przeciwlotniczej. Sze-regowa kadra marynarska wywodząca się z Marynarki Wojennej reprezentowała wysoką wartość obywatelską i bojową.

Uzbrojenie i wyposażenie statków handlowych, w tym pasażerskich było znaczne. Siła ognia „Batorego” porównywalna była z siłą ognia kontrtorpedowca. Obsługę artyleryjską stanowiło 117 osób. Na uzbrojenie i wyposażenie statku ms. „Batory” (w latach 1942–1946) składało się: 1 działo 152 mm, 1 działo 76 mm, 2 działka 40 mm plot. Bofors, 14 działek 35 mm plot. Oerlikon, 10 nkm 13,2 mm plot. Hotchkiss & Vickers, 4 wyrzutnie rakiet plot., 1 latawiec plot. (kite), 1 wyrzutnia bomb głębinowych, 2 trały dziobowe (parawany), 12 szturmowych barek desantowych, 8 małych barek desantowych LCP (R), 2 małe barki desantowe LCP (I), 1 barka do przewozu czołgu LSM (3).

Admiralicja Brytyjska wyraziła zgodę na „wypożyczenie uzbrojenia dla polskich statków handlowych bez zapłaty, jednak z tem, że roboty instalacyjne będą opłacane przez odnośnych armatorów”. Pismo szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirała Świrskiego do ministra skarbu Angers (Francja) luty 1940 r. L.dz. 138/tjn./40.

Bibliografia:

- Daniel Duda, *Dzieje galowej bandery na „Daru Pomorza”*, Studia i Materiały CMM w Gdańsku, tom 1, Gdańsk 2002
- Daniel Duda, *Wyokrętowali z „Daru Pomorza”, by walczyć*, Studia i Materiały CMM w Gdańsku, tom 2, Gdańsk 2005
- Daniel Duda, Michał Szajna, *Dzieje statku ss. „Puck”*, „Zapiski Puckie” 2004, nr 3.
- Celina Tarnawska Busza, *Wspomnienie o „Warszawie”*, „Okólnik”, Londyn 1984, nr 149.
- Exchange of Notes between the Government of the United Kingdom and the Government of Poland regulating The Utilisation of Units of the Polish Mercantile Marine in the Prosecution of the War Against Germany. London, October 12/November 25, 1939. Treaty Series No. 5 (1940), London 1940.
- Jerzy Miciński (praca zbiorowa), *Ku chwale bandery*, Warszawa 1992.
- Bronisław Modro, *Ostatnie chwile ss. „Warszawa”*, „Okólnik”, Londyn 1954, nr 71.
- Leonard Możdżeński, *Polska Marynarka Handlowa*, „Okólnik”, Londyn 1953, nr 64.
- Minister skarbu oraz przemysłu i handlu do prezesa Rady Ministrów. Londyn, dnia 19 września 1940 r. Znak pisma nr 159/Mor/40.
- Jerzy Pertek, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1979.
- Minister skarbu oraz przemysłu i handlu do ministra spraw wojskowych, pismo Angers – Francja nr 101/40 z dnia 10 stycznia 1940 r. (arch. autora).
- Jan Kazimierz Sawicki, Stanisław Andrzej Sobiś, *Na alianckich szlakach*, Gdańsk 1985.
- J. Starzycki, *Z cyklu: wspomnienia*, – „Okólnik”, Londyn 1956, nr 79.
- Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939–1945*, Gdynia 1992.
- Wacław Urbanowicz, *W niewoli morza i ognia. Księgi Floty Ojczystej*, Gdynia 1993.
- Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939–1945*, Gdynia 1989.
- Barry Winfield, *W poszukiwaniu wraku ms. „Piłsudski”*, „Okólnik”, Londyn 1989, nr 160.

23 lipca 2007 roku odbyło się spotkanie w siedzibie Stowarzyszenia Bochniaków i Miłośników Ziemi Bocheńskiej z profesorem Danielem Dudą. Odbyło się uprzednio uzgodnione „wodowanie” książki pt. *Władysław Miegoń* autorów Dariusza Nawrota i Romana Rychtera (członkowie PTN). Laudację wygłosił prezes PTN. O pełnienie godności matki chrzestnej książki poproszono panią Halinę Ryncarz, wiceprezesa Stowarzyszenia Bochniaków i Miłośników Ziemi Bocheńskiej. W spotkaniu przy pełnej sali brał również czynny udział burmistrz miasta dr inż. Bogdan Kosturkiewicz. Wywiązała się ożywiona dyskusja. Dla tamtejszego muzeum im. Stanisława Fischera przekazano medal „350 lat obrony Pucka”. Nastąpiła wymiana poglądów z zakresu pracy towarzystw.

26 lipca 2008 r. miało miejsce bardzo miłe spotkanie u burmistrza Miasta i Gminy Ulanów, mgr. inż. Andrzeja Bąka, na którym zapoznano się w tradycjami flisackim i stopniem budowy portu rzecznej w Ulanowie przy pomocy środków UE. W zebraniu brało udział wielu retmanów i członków stowarzyszenia flisaków.

Od 2001 roku w Pucku w miesiącu sierpniu/wrześniu trwa „Pucki Salon Artystyczny”. Impreza ta mocno podbudowywana jest pracami wykonywanymi przez wczasowiczów związanych latami z wybrzeżem w okresie wakacyjnym. Wystawiane są również prace rybaków, marynarzy. Organizatorem jest Towarzystwo Upiększania Miasta Pucka, Ośrodek Kultury Sportu i Turystyki w Gminie Puck i Biblioteka Publiczna im. Zaślubin Polski z Morzem w Pucku. Polskie Towarzystwo Nautologiczne jest corocznie zapraszane i przeznacza nagrody, głównie w postaci dyplomów. Stara się wręczyć np. „Nautologię”, książkę, medal. PTN przyznało w roku 2007 pani Aleksandrze Bibrowicz-Sikorskiej, książkę *Honorowi Obywatele Miasta Gdyni Okresu II Rzeczypospolitej* (1 miejsce w fotografii), Janowi Dettlaffowi (członek PTN) – medal J. Conrada Korzeniowskiego wybitny przez Akademię Morską w Gdyni i panu Wiesławowi Stepniowi (członek PTN) wręczono również medal J. Conrada Korzeniowskiego).

J. Conrad Korzeniowski

(....) *bowiem tylko my sami,*

Powodowani śmiałością naszego ducha

I drżeniem naszych serc,

Jesteśmy jedynymi twórcami

Wszystkich cudów

I całej romantyczności świata

Zgodnie z przyjętą uchwałą w dniach 3 sierpnia 2006, 2007 i wyjątkowo dnia 4 sierpnia 2008 roku Towarzystwo zorganizowało uroczystość składania kwiatów w rocznicę śmierci J.K. Korzeniowskiego, pod Jego pomnikiem. Głównym organizatorem było Polskie Towarzystwo Nautologiczne, przy poparciu Urzędu Miasta Gdyni, a osobiście corocznie w uroczystości uczestniczy mgr Ewa Łowkiel – wiceprezydent miasta, Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. Josepha Conrada-Korzeniowskiego w Gdańsku, Liga Morska i Rzeczna, Akademia Morska w Gdyni, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Urząd Morski w Gdyni, Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszenie Starszych Mechaników Okrętowych, II Liceum Ogólnokształcące im. J. K. Korzeniowskiego w Rumi, IX Liceum Ogólnokształcące im. Marszałka Józefa Piłsudskiego Gdyni, Szkoła Podstawowa nr 40 w Gdyni imienia Kapitana Żeglugi Wielkiej Karola Olgierda Borchardta w Gdyni (bierze udział wraz ze Szandarem Szkoły), „statek-muzeum „Dar Pomorza”, Muzeum Miasta Gdyni, inni. Corocznie w uroczystościach bierze udział redaktor Tadeusz Jabłoński, inicjator budowy pomnika J. K. Korzeniowskiego. Składanie kwiatów jest momentem, w którym dodatkowo można wyróżnić szkołę, wymienić pogląd na temat uroczystości. Np. wielkim przeżyciem w roku 2007 dla szkoły imienia Karola Olgierda Borchardta było wręczenie medalu J. C. Korzeniowskiego po zakończonej ceremonii składania kwiatów.

Dnia 1 grudnia 2007 roku odbył się zjazd na 10-lecie Liceum Ogólnokształcącego w Rumi, któremu dnia 3 czerwca 2007 roku

nadano imię Józefa Konrada Korzeniowskiego, w którym Towarzystwo Nautologiczne brało aktywny udział. Wybór pisarza i kapitana marynarki handlowej to nawiązanie do tradycji i misji szkoły, którą jest wychowanie obywatela Europy i świata. W 10. rocznicę ilustrowany okolicznościowy referat na uroczystej akademii wygłosił profesor Daniel Duda.

Na posiedzeniu Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w dniu 8 października 2007 r. szeroko omówiono udział Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w Konferencji Conradowskiej w dniu 20 października 2007 r., zorganizowanej wraz z Wojewódzką i Miejską Biblioteką Publiczną oraz Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

Referaty:

mgr Marianna Kajut – *Okręt w twórczości Karola Olgierda Borchardta oraz w wybranych powieściach Josepha Conrada;*

– *Jak maryniści widzą morze (na podstawie twórczości Karola Olgierda Borchardta oraz Josepha Conrada);*

dr Eligiusz Sitek – *Józef Conrad Korzeniowski w piśmie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego „Nautologia”;*

prof. Daniel Duda – *Pomnik Józefa Conrada Korzeniowskiego Gdyni.*

W konferencji brało udział łącznie 13 członków Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

W dniu 3 grudnia 2007 roku pod pomnikiem J. C. Korzeniowskiego odbywała się manifestacja z okazji 150. rocznicy urodzin tego wielkiego pisarza-marynisty. Poszczególne organizacje złożyły wieńce, a uroczystościom towarzyszyło wiele młodzieży z gdyńskich szkół.

Zamierzeniem na kolejny rok (2009) jest wydanie książki o J. C. Korzeniowskim pióra Tadeusza Jabłońskiego i połączenie „wodowania” tej książki na pokładzie fregaty-muzeum „Dar Pomorza” ze złożeniem kwiatów pod pomnikiem J. C. Korzeniowskiego.

W zmienionych warunkach gospodarczych znaczna część stowarzyszeń i organizacji w ogóle przestała istnieć. W celu pożądanego załatwiania wielu problemów oraz realizacji zadań programowych, m. in. prowadzenia popularyzacji wiedzy o historii i tradycji, Polskie Towarzystwo Nautologiczne w dalszym ciągu współpracuje, w ramach reaktywowanego w Gdyni w 1999 r. Związku Towarzystw Gdyni, kierowanego przez pana Ryszarda Toczka, członka PTN, z: Kołem Starych Gdynian, Ligą Morską i Rzeczna, Towarzystwem Miłośników Gdyni, Towarzystwem Pamięci Marszałka J. Piłsudskiego Oddział Gdańsk z siedzibą w Gdyni, Towarzystwem Przyjaciół Nauk, Towarzystwem Upiększania Miasta Pucka. Szczególnie żywą i owocną współpracę utrzymujemy z Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku, z jego dyrektorem dr. inż. Jerzym Litwinem dającym piękny przykład dobrej i mądrej pracy w kierowaniu tym szczególnym dla kraju, wybrzeża, dla ludzi morza i nas muzeum gromadzącym morskie pamiątki i dokumenty. Żywe kontakty utrzymujemy z Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej, w tym z ORP „Błyskawica”, Muzeum Ziemi Puckiej, Muzeum Piśmienictwa w Wejherowie. Bez ścisłej współpracy ze Stowarzyszeniem Kapitanów Żeglugi Wielkiej i Stowarzyszeniem Starszych Mechaników Okrętowych nie mielibyśmy tak wielu osiągnięć.

Utrzymywanie właściwego tętna życia administracyjnego naszego Towarzystwa zapewnia sekretariat, w którym funkcję kierownika pełni od wielu lat Jolanta Bereżecka. W bieżącym załatwianiu spraw pomaga społecznie kpt. ż. w. Jerzy Sochacki, Jerzy Brodowski, Ryszard Mielczarek, pomagają młodzi członkowie PTN, student Akademii Morskiej Marcin Wieliki (Internet), studenci Uniwersytetu Gdańskiego Michał Szajna i Jakub Szajna w zakresie obsługi spotkań, fotografii, skanowania itp. Sekretariat zaopatrzony jest w komputer, faks, Internet, kalkulator, kasę itp.

Do tej pory udało się nam utrzymać regularność wydawania naszej „Nautologii”, co jest niewątpliwie dużym sukcesem. Edy-

cja numeru 144 (logo Polskiego Towarzystwa Nautologicznego) i numeru 145 (z napisem na stronie pierwszej „90 lat Uprawy Morza 1918–2008” z kotwicą) spotkały się z dobrym przyjęciem. Wdzięczni jesteśmy ministrowi Infrastruktury panu Cezaremu Grabarczykowi za artykuł tytułowy zamieszczony w numerze 145.

Zwrócić należy jednak uwagę, że nadal koszty wydawnicze wzrastają, mimo że nie płacimy honorariów. Pozyskanie do współfinansowania Uniwersytetu Gdańskiego należy uznać za sukces. Sponsoring nas Ministerstwo Gospodarki Morskiej (nie wsparło naszych poczynań w roku 2006 i 2007 mimo zapewnień, finansowe wsparcie dopiero uzyskaliśmy w 2008 roku, Morski Port Handlowy w Gdyni, Akademia Morska w Gdyni, „Naftoport”, Ośrodek Szkolenia Zawodowego pana Henryka Karbowiaka, firma kpt. ż. w. Marka Rogalskiego, firma kpt. ż. w. prof. Bogumiła Łączyńskiego – Academy Maritima, w roku 2008 wsparły nasze działania wydawnicze organizacje pilotowe portu gdyńskiego i gdańskiego i inne. Kosztowna jest również wysyłka pisma, z tendencją wzrastającą, szczególnie odczuwamy to w wysyłce zagranicę.

Dzięki przychylności Uniwersytetu Gdańskiego, z którym posiadamy umowę, uzyskujemy zwrot połowy kosztów wydania. Zgodnie z umową wprowadziliśmy do winiety czasopisma obok znaku Polskiego Towarzystwa Nautologicznego znak Uniwersytetu Gdańskiego. Skład kolegium redakcyjnego został powiększony o profesorów z UG – te działania wpłynęły dodatkowo na wzrost znaczenia „Nautologii”. Rozważamy wciągnięcie do stałej współpracy innych ośrodków akademickich. Podjęliśmy działania, by „Nautologia” była pismem punktowym, liczyła się do dorobku naukowego, z odpowiednim wnioskiem aplikacyjnym wystąpiliśmy i oczekujemy na decyzję. Kolejny numer „Nautologii” – 146, który ukaże się w czerwcu 2009 roku, będzie posiadał skrót w języku angielskim. Nie jesteśmy w stanie pokrywać honorariów, ale powiedzmy sobie otwarcie, dzisiaj jest to zjawisko powszechne.

Od roku 2003 rozliczenia finansowe prowadzi pani mgr Jolanta Bereżecka, zrezygnowaliśmy z usług firmy rozliczeniowej, mając na uwadze obniżkę kosztów Towarzystwa (ponad 4000 złotych rocznie).

Obecnie na dzień 31 sierpnia 2008 r. posiadamy lokaty dobrze oprocentowane i złożone w bankach. Mała ilość środków jest na koncie bieżącym. Prowadzimy bardzo oszczędną politykę finansową.

Problemem, którym muszę się podzielić, są składki członkowskie – nieregularność ich wpływu. Nadal stanowią one znikomy procent naszych środków, ale są ważne, stanowią o organizacji i przywiązaniu członków. Pozostaje tylko apel do członków o zmianę stanowiska w tej sprawie. Prosimy również przy zmianach adresów zamieszkania informować nasz sekretariat.

Dbamy o estetykę i wyposażenie naszego lokalu poprzez drobne prace remontowe, mycie, konserwację, pranie (ręczniki, ścierki, firany, obrusy), malowanie. Wszelkie prace porządkowe pomieszczeń dokonuje się bez kosztów.

Po wielu dyskusjach przedkładamy Walnemu Zebraniu wniosek zarządu PTN o nadanie godności Honorowego Członka Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, paniom i panom:

- prof. dr hab. Teresie Madeyskiej,
- prof. dr. hab. Stanisławowi Musielakowi,
- mgr. Stanisławowi Śliwie,
- kpt. ż.w. prof. dr. inż. Ryszardowi Wawruchowi,
- Wojciechowi Drodzowi,
- kpt. ż.w. prof. dr. inż. Andrzejowi Królikowskiemu,
- starszemu mech. okrętowemu prof. dr. Andrzejowi Perepeczce.

Zebrani uczestnicy XXII Walnego Zebrania podjęli jednomyślną decyzję, w pełni akceptując propozycję Zarządu Towarzystwa.

Zgodnie z uchwałą ostatniego zjazdu, funkcję przewodniczącego Rady Naukowej Polskiego Towarzystwa Nautologicznego powierzono profesorowi Marcinowi Plińskiemu. Rada składająca się z 20 osób odbyła dwa spotkania, w tym jedno wspólnie z zarządem PTN.

Współpraca układa się bardzo dobrze, a zarząd w Radzie Naukowej i jej przewodniczącym widzi wielką pomoc.

Zarząd poświęca „Nautologii” wiele uwagi w zasadzie na każdym jego posiedzeniu, a przewodniczący Rady Programowej prof. Bolesław Hajduk z sekretarzem redakcji dr. Ryszardem Mielczarkiem i z zespołem redakcyjnym pracują dobrze, myśląc o poziomie wydawnictwa, kosztach jak i o rozszerzeniu liczby autorów. Z szeregów Kolegium Redakcyjnego śmierć zabrała profesora dr hab. Jana Szymańskiego, skład uzupełnimy w krótkim czasie. Zgodnie z założeniem „Nautologia” w pełni realizuje swoje zadanie. W dalszym ciągu zwracamy uwagę na konieczność większego *wejścia* na bałtyckie ośrodki naukowe, włączenia ich do publikacji na łamach „Nautologii”, ale też chcemy przedstawiać wielkie rocznice związane z gospodarką morską, objęciem wybrzeża czy też powstania Ligi Morskiej.

Przepisy odnośnie spraw lustracyjnych zostały poddane dyskusji na posiedzeniu Zarządu PTN. Ustalono, że lustracji poddadzą się: przewodniczący PTN – prof. Daniel Duda (Akademia Marynarki Wojennej) i redaktor naczelny „Nautologii” prof. Bolesław Hajduk, zatrudniony w Uniwersytecie Szczecińskim. Lustracji będzie podlegać łącznie 460 autorów współpracujących z pismem. Uznano wymagania lustracyjne jako hamujące rozwój wydawniczy i wymagające etatu administracyjnego, na co Towarzystwo nie posiada środków.

Przewodniczący PTN prof. Daniel Duda i redaktor Naczelny „Nautologii” prof. Bolesław Hajduk przyjęli zobowiązanie lustracyjne bez dyskusji.

Koleżanki i Koledzy, Towarzystwo nasze wkracza w 52. rok istnienia, w ciągu tego długiego okresu, mimo przecież licznych trudności i uwarunkowań, zadania statutowe wypełnialiśmy mając na uwadze dobro szeroko rozumianej gospodarki morskiej, Towarzystwa i wszystkich jej członków. Wszystkim należą się słowa uznania. Wyrażam przekonanie, że kolejne lata będą okresem rozwoju Towarzystwa, a poszczególnym jej członkom przynosić będą zadowolenie i satysfakcję z udziału w dziele dokumentowania osiągnięć Polaków w szeroko rozumianej gospodarce morskiej.

Postępuje praca nad książką autorów Daniela Dudy i Czesława Skonki, *Pomorskie ślady Marszałka Józefa Piłsudskiego*, a której wodowanie odbędzie się w IX Liceum Ogólnokształcącym imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego w Gdyni. Książka wpisuje się w obchody 90. rocznicy uzyskania niepodległości i 90. rocznicę słynnego rozkazu z dnia 28 listopada 1918 roku – Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego o powołaniu Marynarki Polskiej. Nadzwyczaj dobrze przebiega akcja zbiórki funduszy na przedpłatę książki, co umożliwi jej wydanie. W zasadzie jesteśmy gotowi do obchodu wielkich rocznic: Odzyskania Niepodległości, 90. rocznicy słynnego rozkazu Naczelnika Państwa J. Piłsudskiego z dnia 28 listopada o powołaniu Marynarki Polskiej, 90. rocznicy powstania Ligi Morskiej, 100. rocznicy wodowania obecnego statku-muzeum „Dar Pomorza”.

Zarząd Polskiego Towarzystwa Nautologicznego zwrócił się do Prezydenta i Rady Miasta Gdyni o nadanie ulicom nazw: Jerzego Pertka, Jerzego Micińskiego i Kazimierza Jurkiewicza. Zgodnie z uchwałą nr XIX /464/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie nadania nazw ulicom Gdyni na terenie Chwarzno – Wiczlino w Gdyni rejon ulic Wiczlińskiej, Chwarznieńskiej i Śliskiej oznaczony symbolem 163 KD-L, 200KD-D, część 162 KD-L, nadano nazwę „kpt. Kazimierza Jurkiewicza”.

Szanowni zebrani! Kończąc serdecznie dziękuję wszystkim za pracę i okazywaną życzliwość, wyrażam przekonanie, że nadal będziemy pracować dla dobra Polski Morskiej i Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

Nasze zjazdy tradycyjnie odbywają się w murach Wydziału Nawigacji Akademii Morskiej w Gdyni. Serdecznie jesteśmy za to wdzięczni, a fakt ten uznajemy jako poparcie naszych działań. W budynku tej Szacownej Uczelni jesteśmy otoczeni wspianą opieką.

JAROSŁAW RUSAK
DANIEL DUDA

NIEZNANA DOKUMENTACJA NA TEMAT „DARU POMORZA”

O słynnej trzymasztowej fregacie szkolnej „Darze Pomorza” napisano dziesiątki artykułów oraz wydano kilka wartościowych książek. W archiwach przechowywane są jednak dokumenty, które poszerzają naszą wiedzę o okolicznościach zakupu żaglowca dla Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Materiały te nabierają wyjątkowego znaczenia w 2009 roku z uwagi na fakt, że 28 września mija 100 lat od zwodowania i chrztu statku szkolnego niemieckiej marynarki handlowej o imieniu „Prinzess Eitel Friedrich” (późniejszego „Daru Pomorza”) w hamburskiej stoczni „Blohm und Voss”. W tym roku mija także 79 lat od poświęcenia statku i podniesienia na nim biało-czerwonej bandery. Jest rzeczą zrozumiałą, że nas najbardziej interesuje historia żaglowca od momentu wszczęcia starań o jego nabycie.

Jak wiadomo z licznych opracowań – po zakończeniu pierwszej wojny światowej Niemcy decyzją traktatu wersalskiego zobowiązane zostały przekazać zwycięskiej koalicji tytułem reparacji część swojej marynarki handlowej. Statek szkolny „Prinzess Eitel Friedrich” przejęli Francuzi, a z czasem stał się własnością bogatego barona de Foresta, który nadał mu nazwę „Colbert”. Po kilku nieudanych próbach adaptacji żaglowca na luksusowy jacht, został przeholowany do tzw. cementarnego basenu w Saint Nazaire, gdzie niszczał przez kilka lat opuszczony i brudny. Baron de Foreste wystawił go na sprzedaż w 1929 roku za niewygórowaną cenę 7000 funtów szterlingów. Wtedy to właśnie nadarzyła się wyjątkowa okazja kupienia go przez Polskę.

Zanim to jednak nastąpiło, Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu wraz z reaktywowanym w 1927 roku Komitetem Floty Narodowej, chcąc uczcić zbliżającą się 10 rocznicę odzyskania przez Polskę niepodległości, postanowił w 1928 roku ufundować naszemu państwu ze składek mieszkańców Pomorza nowoczesny statek handlowy – parowiec – o nośności około trzech tysięcy ton, któremu zamierzano nadać nazwę „Pomorze”. Powołano Wojewódzki Komitet Obchodu 10-lecia Niepodległości Rzeczypospolitej, który przystąpił do zbierania funduszy na ten cel wśród mieszkańców Pomorza. Akcją tą chciano zapoczątkować utworzenie własnej narodowej floty morskiej (każde województwo funduje jeden statek), której gorącym orędownikiem był generał Mariusz Zaruski – Sekretarz Generalny Komitetu Floty Narodowej w Warszawie.

W archiwum państwowym w Gdańsku zachowała się unikalna dokumentacja z lat 1928–1930, a w niej korespondencja Wojewódzkiego Komitetu Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości Rzeczypospolitej w Toruniu, skierowana 9 stycznia 1929 roku do Samorządu Miejskiego w Gdyni. Warto przytoczyć treść tego bardzo ważnego dokumentu, który udowadnia, że bez decyzji, jaką wówczas podjęto, nie byłoby możliwe późniejsze sfinansowanie zakupu oraz przeprowadzenie remontu żaglowca szkolnego.

Dnia 26 października 1928 r. Wojewódzki Komitet Obchodu 10-lecia Niepodległości Rzeczypospolitej w Toruniu, złożony z przedstawicieli Duchowieństwa, Władz Cywilnych i Wojskowych,

a także Organizacji Społecznych Pomorza, w celu upamiętnienia tej doniosłej dla Narodu Rocznicę postanowił ufundowanie Okrętu Handlowego pod nazwą „Pomorze” z tem, aby ten okręt został ofiarowany naszemu Państwu.

Okręt Handlowy musi posiadać co najmniej 3000 ton pojemności, aby móc swobodnie spełniać zadania transportowe na morzach i przez to posiadać znaczenie właściwe dla Floty Narodowej.

Koszt pobudowania podobnego okrętu wyniesie do 1½ miliona złotych i może być pokryty jedynie z dobrowolnego w nim udziału całej bez wyjątku ludności Pomorza.

Toteż Komitet uznał, że do zbiórki muszą należeć wszyscy mieszkańcy Pomorza, a wysokość pojedynczych składek ma być jak najniższa i nieuciążliwa dla możliwości płatniczej każdego.

W pierwszym rzędzie zwracamy się do Samorządów. Następnie apelujemy do tej części ludności, która w wyborach samorządowych bezpośrednio nie przyjmuje udziału, to znaczy do Duchowieństwa, Wojska, Urzędników Państwowych i Prywatnych, do Wolnych Zawodów i Robotników.

Żeby ułatwić udział powszechny i sprawiedliwy wszystkim, Komitet ustalił podział, podług którego dla każdej części społeczeństwa jest wyznaczona wysokość przypadającej na nią składki.

Wobec wielkiej sumy, potrzebnej na cel wybudowania okrętu „Pomorze” zbiórkę rozkładamy na przeciąg lat trzech.

Przewidziany przez Komitet podział na odnośne samorządy i grupy ludności załącza się osobno dla ogólnej orientacji i wiadomości.

W podziale przewidzianym na Samorząd WPanów w Gdyni przypada suma na rok 1929/30-ty w wysokości zł. 11.902.

Zbiórka niniejsza ma szczególne znaczenie i nie może być porównaną z innymi. Po pierwsze bowiem chodzi o uczczenie 10-lecia tak Wielkiej Sprawy Narodowej, jak osiągnięcie naszej Polskiej Niepodległości Państwowej. Po wtóre Flota Handlowa jest najmocniejszą racją gospodarczą Pomorskiej Ziemi dla Polski. Wreszcie faktem tym, ufundowania polskiego Okrętu Handlowego, nazwanego „Pomorze” zadokumentujemy przed całym światem i to nie tylko słowami lecz czynem, jak dalece ziemia Pomorska jest z całą Polską związana i że jej nikt i żadną mocą oderwać nie ma prawa.

Wobec tak ważnych względów, nie posiadamy żadnej wątpliwości, że w ogólnym zbiorowym wysiłku Pomorzan udział przyjmą WPanowie całkowity i przypadającą na nich składkę w kwocie zł. 11.902 asygnują przez uchwałę Samorządu na cel zbudowania Okrętu Handlowego „Pomorze”. Wobec równoległego postanowienia wzniesienia pomnika Wolności i Zwycięstwa przez Pomorzan w rocznicę przyłączenia Ziemi Pomorskiej do Polski tj. 23 stycznia 1930 r., 2½% od sum zebranych na Okręt Handlowy będzie się odliczać na wzniesienie wspomnianego pomnika¹.

Do powyższej uchwały dołączono proponowany podział składek, jakie powinny były zgromadzić poszczególne miejscowości województwa pomorskiego².

¹ Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej APG) Akta Komisariatu Rządu w Gdyni, sygn. 124/39.

² Tamże.

PODZIAŁ SKŁADEK
na Okręg Handlowy „Pomorze”

I. Samorządy powiatowe:

1) Brodnica	7.077,-	
2) Chełmno	8.899,-	
3) Chojnice	7.939,-	
4) Działdowo	4.215,-	
5) Gniew	4.467,-	
6) Grudziądz	8.474,-	
7) Kartuzy	4.625,-	
8) Kościerzyna	3.194,-	
9) Lubawa	3.628,-	
10) Sępólno	4.134,-	
11) Starogard	6.033,-	
12) Świecie	14.010,-	
13) Tczew	6.624,-	
14) Toruń	9.251,-	
15) Tuchola	4.721,-	
16) Wąbrzeźno	6.660,-	
17) Morski	3.685,-	108.136,-

II. Samorządy miast wydzielonych

1) Toruń	34.118,-	
2) Grudziądz	32.579,-	
3) Gdynia	11.902,-	78.599,-

III. Samorządy miast niewydzielonych

1) Brodnica	2.836,-	
2) Chełmno	6.720,-	
3) Chełmża	3.893,-	
4) Chojnice	4.821,-	
5) Czersk	1.395,-	
6) Działdowo	1.590,-	
7) Gniew	1.088,-	
8) Golub	786,-	
9) Górzno	304,-	
10) Kartuzy	1.556,-	
11) Kościerzyna	1.745,-	
12) Kamień	390,-	
13) Kowalewo	1.027,-	
14) Lidzbark	1.424,-	
15) Lubawa	1.834,-	
16) Łasin	754,-	
17) Nowe – miasto	1.533,-	
18) Nowe	1.384,-	
19) Puck	1.185,-	
20) Podgórze	1.005,-	
21) Radzyn	529,-	
22) Starogard	6.110,-	
23) Świecie	3.991,-	
24) Sępólno	1.717,-	
25) Skarszewy	1.418,-	
26) Tuchola	1.197,-	
27) Tczew	8.183,-	
28) Węcbork	858,-	
29) Wąbrzeźno	2.393,-	
30) Wejherowo	3.375,-	67.041,-

IV. Samorządy Zawodowe (Izby)

1) Pomorska Izba Rolnicza Toruń	19.286,-	
---------------------------------	----------	--

2) Pomorska Izba Przemysłowo-Handlowa		
Grudziądz	13.000,-	
3) Pomorska Izba Rzemieślnicza Grudziądz	2.600,-	34.880,-

V. 291 parafii katolickich	70.000,-	
----------------------------	----------	--

VI. Znaczki przy dostawach do Intendentury	30.000,-	
--	----------	--

VII. Wolne Zawody, Urzędnicy Państwowi i Prywatni, Robotnicy, dorywcze ofiary i zbiórki	111.344,-	211.344,-
--	-----------	-----------

Łącznie:	500.000,-	
----------	-----------	--

Cytowaną powyżej uchwałę wraz z załączonym podziałem składek podpisał prezes oraz 25 członków Wojewódzkiego Komitetu Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości Rzeczypospolitej w Toruniu. Udało się jedynie częściowo ustalić nazwiska osób, które złożyły swoje podpisy:³

- Prezes Komitetu doktor Józef Wybicki
- Wojewoda Pomorski Wiktor Lamot
- Ks. biskup Stanisław Okoniewski
- Prezydent Torunia w/z Ulatowski
- generał Leon Berbecki – inspektor armii
- generał Leonard Skierski
- ks. Franciszek Żynda
- komandor Stefan Frankowski
- Lewandowski – prokurator apelacyjny
- Sielski – adwokat i notariusz
- Julian Szpakowski – marszałek Pomorskiego Wystawiennictwa Krajowego
- Julian Czarliński.

Szereg podpisów jest nieczytelnych, wymienione zostały natomiast pełnione przez nich stanowiska bądź też funkcje:

- generał dywizji
- pułkownik dyplomowany
- pułkownik dyplomowany
- Kurator okręgu szkolnego
- Naczelnik Wydziału Szkół Średnich
- Naczelnik Oddziału PKP.

Nadarzająca się okazja zakupu żaglowca „Colbert” („Prinzess Eitel Friedrich”), będącego własnością barona de Foresta, która zaistniała w 1929 r. przy pełnym poparciu Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie, zburzyła prezentowaną powyżej koncepcję Wojewódzkiego Komitetu Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości Rzeczypospolitej w Toruniu, który zakładał, że to statek handlowy będzie prezentem mieszkańców Pomorza dla państwa polskiego. W tej sytuacji przypomniano sobie o wysłużonym statku szkolnym „Lwów” i konieczności zastąpienia go nowym żaglowcem. Zapadła decyzja, że pieniądze zebrane na statek handlowy przeznaczone zostaną na zakup fregaty, której postanowiono nadać także nazwę „Pomorze”. Do akcji w tej sprawie włączył się Wojewoda Pomorski Wiktor Lamot, który w imieniu ww. Komitetu wystosował 17 czerwca 1929 r. pismo do: Starostów, Prezydentów Miast i wszystkich Burmistrzów Województwa Pomorskiego – następującej treści:

Zupełna już nieprzydatność statku szkolnego „Lwów” z powodu wieku i zużycia czyni nader piękną potrzebę nabycia nowego statku szkolnego dla naszej marynarki handlowej, która już w obecnej chwili w naturalnym swym rozwoju zaczyna cierpieć na brak oficerów.

Komitet Wojew. Obchodu Dziesięciolecia postanowił, korzystając z nadzwyczaj dogodnej i korzystnej okazji, zakupić już teraz

³ Tamże.

w wykonaniu uchwały przedstawicieli społeczeństwa pomorskiego oferowany przypadkowo statek szkolny byłej marynarki niemieckiej, znajdujący się w posiadaniu pewnego Francuza.

Z uwagi na to, iż opcja na kupno expiruje z końcem bieżącego miesiąca, zachodzi konieczność zmobilizowania prawie całej na ten rok preliminowanej gotówki, aby ta nadzwyczaj dodatnio opinowana przez fachową ekspertyzę transakcja nie przepadła.

W tym celu apeluję do Panów, aby zechcieli pomimo wszelkich możliwych trudności przekazać w najbliższych dniach na ręce skarbnika Komitetu Dyrektora Banku Polskiego w Toruniu p. Kazimierza Junka całą lub przynajmniej przeważną część preliminowanej na ten rok przez tamtejszy samorząd dotacji.

Równocześnie należy zarządzić przesłanie zdeponowanej w Komunalnej Kasie Oszczędności zebranej dotychczas kwoty, o ile taki depozyt tam się znajduje.

Podkreślając całe doniosłe propagandowe znaczenie faktu, iż polski statek handlowy szkolny „Pomorze”, zakupiony ze składek ludności pomorskiej, odwiedzać będzie wszystkie porty świata, proszę Panów o dołożenie wszelkich starań, aby transakcja ta mogła być w najbliższych dniach zawarta, gdyż podobna okazja może się nie powtórzyć, bowiem statków specjalnie budowanych na cele szkolne w sprzedaży zazwyczaj nie ma, budowa zaś nowego przekraczałaby nasze zdolności finansowe⁴.

Pertraktacje, jakie prowadzono w sprawie zakupu żaglowca, wywołały w kraju prawdziwą burzę. W prasie pojawiły się jadowite artykuły podważające celowość jego zakupu i krytykujące decyzję w tej sprawie. W atakach celował szczególnie „Dziennik Bydgoski”. Zachowała się korespondencja Wojewódzkiego Komitetu Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości Rzeczypospolitej w Toruniu z dnia 31 grudnia 1929 r. skierowana do redakcji „Dziennika Bydgoskiego”, w której ww. Komitet zamieścił sprostowanie do jednego z zamieszczonych tam artykułów krytykujących zamiar zakupu żaglowca. Warto zapoznać się z jego treścią, gdyż zawiera wiele interesujących szczegółów.

W „Dzienniku Bydgoskim” nr 296 z dnia 22 grudnia 1929 r. pojawił się podpisany przez anonimowego „Obserwatora” artykuł pod nagłówkiem „Dokoła akcji nad stworzeniem polskiej floty dzieją się rzeczy niedobre”, w którym autor – prawdopodobnie płatny agent stoczni gdańskiej – w niesłychanej formie podaje krytyce działalność Dep. Morskiego Min. Przemysłu i Handlu oraz w kłamiwy a złośliwy tendencyjny sposób przedstawia sprawę zakupu przez Wojewódzki Komitet Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości (Wojew. Komitet Floty Narodowej) statku szkolnego „POMORZE”.

W związku z tym Wojewódzki Komitet Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości przesłał do Redakcji Dziennika Bydgoskiego następujące sprostowanie:

W związku z artykułem pod tytułem „Dokoła akcji nad stworzeniem polskiej floty dzieją się rzeczy niedobre” zamieszczonym w nr. 296. „Dziennika Bydgoskiego” z dnia 22 grudnia 1929 r. – na podstawie § 32 ustawy o prawie prasowym prosimy o zamieszczenie z zachowaniem przepisów § 30 ust. 3. wspomnianej ustawy następującego sprostowania:

1) Nieprawdą jest, jakoby najświeższy nabytek dla polskiej floty narodowej statek szkolny „Pomorze”, był jaskrawym dowodem marnotrawstwa ciężko uciulanego grosza publicznego, natomiast prawdą jest, że zarówno 4 komisje z ramienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu złożone z fachowców krajowych i zaprzysiężonych rzeczoznawców zagranicznych, jako też komisja wojskowych inżynierów w Polskiej misji wojskowej we Francji – zgodnie orzekły, że:

a) nabyty przez Wojewódzki Komitet Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości (Wojewódzki Komitet Floty Narodowej) statek „Po-

morze” jest nowoczesnym, I. klasy żaglowcem o niezwykle trwałej i solidnej budowie, przewyższającym najbardziej surowe warunki Loydu Brytyjskiego.

b) że ex „Prinz Eitel Friedrich” był budowany wyłącznie dla celów szkolenia i najzupełniej odpowiadający wymaganiom szkolenia.

c) że cena jego nabycia jest stosunkowo niska.

2) Nieprawdą jest, że statek „Pomorze” jest to stary, niemiecki jacht żaglowy, natomiast prawdą jest, że statek „Pomorze”, (ex „Prinz Eitel Friedrich”) był szkolnym statkiem niemieckiej marynarki handlowej.

3) Nieprawdą jest, że statek „Pomorze” zbudowany został w 1903 r. w stoczni kilońskiej – natomiast prawdą jest, że został on wybudowany w 1909 r. przez stocznnię „Blohm i Voss” w Hamburgu.

4) Nieprawdą jest, jakoby statek „Pomorze” miał burzliwe życie i przechodził perypetie wojenne, natomiast prawdą jest, że statek „Pomorze”, (ex „Prinz Eitel Friedrich”) od roku 1909–1914 służył wyłącznie do szkolenia i należał do „Deutscher Schiffs-Verein”, następnie od roku 1914–1918 nie brał udziału w kampanii wojennej, a w końcu, od roku 1918 do dnia dzisiejszego nie był w ogóle używany do żadnych celów.

5) Nieprawdą jest, jakoby statek „Pomorze” (ex „Prinz Eitel Friedrich”) należał do niemieckiego prywatnego właściciela, który nie mógł się wykazać zupełnie niewątpliwym tytułem własności, natomiast prawdą jest, że statek „Pomorze” przeszedł w roku 1918 na podstawie postanowień Traktatu Wersalskiego (tonaż reparacyjny) na własność rządu francuskiego, który następnie sprzedał go baronowi de Forrest, obywatelowi angielskiemu zamieszkałemu we Francji – pod warunkiem niesprzedawania statku Niemcom i ich sprzymierzeńcom i że wobec tego baron de Forrest był w posiadaniu najzupełniejszych praw własności.

6) Nieprawdą jest, że Wojew. Komit. Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości (Wojew. Komit. Floty Narodowej) zapłacił za nabyty statek 700.000 zł., natomiast prawdą jest, że cena nabycia statku „Pomorze” (ex „Prinz Eitel Friedrich”) uznanego przez wszystkie miarodajne czynniki za pełnowartościowy statek szkolny wyniosła 7.000 £. ang. co w przeliczeniu na złote po kursie 43,4375 wyniosło 304.062 zł i 50 gr.

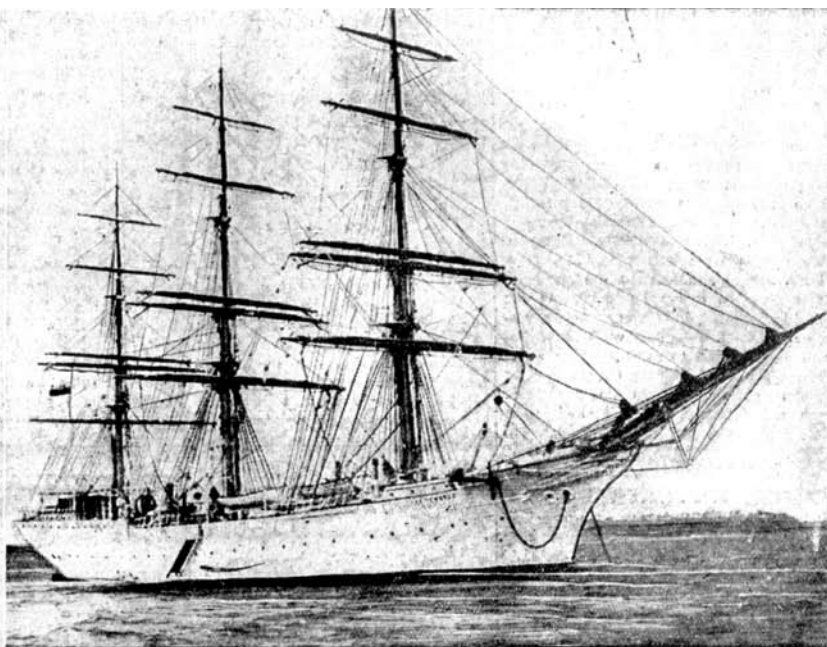
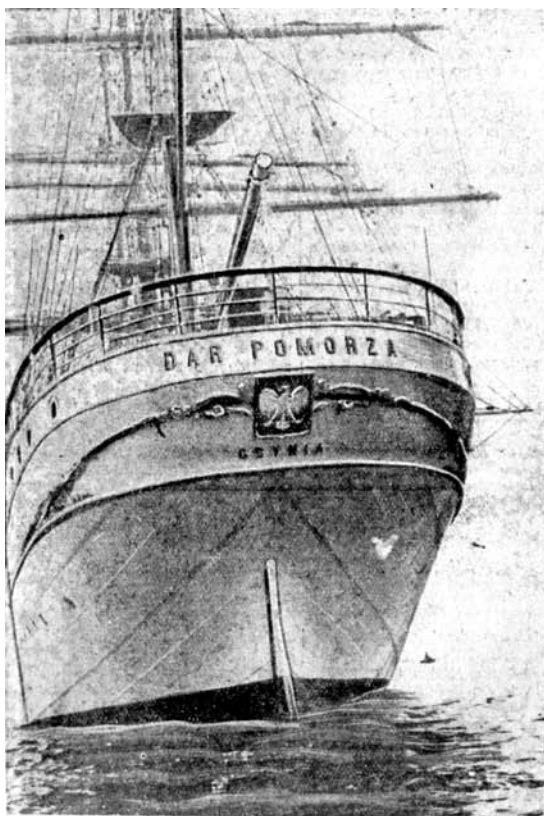
7) Nieprawdą jest, że statek ten, rzekomo będący „pudłem” ma być oddany do remontu i przeróbki dla nadania mu „trochę pozorów użyteczności i zewnętrznego wyglądu” Stoczni Gdańskiej lub innej zagranicznej – natomiast prawdą jest, że na podstawie przetargu oddano ustawienie koniecznego na statku „Pomorze” motoru i związaną z tym przeróbkę rufy stoczni duńskiej Skibsværft – Naskov, która zaoferowała najniższą cenę i najkrótszy termin wykonania prac – spośród 10 stojących do przetargu stoczni, w tym i stoczni gdańskiej.

8) Nieprawdą jest, że remont ten i ustawienie motoru kosztować będzie znowu 700.000 zł., natomiast prawdą jest, że ustawienie motoru wraz z konieczną do tego celu przeróbką rufy – kosztować będzie w myśl umowy ze stoczną w Naskov 8.755 £. ang., co w przeliczeniu na złote po kursie 43,4375 wyniesie zł. 380.295 i 32 gr., że zatem, cena nabycia statku wraz z ustawieniem motoru wyniesie razem 684.357 zł i 82 gr., podczas gdy stocznia gdańska za samo ustawienie motoru z przeróbką rufy na statku „Pomorze” zażądała 14.000 £. ang., tj. 642.875 zł.

9) Nieprawdą jest, że zupełnie nowy statek o tej samej pojemności i wielkości z najnowszymi technicznymi urządzeniami, motorami Diesla itp. kosztowałby maksymalnie 1.200.000 zł., natomiast prawdą jest, koszt budowy identycznego jak statek „Pomorze”, kompletnie wyposażonego nowego okrętu z silnikiem napędowym wyniosłoby, według opinii rzeczoznawców 20–25 funtów angielskich

⁴ Tamże.

Nautologia 2009, nr 146



„Dar Pomorza” zawinął do Gdyni.

Wczoraj przybył do Gdyni z portu duńskiego w Naksów nowy nasz statek szkolny „Dar Pomorza”. Nowy statek, który zajmie miejsce „wysłużonego” już i przestarzałego statku „Lwów”, prezentuje się wspaniale. W Danii statek był dla przeprowadzenia w tamt. warsztatach okr. pewnych przeróbek. — Obecnie „Dar Pomorza” wyruszy w większą podróż z kilkudziesięciu uczniami maryn. polskiej na pokładzie.

Zdjęcie prasowe (o nieustalonym tytule) przedstawiające „Dar Pomorza” po jego pierwszym historycznym wejściu do portu gdyńskiego w lipcu 1930 r.

takielunek, założyć nową sieć elektryczną, przeprowadzić remont urządzeń kotwiczno-cumowniczych oraz zamówić nowy komplet żagli¹². Przeprowadzenie powyższych prac, które okazały się niezbędne, przyczyniło się do znacznego wzrostu kosztów przebudowy z kwoty 380 295 zł do 1 192 000 zł. Zgromadzona kwota jednego miliona złotych, o której pisze A. Perepeczko, nie wystarczyła na pokrycie wszystkich wydatków. Do zrealizowania całości tego przedsięwzięcia brakowało jeszcze kilkaset tysięcy złotych. Z zaplanowanej kwoty 500 000 zł, którą zgromadzić mieli mieszkańcy Pomorza zdołano zebrać 400 000 zł. Tymczasem zbliżał się termin uregulowania kolejnych rat z zaciągniętych pożyczek. Wojewoda Pomorski W. Lamot – wchodzący w skład Wojewódzkiego Komitetu Obchodu Dziesięciolecia Niepodległości w Toruniu – w korespondencji z dnia 27.11.1930 r. skierowanej do:

Panów Starostów Powiatowych
Starosty Morskiego
Starosty Grodzkiego w Gdyni
Prezydentów Miast Torunia, Grudziądza
i Gdyni oraz Burmistrzów

pisal: *...Wojewódzki komitet Floty Narodowej w Toruniu sumy tej nie posiada, ponieważ samorządy powiatowe i miejskie (gminne) zadeklarowanych w swych budżetach na S/S „Dar Pomorza” kwot dotychczas nie przekazały. Zechcą tedy Panowie preliminowane kwoty w budżetach, jeśli nie w całości to przynajmniej 50% oraz wszelkie inne fundusze zebrane przez Komitety Powiatowe i miejskie Floty Narodowej jak najrychlej przekazać do Komunalnej Kasy Oszczędności pow. Toruń*¹³.

Dalsze fundusze napływały jednak bardzo opieszale. Nawet Gdynia otrzymała ponaglenie, by wpłacić ostatnią ratę subwencji na

s/s „Dar Pomorza” w kwocie 5000 zł, przypadającej według odezwy komitetu z dnia 9 stycznia 1929 r. na samorząd miejski¹⁴.

By sprostać podjętemu zadaniu zaciągnięto kolejną pożyczkę. Przewodniczący Wydziału Wykonawczego Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej w Toruniu gen. S. Paślawski, sekretarz Wydziału T. Schab oraz skarbnik S. Jarecki w korespondencji z dnia 12 grudnia 1930 r. skierowanej do Prezydenta miasta Gdyni pisali:

*Jak już WPanom donosiliśmy – Komitet Floty Narodowej – realizując pomorską fundację dla Państwa Polskiego, zakupił S/S „Dar Pomorza”, który od lipca b.r. jest w służbie Szkoły Morskiej w Gdyni. Na przeróbkę tego statku zaciągnął Komitet zobowiązania wekslowe w sumie 488 000 zł – z terminem zapłaty 11 grudnia 1930 r. i 15 kwietnia 1931 r. Kwota powyższa musi być przez Komitet pokryta, chodzi o honor ziemi pomorskiej i wszystkich Pomorzan. Nie wolno nam obecnie załamać się, musimy to wiekopomne dzieło Pomorza dokończyć. Województwo nasze, jest pierwszym w Polsce, które tak pięknym i realnym czynem udokumentowało rocznicę dziejowej chwili Odzyskania Niepodległości. W zupełności zdajemy sobie sprawę z trudności wynikających z kryzysu gospodarczego, nie mniej jednak liczymy na zrozumienie i przychylne załatwienie naszego wniosku*¹⁵.

Czy opłacało się zatem kupować i remontować 20-letni statek za kwotę 1 496 000 zł, skoro Leon Janta-Połczyński – ówczesny minister rolnictwa, a zarazem Prezes Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej w Toruniu i gen. Stefan Paślawski – przewodniczący Wydziału Wykonawczego tegoż Komitetu – w swoim elaboracie zamieszczonym w „Dzienniku Bydgoskim” z dnia 31 grudnia 1929 r., wypowiadając się o konieczności zakupu „Pomorza” przekonywali, że cena nabycia statku wraz z jego remontem wyniesie 684 375 zł.

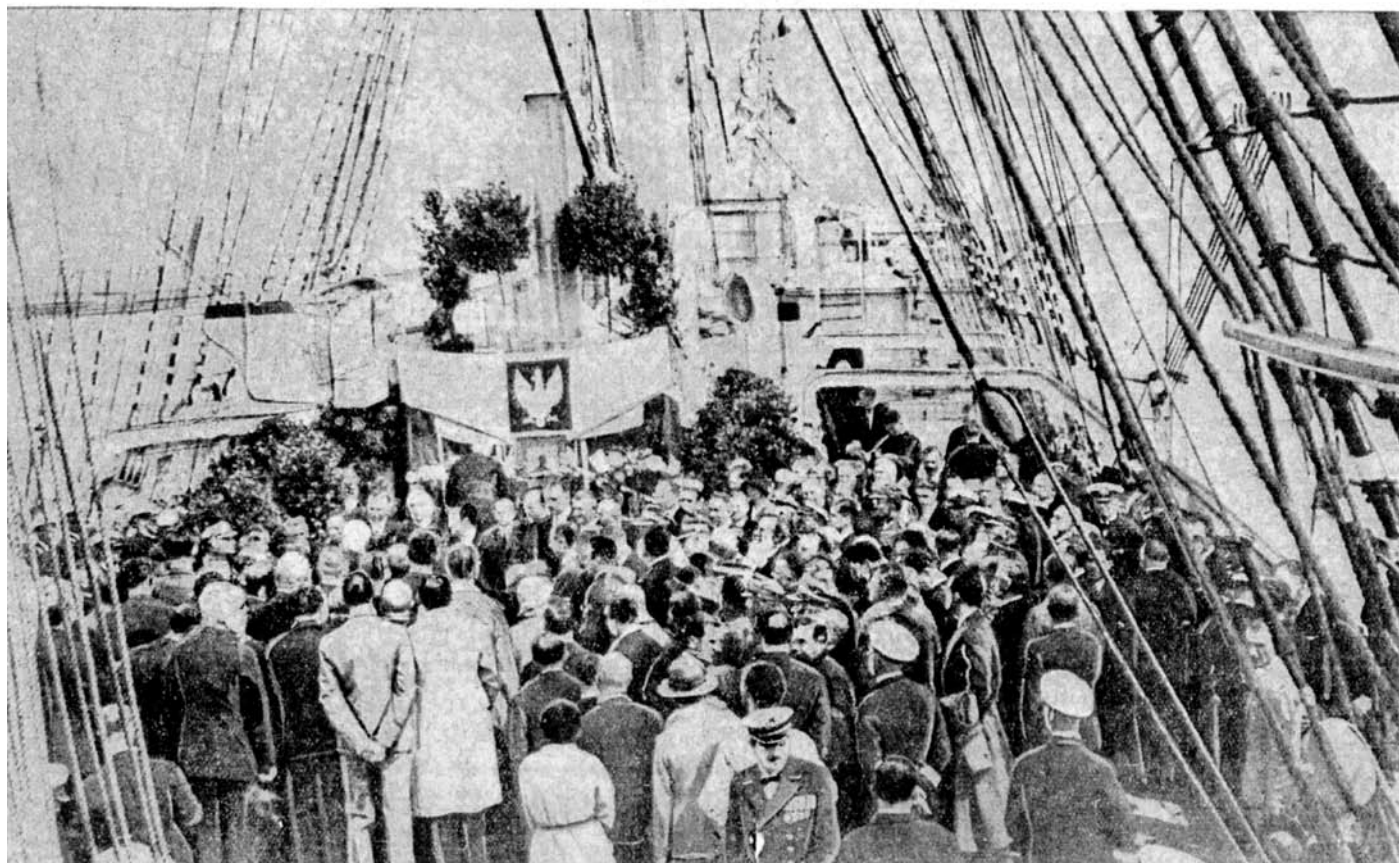
¹² Tamże, s. 17–18.

¹³ APG, sygn. 124/39.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Tamże.

Polska musi być silną na morzu. Poświęcenie „Daru Pomorza”



Zdjęcie prasowe (o niustalonym tytule) z uroczystego poświęcenia „Daru Pomorza” w dniu 13 lipca 1930 r.

Informowali ponadto, że *koszt budowy identycznego jak statek „Pomorze” kompletnie wyposażonego nowego okrętu z silnikiem napędowym wyniósłby od 1 563 840 zł do 2 054 800 zł*¹⁶.

Na decyzję w tej sprawie wywarły z pewnością wpływ następujące okoliczności. Mieszkańcy Pomorza zebrali 400 000 zł, które pokryły zawiązka zakup żaglowca. Był to autentyczny dar Pomorza dla państwa polskiego i taką też nazwę nadano fregacie. W tej sytuacji nie można było dopuścić do zaprzepaszczenia tej ogromnej ofiarności pomorskiego społeczeństwa wynikającej ze zrozumienia potrzeby posiadania własnej narodowej floty. Dlatego też Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu zdecydował się na dalsze poważne wydatki związane z remontem statku, które zamknęły się wymienioną wyżej kwotą. Nie bez znaczenia był też fakt, że zaistniała pilna konieczność wycofania ze służby statku szkolnego „Lwów” (zbudowanego w 1869 r., a kupionego w 1920 r. dla Szkoły Morskiej w Tczewie) i zastąpienia go nowym żaglowcem dla nowo wybudowanej Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, co przyspieszyło decyzję w sprawie zakupu i remontu „Daru Pomorza”¹⁷.

Odnowiony w duńskiej stoczni w Nakskov, lśniący świeżą farbą „Dar Pomorza” wpłynął po raz pierwszy do portu gdyńskiego w pierwszych dniach lipca 1930 r. W archiwum państwowym w Gdańsku zachował się komunikat Komitetu Floty Narodowej Miasta i Portu Gdynia z 10 lipca 1930 r. przesłany prezydentowi

miasta Gdynia z prośbą o spowodowanie ogłoszenia go w dziennikach prasowych. A oto treść komunikatu:

Miejski Komitet Floty Narodowej zawiadamia, że w dniu 13. bm. odbędzie się poświęcenie statku szkolnego „Dar Pomorza”, darowanego Państwu Polskiemu przez Społeczeństwo Pomorskie.

„Dar Pomorza” jest pierwszym okrętem, zakupionym ze składek obywateli Państwa i wzbudza nadzieję, że w bliskim czasie Społeczeństwo zorganizowane w Komitecie Floty Narodowej będzie w stanie wypuścić na morze dalsze okręty handlowe pod polską banderą.

Pamiętny ten dzień będzie uczczony przez zjeżdżających do Gdyni: pana ministra Kwiatkowskiego w zastępstwie Prezydenta Rzeczypospolitej, Ks. Biskupa Okoniewskiego, który wykona akt poświęcenia statku i licznych ministrów oraz przedstawicieli Państw zaprzyjaźnionych.

Miejski Komitet Floty Narodowej prosi tutejsze Obywatelstwo o piękne udekorowanie domów, dając temsamem widomy znak, jak ocenia ważność tego dnia dla Gdyni, dla polskiego wybrzeża i dla Państwa.

*Statek szkolny „Dar Pomorza” będzie można zwiedzić, o czym nastąpi osobne zawiadomienie w dziennikach*¹⁸.

13 lipca 1930 r. odbyło się uroczyste poświęcenie statku i podniesienie na gaflu biało-czerwonej bandery. W tym dniu „Dar Pomorza” wszedł do służby jako statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni¹⁹.

¹⁶ Tamże, sygn. 124/1369.

¹⁷ Pożyczka i dotacje nie zostały nigdy zwrócone, gdyż Komitet Floty Narodowej został rozwiązany zarówno w Warszawie, w Toruniu jak i w całej Polsce na mocy ustawy sejmowej z dnia 8.03.1932 r.

¹⁸ APG, sygn. 124/1369.

¹⁹ Przebieg uroczystości, w której uczestniczyło 100 tysięcy osób został opisany w: Z. Urbanyi, op. cit.; A. Perepeczko, op. cit.; D. Duda, Z. Urbanyi, *Trzeci w wielkiej sztafecie*, Bydgoszcz 1986; J. Miciński, op. cit.

Mieszkańcy Gdyni mają więc powód do satysfakcji i nieukrywanej dumy. To m.in. gdynianie przyczynili się do zakupu tego wspaniałego żaglowca, dokonując zbiórki 11 902 zł (wysokość kwoty ustalił Wojewódzki Komitet Obchodu 10-lecia Niepodległości, a zaakceptował Samorząd Miasta Gdyni), którą wpłacili do Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej w Toruniu²⁰.

To w Gdyni 79 lat temu rozpoczęła się historia „Daru Pomorza” pod białą-czerwoną banderą i trwa do dziś. Jeden z najpiękniejszych żaglowców świata – trzymasztowa fregata – tak nierozdzielnie związana z Gdynią, to wspaniała ambasador polskości, szkoła znakomitych marynarzy, nazwana klejnotem narodowym. To tutaj w Gdyni witały go tłumy ludzi, gdy wracał z kolejnych rejsów szkolnych – a odbył ich w sumie 105, w tym najśłynniejszy i pionierski dla białą-czerwonej bandery rejs dookoła świata w latach 1934–1935. W ciągu 51 lat służby żaglowiec przebył w sumie 500 000 mil morskich, na jego pokładzie wyszkoliło się prawie 14 tysięcy uczniów, a później studentów Państwowej Szkoły Morskiej i Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, z których część zasilila kadre oficerską Polskiej Marynarki Handlowej.

Po wycofaniu ze służby „Dar Pomorza” został przekazany Centralnemu Muzeum Morskiemu. Od 27 maja 1983 r. udostępniono go do zwiedzania, jako statek – muzeum – gdyński oddział



Zdjęcie prasowe (o nieustalonym tytule) poświęcenia bandery „Daru Pomorza” 13 lipca 1930 r.

Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Od tej pory służy naszemu społeczeństwu jako żywy pomnik naszych dokonań na morzu. I tu, w tym miejscu można dać odpowiedź na postawione wcześniej pytanie – „Czy opłacało się zatem kupować i remontować 20-letni statek za kwotę 1 496 000 zł?” Odpowiedź jest jednoznaczna – opłacało się.

SUMMARY

The day of 28th September, 2009 marks the centenary of launching of a square-rigged three-mast frigate “Prinzess Eitel Friedrich” (later known as the “Dar Pomorza”) at the “Blohm und Voss” Shipyard of Hamburg. The tall ship was to become a training vessel of the German Merchant Marine.

Additionally, this year will also mark the 79th anniversary of the purchase of the ship for Poland and of the act of first hoisting of the Polish ensign on the ship.

Numerous articles and a number of valuable books have been written about the frigate. Yet various archives keep documents which shed new light on the circumstances of the purchase of the sailing ship for the Polish Nautical College in Gdynia. The state archives in Gdańsk are in possession, among others, of the unique Polish documents issued in 1928–1930. A part of those is the correspondence of the Regional Committee for Commemorating the First Decade of Polish Independence. Although the Committee was based inland (Toruń), it decided to celebrate the momentous occasion by purchasing and then offering a merchant vessel, named “A Gift of Pomerania” – to the state of Poland. To raise a sufficient amount of money, a collection was organized among inhabitants of Pomerania. The target sum was 500,000 zloty. However, in the meantime there

arose an opportunity to buy the sailing ship “Prinzess Eitel Friedrich” for 7,000 pound sterling. The frigate had been impounded by France on the strength of the Versailles Treaty and had become property of Baron de Foreste.

The documents delved in the archives did indeed reveal new details concerning the transaction. The purchase itself and the conversion works amounted to 1,496,000 zloty, in particular:

- the cost of the purchase – 7,000 pound sterling, i.e. 304,000 zloty
- the repairs and conversion works – 1,192,000 zloty.

Altogether the inhabitants of Pomerania collected 400,000 zloty, which more than met the cost of the purchase. This was a real gift of Pomerania to the Polish state, hence the name of the frigate. The rest of the money, i.e. 1,192,000 zloty was acquired by loans and subsidies.

At the end of the paper, the authors frame a question: “Was it worth purchasing and repairing a 20-year-old sailing ship for the sum of 1,496,000 zloty, especially that a number of the cognoscenti had been predicting that the cost of both the purchase and repairs would not exceed 684,000 zloty?” The answer is unequivocally in the affirmative: It was worth it. The thesis is supported by extensive archival records.

²⁰ APG, sygn. 124/39.

WALKA O NORWESKĄ FLOTĘ HANDLOWĄ I ZAŁOŻENIE NORTRASHIP (NORWESKIEJ MISJI MORSKIEJ)

Okres drugiej wojny światowej niewątpliwie stanowi jeden z ważniejszych w dziejach norweskiej floty handlowej. Norweski fracht morski dzięki swojemu zaangażowaniu w morskie transporty i płynącym stąd dochodom umożliwiał działalność norweskiego rządu na emigracji, a także wobec niewielkich sił zbrojnych Norwegii, stanowił rzeczywisty wkład w wojenne działania Norwegii. Jednakże, aby powyższe fakty mogły być możliwe należało wpiąć obronę norweskiej floty handlowej nie tylko przed zakusami Trzeciej Rzeszy, ale i aliantów.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie działań norweskich dyplomatów, a także norweskich władz państwowych zmierzających do zatrzymania norweskiej floty handlowej w służbie swojej ojczyzny. Zostało więc omówione założenie organizacji *Nortraship* wraz z towarzyszącymi temuż przesłankami oraz wydanie, jak i okoliczności przygotowania *Tymczasowego rozporządzenia ze Stuguflåten*.

Swym zasięgiem chronologicznym poniższa praca obejmuje okres od 9 kwietnia 1940 r., a więc od niemieckiej agresji na Danię i Norwegię, do 22 kwietnia 1940 r., czyli wydania nadmienionego rozporządzenia. Dla wyjaśnienia wagi omawianego problemu, jak i znaczenia norweskiej floty handlowej sięgnięto do wydarzeń pierwszej wojny światowej oraz dwudziestolecia międzywojennego.

Zagadnienie norweskiej floty handlowej w okresie drugiej wojny światowej, wyłączając norweskich badaczy, nie zostało w ogóle poruszone przez zagranicznych historyków. Jednym z zasadniczych powodów jest zapewne to, że większość literatury przedmiotu napisana została w języku norweskim. Stąd też bariera językowa stanowiła znaczącą przeszkodę. Stan badań nad podjętą kwestią prezentuje się bogato.

Opracowaniem o charakterze naukowym jest pięciotomowe dzieło *Handelsflåten i krig*¹ pod redakcją Tore Lie Nielsena, a także Atle Thowsena² (A. Thowsen wydał także dwa inne opracowania, które również zostaną wykorzystane poniżej³). Owo dzieło zostało ostatecznie ukończone w 1997. Mimo iż opasłe i szczegółowe, nie zajmuje się jednak norweską flotą handlową z uwagi na jakiś konkretny problem. Stanowi raczej zbiór faktów i wydarzeń, chcąc tym samym objąć całość dziejów norweskiej floty handlowej w okresie drugiej wojny światowej.

Sporo prac zostało napisanych przez norweskich działaczy żeglugowych z okresu drugiej wojny światowej. Wielce przydatne okazały się tu opracowania Johna Oskara Egeland – *Gjennom brott og brann. Den storpolitiske kamp om handelsflåten under den annen verdenskrig* (Oslo 1968) oraz Erlinga Mossige – *Storredieret Nortraship. Handelsflåten i krig* (Oslo 1989), zawierające w dodatku w pełni cytowane dokumenty.

Ponadto należy tu wymienić szefa Wydziału Statystycznego nowojorskiego biura *Nortraship* Kaare Petersena. Spod jego pióra wyszły tak cenne publikacje jak *Handelsflåten i krig*, [w:] *Norges krig 1940–1945*, t. 2, pod red. S. Steena, Oslo 1948), *Norsk skipsfart gjennom de siste 50 år* (Norwegian Shipping News, pod red. P. Selviga, nr 15, 1959), a także *The Saga of Norwegian Shipping. An Outline of the History, Growth and Development of a Modern Merchant Marine* (Oslo 1955).

Na większą uwagę spośród źródeł drukowanych wykorzystanych w niniejszym opracowaniu zasługują wspomnienia autorstwa dwóch ministrów spraw zagranicznych Norwegii. Pierwszy z nich, Halvdan Koht, jest autorem takich pozycji jak: *Norway: neutral and invaded* (Plymouth 1941) i *For fred og fridom i krigstid 1939–1940* (Oslo 1957) drugi zaś, Halvdan Trygve Lie, *Leve eller dø* (Oslo 1955) oraz *Med England i ildlinjen 1940–1942* (Oslo 1956). Notabene pierwszy z podanych tu polityków zalicza się do czołowych norweskich historyków.

Również wartościowa była bogata literatura wspomnieniowa. Do najważniejszych wspomnień wykorzystanych w pracy należą publikacje Erika Andreasa Colbana, Erlinga Dekke Næssa oraz Benjamina Vogta⁴. Charakter źródłowy ma również artykuł dyrektora norweskiej floty handlowej Øivinda Lorentzena napisany w 1942 r.⁵, opracowanie Lisy Lindbæk⁶, a także dokumenty zawarte w publikacjach norweskiej Komisji Badawczej (*Undersøkelseskommisjonen*)⁷.

Swoistym i bardzo przydatnym materiałem okazały się czasopisma „Norwegian Shipping News”, w tym głównie „Scandinavian Journal of History”. Pierwsze z nich, oprócz bieżących wydarzeń dotyczących ogólnoswiatowego frachtu morskiego, prezentuje m. in. historię norweskiej floty handlowej. Drugie zaś porusza problemy polityczne i gospodarcze; autor wykorzystał te materiały, które omawiają drugą wojnę światową.

*

Wybuch drugiej wojny światowej postawił Norwegię w trudnej sytuacji politycznej. Owa kwestia nie wynikała tylko ze strategicznego położenia Norwegii i jej neutralnego statusu, gdyż wiązała się również z norweską flotą handlową. Działalność norweskiego frachtu morskiego mogła przynieść swojemu państwu posądzenie o zerwanie z neutralnością. Właśnie po zawarciu norwesko-brytyjskiej umowy tonażowej w dniu 11 listopada 1939 r.⁸ III Rzesza notorycznie oskarżała Oslo o odejście od tego kierunku polityki. Nie zmienił tego nawet fakt, że listopadowego dokumentu nie podpisał norweski rząd, a Norweski Związek Armatorów (*Norges Rederiforbund* – NRF) oraz to, że podobną umowę zawarli Niemcy z Norwegami w nieco późniejszym czasie.

¹ Owo dzieło obejmuje następujące publikacje: A. Thowsen, *Nortraship. Profit og patriotisme*, t. 1, Oslo 1992; B. L. Basberg, *Nortraship. Alliert og konkurent*, t. 2, Oslo 1993; G. Hjeltnes, *Sjømann lang vakt*, t. 3, pod red. T. L. Nilsena, Oslo 1995; G. Hjeltnes, *Krigsseiler. Krig, hjemkomst, oppgjør*, t. 4, pod red. T. L. Nilsena, Oslo 1997; L. Petersen, *Hjemneflåten. Mellom venn og fiende*, t. 5, pod red. T. Nilsena, Oslo 1992.

² Niniejsi historycy są również autorami *Handelsflåten i krig 1939–1945* (Bergen 1990).

³ A. Thowsen, *Den norske Krigsforsikring for Skib – Gjensidig Forening 1935–1985*, t. 1, Bergen 1988; Tenże, *Fra nøytral til alliert. Norsk skipsfartspolitik under den annen verdenskrig frem til og med etableringen av Nortraship*, Bergen 1985.

⁴ E. A. Colban, *Femti år*, Oslo 1952; E. D. Næss, *Shipping – mitt liv*, Oslo 1981; B. Vogt, *Vår ære og vår avmakt*, Oslo 1967.

⁵ Ø. Lorentzen, *Norway, Norwegian Shipping and the War, America in the World War*, nr 25, Nowy Jork 1942.

⁶ L. Linbæk, *Tusen norske skip. En antologi over norske sjøfolks innsats i den annen verdenskrig*, Nowy Jork 1943.

⁷ *Instilling fra Undersøkelseskommisjonen av 1948. Den norske regjeringens virksomhet. Fra april 1940 til 22 juni 1945. Departaments meldinger*, t. 6, Forsyningsdepartementets, Oslo 1948.

⁸ Dzięki niniejszej umowie Wielka Brytania wynajęła m. in. 150 norweskich tankowców. Przyp. autora.

Z drugiej strony neutralny status Norwegii powodował, iż w okresie wojny stawki za usługi norweskiego frachtu morskiego przybrały nad wyraz wysoki poziom. Taka sytuacja miała również miejsce w poprzednim światowym konflikcie, dzięki czemu straty norweskiej floty handlowej zostały pokryte z nawiązką. I tak wojenne profity umożliwiły modernizację oraz rozbudowę morskiego frachtu Norwegii do tego stopnia, iż we wrześniu 1939 r. pod względem wielkości norweska flota handlowa plasowała się w światowym rankingu na czwartym miejscu (wyprzedziła ją tylko Wielka Brytania, Stany Zjednoczone i Japonia). Biorąc zaś pod uwagę nowoczesność, norweski fracht morski nie miał sobie wówczas równych, gdyż aż 65% statków liczyło wówczas mniej niż 10 lat. Dodajmy, że 40% norweskiego frachtu morskiego, czyli 18% światowego, stanowiły tak przydatne podczas działań wojennych tankowce.

Do dnia 9 kwietnia 1940 r., a więc do niemieckiej agresji na Danię i Norwegię, sytuacja norweskiej floty handlowej przypominała tę z pierwszej wojny światowej. W momencie bezpośredniego zaangażowania Norwegii w konflikt rozpoczął się wyścig o faktyczne rozporządzanie norweskim frachtem morskim.

Chaos jaki ogarnął norweską flotę handlową w dniu wybuchu drugiej wojny światowej powtórzył się wraz z nadejściem niemieckiej agresji na Danię i Norwegię⁹. Póki co Trzecia Rzesza mocno niepokoiła się działaniami morskiego frachtu Norwegów. Przypomnijmy, że w dotychczas skierowanej przeciwko Wielkiej Brytanii wojnie handlowej Niemcy zatopiły aż 58 norweskich statków, a około 400 Norwegów poniosło w tych katastrofach śmierć. Należy także pamiętać, że atakującej Norwęgii Trzeciej Rzeszy nie przyświecał jedyny cel zagarnięcia możliwie jak największej części jej morskiego frachtu. Większą rolę odgrywały tu inne czynniki, a dostanie się całości norweskiej floty handlowej w ręce Berlina i tak było niewykonalne. Chciano więc przejąć taką część tonażu, która kursowałaby pomiędzy Norwegią a resztą kontrolowanych przez Trzecią Rzeszę obszarów¹⁰.

Podczas inwazji na Norwęgę aż cztery organa usilnie starały się uzyskać kontrolę nad norweskim frachtem morskim. Zaliczały się doń:

- norweski rząd, który ratował się wówczas ucieczką do północnych części kraju,
- rząd brytyjski,

- dygnitarze reprezentujący norweskie władze oraz interes frachtu morskiego poza granicami Norwegii, zwłaszcza ci z siedzibami w Londynie, Nowym Jorku i Sztokholmie,
- władze niemieckie oraz Vidkun Abraham Jønson Quisling¹¹.

W dniu 9 kwietnia 1940 r. większość norweskiego frachtu morskiego była rozproszona na całym globie¹², a spora jego część uczestniczyła w dostawach na zawczasu zaplanowanych skandynawskich wodnych szlakach. W okresie prowadzenia działań wojennych w Norwegii Niemcy zdołali przejąć pod swoją kontrolę około 15% norweskiego tonażu, który objął statki z norweskich farwaterów, a także niemieckich, czy też przez Niemców kontrolowanych portów¹³. W historii utarło się nazywać niniejszy tonaż „flotą ojczyźnianą” (*hjemmeflåten*), natomiast pozostałe 85% „flotą zewnętrzną” (*uteflåten*)¹⁴. Według norweskiego Centralnego Biura Statystycznego (*Statistisk Sentralbyrå*) tuż przed 9 kwietnia 1940 r. norweska flota handlowa skupiała 4363 statki o 4 887 200 BRT, spośród których 3311 jednostki o 822 100 BRT znajdowały się w kraju¹⁵. Pieczę nad tymi jednostkami sprawowało w przybliżeniu 500 armatorów czy też spółek, administrowanych przez 6000 urzędników. Większość zarządzających norweskim frachtem morskim biur znajdowała się w rodzimych portach¹⁶.

Zarówno Berlin, jak i sam V. Quisling pragnęli, by w możliwie jak najmniejszym wymiarze flota handlowa Norwegii służyła alianckim interesom. Nadto Trzecia Rzesza pragnęła utrzymać norweskie szlaki wodne, których użycie umożliwiało uniknięcie pogwałcenia szwedzkiej neutralności, i które w rzeczywistości były jedynymi, jakie mogła wykorzystać¹⁷. Dążąc do szybkiego sparaliżowania norweskich instytucji utrzymujących narodowy fracht morski, wielce zależało Trzeciej Rzeszy, aby zerwać wszystkie możliwe kanały łączności pomiędzy należącymi do „floty zewnętrznej” (*uteflåten*) statkami a przebywającymi w Norwegii armatorami. Miano także nadzieje, że wszelkimi obietnicami czy też groźbami zmusi się norweskich kapitanów do wpływania do neutralnych portów, gdzie w imieniu norweskich armatorów Niemcy zarekwirowaliby ich jednostki. Podjęto także pierwsze próby odcięcia norweskich statków od aliantów¹⁸.

Śród norweskich związków żeglugowych pierwszym, który zetknął się z niemiecką presją był Norweski Związek Armatorów. Już bowiem o północy 9 kwietnia przyszli okupanci Norwegii zażądali od przewodniczącego tegoż związku, Arne Bjørn-Hansena, by rozkazał

⁹ Niemieckie zamiary opanowania Danii i Norwegii były znane tuż przed realizacją planu *Weserübung* zarówno Londynowi (Zob. J. Pertek, *Morska napaść na Danię i Norwęgę*, Poznań 1986, s. 19) jak i Oslo. H. Koht na przykład dowiedział się o nich 8 kwietnia 1940 r. Zob. E. D. Næss, op. cit., s. 92.

¹⁰ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 97.

¹¹ *Ibidem*, s. 100; A. Thowsen, *Business goes to War: The Norwegian Merchant Navy in Allied War: The Norwegian Navy in Allied War Transport*, [w:] *Britain and Norway in the Second World War*, pod red. P. Salmona, Londyn 1995, s. 54; T. L. Nilsen, A. Thowsen, *Handelsflåten i krig*, Oslo 1990, s. 45.

¹² Interesujące jest to, że minister spraw zagranicznych Norwegii, Halvdan Koht, posiadał nikłą wiedzę na temat rodzimej floty handlowej. Otóż w dniu 26 sierpnia 1939 r. odbyło się spotkanie z udziałem wiceprezydenta Arne Bjørn-Hansena, pracującego u ministra spraw zagranicznych Norwegii dyrektora NRF Wilhelma Klavenessa, ministra transportu i żeglugi Halvdana Trygve Lie, dyrektora ruchu żeglugowego Erlinga Bryne'a oraz doradcę w sprawach zagranicznych Jensa Bulla. Obecny na niniejszym zebraniu minister spraw zagranicznych Norwegii ogłosił wówczas, iż życzy sobie aby skonsultowano się z reprezentantami Norweskiego Związku Armatorów w kwestii wprowadzania statków do norweskich bądź neutralnych portów i to w taki sposób by uniemożliwić jednocześnie zarekwirowanie tychże jednostek przez Niemcy, czy też Anglię. A. Bjørn-Hansen oraz W. Klaveness natychmiast zripostowali, mówiąc mu, że obecnie rząd nie pragnie wydawać żadnego formalnego dodatku. Armatorzy poprzez zawarcie kontraktów w pewien sposób związali się już prawnie, a nadto pragnęli nadal rozwijać swoje interesy. Niniejszy pomysł został odrzucony. Zob. J.O. Egeland, *Gjennom brott og brann. Den storpolitiske kamp om handelsflåten under den annen verdenskrig*, Oslo 1968, s. 91.

¹³ W dniu niemieckiej agresji na Danię i Norwęgę w portach Trzeciej Rzeszy znajdowały się nie więcej niż 3 norweskie statki o łącznym tonażu 8310 ton BRT, 78 000 ton BRT cumowało w przystaniach duńskich i te statki również znalazły się pod kontrolą okupanta. W Szwecji znajdowało się 100 000 ton BRT i z tych statków Niemcy nie mogli skorzystać, ale panowanie Trzeciej Rzeszy nad Kattegatem oraz Skagerrakiem nie pozwalało również na objęcie ich aliancką kontrolą. Około 550 000 cumowało w norweskich portach. Dalsze 4 000 000 ton pływało właśnie na morzach. Zob. K. Petersen, *Handelsflåten i krig*, [w:] *Norges krig 1939–1945*, t. 2, pod red. S. Steena, Oslo 1948, s. 270; K. Petersen, *Skpsfinansiering i medgang og motgang. Redernes skibskreditforening 1929–1979*, Kristiansand 1979., s. 85; C. A. Chritensen, *Okkupasjon sær og etterkrigstid*, [w:] *Vårt folks historie*, red. A. Coddevin, t. 9, Oslo 1961, s. 415–416.

¹⁴ E. Mossige, *Storredieret Nortraship Handelsflåten. i krig*, Oslo 1989, s. 11.

¹⁵ *Innstilling fra undersøkelsekommissjon av 1945*, t. 6, Oslo 1947, s. 119; N. Simonsen, *Trekk av administrasjonen av den norske skip under Nortraship 1940/1945, samt hovedpunktene av oppgjøret med skipenes eiere*, bmv, 1947, s.1.

¹⁶ L. Linbæk, op. cit., s. 19.

¹⁷ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 100; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 45.

¹⁸ K. Petersem, *Handelsflåten i...*, s. 270; H. Koht, *Norway neutral and invaded*, Plymouth 1941, s. 178; H. T. Lie, *Leve eller dø*, Oslo 1955, s. 179.

wszystkim norweskim statkom zawinąć natychmiast do neutralnych lub rodzimych portów. A. Bjørn-Hansen odmówił¹⁹, ale już następnego dnia norweskie radio zakomunikowało, by rodzime załogi udały się do najbliższych neutralnych portów, zawróciły do ojczyzny²⁰, lub wpłynęły bądź do włoskich, bądź do hiszpańskich przystani²¹.

Dopiero w dwa dni po rozpoczęciu inwazji na Norwegię agresorzy podjęli bardziej zdecydowane działania. Przewodniczącego i dyrektora Norweskiego Związku Armatorów wezwano do niemieckiego komisarza floty handlowej, który zwiększył teraz swoje żądania. Wkrótce niemiecki dygnitarz oznajmił delegacji armatorów, że stawiany przez nich opór nie ma już żadnego sensu. Jednakże w związku z niedostosowaniem się norweskich kapitanów do nadchodzących z Oslo nawoływań, wszelki nacisk Trzeciej Rzeszy wydawał się spóźniony. Reprezentanci armatorów złożyli z tego powodu obietnicę zaakceptowania uprzednio zaproponowanego przez Niemców projektu w sprawie norweskiej floty handlowej. Niestety historycy nie zapoznali się jeszcze z jego zawartością, ani królewskie, ani związkowe norweskie archiwa nie zawierają bowiem tegoż dokumentu. Z drugiej strony nie dowiedziono dotychczas, czy taki dokument został w ogóle sporządzony²².

Niemiecka inwazja na Norwegię dała stronie alianckiej impuls do podjęcia zdecydowanych kroków, co nie oznacza, że uporządkowanych. Spóźniony rząd angielski dopiero wczesnym rankiem 9 kwietnia zwołał spotkanie dla omówienia sytuacji Norwegii i Danii. Obok problemu militarnej pomocy zdolnej do powstrzymania niemieckiej maszyny wojennej poruszono główne zagadnienie, czyli sprawę norweskiej i duńskiej floty handlowej. Analogicznie do poprzedniej wojny i tym razem planowano wykorzystać oba frachty morskie na własny użytek²⁴.

Początkowo strona sojusznicza ograniczyła się jedynie do wysyłania ostrzegających meldunków. Pierwsze z nich pochodziły od Admiralicji, która jeszcze 9 kwietnia o godzinie 13.47 oświadczyła duńskim i norweskim statkom, iż są one wzięte pod brytyjską opiekę. Wieczorem wiadomość tę powtórzono przebywającym poza skandynawskimi i bałtyckimi portami norweskim statkom, które nie miały żadnych możliwości zacumowania w brytyjskich przystaniach²⁴.

Również przebywający natenczas w Madrycie brytyjski attaché zameldował norweskim załogom, iż przyszłe z Oslo rozkazy wydał nie kto inny jak niemiecki komisarz w Norwegii. Tego samego dnia, Thor Sønsteby, działacz Norweskiego Związku Marynarzy (*Norsk Sjømannsforbund* – NSF), przestrzegł przez radio BBC norweskich marynarzy przed wykonywaniem nadchodzących z Oslo meldunków. Wieczorem następnego dnia BBC rozesłało do duńskich i norweskich załóg sześć meldunków z informacją, iż są one oczekiwane w brytyjskich portach z gwarancją ochrony i wypłat²⁵.

W dniu 9 kwietnia 1940 r., Gabinet Wojenny (*War Cabinet*) poprosił brytyjskiego dyplomatę w Norwegii, Sir Cecila Dormera, by poinformował norweski rząd o wzięciu frachtu morskiego Norwegów pod opiekę brytyjskich państwowych władz. Zakomunikowano także,

że dopóty znajdujące się pod brytyjską kontrolą norweskie statki nie zostaną zwolnione z angielskich portów, dopóki sytuacja nie stanie się bardziej klarowna. Przejęcie i odeskortowanie norweskich statków na otwartym morzu powierzono jednostkom *Royal Navy*. Londyńskie intencje szły niestety znacznie dalej. Z obawy możliwości anulowania przez norweskie władze umowy tonażowej z dnia 11 listopada 1939 r. jako formy protestu przeciw zaminowaniu norweskich szlaków wodnych²⁶, jeszcze na długo przed 9 kwietnia ułożono plany przejścia całości frachtu morskiego Norwegów²⁷.

Kilka godzin później znajdujący się wówczas w Londynie norweski dyplomata Erik Andreas Colban, wówczas postać kluczowa jeśli chodzi o norwesko-brytyjskie stosunki, w celu omówienia sytuacji norweskiej floty handlowej spotkał się z ministrem spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii Lordem Halifaxem i jego sekretarzem Sir Orme Sargentem. (Niniejsza narada nie przyniosła jeszcze rozstrzygnięcia). Z kolei w liście datowanym na następny dzień, 10 kwietnia 1940 r., E. A. Colban dowiedział się, iż w instrukcjach jakie przekazano Sir C. Dormerowi zasugerowano, by cała norweska flota handlowa pływała pod brytyjską flagą²⁸. Taka postawa Brytyjczyków wynikała z obawy przed działaniami Trzeciej Rzeszy, która przy użyciu presji starała się zmusić neutralne państwa do utrudniania norweskim statkom wyruszania w rejsy. Natomiast jeśliby norweski fracht morski pływał pod brytyjską flagą, zostałby ochroniony przez angielskie prawo. Problem wewnętrzny norweskich władz oraz armatorów w okupowanym kraju stanowiła również kwestia zatrudnienia, na którą nie sposób było teraz wpłynąć. Przede wszystkim lękano się, że armatorzy zostaną zdominowani przez Niemców, co stanowiło wystarczający powód by sprzymierzeni traktowali ich jako „formalnych wrogów” (*technical enemies*)²⁹.

W dostarczonych dla Sir C. Dormera instrukcjach złożono ponadto propozycję, aby norweski rząd wyznaczył w Londynie osobę do skonsultowania się z Brytyjczykami w sprawie przejścia przez sprzymierzonych norweskiego tonażu³⁰.

Tymczasem będące pod brytyjską kontrolą lub stojące w bezruchu w angielskich portach norweskie statki zachowały swoje narodowe flagi. Oznaczało to, iż należało nie do kogo innego jak tylko do Norwegów. Warto w tym miejscu chociaż wspomnieć o sytuacji Duńczyków, którzy poddawszy się Niemcom w pierwszym dniu realizacji planu *Weserübung*, według Londynu stali po stronie nieprzyjaciela, a ich statki zostały potraktowane jako „formalnie wrogi”. Wielka Brytania skonfiskowała je, a następnie na czas trwania wojny oflagowała własnymi narodowymi symbolami³¹.

Usilnie starając się przejąć całość norweskiego tonażu, Brytyjczycy zdecydowali się wkrótce nieco zmienić taktykę. Teraz *Foreign Office* zamiast postawienia na polityczne rozwiązanie zdecydowało się tak pokierować ruchami, by Norwegowie „dobrowolnie” zechcieli zawiesić brytyjskie flagi na własnych statkach. Gabinet Wojenny również nie pozostawał dłużny. Otóż w dniu 10 kwietnia, zdecydowawszy się na wywarcie silnej presji na norweskie pań-

¹⁹ J. O. Egeland, op. cit., s. 75.

²⁰ E. Virkesdal, *Handelsflåten i krig 1939–1945*, Bergen 1991, s. 2.

²¹ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 107–108; E. Mossige, op. cit., s. 17.

²² J. O. Egeland, op. cit., s. 76.

²³ E. Mossige, op. cit., s. 13.

²⁴ J. Rustung Hegland, *Nortrashipsflåte*, t. 1: *Krigseilasen under den allierte defensiv 1940–1941*, Oslo 1976, s. 13; K. Petersen, *The Saga of Norwegian Shipping. An Outline of the History, Growth and Development of a Modern Merchant Marine*, Oslo 1955, s. 121.

²⁵ J. Rustung Hegland, op. cit., s. 14.

²⁶ Nie w pełni zrealizowane zaminowanie północno-norweskich szlaków wodnych Brytyjczycy rozpoczęli 8 kwietnia 1940 r. w ramach operacji *Wilfred*. Przyp. autora.

²⁷ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 104; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 47.

²⁸ E. Mossige, op. cit., s. 13–14; E. A. Colban, *Femti år*, Oslo 1952, s. 159.

²⁹ K. Petersen, *Handelsflåten i ...*, s. 270–271.

³⁰ E. A. Colban, op. cit., s. 159.

³¹ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 104; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 47.

stwowe władze, zwrócił uwagę brytyjskiemu ministrowi transportu morskiego na norweskie tankowce. W owym czasie miały one tak ogromne znaczenie dla sprzymierzonych, że mimo nienajlepszych perspektyw, zdecydowano się w ciągu 11 godzin przekonać norweski rząd do oddania całej rodzimej floty handlowej³².

Niezwykle drastyczne plany Brytyjczyków skłoniły E. A. Colbana do wysłania w dniu 11 kwietnia zaadresowanej do Sir O. Sargenta odpowiedzi, w której, pomimo niemożności skonsultowania się ze swoim rządem, wyraźnie bronił niezależności rodzimego frachtu morskiego. I tak powoływał się na olbrzymie znaczenie floty handlowej dla egzystencji Norwegii. Jak tłumaczył, nieumiejętne decydowanie o norweskim frachcie morskim mogło przynieść negatywne skutki. Dalej wskazywał na wpływ floty wobec gospodarki, na tysiące pracowników zatrudnionych w niniejszej branży oraz oddziaływanie jej na sporą część norweskiego społeczeństwa³³.

„To co tutaj wyraziłem – pisał E. A. Colban – daje do zrozumienia, że dla każdego Norwega sprawa ta musi mieć zasadnicze znaczenie, że my także podczas wojny możemy zarządzać naszą flotą handlową. Anglik lepiej zrozumie niż ktokolwiek inny moje odczucia wobec opuszczenia norweskiej flagi z naszych statków”³⁴.

Niestety wysunięte przez E. A. Colbana argumenty oraz protesty były zbyt małego kalibru, aby mogły w jakiś sposób wpłynąć na postawę Albionu³⁵.

Tuż po otrzymaniu wiadomości o niemieckim komunikacie z Oslo, E. A. Colban postanowił natychmiast zatelegrafować do norweskich władz w Sztokholmie z prośbą o natychmiastowe powiadomienie rządu w kwestii płynących z Norweskiego Państwowego Radia obwieszczeń. Również *Foreign Office* poinformowano o niemieckich meldunkach. Powstała sytuację sprzymierzeni zgodnie oceniali jako niezwykle poważną. Tegoż samego dnia Sir O. Sargent udał się do E. A. Colbana z zapytaniem czy nie zechciałby nadać instrukcji przez radio BBC. Wobec powszechnie znanego faktu zajęcia przez Niemców Oslo, norweski dyplomata odmówił. Decyzja ta tylko pozornie może dziwić, skoro dla zmierzających do Nowego Jorku lub wracających z Hong Kongu bądź Szanghaju norweskich statków handlowych, taki komunikat byłby zbyteczny. Ponadto doświadczenia wyniesione z września 1939 r. jasno pokazały jakie ekonomiczne konsekwencje dla statków, armatorów oraz czarterów mogą przynieść tego typu obwieszczenia. Pomogły one naówczas jedynie załogom przemierzającym europejskie szlaki wodne prowadzących do biorących udział w wojnie krajów³⁶.

Wszelkie meldunki i telegramy od rozproszonych na całym świecie kapitanów i dyplomatów, nadchodziły za to do norweskich konsulatów, a zwłaszcza do tych z siedzibami w Waszyngtonie oraz Londynie. Niestety tylko niektóre z nich doczekały się odpowiedzi³⁷. Warto zaznaczyć, iż spośród napływających w kwietniu kapitańskich komunikatów wiele wyrażało protest w sprawie zawieszenia brytyjskiej flagi na norweskich statkach³⁸.

W końcu *Foreign Office* postanowiło nadać radiowy komunikat do norweskich statków bez pomocy E. A. Colbana. Uważano wówczas, iż wszystkie obwieszczenia powinny przestrzegać adresatów przed niemieckimi meldunkami z Oslo. Brytyjczycy obawiali się

ponadto, że w neutralnych portach norweskie statki mogą ulec naciskowi przebywających weń ambasadorów Trzeciej Rzeszy. Jak wynika z powyższego, problem skierowania jak największej liczby norweskiego tonażu do alianckich portów przedstawiał nad wyraz dużą wagę. Sprzymierzeni kontrolowali w tym czasie nie więcej niż czwartą część norweskiej „floty zewnętrznej” (*uteflåten*) w tym tylko piątą część tankowców³⁹ (zob. tabela).

Odmowa E. A. Colbana przesądziła o zmianie stanowiska Brytyjczyków, którzy nakazali swym zagranicznym dyplomatom wywrzeć nacisk na innych norweskich dyplomatów. Angielskich przedstawicieli poproszono o natychmiastowe odszukanie swych skandynawskich kolegów i dosadne wyjaśnienie im dlaczego tak ważne jest, by norweski fracht pływał dla sprzymierzonych. Miano także poradzić im, aby nawoływali rodzime statki do zacumowania w alianckich portach i oczekiwania tam na dalsze instrukcje⁴⁰.

Wkrótce do zagranicznych placówek Norwegii zaczęły nadchodzić liczne, budzące wątpliwości zalecenia. Trudno bowiem było ustalić, które z nich dotyczą norweskich statków. Wilhelm av Munthe Morgenstierne, główna postać norweskich interesów w Waszyngtonie, intensywnie ostrzegał marynarzy-rodaków przed powrotem do krajowych przystani, radząc im ogólnikowo by raczej zawijali do „bezpiecznych portów”. Również niechętnie odnosił się do polecenia bez jasnych rządowych instrukcji opuszczania neutralnych portów i wpływania do alianckich przystani.

Zdaje się, że spośród zagranicznych dyplomatów, to właśnie norweski Chargé d' Affaires w Tokio, Arnoldus Kolstad, najłatwiej uległ brytyjskim namowom. Podczas niemieckiej inwazji na Norwegię wszystkim zacumowanym w japońskich portach 12 statkom, rozkazał 13 kwietnia ich opuszczenie. Dwa dni później zażądał przez radio od znajdujących się na morzu norweskich załóg by nie przyplływały do neutralnych przystani, chyba że brakowałoby innych możliwości. Nakazał także, by poruszać się w kierunku portów alianckich.

Norweski rząd dopóty zdany był na działalność swych zagranicznych dyplomatów, dopóki nie nawiązał kontaktu z E. A. Colbanem. Kiedy już zdołano to osiągnąć, zaznaczono ministrowi spraw zagranicznych Norwegii, Halvdanowi Kohtowi, że koniecznością jest, by pozakrajowe reprezentacje norweskich państwowych władz cieszyły się dużą niezależnością, gdyż posiadają one najpełniejszą wiedzę o bieżących wypadkach. Z kolei dotychczasowy brak jakichkolwiek informacji od E. A. Colbana oraz pozostałych działaczy w Anglii wyjaśniał jedynie, że sytuacja jeszcze bardziej się skomplikowała. Mimo wszystko norwescy ambasadorowie nadal kontynuowali swoje powinności poprzez różnego rodzaju konwencje, instrukcje, etykiety, etc.⁴¹

Erik Andreas Colban i Ingolf Hysing Olsen negocjują z Brytyjczykami

W środowe popołudnie 11 kwietnia 1940 r.⁴² zjawił się u E. A. Colbana niecierpliwie przezeń oczekiwany armator Ingolf Hysing Olsen⁴³, reprezentant Norweskiego Związku Armatorów. Doremnie szukać przypadku w tym, że to właśnie on pragnął dopomóc

³² A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 105–106.

³³ E. Mossige, op. cit., s. 14–15; E. A. Colban, op. cit., s. 160.

³⁴ E. A. Colban, op. cit., s. 160.

³⁵ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 107.

³⁶ *Ibidem*, s. 108–110.

³⁷ E. Mossige, op. cit., s. 15.

³⁸ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 109.

³⁹ *Ibidem*, s. 110.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 110.

⁴¹ *Ibidem*, s. 113–114.

⁴² E. Mossige podaje datę 10 kwiecień 1940 r. E. Mossige, op. cit., s. 114.

⁴³ E. A. Colban, op. cit., s. 161.

Tabela. Norweskie statki pod aliancką kontrolą po dniu 9 kwietnia 1940 r. (rejestr z 14–15 kwietnia 1940 r.)

	Liczba statków	Tonaż BRT	Liczba tankowców	Tonaż BRT
Statki przetrzymywane w portach francuskich lub w portach należących do francuskich kolonii	30	109 000	4	30 000
Statki przetrzymywane w portach brytyjskich	122	247 000	8	59 000
Statki przetrzymywane w portach zamorskich kontrolowanych przez Wielką Brytanię	115	594 000	40	324 000
Całkowita liczba norweskich statków należąca do „floty zewnętrznej” (<i>uteflåten</i>)	1022	4 040 000	241	324 000
Wszystkie przetrzymywane statki należące do floty zewnętrznej (<i>uteflåten</i>) podane w procentach	26,1	23,5	21,6	21,8

Źródło: A. Thowsen, *Nortraship. Profit og patriotisme*, [w:] *Handelsflåten i krig*, t. 1, Oslo 1992, s. 111.

swemu rodakowi. I. Hysing Olsen kształcił się w Anglii, gdzie posiadał licznych przyjaciół oraz nawiązał wiele kontaktów. Poza tym jego doświadczenie w negocjacjach z Brytyjczykami wyniesione z okresu pierwszej, jak i drugiej wojny światowej miało teraz zaprocentować⁴⁴. Przybyły do Londynu dyplomata przywiózł ze sobą instrukcje, jakie miał przekazać swemu rodakowi. Następnie zaś został zapoznany ze stanowiskiem Brytyjczyków oraz ze staraniami E. A. Colbana co do zachowania norweskiej flagi dla rodzimej floty handlowej⁴⁵.

Obaj rozmówcy zgodnie wyrażali swą chęć walki o sprawę morską frachtu aż do osiągnięcia całkowitego sukcesu⁴⁶. Jeszcze tego samego dnia, 11 kwietnia 1940 r., dwaj norwescy dygnitarze odbyli spotkanie z Sir Cyrilem Hurcombem w brytyjskim Ministerstwie Transportu Morskiego (*Ministry of Shipping*), które zakończyło się postanowieniem zatrzymania narodowej flagi dla norweskiego morską frachtu⁴⁷. Mimo to, wstępny cel Brytyjczyków, tj. uzyskanie silnej kontroli nad statkami, które znalazły się na ich wodach bądź w neutralnych portach, został osiągnięty⁴⁸.

Następnego dnia, 12 kwietnia 1940 r., I. Hysing Olsen spotkał się z Williamem G. Westonem⁴⁹, przedstawicielem brytyjskiego Ministerstwa Transportu Morskiego. Norweg przeciwstawiał się brytyjskim intencjom zatrzymania rozsianskich w różnych portach norweskich statków, ale uznał, że należy je eskortować i kontynuować ich rejsy. Zgodził się także, acz z pewnymi zastrzeżeniami, co do radiowego komunikatu nakazującego norweskim kapitanom przybijanie do brytyjskich portów. Dodał jednocześnie, że do radiowego obwieszczenia można byłoby dołączyć informację o możliwości zgłaszania się doń poszukujących cennych porad kapitanów⁵⁰. Pojawił się również tymczasowy projekt rozwiązujący kwestię ubezpieczeń, na który ostatecznie Brytyjczycy przystali. Drugi plan, tym razem zaproponowany przez Anglików, o przyznaniu dla E. A. Colbana pełnomocnictwa norweskiego rządu, został przez Norwegów zaakceptowany⁵¹.

Osiągnięcie konsensusu z Norwegami dało impuls Brytyjczykom do podjęcia bardziej zdecydowanych kroków. Jeszcze tego samego dnia w godzinach wieczornych brytyjskie Ministerstwo Transportu Morskiego uzgodniło kształt ubezpieczeń dla zacumowanych w neutralnych portach norweskich statków. Z powodu konieczności potwierdzenia wszelkich kroków finansowych przez brytyjskie Ministerstwo Skarbu Państwa (*Treasury*), wysłano z *Foreign Office* telegram, w którym brytyjscy konsulowie na całym świecie zostali poproszeni o poinformowanie norweskich kapitanów o tym, że Wielka Brytania pragnie pokryć morskie oraz wojenne ubezpieczenia. Wydano także kolejny już komunikat nakazujący przybijanie do alianckich portów bez zatrzymywania się po drodze w portach neutralnych⁵².

Dzień później, 13 kwietnia 1940 r., Admiralicja wysłała do norweskich kapitanów wspomniany meldunek. „Wasze statki – mówił komunikat – zostają zabezpieczone przed wojennymi i morskimi stratami przez rząd Jego Majestatu [tj. przez rząd brytyjski] zgodnie z warunkami i stawkami jakie obecnie kursują. Jeśli statek znajduje się w brytyjskim bądź francuskim porcie, czy też najbliższej przystani zaopatrującej brytyjski lub francuski port, niniejsza gwarancja obowiązuje tenże statek zarówno przed przybyciem, jak i przez 48 godzin po zawinięciu do miejsca przeznaczenia. Niniejsze ubezpieczenie nie obowiązuje statku, który uprzednio zatrzymał się w kraju neutralnym”⁵³. Dodano także, iż ów telegram został przedyskutowany z reprezentantem norweskich armatorów – I. Hysing Olsenem⁵⁴.

Nie można zapomnieć, że realizując ubezpieczenia dla norweskiego frachtu morską Brytyjczycy wyciągali jednocześnie znaczące korzyści. Również cumującym w angielskich bądź francuskich portach norweskich statkom przynosiło to finansowe profity. Norwegom nie było już po drodze wpływać do neutralnych portów, gdyż, przypomnijmy, z propozycji ubezpieczenia przewidywano wywiązywać się zaledwie przez 48 godzin po tym, jak dotarto by do alianckiej przystani⁵⁵. W ten sposób Londyn miał całkowitą pewność,

⁴⁴ E. Mossige, op. cit., s. 18.

⁴⁵ E. A. Colban, op. cit., s. 161.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 115; E. A. Colban, op. cit., s. 161.

⁴⁸ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 115; E. Mossige, op. cit., s. 18.

⁴⁹ Erling Dekke Næss podaje imię „Bill”. Zob. E. D. Næss, op. cit., passim.

⁵⁰ E. Mossige, op. cit., s. 18–19.

⁵¹ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 118.

⁵² Ibidem.

⁵³ E. A. Steen, *Sjøforsvarets organisasjon, oppbygning og vekst i Storbritannia handelsflåten selvforsar*, [w:] *Norges sjøkrig 1940–1945*, t. 5, Oslo 1959, s. 113.

⁵⁴ E. Mossige, op. cit., s. 21.

⁵⁵ K. Petersen, *Handelsflåten i...*, s. 276.

że norweskie statki będą płynęły tylko do ich państwa, lub w jego pobliżu. Wraz z rozwiązaniem problemu ubezpieczeń rychło wyjaśniono kwestię brytyjskiej kontroli nad norweskim morskim frachtem. Złożone obietnice o zapewnieniu rekompensat ukazały, jakim przekonywującym środkiem dysponuje Londyn. Prawdopodobnie żaden z norweskich kapitanów nie odważyłby się na porzucenie szansy kontynuowania dalszego rejsu bez posiadania angielskiego ubezpieczenia, potwierdzonego na dodatek przez reprezentanta Norweskiego Związku Armatorów⁵⁶.

Przebywający w stolicy Anglii norwescy dyplomaci nie pozbyli się jednak wszystkich swoich problemów. Należało skontaktować się ze swoim rządem, który ze względu na panującą wojnę i ucieczkę na północne połacie kraju był praktycznie nieuchwytny. Mimo nie najlepszych warunków istniała droga, którą można było nawiązać łączność z rodzinnymi władzami. Idealne rozwiązanie stanowiła łączność *via* Sztokholm. Wykorzystaniu znajdujących się w szwedzkiej stolicy angielskiego i norweskiego dygnitarza miało służyć zorganizowane w dniu 13 kwietnia 1940 r. spotkanie w brytyjskim Ministerstwie Transportu Morskiego⁵⁷.

Tym razem w zebraniu obok I. Hysing Olsena uczestniczył także E. A. Colban, stronę angielską zaś reprezentowali: minister floty handlowej Wielkiej Brytanii, Robert Spear Hudson oraz Sir Arthur Salter, członek Parlamentarnego Sekretariatu do spraw Ministerstwa Transportu Morskiego, a także wielu innych angielskich dygnitarzy⁵⁸. O przebiegu rozmów możemy dowiedzieć się z krótkiego referatu E. A. Colbana.

Jak wynika z tegoż sprawozdania, R. Spear Hudson przedstawił plan przejścia całości norweskiej floty handlowej pod brytyjską flagę. Tłumaczył nadto, iż znajdujący się wówczas pod ogromną presją Trzeciej Rzeszy norweski rząd mógł przejść pod jej zarząd. W ten sposób istniało niebezpieczeństwo, że zacumowane w neutralnych portach norweskie statki zostałyby odciągnięte od służby dla sprzymierzonych. R. Spear Hudson zaoferował także E. A. Colbanowi propozycję, w myśl której zdobyłby pełnomocnictwo swojego rządu i poinformował znajdujących się pod naciskiem Niemców armatorów w jaki sposób mają przekazać niezbędne instrukcje do współpracy z aliantami. Po zakończeniu spotkania E. A. Colban i I. Hysing Olsen naradzili się w niniejszej sprawie, uznając ją za właściwe rozwiązanie⁵⁹.

Nowe spotkanie odbyło się jeszcze tego samego dnia w godzinach 21–22. Wówczas to w brytyjskim Ministerstwie Transportu Morskiego sporządzono zaadresowany do brytyjskiego przedstawiciela w Sztokholmie telegram. Oto jego podpunkty:

1. *Ministerstwo Transportu Morskiego niepokoi się o to, co może przytrafić się norweskim statkom, szczególnie z powodu instrukcji, które wychodziły od armatorów kierujących swoje statki do neutralnych portów [...].*

2. *Nastąpiła sytuacja została omówiona z norweskim dyplomatą w Londynie. Możliwe byłoby przejście norweskich statków pod brytyjską flagę z zapewnieniem Jego Rządowego Majestatu o późniejszym ich powrotnym odstąpieniu.*

3. *Norweski dyplomata w Londynie nie popiera niniejszego planu ponieważ pragnie wybrać ogólnie preferowany w Norwegii kierunek.*

4. *Norweski rząd powinien przekazać pełnomocnictwo dla norweskiego dyplomaty w Londynie na wydawanie w jego imieniu instrukcji dla norweskich statków.*

5. *Instrukcje te powinny być sporządzane we współpracy z Ministerstwem Transportu Morskiego w Londynie i po późniejszej konsultacji z panem Olsenem, który przebywa obecnie w Londynie.*

6. *Z rozkazów dla norweskich kapitanów norweski rząd powinien odbierać tylko te instrukcje, które nie zostały odebrane od armatorów.*

7. *Norweski dyplomata spróbuje skontaktować się ze swoim rządem, lecz być może to się nie powiedzie.*

8. *We współpracy z panem Olsenem brytyjski rząd przygotowuje morskie oraz wojenne ubezpieczenia dla norweskich statków i ich ładunków [...].*

9. *Norweski dyplomata w Londynie pragnie by norweski dyplomata w Sztokholmie został powiadomiony o powyższych punktach⁶⁰.*

Przedstawiony wyżej meldunek został ogłoszony w nocy z dnia 13 na 14 kwietnia przez radio BBC w językach norweskim oraz angielskim⁶¹.

Podczas zebrania I. Hysing Olsen starał się także o przyznanie prowadzącym norweskie statki pośrednikom rekompensat z bieżących ubezpieczeń. Nie trzeba było długo czekać na działania Ministerstwa Transportu Morskiego, które 15 kwietnia wysłało do konsulatów i pozostałych brytyjskich placówek instrukcje o następującym tytule: *Obowiązujące wypłaty dla norweskich statków w kraju i zagranicą*. W myśl niniejszego zarządzenia, jeśli norweski statek potrzebowałby funduszy w brytyjskich portach, ich przedstawiciel powinien zwrócić się do najbliższego Biura Ministerstwa Transportu Morskiego, które zobowiązywało się pokryć potrzebne wydatki. Natomiast w sytuacji gdy statek nie znajdowałby się w brytyjskim porcie, takie zobowiązania spełniłby angielski konsulat. W brytyjskich portach, ale położonych poza granicami Wielkiej Brytanii, wyznaczono Biuro Kolonialne (*Colonial Office*), Biuro Dominii (*Dominion's Office*), Biuro Indyjskie (*India Office*) oraz Biuro Birmańskie (*Burma Office*). Do ich zadań należało powiadamianie lokalnych władz, że rząd brytyjski gwarantuje norweskim statkom znajdującym się w ich portach potrzebne dofinansowania. Te z kolei miały być wypłacane za pośrednictwem angielskich działaczy. Do poinformowania norweskich konsulatów o podjętych krokach wyznaczono miejscowe brytyjskie placówki⁶².

Założenie Nortraship (Norweskiej Misji Morskiej)

Już w dniu 11 kwietnia 1940 r. zajmujący się ubezpieczeniami Bjørn Kverndal poprosił przewodniczącego Norweskiego Wydziału Handlu (*Det norske handelskammeret* – DNH) w Londynie o ustanowienie wspólnych władz w celu omówienia położenia norweskiej floty handlowej. Na odbytym następnego dnia spotkaniu powołano do życia Specjalny Żeglugowy i Ubezpieczeniowy Komitet (*Special Shipping and Insurance Committee* – SSAIC). Przewodniczącym tegoż organu wybrano Gabriela Conradię, głównego norweskiego konsula w stolicy Anglii, który otrzymał teraz zadanie nadzoru nad sprawami norweskiego frachtu, a w szczególności nad jego ubezpieczeniami. Postanowiono także poinformować E. A. Colbana i jego współpracownika I. Hysing Olsena o założeniu nowej komórki, a także o podjęciu próby skontaktowania się z krajowym Ministerstwem Transportu Morskiego⁶³.

Poprzez memorandum z 13 kwietnia 1940 r. Olaf Kverndal, brat wspomnianego wyżej Bjørna, rozpoczął z I. Hysing Olsenem

⁵⁶ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 118–119; K. Petersen, *The Saga...*, s. 123.

⁵⁷ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 120.

⁵⁸ E. Mossige, op. cit., s. 19.

⁵⁹ Ibidem, s. 19.

⁶⁰ Ibidem, s. 19.

⁶¹ Ibidem, s. 20.

⁶² Ibidem, s. 21–22.

⁶³ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 121; E. Mossige, op. cit., s. 37.

negocjacje dotyczące utworzenia ciała skupiającego wszystkie żeglugowe interesy Norwegii⁶⁴. Potrzebne pełnomocnictwa do zrealizowania niniejszego celu miały być przyznane przez rząd norweski. W przypadku gdy nawiązanie kontaktu z rodzimymi władzami byłoby niemożliwe, miano zastanowić się jakie kompetencje mogłyby odeń otrzymać nowo założona agenda. Do zadań zaproponowanego organu należałoby m.in. kierowanie pośrednikami żeglugowymi. Notę, zawierającą niniejszy postulat, z dołączoną propozycją natychmiastowego zwołania założycielskiej konferencji miejscowych reprezentantów władz, głównego konsula oraz pozostałych przedstawicieli norweskiego frachtu morskiego, przesłano E. A. Colbanowi. Ani jej adresat, ani I. Hysing Olsen nie przyjęli projektu O. Kverndala z wielkim entuzjazmem. Według ich opinii należało wprawdzie nawiązać dialog pomiędzy I. Hysing Olsenem i władzami po jednej stronie oraz brytyjskim Ministerstwem Transportu Morskiego po drugiej⁶⁵.

Zaznaczmy, że E. A. Colbanowi oraz I. Hysing Olsenowi brakowało rządowych, a także sporządzonych przez Norweski Związek Armatorów instrukcji, które mówiłyby jaką pozycję przybrać w podobnej sytuacji. Tylko kontakty z Brytyjczykami traktowano jako urzędowe. W takich okolicznościach O. Kverndalowi i reszcie norweskich kół morskich pozostało jedynie nieprzyjemne wmieszanie się w tą jakże delikatną sprawę⁶⁶.

Z trudem przyszło E. A. Colbanowi i I. Hysing Olsenowi odmówić propozycjom O. Kverndala. W owym czasie Londyn skupiał właściwie głównych reprezentantów interesu norweskiego frachtu morskiego. Przykładowo, we wspomnianym już Komitecie, oprócz G. Conradiego działały tak znamienite postaci jak armator Leif Brodahl, również armator, ale i żeglugowy pośrednik Fredrik Holst, wymieniany już dyrektor Bjørn Kverndal, szef floty pasażerskiej C. O. Skappel i wreszcie Knud Sømme. Nie możemy pominąć armatorów pracujących dla Bergeńskiego Towarzystwa Statków Parowych (*Det Bergenske Dampskibsselskab*), a mianowicie Fredrika Olsena i Wilhelma Wilhelmsena. Znacząca pozycja wyżej wymienionych działaczy zmuszała E. A. Colbana do zwiększenia swych żądań wobec norweskiego rządu⁶⁷.

Istniało mnóstwo nieporozumień wśród przedstawicieli interesu norweskiej floty handlowej w Londynie, ale zasadniczy cel, tj. stworzenie niezależnej organizacji zarządzającej norweskim morskim frachtem, łagodził wszelkie niesnaski⁶⁸. Na odbytym w dniu 16 kwietnia spotkaniu przedłożono dokładny projekt mającej powstać norweskiej organizacji żeglugowej w Londynie autorstwa Olafa Kverndala. Wydano także dokument, w którym proponowano I. Hysing Olsenowi, G. Conradiemu, L. Brodaloowi i B. Kverndalowi zwołanie konferencji na następny wieczór. Jeszcze tamtej nocy przesłano go E. A. Colbanowi⁶⁹.

Dnia 18 kwietnia doszło do kolejnego spotkania, na którym zaofiarowano, aby L. Brodahl, B. Kverndal oraz K. Sømme asystowali w pracy I. Hysing Olsenowi. Tym razem chęci grupy G. Conradiego nie spotkały się z chłodnym przyjęciem, bo, acz z pewnymi wahaniem, E. A. Colban i jego kolega przystali na pomysł założenia w Londynie nowego biura⁷⁰.

Już 19 kwietnia 1940 r. B. Kverndal i K. Sømme nawiązali kontakt z właścicielem londyńskiego lokalu pod adresem Leadenhall Street 144, który tego samego dnia wynajął im praktycznie w pełni umeblowane piętro o powierzchni 500 metrów kwadratowych z możliwością wynajęcia dodatkowej powierzchni na dwóch ostatnich piętrach. Następnego dnia, 20 kwietnia, wydzierżawione pomieszczenie podzielono na odpowiednie mniejsze biura. Początkowo personel nowozałożonej instytucji składał się z dwunastu pracowników będących ekspertami w zakresie ubezpieczeń bądź żeglugi⁷¹. Placówkę zdecydowano się nazwać *Norwegian Shipping and Trade Mission* (Norweska Misja Morska), bardziej znaną ze swojego adresu, tj. *Nortraship*⁷². Swoją działalność rozpoczęła 26 kwietnia, a więc 16 dni po niemieckiej agresji na Norwegię⁷³. E. A. Colban wraz z I. Hysing Olsenem założyli *Nortraship* na własną odpowiedzialność⁷⁴.

Tego samego dnia, w którym Norweska Misja Morska (*Nortraship*) otworzyła swoje biura, do Londynu przybyli: wyposażony w pełnomocnictwa dotyczące norweskiej floty handlowej, jej dyrektor Øivind Lorentzen⁷⁵, odpowiedzialny za administrację floty handlowej, główny sekretarz, Benjamin Vogt i bankier Arne Sunde⁷⁶.

I. Hysing Olsen odniósł się w pełni lojalnie wobec Ø. Lorentzena, jednakże wolał udać się z powrotem do własnego biura w Ministerstwie Transportu Morskiego, gdzie mógłby działać jako łącznik pomiędzy tymże ministerstwem a *Nortraship*. Niestety przydzielono mu już funkcję członka doradczej komisji w Norweskiej Misji Morskiej⁷⁷. Należy podkreślić, iż Ø. Lorentzen przybył z zamiarem utworzenia organizacji żeglugowej⁷⁸.

Również 26 kwietnia 1940 r., norweskie władze w Londynie otrzymały od norweskiej placówki w Sztokholmie następujący telegram: „Norweski Związek Armatorów, Oslo, zgodnie z poufnym meldunkiem pochodzącym z wiarygodnego źródła, pragną zakomunikować, że armator Hysing Olsen, w chwili gdy cieszy się całkowitym zaufaniem związku, posiada pełnomocnictwo by podjąć jakiegokolwiek działania”⁷⁹.

Tego samego dnia do związku armatorów wysłano niniejszą odpowiedź: „Organizacja założona przez jego ekscelencję norweskiego przedstawiciela w Londynie razem z panem I. Hysingiem Olsenem jest od dziś włączona do Królewskiej Misji, a instrukcje które zostały wydane przez niego zachowują nadal swoją moc. Pan Hysing Olsen pragnie kontynuować misję swym cennym wsparciem”⁸⁰.

⁶⁴ J. O. Egeland, op. cit., s. 121.

⁶⁵ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 121–122.

⁶⁶ Ibidem, s. 122–123.

⁶⁷ Ibidem, s. 123; E. Mossige, op. cit., s. 37.

⁶⁸ E. Mossige, op. cit., s. 37; J. O. Egeland, op. cit., s. 124.

⁶⁹ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 123.

⁷⁰ E. Mossige, op. cit., s. 37; E. A. Colban, op. cit., s. 161–162.

⁷¹ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 125–126; H. T. Lie, *Med England i ildlinjen 1940–1942*, Oslo 1956, s. 46.

⁷² O. Riste, *Norway in Exile. The Formation of Alliance Relationship*, Scandinavian Journal of History, 1987, z. 12, s. 321. Oprócz *Nortraship* istniały jeszcze inne propozycje nazw dla tejże organizacji. Można wymienić tu *Norway*, *Normission*, *Norsetrade*, czy też *Norseship*. Zob. B. Vogt, *Vår ære og vår avmakt*, Oslo 1967, s. 23.

⁷³ K. Petersen, *Handlsflåten i...*, s. 277. Øivind Lorentzen podaje datę 25 kwietnia 1940 r. Zob. Ø. Lorentzen, op. cit., s. 22. Z kolei E. A. Steen uznaje, że *Nortraship* założono w dniu 18 kwietnia 1940 r. Zob. E. A. Steen, op. cit., s. 114.

⁷⁴ H. Koht, *Norway...*, s. 179.

⁷⁵ *Norsk sjøfart*, s. 215.

⁷⁶ K. Petersen, *Handlsflåten i...*, s. 277–278; E. Mossige, op. cit., s. 45; E. A. Colban, op. cit., s. 163; H. T. Lie, *Leve...*, s. 185; B. Vogt, op. cit., s. 23.

⁷⁷ E. Mossige, op. cit., s. 37.

⁷⁸ J. Sverdrup, *Inn i storpolitikken 1940–1949*, [w:] *Norsk utenrikspolitikk historie*, t. 4, Oslo 1996, s. 46.

⁷⁹ E. Mossige, op. cit.

⁸⁰ Ibidem.

Dwa dni później, 28 kwietnia⁸¹, przybyli także do Londynu Peter Simonsen oraz Odd Gogstad, którzy zrazu zostali zaproszeni w szeregi pracowników *Nortraship*. Pierwszy z nich zajął się sprawami prawnymi, drugi zaś, działem tankowców. Również tegoż dnia zjawił się w stolicy Anglii armator Hilmar Reksten. W niedługim czasie zgłosili się inni armatorzy i funkcjonariusze spółek żeglugowych, skorzy do współpracy z nowo powstałą norweską placówką, która szybko nabierała wyraźniejszych kształtów. Do kadry *Nortraship* należeli także: Bjørn Kverndal (szef wydziału ubezpieczeń), Knud Sømme (zajmował się sprawami załóg i zagadnieniem statków wielorybnych). H. Reksten i Leif Brodahl podzieliли natomiast między siebie odpowiedzialność za fracht trampów, pracujących dla firmy *Arnesen, Christensen and Smith* w Newcastle, inżynier Erling Riple zorganizował dział techniczny. Co do transakcji finansowych i rachunkowości, przejęła je firma czarterowo-księgowa *Layton Bennett & Co*. I tak w miesiąc po założeniu, *Nortraship* skupiała już około stu funkcjonariuszy, w większości Brytyjczyków⁸².

Wkrótce H. T. Lie otrzymał zapewnienie od dwóch dyrektorów Norweskiej Misji Morskiej, Ø. Lorentzena i I. Hysing Olsena, o jak najlepiej układającej się współpracy z Brytyjskim Ministerstwem Transportu Morskiego. Do dyspozycji Norwegów należał już większy fracht niż ten przewidziany w umowie z listopada 1939 r.⁸³

Nortraship, największy koncern floty handlowej na świecie w okresie drugiej wojny światowej⁸⁴ podlegał norweskemu Ministerstwu Transportu⁸⁵. Organizacja ta mogła zarządzać 241 tankowcami, 553 statkami przystosowanymi do transportu materiałów suchych i 12 jednostkami zdolnymi do przetwórstwa wielorybniczego, co razem wynosiło 806 statków. Były to jednostki, które uwzględniała umowa z 22 kwietnia. Do tego należy dodać następne 81 jednostek oraz 107 statków wielorybnych, które również objęło niniejsze rozporządzenie. Także cumujące w szwedzkich portach 30 statków czekało zarekwirowanie. W sumie miano zarekwirować 1024⁸⁶ statki o 4 045 617 BRT, ale *Nortraship* nigdy nie dysponowała tak wielkim frachtem⁸⁷.

Z samą organizacją związał się sztab, który w kwietniowych dniach znajdował się poza granicami kraju, lub który przybył z Norwegii⁸⁸. Na barkach każdego armatora czy też marynarza zatrudnionego w *Nortraship*, jak i na samej organizacji, spoczywała odpowiedzialność za *Storting* i norweskie społeczeństwo. Wszyscy wyznaczeni przez H. T. Lie oraz ci, którzy podążyli do Ameryki założyć nowe biura *Nortraship*, posiadali jak najlepsze kwalifikacje i doświadczenie w sprawach floty handlowej⁸⁹.

Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten

Pierwsze dwa tygodnie niemieckiej agresji na Norwegię upłynęły pod znakiem wszelkiej niepewności i wątpliwości. Delikatnie mówiąc, daleko było temu państwu do stabilności. Co gorsza, Brytyjczycy nie wiedzieli w jaki sposób dopomóc uciekającemu po terytorium

Norwegii królowi Haakonowi VII i jego rządowi. Istniało nadto niebezpieczeństwo, że norweskie władze zostaną wzięte przez najeźdźcę w niewolę, lub też nie będą skore do prowadzenia jakichkolwiek rozmów z Brytyjczykami⁹⁰. Jedyne pośród norweskich kół żeglugowych liczenie na brytyjską pomoc przybrało wówczas bardziej ogólny charakter⁹¹. Wszystko to musiało w jakiś sposób odbić się na norweskiej flocie handlowej, która w najgorszym przypadku mogła utracić swoją narodową flagę⁹².

Jednocześnie norweski rząd rozumiał, iż w zaistniałych okolicznościach niemożliwe jest, aby zarządzać norweskim tonażem, zwłaszcza, że skupieni w południowych połaciach kraju armatorzy nie byli natenczas zdolni do kierowania swymi statkami. Obawiano się również podporządkowania sobie tychże armatorów Niemcom, a także, z racji zamieszkania na okupowanych przez wroga terenach, potraktowania ich przez Brytyjczyków jako „formalnych wrogów”. Ostatnia nadmieniona tu kwestia nie dawała pełnego przekonania co do brytyjskich odszkodowań⁹³.

Istniało wiele powodów, dla których norweski rząd, a także sami Norwegowie odnosili się z niechęcią do propozycji zawieszenia brytyjskiej flagi na norweskich statkach. Wszelako władze Norwegii, a także eksperci z dziedziny żeglugi zgodnie uważali, iż konieczna jest szybka interwencja, która uchroni norweski fracht morski od jego utraty⁹⁴.

Jeszcze przed realizacją planu *Weserübung* H. T. Lie podtrzymywał myśl o zaangażowaniu możliwie jak największej części norweskiego frachtu morskiego w bezpośredniej krajowej służbie. W ten sposób wzmocnić miano dostawy węgla, zboża, a także innych niezbędnych towarów. Ze względu na powyższe, z wielką szkodą dla Niemiec na początku kwietnia 1940 r. na prowadzących do Norwegii farwaterach poruszało się w przybliżeniu trzy razy więcej statków niż zazwyczaj⁹⁵.

Jakiegokolwiek działania wobec norweskiego frachtu morskiego przedstawiały podczas pierwszych dni wojny w Norwegii niebagatelne znaczenie. I tak norweski premier poparł wysuniętą wkrótce przez Johana Ludwiga Mowinckela propozycję mianowania na dyrektora norweskiej floty handlowej Øivinda Lorentzena. Jak mówił J. Nygaardsvold, „[...] mógłby [on] współpracować z Norweskim Związkiem Armatorów”⁹⁶. Podkreślmy, że w początkowej fazie niemieckiej agresji na Norwegię znaczenie niniejszej kooperacji odgrywało kluczową rolę w relacjach pomiędzy rządem a niniejszym związkiem. W ten sposób miano przyjąć wspólne stanowisko wobec realizacji zawartej w listopadzie 1939 r. z brytyjskimi władzami umowy. Wszystko to stwarzało podstawy do dalszych oficjalnych negocjacji w kwestii polityki handlowej⁹⁷.

Dnia 14 kwietnia, podczas pobytu norweskiego rządu w miejscowości Otta, kontakt pomiędzy gabinetem J. Nygaardsvolda a brytyjskimi i francuskimi dyplomatami uległ znacznemu polepszeniu. Jak można było się tego spodziewać i tym razem alianci wysunęli żądania przejęcia pod swoją flagę morskiego frachtu Norwegów. Owe roszczenia odrzucono, a następnie zdecydowano zwołać posiedzenie

⁸¹ W opracowaniu *Innstilling fra Undersøkelseskommison av 1945*, t. 6, Oslo 1947 widnieje data 29 kwietnia 1940 r. Zob. Ibidem, s. 119.

⁸² E. Mossige, op. cit., s. 45–46; B. Vogt, op. cit., s. 23–24.

⁸³ H. T. Lie, *Med England...*, s. 47.

⁸⁴ Ø. Lorentzen, op. cit., s. 22.

⁸⁵ J. Nygaardsvold, *Beretning om den norske regjeringens virksomhet. Fra 9 april til 25 juni 1945*, Oslo 1947, s. 21, [w:] *Innstilling fra...*

⁸⁶ Nils Simonsen podaje, iż *Nortraship* dysponowała 1052 statkami. Zob. Ibidem, s. 1.

⁸⁷ B. Dannevig, *Skip og menn. Den norske handelsflåtes krigsinnsats 1939–1945*, Oslo 1968, s. 44–45.

⁸⁸ K. Petersen, *Skipsfinansiering medgang og motgang. Redernes skibskreditforening 1929–1979*, Oslo Kristiansand 1979, s. 86.

⁸⁹ H. T. Lie, *Med England...*, s. 51.

⁹⁰ J. Rustung Hegland, op. cit., s. 15.

⁹¹ *Norsk sjøfart*, s. 215.

⁹² J. Rustung Hegland, op. cit., t. 1, s. 15.

⁹³ K. Petersen, *The Saga...*, s. 120.

⁹⁴ K. Petersen, *The Saga...*, s. 120.

⁹⁵ J. O. Egeland, op. cit., s. 92.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ Ibidem, s. 92–94.

rządu i naradzić się w sprawie projektu zarekwirowania przez norweskie władze rodzimej floty handlowej⁹⁸.

Wieczorem 15 kwietnia, również w Otta, w celu omówienia przyszłości norweskiej floty handlowej, a w szczególności jej tankowców, H. Koht spotkał się ze znawcami problematyki morskiego frachtu, tj. zatrudnionym w Nordyckim Towarzystwie Armatorów (*Nordisk Skibsrederiforening*) prawnikiem Peterem Simonsenem, oraz z pracującym dla spółki armatorskiej *Leif Høegh & Co. A/S Oslo*, O. Gogstadem. Wkrótce P. Simonsen wysłał do Londynu podpisany przez H. Kohta telegram (był on pierwszym tego typu dokumentem informującym przebywających w Londynie Norwegów, iż ich rząd nadal spełnia swoje powinności⁹⁹), który przedstawiał podział administracyjny norweskiego frachtu morskiego oraz ilustrował ogromne problemy w komunikacji, jakich po dniu 9 kwietnia stale doznawał norweski rząd¹⁰⁰. (Jedynie skierowane do norweskich załóg instrukcje nadchodziły wówczas z Londynu, bądź z Waszyngtonu¹⁰¹). Należy dodać, że nie wyjaśniono w nim dokładnie jaką instytucję powinni założyć E. A. Colban i I. Hysing Olsen. Poza tym telegram odsonił wadliwą ekspertyzę norweskich władz o morskiej polityce, dzięki czemu P. Simonsen i O. Gogstad zdecydowali się służyć swemu rządowi¹⁰².

Podobnie jak norweski minister spraw zewnętrznych, zarówno O. Gogstad oraz P. Simonsen posiadali interesy dotyczące tankowców, które wiązały się jednocześnie z pozostałą częścią floty handlowej, a także z ich krajem. Wszelako różnica pomiędzy nimi a H. Kohtem polegała na tym, że posiadali oni o wiele lepsze rozeznanie w sytuacji w jakiej znalazł się norweski tonaż. Wysłany przez nich projekt bazował na popartej wieloletnim doświadczeniem intuicji. Nie dziwi więc fakt, że otrzymali oni prawo zorganizowania kierownictwa norweskiej floty handlowej. Jak się później okazało, administracja norweskiego frachtu morskiego już latem 1940 r. została podzielona pomiędzy Londyn oraz Nowy Jork. Natomiast całe owo przedsięwzięcie było na tyle funkcjonalne i praktyczne, że posłużyło Holendrom za wzór do organizacji własnej floty handlowej¹⁰³.

W dniu 16 kwietnia ani E. A. Colban i I. Hysing Olsen, ani Brytyjczycy nie byli skłonni do porzucenia planów centralizacji władz norweskich w Londynie¹⁰⁴. Zgodnie z powyższą linią szły również główne norweskie zagraniczne placówki, które pełniły wówczas funkcje najważniejszych pośredników. Przez krótki czas odgrywały one główną rolę w kreowaniu norweskiej polityki żeglugowej pomiędzy rządem brytyjskim a gabinetem J. Nygaardsvolda. Natomiast w dniach 16–18 kwietnia 1940 r., usadowiwszy się pewnie w Sztokholmie, tamtejsze przedstawicielstwo norweskich władz dokonało ogromnego wysiłku by bezpośrednio skontaktować się ze swoim rządem. Plany, jakie zdecydowano się wówczas przedstawić dotyczyły przekonania rady państwowej, że pomysł centralizacji stanowi jedyną słuszną drogę, która rozwiąże administracyjne problemy norweskiego frachtu morskiego. Trudności z podtrzymaniem regularnego połączenia na linii Sztokholm – norweski rząd zmusiły tychże dyplomatów do podjęcia działań na własną rękę i odpowiedzialność (dodajmy, iż niniejszej placówce przewodził Johan Herman Wollebæk. W kolejnych dniach po 9 kwietnia owo przedstawicielstwo wzmocniło się o przybyłych

z Norwegii Jensa Bulla, Christophera Smitha, C. J. Hambro, J. L. Mowinckela, a także część norweskich armatorów)¹⁰⁵.

Począwszy od 12 kwietnia norweska placówka w stolicy Szwecji otrzymywała od E. A. Colbana liczne telegramy. Najważniejszy z nich, ten z dnia 17 kwietnia, mocno krytykował pomysł podziału zarządzania flotą handlową pomiędzy Londyn i Nowy Jork, czyli tak jak zaznaczał to asygnowany przez norweskiego ministra spraw zagranicznych telegram¹⁰⁶.

Nie czas i miejsce tu na wyczerpujące przedstawienie założeń niniejszego dokumentu, toteż ograniczmy się do jego głównych postulatów¹⁰⁷.

Tak więc w niniejszym dokumencie podkreślono konieczność ustanowienia w Londynie biura kontrolującego norweski fracht morski. Pomoc finansowa dla statków, o której rozmawiali już E. A. Colban i I. Hysing Olsen, miały być zagwarantowane ze strony Albionu, ale wyłącznie w przypadku gdy ich kontrola zostanie skupiona w stolicy Anglii. Z tychże względów zaznaczono, że podzielenie administrowania norweskim frachtem morskim pomiędzy Londyn i Nowy Jork nie jest dobrym pomysłem, gdyż wprowadzi to tylko chaos. Zasugerowano także, by pewne prawa w zarządzaniu norweską flotą handlową otrzymał E. A. Colban¹⁰⁸.

Z uwagi na presję wywieraną przez Brytyjczyków wobec norweskich delegatów przebywających w szwedzkiej stolicy, wysłanemu do Sztokholmu szefowi Ministerstwa Gospodarki Wojennej, C. J. Hambro, zlecono niezwłoczne rozwiązanie problemu morskiego frachtu Norwegów. W dniu 18 kwietnia, a więc dzień po swoim przyjeździe, C. J. Hambro otrzymał list od brytyjskiego delegata w Sztokholmie, który dokładnie określał „[...] punkt widzenia J.K.M. [...], jaki powinien być zrealizowany wobec norweskiej floty handlowej”¹⁰⁹. Dopiero wówczas zrozumiano, że koniecznością jest jak najszybsze wydanie odpowiedniego dokumentu precyzującego zarządzanie norweskim frachtem morskim. W całym tym pośpiechu na odpowiedzialnych za niniejsze przedsięwzięcie, o czym powinien zdecydować nie kto inny jak norweski rząd, wybrano ludzi niedoświadczonego biegłych i powierzchownie obeznanych z zagadnieniem norweskiej floty handlowej. I tak pośród negocjatorów znalazł się wspomniany już C. Smith, a także profesorzy Frede Castberg i Wilhelm Keilhau. W rozmowach uczestniczył również J. L. Mowinckel oraz armatorzy Sigvald Bergesen i Erling H. Samuelsen¹¹⁰.

Powyższy komitet nie pracował swobodnie, bez żadnych nacisków. Brytyjczycy bowiem wiele razy przysyłali kolejne *aide-memoire*, w których do znużenia dawali jasno do zrozumienia, iż podzielenie kontroli floty handlowej pomiędzy Londyn a Nowy Jork jest przez nich nie do zaakceptowania. Albion powoływał się tu także na możliwość doprowadzenia do chaosu. W zamian tego żądał także, aby norweski rząd udzielił E. A. Colbanowi potrzebnego mu pełnomocnictwa do kontrolowania norweskiej floty handlowej. Konkluzja w przesłanym przez nich dokumencie była krótka i zwięzła. „Dlatego ważne są dwie kwestie – mówiło *aide-memoire* – (1) przyznanie przez zjednoczone władze kontroli dla Colbana, lub (2) przyznanie Colbanowi prawa zarekwirowania floty”¹¹¹.

⁹⁸ A. Thowsen, *Den norske...*, s. 366; Tenże, *Fra nøytral...*, s. 42.

⁹⁹ E. Mossige, op. cit., s. 23.

¹⁰⁰ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 131; T. L. Nilsen, A. Thowsen, *Handelsflåten i...*, s. 54; E. Mossige, op. cit., s. 22; J. O. Egeland, op. cit., s. 95.

¹⁰¹ J. Sverdrup, op. cit., s. 45.

¹⁰² A. Thowsen, op. cit., s. 95.

¹⁰³ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 131–132; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 53.

¹⁰⁴ E. Mossige, op. cit., s. 25; A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 132; J. Sverdrup, op. cit., s. 45.

¹⁰⁵ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 132–133; E. Mossige, op. cit., s. 23.

¹⁰⁶ E. Mossige, op. cit., 27.

¹⁰⁷ Cały tekst niniejszego dokumentu znajduje się w pozycji E. Mossige, op. cit., s. 28–29.

¹⁰⁸ Ibidem, s. 28–29.

¹⁰⁹ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 133–134; J. O. Egeland, op. cit., s. 99.

¹¹⁰ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 134.

¹¹¹ Ibidem, s. 135.

W rezultacie podjętych w szwedzkiej stolicy norwesko-brytyjskich rozmów, norwescy dyplomaci zalecili swojemu rządowi podjęcie koniecznych decyzji umożliwiających zrealizowanie pierwszego z nadmienionych w brytyjskim *aide-memoire* punktów¹¹².

Tegoż samego dnia, 18 kwietnia 1940 r., wyznaczona w Sztokholmie komisja przybliżyła nieco założenia projektu przyszłego rozporządzenia tymczasowego. A oto co mówiła owa propozycja: „Kontrolę i prawo zarządzania nad całą norweską flotą handlową przejęte przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych przekazuje się dyplomacie w Londynie jako pełnomocnictwo do spełniania tejże kontroli i do zarządzania wszystkimi norweskimi statkami według bieżących i wygasających kontraktów”¹¹³.

Nadto obradująca w Sztokholmie komisja uważała, że to właśnie rząd powinien zarekwirować krajową flotę handlową. Jej zdanie podzielał m. in. przebywający w Waszyngtonie brytyjski dyplomata, który 13 kwietnia 1940 r. po skonsultowaniu się z Amerykanami przedstawił w tej sprawie swoje stanowisko¹¹⁴. Przyczyn w takim obrocie spraw należy doszukiwać się w obawie zarekwirowania przez Trzecią Rzeszę cumujących w neutralnych portach norweskich statków¹¹⁵.

Projekt sztokholmskiego komitetu, który został przygotowany pod naciskiem Brytyjczyków, E. A. Colbana oraz I. Hysing Olsena, przesłano 18 kwietnia do ministra spraw zagranicznych H. Kohta¹¹⁶. Sekretarz w ministerstwie spraw zagranicznych, Johan Georg Ræder, udał się następnie z kopią niniejszego dokumentu do Londynu¹¹⁷.

Sprawę zarekwirowania norweskiej floty handlowej podniesiono także w dniu 19 kwietnia na spotkaniu w norweskiej miejscowości Sandbu w Vågå. Tegoż samego dnia¹¹⁸ brytyjski dyplomata i jego francuski kolega podali do wiadomości H. Kohtowi, że ich rządy życzą sobie wziąć w posiadanie całość norweskiej floty handlowej. Oczywiście H. Koht utrzymywał, iż takie rozwiązanie problemu norweskiego frachtu nie wchodzi w rachubę, a sprawiedliwszym posunięciem byłoby to, aby właśnie jego rząd przejął we władanie całość norweskiego frachtu morskiego. Należy dodać, że norweski minister spraw zagranicznych kontaktował się także z członkami swojego rządu. Na przykład rozmawiał telefonicznie z ministrem transportu i żeglugi H. T. Lie, który wówczas przebywał w Stuguflåten. Owe rozmowy szybko zrodziły owoce w postaci wydania rezolucji, mocą której rząd brał w posiadanie wszystkie statki norweskie powyżej 500 BRT¹¹⁹.

Następnego dnia, 20 kwietnia, we wspomnianej już miejscowości Stuguflåten, H. T. Lie wyznaczył komisję, której powierzył zadanie przygotowania tymczasowego rozporządzenia rekrutującego flotę handlową. W jej skład wchodził doktor prawa Arnold Ræsted, dziennikarz oraz ekonomista Ole Colbjørnsen, adwokat C. A. Stang, a także W. Keihlaur¹²⁰, który notabene miał tylko dwa dni, by przybyć ze Sztokholmu do Stuguflåten. Nazajutrz do komitetu dołączyli członkowie rządu, pośród których znalazł się również H. Koht. Natomiast wieczorem, również tego samego dnia, przybył król Haakon VII

i królewski regent Lesja¹²¹. W ten sposób 22 kwietnia mogła zebrać się pełna komisja¹²².

Wydany wówczas czteropunktowy dokument, który w historiografii przyjęło nazywać się jako *Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten* lub *Tymczasowe rozporządzenie o Norweskim frachcie podczas wojny*, jak chce tego John Oskar Egeland¹²³, w rzeczywistości został sporządzony 20 kwietnia 1940 r., natomiast w dwa dni później został zatwierdzony i nieco zmieniony przez obradującą radę państwa¹²⁴.

Według tegoż dokumentu wszystkie statki norweskie przekraczające 500 BRT zostały zarekwirowane¹²⁵, by mogły wesprzeć działania wojenne oraz norweskie, brytyjskie i francuskie władze¹²⁶. Ponadto zgodnie z uprzednio zawartymi kontraktami, rząd Norwegii przyłączył się do zobowiązań armatorów i ich prawnych kredytobiorców. Dla wprowadzenia niniejszego zarządzenia w życie norweskie Ministerstwo Transportu zapowiedziało ustanowienie w angielskiej stolicy specjalnego biura, które prowadzić miał dyrektor norweskiej floty handlowej¹²⁷.

Należy wyraźnie zaznaczyć, iż rozporządzenie to nie stanowiło o upaństwowieniu norweskiego frachtu morskiego, lecz zostało sporządzone po uprzednich konsultacjach z norweskimi armatorami, w dodatku na ich wyraźne życzenie¹²⁸. Nadto wydarzenia, jakie zaszły w dniach 20–22 kwietnia 1940 r. ostatecznie wprowadziły norweski tonaż do alianckiej służby¹²⁹.

Do powyższego dokumentu dołączono także nieco dłuższe, niż *Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten*, „wyjaśnienie”. I tak dowiadujemy się z niego, że w dniu 9 kwietnia 1940 r. w miejscowości Elverum na czas trwającej się wojny rząd norweski przyznał sobie „władzę absolutną” w podejmowaniu wszelkich decyzji. Podkreślono również ogromne znaczenie floty handlowej dla zabezpieczenia dostaw i wsparcia działań wojennych Norwegii, wobec czego rząd winien zarządzać całym norweskim tonażem, jaki wówczas kursował na morzach. Co się tyczy rządów brytyjskiego i francuskiego, podkreślono, iż żądały one, by tonaż którego nie potrzebuje Norwegia został oddany do ich dyspozycji. Morski fracht, jaki mógłby się im przydać, stanowiły zarówno statki handlowe, pasażerskie, łodzie wielorybnicze, jak i statki wielorybnicze, a w szczególności te zdolne do przetwórstwa wielorybniczego. W przypadku gdyby statek został zarekwirowany, rząd przejąłby automatycznie „jego” zobowiązania. Aby przyspieszyć wprowadzanie tych zasad zdecydowano, że powstanie odrębny dyktoriał floty handlowej z siedzibą w Londynie. Ustalono poza tym, że warunki rekrutowania statków wprowadza konsulat lub państwowe władze. Ministerstwo Spraw Zagranicznych miało wydać najbliższe instrukcje dla władz bądź konsulatów¹³⁰.

Armatorom i innym działaczom, których obowiązywało morskie prawo, przysługiwały na mocy owego „wyjaśnienia” pewne prawa do transportu, które jednocześnie nie naruszały warunków ustalonych przez

¹¹² Ibidem.

¹¹³ Ibidem.

¹¹⁴ Ibidem; A. Thowsen, *Fra nøytral...*, s. 43.

¹¹⁵ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 136.

¹¹⁶ Ibidem; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 55.

¹¹⁷ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 136; Tenże, *Fra nøytral...*, s. 43.

¹¹⁸ Jacob Sverdrup podaje datę 18 kwietnia 1940 r. Zob. J. Sverdrup, op. cit., s. 45.

¹¹⁹ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 136; E. Mossige, op. cit., s. 32.

¹²⁰ H. T. Lie, *Leve...*, s. 186.

¹²¹ Lesja jest to małe norweskie miasto w okręgu Oppland. Przyp. autora.

¹²² E. Mossige, op. cit., s. 34; A. Thowsen, *Nortraship. Profit og...*, s. 139.

¹²³ J. O. Egeland, *Gjennom brott og...*, s. 100.

¹²⁴ E. Mossige, op. cit., s. 32.

¹²⁵ J. Sverdrup, op. cit., s. 45.

¹²⁶ E. A. Steen, op. cit., s. 114.

¹²⁷ *Innstilling fra...*, s. 89.

¹²⁸ E. Bull, *Klassekamp og felleskap 1920–1945*, [w:] *Norges historie*, t. 13, pod red. K. Myklanda, Oslo 1979, s. 432–433.

¹²⁹ E. Virkesdal, op. cit., s. 3.

¹³⁰ E. Mossige, op. cit., s. 35.

norweski rząd stawek. Rządom francuskiemu i brytyjskiemu również przysługiwało takie prawo, jednakże wprawdzie musiały one zawrzeć odpowiednią umowę z norweskimi władzami. Wpłaty dla armatorów miały być uiszczane na wolnych obszarach raz na miesiąc, bądź naliczane za ilość odbytych rejsów. Natomiast armatorom z okupowanych obszarów gwarantowano wszystkie przysługujące im wypłaty uiszczane w ciągu trzech miesięcy po tym jak obszary te zostałyby wyzwolone. Rząd norweski zobowiązał się ponadto gromadzić statki dla armatorów z zajętych przez Niemcy terytoriów, a także wziąć je w depozyt na ich nazwiska w Norweskim Banku (*Norges Bank*). Ubezpieczenia dla armatorów na wolnych obszarach miało wypłacić tak szybko jak zostałyby one wypłacone armatorom ze stref okupowanych. Wkrótce norweskie Ministerstwo Transportu zobowiązało się wydać tymczasowe rozporządzenie zawierające powyższe postulaty¹³¹.

Po pewnym czasie w Stuguflåten zjawił się utrzymujący stały kontakt z H. T. Lie Øivind Lorentzen. Wyznaczono go na przyszłego dyrektora nowego biura w Londynie. Wszak istniała tu alternatywa zastąpienia Ø. Lorentzena przez I. Hysing Olsena, ale powątpiewano czy zechce on pełnić powierzoną mu funkcję¹³².

Wkrótce Ø. Lorentzen udał się na brytyjskim okręcie wojennym z Åndalsnes do Londynu. Nadto wyposażono go w odpowiednie dokumenty, tj. *Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten*, pozwolenie na zawarcie umów z rządami brytyjskim oraz francuskim, dotyczących czarteru norweskiego frachtu morskiego i zgodnych co do sporządzonego tymczasowego rozporządzenia, a ponadto w upoważnienie do zerwania wszystkich kontraktów oraz do podjęcia dalszych kroków ułatwiających założenie nowego biura żeglugowego¹³³.

*

„Front zewnętrzny” Norwegii, w którego skład wchodził król, rząd, siły zbrojne oraz flota handlowa¹³⁴, mógł egzystować właśnie dzięki pierwszemu rozporządzeniu o zarekwirowaniu norweskiej floty handlowej, a także działaniom, które doprowadziły do powstania organizacji *Nortraship*. Stworzono tak szybko, jak było to możliwe, fakty dokonane, które odbierały zainteresowanym stronom możli-

wość prawnego zagarnięcia norweskiego frachtu. Z całego pośpiechu wynikała niedokładność kwietniowego dokumentu, ale zasadniczy cel stanowiło tu przejęcie przez państwo tejże floty, która w przyszłości miała pokryć wydatki emigracyjnego rządu Norwegii.

Daty 22 i 26 kwietnia 1940 r. tegoż roku, kiedy to wydano rozporządzenie oraz założono Norweską Misję Morską tylko potwierdzają wagę niniejszego problemu. Droga tą osiągnięto jeszcze jeden sukces – zagwarantowano norweskiej flocie handlowej jej narodową flagę. Fakt to doniosły, czarterowane mocą późniejszych porozumień (marcowego i październikowego) statki w pełni bowiem podlegały zarządowi Brytyjczyków, toteż o ich niezależności, acz nie pełnej, mówiła jedynie owa bandera.

Kwietniowy dokument, mimo iż później poprawiony, zasługuje na większą uwagę. Zmiany jakie przyniósł oznaczały bowiem zerwanie z polityką neutralności Norwegii, która w dniu niemieckiej agresji zawiodła na całej linii. Poza tym pokazał, że w dominującym wówczas w norweskiej polityce Ministerstwie Spraw Zagranicznych wielką, jeśli nie największą rolę, odgrywała flota handlowa (zresztą nie był przypadkiem fakt, iż dwa ośrodki norweskich władz, tj. w Londynie i w Norwegii podjęły działania wobec rodzimej floty, w dodatku wspierane uwagami norweskiej placówki w Sztokholmie). W alianckiej służbie miała więc być wykorzystywana ona jako karta przetargowa, dostarczała także najpotrzebniejszych materiałów dla okupowanego kraju.

Bezsprzecznie opisane wyżej wydarzenia umożliwiły Norwegom rozporządzanie podczas drugiej wojny światowej własnym frachtem morskim. Jest to doniosły, choć powszechnie niedoceniany i w niewielkim stopniu znany fakt, dzięki któremu norweska flota handlowa mogła zapisać się złotymi głościami w drugiej wojnie światowej. Mówiąc o niniejszym wkładzie norweskiego frachtu morskiego w alianckie zwycięstwo można przytoczyć słowa szefa Admiralicji Stanów Zjednoczonych, admirała Emory S. Landa, który w grudniu 1941 r. stwierdził:

„Wydaje mi się, że w jakiejś publikacji angielskiej stwierdzono, że norweska flota handlowa była warta dla sprawy alianckiej tyle, co milion żołnierzy. Pragnę podkreślić, że to żadna przesada. Jesteście wariaci więcej niż milion żołnierzy!”¹³⁵

SUMMARY

On the eve of Second World War, Norway's merchant marine was the fourth largest fleet in the world. However, the operation of those ships might have led, and finally it did, to the charges of violation of neutrality, levelled at Norway by Berlin. On the day of German invasion of this country, as many as four different bodies were trying to seize the Norwegian merchant fleet for themselves. Those were: the government of Norway, the government of the United Kingdom, a group of Norwegian diplomats serving outside their country and the authorities of the Third Reich.

On the Norwegian side, serious efforts to save the national fleet were made by the Norwegian ambassador to Great Britain, Erik Andreas Colban. His objective was to safeguard the national ensign for the whole merchant fleet of the country and to secure its operation under Norwegian control. Quite soon, in close cooperation with shipowner Ingolf Hysing Olsen and the British shipping authorities, he presented a plan for marine insurance of the fleet and accepted a position of a plenipotentiary of the Norwegian government.

Both E.A. Colban and I. Hysing Olsen realized that a special headquarters was needed from which it would be possible to

administer the Norwegian marine. Offices were rented in the City of London and on 26th April, the Nortraship (Norwegian Shipping and Trade Mission) was established. It was the largest shipping company during the Second World War.

The government in Norway was well aware of a need to determine the legal status of the fleet. Although its functioning was severely hampered (it was constantly on the move, fleeing the advancing German forces) and despite the French and British pressure to take control of the marine, the representatives of the Norwegian government managed to issue a Provisional Decree-Law of Stuguflåten as early as on 20th April, 1940.

The decree requisitioned for the Norwegian government all the ships above 500 gross tons, announced the establishment in London of a special office to administer the fleet and appointed shipowner Rindvold Lorenzen as the director general of the Norwegian merchant marine. The appointee hurriedly travelled to London together with his staff. It turned out later that the Nortraship became operational literally within hours of arrival of the new management in London.

¹³¹ Ibidem, s. 35–36.

¹³² Ibidem, s. 36.

¹³³ J. Rustung Hegland, op. cit., s. 15.

¹³⁴ O. K. Grimnes, *Norge og Norden under den andre verdenskrig*, [w:] *Norwegia-Polska. Przeszłość i teraźniejszość*, pod red. E. Denkiewicz-Szczepaniak, O. K. Grimnesa, Toruń 2006, s. 91.

¹³⁵ P. Hansson, *Co dziesiąty musiał umrzeć. O konwojach morskich podczas drugiej wojny światowej*, Gdańsk 1979, s. 8.

PIERWSI KAPITANOWIE MAŁYCH PORTÓW POLSKIEGO WYBRZEŻA PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

Artykuł powstał w wyniku badań autora nad dziejami administracji morskiej i jej kadr po drugiej wojnie światowej, stanowiąc swego rodzaju kontynuację cyklu o kapitanach portów polskich, którzy na łodzi wykonują równie odpowiedzialną pracę, co dowodzący jednostkami pływającymi na morzach i oceanach. Poprzednio zaprezentowano sylwetki kapitanów dużych portów wschodniego Pomorza Rzeczypospolitej: Gdyni i Gdańska w sześćdziesięcioleciu (1945–2005)¹. Poniżej zostaną scharakteryzowane postacie pierwszych kapitanów małych portów od Elbląga do Kołobrzegu w pionierskim okresie tworzenia polskiej gospodarki morskiej na starym i nowo pozyskanym wybrzeżu.

Zgodnie z przyjętą wcześniej konwencją, publikacja składa się z trzech, z pozoru autonomicznych, części. Pierwsza odnosi się do określenia roli oraz prawnego-organizacyjnego usytuowania administracji morskiej w małych ośrodkach portowych, i wprowadza do następnej, która przedstawia początki działalności władz morskich na tym terenie. Kończą całość noty biograficzne pierwszych kapitanów, z poprzedzającą ich ogólną i statystyczną charakterystyką.

Biogramy, które tradycyjnie ujęto w sposób faktograficzny, zostały ułożone w kolejności usytuowania małych portów, idąc od wschodniej do zachodniej części polskiego wybrzeża. Pierwszą będzie więc nota biograficzna kapitana portu w Elblągu, po niej zaś kapitanów w: Pucku, Helu, Władysławowie, Łebie, Uście i Darłowie, ostatnią – w Kołobrzegu, w którym utworzono najdalej wysuniętą na zachód placówkę administracji morskiej. Zaprezentowano pełne życiorysy kapitanów, nie sposób było bowiem zilustrować jedynie okresu administrowania portem, niekiedy bardzo krótkim czy wręcz epizodycznym w długiej drodze zawodowej. Co zrozumiałe: w takich przypadkach służba portowa w zestawieniu z bogactwem ogólnych losów, niemal „ginie” w przekazie biograficznym. Ponieważ literatura przedmiotu tylko w niewielkim stopniu zajmowała się kapitanami małych portów, przeto przygotowanie ich biogramów wymagało najczęściej odwołania się do źródeł archiwalnych.

Uzyskując w 1945 r. szerokie wybrzeże, na którym znajdowały się trzy duże porty i kilkanaście mniejszych, Zalew Wiślany i Zalew Szczeciński z wieloma przystaniami rybackimi, Rzeczpospolita musiała rozbudować morskie struktury administracyjne. Ukształtowany po zakończeniu drugiej wojny światowej system administracji morskiej był – wzorem międzywojnia – trójinstancyjny, przy czym III. instancję tworzyły władze resortowe, natomiast pozostałe dwie funkcjonowały w terenie. II. instancję, bezpośrednio podległą Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Przemysłu, a następnie Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, stanowił Główny Urząd Morski, terytorialnie obejmujący pobrażę od Braniewa po Szczecin. Instancją odeń niższą i zależną, a więc I., były kapitanaty powoływane w najważniejszych portach.

Polskie ustawodawstwo nie rozróżniało w odniesieniu do wielkości portów zakresu działania kapitanatów. Z prawnego punktu widzenia bez względu więc na to, czy powstawały one w małych czy dużych portach, ich rzeczowe kompetencje obejmowały:

1. Wykonywanie funkcji policji portowej i żeglugowej, w szczególności:

- a. Czuwanie nad bezpieczeństwem statków, załóg, pasażerów i ładunków podczas postoju, wyładowania i załadowania towarów oraz ruchu statków w obrębie portu i jego redy;
 - b. Regulowanie ruchu i postoju statków w obrębie portu i jego redy;
 - c. Kontrolowanie dokumentów okrętowych i prowadzenie rejestrów statków, wchodzących i wychodzących z portu;
 - d. Czuwanie nad bezpieczeństwem ogniowym w obrębie portu i jego redy;
 - e. Współdziałanie w porcie i na redzie z innymi organami bezpieczeństwa publicznego.
2. Pilotaż portowy;
 3. Zarząd pławami i innymi znakami nawigacyjnymi w obrębie portu i redy;
 4. Współdziałanie z władzami celnymi, emigracyjnymi i kolejowymi².

Rzecz zrozumiała jednak, iż faktyczna działalność kapitanatu dużego portu handlowego a kapitanatu małego portu rybackiego, w którym nie występował międzynarodowy obrót towarowy i wszelkie konsekwencje związane z jego obsługą, różniła się zasadniczo.

Strukturę wewnętrzną kapitanatów różnicowała wielkość i znaczenie podległych im portów, które według ówczesnej nomenklatury, niekiedy kwestionowanej co do poprawności i zasadności, dzieliły się na trzy klasy. Podział ten nie miał prawnego uregulowania, lecz wynikał z dosyć dowolnych ustaleń. Do I. klasy zgodnie zaliczano duże porty handlowe: Gdańsk, Gdynię i Szczecin. Jednomyslność w ocenie kończyła się w przypadku dwóch pozostałych grup, ponieważ te same porty nierzadko znajdowały się w różnych klasach. Nie wdając się w rozważania o powodach tego stanu rzeczy, przyjmijmy najczęściej występującą klasyfikację. Portami II. klasy były: Elbląg, Hel, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, natomiast pozostałe małe porty, takie jak: Krynica Morska, Tolkmicko, Paślęk, Frombork, Puck, Dziwnów, Kamień, Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica i Wolin mieściły się w III. klasie³. W portach I. i II. klasy tworzone kapitanaty, natomiast dla portów III. klasy przewidziano bosmanaty. Specyficzna była tu rola Świnoujścia, uważanego za awanport Szczecina, z zależną odeń organizacją.

W przypadku, gdy port tracił na znaczeniu gospodarczym, i do jego administrowania wystarczyła mniejsza jednostka niż kapitanat, władze morskie decydowały się na obniżenie rangi posadowionego tam organu. Taka sytuacja zaistniała w Pucku, który odgrywał niewielką rolę, praktycznie tylko lokalnego i ograniczonego w eksploatacji portu rybackiego. Stąd też odejście stamtąd z początkiem kwietnia 1947 r. dotychczasowego kapitana Franciszka Kopca do Gdyni, praktycznie oznaczało likwidację kapitanatu i pozostawienie w jego miejscu bosmanatu.

Wewnętrzna struktura kapitanatów małych portów nie była oparta na ustalonym schemacie organizacyjnym, choć pewne wzorce istniały choćby na przykładzie portów helskiego i władysławowskiego sprzed wojny. W tej mierze poczyniono wprawdzie wstępne założenia w marcu 1945 r., kiedy przed objęciem wybrzeża powstawały w Bydgoszczy schematy przyszłych władz morskich, ale były

¹ R. Techman, *Kapitanowie portu gdyńskiego (1945–2005)*, „Nautologia”, 2006, nr 143, s. 86–104; idem, *Kapitanowie portu gdańskiego (1945–2005)*, „Nautologia”, 2008, nr 145, s. 24–49.

² Dz. U. R. P., 1928, nr 38, poz. 366; R. Maciejewska, *Kapitanat portu w systemie administracji morskiej*, Prace Morskiego Instytutu Technicznego, nr 347.799, Gdańsk 1951, s. 39 i n.

one tylko ogólnej natury. Przewidywano bowiem wtedy, iż obsada personalna małych portów składać się będzie z kapitana portu, pełniącego czynności organu administracji morskiej oraz instruktora rybołówstwa morskiego, podległego odrębnym władzom rybackim. W tych natomiast portach, w których byłby większy obrót towarowy, miały dodatkowo powstać agendy handlowe podporządkowane odpowiednim komórkom Głównego Urzędu Morskiego⁴.

Życie korygowało te założenia, gdyż przejście małych portów, zaprowadzenie w nich ładu i porządku, a następnie prowadzenie normalnej działalności wymagało bardziej rozbudowanych struktur, które najczęściej powstawały „według uznania i dyspozycji kapitana”⁵. W końcu 1945 r. obsada portu w Uście składała się z: kapitana, sekretarza, bosmana, magazyniera i pięciosobowego posterunku straży portowej; portu w Darłowie z: kapitana, bosmana i siedmiu strażników; natomiast w Kołobrzegu z: kapitana, bosmana, sekretarza, woźnej i trzysobowej straży portowej⁶. W portach Wybrzeża Środkowego doraźnie zatrudniano do pomocy także miejscową ludność niemiecką w charakterze siły fizycznej – w Uście na przykład od kilku do kilkunastu osób, w zależności od rodzaju wykonywanych robót. Sytuacja tych portów była jednak specyficzna, ponieważ polscy kapitanowie nie byli w pierwszym okresie pełnymi ich gospodarzami wobec stacjonowania oddziałów radzieckich. Podobnie zresztą było w Łebie i Elblągu – w tym ostatnim porcie prócz kapitana, byli w końcu 1945 r. również: jego zastępca, sekretarz, rejestrator, bosmani i strażnicy portowi. Generalnie, obsada personalna kapitanatów w małych portach nie była liczna, najczęściej tylko kilkusobowa; w przypadku niektórych z nich, w których w późniejszym okresie podjęto obrót towarowy (Ustka, Darłowo, Kołobrzeg), została rozbudowana o agendy do spraw eksploatacyjnych.

Kapitanowie portów, zarówno tych dużych, jak i małych, byli w pionierskim okresie mianowani przez dyrektora Głównego Urzędu Morskiego, który osobę kandydata uzgadniał z władzami przełożonymi. Kierował się on przy wyborze własną oceną doświadczenia portowo-morskiego ubiegającego się o to stanowisko, korzystając często z braku cywilnych kadr morskich przy obsadzaniu placówek terenowych ze zdemobilizowanych oficerów i podoficerów Marynarki Wojennej. Trzeba dodać, iż ani w międzywojniu, ani w pierwszych latach powojennych nie znalazła prawnego uregulowania sprawa kwalifikacji kapitanów portów (handlowych i rybackich), co ostatecznie rozstrzygnęły dopiero przepisy z 1959 r.⁷

Na terenie małych portów występowały właściwie trzy różne komórki administracji morskiej (Głównego Urzędu Morskiego), faktycznie od siebie niezależne, co niosło za sobą określone konsekwencje. Były to: kapitanaty podlegające Inspektoratowi Portów, działy techniczno-budowlane Wydziału Administracji Wybrzeża, do których należało wydobywanie wraków, remont i konserwacja magazynów i nabrzeży oraz jednostek pływających, a także placówki Służby Hydrograficznej: obsługa latarni i światła portowych. Niekiedy

w przypadku braku obsady kadrowej dochodziło do personalnej fuzji stanowisk, na przykład kapitana i kierownika działu techniczno-budowlanego (Elbląg) czy kierownika Stacji Nautycznej i kapitana portu (Łeba). Dostrzegano jednak, iż istnienie „kilku gospodarzy na tak małym terenie nie przyczynia się do usprawnienia pracy, a w wielu wypadkach współpraca uzależniona jest od indywidualnych poglądów i osobistych zalet charakteru poszczególnych kierowników”⁸. Tarcia kompetencyjne lub różnice zdań, przy konieczności bezwzględnej i lojalnej współpracy, powodowały wielodniową zwłokę w wykonywaniu powierzonych czynności, i najczęściej dopiero władza zwierzchnia w Gdańsku rozstrzygała sporne kwestie.

W pionierskim okresie pracy na wybrzeżu zdarzały się wypadki, iż w niektórych portach terenową administrację morską reprezentowali, do czasu przybycia kapitana, przedstawiciele władz bądź instytucji rybackich (Łeba, Darłowo). Również na odwrót – kapitanowie portów (Kołobrzeg) prowadzili sprawy rybołówstwa morskiego do momentu osadzenia kontrolera lub inspektora rybackiego.

Porządek administracyjny w małych portach regulowały przepisy z lat trzydziestych XX wieku, które zostały przeniesione na grunt powojenny rozporządzeniem dyrektora Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku z 7 sierpnia 1946 r. Obowiązujące więc do wojny przepisy policyjno-portowe dla Władysławowa, Helu, Jastarni i Pucka⁹, znalazły zastosowanie również w innych portach Wybrzeża Gdańskiego: Tolkmicku, Elblągu i Łebie¹⁰ oraz w portach Pomorza Zachodniego: Uście, Darłowie, Kołobrzegu, Kamieniu Pomorskim, Świnoujściu i Nowym Warpnie¹¹. Wprawdzie GUM nie wymienił z nazwy wszystkich portów, które mogły podlegać tym przepisom (np. Trzebieży, pozostającej wtedy jeszcze w rękach radzieckich, Mrzeżyna, Stepnicy, Dziwnowa czy Fromborka), niemniej – jak wolno przypuszczać – obowiązywały one także i w nich. Poza postanowieniami ogólnymi, które mówiły o władzach portowych, wykonywaniu ich zarządzeń i odpowiedzialności za wykroczenia, odpowiednie fragmenty tych przepisów odnosiły się do: zachowania się statków na redzie, ich porządku podczas ruchu, czyli wpływania, poruszania się w akwenach portowych i wypływania, a także w trakcie postoju w porcie, sygnałach, przeładunku i składowaniu towarów, przepisach ppoż. i sanitarnych, utrzymywaniu porządku i czystości, przebywaniu i zamieszkiwaniu na terenie portu, odpowiedzialności karnej w przypadku wykroczeń przeciw obowiązującym przepisom.

Po tym ogólnym z konieczności prawno-organizacyjnym obrazie kapitanatów małych portów, zilustrujemy szerzej ich tworzenie i początki działalności w całej strefie nadmorskiej. Wypadnie zacząć od generalnej uwagi, iż powstawały one bez większych przeszkód na dawnych obszarach Polski, w przeciwieństwie do północno-zachodnich i północno-wschodnich rubieży państwa, obejmujących tzw. ziemie odzyskane. Występowała tu pewna prawidłowość: wszędzie, gdzie usytuowane były główne bazy portowo-rybackie

³ Według schematu organizacyjnego Głównego Urzędu Morskiego z 1946 r. do portów II klasy zaliczono tylko porty: elbląski i kołobrzegi, natomiast porty: Hel, Jastarnia, Władysławowo, Puck, Darłowo, Ustka, Łeba miały być portami III klasy – Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), Główny Urząd Morski (dalej: GUM), sygn. 26, s. 20. Elbląg czasami był jednak klasyfikowany jako port III klasy, a Darłowo, Kołobrzeg i Ustka prawie zawsze znajdowały się w grupie portów II klasy.

⁴ APG, Gdański Urząd Morski (dalej: Gdański UM), sygn. 29, s. 46.

⁵ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Ministerstwo Żegluga (dalej: MŻ), sygn. 7/237: prot. kontr. dział. Kapitanatu Portu w Elblągu – 15 VIII 1947.

⁶ APG, Główny UM, sygn. 45, s. 5, 8, 50; sygn. 161, s. 8; *Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego*, t. V: *Gospodarka morska w latach 1945–1950*, wstęp, wybór i opracowanie R. Techman, Szczecin 1992, s. 44–47, 50.

⁷ *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 VI 1959 r. w sprawie ustalenia stanowisk, kwalifikacji i uposażenia pracowników terenowych organów administracji morskiej* – Dz.U. P.R.L., 1959, nr 35, poz. 217.

⁸ APG, Główny UM, sygn. 45, s. 51: spr. Kapitanatu Portu w Uście za 1945 r.

⁹ *Rozporządzenie porządkowe dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku*, Pomorski Dziennik Wojewódzki, 1938, nr 18, poz. 190; przedruk: Gdański Dziennik Wojewódzki (dalej: GDW), 1946, nr 6, poz. 69.

¹⁰ *Rozporządzenie dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7 sierpnia 1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Tolkmicku, Elblągu i Łebie*, GDW, 1946, nr 6, poz. 68.

¹¹ *Rozporządzenie porządkowe dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7 sierpnia 1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Uście* (w oryginale: Postominie), Darłowie, Kołobrzegu, Kamieniu, Świnoujściu i Nowym Warpnie, Szczeciński Dziennik Wojewódzki (dalej: SDW), 1946, nr 11, poz. 72.

Armii Czerwonej względnie stacjonowały jej większe zgrupowania, ustanawianie suwerennych praw Rzeczypospolitej przebiegało nie tylko z opóźnieniem, ale z ogromnymi problemami.

Fakt, iż wschodnia część Pomorza Gdańskiego zajęta została przez oddziały radzieckie znacznie wcześniej niż dwa główne ośrodki przemysłowo-handlowe: Gdańsk i Gdynia, miał swój wpływ na wcześniejsze tworzenie tu pierwszych placówek administracji morskiej. Teren Malborka, Kwidzyna i Elbląga, gdzie znajdował się ważny port, podlegał Morskiej Grupie Operacyjnej w Bydgoszczy. Otrzymała ona wyraźne dyrektywy zabezpieczania obiektów wyłącznie za zgodą oraz w porozumieniu z wojennymi komendantami i obsadzanie tych z nich, które zostałyby oficjalnie przekazane¹².

Grupa elbląska, najlepiej zorganizowana, liczyła 40 osób, a w jej składzie znaleźli się specjaliści morscy i przemysłowi, przedstawiciele straży pożarnej, energetycy, milicjanci stanowiący ochronę oraz piętnastoosobowy oddział straży portowej pod dowództwem por. Antoniego Hellmana. Na pełnomocnika został wyznaczony Stanisław Pacoszyński, a jego zastępcą do spraw portu inż. Jan Morze¹³. Wyruszyła ona z Bydgoszczy 25 marca 1945 r., by w dwóch rzutach, część dnia następnego, a pozostała dzień później, osiągnąć Elbląg¹⁴. Ze względu na przyfrontowość ośrodka elbląskiego, leżącego w pobliżu Gdańska i Mierzei Wiślanej, gdzie toczyły się jeszcze walki, krępowano swobodę jej poruszania się. Rosjanie nie orientowali się dobrze w charakterze grupy operacyjnej i traktowali ją jako placówkę społeczną, organizującą polskie osadnictwo, a nie jako organ władzy. W tych warunkach właściwa jej praca, polegająca na zorientowaniu się w stanie obiektów gospodarczych i przemysłowych, trafiała nieraz na przeszkody nie do przebycia¹⁵.

W ramach kierownictwa grupy istniał ścisły podział zadań. Trzon funkcyjny stanowili: pełnomocnik (Stanisław Pacoszyński), jego dwaj zastępcy: do spraw lądowych (inż. Mieczysław Bogusz) oraz morskich (inż. Jan Morze), referenci poszczególnych gałęzi przemysłu: włókienniczego, naftowego, drzewnego, spożywczego, elektrycznego, chemicznego, spółdzielczego, a także przedstawiciele gospodarki morskiej: kapitanatu portu elbląskiego (Józef Wierzychowski i Marian Wajszczyk), referatowy przemysłu okrętowego (Mieczysław Filipowicz) oraz budownictwa portowego (inż. Stanisław Obmiński i Józef Czyż)¹⁶. Ponieważ stopniowe zabezpieczanie i uruchamianie zakładów przemysłowych nie wchodziło na razie w grę, przeto grupa koncentrowała swe czynności na opracowaniu ewidencji przedsiębiorstw, ocenie dewastacji mienia niemieckiego, charakterystyce ogólnej tych firm do których udało się dotrzeć pracownikom. Całkowity brak polskich struktur społeczno-politycznych w wyznaczonym okręgu uzmysłowił kierownictwu grupy operacyjnej

konieczność zorganizowania administracji ogólnej i morskiej oraz władz samorządowych miasta¹⁷.

Dnia 4 kwietnia 1945 r. zorganizowano Kapitanat Portu Elbląg, obsadzony przez dwuosobowy personel, przy czym funkcję kapitana pełnił początkowo Józef Wierzychowski, a po jego odwołaniu do Gdańska przejął ją Marian Wajszczyk. Praca początkowa tej placówki polegała właściwie na obserwacji i poznawaniu terenu, albowiem wojska radzieckie obsadziły port, wystawiając wszędzie posterunki. Do połowy kwietnia tego roku zdołano zabezpieczyć jedynie pojedyncze enklawy portowe, które nie miały większego znaczenia gospodarczego¹⁸.

Z analizy sytuacji, zawężonego czy wręcz iluzorycznego pola działania, wynikało, że „grupa morska zasadniczo jest zbyteczna” i należałoby ją ściągnąć do Gdyni i Gdańska, gdzie zjechały pierwsze ekipy, i dawały o sobie znać duże potrzeby kadrowe¹⁹. Był to więc bezpośredni powód, iż 17 kwietnia 1945 r. inżynierowie Jan Morze, Józef Czyż, Stanisław Obmiński i kpt. mar. Józef Wierzychowski zostali przeniesieni do Delegatury Departamentu Morskiego w Gdańsku, która powierzyła im stanowiska w przemyśle okrętowym i administracji morskiej²⁰. Na miejscu pozostał w roli kapitana portu Marian Wajszczyk, Mieczysław Filipowicz, a całość spraw morskich nadzorował pełnomocnik grupy Stanisław Pacoszyński²¹.

Uroczystość przekazania Elbląga władzom polskim odbyła się 19 maja 1945 r. Prezydent miasta podjął teraz oficjalne rozmowy z obcą komendanturą w sprawie oddania stoczni i portu²². Następnym stopniowym normalizowaniem się sytuacji była radziecka cesja części posiadanego przez siebie taboru i sprzętu rybackiego, co poprawiło warunki uprawiania rybołówstwa²³. Równolegle prowadzone naciski centralnych władz morskich na Rosjan, by przekazali mienie portowo-stoczniowe na Pomorzu Gdańskim, odniosły pewien skutek. W dniu 14 lipca 1945 r. przybył do Elbląga płk Sudakow, upoważniony przez swój rząd do decydowania na miejscu o podziale wyposażenia polskich portów²⁴. W tym właśnie dniu przejęta została tutejsza stocznia Schichau, a kilka dni później (18 lipca) mjr Wiktor Iwanowicz Korczagin, przedstawiciel radzieckiej 48 armii, oficjalnie przekazał port elbląski kapitanowi M. Wajszczykowi oraz inż. Mieczysławowi Filipowiczowi. Akt zdawczo-odbiorczy opiewał na urządzenia portowe, takie jak: budowle hydrotechniczne, akwatoria, place i składy, drogi kolejowe i bite, po dwa dźwigi oraz wagi, podstację transformatorową, warsztaty portowe oraz urządzenia do podnoszenia statków. Rosjanie zawarowali sobie prawo korzystania z dróg do przewozów wojskowych oraz pozostawienia swoich ładunków na składach do czasu ich wywiezienia. Stąd też specjalne „trofiejne bataliony” nadal zajmowały część portu elbląskiego²⁵. W listopadzie

¹² AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (dalej: MPiH), sygn. 89, s. 144: raport nr 1 kier. MGO z 24 III 1945.

¹³ Ibidem, Grupy Operacyjne Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów (dalej: GO KERM), sygn. 169, s. 6: raport nr 2 kier. MGO kpt. inż. W. Szedrowicza z 20 III 1945; MPiH, sygn. 89, s. 154; T. Dubicki, *Pierwszy rok wolności. Przejmowanie i uruchamianie przemysłu na Pomorzu, ziemi gdańskiej, Warmii i Mazurach*, Warszawa 1985, s. 150–151.

¹⁴ AAN, GO KERM, sygn. 151, s. 1: raport nr 1 GO Elbląg.

¹⁵ T. Dubicki, op. cit., s. 151.

¹⁶ AAN, GO KERM, sygn. 155, s. 14: pismo z 8 IV 1945; T. Dubicki, op. cit., s. 156.

¹⁷ R. Wapiński, *Pierwsze lata władzy ludowej na Wybrzeżu Gdańskim*, Gdańsk 1970, s. 37; T. Dubicki, op. cit., s. 153.

¹⁸ APG, Główny UM, sygn. 44, s. 42: spr. z dział. Kapitanatu Portu Elbląg w 1945 r.; AAN, GO KERM, sygn. 151, s. 12: raport nr 3, Elbląg 16 IV 1945; sygn. 155, s. 59, 60, 71; T. Dubicki, s. 154; 159, 161.

¹⁹ AAN, GO KERM, sygn. 151, s. 4: raport nr 3 z 3 IV 1945.

²⁰ AAN, GO KERM, sygn. 151, s. 29: raport nr 4 z 30 IV 1945; materiały Józefa Wierzychowskiego (w posiadaniu autora).

²¹ AAN, GO KERM, sygn. 155, s. 42; T. Dubicki, s. 159.

²² AAN, Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego (dalej: MŻiHZ), sygn. 330, s. 1: pismo M. Filipowicza do DM w Gdańsku z 22 V 1945.

²³ Ibidem, pismo Kapitanatu Portu Elbląg z 22 V 1945 r. do DM w Gdańsku; AP Gdynia, Gdański UM, sygn. 475, s. 3, 7–8: protokoły zdawczo-odbiorcze z 31 V 1945 i 31 V–1 VI 1945.

²⁴ AAN, MŻiHZ, sygn. 330, s. 15; APG, Główny UM, sygn. 150, s. 101: pismo DM z 14 VII 1945 do GUM.

²⁵ AAN, MŻiHZ, sygn. 330, s. 24: pismo Zjednoczenia Stoczni Polskich z 18 VIII 1945 do Del. DM w Sopocie; akt zdawczo-odbiorczy z 18 VII 1945 w języku rosyjskim – AP Gdynia, Gdański UM, sygn. 475, s. 2–4; raport dyr. DM z 8 VIII 1945 do ministra St. Jędrzychowskiego – AAN, MŻiHZ, sygn. 315, s. 9; zob. też prot. kontroli działalności Kapitanatu Portu Elbląg 25 VII–25 VIII 1947, który zafałszował niektóre informacje – AAN, MŻ, sygn. 7/237.

²⁶ APG, Główny UM, sygn. 44, s. 42–43: spr. Kapitanatu Portu w Elblągu za 1945 r.

1945 r. obce dowództwo zwolniło elewator i magazyny zbożowe, przez co obszar przezeń zajmowany skurczył się²⁶.

Przekazanie portu, choć jeszcze nie całkowite, dostęp do urządzeń nawigacyjnych, umożliwiły władzom morskim prowadzenie prac porządkowych i rozbudowę placówek administracyjnych. Podjęto starania o zabezpieczenie jak największej ilości sprzętu pływającego i mechanicznego, przystąpiono do remontu budynku Kapitanatu, usuwano z nabrzeży i kanałów różne przeszkody, wystawiono kilka posterunków straży portowej przed magazynami i innymi obiektami, przystąpiono do sondowania i prac hydrograficznych. Wydatnie wspierały te czynności utworzone w lipcu i sierpniu 1945 r. Pododdział Nawigacyjny i Dział Techniczno-Budowlany, który zajął się odbudową ze zniszczeń wojennych magazynów, warsztatów, a także wydobywaniem zatopionych jednostek²⁷.

Uzyskanie prawa do portu elbląskiego oznaczało w praktyce możliwość wyjścia na Zalew Wiślan, choć w ograniczonym nadal zakresie. Miara pewnej normalizacji na tym obszarze była stała linia pasażerskiej komunikacji wodnej na trasie Elbląg–Gdańsk–Tczew, którą 27 sierpnia 1945 r. uruchomiła Polska Żegluga Państwowa. Nie byłoby to możliwe bez aktywnej pracy wspomnianego Pododdziału Nawigacyjnego, który w okresie kilku miesięcy dokonał pomiarów głębokości w najważniejszych częściach portu elbląskiego i oznaczył wiechami stosowny odcinek Zalewu Wiślanego. Szczególnie intensywne prace w końcu pierwszego roku działalności trwały przy usuwaniu wraków i przeszkód zagrażających żegludze, przedstawiających niekiedy znaczną wartość, zdalnych po wyremontowaniu do użytku²⁸.

Elbląg obejmował swym oddziaływaniem małe porty i przystanie rybackie, takie jak Tolkmicko, Frombork, Pasłęk i Krynica Morska, ale możliwości usadowienia tam polskich organów administracyjnych, które przystąpiłyby do odbudowy i usuwania skutków wojny, były w pierwszych miesiącach po zakończeniu wojny niewielkie. W niektórych z nich stacjonowały radzieckie oddziały, zajmując także teren Mierzei Wiślanej²⁹. Polskie osadnictwo torowało sobie drogę na tych obszarach nad wyraz wolno, a administracja ogólna oraz samorząd terytorialny były w powijkach.

Port elbląski został całkowicie uwolniony od radzieckiej obecności dopiero po połowie 1946 r. 17 czerwca tego roku opuścili go oddziały wartownicze oraz te, które zajmowały jeden z elewatorów. Obcy żołnierze pozostawiali natomiast nadal na terenie fabryki octu i konserw oraz na tzw. Nowomiejskim Przewozie. Ogólny stan nabrzeży i nieruchomości, które przejmowała administracja morską, nie był zły, ale Rosjanie z reguły pozbawiali je wcześniej urządzeń³⁰.

Inaczej zupełnie niż w przypadku Elbląga przedstawiała się sytuacja z ustanawianiem suwerennych praw Rzeczypospolitej w małych portach dawnego polskiego wybrzeża, a więc w Helu, Władysławowie czy Pucku. Ich odzyskiwanie przebiegało zupełnie bezkonfliktowo, z udziałem lub bez wojsk radzieckich. Przez dwa pierwsze miesiące, czyli w kwietniu i maju 1945 r., administracja morską w Gdańsku nie miała większych możliwości działania w terenie wobec zaliczenia całego pasa przybrzeżnego do strefy działań wojennych, przez co z konieczności ograniczała się do zbierania informacji o sytuacji w portach, które jej podlegały.

Poważnym zniszczeniom uległ półwysep helski, zwłaszcza miejscowości Chałupy, Kuźnica i sam Hel, ludność rybacka w ogromnej większości została wywieziona do Niemiec, pozostało zaledwie 250–300 osób, czyli nie więcej niż 10–15% przedwojennego stanu liczebnego. Tabor i sprzęt rybacki zniszczyli w dużej mierze Niemcy, tak że w połowie maja 1945 r. doliczono się zaledwie kilkunastu łodzi i kutrów. Pozostałość sprzętu rybackiego i narzędzi połowu, a także wyposażenia domostw, wywozili radzieckie oddziały wojskowe, pozbawiając w ten sposób powracających z niewoli rybaków podstawowych środków utrzymania³¹. Sytuacja jednak stopniowo się normalizowała, toteż na przeszkody nie napotkał rozpoczynający swą służbę na Helu kapitan Jerzy Kossakowski, przybyły tu 11 czerwca tego roku. Obejmował on port bez formalnego zdania przez wojska radzieckie, a tutejszy komendant wojenny przekazał nawet prowiant przedstawicielom polskiej administracji morskiej. Ekipa Kapitanatu Portu Hel liczyła w końcu tego miesiąca pięć osób: prócz kapitana – jego zastępcę (Kazimierz Bednarski), dwóch bosmanów i maszynistkę, jeśli pominąć ośmioosobowy pododdział straży portowej. Zakresem swego działania kapitanat helski objął od razu port w Jastarni, oddelegowując tam w połowie czerwca 1945 r. bosmana Piotra Jarzębowicza³².

Stan portu na Helu, jaki zastały władze morskie, napawał umiarkowanym optymizmem. Nabrzeża portu wojennego zachowały się dobrze, poza niewielkimi uszkodzeniami od wybuchu bomby, częściowemu spaleni uległy jednak zabudowania. Bodaj największym problemem były utrudnienia w swobodnej żegludze wobec dużej liczby zatopionych jednostek, tak wewnątrz basenu, jak i na zewnątrz oraz przy moło, gdzie m.in. leżał wrak ORP „Wicher”. Podobnie było w porcie rybackim – tu z kolei leżały na dnie uszkodzone kutry, holownik, morze wyrzuciło na plażę prom, a obok na mieliźnie sterczał spalony duży transportowiec³³.

Radziecka komenda wojenna Helu pozostawała tutaj do 6 lipca 1945 r., kiedy została zniesiona, a władza całkowicie przeszła w ręce polskiej administracji. W tym dniu Rosjanie odpłynęli na holowniku dowodzonym przez zastępcę kapitana portu helskiego do Gdyni, gdzie doszło do wybuchu miny magnetycznej w wyniku którego wszyscy, a więc załoga z szyprem i pasażerowie, zginęli³⁴.

Do października 1945 r. Kapitanat Portu Hel (z Jastarnią) oczyścił oba porty z pozostałości wojennych, usunął zatopione wraki (z części rybackiej) za wyjątkiem dużego holownika „Komet”, który podnieśli radzieccy nurkowie i odholowali jako zdobycz wojenną do Libawy. Dotychczasowa obsada personalna tego organu zwiększyła się w listopadzie tego roku o trzech obserwatorów w związku z przejściem z rąk radzieckich pilotażu minowego na trasie Gdańsk–Hel, zniesionego po kilku dalszych miesiącach, kiedy sytuacja uległa normalizacji³⁵.

Niemal w tym samym czasie co na Helu, przedstawiciele polskiej administracji morskiej zjawili się we Władysławowie. Mianowany kapitanem portu Adolf Wdziekoński przejmował go z rąk radzieckich 15 czerwca 1945 r. Od razu przystąpił do prac porządkowych, dysponując własnym personelem w liczbie 5 osób oraz 15. pracownikami fizycznymi najmowanymi codziennie. Nad bezpieczeństwem czuwał niewielki oddział straży portowej, złożony z dowódcy oraz 3 strażników.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Ibidem.

²⁹ AAN, MŻiHZ, sygn. 330, s. 10: pismo Kapitana Portu Elbląg z 15 VI 1945 do wojewody gdańskiego; APG, Główny UM, sygn. 44, s. 43, 46–52, 58–59, 71–72: spr. Kapitanatu Portu Elbląg za 1945 r. oraz za I, II, III i IV 1946.

³⁰ APG, Główny UM, sygn. 30, s. 283: pismo GUM z 16 VII 1946 do MŻiHZ; sygn. 44, s. 90: spr. Kapitanatu Portu Elbląg za VI 1946; Biuletyn Informacyjny Wybrzeża, 10 VIII 1946, nr 6, s. 5.

³¹ AAN, Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego (dalej: GIRM), sygn. 16, s. 53–55: spr. GMUR za 26 IV – 20 V 1946.

³² APG, Główny UM, sygn. 63, s. 1, 4–5.

³³ Ibidem, s. 1: meldunek Kapitana Portu Hel z 11 VI 1945 do Inspektora Portów.

³⁴ Ibidem, s. 9.

³⁵ Ibidem, s. 4, 10, 18.

Wojna nie dokonała we Władysławowie dużego spustoszenia. Wejścia do portu nie blokowały żadne przeszkody, aczkolwiek sam teren portowy był zanieczyszczony, bruk i chodniki w niektórych miejscach rozkopane, gdzieś tam pojawiły się rowy strzeleckie i bunkry. Poważniejsze uszkodzenia dotyczyły falochronu głównego, zniszczonego przez trzy torpedy na odcinku 100 m. Podobnie jak na Helu, nawigację utrudniały zatopione wraki: draga, 10 kutrów rybackich, z których znaczna część nadawała się po remoncie do eksploatacji, dwa inne podnosił ówczesnie z mielizny ich przedwojenni właściciele. Budynki administracyjne i gospodarcze były w dobrym stanie, chociaż ich wnętrza zostały albo zdemolowane albo zanieczyszczone przez żołnierzy radzieckich, zabrany został także przez nich sprzęt i tabor stacji ratownictwa morskiego. Generalnie, port władysławowski w szybkim czasie stał się w pełni wartościową bazą rybacką dla polskich kutrów i miejscem schronienia dla zagranicznych, głównie duńskich i szwedzkich³⁶.

Do portu puckiego przybył 13 lipca 1945 r. jego kapitan – Franciszek Kopiec, obejmując go w całkiem dobrym stanie, wcześniej opuszczanego przez radzieckie wojska. Niezłe zachowały się nabieżniki portowe i kanałowe, częściowemu uszkodzeniu uległy jedynie nadbrzeżne pale, pewnego remontu wymagała nawierzchnia portowa, gdyż bruk został porozrywany w czasie działań wojennych. Poważniejszym problemem był wszakże brak taboru, zarówno rybackiego, jak i dawnego administracji morskiej, czyli łodzi i kół ratunkowych. Z dwóch kutrów, jakie pozostały, jeden spoczywał na dnie basenu, drugi eksploatowany przez powstałą Spółdzielnię Rybołówstwa „Morska Ryba”, wjechał 8 września 1945 r. na minę i zatonął. Według danych Kapitanatu Portu Puck, obsadzonego tylko przez jedną osobę, do końca pierwszego roku funkcjonowania odwiedziło go 151 kutrów i 407 łodzi spoza tej miejscowości. Tutejsi rybacy posiadali wtedy 10 łodzi, które raz dziennie udawały się na połowę³⁷.

Proces uruchamiania placówek administracji morskiej na Pomorzu Zachodnim w dużym stopniu warunkowany był istniejącą tam sytuacją polityczną. Postanowienia jałtańskie, umożliwiające za radzieckim przyzwoleniem zajęcie obszarów wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej, nie przesądzały bowiem statusu tych ziem. W sposób wyjątkowy znalazło to wyraz w Szczecinie, którego ówczesne losy stanowiły swoiste odbicie całej skomplikowanej sytuacji politycznej, w jakiej znalazła się środkowo-wschodnia Europa³⁸.

Departament Morski Ministerstwa Przemysłu, interesujący się wydarzeniami na tym obszarze, polecił 20 maja 1945 r. Delegaturze w Sopocie, by do czasu wyjaśnienia sytuacji w okręgu szczecińskim wysłała ekipy administracyjne do tych miast portowych regionu zachodniopomorskiego, których przynależność do Polski nie była kwestionowana³⁹.

Zadaniem grupy operacyjnej, złożonej z przedstawicieli Głównego Urzędu Morskiego i Głównego Morskiego Urzędu Rybackiego (GMUR), było stwierdzenie stanu obiektów i urządzeń portowych, przeszkód nawigacyjnych, taboru morskiego i rybackiego, a więc ogólnych warunków uruchomienia portów z punktu widzenia żegluga, eksploatacji i rybołówstwa. Ostatecznie w dniach 28–31 maja 1945 r. wyjechała samochodem pierwsza morska czołówka administracyjna na nowo pozyskane ziemie, w składzie: kpt. ż. w. Władysław Lekki,

dr Bernard Maniewski, Józef Markiewicz, dr Walerian Ciegiewicz, z zamiarem objechania całego wybrzeża. Względem bezpieczeństwa i stacjonowanie wojsk radzieckich w pasie brzegowym spowodowały, iż grupa musiała zawrócić w Kołobrzegu⁴⁰. Specjalnym jakby celem wyjazdu było też zbadanie możliwości wykorzystania portów Wybrzeża Środkowego (głównie uestckiego i kołobrzeskiego) do eksportu węgla. Poczynione w wyniku tego rekonesansu obserwacje, nakazywały przedstawicielowi GMUR (wicedyrektorowi Walerianowi Ciegiewiczowi), postulować natychmiastowe wysłanie ekip rybackich nie tylko do zbadanych portów, a więc Łeby, Ustki i Kołobrzegu, lecz i pozostałych między Władysławowem a Szczecinem. Miały one składać się z urzędników dla organizacji stosownych placówek administracyjnych oraz rybaków, którzy mogliby z pomocą polskich wojskowych rozpocząć połowy, uruchamiając rybołówstwo morskie i zalewowe⁴¹. Do podobnych wniosków, o konieczności ekspansji administracyjnej na Pomorze Zachodnie, doszli delegaci Głównego Urzędu Morskiego.

Szlak został przetarty i niemal zaraz po przyjeździe do Gdańska poczynione zostały w GUM przygotowania do wysłania ekip obsadzających poszczególne placówki na byłych terenach niemieckiego wybrzeża. Kierował nimi powołany w czerwcu 1945 r. Inspektorat Portów, ze stojącym na jej czele kpt. ż. w. Gustawem Kańskim. Ta kilkusobowa jednostka obejmowała swym zakresem rozbudowę sieci organów terenowych (kapitanatów i bosmanatów), koordynację oraz sprawdzanie ich pracy pod względem fachowo-morskim. Pomimo współpracy GUM i GMUR, każda z tych władz na własną rękę sytuowała na Pomorzu Zachodnim swe organy. Generalnie miały one za zadanie zabezpieczenie i zaopiekowanie się wszelkiego rodzaju urządzeniami portowymi, taborom pływającym, rybołówstwem, gmachami administracyjnymi i obiektami przemysłowymi⁴².

Rozszerzony dostęp do morza oddał w ręce polskie trzy małe porty na Wybrzeżu Środkowym, przystosowane do pełnej obsługi przyległego obszaru. Polska w międzywojniu nie posiadała tego rodzaju portów, ponieważ Hel i Władysławowo miały na wskroś rybacki charakter. Darłowo, Ustka i Kołobrzeg, oprócz takich też zadań, spełniały nadto funkcje handlowe. Rozwinięta żegluga przybrzeżna, dzięki m. in. doskonałym warunkom naturalnym (długie wybrzeże), a także istnienie produkcyjnego zaplecza, znajdującego zbyt poza najbliższą okolicą, pozwalały na regularną komunikację towarowo-osobową między nimi a ośrodkami portowymi Niemiec i Prus Wschodnich⁴³. Te uwarunkowania, leżące u podstaw egzystencji portów handlowo-rybackich Wybrzeża Środkowego, zupełnie znosiła sytuacja wojenna.

W marcu 1945 r., kiedy porty: darłowski, kołobrzeski i uestcki zajęły oddziały radzieckie, stopień ich zniszczeń był różny, wynikał z intensywności walk w bezpośrednim rejonie, w mniejszym zaś stopniu – jak można sądzić – z celowej dewastacji wycofujących się wojsk niemieckich. Bezpieczeństwu żegluga poważnie zagrażały pola minowe, postawione na podejściach do poszczególnych portów. Wszystkie natomiast, leżąc w ujściach rzek, zaniedbane przez lata, z dekapitalizującymi się nabrzeżami, silnie zamulone, potrzebowały bezwzględного bagrowania i znacznych inwestycji, by uruchomić funkcje rybackie i przeładunkowe.

³⁶ Ibidem, sygn. 67, s. 3–4, 9; sygn. 76, s. 27–28: spr. Kapitanatu Portu we Władysławowie za 1945 r.

³⁷ Ibidem, sygn. 62, s. 3, 5; sygn. 76, s. 5: spr. Kapitanatu Portu Puck za 1945 r.

³⁸ K. Golczewski, *Porzucona twierdza. Szczecin 1944–1945*, Poznań 1967, s. 183, 220–222.

³⁹ AP Gdynia, Morski Urząd Rybacki w Gdyni (dalej: MUR Gdynia), sygn. 157[0.80-9]; pismo DM w Warszawie z 20 V 1945 do Delegatury DM w Sopocie.

⁴⁰ Relacja kpt. ż. w. Władysława Lekkiego z 3 IX 1984 (w posiadaniu autora). Datował on wyprawę na połowę maja 1945 r., niemniej sprawozdanie W. Ciegiewicza podaje dokładny czas.

⁴¹ AAN, GIRM, sygn. 39, s. 18–22: spr. z delegacji służbowej do Kołobrzegu i Ustki (Nowego Słupska) mgra W. Ciegiewicza 28–31 V 1945; zob. Dz. B., 19 V 1945, nr 1: „Wyjazd do Szczecina Morskiej Grupy Operacyjnej” – wydaje się, iż ta wiadomość dotyczy pierwotnego projektu, kiedy myślano o wysłaniu grup do portów szczecińskiego i świnoujskiego.

⁴² Zob. Dz. B., 21 VI 1945, nr 29, s. 3.

⁴³ Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Poznań 1962.

Na początku czerwca 1945 r., po przeprowadzonym rekonesansie, administracja morska w Gdańsku przystąpiła do formowania ekip, które miały objąć porty Wybrzeża Centralnego, rozpocząć prace budowlano-techniczne, roztoczyć ochronę nad brzegami. Przejmowano Darłowo, Kołobrzeg i Ustkę kawałek po kawałku, w taki też sposób, powoli, drobnymi krokami, mogła postępować ich odbudowa. Zajmowanie terenów portowych zależało najbardziej od dobrej woli radzieckich dowódców, którzy oddawali kolejne części przeważnie dopiero po złupieniu lub gruntownym wykorzystaniu. Niejednokrotnie zresztą nawet po zdaniu terenu i obiektów, zdarzały się wypadki ponownego zagarnięcia i odebrania na przykład magazynów czy wyremontowanego już przez Polaków taboru, pod pretekstem, że należy on jednak do zdobyczy wojennej⁴⁴.

W Ustce pierwsi przedstawiciele Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku zjawili się 11 czerwca 1945 r., a pierwszego dnia następnego miesiąca rozpoczął urzędowanie polski kapitan – Czesław Kazubek. Możliwość poruszania się po terenie portowym były zupełnie ograniczone, zaś uprawnienia władcze – praktycznie żadne. Kontrolę wszystkich wchodzących i wychodzących jednostek prowadziła radziecka marynarka wojenna, bez zgody której żaden kuter ani łódź wiosłowa nie mogły opuścić bądź wpłynąć do portu. Istniejące na terenie Ustki trzy organy tego państwa, tj. komendantura miasta, miejscowe dowództwo floty wojennej i „oddział trofiejny”, nie honorowały wobec siebie postanowień, uważając akty drugiej strony za nieważne, co pogłębiało stan chaosu. Jakkolwiek brak rozdziału kompetencji władz sowieckich i polskich uniemożliwiał tym ostatnim pracę. Obiekty portowe (stocznia, wędzarnie, chłodnia) były systematycznie ogalane, a utrudnianie dostępu do opuszczonych już budynków, których nie chciano przekazać, powodowało ich dalszą dewastację i rozkradanie. Od września do grudnia 1945 r. stronie polskiej zwrócono: basen rybacki, stocznię oraz 4 magazyny (łącznie pow. skład 2370 m²), z których jeden wkrótce odebrano. Ostatnie obiekty portowe Rosjanie przekazali dopiero dwa lata później⁴⁵.

23 czerwca 1945 r. grupa w składzie: kapitan (kpt. mar. Stanisław Mieszkowski), jego zastępca, 2 bosmanów oraz 6 strażników przybyła do Kołobrzegu. Ponieważ charakter portu jako bazy wojennej i przeładunkowej Armii Czerwonej wykluczał niemal dostęp do niego, przeto większość wiadomości była zdobywana drogą wywiadów z oficerami jednostek ewentualnie dzięki własnym obserwacjom. Dopiero po sześciu tygodniach cały personel kapitanatu otrzymał zgodę na poruszanie się po porcie. Warunki pracy w tym pionierskim okresie były wyjątkowo niekorzystne, zwłaszcza wobec złego stanu bezpieczeństwa. Polska placówka przejęła w pierwszym roku funkcjonowania stocznię „Bauhof” i fabrykę lodu, obiekty zburzone i rozkradzione, „iluzoryczną opiekę” nad basenem rybackim oraz latarnię morską, na wieży której pozostał jeszcze radziecki punkt obserwacyjny Ochranı Wodnawo Rajona. Ruchem portowym kierował dowódca marynarki wojennej, podległy swej władzy zwierzchniej w Świnoujściu. Administracja morska odzyskała ostatnie części portu kołobrzegskiego dopiero w 1947 r.⁴⁶

Późno ukształtowały się rybackie i morskie organy administracyjne, a także polskie instytucje gospodarcze w Łebie i Darłowie, co

wiązało się ze szczególną rolą tych portów dla wschodniego sąsiada Polski. Oba miasteczka stały się najsilniejszymi ośrodkami portowo-rybackimi stacjonujących na Pomorzu Zachodnim oddziałów Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej (PGWAR). Stanowiły one ich ważne bazy gospodarcze, a zlokalizowane tu jednostki wojskowe były głównym bodaj czynnikiem utrudniającym pełne zasiedlenie tych miast przez ludność polską, hamując aktywizację, istotnie wpływały również na brak bezpieczeństwa lokalnej społeczności.

Łeba, historycznie wchodząca w obręb Pomorza Zachodniego, od połowy 1945 r. leżała w granicach nowo powstałego województwa gdańskiego. Przed drugą wojną światową Niemcy rozbudowali tu z politycznych względów, dla przeciwwagi polskiego Władysława, ośrodek przemysłu rybnego, skupiający 2 fabryki konserw, 11 wędzarni i chłodnię⁴⁷. W końcu czerwca 1945 r. przybyła tu grupa wojskowych na czele z kpt. Andrzejem Cormack-Kogusem, niegdyś kierującym oddziałem strażników portowych udających się na Wybrzeże Gdańskie. Udzielał on wprawdzie pierwszych informacji z tego terenu władzom rybackim i morskim, niemniej nie związał się z polską administracją, gdyż zajął się działalnością gospodarczą. Grupa przezeń kierowana uzyskała od radzieckiego komendanta wojennego miasta przydział na kutry rybackie i wędzarnię, i założyła spółdzielnię Morski Przemysł Rybny „Morryb”, która zatrudniała prawdopodobnie wszystkich, czyli kilku, pracujących w branży Polaków⁴⁸.

Ukształtowanie się w Łebie pierwszych komórek władz administracji morskiej ma odmienną historię niż w innych portach polskiego wybrzeża. Sprzyjające okoliczności pojawiły się dopiero po 27 sierpnia 1945 r., kiedy radziecki komendant wojenny przekazał polskiemu burmistrzowi miasto wraz z portem, za wyjątkiem elektrowni, tartaku, młyna i ośrodka połowowo-przetwórczego. Trzy dni później szef Służby Hydrograficznej GUM kpt. mar. inż. Józef Woźnicki, oficjalnie przejął od Rosjan tutejszy port, wyznaczając formalnie na jego czasowego zarządcę ówczesnego dozorcę wydm, lecz ten wkrótce zrezygnował z pracy. Faktyczne możliwości działania w porcie były iluzoryczne, gdyż zarówno obszar wybrzeża po obu stronach ujścia rzeki Łeby, jak i basen rybacki, służyły postojowi kutrów niemieckich i tutejszemu przemysłowi rybnemu, które pracowały na potrzeby radzieckie⁴⁹.

Sytuacja ta sprawiła, że przez wiele miesięcy na terenie Łeby nie było polskich organów administracji morskiej i rybackiej. Niejako przełamał ten impas Morski Instytut Rybacki (MIR), decydując się na założenie tu placówki, która zajęłaby się uruchomieniem przemysłu rybnego. Osadzony w październiku 1945 r. stały jej przedstawiciel zastał sytuację daleką od oczekiwanej, zarówno ze względu na obecność radzieckiego ośrodka połowowego, jak i postępowanie niektórych polskich czynników. Obecne kierownictwo wojskowe utrudniało wszelką pracę Delegatury MIR, nie dopuszczając jej pracowników do obiektów portowych. Wprawdzie przejęli oni już w listopadzie tego roku stocznię rybacką, lecz wcześniej uległa ona dewastacji, gdyż jej maszyny i urządzenia zostały zdemontowane i wywiezione⁵⁰.

Na jesieni tego roku GMUR delegował do Łeby na krótki rekonesans instruktora rybackiego, by dokonał rozpoznania istniejącego

⁴⁴ AAN, MZiHZ, sygn. 315, s. 9, sygn. 330, s. 28; Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie (dalej: AMSZ), Zespól 6, t. 510, s. 19–21; Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APS), MUR, sygn. 82, s. 21.

⁴⁵ APG, Główny UM, sygn. 45, s. 48, 51; AAN, MZ, sygn. 24/7: pismo kpt. mar. Mariana Janczewskiego, kier. Ekspozytury MIR, z 6 VIII 1945 r.; R. Techman, *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945–1956*, Poznań 2003, s. 270 i n.

⁴⁶ AP Gdańsk, Główny UM, sygn. 45, s. 7–8; AP Gdynia, Gdański UM, sygn. 93/ ON-16/27,teczka 49: spr. z podr. służb. do Kołobrzegu 23–28 VI 1945 r.; R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 272 i n.

⁴⁷ AAN, Ministerstwo Ziem Odzyskanych (dalej: MZO), sygn. 61, s. 71–74; ibidem, GIRM, sygn. 17, s. 123; ibidem, MZ, sygn. 7/233: pismo Biura Kontroli z 8 X 1947 do MZ; AP Gdańsk, Główny UM, sygn. 79, s. 74–90.

⁴⁸ AAN, GIRM, sygn. 16, s. 38, 44; AP Gdynia, MUR, sygn. 155, s. 16, 251; R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 275 i n.

⁴⁹ AP Gdynia, Gdański UM, sygn. 224, s. 54–56: spr. Służby Hydrograficznej GUM za 10–25 VIII 1945; R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 286–299.

⁵⁰ AP Gdynia, Morski Instytut Rybacki (dalej: MIR), sygn. 51: spr. z działalności MIR za 1945/1946.

stanu. Obszerna jego relacja nie nastrajała optymistycznie, być może więc dlatego dopiero w lutym 1946 r. przyjechał tutaj na stałe kontroler Czesław Śmigasiewicz, by zabezpieczyć sprzęt i tabor, dokonać rejestracji rybaków, łodzi i kutrów oraz zebrać dane o stanie rybołówstwa morskiego. Trafił jednak na wyjątkowo zły okres w stosunkach polsko-radzieckich i z konieczności został zmuszony do zawieszenia na jakiś czas swojej działalności⁵¹.

Z tych samych względów, a więc głównie wobec obcej obecności, jeśli pominąć kłopoty kadrowe, opóźniło się formowanie w Łebie komórek terenowych GUM. Na początku października 1945 r. powstała tu stała placówka Służby Hydrograficznej (Ignacy Rafalski), która 12 dnia tego miesiąca przejęła z rąk radzieckich portowe urządzenia nawigacyjne⁵². Co najmniej od grudnia tego roku, a być może trochę wcześniej, przebywał tu kilkusobowy pododdział straży portowej (komendant – starszy bosman Bronisław Minkiewicz), wysłany dla zabezpieczenia portu⁵³. Nadal jednak normalna praca polskich organów administracyjnych praktycznie była silnie ograniczana wobec blokowania obszaru portowego przez oddziały wojskowe. Dopiero w drugiej połowie 1946 r. zostały rozbudowane Dział Techniczno-Budowlany i Stacja Nautyczna, a ostatecznym wyrazem ukształtowania się tutejszych władz administracji morskiej było objęcie 1 września 1946 r. funkcji kapitana portu przez Ignacego Rafalskiego⁵⁴. Data ta nie jest do końca przypadkowa, ponieważ zapowiedziana została w tym okresie likwidacja radzieckiej bazy połowowej, co po kilku miesiącach skutkowało wycofaniem z tego miasteczka obcych żołnierzy.

Wyjątkowo skomplikowana była sytuacja Darłowa, potraktowanego przez Rosjan jako baza marynarki wojennej, choć o mniejszym znaczeniu niż w Kołobrzegu. W końcu czerwca 1945 r., kiedy delegat GUM przeprowadził rozpoznanie w porcie darłowskim, tutejszy dowódca oddziałów marynarki wojennej ustosunkował się doń przychylnie, wyrażając nawet zdziwienie, iż do tej pory nie został osadzony stały przedstawiciel⁵⁵. Przyszłość pokazała jednak, iż taka postawa wynikała bardziej z kurtuazyjnego zachowania, niż z rzeczywistych intencji, co m.in. miało wpływ na późniejsze objęcie stanowiska przez polskiego kapitana portu.

W początkach lipca 1945 r. powstała Delegatura MIR w Darłowie, którą tworzył oddelegowany z Gdyni Leon Walkowiak, a następnie por. mar. Zdzisław Juszcakiewicz. W tym też okresie GUM próbował ponownie powołać Kapitanat Portu, lecz bez rezultatu. Natomiast w ostatnich dniach tego miesiąca przybył do Darłowa z Głównego Morskiego Urzędu Rybackiego inspektor Ryszard Ilmoja, by zorganizować organ administracyjny II. instancji – Morski Urząd Rybacki, obejmujący zasięgiem działania obszar między Łebą a Dziwnowem. Starania o przepustki, choćby jednorazowe, w sytuacji, gdy port całkowicie zajmowały obce oddziały wojskowe, spełzły na niczym. Brak środka lokomocji – przy rozległym terenie i szerokim zakresie rzeczowym (nawiązywanie kontaktów z rybakami, sprawdzanie i zabezpieczanie sprzętu rybackiego, wspieranie osadnictwa itd.) – ograniczał funkcjonowanie niemal wyłącznie do miejsca lokalizacji urzędu⁵⁶. Faktyczne więc możliwości jego oddziaływania na wydarzenia w innych portach były iluzoryczne, przynajmniej do czasu, kiedy znaleźli się tam kontrolerzy rybołówstwa morskiego.

15 października 1945 r. dotychczasowy kier. tutejszej Delegatury Morskiego Instytutu Rybackiego – Zdzisław Juszcakiewicz, przejął również funkcje kapitana portu darłowskiego. Sytuacja była nie do pozazdroszczenia, gdyż nie posiadał on żadnych praktycznie możliwości działania wobec usytuowania na obszarze portowym obcych formacji zbrojnych. Wschodnią część portu z budynkiem niemieckiego kapitanatu, stacją pilotów, latarnią morską i molem, zamkniętą drutem kolczastym, zajęła marynarka wojenna. Rejon zachodni, leżący na lewym brzegu rzeki Wieprzy, wraz z tamtejszym molem, stoczną statków żelbetowych, osiedlem rybackim i dzielnicą willową, okupowały oddziały artylerii płk. Bottisowa. W części wewnętrznej natomiast ulokowała się jednostka gospodarcza tzw. „chazajstwo” (płk. Borowikowa). Poruszanie się po porcie utrudniały stałe nieporozumienia pomiędzy radzieckimi dowódcami, nie ułatwiające pracy polskiemu kapitanowi, który w minimalnym nawet stopniu nie pełnił funkcji jego gospodarza. Teren portowy był dla niego dostępny jedynie w dwóch punktach: w basenie rybackim i małym skrawku przy moście zwodzonym i to za każdorazowym zgłaszaniem się u odpowiedniego komendanta. Osoby cywilne, poza Niemcami zatrudnionymi przez wojsko, nie miały w ogóle wstępu. Do końca grudnia 1945 r. Polska posiadała tylko stocznię rybacką i zniszczoną fabrykę mączki rybnej. Przez następne miesiące trwałoby przekazywanie polskiemu kapitanowi poszczególnych obiektów portowych. Ostatnią część portu darłowskiego – rybacką bazę połowową, oddano jednak dopiero we wrześniu 1948 r., i od tego momentu administracja morska stała się jego jedynym gospodarzem⁵⁷.

Zestawienie

pierwszych kapitanów małych portów polskiego wybrzeża
po drugiej wojnie światowej

ELBLĄG

Józef Wierchowski (1908–1987) – 25 III–30 IV 1945

PUCK

Franciszek Kopiec (1889–1964) – 15 VII 1945–31 III 1947

HEL

Jerzy Kossakowski (1900–1983) – 15 V 1945–31 V 1955

WŁADYSŁAWOWO

Adolf Wdziekoński (1909–1980) – 15 V 1945–10 X 1950

ŁEBA

p.o. Ignacy Rafalski (1908–1976) – 1 IX 1946–15 X 1947

USTKA

Czesław Kazubek (1910–1985) – 15 VI 1945–31 VII 1950

DARŁOWO

Zdzisław Juszcakiewicz (1908–2001) – 15 X 1945–30 VIII 1948

KOŁOBRZEG

Stanisław Mieszkowski (1903–1952) – 6 VI 1945–15 II 1946

Z ośmiu kapitanatów małych portów, zorganizowanych w pionierskim okresie powojennym, pozostało wkrótce siedem, gdyż port pucki został podporządkowany w 1947 r. Kapitanatowi Portu we Władysławowie jako jego bosmanat. Gwoli uzupełnienia tej problematyki, dodajmy, iż w następnych dekadach utworzono jeszcze

⁵¹ APS, MUR, sygn. 271, s. 21; AP Gdynia, MUR, sygn. 157: delegacja służbowa dla Jana Netzla z 5 XI 1945 oraz Czesława Śmigasiewicza z 11 II 1946; G. Smolińska, *Odbudowa i rozwój rybołówstwa morskiego po ostatniej wojnie*, Biuletyn Informacyjny Wybrzeża, 1946, nr 9, s. 4; R. Techman, *Administracja rybołówstwa morskiego w latach 1945–1948*, „Nautologia”, 2004, nr 1–4, s. 21.

⁵² AP Gdynia, Gdański UM, sygn. 232, s. 89: spr. Oddziału Nawigacyjnego w Gdyni za okres 15 IV 1945–1 I 1946.

⁵³ APG, Główny UM, sygn. 5, s. 191.

⁵⁴ AAN, Ministerstwo Żegluga, sygn. 7/233; APG, Główny UM, sygn. 79, s. 74–90.

⁵⁵ AP Gdynia, Gdański UM, sygn. 49, s. 103–104.

⁵⁶ APS, MUR, sygn. 270, s. 1–3; AP Gdynia, MUR, sygn. 155, s. 211–213; sygn. 157: delegacja Leona Walkowiaka z 2 VII 1945; R. Techman, *Administracja rybołówstwa...*, s. 19–20.

⁵⁷ AP Gdańsk, Główny UM, sygn. 161, s. 1, 4–5, 7; R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 299–307.

dwa kapitanaty w małych portach, obydwu na Pomorzu Zachodnim: w Trzebieży (1952) oraz Dziwnowie (1958). Można więc zaryzykować twierdzenie, iż sieć tych terenowych placówek administracji morskiej wykazywała w ciągu dziesięcioleci dużą stabilność.

W zdecydowanej większości pierwsi kapitanowie małych portów wywodzili swój rodowód z przedwojennej Marynarki Wojennej, a nawet z floty austro-węgierskiej, przy czym sześciu doczekało się stopni oficerskich, z pozostałych dwóch jeden był chorążym (F. Kopiec), drugi odbywał w tej formacji służbę zasadniczą (I. Rafalski). Administracja morska z braku cywilnych kadr morskich bardzo chętnie sięgała po zdemobilizowanych oficerów i podoficerów PMW, kierując ich przede wszystkim w teren. Nie było więc dziełem przypadku, a naturalną polityką, iż oficerowie obejmowali zwłaszcza stanowiska kapitanów tych portów, na terenie których stacjonowały obce jednostki wojskowe.

Żaden z pierwszych kapitanów interesujących nas portów niestety już nie żyje, ostatni z nich, Zdzisław Juszczakiewicz, odszedł na wieczny spoczynek kilka lat temu (2001 r.). Najmłodszym kapitanem w chwili obejmowania stanowiska był Czesław Kazubek (35 lat), najstarszym – Franciszek Kopiec (56 lat). Wiek sędziwego dożył jedynie wspomniany Z. Juszczakiewicz (93 lata), młodo zmarł zamordowany przez służbę bezpieczeństwa Stanisław Mieszkowski (49 lat), pozostali umierali między 66. (I. Rafalski) a 83. (J. Kossakowski) rokiem życia.

Najdłużej, gdyż pełne dziesięć lat, pełnił swą funkcję Jerzy Kossakowski, najkrócej, nawet bowiem nie miesiąc – Józef Wierchowski; dla kilku innych „kapitanowanie portem” było jedynie epizodem w bogatym życiu zawodowym. Jedynym, który tworzył i likwidował Kapitanat Portu był Franciszek Kopiec. Przyczyny odejścia ze stanowiska kapitana były różne: począwszy od politycznych po naturalną możliwość awansu w innym miejscu, niekoniecznie w ramach administracji morskiej. Ze względu na przeszłość w przedwojennej Marynarce Wojennej musieli opuścić wybrzeże Adolf Wdziekoński, Czesław Kazubek i Franciszek Kopiec, faktycznie stąd wysiedleni (po kilku latach dwaj pierwsi powrócili), ucieczką za granicę salwował się Zdzisław Juszczakiewicz, obawiający się aresztowania jako przedwojenny oficer „dwójki”. Naturalnym jakby przesunięciem były zmiany stanowisk Jerzego Kossakowskiego (z kapitana portu helskiego na kapitana portu w Łebie) oraz Franciszka Kopca, którego po zniesieniu placówki przeniesiono do Gdyni na nieco wyższą posadę. Z kolei Ignacy Rafalski otrzymał wymówienie z pracy (wkrótce do niej przywrócony) wobec zarzutów prokuratorskich, które nie znalazły potwierdzenia.

Właściwie tylko Jerzy Kossakowski związał całe swe zawodowe życie po drugiej wojnie światowej z administracją morską, odchodząc na emeryturę ze stanowiska kapitana portu w Łebie. Inni, po dłuższym lub krótszym okresie funkcjonowania w jej strukturach, trafiali najczęściej do Polskiej Floty Handlowej (Józef Wierchowski, Adolf Wdziekoński, Ignacy Rafalski), pływając do uzyskania uprawnień emerytalnych u polskich armatorów: PŻM, PLO czy PPDiUR „Dalmor”. Do zawodowej służby wojskowej w Marynarce Wojennej trafili jedynie (na kilka lat) Józef Wierchowski (1946–1952), który po zdemobilizowaniu wrócił do pracy w administracji i gospodarce morskiej oraz Stanisław Mieszkowski, okrutnie doświadczony przez los po osiągnięciu zaszczytnych funkcji w tej formacji.

Józef Wierchowski – kapitan portu w Elblągu (25 III–30 IV 1945)

Urodził się 1 marca 1908 r. w Zawierciu na Górnym Śląsku, z ojca Jana, robotnika i Stanisławy z domu Wyderk. Szkołę powszechną ukończył we wsi Malczyce (gmina Żarnowiec), gdzie osiedlili się jego rodzice, dziedzicząc kilkuhektarowe gospodarstwo rolne. Maturę zdał w 1928 r. w Gimnazjum im. Stanisława Staszica (profil matematyczno-przyrodniczy) w Sosnowcu i w tym roku, po zdaniu egzami-

nów wstępnych, został przyjęty do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Ukończył ją z szóstą lokatą, mianowany ppor. mar. w korpusie morskim ze starszeństwem 15 sierpnia 1931 r. Zaliczył następnie jednoroczny kurs aplikacyjny w Świeciu, po którym od września następnego roku rozpoczął karierę zawodową na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej. Od IX 1932 do XI 1933 był oficerem wachtowym na ORP „Kujawiak” i ORP „Ryś”, kończąc w tym czasie także Kurs Oficerski Podwodnego Pływania. Przez niecały kolejny rok (XI 1933–IX 1934) zajmował stanowisko dowódcy bazy ORP „Lwów” i p.o. dowódcy ORP „Sławomir Czerwiński”, będąc już (od I I 1934) po awansie na por. mar. Był następnie (do VI 1935) słuchaczem kursu wychowania fizycznego w Centralnym Instytucie Wychowania Fizycznego w Warszawie. Powierzono mu wkrótce na blisko pół roku obowiązki instruktora jachtingu w Ośrodku Morskim w Gdyni, gdzie szkolił młodych adeptów, m.in. jako kapitan na jachtach „Junak” i zastępca kapitana na jachcie „Temida I”. Przez kolejnych kilka miesięcy (X 1935–I 1936) dowodził ponownie bazą ORP „Sławomir Czerwiński”, po czym na dwa lata (do II 1938) przydzielono go jako oficera nawigacyjnego i torpedowego na ORP „Ryś”. W międzyczasie (V 1936) ukończył jako ekstern II Kurs Oficerski Broni Podwodnej. Od II do IV 1938 był zastępcą dowódcy Załogi Zapasowej Okrętów Podwodnych, a następnie dowódcą ORP „Kujawiak” (IV–V 1938) i ORP „Smok” oraz Oddziału Minowego w Dowództwie Obrony Wybrzeża (V–XI 1938). Kolejne miesiące, do wybuchu wojny z Niemcami, skierowany do Sztabu Dowództwa Floty w Gdyni, zajmował stanowisko z-cy szefa Wydziału Mobilizacyjnego. Z początkiem 1939 r. otrzymał awans na kpt. mar. Po napadzie niemieckim na Polskę był dowódcą Załogi Zapasowej Dyonu Okrętów Podwodnych, a potem dowódcą kompanii kadrowej w obronie Półwyspu Helskiego jako odvodu dowódcy Rejonu Umocnionego Hel.

Do niewoli został wzięty na morzu 3 października 1939 r., następnego dnia po kapitulacji załóg helskich, gdy usiłował przedrzeć się przez niemiecką blokadę na dowodzonym przez siebie kutrze. W okresie wojny przebywał w kilku obozach: w twierdzy Pilawskiej, Klein Dexten (Prusy Wschodnie), Riesenburg (Prabuty), Lienz nad Drawą w Austrii, skąd w pierwszych dniach czerwca 1940 r. zbiegł. Pochwycony w Alpach Austriackich w pobliżu Jugosławii, został osadzony w oflagu II C Woldenberg, gdzie doczekał oswobodzenia 31 I 1945 r. przez Armię Czerwoną. Brał czynny udział w życiu obozu, pracował społecznie na polu krzewienia oświaty wśród szeregowych WP, pełniąc m.in. obowiązki zastępcy kierownika Działu Oświaty w ramach obozowej Komisji Kulturalno-Oświatowej, prowadził także referat kursów marynarzy. Swoje wiadomości poszerzał na organizowanych wykładach z zakresu ekonomii oraz kursów języków obcych.

Po powrocie do kraju, i zgłoszeniu się w lutym 1945 r. do biura dowódcy w Warszawie (wtedy nie przyjmowało ono do służby byłych jeńców wojennych), został skierowany do prac Grup Operacyjnych organizowanych przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów. W ostatniej dekadzie marca 1945 r. Morska Grupa Operacyjna skierowała go do Elbląga, by objął obowiązki kapitana tutejszego portu. Miał między innymi rozeznaczyć się w możliwościach jego wykorzystania dla żeglugi morskiej. Brał udział z garstką Polaków w tworzeniu życia gospodarczego tego miasta. Na podstawie własnych obserwacji oraz informacji pozyskanych od innych osób



dokonał opisu obszaru portowego i scharakteryzował główne zadania niezbędne do realizacji przez administrację morską przed i po przejęciu obszaru portowego od Rosjan. Znalazły się tu uwagi dotyczące konieczności zbadania terenu, zdobycia materiałów i taboru pływającego, inwentaryzacji, spraw personelu. Ponieważ możliwości działania na terenie Elbląga były niewielkie wobec postawy zajmujących tutejszy port oddziałów radzieckich, przeto Wierzchowski został przed końcem drugiej dekady kwietnia 1945 r. przeniesiony do Gdańska, pozostawiając stanowisko kapitana swojemu następcy – Marianowi Wajszczykowi.

Z pierwszym dniem następnego miesiąca objął obowiązki zastępcy kapitana portu gdańskiego, biorąc udział w przygotowaniach do jego otwarcia dla międzynarodowego ruchu żeglugowego. Praca przebiegała w skrajnie trudnych warunkach, gdyż port usiany był licznymi wrakami i minami, wyjścia na morze były zablokowane, w basenach portowych pływały ludzkie ciała. Po wejściu do portu gdańskiego pierwszych statków w lipcu 1945 r. doszły obowiązki związane z pilotażem portowym i morskim do Helu oraz świadczenie usług maklerskich czy celnych, do czasu powstania właściwych placówek obsługujących ruch statków. 1 listopada 1945 r. przestał pełnić funkcję zastępcy kapitana portu gdańskiego, obejmując na stałe stanowisko pilota. Była to wówczas szczególnie odpowiedzialna praca, gdyż przy tak trudnych warunkach nawigacyjnych od niego w dużym stopniu zależało bezpieczeństwo statków i opinia towarzystw ubezpieczeniowych o porcie gdańskim.

Pracę w Głównym Urzędzie Morskim zakończył w końcu lutego 1946 r., ponieważ został z początkiem marca powołany do służby w Marynarce Wojennej. Pełnił zrazu obowiązki dowódcy ORP „Ryś” po jego powrocie ze Szwecji, a następnie – od 6 III 1947 r. – dowódcy Floty II Trałowców, która przeprowadzała oczyszczanie z min akwenów wodnych na Bałtyku – najpierw na wschodnim wybrzeżu, a później na środkowym. W tym okresie otrzymał awans na kmr. ppor. Po roku służby na tym stanowisku zdał swe obowiązki kmr. ppor. Jackowi Dehnelowi, obejmując ostatniego dnia lutego 1948 r. stanowisko komendanta Portu Wojennego Kołobrzeg. Brał także aktywny udział w pracach rad narodowych: powiatowej i miejskiej. W marcu 1950 r. został przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni, gdzie pracował w charakterze starszego wykładowcy i kierownika Cyklu Morskiego oraz kierownika praktyk w sezonie letnim.

J. Wierzchowski służył w Marynarce Wojennej do 19 marca 1952 r., kiedy to przeniesiono go do rezerwy, co było swego rodzaju łagodnym sposobem na eliminację przedwojennych oficerów z tej formacji. 25 kwietnia 1952 r. podjął pracę w Wydziale Żeglugi Szczecińskiego Urzędu Morskiego (SUM) jako starszy inspektor okrętowy, awansując potem na kierownika Oddziału Inspekcji Statków. Prócz zajmowaniem się z urzędu sprawami bezpieczeństwa żeglugi, aktywnie uczestniczył w szkoleniu kadr morskich potrzebnych do obsadzenia jednostek pływających: portowych, rybackich i śródlądowych – prowadząc liczne kursy doszkalające sterników, szyprów, oficerów morskich oraz wykłady z nawigacji w Technikum Morsko-Nawigacyjnym. Dodatkowo pełnił obowiązki eksperta Polskiej Izby Handlu Zagranicznego, głównie w sprawach kompensacji kompasów i określenia dewiacji kompasowej, a także funkcję ławnika Izby Morskiej. Szczecińskie kierownictwo administracji morskiej wystawiało mu dobrą opinię, podkreślając duży zasób wiedzy fachowej, teoretycznej i praktycznej, obowiązkowość i sumienność, uważając go za bardzo dobrego specjalistę nawigatora i inspektora okrętowego.

Garał się do pracy na morzu, która dawałaby mu nie tylko polepszenie dość trudnych warunków bytowania, lecz uzyskanie odpowiedniego stażu pływania na statkach handlowych, wymaganego do otrzymania wyższego dyplomu morskiego. Szczeciński Urząd Morski nie wyraził zgody na półtoraroczny urlop bezpłatny, z konieczności

jednak zaaprobował odejście do któregoś z przedsiębiorstw żeglugowych. J. Wierzchowski pracował w SUM do 10 czerwca 1958 r., po czym został przeniesiony służbowo do Polskiej Żeglugi Morskiej, gdzie rok wcześniej odbył trzymiesięczną praktykę morską.

Pływanie w szczecińskiej flocie handlowej rozpoczynał w charakterze III oficera (s/s „Rataj”), dosyć szybko pnąc się w hierarchii służbowej. Z dniem 14 III 1959 r. otrzymał awans na II oficera (s/s „Kielce”), a po następnych dwóch latach (1 II 1961) – na I oficera (s/s „Tczew”. W tym czasie otrzymywał przychylne opinie kapitanów statków na których pływał. Wprawdzie zauważali oni długą przerwę w jego doświadczeniu morskim, gdyż kilkanaście lat nie pływał, lecz podkreślali dobre przygotowanie teoretyczne, chęć stałego pogłębiania wiadomości, dużą troskę o sprawność techniczną i eksploatacyjną statków oraz duże zdyscyplinowanie w pracy. Na kapitana statku został Wierzchowski oficjalnie awansowany 1 IX 1964 r., choć już wcześniej (X 1963) pełnił takie obowiązki na parowcu „Brygada Makowskiego”.

Zestawienie pływania w latach 1958–1972

Lp.	Nazwa statku	Stanowisko	Zatrudniony	
			Od	Do
1	„Rataj”	III oficer	20 VI 1958	23 IX 1958
2	„Kielce”	III oficer	24 IX 1958	14 III 1959
3	„Kielce”	II oficer	14 III 1959	20 V 1959
4	„Tczew”	I oficer	11 VII 1959	11 XII 1959
5	„Kolno”	I oficer	1 I 1960	16 IX 1960
6	„Ina”	I oficer	14 I 1961	28 I 1961
7	„Gdynia”	I oficer	27 II 1961	9 IX 1961
8	„Gdynia”	I oficer	2 XI 1961	28 X 1962?
9	„Gdynia”	I oficer	13 XI 1962	25 V 1963
10	„Brygada Makowskiego”	p.o. kapitana	4 X 1963	15 I 1964
11	„Brygada Makowskiego”	p.o. kapitana	7 III 1964	16 VIII 1964
12	„Nimfa”	Kapitan	19 X 1964	18 XI 1964
13	„Huta Zygmunt”	Kapitan	9 XII 1964	29 I 1965
14	„Kolno”	Kapitan	11 II 1965	25 II 1965
15	„Kopalnia Kazimierz”	Kapitan	26 II 1965	14 V 1965
16	„Kopalnia Kazimierz”	Kapitan	14 VI 1965	22 VI 1965
17	„Ina”	Kapitan	22 VI 1965	22 VII 1965
18	„Kopalnia Kazimierz”	Kapitan	23 VII 1965	6 VIII 1965
19	„Soldek”	Kapitan	7 VIII 1965	3 X 1965
20	„Huta Zygmunt”	Kapitan	2 IX 1966	23 IX 1966
21	„Kopalnia Mysłowice”	Kapitan	24 IX 1966	24 XII 1967
22	„Kopalnia Mysłowice”	Kapitan	28 II 1968	3 IV 1968
23	„Zagłębie Dąbrowskie”	Kapitan	4 IV 1968	18 VI 1968
24	„Kapitan Stankiewicz”	Kapitan	3 IX 1968	18 IX 1968
25	„Żywiec”	Kapitan	11 X 1968	18 XII 1968
26	„Sławno”	Kapitan	18 XII 1968	9 I 1969
27	B/441	I oficer; p.o. kapitana	16 V 1969	18 IX 1969
28	B/441 II	p.o. kapitana	19 IX 1969	3 XII 1969
29	„Proсна”	Kapitan	4 III 1970	1 XII 1970
30	„Nogat”	Kapitan	22 II 1971	15 VII 1971
31	„Sofa”	Kapitan	23 VII 1971	7 VIII 1971
32	„Nogat”	Kapitan	26 IX 1971	16 II 1972
33	„Nogat”	Kapitan	26 III 1972	29 IX 1972
34	„Nogat”	Kapitan	4 XI 1972	26 XI 1972
35	„Nogat”	Kapitan	7 XII 1972	12 XII 1972

W trakcie służby w szczecińskiej administracji morskiej oraz u tutejszego armatora otrzymał najwyższe dyplomy morskie: najpierw kpt. ż. m. (nr 2525 z datą 25 XI 1957), a następnie kpt. ż. w. (5 XII 1960 nr 0757). W latach sześćdziesiątych podejmował także pracę wykładowcy przedmiotów nawigacyjnych w Ośrodku Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Żeglugi (m.in. kursy por. ż. m. i mechaników IV klasy).

Druga połowa tej dekady nie była dla niego najszcześniejsza w dowodzeniu statkami PŻM, gdyż zdarzały się ich awarie i kolizje. Przez krótki czas pozbawiono go nawet stanowiska kapitana, a następnie został wprawdzie zatrudniony w tym charakterze, ale na mniejszych jednostkach. Od maja do grudnia 1969 r. był szefem nadzoru stocznioowego z ramienia „Centromoru” budowanych w Szczecinie statków dla armatora z Portugalii. Wspomniana centrala

handlu zagranicznego bardzo wysoko oceniła jego pracę w tym zakresie, fachowość i wiedzę, taktowne postępowanie i współpracę z przedstawicielami portugalskimi, dzięki czemu bezkonfliktowo przekazano jednostki armatorowi z Lizbony.

Na emeryturę przeszedł z pierwszym dniem kwietnia 1973 r. Wkrótce podjął się jeszcze roli konsultanta (w niepełnym wymiarze godzin) dla Szczecińskiego Przedsiębiorstwa Obrotu Produktami Naftowymi „CPN” przy tworzeniu floty bunkrowej, która miała być sprowadzona z Norwegii.

Ani przed drugą wojną światową, ani po jej zakończeniu nie należał do żadnej partii politycznej. Był członkiem związków zawodowych: Związku Zawodowego Marynarzy i Pracowników Portowych, Związku Zawodowego Transportowców, Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi. Za zasługi odznaczony go m.in.: Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotą Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”, Medalem „Zasłużonym na Polu Chwały”, Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyźnie”.

Józef Wierchowski zmarł w Szczecinie 5 marca 1987 r. w wieku 79 lat i został pochowany na tutejszym Cmentarzu Centralnym.

Literatura i źródła: *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. I: *Korpus oficerów 1918–1947*, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 461–462; R. Techman, *Nekrologia*, [w:] *Kronika Miasta Szczecina*, t. V, 1987, s. 204; AZ UM w Gdyni, akta osobowe, sygn. W-25; AZ UM w Szczecinie, akta osobowe, sygn. 1268; PŻM – kadry, akta osobowe, sygn. 113708; CAW, akta osobowe, sygn. 10; materiały udostępnione przez rodzinę w posiadaniu autora.

Franciszek Kopiec – kapitan portu w Pucku (15 VII 1945–31 III 1947)

Urodził się 9 lutego 1889 r. w miejscowości Mnich koło Strumienia, w powiecie bielskim na Śląsku Cieszyńskim, z ojca Andrzeja, rolnika i robotnika fabrycznego oraz Marii z domu Zachurzok. Po ukończeniu szkoły powszechnej pomagał rodzicom w gospodarstwie, po czym znalazł pracę na kolei w Czechowicach. 7 kwietnia 1910 r. został wcielony do austro-węgierskiej Marynarki Wojennej, odbywając z początku kilkutygodniowe przeszkolenie rekruckie oraz kurs sterników i sygnalistów, trwający do końca czerwca tego roku. W pierwszych dniach lipca 1910 r. przydzielono go na flagowy okręt-pancernik C.K. „Erzherzog Ferdinand Max” na którym uczestniczył w kampanii na Morzu Śródziemnym, a następnie pływał w takim samym charakterze – sternika-sygnalisty na krążowniku „Aspern”. Od końca maja 1914 r. znalazł się we flotyli dunajskiej, otrzymując przydział na monitory rzeczne (m.in. „Körös”) jako kierownik sterników i sygnalistów oraz minenmeister.

Po odzyskaniu niepodległości przez Rzeczpospolitą, ochotniczo wstąpił pod koniec listopada 1918 r. do odradzającej się po zaborach polskiej Marynarki Wojennej i został od razu skierowany jako podoficer prowiantowy do Portu Wojennego w Modlinie. 10 lipca następnego roku otrzymał nominację na stopień sierżanta sztabowego MW. Kilka miesięcy przed tym faktem przeniesiono go do Floty Wiślanej na monitor „Wisła”, gdzie przez ponad dwa lata (do końca lutego 1921 r.) zajmował się sprawami aprowizacyjnymi oraz prowadził kancelarię, a na koniec pełnił funkcję młodszego oficera. Ponieważ opinie bezpośrednich zwierzchników były mu

przychylnie, oceniali go oni bowiem jako godnego zaufania oraz sumiennego i energicznego podoficera, przeto 1 marca 1921 r. został awansowany na chorążego MW.

Mianowanie na wyższy stopień zbiegło się z awansem na dowódcę Oddziału Sztabowego Floty Wiślanej. Wkrótce jednak, bo w czerwcu tego roku, został odkomenderowany do Dowództwa Wybrzeża Morskiego w Pucku na stanowisko referenta kartograficznego, a następnie (15 VII 1921) dowódcy Oddziału Sztabowego DWM. W okresie V 1922–X 1923 kierował jednym z działów Biura Hydrograficznego. Przez następne cztery lata (X 1923–XI 1927) był dowódcą Plutonu Łączności w szefostwie Służby Łączności DWM, potem krótko (do III 1928) z-cą d-cy Kompanii Przejściowej w adrze Floty MW w Świeciu oraz oficerem magazynowym (do IX 1929) w Pucku. Od września 1929 do stycznia 1932 był komendantem Punktów Obserwacyjnych Dowództwa Floty, najpierw na Helu, a potem w Gdyni. Ostatnie kilka lat przed wybuchem drugiej wojny światowej (I 1932–VIII 1939) pełnił funkcję kierownika kancelarii, początkowo (tylko kilka miesięcy) w Komendzie Portu Wojennego w Gdyni, potem zaś w Sztabie Dowództwa Floty.

W pierwszych dniach drugiej wojny światowej brał udział w obronie wybrzeża w Oddziale Sztabowym Dowództwa Floty. W trakcie działań wojennych na Oksywiu dostał się 19 IX 1939 r. do niewoli niemieckiej. Przebywał w różnych obozach jenieckich, między innymi w stalagu w Neubrandenburgu; ostatnim zaś był oflag II D Gross Born, gdzie był więziony do 5 lutego 1945 r.

Po odnalezieniu rodziny, która przebywała w Wągrowcu, przybył stąd 10 kwietnia na Wybrzeże Gdańskie, gdzie poszukiwał pracy zgodnej z doświadczeniem nabytym w międzywojniu. Powrót do służby w Marynarce Wojennej okazał się niemożliwy, ale zainteresowało się nim kierownictwo terenowej administracji morskiej. Główny Urząd Morski w Gdańsku zatrudnił go 15 lipca 1945 r. na stanowisku kapitana portu w Pucku. Ta decyzja nie była przypadkowa, gdyż Kopiec bardzo dobrze znał ten teren ze służby wojskowej w międzywojniu.

Dwa dni wcześniej odbył tu rekonesans, by przekazać władzom morskim pierwsze sprawozdanie o tutejszym porcie, które dało obraz jego stanu technicznego. Wskazywał, że port pucki wyszedł z wojny bez większego szwanku, dostrzegając głównie uszkodzenia nielicznych pali nadbrzeżnych oraz kilku ich kantówek i ochraniaczy, porozrywanie i zaśmiecenie terenu portowego z niewielkimi ubytkami bruku, którego część spoczywała na dnie basenu portowego. Zauważył brak sprzętu należącego przed wojną do Urzędu Morskiego w Gdyni, taboru pływającego miejscowych rybaków, a także, że nabieżniki kanałowe i portowe oraz latarnie portowe, nie były czynne z powodu częściowego uszkodzenia.

Kopiec podjął w pierwszym rzędzie intensywne prace nad uporządkowaniem terenu portowego, które trwały od 19 lipca do 5 września 1945 r. Objęły one sprzątnięcie i niwelację terenu, jego brukowanie, prace murarskie, naprawy nabrzeży i pomostów, czyszczenie slipu i basenu portowego itp. Współdziałał jako kapitan w ożywieniu portu puckiego z powojennego zastoju. Informował swe władze zwierzchnie o powstaniu Spółdzielni Rybackiej „Morska Ryba” w Pucku, która eksploatowała jedyny czynny kuter, prowadził statystykę i nadzorował ruch portowo-żeglugowy, opierający się w dużym stopniu na bazowaniu pozamiejscowych jednostek pływających.

Z dniem 1 kwietnia 1947 r., Kopiec przeniesiony został ze stanowiska kapitana portu w Pucku do Kapitanatu Portu Gdynia na stanowisko zastępcy inspektora nabrzeży. Podczas odbywających się Dni Morza został 15 czerwca tego roku uhonorowany specjalnym dyplomem uznania przez GUM za zasługi położone przy odbudowie i rozwoju portów polskich oraz pionierską pracę dla dobra Rzeczypospolitej. Po reorganizacji administracji morskiej i powstaniu Gdańskiego Urzędu Morskiego, powierzono mu 1 lutego 1948 r.

pełnienie obowiązków drugiego inspektora nabrzeży, a rok później (1 marca 1949 r.) oficera portu Gdynia.

Koniec lat czterdziestych XX wieku był bardzo trudnym okresem dla wielu oficerów i podoficerów różnych rodzajów wojsk, a zwłaszcza żandarmerii, Korpusu Ochrony Pogranicza, armii Andersa lub policji, przedwojennych urzędników administracji i aparatu sądownictwa itp., którzy uznawani za przeciwników nowego, komunistycznego ustroju doznawali represji ze strony władz bezpieczeństwa, tropiących „sanacyjne kadry”. Eliminacja takich ludzi dotknęła również pracowników urzędów administracji morskiej, a więc szczecińskiego (najbardziej) i gdańskiego. W końcu 1949 r. Kopiec dostał wypowiedzenie i z dniem 31 stycznia 1950 r. został zwolniony z Kapitanatu Portu w Gdyni, nie zdążywszy nabyć praw emerytalnych.

Przez kilkanaście miesięcy pracował najpierw jako stróż, potem zaś, gdy zorientowano się o jego wartości – pracownika biurowego w Gdańsku. Nie dane było mu jednak pozostać na wybrzeżu, gdyż otrzymał 28 maja 1951 r. decyzję gdyńskich władz administracyjnych, kierujących się – co oczywiste – wskazaniami służby bezpieczeństwa, o zakazie zamieszkania i przebywania z całą rodziną na obszarze pasa granicznego Rzeczypospolitej. Został po prostu wysiedlony z Gdyni, przy czym zaoferowano mu zamieszkanie w województwie krakowskim (robotnicza Nowa Huta, która została wskazana, miała zapewne stępić jego „sanacyjne” oblicze). Przeniósł się ostatecznie do Wrocławia, gdzie spędził ostatnich kilkanaście lat swego życia. Podjął pracę w Spółdzielni Inwalidów „Przyszłość” na stanowisku inspektora BHP, będąc tu zatrudniony do śmierci.

Po połowie lat pięćdziesiątych, kiedy pojawiły poważniejsze oznaki zmian politycznych, Kopiec starał się o powrót na wybrzeże, dążąc w pierwszym rzędzie do odzyskania swego mieszkania, które zajęła służba bezpieczeństwa. I chociaż nowe władze miasta uznały za bezzasadne jego wysiedlenie, obiecując oddanie lokalu, to jednak sprawiedliwości nie stało się zadość.

Franciszek Kopiec zmarł 14 listopada 1964 r. we Wrocławiu i tu został pochowany na Cmentarzu św. Wawrzyńca przy ul. Bujwida. Odchodził z tego świata z poczuciem nienaprawionej krzywdy, jaką wyrządzono jemu i jego rodzinie.

Literatura i źródła – szerzej o tej postaci: R. Techman, *Pierwszy kapitan portu w Pucku w latach 1945–1947*, „Zapiski Puckie”, 2007, z. 6, s. 154–159 (tu wykaz wykorzystanej bazy źródłowej i bibliografia).

Jerzy Kossakowski-Dębicki, kapitan portu w Helu (15 V 1945–31 V 1955)

Urodził się 15 października 1900 r. w Opatowie, w województwie kieleckim, z ojca Józefa i Michaliny z domu Jakubińska, która wychowywała liczne potomstwo. Trudne warunki materialno-bytowe sprawiły, że rodzina Kossakowskich przeprowadziła się w 1909 r. z Opatowa do Radomia, gdzie mieszkali dziadkowie Jerzego. Tu jego ojciec otrzymał posadę urzędnika, a dzieci podjęły naukę w państwowej szkole rosyjskiej. Po niepowodzeniach na froncie niemieckim w czasie pierwszej wojny światowej, władze rosyjskie nakazały ewakuację ludności oraz przedsiębiorstw z tzw. „Kongresówki” i Kossakowscy znaleźli się w Kijowie. Ojciec pracował przez jakiś czas w cukrowni w Kamieńcu Podolskim, a młody Jerzy przez dwa lata w kijowskiej fabryce maszyn rolniczych w charakterze ucznia ślusarskiego. Uczył się tu jednocześnie na kursach wieczorowych i ukończył 5 klas polskiego gimnazjum.

Warunki egzystencji rodziny stały się w końcu pierwszej wojny światowej niesłychanie ciężkie. Najstarszy syn Zygmunt i córka Zofia zmarli na tyfus, a w domu panował głód. Kiedy w maju 1920 r. Wojsko Polskie zajęło Kijów, Jerzy i jego brat Tadeusz, korzystając z wojskowego transportu kolejowego, wyjechali do Warszawy i zgłosili się jako ochotnicy do polskiej armii. Rodzice z pozostałym rodzeń-

stwem z wielkimi trudnościami powrócili rok później do Polski i zamieszkali najpierw w leśniczówce w miejscowości Wierzbnik pod Starachowicami, następnie przenieśli się do tego miasta. Jerzy brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej w 24 pułku ułanów, walczył także w III Powstaniu Śląskim. Wstąpił w tym czasie do Korpusu Kadetów nr 1 we Lwowie, który ukończył w 1923 r.

Od połowy maja 1923 r., kiedy wyjechał ze Lwowa, rozpoczęła się jego kilkudziesięcioletnia przygoda z morzem. Najpierw w służbie wojсковej, gdyż w tym roku dostał się do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu, i został jej absolwentem, otrzymując 29 października 1925 r. na pierwszej promocji OSMW stopień ppor. MW w korpusie morskim. Przez następnych kilkanaście lat pełnił bardzo różne funkcje na jednostkach bojowych i w administracji na lądzie. W okresie XI 1925–IV 1926 był młodszym oficerem kadry MW w Świeciu (wykładowcą wiedzy okrętowej w Szkole Specjalistów Morskich), następnie (do połowy IX 1926) oficerem wachtowym ORP „Wilia”, IX 1926–X 1927 zastępcą dowódcy ORP „Jaskółka” i ORP „Ślżak”. 1 VII 1927 r. otrzymał awans na por. mar. Był potem oficerem załogowym ORP „Bałtyk” (X 1927–I 1928) i pełniącym obowiązki dowódcy ORP „Haller” (I II 1928–I IX 1929). Ukończył Instruktorski Kurs Obserwatorów Lotniczych w Pucku i kurs szyfrowy w Warszawie.

Między IX 1929 a I 1930 był oficerem wachtowym ORP „Iskra”, a kolejno: dowódcą ORP „Krakowiak”, oficerem wachtowym na ORP „Wicher” podczas podróży na Maderę po marszałka Józefa Piłsudskiego (wyznaczony na adiutanta marszałka). Do VI 1932 służył w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie jako p.o. kier. Wydziału Ogólnego i oficer flagowy, później zaś był oficerem sygnałowym ORP „Wicher”. Znalazł się następnie po służbowym przeniesieniu we Flotylli Pińskiej (V 1932–III 1934), gdzie był dowódcą ORP „Wilno” oraz w Oddziale Minowym – ORP „Smok”.

Dnia 1 I 1934 r. został awansowany na kapitana Marynarki Wojennej. Wkrótce powierzono mu dowodzenie ORP „Krakowiak” (IX 1934–XI 1935), po czym pełnił funkcję zastępcy dowódcy ORP „Wicher” (XII 1935–I 1937), dowódcy grupy minowej w Oddziale Minowym (III 1937–II 1938) oraz zastępcy Komendanta Centrum Wyszczolenia i zarazem dowódcy ORP „Bałtyk”. W 1939 r. znalazł się w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku.

Po wybuchu wojny z Niemcami uczestniczył w obronie Helu jako dowódca 2 kompanii MDLot w rejonie Juraty, wykazując wiele zdolności w dowodzeniu i odznaczając się odwagą. 2 X 1939 r. dostał się do niewoli niemieckiej i przebywał w oflagach: X B Nienburg, XVIII C Spittal nad Drawą i II C Woldenberg. Nie doczekał spotkania z rodzicami, którzy zmarli w czasie okupacji w Starachowicach.

W końcu stycznia 1945 r. obóz w Woldenbergu wyzwoliły oddziały radzieckie, dzięki czemu powrócił w połowie następnego miesiąca do Polski, odwiedzając najbliższą rodzinę. Kilka tygodni później włączył się w przygotowania do objęcia polskiego wybrzeża, znajdując się w Grupach Operacyjnych Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu, szykujących się w Bydgoszczy do uruchomienia portów, żeglugi, rybołówstwa i przemysłu okrętowego. Zatrudniony przez



tworzony Główny Urząd Morski w Gdańsku, został 15 maja 1945 r. wyznaczony na stanowisko kapitana portu w Helu.

W pierwszych meldunkach dla władz przełożonych informował o stanie portu helskiego, dysponując wtedy jeszcze niepełnymi danymi. Według nich w porcie wojennym nabrzeża doznały niewielkich uszkodzeń, w dobrym stanie był basen portowy, choć znajdowało się tu sporo zatopionych jednostek pływających (w tym ORP „Wicher”), częściowemu spaleniu uległy natomiast zabudowania portowe. Późniejsze oględziny portu rybackiego wykazały duże zniszczenia mola drewnianego otaczającego basen, niemałe uszkodzenia falochronu zachodniego oraz mola od strony wschodniej, ogólne zamulenie oraz zagrożenie wjazdu i wyjazdu z portu ze względu na zatopiony wrak. Pionierskie prace, którymi kierował kapitan, dotyczyły uporządkowania budynku administracyjnego, spraw organizacyjno-personalnych oraz oczyszczania obszaru portowego. Opracował tymczasowy projekt etatów dla powierzonych mu portów Hel i Jastarnia, kompletując jednocześnie załogę Kapitanatu Portu, która w końcu czerwca 1945 r. składała się z zastępcy (szyper I klasy Kazimierz Bednarski), dwóch bosmanów (Piotr Jarzębowicz – Jastarnia i Andrzej Zagraniczny – Hel), kancelistki (Maria Pisańska) oraz 8 strażników portowych. Trzeba także dodać, iż na Helu zlokalizowana była do początków 1946 r. stacja pilotów, gdyż ówczesny pilotaż obejmował trasę Gdańsk–Hel przez wytyczone pośród pól minowych tory wodne.

W sposób szczególnie ofiarny zapisał się Kossakowski w akcjach usuwania przeszkód nawigacyjnych z portu helskiego, gdzie leżało pod wodą łącznie 17 jednostek pływających różnej wielkości. W pracach wydobywczych, które z urzędu koordynował, chodziło nie tylko o odblokowanie żeglugi, ale i o podniesienie z wody nadających się do użytku kutrów, by po remoncie mogły trafić do rybołówstwa lub pilotażu. Do połowy 1948 r. wydobyto łącznie czternaście jednostek, pozostałe trzy, z których jedna znajdowała się w awanporcie, a dwie w basenie portowym – usunięto do początku lat pięćdziesiątych.

Przez kilka powojennych lat kapitan portu helskiego niewiele mógł zrobić w zakresie jego odbudowy i modernizacji, nadzorując tylko niewielkie naprawy, gdyż środki inwestycyjne były przeznaczone na porty w Gdańsku i Gdyni. Odremontowano molo wydłunkowe w basenie rybackim, wybudowano 150 m nowych pomostów drewnianych, wydobyto kilka wraków, postawiono barak na warsztat stolarski, zabetonowano maszt na placu latarni morskiej, zainstalowano częściowe oświetlenie, poddano naprawie molo wschodnie, wyremontowano miejsce wydłunku ryb na molo zachodnim oraz kilka obiektów, wyciągnięto z wody wrak holownika. Dopiero w końcu lat czterdziestych administracja morska przystąpiła do odbudowy i rozbudowy małych portów, dając priorytet portom w Helu i Władysławowie, co uzasadniało ich położenie geograficzne i możliwości eksploatacyjne. W ostatniej dekadzie kwietnia 1949 r. rozpoczęła się budowa nabrzeża rybackiego o długości 253 m, zaś kilka miesięcy potem podjęto roboty czerpalne, planując wybagrowanie 37 000 m³ urobku, by uzyskać pożądane głębokości.

W latach 1949–1955, kiedy pełnił funkcję kapitana, Hel był głównym placem budowy wśród małych portów, a inwestycje kosztowały budżet państwa 9 mln złotych. Odbudowano 460 m falochronu zachodniego, co pozwoliło zamknąć awanport i umożliwiło bezpieczny wjazd kutrom rybackim; wybudowano także wspomniane nabrzeże rybackie, położone między molem południowym, a nasadą falochronu zachodniego; drogę oraz kilkadziesiąt metrów toru kolejowego; mur oporowy betonowy wzdłuż powstałej drogi portowej; sieć wodociagową i kanalizacyjną z przepompownią ścieków i studnią; zabrukowano ponad 1,5 km nabrzeży, rozbudowano sieć elektryczną i wykonano pełne oświetlenie, ogrodzono port betonowym parkanem z dużymi bramami wjazdowymi.

Z racji pełnionego stanowiska był Kossakowski od początku stycznia 1953 r. kierownikiem Stacji Ratownictwa Morskiego z ramienia Polskiego Ratownictwa Okrętowego, które utrzymywało

w tym porcie statek ratowniczy „Sztorm”. Wyróżnił się niejedną raz w akcjach ratowania kutrów, zwłaszcza w okresach zimowych, kiedy grzęzły one w lodach pomiędzy cyplem helskim a portem oraz w czasie zagrożenia sztormowego, gdy istniała potrzeba niesienia pomocy jednostkom będącym w niebezpieczeństwie. Wykazywał dużo inicjatywy także w zabezpieczaniu ludności przed skutkami silnych sztormów.

Podczas jego „kapitanowania” port helski osiągnął znaczące wyniki eksploatacyjne, mimo braku urządzeń portowych – nie dysponował bowiem dźwigami, magazynami, własnym taborem pływającym. Stanowił bazę nie tylko dla polskich kutrów rybackich, ale i obcych, przede wszystkim z państw skandynawskich, był także w sezonie miejscem ożywionego ruchu jednostek „białej floty”. Dzięki sumiennej pracy, wysokim kwalifikacjom i umiejętnościom oraz dużemu doświadczeniu zawodowemu, które to cechy zapewniały należyte kierowanie sprawami eksploatacji ważnej bazy polskiej floty rybackiej, Kossakowski zdobył uznanie nie tylko u przełożonych, ale i u rybaków całego półwyspu, którzy cenili go za fachowość. Biorąc udział przez kilka lat w szkoleniu załóg kutrowych, podnosił ich kwalifikacje, co w dużym stopniu wpłynęło na zmniejszenie się awaryjności jednostek rybackich. Ten doświadczony i uznany praktyk wniósł istotny wkład w wychowanie kadr rybołówstwa morskiego.

W opiniach przełożonych oceniany był jednoznacznie pozytywnie, jako pracownik energiczny i z inicjatywą, dobry gospodarz oraz co ważne – skuteczny i zdolny organizator pracy podległego mu personelu, a i w jakiś sposób także życia gospodarczego firm i osób eksploatujących port helski. Pozwalała mu na to również szybka orientacja w wielu zagadnieniach, samodzielność w podejmowaniu decyzji oraz duża odpowiedzialność za powierzone zadania.

Z dniem 1 czerwca 1955 r. został przeniesiony do Kapitanatu Portu w Łebie na stanowisko kapitana. Trudno dociec przyczyn tej decyzji GUM, czy była to konieczność ze względu na dobro służby, by ożywić port łebski, będący w stanie letargu, czy wpływ na to przesunięcie miały zatargi kompetencyjne Kossakowskiego z dowódcą helskiej jednostki wojskowej („rządzącego” półwyspem), jak podaje rodzinna tradycja.

W Łebie, podobnie jak na Helu, z dużym poczuciem odpowiedzialności i przy wykorzystaniu swej wiedzy fachowej, nadzorował stan techniczno-eksploatacyjny portu i bezpieczeństwo żeglugi, zapobiegając w okresie kilkunastu lat niemałej liczbie awarii, wypadków i tragicznych zdarzeń. Tu również kierował z powodzeniem wieloma akcjami ratowniczymi, w których uratowano niejedną załogę i kuter rybacki w trudnych i niebezpiecznych sytuacjach nawigacyjnych na torze wodnym i na wejściu do portu. Przyczyniło się to do zapewnienia rybołówstwu Łeby ciągłości połowowej i produkcyjnej, a jednocześnie uchroniło gospodarkę morską od wielomilionowych strat. Funkcję kapitana portu w Łebie sprawował do końca marca 1968 r., a z dniem 1 kwietnia tego roku przeszedł na emeryturę po czterdziestu latach służby i pracy na morzu.

Za swą działalność był wielokrotnie honorowany w różnej formie, pochwałami, listami gratulacyjnymi, dyplomami uznania, nagrodami pieniężnymi. W ciągu swego życia został odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Virtuti Militari V klasy, Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Srebrną i Złotą Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”. Bezpartyjny, nigdy nie zajmował się działalnością polityczną, należał jedynie do związków branżowych: Związku Zawodowego Transportowców, Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi, Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców. Szczęśliwie ominęły go represje okresu stalinowskiego, których doznało wielu kolegów służących w międzywojniu w Marynarce Wojennej, chociaż Okręgowa Komisja Rejestracyjno-Weryfikacyjna MON wystawiła mu w lutym 1950 r. opinię: „element niepewny” i przeniosła do rezerwy.

Żonaty (1952) z Marią z domu Kiwitt, pozostał bezpotomny. Po odejściu z Łeby przeniósł się do Rumi, gdzie w niewielkim domku wiódł życie emeryta. Zmarł tutaj 5 kwietnia 1983 r. i został pochowany w Alei Zasłużonych na nowym cmentarzu.

Literatura i źródła: CAW, akta personalne, sygn. 979/64/12; AZ GUM, akta osobowe, sygn. K-363; *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. I: *Korpus oficerów 1918–1947*, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 364; opracowanie *Historia rodu Kossakowskich i Kossakowskich-Dębickich* przygotowane w 1983 r. przez Antoniego Kossakowskiego oraz uzupełnione i dopracowane w 2006 r. przez Grzegorza Kossakowskiego, przesłane autorowi; relacje pisemne i telefoniczne Panów: Grzegorza i Jerzego Kossakowskich-Dębickich, którym serdecznie dziękuję za informacje i zdjęcia.

Adolf Wdziekoński – kapitan portu we Władysławowie (15 V 1945–10 X 1950)

Urodził się 25 maja 1909 r. w Warszawie, jako syn Adolfa, urzędnika cukrowni na Podolu, oraz Izabeli z domu Skarżewska, którzy doczekali się licznego potomstwa: czterech synów i sześciu córek. Po śmierci ojca w 1914 r. starsze rodzeństwo zmuszone było utrzymywać całą rodzinę iłożyć na kształcenie młodszych braci i siostr. Maturę uzyskał 20 maja 1930 r. w Korpusie Kadetów nr 3 w Rawiczu i dostał się po zdaniu egzaminów w lipcu tego roku do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Ukończył ją, otrzymując 15 sierpnia 1933 r. stopień ppor. mar. Po zaliczeniu kursu aplikacyjnego piechoty otrzymał przydział jako dowódca plutonu rekrutów w Kadrze Floty w Gdyni (X 1933–I 1934). Był następnie słuchaczem kursu aplikacyjnego na ORP „Bałtyk” i w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku, potem zaś (VI–VIII 1934) oficerem wachtowym na ORP „Ślązak”. W okresie IX 1934–VIII 1935 odbył podróż szkolną na krążowniku „Jeanne d’Arc” w ramach Ecole d’application des enseignes de vaisseaux. Od X 1935 do XI 1936 był w CWSF jako oficer załogowy na ORP „Bałtyk”, otrzymując 19 III tego roku awans na por. mar. Był następnie słuchaczem III Kursu Oficerów Sygnałowych (XI 1936–IV 1937), po czym otrzymał przydział na transportowiec „Wilja” oraz ORP „Grom” jako oficer sygnałowy. Przez kilka lat (1936–1939) pływał podczas swoich urlopów na statkach Polskiej Marynarki Handlowej, będąc asystentem na s/s „Śląsk” i s/s „Lech”. W okresie II–X 1938 został słuchaczem III Kursu KOOLM i po jego ukończeniu skierowano go do MDLOT w Pucku na stanowisko oficera taktycznego I Eskadry, którą to funkcję pełnił do września 1939 r.

W wojnie z Niemcami brał udział w obronie półwyspu helskiego jako dowódca plutonu w 11 kompanii Baonu „KOP” „Hel” odcinka Chałupy. Wraz z kapitulacją załóg polskich dostał się 2 X 1939 r. do niewoli, przebywając w oflagach: X B Nienburg, XVIII C Spittal i II C Woldenberg. Okres okupacji okrutnie doświadczył jego rodzinę, gdyż połowa rodzeństwa została zamordowana przez hitlerowców w Polsce bądź przez Ukraińców na kresach wschodnich.

Po uwolnieniu obozu w Woldenbergu przez Armię Czerwoną w końcu stycznia 1945 r. powrócił do kraju i został skierowany przez RKU Warszawa do pracy w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu, który przygotowywał kadry morskie do obsadzenia wybrzeża. Z chwilą jego wyzwolenia przybył do Gdańska, gdzie tworzył się Główny Urząd Morski, który polecił mu w połowie maja tego roku objąć obowiązki kapitana portu we Władysławowie. W znacznym stopniu przyczynił się do jego odbudowy i uruchomie-



nia dla nasilającego się z każdym rokiem ruchu kutrów krajowych i zagranicznych. Zyskiwał na tym stanowisku w pierwszych latach bardzo pozytywne opinie przełożonych. Podkreślali oni jego dużą inteligencję i kwalifikacje z dziedziny morskiej, zmysł organizacyjny, energię i inicjatywę, ogromną wręcz samodzielność w podejmowaniu decyzji i znakomitą orientację, wysoką dyscyplinę, sumienność, obowiązkowość i wydajność pracy oraz „bezwzględna uczciwość”. W ciągu kilkuletniej pracy na tym stanowisku otrzymał wielokrotnie dyplomy uznania i nagrody pieniężne. Pełniąc tę funkcję przyznano mu 17 X 1946 r. (uznając okresy pływania w międzywojniu) dyplom kapitana żeglugi małej (nr 208), wydany ponownie przez GUM 21 IV 1951 r. (nr 636).

Od końca lat czterdziestych podejmował Wdziekoński parokrotnie starania o przejście do Polskiej Marynarki Handlowej, by nie tylko poprawić swoją sytuację materialną, ale uzyskać dzięki praktyce na morzu kolejny dyplom morski. Tłumaczył, iż musi co najmniej rok przepływać w żegludze małej i wielkiej, by uzyskać dyplom kpt. ż. w., a od dekady (niewola i „kapitanowanie” we Władysławowie) pozbawiony był praktyki morskiej. Inicjatywa ta była jednak blokowana, a brak zgody na pływanie w PMH motywowano najczęściej koniecznością pracy przy odbudowie portów. Przełożonych raził już jednak w tym okresie jego „obojętny stosunek do rzeczywistości” i bezpartyjność, a zwłaszcza fakt, iż był współwłaścicielem kutra rybackiego we Władysławowie „i z tych choćby nawet względów należy go stamtąd zabrać”. Wypominając mu osiąganie korzyści materialnych, 11 września 1950 r. został służbowo oddelegowany ze stanowiska kapitana portu władysławowskiego na stanowisko inspektora portów w Wydziale Żeglugi Gdańskiego Urzędu Morskiego. Kilka miesięcy później, w połowie następnego roku, dodatkowo prowadził sprawy awaryjne. Na własną prośbę przeniesiono go z dniem 1 marca 1952 r. do Zarządu Portu Gdańsk–Gdynia, gdzie objął funkcję pilota portu gdyńskiego. Po kilku tygodniach pracy, bezpośredni przełożony wystawiając mu opinię, zauważał dużą fachowość, przy braku jeszcze dostatecznej praktyki pilotowej, wysokie zdolności organizacyjne i rutynę w sprawach portów i żeglugi oraz ciągłe dążenie do podnoszenia kwalifikacji. 30 IV 1952 r. Wdziekoński zdał egzamin pilotowy w zakresie znajomości zasad manewrowania statkami, podstaw prawnych pilotażu, postępowania awaryjnego, szczególnych przepisów prawa drogi morskiej, otrzymując prawo pilotowania statków do tonażu 1000 BRT w dni pogodne. Był w tym okresie także rzeczoznawcą Polskiej Izby Handlu Zagranicznego w zakresie dewiacji kompasów.

Na skutek ustawicznego uprzykrzania mu życia przez władze bezpieczeństwa zmuszony był opuścić wybrzeże gdańskie, będąc jednym z wielu oficerów i podoficerów przedwojennej Marynarki Wojennej, których wysiedlono z tej części Polski w głąb kraju. Pretekstem tego kroku, na użytek powszechny i pracodawców, była choroba reumatyczna żony, której „nie służył klimat nadmorski”. Zwolniony 31 X 1952 r. na własną prośbę z ZPG-G przeniósł się z żoną do Gołębek pod Warszawą, gdzie niemal dwa lata pracował w ogrodnictwie jako dozorca i ogrodnik. Mimo podejmowanych prób nie otrzymał posady w Ministerstwie Żeglugi w stolicy Polski. Na jesieni 1954 r. (1 XI) został przyjęty do Muzeum Kultury i Sztuki Ludowej w Warszawie, gdzie kierował pracami przebudowy barki na pływającą wystawę. Dyrekcja tej instytucji bardzo pozytywnie wyrażała się o jego umiejętnościach, podkreślając inteligencję, bardzo dobre wywiązywanie się z obowiązków, energiczność i ofiarność, a także taktowność, uprzejmość i koleżeńskość, czym zyskał sobie ogólny szacunek i sympatię. Zauważano, iż „przez cały czas pracy w Muzeum marzył o powrocie do swojego umiłowanego zawodu i ciężko przeżywał jakąś krzywdę, która go w tym zawodzie miała spotkać”. Po ukończeniu remontu barki Wdziekoński złożył skargę do Ministerstwa Żeglugi, w wyniku rozpatrzenia której dostał angaż na stanowisko naczelnika Wydziału Nawigacyjnego Szkoły Rybo-

łóstwa Morskiego w Gdyni (1955–1956). Pracował tu właściwie rok, a po interwencji ministra żeglugi skierowano go do Polskiej Marynarki Handlowej.

Został przyjęty 26 czerwca 1956 roku do Polskich Linii Oceanicznych na stanowisko II oficera m/s „Warszawa” (zob. tabela pływania). Pływał w takim charakterze jeszcze na m/s „Kapitan Kosko”, m/s „Piast” i m/s „Elbląg”, po czym objął funkcję starszego oficera (21 X 1958–17 VIII 1959) na tym ostatnim statku, a na następnym s/s „Białystok” – I oficera. Dyplom kpt. ż. w. (nr 351) uzyskał 24 XI 1960 r. Po trzech latach, 25 III 1963 r., otrzymał awans na kapitana, a pierwszym statkiem, którym dowodził był s/s „Białystok”. Na tym stanowisku pływał na kolejnych jednostkach PLO: m/s „Gorlice”, m/s „Sandomierz”, m/s „Orneta”, m/s „Sopot”, m/s „Kpt. Ziolkowski”, m/s „Wiła”, m/s „Jasło” i m/s „Ursus”, na którym zakończył zawodową karierę kapitańską na morzu. Przeszedł na emeryturę z dniem 17 X 1973 r.

Zestawienie pływania w latach 1956–1973

Lp.	Nazwa statku	Stanowisko	Od	Do
1	M/s „Warszawa”	II oficer	26 VI 1956	5 VIII 1957
2	M/s „Kapitan Kosko”	II of.	3 IX 1957	26 XI 1957
3	M/s „Piast”	II of.	1 III 1958	15 V 1958
4	M/s „Elbląg”	II of.	18 VI 1958	20 X 1958
5	M/s „Elbląg”	St. of.	21 X 1958	17 VIII 1959
6	S/s „Białystok”	I of.	26 XI 1959	2 IX 1960
7	M/s „C. Skłodowska”	I of.	3 IX 1960	16 IX 1960
8	M/s „Batory”	II of.	23 XI 1960	18 XII 1960
9	M/s „Koszalin”	I of.	16 II 1961	6 VI 1962
10	M/s „Czech”	I of.	18 VIII 1962	9 I 1963
11	S/s „Białystok”	Kapitan	13 IV 1963	14 I 1964
12	M/s „Gorlice”	Kapitan	13 IV 1964	30 XI 1965
13	M/s „Sandomierz”	Kapitan	4 X 1966	18 V 1967
14	M/s „Sandomierz”	Kapitan	11 IX 1967	15 XII 1967
15	M/s „Orneta”	Kapitan	23 V 1968	17 II 1969
16	M/s „Orneta”	Kapitan	27 II 1969	3 VII 1969
17	M/s „Sopot”	Kapitan	21 XI 1969	9 IV 1970
18	M/s „Kpt. Ziolkowski”	Kapitan	3 VI 1970	20 V 1971
19	M/s „Wiła”	Kapitan	29 VII 1971	9 IX 1971
20	M/s „Jasło”	Kapitan	6 X 1971	4 XI 1971
21	M/s „Ursus”	Kapitan	22 XI 1971	19 VI 1973

Właściwie wszystkie opinie, zarówno kapitanów statków, którym podlegał jako oficer pokładowo-nawigacyjny, oraz przełożonych, gdy sam został dowódcą jednostek pływających PLO, były mu wyjątkowo przychylne. Uwypuklano zwłaszcza dużą inteligencję i kulturę osobistą, dobrą organizację pracy, doskonałą znajomość zawodu i wysokie kwalifikacje, pewność w nawigacji i dużą dbałość o ładunek i interesy przedsiębiorstwa, samodzielność i rzetelność, zdyscyplinowanie i sumienność, bardzo dobre umiejętności współzycia z ludźmi, prawy charakter i uczciwość. Był – zdaniem armatora z Gdyni – jednym z wyróżniających się kapitanów w polskiej flocie handlowej.

Żonaty z Katarzyną z domu Kuciewicz, nie doczekał się własnego potomstwa, mając jednak na wychowaniu osoby z najbliższej rodziny. Do żadnych organizacji politycznych ani przed drugą wojną światową ani po jej zakończeniu nie należał. Był natomiast członkiem branżowych związków zawodowych: Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców, Związku Zawodowego Transportowców, Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi, a także Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego. Bezpartyjny, nie mógł liczyć na wiele orderów i medali. Otrzymał w swoim życiu zawodowym m.in. Srebrną Odznakę „Zasłużony Pracownik Morza” (1968).

Adolf Wdziekoński zmarł 2 września 1980 r. w Gdańsku i pochowany został na tutejszym cmentarzu Srebrzysko.

Literatura i źródła: *Kadry morskie RP*, t. II, s. 459–460; AZ Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., akta osobowe, sygn. 841; AZ PLO, akta osobowe, sygn. 127/19 i zestawienie pływania 044891; kadry UM w Gdyni – ogólna ewidencja.

Ignacy Rafalski – p.o. kapitana portu w Łebie (1 IX 1946–15 X 1947)

Urodził się 18 października 1908 r. w Opocznie na Kielecczyźnie, z ojca Antoniego, robotnika i matki Marianny z domu Jurek. Mając kilka lat wyjechał z rodzicami do Łodzi, gdzie ukończył szkołę podstawową (1925) i dwuletnie kursy wieczorowe dokształcające w Szkole Technicznej. Odbił później (1926–1927) praktykę telemechanika w firmie „Ericsson”. W 1928 r. powołano go do Marynarki Wojennej, gdzie został skierowany do Szkoły Specjalistów Morskich w Świeciu (specjalność radiotelegrafista). Dwa lata później, po jej ukończeniu, zwolniony do rezerwy, podjął najpierw dorywcze prace w porcie gdyńskim (być może także pływał okresowo na statkach). Znalazł wkrótce stałą posadę montera-mechanika w Urzędzie Telefoniczno-Telegraficznym w Wejherowie, a po kilku latach w identycznej jednostce organizacyjnej w Gdyni, gdzie niemal doczekał wojny. Zmobilizowany w połowie sierpnia 1939 r. do MW wziął czynny udział w walkach z Niemcami jako starszy marynarz ORP „Gryf”, a po jego zombardowaniu w obronie Półwyspu Helskiego. Od 2 października tego roku, po kapitulacji Helu, przebywał w niewoli w Niemczech w stalagu II C w Greifswaldzie, a następnie jako robotnik rolny w pobliżu Anklam. W tym czasie część jego najbliższej rodziny wywieziono na roboty przymusowe, a dwóch braci zamordowano w obozie w Oświęcimiu.



Po wejściu Armii Czerwonej na północno-wschodnie tereny Niemiec został zatrudniony przez kilka miesięcy (V–VIII 1945) jako tłumacz w radzieckiej komendanturze wojskowej. W ostatniej dekadzie sierpnia tego roku powrócił do Gdyni, i od pierwszego dnia następnego miesiąca rozpoczął pracę w niedawno powstałej Służbie Hydrograficznej Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku. Po kilku tygodniach został skierowany w charakterze elektromontera-dozorcy światła do odbudowy i uruchomienia latarni portowych i urządzeń nawigacyjnych w Łebie, obejmując później stanowisko kierownika Stacji Nautycznej. Pomimo wyjątkowo trudnej sytuacji w tym miasteczku z powodu stacjonowania oddziałów radzieckich, potrafił znaleźć drogę porozumienia z dowódcami obcych jednostek wojskowych. Ponieważ był jednym z nielicznych reprezentantów władz morskich w Łebie, przeto 20 sierpnia 1946 r. dodatkowo zaangażowano go w charakterze technika do Działu Techniczno-Budowlanego Wydziału Administracji Wybrzeża GUM, jednak wkrótce zrezygnował z tej funkcji. 1 września 1946 r. powierzono mu jako kierownikowi Stacji Nautycznej pełnienie zarazem obowiązków pierwszego kapitana portu w Łebie. Data ta nie była przypadkowa, gdyż kilka dni wcześniej zostało zlikwidowane radzieckie gospodarstwo rybne w porcie, a wkrótce opuścili miasteczko wszyscy żołnierze obcej armii, co dało polskim władzom nieskrępowaną swobodę działania.

Obowiązki kapitana portu pełnił nieco ponad rok i trudno byłoby przypisać mu na tym stanowisku jakieś szczególne osiągnięcia. Z dniem 15 października 1947 r. został zawieszony w czynnościach służbowych z powodu wszczęcia dochodzenia i postawienia mu zarzutów popełnienia nadużyć na szkodę Skarbu Państwa. Ponieważ nie znalazły one dostatecznego potwierdzenia, przeto pracodawca – Główny Urząd Morski – 18 grudnia tego roku uchylił zawieszenie, rozwiązując jednak z nim stosunek służbowy z dniem 31 III 1948 po uprzednim trzymiesięcznym wypowiedzeniu. 16 kwietnia 1948 r. został ponownie przyjęty do Gdańskiego Urzędu Morskiego (powstał w miejsce Głównego UM) na stanowisko starszego latarnika portu

(właściwie kier. Stacji Nautycznej) w Łebie, skąd na własną prośbę – wobec niezdrowego klimatu w dotychczasowym miejscu pracy – przeniesiono go 1 września tego roku do Jastarni na kierownika tutejszej latarni. Opinie władz morskich nie przeceniały jego znaczenia, wskazując w połowie 1947 r. na: dostateczny poziom umysłowy oraz uzdolnienia kierownicze, dobrą ogólną wartość jako pracownika i średnie wartości fachowe. Późniejsze oceny, wyraźnie skażone politycznym piętnem okresu w którym były pisane (po odejściu z GUM), stwierdzały, że nie wywiązywał się należycie z obowiązków, przytaczając spojrzenie czynników partyjnych, które uznawały go „za wroga obecnej rzeczywistości”. W zupełnie innym tonie wypowiadały się o nim w końcu 1947 r. miejscowe komitety miejskie PPR i PPS, podkreślając jego bardzo pozytywny wkład z życia społeczno-politycznego miasta i bardzo dobrą opinię wśród miejscowych obywateli, co potwierdziła opinia MRN z 1950 r.

W połowie października 1948 r. Rafalski zrezygnował z pracy w administracji morskiej i zatrudnił się od nowego roku w Rejonowym Urzędzie Telefoniczno-Telegraficznym w Gdyni w charakterze monter. Pracował tu osiem miesięcy (I–VIII 1949), po czym przeniósł się do Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor”, otrzymując tu posadę radiotelefonisty a później radiooficera (od 1954 r.) na jednostkach pływających, zarówno konwencjonalnych jak i przetwórniciach. Pierwszą z nich był trawler s/t „Jowisz”, na którym niezależnie od wykonywania podstawowych funkcji zatrudniony był pomocniczo przy połowach dalekomorskich jako rybak, następnymi: „Jupiter”, „Regalica”, „Morska Wola”, „Raba”, „Leskaw”, „Radwa”, „Radunia”, „Rawka”, „Poprad”, „Wkra”, „Rozoga”, „Aries”, a ostatnim „Feniks”. W „Dalmorze” był zatrudniony ponad 20 lat, kończąc swą pracę 25 listopada 1971 r. na stanowisku I radiooficera (od 1967 r.), po czym przeszedł na emeryturę. Kierownictwo przedsiębiorstwa dobrze oceniało jego pracę, podkreślając długoletnie doświadczenie na jednostkach łowczych, sumienność i zdyscyplinowanie oraz właściwe podejście do powierzonych zadań.

Żonaty z Władysławą Rafalską z domu Kasperczyk, najprawdopodobniej nie doczekał się potomstwa.

Za osiągnięcia w pracy zawodowej i społecznej odznaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi, Srebrną Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”, Medalem „Zasłużonym Ziemi Gdańskiej”.

Ignacy Rafalski zmarł 23 marca 1976 r. w Gdyni w wieku 68 lat i pochowany został na cmentarzu Witomino.

Literatura i źródła: AZ UM w Gdyni, akta osobowe, sygn. R-15; materiały ZUS Oddział w Gdyni-Inspektorat w Wejherowie z 19 VI 2006 (w zbiorach autora); materiały Przedsiębiorstwa Połowów, Przetwórstwa i Handlu „Dalmor” S.A. w Gdyni z 7 XII 2005 r. (w zbiorach autora).

Czesław Kazubek – kapitan portu w Ustce (15 VI 1945–31 VII 1950)

Urodził się 6 lutego 1910 r. we wsi Nadwilanówka (gmina Wilanów), w powiecie warszawskim, jako syn Wojciecha, rolnika i właściciela niewielkiego gospodarstwa, i Józefy z domu Malczyk. Do szkoły powszechnej uczęszczał najpierw we wsi Zawady, a potem w Wilanowie. W 1925 r. został przyjęty do Korpusu Kadetów nr 2 w Modlinie (przeniesionego wkrótce do Chełmna), który ukończył pięć lat później (1930), uzyskując maturę. Po zdaniu egzaminów dostał się w tym roku do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. W dniu 15 sierpnia 1933 r. został promowany na ppor. mar. W latach 1933–1935 był kolejno: oficerem wachtowym, najpierw na ORP „Wicher”, a następnie na ORP „Podhalanin” oraz słuchaczem III Kursu Oficerskiego Artylerii Morskiej. Z dniem 1 I 1936 otrzymał awans na por. mar. W roku następnym powierzono mu funkcję instruktora dalmierzystów na ORP „Mazur” i II oficera artylerii na ORP „Błyskawica”. Od V do X 1938 r. był adiutantem dowódcy

Rejonu Umocnionego Hel (kmdr. W. Steyera) i jednocześnie kapitanem tutejszego portu wojennego, po czym objął stanowisko I oficera artylerii na ORP „Błyskawica”.

W związku z poważną chorobą płuc został w sierpniu 1939 r. skierowany do Sanatorium Wojskowego w Otwocku, gdzie zastała go wojna. Przebywał tu przez blisko dwa miesiące, lecz po zakończeniu leczenia nie mógł ze względu na zły stan zdrowia podjąć pracy i pozostał na utrzymaniu rodziców pod Warszawą. Zaangażował się natomiast w działalność polskich struktur państwa podziemnego, wchodząc w skład Wydziału Morskiego „Alfa” Komendy Głównej Armii Krajowej. Posługiwał się pseudonimem „Wtorkowski” (według niektórych źródeł – „Bestia”, uczestnicząc najpierw w kolportażu prasy, a następnie w wywiadzie bojowym). Po wybuchu Powstania Warszawskiego znalazł się w grupie „Szczupaka” na Czerniakowie, biorąc (1 VIII–16 IX 1944) aktywny udział w walkach. Awansował wtedy do stopnia kapitana marynarki. Ranny w połowie września 1944 r. trafił do przejściowego obozu niemieckiego w Pruszkowie, skąd udało mu się wydostać i przez Włoszczowę dotrzeć do Krakowa, gdzie mieszkał do marca 1945 r.

Zgłosił się wkrótce do pracy w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu, który gromadził fachowców do objęcia portów i żeglugi na polskim wybrzeżu. Został zatrudniony w Głównym Urzędzie Morskim i w połowie czerwca tego roku skierowano go do Ustki na stanowisko kapitana tutejszego portu. W wielkim stopniu przyczynił się do jego odbudowy i uruchomienia dla potrzeb rybołówstwa morskiego oraz międzynarodowego ruchu towarowego, który rozpoczął się w czerwcu 1947 r., kiedy po węgiel do Ustki przypłynęły pierwsze statki szwedzkie. Miarą docenienia jego roli w tym zakresie było odznaczenie go za pionierską pracę Srebrnym Krzyżem Zasługi. W trakcie działalności w Ustce otrzymał (z datą 10 II 1947) dyplom kapitana żeglugi małej (nr 276). Uczestniczył także w życiu społecznym lokalnego środowiska będąc przez dwa lata (1948–1950) aktywnym członkiem Komisji Morskiej Miejskiej Rady Narodowej.

Na stanowisku kapitana portu ustckiego Czesław Kazubek przepracował pięć lat (15 VI 1945–31 VII 1950). W końcowym okresie swego urzędowania starał się o przejście do Polskiej Marynarki Handlowej, ale nie uzyskał na to zgody. Pod wpływem nacisku czynników partyjnych dyrekcja Szczecińskiego Urzędu Morskiego, któremu podlegała m.in. Ustka, podjęła decyzję o usunięciu lub rotacji wielu fachowców, zwłaszcza tych, którzy mieli przedwojenne korzenie zawodowe, a ściślej przeszłość burżuazyjno-sanacyjną według ówczesnych określeń. Chodziło tu o byłych wojskowych, pracowników polskiej „dwójki”, oficerów żandarmerii i KOP czy żołnierzy AK lub armii gen. Andersa. W gronie osób do zwolnienia lub przeniesienia do innej pracy, bez wskazania jednak faktycznej przyczyny tej decyzji, znaleźli się również kapitanowie małych portów Wybrzeża Środkowego. Wypominano Kozubkowi jego akowską działalność, brak aktywności politycznej, formułując bezpodstawny zarzut, że nie wywiązywał się należycie z pracy zawodowej. Po zwolnieniu z końcem lipca 1950 r. ze stanowiska kapitana portu w Ustce, podjął się (XI 1950–IV 1951) prac zleconych. Wydawnictwo MON powierzyło mu opracowanie podręcznika *Porty morskie i ich urządzenia*, który wkrótce ukazał się drukiem. Później na zlecenie Wydawnictwa Komunikacyjnego był także współautorem książki *Meteorologia dla marynarzy*.



15 czerwca 1951 r. Zarząd Portu Gdańsk–Gdynia zatrudnił go jako pilota w Kapitanacie Portu Gdynia, a po kilku miesiącach (1 IX 1951) został starszym oficerem portu (zastępcą kapitana), który od niedawna podlegał Gdańskiemu Urzędowi Morskiemu. Przez kilka miesięcy pełnił obowiązki kapitana portu gdyńskiego (IX 1951–I 1952), gdyż dotychczasowy kapitan Władysław Lekki odbywał staż na morzu. Współuczestniczył także w szkoleniu kadr PMH, prowadząc wykłady z dziedziny meteorologii na kursach zawodowych dla kapitanów żegluga małej.

W tym okresie przełożeni pozytywnie wypowiadali się o jego pracy merytorycznej, podkreślając wysokie kwalifikacje zawodowe, inteligencję, doświadczenie oraz znajomość prawa morskiego, samodzielność w działaniu, sumiennosc, obowiązkowość. Niepokoił ich jednak fakt, iż nie ujawniał swoich poglądów politycznych. Z jednej strony zauważano, że jest „politycznie uświadomiony” i „do obecnej rzeczywistości ustosunkowany pozytywnie”, z drugiej zaś że jest bierny, niepewny w tych sprawach i „daje się u niego wyczuć złe nastawienie do obecnego ustroju” oraz koniunkturalne nastawienie wobec osób zajmujących różne stanowiska. Ta ostatnia ocena zapewne przeważała i dokładnie w połowie listopada 1952 r. został zwolniony z GUM. Opuścił wkrótce wybrzeże, argumentując ten krok identycznie jak wielu mu podobnych – trudnościami mieszkaniowymi i niekorzystnym wpływem klimatu na zdrowie. Wyjechał do rodziny pod Warszawę, gdzie żyła matka, pomagając jej w pracy na małym gospodarstwie rolno-warzywnym na osiedlu Zawady.

Po przełomie październikowym 1956 r. zdecydował się jednak powrócić na wybrzeże gdańskie i podjąć pracę w swoim zawodzie. Od 1 kwietnia 1957 r. do 11 X 1957 r. pracował w Zarządzie Portu Gdynia na stanowisku kierownika Wydziału Usług Żeglugowych, dobrze wywiązując się z powierzonych zadań. Zrezygnował z tej posady na własną prośbę, gdyż uzyskał możliwość zatrudnienia na statkach pod obcą banderą. W okresie październik 1957 – październik 1958 był II i I oficerem na statku m/s „Stella Nova”, należącym do Wincentego Bartosiaka (bandera brytyjska), a następnie (II 1959–III 1960) I oficerem na parowcu s/s „Lirija” zbudowanym w Stoczni Szczecińskiej dla armatora z Albanii. Z datą 22 lutego 1960 r. resort żegluga dyplom przyznał mu dyplom kpt. ż. w. (nr 321). Od listopada 1960 do marca roku następnego otrzymał angaż I oficera na statku brazylijskim s/s „Mosqueiro” odprowadzanym z Gdyni do Brazylii. 5 czerwca 1962 r. został zatrudniony jako I oficer u szczecińskiego armatora – PŻM. Ostatnim statkiem, na jakim przyszło mu pływać w polskiej flocie był s/s „Puck” – kapitan tej jednostki wystawił Kozubkowi bardzo pochlebną pod każdym względem opinię, wyrażając się, iż może „z pełnym powodzeniem być dobrym kierownikiem statku”. Z pracy w szczecińskim przedsiębiorstwie żeglugowym zrezygnował z końcem kwietnia 1963 r. i z początkiem następnego miesiąca został przyjęty na kierownika praktyk w Instytucie Nawigacji Państwowej Szkoły Morskiej, a później – Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, gdzie pracował do 1980 r. (choć kilka lat wcześniej przeszedł na emeryturę).

Przed drugą wojną światową nie należał do żadnej organizacji politycznej, po jej zakończeniu wstąpił do PPS (od 13 I 1947), potem pozytywnie zweryfikowany znalazł się w szeregach PZPR, zostając w 1951 r. skreślony z listy członków tej partii. Należał do organizacji związkowych: Związku Zawodowego Transportowców, Związku Zawodowego Pracowników Żegluga. W trakcie pracy zawodowej był odznaczony Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Armii Krajowej, Krzyżem Powstania Warszawskiego.

Czesław Kazubek zmarł 3 listopada 1985 r. w wieku 75 lat i pochowany został na cmentarzu w Gdyni-Oksywiu.

Literatura i źródła: B. Chrzanowski, A. Gąsiorowski, *Wydział Marynarki Wojennej „Alfa” Komendy Głównej Armii Krajowej*, Toruń 20001, s. 248; *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka*

Wojenna, cz. I: *Korpus Oficerów 1918–1947*, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 354–355; AZ UM w Szczecinie, akta osobowe, sygn. 604; AZ UM w Gdyni, akta osobowe, sygn. K-73; AZ Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., akta osobowe, sygn. 2260; CAW, akta osobowe, sygn. 1534/73/98; PŻM – kadry, akta osobowe, sygn. 1995.

Zdzisław Juszcakiewicz – kapitan portu w Darłowie (15 X 1945–30 VIII 1948)

Urodził się 7 października 1908 r. w Jaśle, z ojca Zygmunta, wojskowego, i matki Ludwika z domu Tylko. W rodzinnej miejscowości uczęszczał do szkoły podstawowej (1915–1919) i po jej ukończeniu uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Króla Stanisława Leszczyńskiego, wybierając profil matematyczno-przyrodniczy. Maturę zdał z dobrym wynikiem w czerwcu 1927 r., po czym dostał się na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. Zrezygnował jednak z dalszej nauki w tczewskiej uczelni (być może ze względów ekonomicznych), gdyż miał zamiar wstąpić do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Nie przystąpił jednak do egzaminów w lipcu 1928 r., ponieważ w tym czasie poważnie zachorował. Zapisał się później na Wyższe Studium Handlowe w Krakowie, lecz nie dane mu było ukończyć tej uczelni, albowiem uznano go za zdolnego do czynnej służby wojskowej.

16 października 1929 r. został powołany do 37 p.p. na służbę próbną, a następnie trafił na kurs unitarny przy Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowie Mazowieckim. Ukończył to szkolenie 27 lipca 1930 r. z wynikiem dobrym, otrzymując z tym dniem awans na kaprała podchorążego. Oceny przełożonych były mu przychylne, podkreślali oni opanowanie elewa, jego inteligencję, posłuszeństwo, lojalność i obowiązkowość, a z drugiej strony energię i ruchliwość, widząc w nim dobrego kandydata na oficera. Skierowano go 23 października tego roku do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i po niecałym dwuletnim szkoleniu został 11 sierpnia 1932 r. mianowany ppor. obserwatorem lotnictwa. Trafił od razu do eskadry szkolnej Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot) w Pucku. Po dwóch latach znalazł się w szeregach oficerów eskadry wielosilnikowej, z kolei od 1937 r. był w eskadrze II na stanowisku oficera technicznego, a po roku został zastępcą jej dowódcy. Ukończył kursy pilotażu oraz akrobacji myśliwskiej (1936, 1938). Był także oficerem do spraw bezpieczeństwa garnizonu na Helu, oficerem II Oddziału Sztabu Generalnego WP, prowadząc między innymi na terenie MDLot wykłady z marynarzami i podoficerami oraz odprawy z kadrą zawodową w zakresie ochrony tajemnicy państwowej. 16 maja 1937 r. otrzymał awans na por. obserwatora lotnictwa. W przeddzień wybuchu wojny z Niemcami pełnił funkcję oficera sztabu (adiutanta d-cy) Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku.

Po napaści III Rzeszy na Polskę, brał udział w ewakuacji maszyn MDLot, które zostały umieszczone wzdłuż wybrzeża Półwyspu Helskiego od strony Zatoki Puckiej na odcinku między Chałupami, Kuźnicą, Jastamią i Juratą. Pozostał w Pucku do 2 IX 1939 r., kierując ewakuacją rodzin oficerów oraz motorówek tej jednostki. Odszedł następnie do sztabu Dowództwa Floty, gdzie rozpoczął pracę w służbie informacyjnej, pełniąc jednocześnie funkcję oficera łącznikowego do zadań specjalnych.



Jako oficer „dwójki” w MDLot był w gronie kilku osób szczególnie zagrożonych aresztowaniem przez Niemców, i z tego też względu miał być przetrzucony drogą powietrzną do neutralnego państwa, do czego jednak nie doszło. W nocy 7 września 1939 r. Juszcakiewicz wraz z por. mar. pil. Józefem Rudzkim wziął udział w nalocie bombowym na duże skupisko hitlerowców, którzy nieopodal stoczni w Gdańsku zorganizowali paradę dla uczczenia zdobycia Westerplatte. Był to jedyny bojowy lot polskiego lotnictwa morskiego we wrześniu 1939 r.

Powrócił później do Dowództwa Floty, a następnie uczestniczył w walkach na Helu, będąc dowódcą jednego z oddziałów przeciwdesantowego, który został utworzony w celu obrony wybrzeża (Jurata–Jastarnia–Port Wojenny Hel) na wypadek lądowania wojsk niemieckich od strony Zatoki Gdańskiej. Przed kapitulacją podjął wraz z kolegami z personelu MDLot próbę ucieczki do Szwecji na kutrze rybackim „Hel-117”, ale został zatrzymany. 2 X 1939 r. dostał się do niewoli niemieckiej, gdzie przebywał do końca stycznia 1945 r. w oflagach XVIII A Lienz oraz II C Woldenberg. Uszedł z życiem chyba tylko dlatego, że Niemcy do końca wojny nie zorientowali się, że przebywa w jednym z ich obozów jenieckich.

Wrócił w rodzinne strony do Jasła, ale wkrótce, w początkach maja 1945 r., przybył na Pomorze Gdańskie. Zgłosił się do Rejonowej Komisji Uzupełnień w Gdyni, która uznała go za zdolnego do służby nieliniowej w Marynarce Wojennej RP. Nie został jednak od razu powołany, podjął więc pracę w połowie tego miesiąca w tutejszym Morskim Instytucie Rybackim (MIR), który 2 lipca 1945 r. delegował go do Darłowa, by zabezpieczyć tabor i sprzęt rybacki oraz obiekty rybołówstwa morskiego. Jako zdemobilizowany wojskowy doskonale nadawał się do tej roli ze względu na sytuację na Pomorzu Zachodnim, gdzie stacjonowały liczne oddziały radzieckie, a polska administracja i osadnictwo dopiero się organizowały. W Darłowie pełnił faktycznie funkcję kierownika Delegatury MIR, a po przejęciu od armii radzieckiej miejscowej stoczni rybackiej, zarządzał i tym obiektem.

Ponieważ Główny Urząd Morski w Gdańsku, który obsadzał administracyjnie małe porty na całym wybrzeżu, nie miał na terenie Darłowa swojego przedstawiciela, przeto po uzgodnieniu z władzami rybackimi, Juszcakiewicz objął 15 października 1945 r. stanowisko kapitana tutejszego portu, pierwszego w polskich dziejach miasta. Pozostawał także nadal kierownikiem Delegatury Morskiego Instytutu Rybackiego, a po jej zniesieniu – szefował stoczni rybackiej. Upomniął się o niego władze wojskowe, powołując do czynnej służby wojskowej w Marynarce Wojennej, lecz dzięki bardzo pochlebnym opiniom administracji morskiej i rybackiej, dużym zasługom dla odbudowy i rozwoju gospodarki morskiej („jest siłą wprost nie do zastąpienia”), został wyreklamowany, a następnie przeniesiony w lipcu 1946 r. do rezerwy.

Praca na stanowisku kapitana portu w Darłowie i kierownika tutejszej Stoczni Rybackiej MIR (do 1 XI 1947) nie dawała mu jednak parasola ochronnego przed komunistyczną służbą bezpieczeństwa oraz informacją wojskową, które interesowały się przede wszystkim „sanacyjnymi” oficerami polskiego wywiadu i kontrwywiadu. Wiedziała ona, że „działał sprawnie” na obszarze Pucka i Helu, będąc doskonale zorientowany na tym terenie i uchodził za „uzdolnionego do tej pracy”.

Sprawę inwigilacji Juszcakiewicza zajął się właściwy terytorialnie Powiatowy Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w Sławnie. 16 czerwca 1948 r. szef PUBP zatwierdził postanowienie o „wszczęciu agenturalnego rozpracowania” pod kryptonimem „Flisak”. Na podstawie wyrywkowych, niesprawdzonych i ogólnych informacji, które napływały od marca tego roku, przyjęto z góry założenie, że „może prowadzić działalność wywiadowczą na szkodę Państwa Polskiego”. Miała się ona przejawiać przez wrogość do ówczesnej

rzeczywistości, kontakty służbowo-towarzyskie i korespondowanie z kapitanami zagranicznych statków oraz otrzymywanie i rozpowszechnianie gazet skandynawskich i angielskich o treści niepochlebnej dla nowego ustroju w Polsce.

Juszcakiewicz zorientował się, że jest w tzw. „zainteresowaniu służby bezpieczeństwa” i z obawy przed aresztowaniem oraz trudnymi do przewidzenia dalszymi losami – podjął przygotowania do ucieczki za granicę. Opracował ją bardzo starannie, wykorzystując swe doświadczenie, element zaskoczenia i stanowisko do stworzenia dogodnej sytuacji na opuszczenie kraju. Przez kilka tygodni szkolił się w nawigacji nocnej, pilotując statki wchodzące i wychodzące z Darłowa, oficjalnie w ramach wspomagania swoich podwładnych. W nocy z 29 na 30 sierpnia 1948 r., uwiarygodnił pewne zdarzenia, które w rzeczywistości były sfingowane, uspił czujność pozostałych pracowników Kapitanatu Portu oraz darłowskiej placówki Wojsk Ochrony Pogranicza i na motorówce pilotowej „M.T.L. 1009” wypłynął w morze wraz z najbliższą rodziną. Po kilku godzinach dotarł do portu rybackiego Gudhjem na Bornholmie i stąd dostał się do kontynentalnej Szwecji.

Następnego dnia, kiedy nieobecność kapitana wzbudziła już podejrzenie o ucieczkę, rozpętała się burza. Morskie władze administracyjne, które podjęły odrębne dochodzenie, by chronić siebie, dorobiły swój komentarz do całego wydarzenia, powołując się najpierw na fałszywe stwierdzenie służby bezpieczeństwa, że przeciwko Juszcakiewiczowi nie prowadzono żadnych dochodzeń i nie miał powodów czuć się zagrożony. W konkluzji śledztwa przyjęto, że motywy nagłego opuszczenia kraju przez zbiega wynikały z „powodu jego reakcyjnego nastawienia do ustroju Polski Ludowej, które to w sprytny sposób były przez niego maskowane”.

Ucieczka za granicę Zdzisława Juszcakiewicza, pierwszego i jedyne kapitana portu handlowo-rybackiego w powojennej Polsce, który odważył się na taki czyn, została potępiona przez kierownictwo resortu żeglugi. Władze morskie wydały nawet obwieszczenie o zdradcy, przestrzegając innych przed podejmowaniem takich kroków, a najbliższa rodzina w Polsce była mniej lub bardziej szkanowana.

Przez jakiś czas Juszcakiewicz przebywał w Szwecji w obozie przejściowym dla uciekinierów w Landskronie, gdzie przeprowadzał w imieniu władz szwedzkich rozmowy ze zbiegami z Polski, co służba bezpieczeństwa PRL zakwalifikowała jako działalność wywiadowczą. W końcu lat czterdziestych opuścił to państwo, i z obawy przed polsko-radzieckimi służbami specjalnymi pędził przez długi okres życie tułacza. Udał się najpierw do Ameryki Południowej, gdzie mieszkał w Buenos Aires w Argentynie (według innej relacji rodziny także w Brazylii: Sao Paulo i Rio de Janeiro oraz Urugwaju – Montevideo). Pływał jako I oficer marynarki handlowej na statkach szwedzkich pomiędzy Ameryką Południową i Stanami Zjednoczonymi oraz Kanadą. Około 1959–1960 roku przybył do Montrealu, zatrudniając się u przyrodniego brata Stanisława (uciekł on z Polski razem z nim), który prowadził biuro księgowo-finansowe. Po kilku latach osiadł na Wyspach Bahama, gdzie pracował do emerytury jako harbour-master dla Grand Bahamas Port Authorities. Powrócił w 1970 r. do Kanady, kupując w miejscowości Lansdowne w prowincji Ontario (około 40 km od Kingston) nieruchomość z gospodarstwem. Tu spędził w charakterze gentlemen farmer swe ostatnie lata. Zmarł najprawdopodobniej w tutejszym domu opieki dla osób starszych 3 czerwca 2001 r. w wieku 93 lat.

Literatura i źródła – szerzej o tej postaci: R. Techman, *Porucznik pilot Zdzisław Juszcakiewicz (1908–2001)*, Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej, nr 23, Gdynia 2008, s. 213–220 (tu źródła i literatura).

Stanisław Mieszkowski – kapitan portu w Kołobrzegu (6 VI 1945–15 II 1946).

Urodził się 17 czerwca 1903 r. w Piotrkowie Trybunalskim, z ojca Juliusza Otto, inżyniera geodety, i Stanisławy Reginy z Wojeńskich. W związku z częstą zmianą miejsca zamieszkania rodziców uczęszczał do polskich szkół w: rodzinnej miejscowości, Moskwie, Saratowie, Pabianicach, Łodzi i Siedlcach, gdzie w Państwowym Gimnazjum Matematyczno-Przyrodniczym im. Hetmana Żółkiewskiego uzyskał w 1923 r. świadectwo dojrzałości. Ukończył następnie Kurs Unitarny Piechoty w Warszawie (IX 1923–VII 1924), który przygotowywał kandydatów na oficerów zawodowych do szkół oficerskich wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Po zdaniu egzaminów wstępnych, został przyjęty do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu, którą ukończył trzy lata później. Z dniem 15 sierpnia 1927 r. mianowano go ppor. mar. w korpusie morskim. Po promocji zdobywał niezbędną praktykę i doskonalił swe kwalifikacje dowódcze na jednostkach szkolnych w Dywizjonie Ćwiczebnym i Torpedowców. Był następnie (od końca XI 1927 r.) zastępcą dowódcy ORP „Rybitwa” i młodszym oficerem na ORP „Bałtyk”. To ostatnie stanowisko otrzymał również po przejściu w końcu stycznia 1929 r. na ORP „Krakowiak”, gdzie ponadto pełnił funkcje wykładowcy przedmiotów ogólnych i morskich, a przejściowo zastępcy dowódcy tego okrętu. W połowie sierpnia tego roku otrzymał awans na por. mar. Był już w tym czasie na rocznych studiach specjalistycznych w dziedzinie artylerii morskiej w Tulonie (École des Officiers Canoniers). Po ich ukończeniu wyznaczono go oficerem sportowym Dyonu Szkolnego, a jednocześnie zajmował stanowisko zastępcy dowódcy ORP „Bałtyk”. Powierzono mu wkrótce kierownictwo i funkcję wykładowcy na kursie marynarzy dalmierzystów w Szkole Specjalistów Morskich w Świeciu, a także wykładowcy Kursu Oficerów Artylerii Morskiej. Pełnił potem kolejno: obowiązki dowódcy ORP „Czajka”, zastępcy dowódcy ORP „Podhalanin” (od VI 1931) i oficera artylerii dywizjonu, zastępcy dowódcy ORP „Mazur”, oficera artylerii na kontrtorpedowcu „Burza”.

Od maja 1934 służył w Szefostwie Artylerii i Uzbrojenia Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie jako kierownik Referatu Broni. Z dniem 1 stycznia 1935 r. otrzymał awans na kpt. mar. W końcu marca tego roku wrócił do Dowództwa Floty w Gdyni i krótko był dowódcą kanonierki „Generał Haller”, po czym przesunięto go do Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty, gdzie pełnił obowiązki komendanta grupy wyszkolenia artyleryjskiego i p.o. dowódcy ORP „Mazur”. Był następnie (do VIII 1936) oficerem artylerii w sztabie dowództwa gdyńskiego. W okresie od sierpnia 1936 r. do listopada 1938 r., po przeniesieniu do Szefostwa Artylerii w KMW, nadzorował budowę okrętów budowanych w stocznjach zagranicznych: stawiaczu min ORP „Gryf” w Le Havre we Francji oraz kontrtorpedowców „Grom” i „Błyskawica” w Cowes w Wielkiej Brytanii. Po wcieleniu tych jednostek w skład Polskiej Marynarki Wojennej był na nich I oficerem artylerii. W styczniu 1938 r. przydzielono go do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, gdzie objął stanowisko dowódcy Oddziału Podchorążych i zarazem wykładowcy artylerii.

Przed zbliżającą się wojną z Niemcami został (VIII 1939) dowódcą ORP „Generał Haller” i dowódcą Grupy Kanonierek – na takich stanowiskach zastał go najazd niemiecki na Polskę. Po kilku dniach wojny powierzono mu dowodzenie odcinkiem przeciwdesantowym na cyplu helskim, później baterią dział wymontowanych z trałowców zatopionych w Jastarni. Wraz z kapitulacją załóg polskich na Helu dostał się do niewoli niemieckiej, przebywając w oflagach: X B Nienburg nad Wezerą, XVIII C Spital nad Drawą i II C Woldenberg (od czerwca 1940). W tym ostatnim obozie należał do najaktywniejszych prelegentów, wygłaszając bardzo wiele wykładów z dziedziny wojen morskich i artylerii; uczył języka rosyjskiego, kierował sekcją rekwizytów teatru obozowego. Prowadził także samokształcenie w zakresie szeroko rozumianych zagadnień

morskich, marynarki wojennej i handlowej; studiował liczne podręczniki w różnych językach.

Po oswobodzeniu obozu w końcu stycznia 1945 r. przez armię radziecką powrócił do kraju i odszukał najbliższą rodzinę (żonę i syna). Ponieważ w ciągu najbliższych kilku miesięcy nie został powołany do służby w Marynarce Wojennej, przeto w końcu maja tego roku podjął pracę w administracji morskiej. Główny Urząd Morski skierował go w pierwszej dekadzie czerwca do Kołobrzegu



na stanowisko kapitana tutejszego portu, najdalej wysuniętej na zachód polskiej placówki władz morskich. Przyszło mu działać w bardzo trudnych warunkach, dyktowanych przede wszystkim obecnością radzieckich wojsk dla których Kołobrzeg była ważną bazą nie tylko dla Wybrzeża Środkowego, ale i dla garnizonu ZSRR na Bornholmie. Sprawdzał się na tym stanowisku jak nikt inny, potrafiąc znaleźć wspólny język z radziecką komendanturą, by tworzyć zręby polskiego życia portowego i rybołówstwa morskiego. Wykazał się wielkimi zdolnościami, samodzielnością i odwagą, był bardzo dobrym organizatorem pracy.

Dobrze zapowiadająca się praca Mieszkowskiego na rzecz kołobrzesckiej gospodarki morskiej została przerwana na początku 1946 r., kiedy otrzymał przydział mobilizacyjny (wbrew swojej woli) do Marynarki Wojennej, która odczuwała poważne braki kadrowe. Z Głównego Urzędu Morskiego zwolniono go formalnie 15 lutego tego roku. Został następnie pierwszym dowódcą tworzonej Flotylli Trałowców, ale wkrótce (kwiecień 1946) powierzono mu funkcję dyrektora nauk Wydziału Morskiego i p.o. komendanta Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. 9 maja 1946 r. został awansowany do stopnia komandora podporucznika, a pół roku później (17 XII) komandora porucznika. Po roku pełnienia funkcji komendanta OSMW, mianowano go (5 III 1947) szefem Sztabu Głównego Marynarki Wojennej, na którym to stanowisku pozostawał niemal dwa lata. W międzyczasie, 22 VII 1948 r., otrzymał awans na komandora. Z początkiem marca 1949 r. przeniesiony został na stanowisko zastępcy dowódcy MW do spraw liniowych. Kolejne awanse na coraz to wyższe stanowiska w polskiej flocie wojennej wynikały z bardzo dobrej oceny służby. Przełożeni podkreślali jego zdolności organizacyjne, umiejętności fachowe, pracowitość i energię, szybkość orientację i trafność podejmowanych decyzji itd. Miał duże możliwości dowódczo-sztabowe, był współautorem planów rozwojowych MW i obrony granicy morskiej Polski, prezentował własne poglądy na rozwój i rolę sił morskich Rzeczypospolitej. Był autorem szeregu artykułów o tematyce wojenno-morskiej w „Marynarzu Polskim”, „Polsce Zbrojnej”, „Bellonie”, „Przeglądzie Morskim”, którego Komitetowi Redakcyjnemu przewodniczył w latach 1947–1950.

1 listopada 1949 r. powierzono mu stanowisko dowódcy floty z etatem kontradmirała, wyposażając nowy organ MW – Dowództwo Floty w szerokie kompetencje. Nie mógł wówczas przypuszczać, że będąc na szczycie kariery zawodowej, przyjdzie mu przeżywać dramatyczne chwile. U progu dekady lat pięćdziesiątych coraz silniej narastała bowiem atmosfera nieufności czy wręcz wrogości wobec przedwojennych oficerów Marynarki Wojennej. Wobec wielu z nich organy informacji wojskowej przygotowywały sfingowane zarzuty, by wyeliminować ich nie tylko z zawodu, lecz wręcz unicestwić fizycznie. Ofiarą takiej perfidnej gry padł Stanisław Mieszkowski, który 20 października 1950 r. został aresztowany pod zarzutem przynależności i kierowania rzekomym spiskiem w MW (sprawa tzw. grupy siedmiu komandorów). Miał jakoby stać na czele dy-

wersyjno-szpiegowskiej organizacji, która zamierzała m.in. usunąć przemocą istniejące organy władzy państwowej i obalić ustrój Państwa Polskiego. Wyrokiem Najwyższego Sądu Wojskowego z 21 VII 1952 r. został skazany na karę śmierci. Prezydent B. Bierut nie uwzględnił apelacji i odmówił skorzystania z prawa łaski. Stanisław Mieszkowski został rozstrzelany 16 grudnia tego roku w więzieniu mokotowskim w Warszawie i pochowany w tajemnicy przed rodziną w miejscu do dziś nie ustalonym. 2 maja 1956 r. pośmiertnie go zrehabilitowano.

Był bez wątpienia jednym z najwybitniejszych oficerów Marynarki Wojennej w pierwszych latach po drugiej wojnie światowej, aktywnie współuczestnicząc w tworzeniu jej zrębów. Sprawdzał się na kolejnych stanowiskach dzięki fachowej wiedzy, doświadczeniu, zdolnościom, pracowitości, poczuciu odpowiedzialności i umiłowaniu służby morskiej.

W okresie służby w PMW wyróżniono go wieloma odznaczeniami, by wymienić najważniejsze: Medal Pamiątkowy za Wojnę 1918–1921, Medal Dziesięciolecia Odzyskania Niepodległości, Srebrny Medal za Długoletnią Służbę, dwukrotnie Srebrny Krzyż Zasługi, Medal Zwycięstwa i Wolności, Order Krzyża Grunwaldu III Klasy.

Żonaty (1935) z Anną Marią z domu Krasuska, miał z nią syna Witolda Lecha.

Literatura i źródła: Cz. Ciesielski, *Twórcy polskiej Marynarki Wojennej. Uznanie i represje (1918–1946; 1945–1951)*, Gdańsk 1995, s. 198–209; idem, *Komandor Stanisław Mieszkowski (1903–1952) – Szef Sztabu Głównego Marynarki Wojennej i Dowódca Floty*, „Przegląd Morski”, 1988, nr 11, s. 63–73; *Kadry Morskie RP*, t. II, s. 389; AZ UM w Gdyni, akta osobowe, sygn. M-90.

SUMMARY

The paper presents biographical notes of the first Polish harbour masters of Poland's small Baltic ports of Elbląg, Puck, Hel, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo i Kołobrzeg in the period under discussion.

The biographies, which are strictly limited to factual material, cover the whole life of the masters. In this way, the brief or, at times,

even episodic period of their harbour mastering is given the proper context and dimension.

The bibliographical notes are presented as the last part of the paper and are preceded by the comprehensive introduction which describes the legal and organizational framework provided for the functioning of this local maritime administration directed by the masters in its trailblazing period.



„Dar Pomorza” pod żaglami (1935)

JACEK JAROSZ

ŻEGLUGA PASAŻERSKA Z EUROPY DO WSCHODNICH BRZEGÓW AMERYKI POŁUDNIOWEJ W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM – ARMATORZY I ICH STATKI

Żegluga pasażerska na Atlantyku południowym

Ocean Atlantycki¹ stanowi obszar wodny generalnie zawierający się między zachodnimi brzegami Europy i Afryki, a wschodnimi brzegami Ameryki Północnej i Ameryki Południowej. Od północy obszar ten graniczy z Oceanem Arktycznym, od południa zaś z Oceanem Antarktycznym. Odkrycie Ameryki przez Krzysztofa Kolumba w roku 1492 spowodowało nową erę w historii żeglugi. Po niedługim czasie Brytyjczycy dotarli do terenów współczesnej Nowej Funlandii, Portugalczycy natomiast do obszaru współczesnej Brazylii. W roku 1520 Ferdynand Magellan opłynął południową część Ameryki Południowej w pobliżu łączącego Atlantyk z Pacyfikiem archipelagu Tierra del Fuego. Rozwój żeglugi pomiędzy Europą i obu Amerykami w zdecydowany sposób nastąpił w XIX wieku przy udziale większych statków żaglowych, zajmujących się przewożeniem zarówno towarów jak i pasażerów. Z oczywistych względów rozrost żeglugi między tymi kontynentami nastąpił po wprowadzeniu żeglugi parowej, co pozwoliło na znaczne zwiększenie ilości przewożonych towarów i pasażerów, jak i na zwiększenie bezpieczeństwa oraz punktualności odbywanych rejsów. Główne trasy żeglugowe z Europy do Ameryki Południowej² prowadziły do wschodnich brzegów tego drugiego kontynentu. Armatorzy europejscy w okresie międzywojennym operowali głównie z portów brytyjskich (Glasgow, Liverpool, Londyn, Southampton, Cardiff, Penarth i Gibraltar), portugalskich (Lizbona i Leixões), hiszpańskich (Vigo, La Coruña, Santander, Bilbao, Barcelona, Walencja, Alicante, Almeria i Kadyks), francuskich (Bordeaux, Brest, Hawr, Boulogne i Marsylia), włoskich (Genua, Triest i Neapol) oraz niemieckich (Bremerhaven i Hamburg).

Statki wypływały również z belgijskiej Antwerpii, holenderskiego Amsterdamu i polskiej Gdyni. Niektóre jednostki operowały także z portów amerykańskich – Nowego Jorku i Newport News. Głównym celem transatlantyckich podróży były porty brazylijskie (Manaus, Pará³, Pernambuco⁴, Bahia⁵, Vitória, Rio de Janeiro i Santos), argentyńskie (Rosario, Buenos Aires i La Plata) oraz urugwajski (Montevideo). Stosuje się również generalne określenia rejonów docelowych dla jednostek europejskich przedsiębiorstw żeglugowych – Rio de la Plata⁶

i Amazonka⁷. W poniższym artykule zostaną przedstawieni europejscy armatorzy prowadzący działalność na powyższych trasach w latach 1918–1939. W okresie tym, a szczególnie w latach trzydziestych, zawiera się także tak zwany „Złoty Wiek” transatlantyckiej żeglugi pasażerskiej, w którym eksploatowano wybitne jednostki zarówno pod względem wielkości, osiągnięć jak i komfortu podróżowania. Oczywiście powszechnie znany jest fakt, że w tym czasie największa liczba największych, najszybszych, najbardziej luksusowych i prestiżowych statków operowała na trasie północnoatlantyckiej, szczególnie zaś na linii nowojorskiej. Jednakże znajdująca się nieco w jej cieniu żegluga południowoatlantycka była również ciekawa i posiadała sporo interesujących jednostek, które z pewnością warto przedstawić. W poniższym opracowaniu opisanych zostanie 24 europejskich armatorów (brytyjskich sześciu, włoskich pięciu, francuskich czterech, hiszpańskich i niemieckich po trzech oraz po jednym – holenderski, polski i portugalski), którzy w okresie międzywojennym na trasie do Brazylii, Argentyny i Urugwaju użytkowali w sumie 215 jednostek mogących przewozić więcej niż 50 pasażerów.

65 takich liniowców eksploatowały przedsiębiorstwa brytyjskie, 41 – włoskie, 39 – francuskie, 37 – niemieckie, 16 – hiszpańskie, 8 – holenderskie, 5 – portugalskie i 4 – polskie. Z puli tej 21 statków służyło u dwóch opisywanych armatorów, toteż w rzeczywistości było tych liniowców 194. Największym statkiem pasażerskim na trasie Europa–Ameryka Południowa był francuski turbinowiec *L'Atlantique* (drukem pogrubionym przedstawione zostaną nazwy jednostek poszczególnych armatorów operujących na linii południowoamerykańskiej w okresie międzywojennym), którego pojemność wynosiła około połowy pojemności największych na linii nowojorskiej jednostek – francuskiej *Normandie* /II/⁸ i brytyjskiej *Queen Mary*⁹. Transatlantykiem osiągającym największą prędkość był włoski turbinowiec *Roma*, który przy swoich 22 w. mógł pływać z prędkością o prawie 1/3 niższą od prędkości osiąganych przez najszybsze jednostki na trasie północnoatlantyckiej. Najwięcej pasażerów mógł przewozić włoski parowiec *Colombo*, na pokładach którego były miejsca aż dla 2800 osób, oczywiście nie licząc załogi. Przedstawione powyżej wartości zdecydowanie jednak odbiegały

¹ Ocean Atlantycki jest akwenem o objętości wód 321 930 000 km³, powierzchni 82 399 918 (całkowita, z wszystkimi odgałęzieniami – 106 399 894) km² i średniej głębokości 3736 m. Największa głębokość Atlantyku Północnego znajduje się w rowie Puerto Rico i wynosi 8648 m (19.35 N/68.17 W), natomiast największą głębokość Atlantyku Południowego znajduje się w rowie South Sandwich i wynosi 8264 m (55.07 S/26.46 W). Na większej powierzchni Atlantyku przeważają wody o niższym niż na Pacyfiku zasoleniu, czego przyczyną jest fakt, iż do tego pierwszego, pomimo ponad dwukrotnie mniejszej powierzchni, spływają wody słodkie z obszaru lądowego czterokrotnie większego, niż te spływające do tego drugiego (*Merriam-Webster's Geographical Dictionary*).

² Interesujący nas Atlantyk Południowy dzieli się na dwie części, przy czym linią graniczną jest ujście Rio de la Plata (River Plate). Dolna część rozciąga się na południe od tej linii, górna zaś sięga Morza Karaibskiego i Zatoki Meksykańskiej (*Merriam-Webster's Geographical Dictionary*).

³ Współczesna nazwa miasta Para – Belém.

⁴ Współczesna nazwa Pernambuco – Recife.

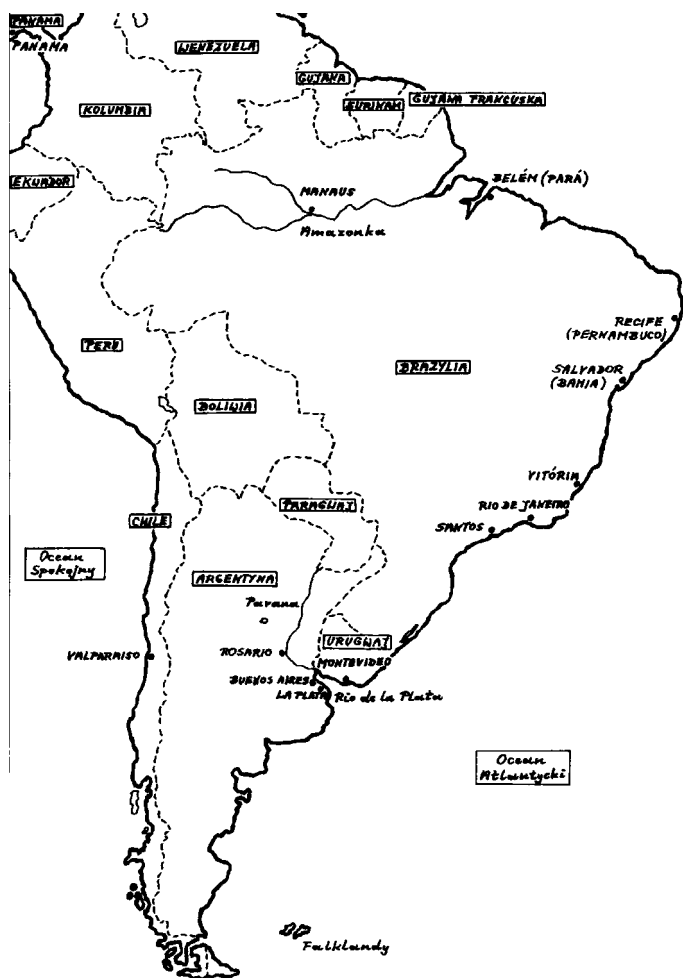
⁵ Współczesna nazwa miasta Bahia – Salvador.

⁶ W ramach obszaru Rio de la Plata zawierają się argentyńskie porty Buenos Aires i La Plata.

⁷ W ramach obszaru Amazonki zawierają się brazylijskie porty Manaus i Pará.

⁸ Należący do Compagnie Generale Transatlantique superliniowiec *Normandie* /II/ (1935/79 280 BRT) wszedł na linię Hawr–Nowy Jork jako największy statek świata. Po wybuchu drugiej wojny światowej odstawiono go w Nowym Jorku, a w roku 1941 został przejęty przez Amerykanów. W trakcie przebudowy na transportowiec wojska, 9 lutego 1942 roku noszący nazwę *Lafayette* statek spłonął przy nabrzeżu, przewrócił się na burtę i zatonął na płytkiej wodzie. Podniesiony w następnym roku wrak został złomowany w 1946 w Port Newark (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – III*).

⁹ Będący własnością Cunard-White Star Line superliniowiec *Queen Mary* (1936/80 774 BRT) został przeznaczony na trasę nowojorską. W latach 1940–1946 służył jako transportowiec wojska. Od roku 1947 do 1967 ponownie eksploatowany był na linii Southampton–Nowy Jork, a od 1971 stoi przy nabrzeżu w Long Beach i używany jest jako pływający hotel i centrum kongresowe (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – III*).



od sporo niższych wartości przeciętnych, zarówno pod względem pojemności i prędkości jednostek, jak też liczby zabieranych pasażerów. Oczywiście ilość przewożonych pasażerów uzależniona była od warunków podróżowania, przy założeniu, iż większy komfort powodował generalnie mniejszą ich liczbę.

ARMATORZY (w porządku alfabetycznym)

Francja

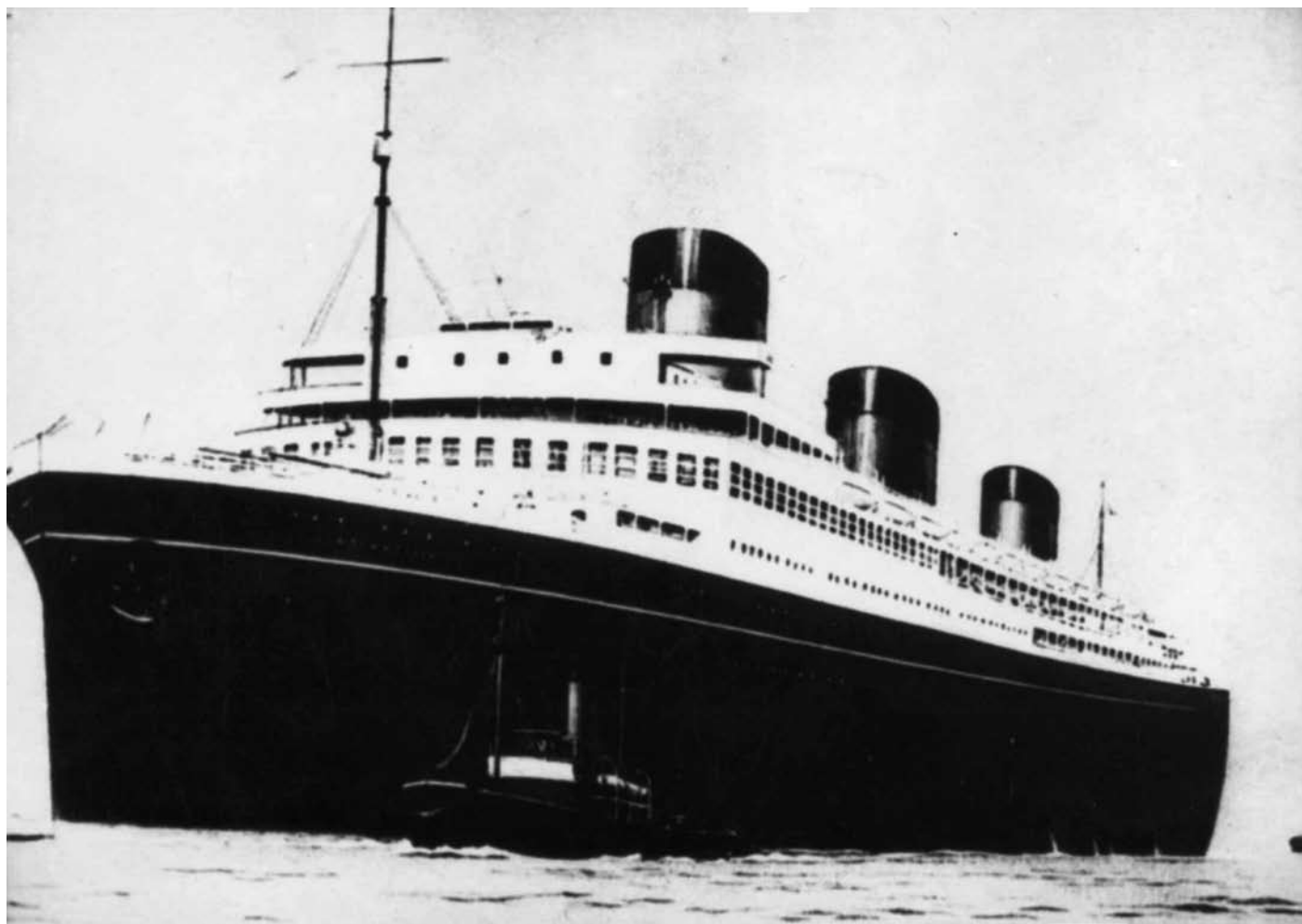
Compagnie de Navigation France-Amérique – utworzone przez Société Générale de Transports Maritimes przedsiębiorstwo żeglugowe swoją działalność na trasie z Marsylii i Genui do Ameryki Południowej prowadziło w latach 1907–1942. W okresie międzywojennym eksploatowanych było sześć przejętych w latach 1907–1925 niewielkich statków pasażersko-towarowych o pojemności około 3200–6400 BRT. W latach 1907–1908 armator wprowadził na linię trzy jednośrubowe jednokominowe parowce o pojemności 3200–3900 BRT (w poniższym opisie armatorów pojemności jednostek zostaną przedstawione w zaokrągleniu do stu BRT) oraz prędkości 13–14 w. (*Provence II*, *Espagne* i *Aquitaine*). Drugi z tych statków powrócił do Société Générale de Transports Maritimes w roku 1919, natomiast pierwszy i trzeci zostały złomowane w 1927. W latach 1923–1925 do służby weszły trzy kolejne jednokominowce o pojemności 4300–6300 BRT i prędkości 13 w. – dwa bliźniacze jednośrubowe liniowce o kombinowanym napędzie turboparowo-turbielektrycznym (*Guaruja*

i *Ipanema*) oraz jeden dwuśrubowy parowiec (*Cordoba*). Ten ostatni został złomowany w roku 1932, pierwszy rozbił się w 1938¹⁰, drugi natomiast przejęli Włosi w 1942.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique – przedsiębiorstwo żeglugowe zostało utworzone w roku 1910 przez trzech armatorów – Cyprien Fabre, Fraissinet i Société Générale de Transports Maritimes oraz przez dwa francuskie banki. Do roku 1912 nosiło nazwę Société d'Etudes de Navigation. Na trasie południowoamerykańskiej operowało w latach 1912–1962. W okresie międzywojennym na trasie z Bordeaux do Ameryki Południowej armator eksploatował w sumie dziewięć jednostek pasażersko-towarowych o pojemności około 5500–42 500 BRT. W 1912 roku na linię weszły trzy zakupione w Wielkiej Brytanii stare jednośrubowe jednokominowe parowce o pojemności 5500–6100 BRT oraz prędkości 13 w. (*Samara* oraz bliźniacze *Liger* i *Garonna*). Jednostki te pływały do czasu złomowania w latach 1922–1923. W latach 1913–1914 do eksploatacji weszły dwa większe bliźniacze liniowce o pojemności 14 600–15 100 BRT i prędkości 20 w. (*Lutetia* i *Massilia*)¹¹. Czterośrubowe trójkominowce miały napęd kombinowany parowo-turbinowy. Pierwszą jednostkę złomowano w roku 1938, drugą natomiast przejęli Niemcy w czasie wojny. W roku 1920 na trasę południowoamerykańską wszedł poniemiecki dwuśrubowy jednokominowy parowiec o pojemności 8300 BRT oraz prędkości 12 w. (*Alba*), który sześć lat później przeszedł do Compagnie des Chargeurs Réunis. W 1923 roku armator wprowadził do eksploatacji dwa bliźniacze dwuśrubowe jednokomi-

¹⁰ Znajdujący się w rejsie z Genui do Buenos Aires liniowiec *Guaruja* 2 stycznia 1938 roku koło Punta Polacra (niedaleko Almerii) wpadł na skały i przełamał się na dwie części (*Disasters At Sea*).

¹¹ Trzecią jednostką serii był transatlantyk *Gallia* (1913/14 966 BRT), który także wszedł na trasę Bordeaux–Rio de la Plata. Po wybuchu pierwszej wojny światowej służył jako krążownik pomocniczy, później zaś jako transportowiec wojska. 4 października 1916 roku około 35 Mm na zachód od Sardynii został zatopiony przez niemiecki okręt podwodny *U 35* ze stratą ponad 600 ludzi (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – II*).



Największy na trasie południowoamerykańskiej w okresie międzywojennym francuski liniowiec „L'Atlantique” (Compagnie de Navigation Sud-Atlantique (1930, 42 512 BRT). Ze zbiorów Jerzego Micińskiego

nowe turbinowce o pojemności 10 200 BRT i prędkości 13 w. (*Meduana* i *Mosella*), które w 1928 również przeszły do Compagnie des Chargeurs Réunis. Najnowszą i największą jednostką Compagnie de Navigation Sud-Atlantique stał się wcielony do służby w roku 1931 wielki czterosrubowy i trójkominowy turbinowiec o pojemności aż 42 500 BRT i prędkości 21 w. (*L'Atlantique*). Statek ten był jednak pechowy i dwa lata później spłonął w kanale La Manche¹².

Compagnie des Chargeurs Réunis – armator na trasie południowoamerykańskiej prowadził działalność w latach 1872–1962. W okresie międzywojennym na linii z Hawru i Hamburga do Ameryki Południowej przedsiębiorstwo użytkowało w sumie 12 pasażersko-towarowych dwusrubowych jednokominowców o pojemności około 8500–10 100 BRT i prędkości 15 w. W roku 1918 do eksploatacji weszły dwa bliźniacze parowce o pojemności 9600 BRT (*Aurigny* i *Belle Isle*), z których pierwszy w początku lat czterdziestych trafił

do Argentyny, drugi zaś dostał się w ręce niemieckie. W latach 1921–1923 na linię wprowadzonych zostało pięć bliźniaczych parowców o pojemności 9600–10 000 BRT (*Désirade*, *Eubée*, *Formose*, *Groix* i *Hoedic*). Drugi z nich poszedł na dno w roku 1936 po kolizji¹³, piąty zatonął w 1940 w wyniku działań wojennych, pozostałe natomiast zostały złomowane w latach 1950–1953. W 1922 roku do służby wszedł turbinowiec o pojemności 9900 BRT (*Lipari*), który zatonął w 1942. W roku 1928 Compagnie des Chargeurs Réunis wprowadził na trasę południowoamerykańską dwa stare bliźniacze parowce o pojemności 8200–8500 BRT (*Krakus* i *Swiatovid*), które wcześniej pływały jako frachtowce, a w 1934 poszły na złom. Co ciekawe, do roku 1931 statki te operowały z Gdyni. Również w 1928 roku do eksploatacji weszły dwa bliźniacze turbinowce o pojemności 10 100 BRT, wcześniej pływające dla Compagnie de Navigation Sud-Atlantique (*Jamaïque /II/* i *Kerguelen /II/*). Oba zostały złomowane w połowie lat pięćdziesiątych.

¹² *L'Atlantique* był największym w historii statkiem pasażerskim, jaki kiedykolwiek operował na trasie południowoamerykańskiej. W swoją „dziewiczą podróż” wypłynął z Bordeaux 29 września 1931 roku. Prawie półtora roku później, 4 stycznia 1933 roku dowodzony przez kapitana Schoofsa liniowiec znajdował się w kanale La Manche, w drodze z Bordeaux do Hawru, gdzie miał odbyć rutynowy przegląd techniczny. O godzinie 03.30 na pokładzie „E” w kabinie pasażerskiej nr 232 wybuchł pożar, który szybko rozprzestrzenił się na cały statek i zmusił załogę do jego opuszczenia. Ofiarami ognia stało się 17 członków załogi, a pozbawiony kontroli, przechylony na lewą burtę transatlantyk przez dwa dni dryfował w kierunku wybrzeży Dorset. 6 stycznia udało się wreszcie opanować sytuację i wypalony wrak *L'Atlantique* wzięto na hol. Wkrótce francuskie, holenderskie i niemieckie holowniki rozpoczęły holowanie statku do Cherbourga, gdzie został odstawiony. Niedługo potem rozpoczęła się batalia sądowa pomiędzy armatorem, a ubezpieczycielem. Ten pierwszy ocenił wartość jednostki na 2 000 000 funtów szterlingów, drugi natomiast był skłonny wypłacić kwotę 1 250 000 funtów. Ostatecznie proces wygrał Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, a czekający kilka lat na swój los liniowiec został złomowany w 1936 roku przez brytyjską firmę Smith & Houston Ltd w Port Glasgow (*Disasters at Sea*).

¹³ 14 sierpnia 1936 liniowiec *Eubée* znajdował się w rejsie z Bordeaux do Buenos Aires ze 178 pasażerami na pokładzie. W odległości około 90 Mm na północ od Rio Grande (Brazylia) w gęstej mgle zderzył się z brytyjskim frachtowcem *Corinaldo* (Donaldson South American Line/1921/7131 BRT). Poważnie uszkodzony transatlantyk zatonął dwa dni później (*Disasters at Sea*).

Société Générale de Transports Maritimes – przedsiębiorstwo żeglugowe powstało w roku 1865 i początkowo operowało na linii Marsylia–Sète–Algieria. Armator na trasie południowoamerykańskiej prowadził działalność w latach 1867–1962. W okresie międzywojennym na linii z Marsylii i Genui do Ameryki Południowej eksploatował w sumie 12 statków pasażersko-towarowych o pojemności około 4000–10 800 BRT. W latach 1916–1919 do służby weszły dwa odzyskane od Compagnie de Navigation France–Amérique stare jednośrubowe jednokominowe bliźniacze parowce o pojemności 4000 BRT oraz prędkości 14 w. (*Italia* i *Espagne*), które zostały złomowane w latach 1929–1934. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej na linii pozostawały trzy stare dwuśrubowe i 1–2 kominowe parowce o pojemności 4500–7200 BRT oraz prędkości 13–16 w. (*Formosa*, *Plata* i *Valdivia*). Pierwszy i trzeci poszły na złom w latach 1929–1933, natomiast drugi w roku 1931 został sprzedany Jugosławii. W 1920 roku na trasę południowoamerykańską wszedł stary niemiecki dwuśrubowy jednokominowy parowiec o pojemności 6400 BRT oraz prędkości 14 w. (*Cordoba*), który pięć lat później przeszedł do Compagnie de Navigation France–Amérique. W latach 1920–1921 Société Générale de Transports Maritimes wprowadził do eksploatacji dwa nowe bliźniacze dwuśrubowe dwukominowe turbinowce o pojemności 8200–8400 BRT oraz prędkości 15 w. (*Mendoza* i *Alsina*). Obie jednostki stały się ofiarami działań wojennych w 1942 roku, przy czym druga z nich po podniesieniu pływała do czasu złomowania w 1953. W roku 1921 do eksploatacji weszły kolejne dwa nowe statki o kombinowanym napędzie turbinami parowymi i elektrycznymi (*Guaruja* i *Ipanema*). Oba jednośrubowe jednokominowce o pojemności 4300 BRT i prędkości 13 w. w roku 1923 przeszły do Compagnie de Navigation France–Amérique. W latach 1926–1929 do służby wprowadzono dwa nowe dwuśrubowe dwukominowe turbinowce (*Florida* i *Campana*). Pierwszy z nich o pojemności 9300 BRT i prędkości 16 w. zatonął w czasie wojny, a po podniesieniu został sprzedany. Druga jednostka o pojemności 10 800 BRT i prędkości 17 w. została sprzedana w roku 1951.

Hiszpania

Compañía Transatlántica – przedsiębiorstwo żeglugowe powstało w roku 1881, a na trasie południowoamerykańskiej operowało w latach 1887–1932. W roku 1939 armator zmienił nazwę na **Compañía Transatlántica Española**. W okresie międzywojennym na linii Barcelona–Ameryka Południowa wykorzystywał sześć statków pasażersko-towarowych o pojemności około 4700–10 200 BRT. Wszystkie te jednostki kontynuowały swoją działalność jeszcze sprzed pierwszej wojny światowej. Trzy stare jednośrubowe jednokominowe parowce pochodzenia brytyjskiego miały pojemność 4700–5200 BRT oraz prędkość 14–15 w. (*Buenos Aires* oraz bardzo podobne *Leon XIII*¹⁴ i *P. de Satrustegui*), pływały zaś do lat 1927–1932. Kolejny stary, eks-niemiecki dwuśrubowy jednokominowy parowiec o pojemności 5500 BRT oraz prędkości 14 w. (*Manuel Calvo*) od roku 1939 był eksploatowany jako frachtowiec. Dwie prawie bliźniacze 3–4 śrubowe jednokominowe jednostki o kombinowanym napędzie

parowo-turbinowym, pojemności 10 100–10 200 BRT oraz prędkości 17 w. (*Reina Victoria Eugenia* i *Infanta Isabel de Borbon*) na trasie południowoamerykańskiej służyły do roku 1936, przy czym w 1931 zmieniono im nazwy (odpowiednio na *Argentina* i *Uruguay*).

Pinillos Line – armator od roku 1896 prowadził działalność pod nazwą Pinillos, Izquierdo y Compañía, a na linii południowoamerykańskiej operował w latach 1908–1925. W okresie międzywojennym na trasie z Barcelony i Kadyksu do Ameryki Południowej przedsiębiorstwo eksploatowało cztery jednokominowe parowce pasażersko-towarowe o pojemności około 4800–8500 BRT. W roku 1908 na linię weszły dwa bliźniacze jednośrubowce o pojemności 5600 BRT i prędkości 14 w. (*Barcelona* i *Cádiz*), które w 1925 przeszły do hiszpańskiego armatora Compañía Oceanica. W 1912 roku do eksploatacji został wprowadzony dwuśrubowy liniowiec o pojemności 8200 BRT i prędkości 15 w. (*Infanta Isabel*), który w 1925 również trafił do Compañía Oceanica¹⁵. W roku 1916 do służby wszedł jednośrubowiec o pojemności 4800 BRT i prędkości 12 w. (*Catalina*), który poszedł na złom w 1924.

Ybarra y Compañía – przedsiębiorstwo żeglugowe zostało utworzone w roku 1860, na trasie południowoamerykańskiej zaś operowało w latach 1927–1977. W okresie międzywojennym na linii z Genui, Barcelony i Kadyksu do Ameryki Południowej armator eksploatował w sumie sześć nowych motorowców pasażersko-towarowych o pojemności około 5700–11 900 BRT. W roku 1927 do służby wszedł eks-szwedzki dwuśrubowy jednokominowiec o pojemności 5700 BRT i prędkości 14 w. (*Cabo Tortosa*), który pływał do 1932. Również w 1927 roku do eksploatacji wprowadzono dwa bliźniacze jednośrubowe jednokominowce o pojemności 6300 BRT i prędkości 14 w. (*Cabo Quilates* i *Cabo Palos*). W roku 1937 pierwszy z nich zmienił nazwę na *Ibai* (pływał do 1939), drugi natomiast zatonął podczas hiszpańskiej wojny domowej¹⁶. W latach 1930–1932 na linię weszły trzy dwuśrubowe i 1–2 kominowe jednostki o pojemności 11 900–12 300 BRT oraz prędkości 15–16 w. (*Cabo San Antonio*, *Cabo San Augustin* i *Cabo Santo Tomé*). W 1939 roku pierwsza z nich spaliła się¹⁷, a druga została sprzedana. Trzeci statek w roku 1937 stał się kolejną ofiarą wojny domowej¹⁸.

Holandia

Koninklijke Hollandsche Lloyd – armator na trasie południowoamerykańskiej prowadził działalność w latach 1906–1936, z tym że do roku 1908 pod nazwą Zuid Amerika Lijn. W okresie międzywojennym na linii z Amsterdamu do Ameryki Południowej eksploatował w sumie osiem statków pasażersko-towarowych o pojemności około 7300–20 000 BRT. Po pierwszej wojnie światowej na trasie pozostawały trzy starsze dwuśrubowe jednokominowe parowce o pojemności 7300–8000 BRT oraz prędkości 13–14 w. (bliźniacze *Frisia* i *Hollandia* oraz *Zeelandia*). Dwie pierwsze jednostki już w roku 1922 przeszły do niemieckiego Hamburg–Amerika Linie, natomiast trzecia pływała do połowy lat trzydziestych. Do początku

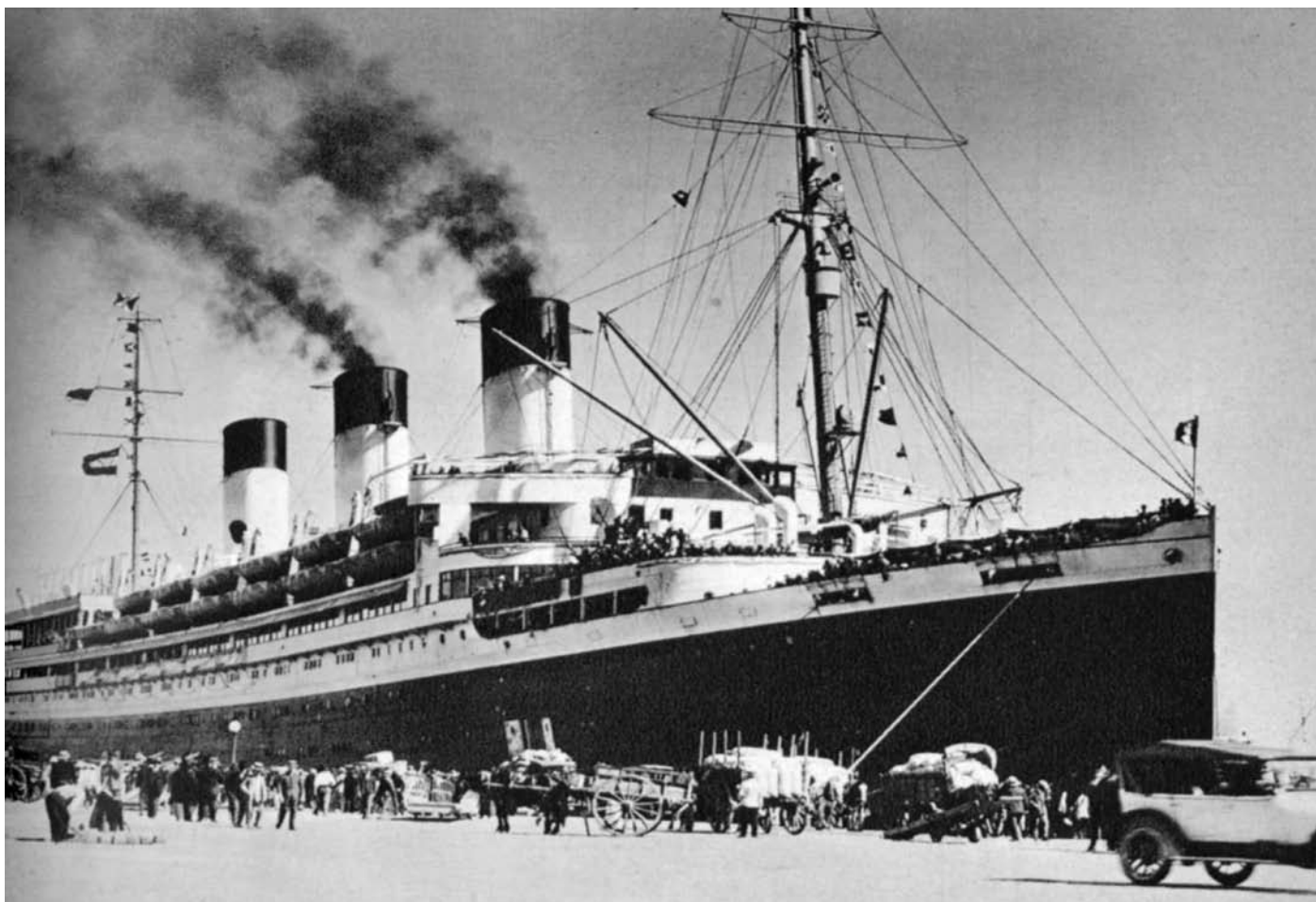
¹⁴ *Leon XIII* – od roku 1896 eks-*Isla de Cuba*.

¹⁵ Bliźniaczą jednostką liniowca był *Principe de Asturias* (1914/8371 BRT), który także wszedł na trasę południowo-amerykańską. 3 marca 1916 roku rozbił się koło Santos (Pirassununga Point) ze stratą aż 415 ludzi (*South Atlantic Seaway*).

¹⁶ Liniowiec *Cabo Palos* został zatopiony 26 czerwca 1937 roku około 30 Mm od Alicante przez nacjonalistyczny okręt podwodny *General Mola*, którym był przekazany w tajemnicy włoski *Evangelista Torricelli* (*Nad całą Hiszpanią niebo jest błękitne*).

¹⁷ Wkrótce po ukończeniu w kwietniu 1930 roku *Cabo San Antonio* wszedł na trasę południowoamerykańską. 29 grudnia 1939 roku statek znajdował się w rejsie z Buenos Aires do Genui z 200 pasażerami na pokładzie. W pobliżu Dakaru w kuchni statkowej wybuchł pożar, który szybko rozprzestrzenił się. Radiooperator zdołał wysłać sygnał SOS zanim płomień ogarnęły jego kabinę. W trakcie ewakuacji liniowca pięciu ludzi straciło życie. Pozostałych uratowały jednostki brytyjskie, francuskie i portugalskie. Płonący wrak został zatopiony przez francuski niszczyciel *Cassard* (*Disasters at Sea*).

¹⁸ 10 października 1937 roku w rejonie Algieru republikański liniowiec *Cabo Santo Tomé* został zaatakowany przez nacjonalistyczne kanonierki *Eduardo Dato* i *Antonio Canovas del Castillo*. Uzbrojony w dwie armaty (kalibru 100–120 mm) statek znajdował się w rejsie z Odessy do Barcelony z ładunkiem amunicji i sprzętu wojskowego pochodzenia radzieckiego. Jednostka podjęła walkę z obu okrętami wojennymi, jednak wkrótce została przez nie trafiona. Na płonącym transatlantyku doszło do eksplozji przewożonej amunicji, co spowodowało jego zatonięcie, przy czym zginął jeden członek załogi (*Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne*).



Niemiecki statek pasażerski „Cap Arcona” /III/ (Hamburg-Süd DG, 1927, 27 561 BRT) w Montevideo

lat trzydziestych eksploatowany był także pochodzący jeszcze sprzed pierwszej wojny światowej dwuśrubowy dwukominowy parowiec o pojemności 13 900 BRT oraz prędkości 16 w. (*Gelria*)¹⁹. W roku 1920 Koninklijke Hollandsche Lloyd wprowadził do służby dwa duże bliźniacze trzyśrubowe i trójkominowe liniowce pochodzenia niemieckiego o kombinowanym napędzie parowo-turbinowym, pojemności 19 700–20 200 BRT oraz prędkości 16 w. (*Limburgia* i *Brabantia*), które dwa lata później trafiły do Niemiec. W 1922 roku do eksploatacji weszły dwa bardzo do siebie podobne dwuśrubowe dwukominowe turbinowce o pojemności 9800–10 200 BRT oraz prędkości 15 w. (*Orania* i *Flandria*). Pierwszy z nich zatonął w kolizji w roku 1934²⁰, drugi zaś dwa lata później został sprzedany do Francji.

Niemcy

Hamburg–Ameryka Linie – powstałe w roku 1847 przedsiębiorstwo żeglugowe na trasie południowoamerykańskiej operowało

w latach 1900–1934. W okresie międzywojennym na linii Hamburg–Ameryka Południowa eksploatowanych było dziewięć jednostek pasażersko-towarowych o pojemności około 6500–11 600 BRT. W roku 1921 do służby weszły dwa bardzo podobne do siebie starsze statki armatora. Były to jednośrubowe jednokominowe parowce o pojemności 6500–6700 BRT oraz prędkości 13 w. (*Rugia* /III/ i *Teutonia* /III/²¹), które pływały do lat 1923–1924²². W latach 1922–1924 do eksploatacji wprowadzone zostały trzy nowe bliźniacze jednośrubowe jednokominowe parowce o pojemności 8800–9000 BRT oraz prędkości 12 w. (*Württemberg*, *Bayern* i *Baden*). W 1936 roku pierwszy z nich został przebudowany na bazę wielorybniczą, drugiego zaś sprzedano do Francji. Trzecia jednostka od roku 1935 służyła jako frachtowiec. W 1926 roku na linię wszedł dawniejszy statek Hamburg-Süd DG, będący dwuśrubowym jednokominowym parowcem o pojemności 10 100 BRT oraz prędkości 13 w. (*General Belgrano*)²³. W roku 1933 jednostka ta została sprzedana na złom. W 1929 roku Hamburg–Ameryka Linie wprowadził do eksploatacji nowy dwuśrubowy dwukomi-

¹⁹ Jednostką bliźniaczą był liniowiec *Tubantia* (1914/13 911 BRT), który wszedł także na trasę Amsterdam–Rio de la Plata. 16 marca 1916 roku koło latarniowca *Noordhinder* został zatopiony przez niemiecki okręt podwodny *UB 13*. Pasażerowie i załoga zostali uratowani przez jednostki holenderskie, a storpedowanie transatlantyka stało się przyczyną dyplomatycznego konfliktu między Holandią a Niemcami (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – II*).

²⁰ Holenderski liniowiec *Orania* znajdował się w rejsie z Buenos Aires do Amsterdamu. 19 grudnia 1934 roku stojąca na redzie Leixoes jednostka zaczęła wchodzić do portu. Zaraz za nim wchodził portugalski frachtowiec *Loanda* (Companhia Colonial de Navegação/1916/5139 BRT), który wkrótce staranował statek pasażerski. Jednostka zaczęła szybko tonać, jednak wszystkich 122 pasażerów i całą załogę udało się uratować. Transatlantyk ostatecznie zatonął w porcie, przy czym z wody wystawały tylko maszty i kominy (*Disasters at Sea*).

²¹ *Teutonia* /III/ – od roku 1921 eks-Habsburg.

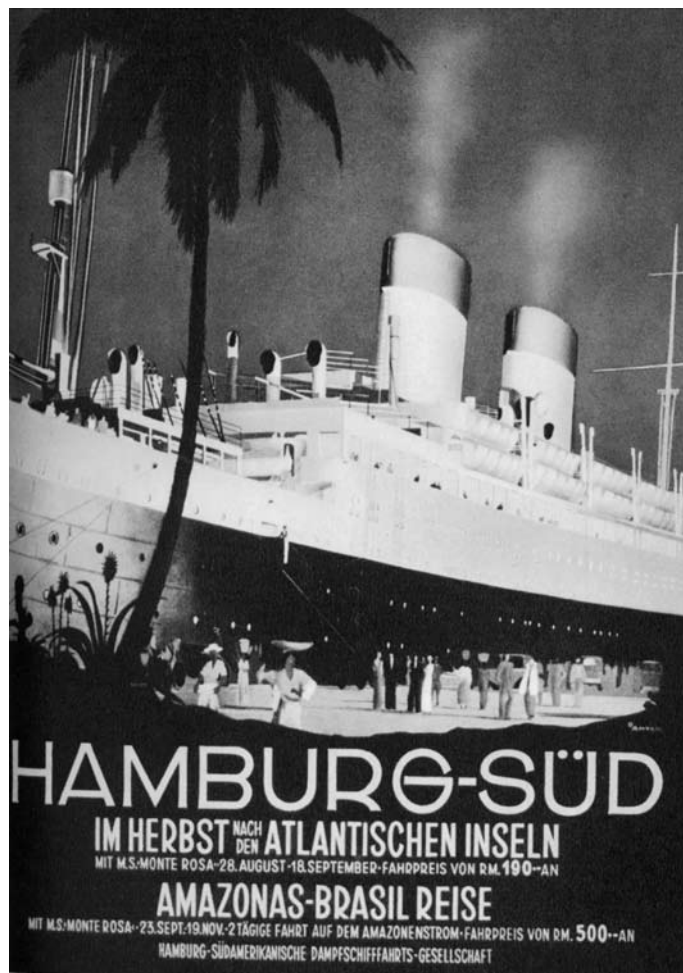
²² Dwie kolejne jednostki serii to – *Rhaetia* (1905/6600 BRT) i *Hohenstaufen* (1906/6437 BRT), które na trasie południowoamerykańskiej pływały do początku pierwszej wojny światowej, kiedy zostały internowane. Pierwszy statek do roku 1924 służył pod flagą amerykańską, drugi zaś jako brazylijski eksploatowany był do aż do początku lat sześćdziesiątych (*South Atlantic Seaway*).

²³ Pozostałe jednostki serii – *Bahia Blanca* (1912/9349 BRT), *Buenos Aires* (1912/9155 BRT) i *Bahia Laura* (1913/9790 BRT), które na trasie południowoamerykańskiej pływały do pierwszej wojny światowej. Dwa pierwsze liniowce po jej zakończeniu trafiły do Argentyny i Francji, natomiast trzeci w 1917 roku przejęła Brazylia (*Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt – III*).

nowy motorowiec o pojemności 11 600 BRT oraz prędkości 15 w. (*General Osorio*), który sześć lat później przeszedł do Hamburg-Süd DG. W roku 1930 weszły do służby na trasę południowoamerykańską dwa wcześniejsze liniowce armatora, będące jednośrubowymi jednokominowymi turbinowcami o pojemności 11 300 BRT oraz prędkości 13 w. (*General San Martín* i *General Artigas*), które także w 1934 trafiły do Hamburg-Süd DG.

Hamburg-Süd DG – armator na linii południowoamerykańskiej operował w latach 1872–1964. W okresie międzywojennym eksploatował na trasie Hamburg–Ameryka Południowa w sumie aż 21 statków pasażersko-towarowych o pojemności około 4500–27 600 BRT. W latach 1921–1923 na linię weszły cztery niewielkie starsze jednostki armatora – jednośrubowe jednokominowe parowce o pojemności 4500–7400 BRT oraz prędkości 11–12 w. (*Tucuman*²⁴, *Madeira*²⁵, *Santa Fe*²⁶ i *Villagarcia*²⁷). Drugi z tych transatlantyków w roku 1925 został sprzedany Brazylii, pozostałe zaś złomowano w latach 1927–1932. W 1920 roku do eksploatacji wprowadzono jednośrubowy jednokominowy parowiec o pojemności 5700 BRT oraz prędkości 11 w. (*Argentina /III/*), który osiem lat później zaczął pływać jako frachtowiec. W roku 1922 do służby wszedł duży trzyśrubowy trójkominowy liniowiec o kombinowanym napędzie parowo-turbinowym, pojemności 20 600 BRT oraz prędkości 19 w. (*Cap Polonio*), który został złomowany w 1935. W tym samym roku na trasę południowoamerykańską wprowadzono trzy nowe bliźniacze jednośrubowe jednokominowe parowce o pojemności 7300 BRT oraz prędkości 12 w. (*Espana*, *La Coruna* i *Vigo*). Drugi i trzeci statek stały się ofiarami działań wojennych, pierwszy zaś po ich zakończeniu dostał się Rosjanom. Także w roku 1922 do eksploatacji weszły dwa bliźniacze dwuśrubowe jednokominowe parowce o pojemności 13 500–13 600 BRT oraz prędkości 13 w. (*Antonio Delfino* i *Cap Norte /I/*). W latach 1932–1934 obie jednostki czarterował Norddeutscher Lloyd, a podczas wojny i wkrótce po jej zakończeniu zostały przejęte przez Brytyjczyków.

W latach 1924–1931 Hamburg-Süd do służby wprowadził pięć nowych bliźniaczych dwuśrubowych dwukominowych motorowców o pojemności 13 600–13 900 BRT oraz prędkości 14 w. (*Monte Olivia*, *Monte Sarmiento*, *Monte Cervantes*, *Monte Pascoal* i *Monte Rosa*). Trzeci z nich w roku 1930 zatonął w katastrofie²⁸, drugi został złomowany podczas wojny, po wojnie natomiast złomowano pierwszego, samozatopiono czwartego, a piąty trafił do floty brytyjskiej. W roku 1927 do służby wszedł największy transatlantyk armatora – dwuśrubowy i trzykominowy turbinowiec o pojemności aż 27 600 BRT oraz prędkości 20 w. (*Cap Arcona /III/*), który zatonął w ostatnich dniach wojny²⁹. W 1934 roku armator zakupił od Norddeutscher Lloyd dwuśrubowy dwukominowy parowiec o pojemności 8800 BRT oraz prędkości 14 w. (*Madrid*), który zatonął w 1941. W tym też roku przedsiębiorstwo wyczarterowało od Hamburg–Ameryka Linie trzy liniowce (*General Artigas* i *General*



Plakat reklamowy przedsiębiorstwa żeglugowego Hamburg-Süd DG z liniowcem typu „Monte Olivia”

San Martín oraz *General Osorio*), które zostały zakupione w 1936 r. Dwie pierwsze jednostki były jednośrubowymi jednokominowymi turbinowcami o pojemności 11 300 BRT oraz prędkości 13 w. Pierwszy statek zatonął w roku 1943, drugi natomiast po wojnie trafił do Wielkiej Brytanii. Trzecia jednostka – dwuśrubowy dwukominowy motorowiec o pojemności 11 600 BRT oraz prędkości 15 w., zatonęła w 1945.

Norddeutscher Lloyd – powstałe w roku 1857 przedsiębiorstwo żeglugowe na trasie południowoamerykańskiej prowadziło działalność w latach 1876–1934. W okresie międzywojennym na linii Bremerhaven–Ameryka Południowa eksploatowało siedem statków pasażersko-towarowych (w tym dwa czarterowane) o pojemności około 8000–13 500 BRT. W roku 1921 do służby wszedł stary dwu-

²⁴ Kolejnymi jednostkami serii były – *Asuncion* (1895/4663 BRT), *Cordoba* (1895/4871 BRT) i *Sao Paulo* (1896/4724 BRT). Trzeci stał się ofiarą wojny w 1915 roku, pierwszy w 1917 wszedł w skład floty brazylijskiej, drugi natomiast splonął w 1920 (*Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt – II*).

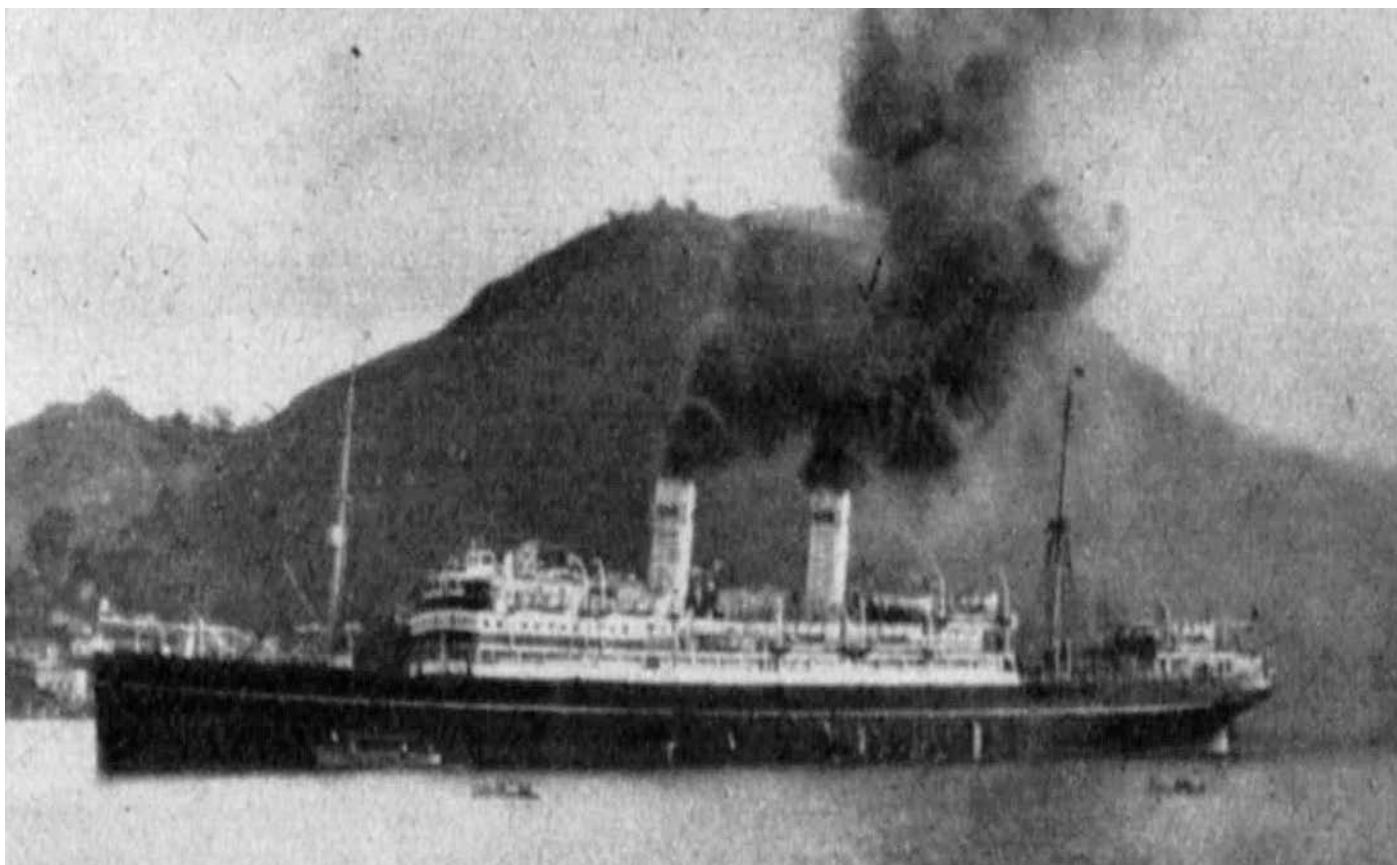
²⁵ *Madeira* – od roku 1922 eks-Cap Verde (I). Pozostałe liniowce serii to – *Cap Frio* (1900/5732 BRT) i *Cap Roca* (1900/5786 BRT). Pierwszy z nich rozbił się w roku 1908, drugi zaś wszedł w skład floty brazylijskiej w 1917 r. (*Die Geschichte der Passagierschiffahrt – III*).

²⁶ Jednostką bliźniaczą był *Entrerios* (1902/4395 BRT), który stał się ofiarą wojny w roku 1915 (*Die Geschichte der Passagierschiffahrt – III*).

²⁷ *Villagarcia* – od roku 1922 eks-Santa Maria. Drugą jednostką serii był transatlantyk *Santa Elena* (1907/7415 BRT), który w roku 1920 dostał się Francji (*Die Geschichte der Passagierschiffahrt – III*).

²⁸ *Monte Cervantes* był eksploatowany przez swojego armatora tylko przez niecałe dwa lata. 22 stycznia 1930 roku, podczas rejsu wycieczkowego z Buenos Aires z 400 pasażerami na pokładzie, dowodzona przez kapitana Dreyera jednostka wpadła na nie zaznaczoną na mapach skałę podwodną w kanale Beagle (Cieśnina Magellana) i zaczęła nabierać wody. Pasażerowie zostali ewakuowani na łodziach ratunkowych, a tonący statek skierował się w stronę Eclairer Reef, gdzie ostatecznie przewrócił się i zatonął. Jedyną ofiarą katastrofy stał się kapitan liniowca. Wrak statku próbowano podnieść w roku 1951, jednak ostatecznie udało się tego dokonać dopiero w lipcu 1954 roku. Niestety holowany *Monte Cervantes* ostatecznie zatonął na głębokiej wodzie (*Disasters at Sea*).

²⁹ W pierwszych miesiącach 1945 roku *Cap Arcona /III/* brał udział w ewakuacji ludności ze Wschodu na Zachód i podczas trzech rejsów przewiózł około 26 000 ludzi. W kwietniu pozostawał koło Neustadt (Zatoka Lubecka) z około 5000 więźniami z obozu koncentracyjnego Neuengamme na pokładzie. Wraz ze strażnikami i załogą na jednostce znajdowało się około 6000 ludzi. 3 maja statek został zaatakowany przez samoloty brytyjskie. Płonący liniowiec przewrócił się na płytkiej wodzie i zatonął ze stratą 5594 osób (*Die Grossen deutschen Passagierschiffe*).



Polski liniowiec „Pułaski” (Gdynia–Ameryka Linie, 1912, 6345 BRT) w roku 1936 w Vitorii. „Morze”

śrubowy jednokominowy parowiec armatora o pojemności 8000 BRT oraz prędkości 14 w. (*Seydlitz*), który w 1933 został złomowany. W 1922 roku do eksploatacji wprowadzono nowy dwuśrubowy dwukominowy parowiec o pojemności 8700 BRT oraz prędkości 14 w. (*Sierra Nevada* /II/), który w 1934 przeszedł do Hamburg-Süd DG. W roku 1924 do służby na trasie południowoamerykańskiej weszły trzy nowe także dwuśrubowe dwukominowe parowce o pojemności 11 400–11 500 BRT oraz prędkości 14 w. (*Sierra Cordoba* /II/, *Sierra Morena* i *Sierra Ventana* /II/). W 1935 roku dwa pierwsze statki przeszły do Deutsche Arbeitsfront, trzeci natomiast został sprzedany do Włoch. W latach 1932–1934 Norddeutscher Lloyd czarterował od Hamburg-Süd DG dwa bliźniacze dwuśrubowe jednokominowe turbinowce o pojemności 13 500 BRT oraz prędkości 13,5 w. (*Sierra Salvada* /II/ i *Sierra Nevada* /III/).

Polska

Gdynia–Ameryka Linie – armator powstał w roku 1930 jako Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Żeglugowe, zaś cztery lata później nazwa ta została zmieniona na Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe. W latach 1936–1939 przedsiębiorstwo operowało na trasie Gdynia–Ameryka Południowa przy pomocy czterech statków pasażersko-towarowych o pojemności około 6300–11 400 BRT. W 1936 roku na linię weszły dwa bardzo do siebie podobne stare dwukominowe dwuśrubowe parowce o pojemności 6300–6500 BRT oraz prędkości 14 w. (*Pułaski* i *Kościuszko*). Obie jednostki podczas wojny pełniły funkcje transportowców wojska, a po jej zakończeniu zostały sprzedane Anglikom³⁰. W 1939 roku do eksploatacji wprowadzono dwa nowe jednokominowe dwuśrubowe motorowce o pojemności 11 000–11 400 BRT oraz prędkości 16 w. (*Sobieski* i *Chrobry*). Podobnie jak pierwsza

para, również i te transatlantyki w czasie wojny służyły jako transportowce, z tym że drugi zatonął w 1940 roku, a pierwszy wkrótce po wojnie wszedł w skład floty radzieckiej.

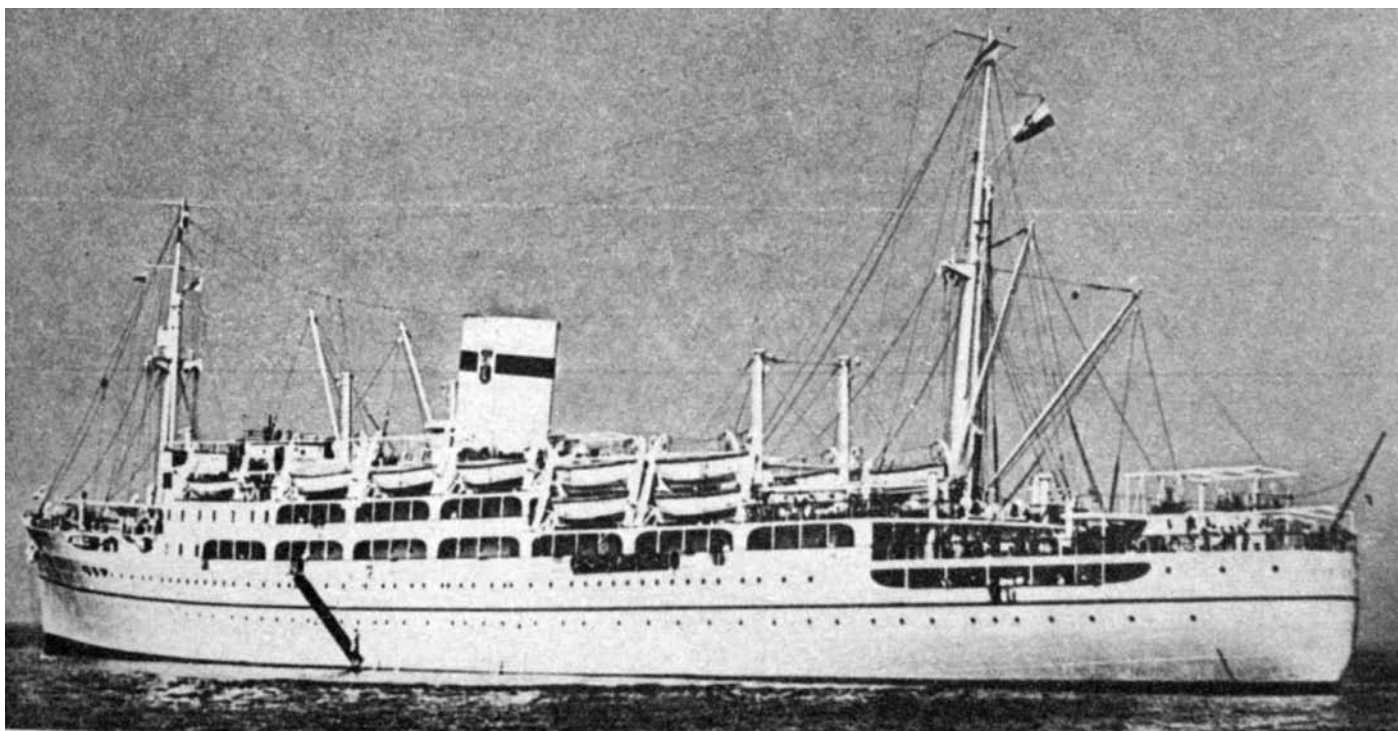
Portugalia

Companhia Nacional de Navegação – przedsiębiorstwo żeglugowe powstało w roku 1918 do obsługi linii afrykańskiej, a na trasie południowoamerykańskiej prowadziło działalność w latach 1929–1932 i 1939–1940. W okresie międzywojennym armator eksploatował na linii z Lizbony do Ameryki Południowej pięć dwuśrubowych jednokominowych parowców o pojemności około 5800–9000 BRT. Dwie jednostki o pojemności 5800–7700 BRT oraz prędkości 14–15 w. były pochodzenia belgijskiego (*Moçambique* /II/ i *Angola* /II/). Pierwsza z nich została złomowana w roku 1939, druga natomiast służyła do połowy lat czterdziestych. Dwa kolejne, eks-niemieckie statki miały pojemność 6300–9000 BRT i prędkość 14 w. (*Nyassa* /I/ i *Lourenço Marques*). Oba liniowce pływały do końca lat czterdziestych. W roku 1931 Companhia Nacional de Navegação wprowadził do służby swój jedyny nowy transatlantyk o pojemności 6600 BRT i prędkości 14 w. (*Quanza*), który był wykorzystywany do końca lat sześćdziesiątych.

Wielka Brytania

Blue Star Line – armator powstał w roku 1911, a na trasie południowoamerykańskiej operował w latach 1927–1972. W okresie międzywojennym na linii Londyn–Ameryka Południowa eksploatował pięć nowych bliźniaczych dwuśrubowych dwukominowych turbinowców o pojemności 12 800–12 900 BRT oraz prędkości

³⁰ Podobne jednostki – *Russia* (1908/8199 BRT) i *Polonia* (od 1930: eks-*Kursk* 1910/7858 BRT). Pierwszy statek pływał dla armatora duńskiego do roku 1924, po czym trafił do Japonii, natomiast drugi służył pod polską banderą do czasu złomowania w 1939 (*Księga statków polskich, t. III*).



Polski transatlantyk „Sobieski” (Gdynia–Ameryka Linie, 1912, 6345 BRT). „Morze”

16 w. (*Almeda, Andalucia, Avelona, Avila i Arandora*), które zostały wprowadzone do służby w latach 1926–1927. W roku 1929 do nazw wszystkich tych jednostek dodano drugi ich człon – ... *Star*, a od 1934 trzecia z nich pływała jako frachtowiec. Cała piątka stała się ofiarami działań wojennych – w latach 1940–1942 wszystkie zostały zatopione przez niemieckie okręty podwodne.

Booth Line – przedsiębiorstwo żeglugowe powstało w roku 1863, a na linii południowoamerykańskiej prowadziło działalność w latach 1866–1963. W okresie międzywojennym armator operował na trasie z Liverpoolu do Ameryki Południowej przy pomocy 17 statków pasażersko-towarowych o pojemności około 3000–7400 BRT. Po pierwszej wojnie światowej na linii pozostawało 14 jednośrubowych jednokominowych parowców o prędkości 11–13 w. Było to sześć pojedynczych jednostek o pojemności 3000–5400 BRT (*Dunstan I*³¹, *Benedict I*, *Anselm III*, *Manco*, *Michael* i *Alban I*), które sprzedano w latach 1921–1935. Dalej były cztery podobne statki o pojemności 3500–4000 BRT (*Justin III*, *Cuthbert I*, *Francis* i *Hubert II*), z których trzeci został sprzedany w roku 1931, a pozostałe złomowane w latach 1930–1934³². Kolejne cztery bliźniacze jednostki o pojemności 4400–4500 BRT (*Stephen*, *Aidan*, *Denis I* i *Pancras*) pływały do czasu złomowania w latach 1932–1936. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej na linii pozostawał również dwuśrubowy jednokominowy parowiec o pojemności 7000 BRT oraz prędkości 14 w. (*Hildebrand II*), który poszedł na złom w 1934

roku. W roku 1931 Booth Line wprowadził do eksploatacji jednośrubowy jednokominowy nowy statek o kombinowanym napędzie parowo-turbinowym, pojemności 7400 BRT oraz prędkości 15 w. (*Hilary III*), który został sprzedany na złom w 1959. W 1935 roku na linię wszedł nowy jednośrubowy jednokominowy turbinowiec o pojemności 6000 BRT oraz prędkości 14 w. (*Anselm III*), który stał się ofiarą działań wojennych w 1941.

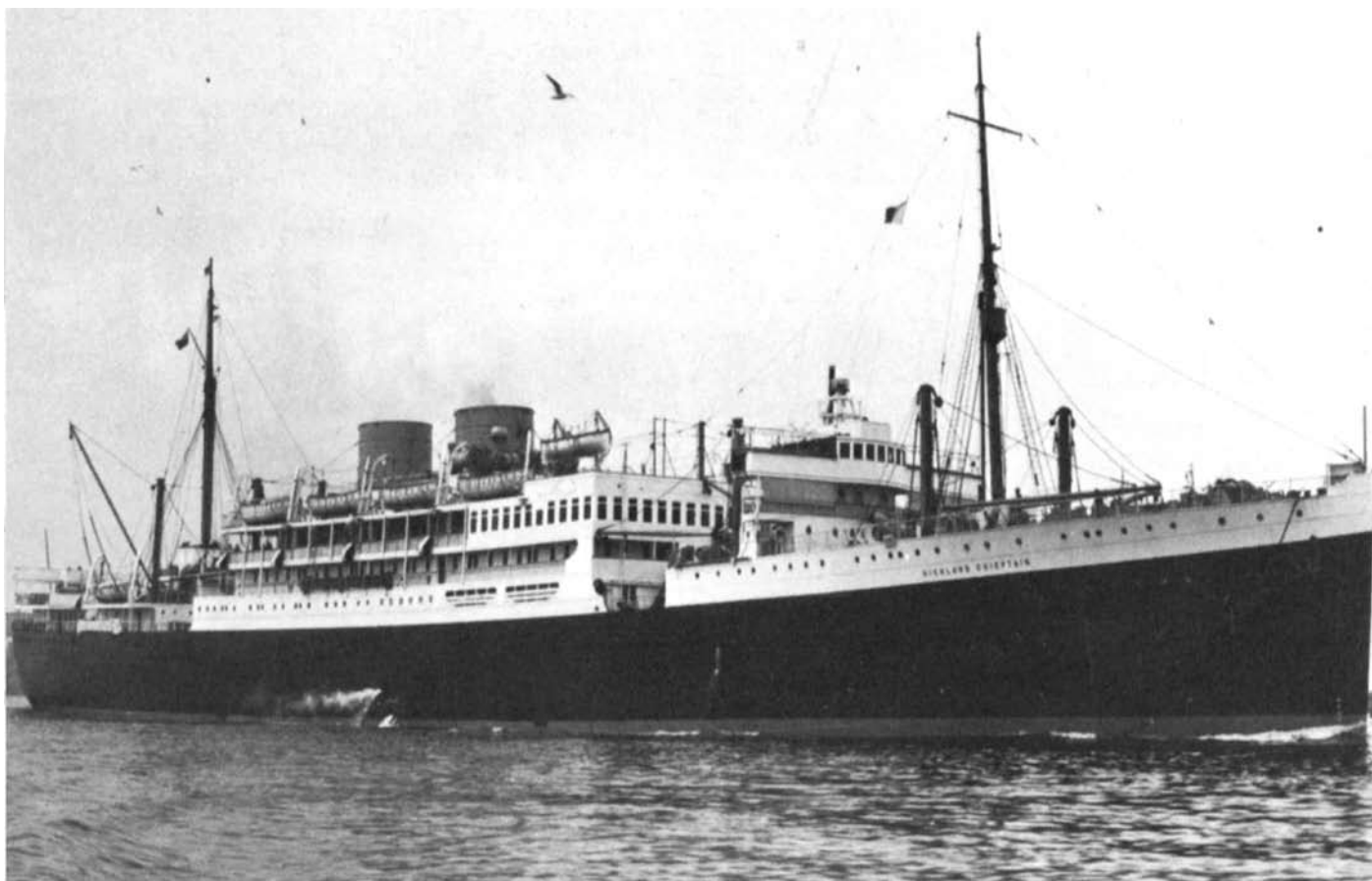
Lamport & Holt Line – powstały w roku 1845 armator na linii południowoamerykańskiej operował w latach 1863–1935. W okresie międzywojennym wykorzystywał na trasie z Liverpoolu do Ameryki Południowej sześć statków pasażersko-towarowych o pojemności około 6300–10 700 BRT. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej na linii pozostawały dwa starsze bliźniacze jednośrubowe jednokominowe parowce o pojemności 6300 BRT oraz prędkości 12 w. (*Herschel III* i *Holbein II*), które zostały złomowane w latach 1934–1935. W latach 1921–22 do eksploatacji wprowadzono trzy 1–2-śrubowe jednokominowe parowce o pojemności 10 100–10 700 BRT i prędkości 14–15 w. (*Vasari* oraz bliźniacze *Vauban* i *Vestris*³³). W roku 1928 pierwszy z nich został sprzedany i przebudowany na frachtowiec, trzeci natomiast zatonął w katastrofie³⁴. Drugą jednostkę złomowano w 1932 roku. W roku 1921 wszedł do służby nowy jednośrubowy jednokominowy turbinowiec o pojemności 8100 BRT oraz prędkości 14 w. (*Hogarth II*), który poszedł na złom w 1933.

³¹ Pozostałymi jednostkami serii były – *Dominic* (1895/2966 BRT) i *Polycarp* (1896/2966 BRT), z których drugi w roku 1912 trafił do Szwecji, pierwszy zaś w 1923 do Grecji (*South Atlantic Seaway*).

³² Kolejną jednostką serii był liniowiec *Boniface* (1904/3506 BRT), który został zatopiony przez U-boota w 1917 roku (*South Atlantic Seaway*).

³³ Trzecim statkiem serii był *Vandyck I* (1911/10 328 BRT), który pływał na linii Nowy Jork–Rio de la Plata. 26 października 1914 roku w czasie rejsu z Buenos Aires do Nowego Jorku został zatrzymany przez niemiecki lekki krążownik *Karlsruhe*. Następnego dnia po przeokrętowaniu pasażerów i załogi na statek *Asuncion* (Hamburg-Süd DG/1895/4663 BRT), jednostka została przez Niemców zatopiona (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – I*).

³⁴ Dowodzony przez kapitana W.J. Careya *Vestris* 10 listopada 1928 roku opuścił Nowy Jork i skierował się w kierunku Barbadosu, głównym zaś celem rejsu był Buenos Aires. Na pokładzie transatlantyka znajdowało się 129 pasażerów i 197 członków załogi. Wkrótce w ciężkim sztormie nastąpiło przesunięcie się ładunku i statek zaczął się przewracać. Rozpoczęta ewakuacja pasażerów i załogi niestety nie została ukończona, gdyż jednostka w jej trakcie przewróciła się i zatonięła ze 112 ofiarami (68 pasażerów i 44 członków załogi). Pozostałych uratowały – niemiecki statek pasażerski *Berlin III* (Norddeutscher Lloyd/1925/15 286 BRT), francuski zbiornikowiec *Myriam* (1921/7012 BRT) oraz jednostki amerykańskie – pancernik *Wyoming* i liniowiec pasażersko-towarowy *American Shipper I* (United States Lines/1921/7430 BRT). W rezultacie prasowej krytyki oraz światowego kryzysu, armator w roku 1930 zrezygnował z obsługiwania linii z Nowego Jorku (*Disasters at Sea*).



Brytyjski liniowiec „Highland Chieftain” (Royal Mail Lines, 1928, 14 141 BRT). *Die grossen Passagierschiffe der Welt* /III/

Nelson Line – powstałe w roku 1889 przedsiębiorstwo żeglugowe operowało na linii południowoamerykańskiej w latach 1901–1932. W okresie międzywojennym na trasie z Glasgow i Londynu do Ameryki Południowej eksploatowało w sumie 11 statków pasażersko-towarowych o pojemności około 7100–14 100 BRT. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej w służbie pozostawały dwie serie starszych, bardzo do siebie podobnych jednośrubowe jednokominowych parowców o pojemności 7400–7600 BRT oraz prędkości 13 w. (*Highland Rover*, *Highland Laddie* /II/ i *Highland Pride* oraz *Highland Glen* /II/, *Highland Loch* i *Highland Piper*). W roku 1932 pierwszy statek został złomowany, natomiast w 1929 – trzeci rozbił się³⁵, a pozostałe sprzedane i przebudowane na bananowce. W latach 1928–1930 na trasę południowoamerykańską wprowadzono pięć nowych bliźniaczych dwusrubowe dwukominowych motorowców o pojemności 14 100 BRT oraz prędkości 15 w. (*Highland Monarch*, *Highland Chieftain*, *Highland Brigade*, *Highland Hope* /III/ i *Highland Princess*). Czwarty z tych liniowców rozbił się w roku 1930³⁶, pozostałe zaś dwa lata później przeszły do Royal Mail Lines.

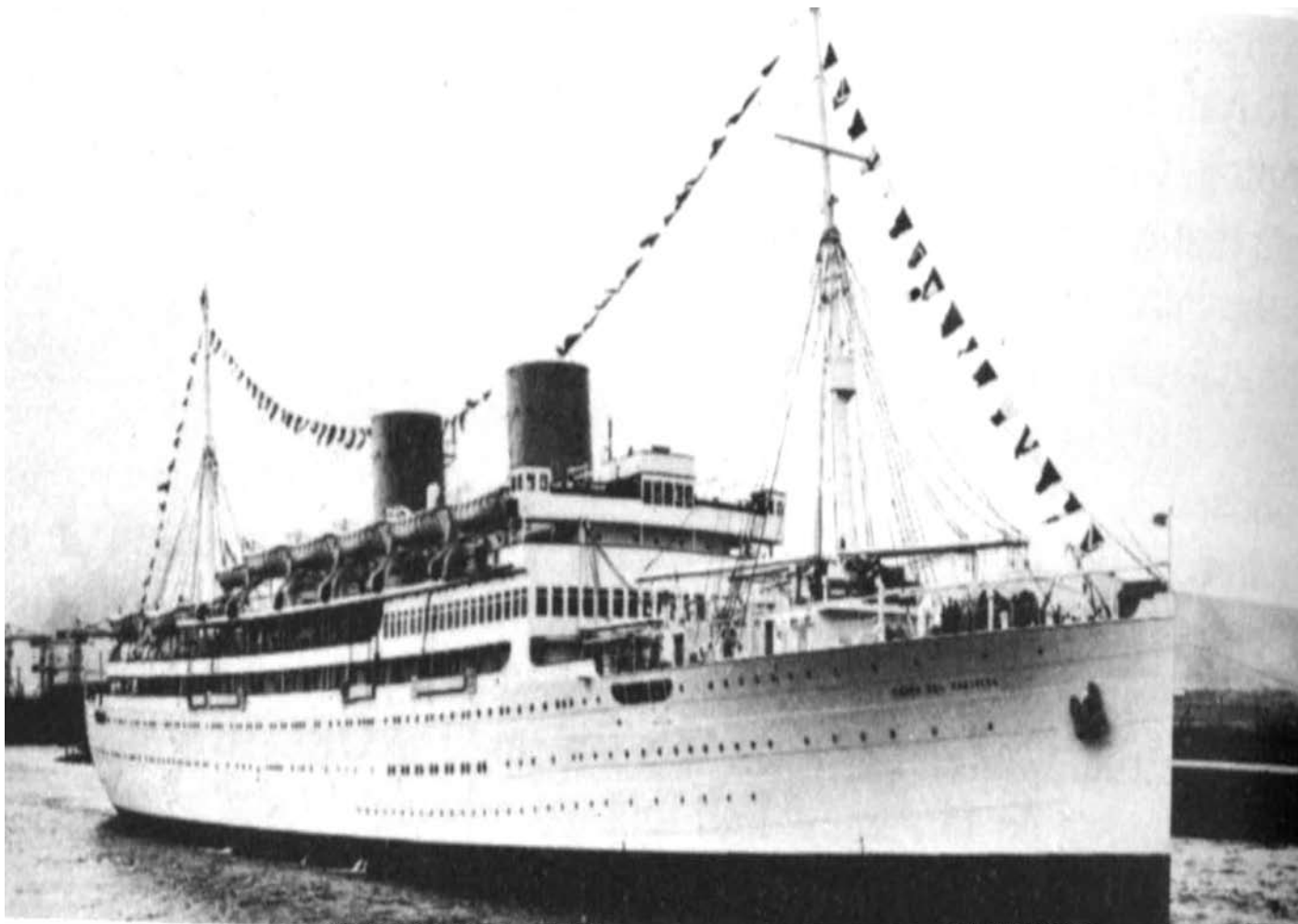
Pacific Steam Navigation Co. – utworzony w roku 1838 armator na linii południowoamerykańskiej operował w latach 1868–1939. W okresie międzywojennym na trasie z Liverpoolu do Ameryki Południowej eksploatował w sumie 11 statków pasażersko-towarowych o pojemności około 6000–17 700 BRT. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej na linii pozostawały dwa starsze dwusrubowe jednokominowe parowce o pojemności 6000–9200 BRT oraz prędkości 15 w. (*Victoria*³⁷ i *Orita* /I/), z których pierwszy został złomowany w roku 1923, drugi zaś w 1932. W roku 1919 na trasę weszły trzy wcześniejsze także dwusrubowe jednokominowe parowce o pojemności 8000–11 500 BRT oraz prędkości 15–16 w. (bliźniacze *Oriana* i *Ortega* /I/³⁸ oraz *Orcoma*), które poszły na złom w latach 1927–1933. W latach 1919–1920 do służby wprowadzono dwa bliźniacze trzyśrubowe jednokominowe liniowce o kombinowanym napędzie parowo-turbinowym, pojemności 15 500 BRT oraz prędkości 14 w. (*Orduna* i *Orbita* /I/), które w latach 1921–1927 pływały dla Royal Mail Lines, a złomowane zostały w początku lat pięćdziesiątych. W roku 1920 do eksploatacji wszedł nowy dwusrubowy jednokominowy turbinowiec

³⁵ *Highland Pride* w swoją „dziewiczą podróż” z Glasgow do Buenos Aires wypłynął pod koniec maja 1910. Po prawie 20-letniej służbie niestety uległ w katastrofie, jednak szczęśliwie bez ofiar w ludziach. Dowodzony przez kapitana Alforda statek znajdował się w rejsie z Londynu do Buenos Aires. Wypłynął z Vigo 8 września 1929 roku z 63 pasażerami na pokładzie, załogą składającą się z 83 osób oraz ładunkiem około 3000 t. Już po północy w gęstej mgle wpadł na znajdujące się niedaleko Vigo skały Roca Negra. Udało się uratować wszystkich ludzi ewakuowanych na łodziach ratunkowych z dużą pomocą hiszpańskich rybaków. Później zdjęto ze stojącej na równej stępce jednostki część ładunku oraz pocztę. Ostatecznie 10 września kadłub liniowca przełamał się na dwie części i zatonął (*Disasters at Sea*).

³⁶ Wprowadzony do eksploatacji pod koniec stycznia 1930 roku *Highland Hope* /III/ nie przetrwał w służbie nawet roku. Dowodzony przez kapitana Thomasa J. Jonesa, znajdujący się w drodze z Londynu do Buenos Aires, statek wypłynął z Vigo ze 150 pasażerami na pokładzie. 19 listopada około godziny 5.00 w gęstej mgle wpadł na skały Fairhoes Rocks i został uznany za stracony. Jedyną ofiarą katastrofy straciła się osoba, która wyskoczyła za burtę i później zmarła w szpitalu w wyniku odniesionych obrażeń (*Disasters at Sea*).

³⁷ Trzecią jednostką serii był transatlantyk *Orca* (1918/16 063 BRT), który w latach 1923–1927 pływał dla Royal Mail Lines na trasie nowojorskiej. W latach 1927–1933 jako *Calgaric* White Star Line eksploatowany był na linii kanadyjskiej, a złomowany został w roku 1935 (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt* – II).

³⁸ Trzecią jednostką serii był liniowiec *Oronsa* (1906/7970 BRT), który stał się ofiarą U-boota w 1918 roku (*South Atlantic Seaway*).



Brytyjski statek pasażerski „Reina del Pacifico” (Pacific Steam Navigation Co., 1930, 17 702 BRT). *South Atlantic Seaway*

o pojemności 14 100 BRT oraz prędkości 14 w. (*Oropesa /III/*), który zatonął w 1941. W 1921 roku Pacific Steam Navigation Co. zakupił od Aberdeen Line dwa stare bliźniacze dwusrubowe dwukominowe parowce o pojemności 7800 BRT oraz prędkości 15 w. (*Oruba /III/* i *Orcana /II/*), które pływały do czasu złomowania w 1924. W roku 1931 na linię południowoamerykańską wszedł największy transatlantyk armatora – czterosrubowy dwukominowy motorowiec o pojemności 17 700 BRT oraz prędkości 18 w. (*Reina del Pacifico*), który został złomowany w 1958.

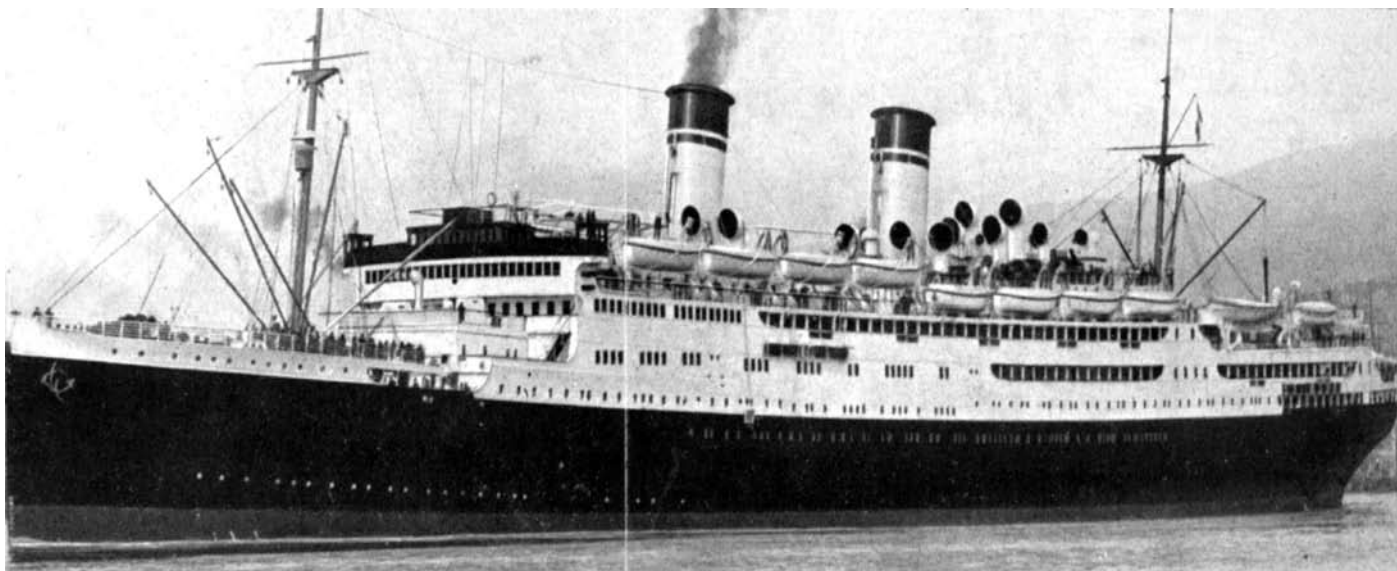
Royal Mail Lines – powstały w 1839 roku armator operował na linii południowoamerykańskiej w latach 1851–1969. W okresie międzywojennym na trasę z Liverpoolu i Southampton do Ameryki Południowej eksploatował w sumie 15 jednostek pasażersko-towarowych o pojemności około 10 500–22 200 BRT. Tuż po zakończeniu pierwszej wojny światowej na linii pozostawały cztery wcześniejsze statki przedsiębiorstwa – bliźniacze dwusrubowe jednokominowe

parowce o pojemności 11 500 BRT oraz prędkości 13,5 w. (*Demerara /I/*, *Deseado /I/*, *Desna* i *Darro /I/*), które zostały złomowane w latach 1933–1934³⁹. W latach 1919–1920 do służby wprowadzono dwie starsze podobne do siebie jednostki – dwusrubowe jednokominowe parowce o pojemności 10 500–11 100 BRT oraz prędkości 15 w. (*Araguaya* i *Avon /III/*). W roku 1930 pierwszy statek trafił do Jugosławii, drugi zaś został złomowany⁴⁰. Również w latach 1919–1920 weszły do eksploatacji trzy przedwojenne trysrubowe jednokominowe transatlantyki o kombinowanym parowo-turbinyowym napędzie, pojemności 14 900–16 000 BRT oraz prędkości 17 w. (*Arlanza /I/*, *Andes /I/* i *Almanzora*). Pierwszy z nich poszedł na złom w roku 1938, drugi w 1930 zaczął pływać jako wycieczkowiec pod nazwą *Atlantis* (pocięto go w 1952), trzeciego natomiast złomowano w 1948⁴¹. W latach 1926–1927 Royal Mail Lines wprowadził do służby dwa nowe duże dwusrubowe dwukominowe motorowce o pojemności 22 100–22 200 BRT oraz prędkości 16 w. (*Asturias /II/* i *Alcantara /II/*), które wykorzystywane były do czasu złomowania

³⁹ Piątą jednostką serii był liniowiec *Drina* (1912/11 483 BRT), który wszedł na linię Liverpool–Rio de la Plata. W roku 1914 został przystosowany do pełnienia funkcji statku szpitalnego. W roku następnym powrócił na poprzednią trasę. 1 marca 1917 roku około dwóch Mm na zachód od wyspy Skokholm (Pembrokeshire) został storpedowany przez niemiecki okręt podwodny *UC 65* i zatonął ze stratą 15 osób (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – I*).

⁴⁰ Bliźniaczą jednostką *Avona /III/* był *Asturias /I/* (1907/12 002 BRT), natomiast transatlantyka *Araguaya* – *Amazon* (1906/10 037 BRT). Pierwszy statek od roku 1914 pełnił funkcję jednostki szpitalnej, a w 1917 został storpedowany przez niemiecki okręt podwodny. Poważnie uszkodzoną jednostkę zakupiła Admiralicję i wykorzystywała jako hulk amunicyjny. W roku 1919 został odkupiony przez Royal Mail Lines i odstawiony. Od 1923 roku jako *Arcadian* służył w charakterze wycieczkowca, a złomowano go 10 lat później. Druga jednostka w roku 1918 koło Malin Head (północne wybrzeża Irlandii) została zatopiona przez niemiecki okręt podwodny *U 52* (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – I*).

⁴¹ Czwartą jednostką serii był liniowiec *Alcantara /I/* (1913/15 831 BRT), który wszedł na linię Southampton–Rio de la Plata. W kwietniu 1915 roku jako krążownik pomocniczy dołączył do 10 Eskadry Krążowników. 29 lutego 1916 roku w Skagerraku został zaskoczony przez niemiecki krążownik pomocniczy *Greif* i zatonął ze stratą 69 ludzi. Okręt niemiecki również poszedł na dno po przybyciu na miejsce akcji okrętów brytyjskich – krążownika pomocniczego *Andes* (patrz Royal Mail Lines), lekkiego krążownika *Comus* i niszczyciela *Munster* (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – I*).



Włoski transatlantyk „Conte Grande” (Italia Line, 1927, 25 661 BRT) w latach trzydziestych. Ze zbiorów Jerzego Micińskiego

w 1958–1959. W 1932 roku armator przejął od Nelson Line cztery dwusrubowe dwukominowe motorowce o pojemności 14 100 BRT oraz prędkości 15 w. (*Highland Brigade*, *Highland Patriot*, *Highland Monarch* i *Highland Chieftain*). Drugi statek w roku 1940 stał się ofiarą działań wojennych, pierwszy i czwarty w 1959 zostały sprzedane, trzeci natomiast w 1960 poszedł na złom.

Włochy

Cosulich Line – przedsiębiorstwo żeglugowe na trasie południowoamerykańskiej operowało w latach 1919–1937. W okresie międzywojennym eksploatowało na linii z Triestu do Ameryki Południowej sześć starszych eks-austro-węgierskich parowców o pojemności około 4900–8100 BRT oraz trzy nowe motorowce o pojemności około 19 500–23 900 BRT. W latach 1919–1921 do służby weszły trzy wcześniej należące do Unione Austriaca, jednośrubowe jednokominowe transatlantyki o pojemności 4990–5500 BRT oraz prędkości 12–14 w. (podobne *Francesca* i *Sofia* oraz *Columbia*). Pierwsze dwa zostały złomowane w latach 1926–1929, trzeciego zaś sprzedano do Grecji w 1931. W 1922 roku do eksploatacji wprowadzono wcześniej należący do Unione Austriaca jednośrubowy jednokominowy liniowiec o pojemności 7600 BRT oraz prędkości 12 w. (*Belvedere*), który od 1936 pływał jako frachtowiec. W roku następnym na linię wszedł kolejny dawniejszy statek Unione Austriaca – dwusrubowy jednokominowiec o pojemności 5500 BRT i prędkości 15 w. (*Argentina*), który został sprzedany w 1926. W 1927 roku Cosulich Line wprowadził do służby jeszcze jeden dawniejszy statek Unione Austriaca – dwusrubowy dwukominowiec o pojemności 8100 BRT i prędkości 16 w. (*Martha Washington*), którego sprzedano w 1933. Także w roku 1927 do eksploatacji wszedł nowy duży dwusrubowy jednokominowy motorowiec o pojemności 23 900 BRT oraz prędkości 19 w. (*Saturnia*)⁴², który jednak już w roku następnym przeszedł na linię nowojorską. W latach 1932–1933 wprowadzono na trasę południowoamerykańską dwa bliźniacze czterosrubowe jednokominowe motorowce o pojemności 19 500 BRT oraz prędkości 19 w. (*Neptunia* i *Oceania*), które w 1937 przeszły do Italia Line.

Italia Line – powstało z połączenia Lloyd Sabaudo i Navigazione Generale Italiana przy współudziale Cosulich Line przedsiębiorstwo

żeglugowe na linii południowoamerykańskiej operowało w latach 1932–1977. W okresie międzywojennym na trasie z Genui i Triestu armator użytkował w sumie 11 statków pasażersko-towarowych o pojemności około 18 400–32 600 BRT. W roku 1932 wprowadzono na linię trzy należące wcześniej do Lloyd Sabaudo dwusrubowe dwukominowe turbinowce o pojemności 18 400–25 700 BRT oraz prędkości 18–20 w. (*Conte Verde* oraz bliźniacze *Conte Biancamano* i *Conte Grande*). Pierwszy z nich jeszcze w 1932 roku przeszedł do Lloyd Triestino, pozostałe dwa złomowano po długiej służbie w latach 1960–1962. Także w roku 1932 do eksploatacji weszły dwie pary dużych, przejętych od Navigazione Generale Italiana czterosrubowych dwukominowców. Dwie pierwsze jednostki były turbinowcami o pojemności 21 800–23 600 BRT i prędkości 19 w. (*Duilio* i *Giulio Cesare I/I*), które w roku 1933 przeszły na trasę południowoafrykańską, a cztery lata później trafiły do Lloyd Triestino. Druga para to statki o pojemności 30 400–32 600 BRT i prędkości 19–22 w. (motorowiec *Augustus I/I* i turbinowiec *Roma*), które od roku 1943 przebudowywano na lotniskowce. W 1937 roku Italia Line wprowadził do służby dwa bliźniacze, przejęte od Cosulich Line czterosrubowe jednokominowe motorowce o pojemności 19 500 BRT oraz prędkości 19 w. (*Neptunia* i *Oceania*), które stały się ofiarami działań wojennych w 1941.

Lloyd Sabaudo – powstały w roku 1906 armator na linii południowoamerykańskiej prowadził działalność w latach 1907–1931. W okresie międzywojennym eksploatował na trasie Genua–Ameryka Południowa siedem dwusrubowych dwukominowych statków pasażersko-towarowych o pojemności około 6600–18 400 BRT. Po pierwszej wojnie światowej na linii pozostawały cztery starsze parowce o pojemności 6600–7900 BRT oraz prędkości 14–16 w. (bliźniacze *Re d'Italia* i *Regina d'Italia* oraz *Principe di Undine* i *Tomaso di Savoia*). Wszystkie te jednostki zostały złomowane w latach 1928–1929. W roku 1921 do służby wszedł stary poniemiecki parowiec o pojemności 12 300 BRT oraz prędkości 15 w. (*Pesaro*), który poszedł na złom cztery lata później. W latach 1922–1923 wprowadzono do eksploatacji dwa podobne do siebie turbinowce o pojemności 18 000–18 400 BRT i prędkości 18 w. (*Conte Rosso* i *Conte Verde*), które w roku 1932 przeszły do Lloyd Triestino i do Italia Line.

⁴² Jednostką bliźniaczą był transatlantyk *Vulcania* (1928/23 970 BRT), który wszedł na trasę nowojorską, a w roku 1932 przeszedł do Italia Line. W latach 1943–1946 służył jako amerykański transportowiec wojska, po czym powrócił na linię nowojorską. Od roku 1965 jako *Caribia* armatora Sicula Oceanica pływał jako wycieczkowiec. W 1972 roku wpadł na skały koło Cannes, a dwa lata później został złomowany na Tajwanie (*Die Grossen Passagierschiffe der Welt – III*).

Navigazione Generale Italiana – firma powstała w roku 1881 z połączenia Florio Line i Rubattino Line. Zajmowała się prowadzeniem żeglugi z Włoch na Morze Śródziemne, do Indii, na Daleki Wschód oraz do Ameryki Północnej i Ameryki Południowej. Armator operował na linii południowoamerykańskiej w latach 1884–1931. W okresie międzywojennym na trasie z Neapolu do Ameryki Południowej eksploatował w sumie 11 statków pasażersko-towarowych o pojemności około 1400–32 600 BRT. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej na linii pozostawał mały stary jednośrubowy jednokominowy parowiec o pojemności 1400 BRT oraz prędkości 10 w. (*Paraguay*), który został sprzedany w roku 1930. W latach 1918–1923 do służby weszły dwa wcześniej należące do Lloyd Italiano dwuśrubowe i 1–2 kominowe parowce o pojemności 8900–9200 BRT oraz prędkości 16 w. (*Principessa Mafalda* i *Taormina*). Pierwszy z nich zatonął w katastrofie w 1927⁴³, drugi natomiast poszedł na złom dwa lata później. W latach 1918–1922 do eksploatacji wprowadzone zostały trzy starsze jednostki armatora – bardzo podobne do siebie dwuśrubowe dwukominowe parowce o pojemności 7800 BRT oraz prędkości 16 w. (*Duca Degli Abruzzi*, *Re Vittorio* i *Duca d'Aosta*), które złomowano w latach 1928–1929⁴⁴. W roku 1924 na trasę południowoatlantycką wszedł starszy dwuśrubowy dwukominowy parowiec o pojemności 9000 BRT oraz prędkości 16 w. (*America*), który został złomowany cztery lata później. W latach 1922–1928 Navigazione Generale Italiana wprowadził do służby dwa duże, podobne do siebie czterosrubowe dwukominowe turbinowce o pojemności 21 800–24 300 BRT oraz prędkości 19 w. (*Duilio* i *Giulio Cesare*), które w 1932 roku przeszły do Italia Line. W latach 1927–1928 eksploatowany był nowy duży czterosrubowy dwukominowy motorowiec o pojemności 32 600 BRT oraz prędkości 19 w. (*Augustus II*), który później pływał na linii nowojorskiej, a w roku 1932 również przeszedł do Italia Line. W roku 1928 do służby wszedł starszy dwuśrubowy dwukominowy parowiec o pojemności 12 100 BRT oraz prędkości 16 w. (*Colombo*), który również przeszedł do Italia Line cztery lata później.

Transatlantica Italiana – utworzone w roku 1913 przedsiębiorstwo żeglugowe na trasie południowoamerykańskiej operowało w latach 1914–1934. Na linii Genua–Ameryka Południowa w okresie międzywojennym prowadziło działalność przy pomocy sześciu dwuśrubowych jednostek pasażersko-towarowych o pojemności około 5200–8300 BRT. W roku 1914 do eksploatacji wszedł kupiony od innego włoskiego armatora dwukominowy parowiec o pojemności 5200 BRT i prędkości 14 w. (*Garibaldi*), który w 1925 przeszedł do następnej włoskiej firmy. W latach 1920–1923 do obsługi linii czarterowany był eks-niemiecki jednokominowy parowiec o pojemności 6600 BRT i prędkości 14 w. (*Pietro Calvi*). W latach 1922–1924 Transatlantica Italiana wprowadził do służby dwa bliźniacze dwukominowe turbinowce o pojemności 8200–8300 BRT i prędkości 15 w. (*Cesare Battisti* i *Nazario Sauro*), które w 1934 trafiły do Tirrenia Line. W latach 1924–1925 do eksploatacji weszły dwa kolejne bliźniacze dwukominowe turbinowce o prędkości 15 w. i pojemności 7400–8100 BRT (*Ammiraglio Bettolo* i *Leonardo da Vinci*). Pierwszy z nich w roku 1932 przeszedł do armatora egipskiego, drugi zaś dwa lata później trafił do Tirrenia Line.

Armatorzy europejscy i ich statki pasażerskie operujące na trasie z Europy (w kilku przypadkach z Nowego Jorku) do wschodnich

brzegów Ameryki Południowej w okresie międzywojennym (generalnie oprac. wg N.R.P.Bonsora *South Atlantic Seaway*).

W spisie zostały ujęte statki pasażerskie armatorów europejskich operujące na trasie południowoamerykańskiej w okresie międzywojennym (w tym również czartery). Pod uwagę wzięto jednostki pasażerskie i towarowo-pasażerskie przewożące powyżej 50 pasażerów. Armatorzy poszczególnych państw przedstawieni zostali alfabetycznie. Armatorów i ich jednostki opisano według następującego klucza:

Państwo

Armator

Nazwa statku (kolejność nazwy u armatora) Rok wodowania/stocznia {początkowo planowana nazwa, armator}; (w wypadku, gdy statek pochodził z „drugiej ręki” – rok zmiany nazwy, armatora/wcześniejsza nazwa, armator/rok wodowania/stocznia.

Kolejność jednostek została ustawiona według roku wodowania statku lub jego przejścia przez armatora.

Pojemność w BRT/długość na linii wodnej x szerokość w metrach/rodzaj napędu/prędkość w węzłach/liczba śrub/liczba kominów/liczba pasażerów.

Losy jednostki w skrócie.

– Rok rozpoczęcia okresu i rodzaju działalności lub wydarzenia.

– Trasa rejsów liniowych – **pogrubiona, gdy dotyczy wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej w latach 1918–1939**

= uszkodzenie

+ zatopienie

złomowanie

Skróty:

al. – aliancki

am. – amerykański

argent. – argentyński

braz. – brazylijski

bryt. – brytyjski

fr. – francuski

gr. – grecki

hiszp. – hiszpański

jap. – japoński

jug. – jugosłowiański

nacjonalist. – nacjonalistyczny (hiszpański)

niem. – niemiecki

port. – portugalski

radz. – radziecki

republ. – republikański (hiszpański)

szw. – szwedzki

wł. – włoski

AB – Aktie-Bolaget

AG – Aktien-Gesellschaft

AS – Aktie-Selskab

Bros. – Brothers

Co. – Company

DG – Dampfschiffahrts Gesellschaft

GmbH – Gesellschaft mit unbeschränkter Haftung

KdF – Kraft durch Freude

⁴³ Dowodzony przez kapitana S. Guliego liniowiec *Principessa Mafalda* znajdował się w rejsie z Genui do Buenos Aires. 8 października 1927 roku opuścił Cape Verde i skierował się w kierunku Rio de Janeiro. Na jego pokładzie znajdowało się 971 pasażerów oraz 288 członków załogi. Podczas przechodzenia koło wyspy Abrolhos (nieдалеко od brazylijskiego miasta Caravelas) 25 października około godziny 5:00 zламаł się wał lewej śruby. W wyniku tej awarii woda dostała się do siłowni jednostki i doprowadziła do eksplozji kotła. Statek zaczął tonąć z przechyłem na lewą burtę. Wśród pasażerów wybuchła panika, a kapitan po wysłaniu sygnału SOS wydał rozkaz ewakuacji. Po czterech i pół godzinach od wystąpienia awarii transatlantyk przewrócił się i zatonął pociągając za sobą 303 ofiary. Pozostali pasażerowie i członkowie załogi zostali uratowani przez statek *Empire Star* oraz sześć innych przybyłych na miejsce zdarzenia jednostek (*Disasters at Sea*).

⁴⁴ Czwartą i piątą jednostką serii były liniowce – *Regina Elena* (1908/7856 BRT) i *Principe Umberto* (1909/7883 BRT), które także weszły na linię południowoamerykańską. Oba statki stały się ofiarami okrętów podwodnych, odpowiednio w latach 1918 i 1916 (*South Atlantic Seaway*).

Ltd – Limited
SA – Société Anonyme/Sociedad Anonima
SpA – Societe per Azioni

banan. – banowiec
chłodn. – chłodnicowiec
c.kr. – ciężki krążownik
ekspl. – eksplozja
eks- – wcześniejsza nazwa statku/wcześniejszy armator
fracht. – frachtowiec
intern. – internowanie
kom. – komin
kr.pom. – krążownik pomocniczy
l.kr. – lekki krążownik
lotn. – lotniskowiec
masz.par. – maszyny parowe
Mm – mila morska
modern. – modernizacja
motor. – motorowiec
niszcz. – niszczyciel
odst. – odstawienie
okr. – okręt
okr.des. – okręt desantowy
okr.podw. – okręt podwodny
okr.pom. – okręt pomocniczy
okr.warsztat. – okręt warsztatowy
pas. – pasażerowie
pn. – północ
podn. – podniesienie po zatopieniu
późn. – później
przyl. – przyładek
rekw. – rekwizycja
sam. – samoloty
sam.torp. – samoloty torpedowe
samozatop. – samozatopienie
st. – statek
st.pas. – statek pasażerski
st.złom. – stocznia złomowa
śr. – śruba
transp. – transportowiec
turb.elekt. – turbiny elektryczne
turb.par. – turbiny parowe
w. – węzeł
wycieczk. – wycieczkowiec
wycof. – wycofanie
zach. – zachód
żołn. – żołnierze

Francja

Compagnie de Navigation France–Amérique

Provence /I/ (od 1907: eks-Société Générale de Transports Maritimes/1884/Forget et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne)
3874 BRT/118x12,9 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1907: Marsylia–Barcelona–Walencja–Alicante–Gibraltar–Dakar–Rio de Janeiro–Santos
+1918: koło Palamos (Hiszpania), niem.okr.podw.
19... : podn./Marsylia–Barcelona–Walencja–Alicante–Gibraltar–Dakar–Rio de Janeiro–Santos
#1927: La Seyne

Espagne (od 1907: eks-Société Générale de Transports Maritimes – PATRZ)

1907: Marsylia–Hiszpania–Ameryka Południowa

1919: Société Générale de Transports Maritimes (PATRZ)

Aquitaine (od 1908: eks-Société Générale de Transports Maritimes/1890/Sunderland Shipbuilding Co., Sunderland)

3161 BRT/106,8x13 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./..... pas.

1908: Marsylia–Barcelona–Walencja–Alicante–Gibraltar–Dakar–Rio de Janeiro–Santos

1914: stacjonarny st. szpitalny, Marsylia

1915: pływający magazyn amunicji, Saloniki

1919: Compagnie de Navigation France–Amérique/Marsylia–Barcelona–Walencja–Alicante–Gibraltar–Dakar–Rio de Janeiro–Santos

#1927: La Seyne

Guaruja (1923: eks-Société Générale de Transports Maritimes – PATRZ)

1923: Marsylia–Hiszpania–Ameryka Południowa

+1938: koło Punta Polacra, rozbił się (zob. przyp. 10)

Ipanema (od 1923: eks-Société Générale de Transports Maritimes – PATRZ)

1923: Marsylia–Hiszpania–Ameryka Południowa

193...: Marsylia–Bône⁴⁵–Philippeville⁴⁶

1942: wł. Villarosa

1943: niem.

+1943: samozatop., Neapol

1947: podn./wł. Taurina

Cordoba (od 1925: eks-Société Générale de Transports Maritimes – PATRZ)

1925: Genua–Marsylia–Almeria–Las Palmas–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires

#1932: Savona

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique

Samara (od 1912: eks-Staffordshire /I/ Bibby Line/1893/Harland & Wolff Ltd, Belfast)

6007 BRT/135,8x15 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./100 pas.

1912: Bordeaux–Ameryka Południowa

=1914: niem.okr.podw.

1915: czarter Compagnie Générale Transatlantique/St.Nazaire–Panama

1915: Compagnie de Navigation Sud-Atlantique/Bordeaux–Ameryka Południowa

#1922: Genua

Liger (od 1912: eks-Tintagel Castle /I/ Union-Castle Line; od 1900: eks-Castle Line/1896/Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd, Glasgow)

5562 BRT/129,6x15,2 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./500 pas.

1912: Bordeaux–Ameryka Południowa

#1923: Genua

Garonna (od 1912: eks-Avondale Castle Union-Castle Line; od 1900: eks-Castle Line/1896/Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd, Glasgow)

5531 BRT/129,6x15,2 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./500 pas.

1912: Bordeaux–Ameryka Południowa

#1923: Bordeaux

⁴⁵ Port w Algierii; obecnie Antaba.

⁴⁶ Port w Algierii; obecnie Skikda.

Lutetia 1913/Chantiers de l'Atlantique, St.Nazaire
 14 561 BRT/176,5x19,5 m/masz.par.+turb.par./20 w./4 śr./
 3 kom./1090 pas.
 1913: Bordeaux–Rio de la Plata
 =1913: koło Lizbony, kolizja z gr.fracht. *Dimitrios*
 1914: transp. wojska
 1915: kr.pom.
 1916: st. szpitalny/późn.transp. wojska
 1919: modern. (14 654 BRT/1132 pas.)
**1920: Bordeaux–Vigo–Lizbona–Rio de Janeiro–Santos–Monte-
 video–Buenos Aires**
 1927: modern. (opalenie kotłów ropy)
 =1928: Buenos Aires, kol. ze st.pas. *Balzac* /I/(Lamport & Holt
 Line/1920/5372 BRT)
 1930: modern. (912 pas.)
 1931: odst., Bordeaux
 #1938: Blyth

Massilia 1914/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
 15 147 BRT/175,9x19,5 m/masz.par.+turb.par./20 w./4 śr./
 3 kom./1041 pas.
**1920: Bordeaux–Vigo–Lizbona–Rio de Janeiro–Santos–Monte-
 video–Buenos Aires**
 1928: modern. (15 363 BRT/ropa)
 1930: modern. (846 pas.)
 1940: transp. wojska
 1940: odst., Marsylia
 1942: niem. hulk, Marsylia
 +1944: samozatop., Marsylia
 #1946:

Alba (od 1920: eks-*Sierra Ventana* /I/ Norddeutscher Lloyd/1912/
 Bremer Vulkan, Vegesack)
 8262 BRT/134x17,1 m/masz.par./12 w./2 śr./1 kom./1393 pas.
1920: Bordeaux–Ameryka Południowa
 1926: *Amérique* Compagnie des Chargeurs Réunis
 #1936: Blyth

Meduana 1920/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, New-
 castle
 10 241 BRT/147,6x18,1 m/turb.par./15 w./2 śr./1 kom./800 pas.
 +1920: Newcastle, pożar podczas wyposażania
 1921: podn.
1923: Bordeaux–Ameryka Południowa
 1928: *Kerguelen* (II) Compagnie des Chargeurs Réunis (PATRZ)

Mosella 1921/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, New-
 castle
 10 250 BRT/147,6x18,1 m/turb.par./15 w./2 śr./1 kom./800 pas.
1922: Bordeaux–Ameryka Południowa
 1928: *Jamaïque* (II) Compagnie des Chargeurs Réunis (PATRZ)

L'Atlantique 1930/Chantiers & Ateliers de St.Nazaire (Penhoët)
 SA, St.Nazaire
 42 512 BRT/217,5x28 m/turb.par./21 w./4 śr./3 kom./1156 pas.
**1931: Bordeaux–Lizbona–Rio de Janeiro–Montevideo–Buenos
 Aires**
 =1933: kanał La Manche, pożar (zob. przyp. 12)
 #1936: Port Glasgow

Compagnie des Chargeurs Réunis

Aurigny 1917/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
 9588 BRT/146,8x17,7 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./184 pas.

1918: Hawr–Ameryka Południowa
 1940: odst., Buenos Aires
 =1941: Buenos Aires, pożar
 1941: argent.fracht. *General San Martin* /Buenos Aires–San Anto-
 nio–Chile
 +1954: zaginął

Belle Isle 1917/Forges & Chantiers de la Méditerranée, Hawr
 9591 BRT/146x17,7 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./184 pas.

1918: Hawr–Brest–Ameryka Południowa
 1942: niem. hulk (870 miejsc)
 1943: okr. baza okr.podw.
 =1943: Tulon, sam.am.
 +1944: Tulon, sam.al.
 #1945:

Lipari 1921/Ateliers & Chantiers de la Loire, St.Nazaire
 9954 BRT/145,8x18 m/turb.par./15 w./2 śr./1 kom./225 pas.

1922: Hawr–Ameryka Południowa
 +1923: koło Brestu, skały
1923: podn./Hawr–Ameryka Południowa
 +1942: Casablanca, siły al.

Désirade 1921/Ateliers & Chantiers de France, Dunkierka
 9645 BRT/147,3x18 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./225 pas.
1921: Hawr–Ameryka Południowa
 #1950: Belgia

Eubée 1921/Ateliers & Chantiers de France, Dunkierka
 9645 BRT/147,3x18 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./225 pas.
1922: Hawr–Buenos Aires
 +1936: niedaleko Rio Grande, kol. z bryt.st. *Corinaldo* (zob.
 przyp. 13)

Formose 1921/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
 9975 BRT/147x17 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./225 pas.
1921: Hawr–Ameryka Południowa
 1943: argent. *Rio Tunuyan*
 1946: *Formose* Compagnie des Chargeurs Réunis
 #1953: St.Nazaire

Groix 1921/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
 9975 BRT/147,3x18 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./215 pas.
1922: Hawr–Ameryka Południowa
 =1925: Elba, kol. ze st.pas. *Yorkshire* /II/ (Bibby Line/1920/10 183
 BRT)
 #1952: La Spezia

Hoedic 1922/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
 9957 BRT/147,3x18 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./225 pas.
1923: Hawr–Ameryka Południowa
 +1928: Hawr, przewrócił się
 1928: podn./modern. (439 pas.)
 1929: *Foucauld* (I) /Hawr–Afryka Zachodnia
 +1940: koło La Pallice, sam.niem.

Krakus (od 1928: eks-chłodn. *Malte*/1907/Swan, Hunter & Wigham
 Richardson Ltd, Newcastle)
 8223 BRT/147x17 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./132 pas.
**1928: modern. (640 pas.)/Hawr–Gdynia–Hawr–Rio de Janeiro–
 Santos–Buenos Aires**
1931: Hawr–Rio de Janeiro–Santos–Buenos Aires
 #1934:

Swiatovid (od 1928: eks-chłodn. *Ouessant*/1908/Ateliers & Chantiers de la Loire, St.Nazaire)
8497 BRT/147,9x17,1 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./132 pas.
1928: modern. (640 pas.)/**Hawr–Gdynia–Hawr–Rio de Janeiro–Santos– Buenos Aires**
1931: **Hawr–Rio de Janeiro–Santos–Buenos Aires**
#1934:

Jamaïque (II) (od 1928: eks-*Mosella* Compagnie de Navigation Sud-Atlantique – PATRZ)
1928: modern. (10 123 BRT)/**Hamburg–Antwerpia–Rio de la Plata**
1948: Bordeaux–Rio de la Plata
#1954: Ghent

Kerguelen (II) (od 1928: eks-*Meduana* Compagnie de Navigation Sud-Atlantique – PATRZ)
1928: modern. (10 123 BRT)/**Hamburg–Antwerpia–Rio de la Plata**
1940: transp. wojska
1940: niem.transp.wojska *Winrich von Kniprode*
1945: transp. rannych
=1945: sam.al.
1945: wycof.
1945: *Kerguelen* (II) Compagnie des Chargeurs Réunis
1947: modern. (10 241 BRT)
1948: Bordeaux–Ameryka Południowa
#1955: Antwerpia

Société Générale de Transports Maritimes

Espagne 1891/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
3952 BRT/121,5x12,8 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./1309 pas.
1891: Genua–Marsylia–Ameryka Południowa
1907: Compagnie de Navigation France–Amérique (PATRZ)
1919: Société Générale de Transports Maritimes/**Genua–Marsylia–Ameryka Południowa**
193...: Marsylia–Bougie⁴⁷–Algier
#1934: Włochy

Italie 1894/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne {eks-*Savoie*}
3966 BRT/121,7x12,8 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./1309 pas.
1895: Marsylia–Ameryka Południowa
1908: Compagnie de Navigation France–Amérique
1916: Société Générale de Transports Maritimes/**Marsylia–Ameryka Południowa**
#1929: Włochy

Formosa 1906/London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co. Ltd, Glasgow
4471 BRT/124,3x14,4 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./171 pas.
1906: **Genua–Marsylia–Walencja–Almeria–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires**
#1929: Włochy

Plata 1907/London & Glasgow Engineering & Iron Shipbuilding Co. Ltd, Glasgow
5577 BRT/128x15,3 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./177 pas.
1907: **Genua–Marsylia–Walencja–Almeria–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires**
1931: jug. *Beograd*

Valdivia 1911/Chantiers & Ateliers de Provence SA, Port de Bouc
7168 BRT/141x16,6 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./219 pas.
1912: Genua–Ameryka Południowa
1913: czarter Compagnie de Navigation Sud-Atlantique/Bordeaux–Ameryka Południowa
1913: Société Générale de Transports Maritimes
1915: bryt.st. szpitalny
1920: Société Générale de Transports Maritimes/**Genua–Marsylia–Walencja–Almeria–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires**
#1933: Genua

Cordoba (od 1920: eks-*Prinzregent* Deutsche Ost-Afrika-Line/1903/Blohm & Voss AG, Hamburg)
6341 BRT/126,8x15,3 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./275 pas.
1920: **Genua–Marsylia–Almeria–Las Palmas–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires**
1925: Compagnie de Navigation France–Amérique (PATRZ)

Mendoza 1920/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, New-castle
8199 BRT/137,3x17,8 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./248 pas.
1920: **Genua–Marsylia–Walencja–Almeria–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires**
+1942: 100 Mm na wsch. od Durbanu, niem.okr.podw. *U 178*

Alsina 1921/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Newcastle
8404 BRT/137,3x17,8 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./250 pas.
1921: **Genua–Marsylia–Barcelona–Almeria–Las Palmas–Rio de Janeiro–Montevideo–Buenos Aires**
+1942: Bougie, sam.al.
1943: podn.
#1953:

Guaruja 1921/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
4282 BRT/110,4x14 m/turb.par.+turb.elekt./13 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1921: **Marsylia–Ameryka Południowa**
1923: Compagnie de Navigation France–Amérique (PATRZ)

Ipanema 1921/Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne
4282 BRT/109,8x14 m/turb.par.+turb.elekt./13 w./1 śr./1 kom./823 pas.
1921: **Marsylia–Ameryka Południowa**
1923: Compagnie de Navigation France–Amérique (PATRZ)

Florida 1926/Ateliers & Chantiers de la Loire, St.Nazaire
9331 BRT/143x18,4 m/turb.par./16 w./2 śr./2 kom./1229 pas.
1926: **Genua–Marsylia–Barcelona–Almeria–Las Palmas–Rio de Janeiro–Montevideo–Buenos Aires**
=1931: koło Gibraltar, kol. z bryt.lotn. *Glorious* (33 ofiary)
+1942: Bône, sam.niem.
1944: podn.
1951: Compagnie des Chargeurs Réunis/modern. (1 kom./279 pas.)
1955: *Ascania* Grimaldi Siosa Lines
#1968: Włochy

Campana 1929/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, New-castle
10 816 BRT/155,4x20,4 m/turb.par./17 w./2 śr./2 kom./1305 pas.
1929: **Marsylia–Genua–Buenos Aires**

⁴⁷ Port w Algierii; obecnie Bejaïa.

1940: odst., Buenos Aires
1943: *Rio Jachal* Flota Mercante del Estado
1946: *Campania* Société Générale de Transports Maritimes
1951: Compagnie des Chargeurs Réunis/modern. (257 pas.)/Marsylia–Azja Wschodnia
1955: modern. (12 279 BRT/1221 pas.)/*Irpinia* Siculo Oceanica/Genua–Ameryka Środkowa
1962: modern. (13 204 BRT/motor./20 w./1181 pas.)
#1983: La Spezia

Hiszpania

Compañía Transatlántica

Buenos Aires 1887/William Denny & Bros., Dumbarton {eks-*Jelunga* British India & Denny}
5195 BRT/125,1x14,7 m/masz.par./15 w./1 śr./1 kom./1113 pas.
1887: Barcelona–Tenerifa–Buenos Aires
1889: Barcelona–Kanał Sueski–Manila/Barcelona–Hawana–Veracruz/Barcelona–Nowy Jork
1893: modern. (5205 BRT/1785 pas.)
1917: Barcelona–Buenos Aires
1932: odst., Mahon (Minorka)
#1942: Barcelona

Isla de Cuba (od 1894: eks-*Taroba* British India Steam Navigation Co./1888/A. & J.Inglis, Glasgow)
5087 BRT/125,1x14 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./1175 pas.
1896: **Leon XIII**
1901: Genua–Kadyks–Buenos Aires
1904: Genua–Barcelona–Buenos Aires
1913: Bilbao–Santander–La Coruña–Montevideo–Buenos Aires
#1931: Włochy

P.de Satrústegui (od 1894: eks-*Tara* British India Steam Navigation Co./1889/A. & J.Inglis, Glasgow)
4713 BRT/125x14 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./672 pas.
1894: Liverpool–Barcelona–Kanał Sueski–Manila
1899: Barcelona–Genua
1904: Genua–Barcelona–Buenos Aires
1913: Bilbao–Santander–La Coruña–Buenos Aires
#1927: Genua

Manuel Calvo (od 1901: eks-*H.H.Meier* Norddeutscher Lloyd/1891/Sir W.G.Armstrong, Mitchell & Co., Newcastle {eks-*Lucania* MacIver})
5481 BRT/128,3x13,9 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./1116 pas.
1917: Barcelona–Buenos Aires
=1919: koło wybrzeży Turcji, mina (151 ofiar)
1939: fracht.
1950: odst., Santander
1952: *Drago* Compañía Transoceanica
#1958: Bilbao

Reina Victoria Eugenia 1912/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Newcastle
10 137 BRT/146,3x18,7 m/masz.par.+turb.par./17 w./4 śr./1 kom./2143 pas.
1913: Barcelona–Kuba–Meksyk–Nowy Jork
1931: Argentina/modern. (1501 pas.)/Barcelona–Ameryka Południowa
1936: odst.
+1939: Barcelona, sam.nacjonalist.
1939: podn./odst.
#1945:

Infanta Isabel de Borbon 1912/William Denny & Bros., Dumbarton
10 348 BRT/146,9x18,7 m/masz.par.+turb.par./17 w./3 śr./1 kom./2125 pas.
1913: Barcelona–Kuba–Meksyk–Nowy Jork
1931: Uruguay/modern. (1259 pas.)/Barcelona–Ameryka Południowa
1936: odst.
+1939: Barcelona, sam.nacjonalist.
1939: podn.
#1940: Hiszpania

Pinillos Line

Catalina 1893/C.Connell & Co. Ltd, Glasgow
4796 BRT/126,5x14,6 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1893: Barcelona–Zatoka Meksykańska
1915: Nowy Orlean–Galveston–Barcelona
1916: Barcelona–Las Palmas–Santos–Montevideo–Buenos Aires
#1924:

Barcelona 1908/C.Connell & Co. Ltd, Glasgow
5574 BRT/126,5x16,1 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./1164 pas.
1908: Barcelona–Genua–Barcelona–Kadyks–Las Palmas–Montevideo–Buenos Aires
1925: Compañía Oceanica
#1927: Baltimore

Cádiz 1908/C.Connell & Co. Ltd, Glasgow
5617 BRT/126,3x16,1 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./1164 pas.
1908: Kadyks–Las Palmas–Montevideo–Buenos Aires
1925: Compañía Oceanica
#1928: Savona

Infanta Isabel 1912/Russell & Co., Glasgow
8182 BRT/140x17,7 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./2044 pas.
1912: Barcelona–Kadyks–Las Palmas–Montevideo–Buenos Aires
1925: Compañía Oceanica
1926: *Midzuho Maru* Osaka Syosen
1938: *Mizuho Maru* (8506 BRT)
+1944: na północ od Wysp Filipińskich, am.okr.podw. *Redfish*

Ybarra y Compañía

Cabo Tortosa (od 1926: eks-szw. *Hemland*/1921/Götaverken AB, Göteborg)
5724 BRT/119,7x16,4 m/motor./14 w./2 śr./1 kom./.....pas.
1926: Genua–Nowy Jork
1927: Genua–Kadyks–Montevideo–Buenos Aires
1932: *Motomar* Compañía Española de Navegacion Maritima
#1964: Bilbao

Cabo Quilates 1926/Compañía Euskalduña de Construcción y Reparación de Buques, Bilbao
6342 BRT/125,3x16,1 m/motor./14 w./1 śr./1 kom./76 pas.
1927: Genua–Barcelona–Buenos Aires
1937: *Ibai* (6629 BRT)
1939: radz. *Dvina*
+1948: Pacyfik

Cabo Palos 1927/Compañía Euskalduña de Construcción y Reparación de Buques, Bilbao
6342 BRT/125,3x16,1 m/motor./14 w./1 śr./1 kom./76 pas.

1927: Genua–Buenos Aires

+1937: koło Alicante, nacjonalist.okr.podw. *General Mola* (zob. przyp. 16)

Cabo San Antonio 1929/Societa Española de Construcción Naval SA, Bilbao

12 275 BRT/147x19,3 m/motor./15 w./2 śr./1 kom./512 pas.

1930: Genua–Barcelona–Montevideo–Rio de la Plata

+1939: koło Dakaru, pożar (zob. przyp. 17)

Cabo San Augustin 1931/Societa Española de Construcción Naval SA, Bilbao

11 868 BRT/147x19,3 m/motor./16 w./2 śr./2 kom./512 pas.

1931: Genua–Marsylia–Montevideo–Rio de la Plata

1934: modern. (12 589 BRT)

1937: transp.republik.

1939: radz.st. szkolny *Dniepr*/Morze Czarne

1941: transp. rannych

+1941: Morze Czarne, w drodze z Noworossijska do Sewastopola, niem.sam.torp. (40 ofiar)

Cabo Santo Tomé 1931/Societa Española de Construcción Naval SA, Bilbao

11 868 BRT/147x19,3 m/motor./16 w./2 śr./2 kom./512 pas.

1932: Genua–Marsylia–Montevideo–Rio de la Plata

1934: modern. (12 589 BRT)

1937: transp.republik.

+1937: koło Algerii, okr.nacjonalist. (zob. przyp. 18)

Holandia

Koninklijke Hollandsche Lloyd

Frisia 1909/Koninklijke Maatschappij de Schelde, Vlissingen

7315 BRT/128,1x16,5 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./996 pas.

1909: Amsterdam–Ameryka Południowa

1922: *Holsatia* (II) Hamburg–Ameryka Linie/Hamburg–Veracruz

1924: modern. (558 pas.)

#1928: Hamburg

Hollandia 1909/A.Stephen & Sons, Glasgow

7291 BRT/127,9x16,5 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./965 pas.

1909: Amsterdam–Ameryka Południowa

1922: *Hammonia* (III) Hamburg–Ameryka Linie/Hamburg–Veracruz

+1922: 100 Mm na zach. od Vigo, kolizja z podw.obiektem (15 ofiar)

Zeelandia 1910/A.Stephen & Sons, Glasgow

7995 BRT/134,1x17 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./1230 pas.

1910: Amsterdam–Ameryka Południowa

1918: rekw.am.

1919: Koninklijke Hollandsche Lloyd/Amsterdam–Southampton–Cherbourg–Vigo–Lizbona–Las Palmas–Pernambuco–Bahia–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires

1934: modern. (904 pas.)

1935: odst., Amsterdam

#1936: Hendrik-Ido-Ambacht

Gelria 1913/A.Stephen & Sons, Glasgow

13 868 BRT/164,9x20 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./1520 pas.

1913: Amsterdam–Rio de la Plata

1916: odst., Amsterdam

1919: Amsterdam–Southampton–Cherbourg–Vigo–Lizbona–Las Palmas–Pernambuco–Bahia–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires

1921: czarter Koninklijke Rotterdamsche Lloyd/Holandia–Indie Holenderskie

1921: Koninklijke Hollandsche Lloyd

1928: modern. (ropa/1287 pas.)

1931: odst., Amsterdam

1933: czarter argent./planowany st. wystawowy

1934: odst., Amsterdam

1935: *Gradisca* Lloyd Triestino (13 870 BRT)

1940: transp. wojska

1945: bryt.

+1946: wyspa Gavdos, rozbił się

1947: podn./odst., Wenecja

#1951: Wenecja

Limburgia (od 1916: eks-*Johann Heinrich Bouchard* Hamburg Ameryka Linie/1914/J.C.Tecklenborg AG, Geestemünde)

19 980 BRT/180x21,9 m/masz.par.+turb.par./16 w./3 śr./3 kom./1466 pas.

1920: Amsterdam–Rio de la Plata

1922: *Reliance* United American Lines/modern. (19 582 BRT/1010 pas.)/Hamburg–Nowy Jork

1923: modern. (16 798 BRT)

1926: Hamburg–Ameryka Linie/modern. (19 527 BRT)/Hamburg–Nowy Jork

1928: modern. (19 802 BRT)

1934: modern. (wycieczk./500 pas.)

1937: modern. (19 618 BRT/819 pas.)

+1938: Hamburg, pożar

#1940: Bremerhaven

Brabantia (od 1916: eks-*William O'Swald* Hamburg Ameryka Linie/1914/AG Weser GmbH, Brema)

20 200 BRT/180x22 m/masz.par.+turb.par./16 w./3 śr./3 kom./1945 pas.

1920: Amsterdam–Rio de la Plata

1922: *Resolute* United American Lines/modern. (19 653 BRT/1010 pas.)/Hamburg–Nowy Jork

1923: modern. (17 258 BRT)

1926: Hamburg–Ameryka Linie/modern. (19 692 BRT)/Hamburg–Nowy Jork

1928: modern. (wycieczk.)

1934: modern. (497 pas.)

1935: *Lombardia* Lloyd Triestino/modern. (transp. wojska/20 006 BRT/103 pas.+4420 żołn.)

+1943: Neapol, sam.al.

1946: podn.

#1946: La Spezia

Orania 1921/Workman, Clark & Co. Ltd, Belfast

9763 BRT/137,2x18,1 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./1192 pas.

1922: Amsterdam–Las Palmas–Pernambuco–Bahia–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires

+1934: Leixoes, kol. z port. fracht. *Loanda* (zob. przyp. 20)

#1936:

Flandria 1922/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow

10 171 BRT/137,2x18 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./1325 pas.

1922: Amsterdam–Southampton–Cherbourg–Vigo–Lizbona–Las Palmas–Pernambuco–Bahia–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires

1936: *Bretagne* (II) Compagnie Générale Transatlantique/modern. (10 108 BRT/440 pas.)

1937: St.Nazaire/późn. Hawr–Indie Zachodnie

+1939: 300 Mm od kanału La Manche, niem.okr.podw. *U 45* (7ofiar)

Niemcy

Hamburg–Ameryka Linie

Rugia (II) 1905/Bremer Vulkan, Vegesack
6598 BRT/124,8x16,1m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./933 pas.
1905: Hamburg–Azja Wschodnia
1906: Hamburg–Brazylia
1913: Hamburg–Nowy Jork
1914: Hamburg–Filadelfia
1914: odst., Emden
1915: hulk, Emden
1919: bryt./Shipping Controller, czarter Union-Castle Line/późn. Ellerman Lines
1921: Hamburg–Ameryka Linie/modern. (6672 BRT/141 pas.)/**Hamburg–Ameryka Południowa**
=1923: Pampero, koło Santa Rosa (Urugwaj), rozbił się
1923: podn.
1924: Hamburg–Indie Zachodnie
#1932: Hamburg

Habsburg 1906/Bremer Vulkan, Vegesack
6437 BRT/124,8x16,1 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./144 pas.
1906: Hamburg–Azja Wschodnia
1909: Hamburg–Brazylia
1914: odst., Hamburg
1914: transp. wojska
=1918: Morze Bałtyckie, mina
1919: bryt./Shipping Controller (nie przejęty)
1920: wł. *Reno*
1921: **Teutonia (III)** Hamburg–Ameryka Linie/modern. (6522 BRT/772 pas.)/**Hamburg–Ameryka Południowa**
1924: Hamburg–Indie Zachodnie
1932: Treuhand Gesellschaft
#1933: Hamburg

Württemberg 1921/Bremer Vulkan, Vegesack
8895 BRT/142,8x17,7 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./762 pas.
1921: Hamburg–Nowy Jork
1923: Hamburg–Rio de la Plata
1924: modern. (588 pas.)
1929: modern. (turb.par./13 w.)
1931: odst., Hamburg
1935: Erste Deutsche Walfang GmbH
1936: st. baza wielorybnicza *Jan Wellem* (11 767 BRT)
1939: okr.pom.
+1940: Narvik, bryt.niszcz.
1940: podn./zbiornikowiec stacyjny, Gdynia/późn. Lipawa
#1947: Blyth

Bayern 1921/Bremer Vulkan, Vegesack
9014 BRT/142,8x17,7 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./779 pas.
1921: Hamburg–Nowy Jork
1924: modern. (8899 BRT/568 pas.)/**Hamburg–Rio de la Plata**
1929: modern. (turb.par./13 w.)
1936: *Sontay Compagnie des Messageries Maritimes/modern.* (8917 BRT)/Morze Śródziemne, Daleki Wschód
1940: bryt./Ministry of War Transport, czarter Union-Castle Line
1945: *Compagnie des Messageries Maritimes/transp. wojska/* Francja–Indochiny, Korea
1953: Francja–Wietnam
1955: *Sunlock* Atlantida Line
#1959: Japonia

Baden 1922/Bremer Vulkan, Vegesack {eks-*Westfalen*}
8803 BRT/142,8x17,7 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./758 pas.

1922: Hamburg–Rio de la Plata
1925: modern. (524 pas.)
1929: modern. (turb.par./13 w.)
1930: koło Rio de Janeiro, rozruchy rewolucjonistów (31 ofiar)
1935: fracht. (8204 BRT/90 pas.)/Niemcy–Ameryka Północna, Daleki Wschód
1939: odst., Santa Cruz
+1940: w drodze do Francji, samozatop. po przechwyceniu przez bryt.c.kr. *Berwick*

General Belgrano (od 1926: eks-*General San Martin* Hugo Stinnes GmbH; od 1922: ex Shipping Controller, czarter G.Thompson & Co.; od 1919: eks-*Bahia Castillo* Hamburg-Süd DG/1913/Reiherstieg Schiffeswerft und Maschinenfabrik, Hamburg)
10 056 BRT/149,8x18,1 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./685 pas.
1926: modern. (10 121 BRT)/**Hamburg–Rio de la Plata**
1932: Treuhand Gesellschaft
#1933: Hamburg

General Osorio 1929/Bremer Vulkan, Vegesack
11 590 BRT/151,9x20,1 m/motor./15 w./2 śr./2 kom./986 pas.
1929: Hamburg–Rio de la Plata
1934: czarter Hamburg-Süd DG
1936: Hamburg-Süd DG (PATRZ)

General San Martin (od 1930: eks-*Thuringia* /II/1922/Howaldtswerke AG, Kilonia)
11 343 BRT/144,3x18,5 m/turb.par./13 w./1 śr./1 kom./804 pas.
1930: modern. (11 251 BRT/561 pas.)/**Hamburg–Rio de la Plata**
1934: czarter Hamburg-Süd DG
1936: Hamburg-Süd DG (PATRZ)

General Artigas (od 1930: eks-*Westphalia* /II/1923/Howaldtswerke AG, Kilonia)
11 343 BRT/144,3x18,5 m/turb.par./13 w./1 śr./1 kom./736 pas.
1930: modern. (11 254 BRT/561 pas.)/**Hamburg–Rio de la Plata**
1934: czarter Hamburg-Süd DG
1936: Hamburg-Süd DG (PATRZ)

Hamburg-Süd DG

Tucuman 1895/Blohm & Voss AG, Hamburg
4661 BRT/114,3x14 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./464 pas.
1895: Hamburg–Santos
1914: Punta Arenas (Chile)
1921: bryt./Shipping Controller
1921: Hamburg-Süd DG/**Hamburg–Santos**
#1927: Wielka Brytania

Cap Verde (I) 1900/Flensburger Schiffsbau, Flensburg
5909 BRT/125,1x14,7 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./587 pas.
1900: Hamburg–Rio de la Plata
1914: odst., Hamburg
1919: bryt./Shipping Controller, czarter Peninsular & Oriental Line
1922: Madeira Hamburg-Süd DG/**Hamburg–Buenos Aires**
1925: *Raul Soares* Lloyd Brasileiro (6003 BRT)
#1965: Rio de Janeiro

Santa Fe 1901/C.S.Swan & Hunter, Newcastle
4494 BRT/118,4x14,6 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./800 pas.
1902: Hamburg–Rio de la Plata

1914: Antwerpia
1919: bryt./Shipping Controller
1922: Hamburg-Süd DG/Hamburg-Rio de la Plata
#1932: Gdańsk

Santa Maria 1907/Flensburger Schiffsbau, Flensburg
7401 BRT/129,9x16,9 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./1200 pas.
1908: Hamburg-Rio de la Plata-Rosario
1914: odst., Caleta Buena
1920: Hamburg
1922: bryt./Shipping Controller
1922: Villagarcia Hamburg-Süd DG/Hamburg-Ameryka Południowa
#1932: Kilonia

Cap Polonio 1914/Blohm & Voss AG, Hamburg
20 576 BRT/194,4x22,1 m/masz.par.+turb.par./19 w./3 śr./3 kom./1525 pas.
1915: kr.pom. *Vineta*
1916: st.pas. *Cap Polonio*/odst.
1919: bryt./Shipping Controller, czarter Union-Castle Line/Plymouth-Kapsztad
1919: czarter Peninsular & Oriental Line/Londyn-Bombaj
1920: odst., Liverpool
1921: Hamburg-Süd DG/modern. (ropa)
1922: Hamburg-Rio de la Plata/także wycieczk.
1931: modern. (pomieszczenia pas.)
1931: odst., Hamburg
1933: st. wystawowy, Hamburg
1933: odst., Hamburg
#1935: Bremerhaven

Argentina (III) 1918/G. Seebeck AG, Wesermünde {eks-fracht. *Jacoby*}
5745 BRT/111,4x15,6 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./585 pas.
1920: Hamburg-Rio de la Plata
1928: fracht.
#1932: Hamburg

Espana 1921/Howaldtswerke AG, Kilonia
7316 BRT/126x16,8 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./834 pas.
1922: Hamburg-Rio de la Plata
1927: modern. (turb.par./12 w.)
1936: modern. (7465 BRT/148 pas.)
1939: transp. wojska
1945: bryt., Sandefjord/Ministry of Transport
1946: radz. *General Bagration*
1973: jap. *Fuji Maru No 3*
#1974: Kaohsiung

La Coruna 1921/Reiherstieg Schiffswerft und Maschinenfabrik, Hamburg
7276 BRT/126,2x17 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./692 pas.
1922: Hamburg-Rio de la Plata
1927: modern. (turb.par./12 w.)
1936: modern. (7414 BRT/146 pas.)
1939: odst., Rio de Janeiro
+1940: koło Islandii, samozatop. po przechwyceniu przez bryt. kr.pom. *Maloja*

Vigo 1922/Howaldtswerke AG, Kilonia
7313 BRT/126x16,8 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./834 pas.
1922: Hamburg-Brazylia
1927: modern. (turb.par./12 w.)

1936: modern. (7358 BRT/190 pas.)
1939: okr.pom. *Sperrbrecher X*
1941: *Sperrbrecher 10*
+1944: koło Norderney, mina

Antonio Delfino 1921/„Vulcan” Stettiner Maschinenbau AG, Hamburg
13 502 BRT/152,3x19,5 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./518 pas.
1922: Hamburg-Rio de la Plata
1927: modern. (turb.par./15 w.)
1932: *Sierra Nevada* (III) czarter Norddeutscher Lloyd
1934: Antonio Delfino Hamburg-Süd DG/modern. (13 589 BRT/1886 pas.)/Hamburg-Rio de la Plata
1939: odst., Bahia
1940: hulk, Kilonia
1943: hulk, Gdynia
1945: transp. rannych
1945: bryt./Ministry of Transport/modern. (transp. wojska/14 056 BRT/200 pas.+843 żołn.)
1946: *Empire Halladale* czarter Anchor Line
1955: odst.
#1956: Dalmuir

Cap Norte (I) 1922/„Vulcan” Stettiner Maschinenbau AG, Hamburg
13 615 BRT/152,2x19,5 m/masz.par./13 w./2 śr./1 kom./518 pas.
1922: Hamburg-Rio de la Plata
1927: modern. (turb.par./15 w.)
1932: *Sierra Salvada* (II) czarter Norddeutscher Lloyd
1934: Cap Norte Hamburg-Süd DG/modern. (1886 pas.)/Hamburg-Ameryka Południowa
1939: koło Islandii, zdobyty przez bryt.l.kr. *Belfast*
1940: transp. wojska *Empire Trooper* Ministry of War Transport, czarter British India Steam Navigation Co.
1949: modern. (14 106 BRT/336 pas.+924 żołn.)
+1955: Inverkeithing, pożar podczas złomowania

Monte Olivia 1924/Blohm & Voss AG, Hamburg
13 750 BRT/152,6x20,1 m/motor./14 w./2 śr./2 kom./2528 pas.
1925: Hamburg-Rio de la Plata/także wycieczk.
1939: odst., Hamburg
1940: okr.zaopatr. dla l.kr. *Nürnberg*, Kilonia
1941: hulk, Gdynia
1944: hulk, Hamburg
1945: st. szpitalny
+1945: Kilonia, sam.am.
1946: podn.
#1946-1948: Kilonia

Monte Sarmiento 1924/Blohm & Voss AG, Hamburg
13 625 BRT/152,6x20,1 m/motor./14 w./2 śr./2 kom./2476 pas.
1924: Hamburg-Rio de la Plata/także wycieczk.
1939: okr.zaopatr. dla c.kr. *Prinz Eugen*, Kilonia
1940: hulk, Kilonia
+1942: Kilonia, sam.bryt. (38 ofiar)
1943: podn.
#1943: Hamburg

Monte Cervantes 1927/Blohm & Voss AG, Hamburg
13 913 BRT/152,6x20,1 m/motor./14 w./2 śr./2 kom./2492 pas.
1928: Hamburg-Rio de la Plata/także wycieczk.
+1930: kanał Beagle, skały (zob. przyp. 28)
1954: podn.
+1954: kanał Beagle, podczas holowania do Ushuaia (Argentyna)

Monte Pascoal 1930/Blohm & Voss AG, Hamburg
13 870 BRT/152,5x20,1 m/motor./14 w./2 śr./2 kom./2408 pas.
1931: Hamburg–Rio de la Plata/także wycieczk.
1939: odst., Hamburg
1940: hulk, Wilhelmshaven
+1944: Wilhelmshaven, sam.al.
1944: podn.
1945: bryt.
=1945: Wilhelmshaven, pożar
+1946: Skagerrak, samozatop. z amunicją gazową

Monte Rosa 1930/Blohm & Voss AG, Hamburg
13 882 BRT/152,5x20,1 m/motor./14 w./2 śr./2 kom./2408 pas.
1931: Hamburg–Rio de la Plata/także wycieczk.
1940: hulk, Szczecin
1942: transp. wojska/Dania–Norwegia
1943: okr. warsztat. dla pancernika *Tirpitz*, Norwegia
1944: transport. rannych
=1944: mina
1945: st. szpitalny
=1945: koło Helu, mina
1945: wycof.
1945: bryt.
1946: transp. wojska *Empire Windrush* Ministry of Transport, czarter
New Zealand Line/modern. (14 414 BRT)
1950: modern. (14 651 BRT)
+1954: koło przyl. Caxine (Algeria), ekspl. w siłowni (4 ofiary)

Cap Arcona (II) 1927/Blohm & Voss AG, Hamburg
27 561 BRT/196,2x25,8 m/turb.par./20 w./2 śr./3 kom./1315 pas.
1927: Hamburg–Rio de Janeiro–Rio de la Plata
1940: hulk, Gdynia
=1941: ekspl. w siłowni
+1945: koło Neustad, sam.bryt. (zob. przyp. 30)
na miejscu do 1949

Madrid (od 1934: eks-Norddeutscher Lloyd; od 1925: eks-*Sierra Nevada* /II/ – PATRZ)
1934: modern. (8777 BRT/732 pas.)/**Hamburg–Ameryka Południowa**
1940: odst., St.Nazaire
1941: hulk i okr.cel
+1941: koło Den Helder, sam.bryt. (12 ofiar)

General Artigas (czarter od 1934: eks-Hamburg–Ameryka Linie; od 1930: eks-*Westphalia* /II/ – PATRZ)
1936: Hamburg–Süd DG/modern. (680 pas.)/**Hamburg–Buenos Aires**
1940: hulk, Hamburg
+1943: Hamburg, sam.bryt.
#1946: Hamburg

General San Martín (czarter od 1934: eks-Hamburg–Ameryka Linie; od 1930: eks-*Thuringia* /II/ – PATRZ)
1936: Hamburg–Süd DG/modern. (680 pas.)/**Hamburg–Buenos Aires**
1940: hulk, Królewiec
1945: transp. rannych/st. szpitalny
1945: wycof.
1945: bryt., Kopenhaga
1946: *Empire Deben* Ministry of Transport, czarter Shaw, Savill & Albion
#1949: Newport

General Osorio (czarter od 1934: eks-Hamburg–Ameryka Linie – PATRZ)
1936: Hamburg–Süd DG/**Hamburg–Buenos Aires**
1940: hulk, Kilonia/późn.okr.cel
+1944: Kilonia, sam.al.
1944: podn.
+1945: Kilonia, sam.al.
#1947: Wielka Brytania

Norddeutscher Lloyd

Seydlitz 1902/F.Schichau, Gdańsk
7942 BRT/137,2x16,9 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./2303 pas.
1903: Bremerhaven–Azja Wschodnia
1905: modern. (7964 BRT)/Bremerhaven–Australia
1906: Bremerhaven–Nowy Jork
1911: modern. (8008 BRT)
1913: Bremerhaven–Ameryka Południowa
1914: okr.pom.
1914: intern., San Antonio
1920: modern. (666 pas.)
1921: Bremerhaven–Ameryka Południowa
1922: Bremerhaven–Nowy Jork
1928: modern. (pomieszczenia pas.)
#1933: Bremerhaven

Sierra Nevada /III/ 1922/”Vulcan” Stettiner Maschinenbau AG, Szczecin
8736 BRT/134x17,3 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./766 pas.
1922: Bremerhaven–Nowy Jork
1922: Bremerhaven–Rio de la Plata
1925: *Madrid*/modern. (858 pas.)
1934: Hamburg–Süd DG (PATRZ)

Sierra Cordoba /III/ 1923/Bremer Vulkan, Vegesack
11 469 BRT/149,5x18,8 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./1093 pas.
1924: Bremerhaven–Rio de la Plata
1927: modern. (wycieczk./ok.800 pas.)
1927: Bremerhaven–Nowy Jork
1928: modern. (1109 pas.)
1935: Deutsche Arbeitsfront, KdF/modern. (11 492 BRT/1000 pas.)
1940: hulk
1945: bryt. hulk, Hamburg
=1946: Hamburg, pożar (3 ofiary)
+1948: koło Esbjergu, na holu w drodze do st.złom.

Sierra Morena 1924/Bremer Vulkan, Vegesack
11 430 BRT/149,5x18,8 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./1093 pas.
1924: Bremerhaven–Rio de la Plata
1928: wycieczk.
1934: **Der Deutsche** czarter Deutsche Arbeitsfront, KdF/modern. (11 453 BRT/1000 pas.)
1935: Deutsche Arbeitsfront, KdF
1941: hulk
1945: transp. rannych
=1945: koło wyspy Fehmarn, sam.bryt.
1947: radz./podn.
1950: *Asia*/modern. (12 019 BRT)/Władywostok–Pietropawłowski
1959: modern.
1967: wycof.
#1970: Władywostok

Sierra Ventana /III/ 1923/Bremer Vulkan, Vegesack
11 392 BRT/149,6x18,8 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./1093 pas.
1923: Bremerhaven–Nowy Jork
1924: Bremerhaven–Rio de la Plata
1926: modern. (1113 pas.)
1932: Ozean Linie/Hamburg–Kuba–Meksyk
1935: *Sardegna* Italia Line
1937: Lloyd Triestino (11 452 BRT/1122 pas.)
+1940: koło wyspy Sazan (Albania), gr.okr.podw. *Proteus*

Sierra Salvada /III/ (od 1932: eks-*Cap Norte* czarter Hamburg–Süd DG – PATRZ)
1932: Hamburg–Amsterdam–Rio de la Plata
1934: *Cap Norte* Hamburg–Süd DG (PATRZ)

Sierra Nevada /III/ (od 1932: eks-*Antonio Delfino* czarter Hamburg–Süd DG – PATRZ)
1932: Hamburg–Rio de la Plata
1934: *Antonio Delfino* Hamburg–Süd DG (PATRZ)

Polska

Gdynia–Ameryka Line

Pułaski (od 1930: eks-*Estonia* Baltic–America Line; od 1921: eks-*Car* Russia–America Line/1912/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow)
6345 BRT/129,8x16,2 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./789 pas.
1930: Gdynia–Kopenhaga–Nowy Jork–Halifax
1936: Gdynia–Boulogne–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Monte-video–Buenos Aires–Vitória
1939: wycieczk./Morze Bałtyckie
1939: odst., Gdynia
1940: transp. wojska/Ministry of War Transport, czarter Lamport & Holt Line
1946: *Empire Penryn* Ministry of Transport, czarter Lamport & Holt Line
#1949: Blyth

Kościuszko (od 1930: eks-*Litwania* Baltic–America Line; od 1921: eks-*Carica* Russia–America Line/1915/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow)
6522 BRT/134,1x16,2 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./790 pas.
1930: Gdynia–Kopenhaga–Nowy Jork–Halifax
1935: Konstanca–Istanbul–Hajfa
1936: Gdynia–Boulogne–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Monte-video–Buenos Aires–Vitória
1939: odst., Gdynia
1940: okr. baza *Gdynia*, Devonport
1941: transp. wojska/Ministry of War Transport, czarter Lamport & Holt Line (6852 BRT)
1946: *Empire Helford* Ministry of Transport, czarter Lamport & Holt Line
#1950: Blyth

Sobieski 1938/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, New-castle
11 030 BRT/150,3x20,4 m/motor./16 w./2 śr./1 kom./1154 pas.
1939: Gdynia–Boulogne–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Monte-video–Buenos Aires–Vitória
1939: transp. wojska
1942: transp.desant. (2140 żołn.)
1947: czarter Cosulich Line/modern. (778 pas.)/Neapol–Genua–Cannes–Halifax–Nowy Jork

1950: radz. *Gruzja* (II)/modern. (1500 pas.)/Odessa–Batumi
#1975: La Spezia

Chrobry 1939/Nakskov Skibsvaerft AS, Nakskov
11 442 BRT/145,6x20,3 m/motor./16 w./2 śr./1 kom./1167 pas.
1939: Gdynia–Boulogne–Dakar–Rio de Janeiro–Santos–Monte-video–Buenos Aires–Vitória
1939: transp. wojska
+1940: koło Bodö, sam.niem. (około 300 ofiar)

Portugalia

Companhia Nacional de Navegação

Moçambique /III/ (od 1912: eks-*Bruxellesville* Compagnie Maritime Belge/1908/A.Stephen & Sons, Glasgow)
5771 BRT/121,9x15,8 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./.....pas.
1912: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
1931: Lizbona–Rio de Janeiro–Santos
1931: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
#1939: Włochy

Angola /I/ (od 1922: eks-*Albertville /I/* Compagnie Maritime Belge/1912/John Cockerill SA, Hoboken)
7745 BRT/133,8x16,8 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./.....pas.
1922: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
1932: Lizbona–Rio de Janeiro–Santos
1932: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
1939: Lizbona–Rio de Janeiro–Santos
1941: Lizbona–Rio de Janeiro–Santos
1946: *Nova Lisboa*
1946: Portugalia–Afryka Wschodnia, Ameryka Środkowa
#1950: Blyth

Nyassa /II/ (od 1924: eks-*Tras-os-Montes* Transportes Maritimos do Estado; od 1916: ex-*Bülów* Norddeutscher Lloyd/1906/J.C.Tecklenborg AG, Geestemünde)
8965 BRT/141x17,6 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./2319 pas.
1924: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
1929: Lizbona–Brazylia
1932: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
1940: Lizbona–Nowy Jork–Baltimore–Filadelfia
1941: Lizbona–Buenos Aires–Rio de Janeiro
1942: Lizbona–Ameryka Południowa
1949: Genua–Lizbona–Brazylia–Buenos Aires–Lizbona
1949: Lizbona–Ameryka Południowa
#1951: Blyth

Lourenço Marques (od 1925: eks-rząd port.; od 1916: eks-*Admiral* Deutsche Ost-Afrika-Linie/1905/Blohm & Voss AG, Hamburg)
6341 BRT/126,7x15,3 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./264 pas.
1930: Lizbona–Brazylia
1931: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
#1950: Faslane

Quanza 1929/Blohm & Voss AG, Hamburg {eks-*Portugal*}
6636 BRT/127,4x15,8 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./329 pas.
1929: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
1931: Lizbona–Brazylia
1931: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
1940: Lizbona–Brazylia
1940: Lizbona–Angola–Afryka Południowa–Mozambik
#1968: Hiszpania

Wielka Brytania

Blue Star Line

Almeda 1926/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
12 838 BRT/150x20,8 m/turb.par./16 w./2 śr./2 kom./162 pas.
1926: Londyn–Ameryka Południowa
1929: **Almeda Star (I)**
1935: modern. (14 936 BRT/176,4 m)
+1941: koło Szkocji, niem.okr.podw. *U 96* (360 ofiar)

Andalucia 1926/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
12 848 BRT/150x20,8 m/turb.par./16 w./2 śr./2 kom./162 pas.
1927: Londyn–Ameryka Południowa
1929: **Andalucia Star (I)**
1936: modern. (14 943 BRT/176,4 m)
+1942: koło Freetown, niem.okr.podw. *U 107* (4 ofiary)

Avelona 1926/John Brown & Co. Ltd, Glasgow
12 858 BRT/155,5x20,8 m/turb.par./16 w./2 śr./2 kom./162 pas.
1927: Londyn–Ameryka Południowa
1929: **Avelona Star (I)**
1934: fracht. (13 376 BRT/1 kom.)
+1940: koło przyl. Finisterre, niem.okr.podw. *U 43* (4 ofiary)

Avila 1926/John Brown & Co. Ltd, Glasgow
12 872 BRT/150x20,8 m/turb.par./16 w./2 śr./2 kom./162 pas.
1927: Londyn–Ameryka Południowa
1929: **Avila Star (I)**
1935: modern. (14 443 BRT/167,75 m)
+1942: koło Azorów, niem.okr.podw. *U 201* (62 ofiary)

Arandora 1927/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
12 847 BRT/156,3x20,8 m/turb.par./16 w./2 śr./2 kom./162 pas.
1927: Londyn–Ameryka Południowa
1929: **Arandora Star** /modern. (wycieczk./14 694 BRT/354 pas.)
1936: modern. (15 501 BRT)
1939: transp. wojska
+1940: koło Bloody Foreland, niem.okr.podw. *U 47* (761 ofiar)

Booth Line

Dunstan (I) 1895/Barclay, Curle & Co., Glasgow
2966 BRT/98,1x12,9 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1896: Liverpool–Hamburg–Hawr–Amazonka
1923: gr. *Despina*
+1923: koło Gibraltaru, kol. ze st. *Saxicava*

Benedict (I) (od 1897: eks-Leyden Leyden Steamship Co./1894/Raylton Dixon & Co., Middlesbrough)
3378 BRT/105,1x13,2 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1897: Liverpool–Amazonka
1924: gr. *Vassilos*
#1932: Włochy

Justin (II) 1904/Barclay, Curle & Co., Glasgow
3498 BRT/108,2x14,8 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./116 pas.
1904: Liverpool–Amazonka
#1930: Holandia

Cuthbert (I) 1906/R.&W.Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn-on-Tyne
3563 BRT/108,2x15 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./116 pas.
1906: Cardiff–Amazonka
#1931: Włochy

Francis 1909/Barclay, Curle & Co.Ltd, Glasgow
3963 BRT/108,2x14,9 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./117 pas.
1910: Liverpool–Londyn–Hawr–Amazonka
1931: *Rosalie Moller* Moller Line (112 pas.)
+1941: Suez, sam.niem.

Hubert (II) 1910/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow
3930 BRT/108,2x14,9 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./117 pas.
1910: Liverpool–Londyn–Hawr–Amazonka
#1934: Szkocja

Anselm (II) 1905/Workman, Clark & Co. Ltd, Belfast
5442 BRT/122x15,3 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1905: Liverpool–Hawr–Manaus
=1905: koło Belém, kol. ze st. pas. *Cyril* /II/(Booth Line/1883/4341 BRT)
1914: transp. wojska
1915: Booth Line
1918: Nowy Jork–Brazylia
1922: *Comodoro Rivadavia* Compania General de Navigacion
=1931: Cieśnina Magellana, mielizna
1942: argent.
1944: *Rio Santa Cruz*
=1952: koło Patagonii, ekspl. kotła (6 ofiar)
#1959: Rio de Janeiro

Stephen 1910/R. & W.Hawthorn, Leslie & Co.Ltd, Hebburn-on-Tyne
4435 BRT/114,7x15,3 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./134 pas.
1910: Liverpool–Penarth–Londyn–Pará
#1934: Wielka Brytania

Aidan 1911/Tyne Iron Shipbuilding Co., Howdon-on-Tyne
4545 BRT/114,6x15,3 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./146 pas.
1911: Liverpool–Amazonka–Nowy Jork–Liverpool
#1936: Savona

Denis (I) 1911/R. & W.Hawthorn, Leslie & Co. Ltd, Hebburn-on-Tyne
4435 BRT/114,7x15,3 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./136 pas.
1911: Liverpool–Londyn–Amazonka
#1932: Włochy

Pancras 1911/R. & W.Hawthorn, Leslie & Co. Ltd, Hebburn-on-Tyne
4436 BRT/114,7x15,3 m/masz.par./11 w./1 śr./1 kom./146 pas.
1911: Liverpool–Pará
=1917: koło Adry (na zach. od Almerii), wyrzucił się na brzeg w trakcie ucieczki przed niem.okr.podw.
=1918: Morze Śródziemne, niem.okr.podw.
#1932: Włochy

Hildebrand (II) 1911/Scott's Shipbuilding & Engineering Co. Ltd, Greenock
6995 BRT/134,2x16,5 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./634 pas.
1911: Liverpool–Hawr–Manaus
1914: kr.pom.
1917: Booth Line/Liverpool–Leixoes–Lizbona–Madera–Pará–Manaus
1932: odst., Milford Haven
#1934: Newport

Manco (od 1911: eks-Iquitos Steamship Co./1907/Scott's Shipbuilding & Engineering Co. Ltd, Greenock)
2979 BRT/91,5x13,8 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./154 pas.

1911: Wielka Brytania–Ameryka Południowa
1914: okr.pom.
1918: Wielka Brytania–Ameryka Południowa
1921: *Morazan* Standard Fruit Co. (2984 BRT)
1944: jap. *Ekkai Maru*
+1944: Filipiny, sam.al.

Michael 1914/Sir Raylton Dixon & Co., Middlesbrough
3172 BRT/91,7x13,9 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1914: Liverpool–Amazonka
1924: algierski *Charles Schiaffino*
+1929: koło przyl. Villano, rozbił się

Alban (I) 1914/Caledon Shipbuilding & Engineering Co., Dundee
5223 BRT/114,3x15,7 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1914: Liverpool–Nowy Jork–Manaus
1935: *Zena Ugo Mussa* (5219 BRT)
+1941: koło Lampedusy, sam.al.

Hilary (III) 1931/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
7403 BRT/129,3x17,1 m/masz.par.+turb.par./15 w./1 śr./1 kom./330 pas.
1931: Liverpool–Pará–Manaus
1940: okr.pom.
1942: transp. wojska
1943: sztabowy okr.des.
1945: Booth Line/modern. (231 pas.)/Liverpool–Amazonka
1956: modern. (208 pas.)
#1959: Inverkeithing

Anselm (III) 1935/William Denny & Bros Ltd, Dumbarton
5954 BRT/125,7x17 m/turb.par./14 w./1 śr./1 kom./226 pas.
1935: Liverpool–Amazonka
1940: transp.wojska
+1941: 300 Mm od Azorów, niem.okr.podw. *U 96* (250 ofiar)

Lamport & Holt Line

Vasari 1908/Sir Raylton Dixon & Co. Ltd, Middlesbrough
10 117 BRT/148,1x18,1 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./580 pas.
1909: Middlesbrough–Plymouth–Nowy Jork–Rio de la Plata/czasowo jako ochronnopokładowiec (8401 BRT)
1919: czarter Cunard Line/Liverpool–Nowy Jork
1921: Lamport & Holt Line/Nowy Jork–Buenos Aires
1928: fracht. *Arctic Queen* Hellyer Bros. Ltd (10 078 BRT)
1935: radz. baza rybacka *Piszczewaja Industria*
#1979: Kaohsiung

Vauban 1912/Workman, Clark & Co. Ltd, Belfast
10 660 BRT/151x18,5 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./610 pas.
1912: Nowy Jork–Rio de la Plata
1912: czarter Royal Mail Lines/Southampton–Rio de la Plata
1913: *Alcala* Royal Mail Lines
1913: Vauban Lamport & Holt Line/Nowy Jork–Rio de la Plata
1919: czarter Cunard Line/Liverpool–Nowy Jork
1922: czarter Royal Mail Lines
1922: Lamport & Holt/Nowy Jork–Rio de la Plata
1930: odst., Southampton
#1932: Inverkeithing

Vestris 1912/Workman, Clark & Co. Ltd, Belfast
10 494 BRT/151x18,5 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./610 pas.
1912: Nowy Jork–Rio de la Plata/Liverpool–Rio de la Plata/Buenos Aires–Nowy Jork

1919: czarter Cunard Line/Liverpool–Nowy Jork
1919: Buenos Aires–Liverpool
1922: czarter Royal Mail Lines/Nowy Jork–Cherbourg–Southampton–Hamburg
1922: Lamport & Holt Line/Buenos Aires–Liverpool–Nowy Jork–Buenos Aires
+1928: 300 Mm od Hampton Roads, zatonał w sztormie (zob. przyp. 34)

Herschel (III) 1914/D.&W. Henderson & Co.Ltd, Glasgow
6293 BRT/132,6x16,8 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1914: Liverpool–Buenos Aires
#1934: Włochy

Holbein (II) 1914/D.&W. Henderson & Co.Ltd, Glasgow
6278 BRT/132,8x16,8 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1915: Liverpool–Ameryka Południowa
#1935: Włochy

Hogarth (II) 1921/D.&W. Henderson & Co.Ltd, Glasgow
8109 BRT/134,8x16,9 m/turb.par./14 w./1 śr./1 kom./230 pas.
1921: Wielka Brytania–Ameryka Południowa
#1933: Port Glasgow

Nelson Line

Highland Rover 1909/Russell & Co., Glasgow
7490 BRT/123,4x17,1 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./520 pas.
1910: Londyn–Vigo–Las Palmas–Rio de Janeiro–Montevideo–Buenos Aires
#1932: Grays

Highland Laddie (II) 1909/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
7381 BRT/123,7x17,1 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./520 pas.
1910: Londyn–Vigo–Las Palmas–Rio de Janeiro–Montevideo–Buenos Aires
1929: banan. *Jamaica Settler* Jamaica Banana Producers Steamship Co.
#1935: Dalmuir

Highland Pride 1910/Russell & Co., Glasgow
7469 BRT/123,4x17,1 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./520 pas.
1910: Glasgow–Buenos Aires
+1929: koło Vigo, rozbił się (zob. przyp. 35)

Highland Glen (II) 1910/Russell & Co., Glasgow
7598 BRT/126,2x17,2 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./520 pas.
1910: Londyn–Rio de la Plata
1929: banan. *Jamaica Producer* Jamaica Banana Producers Steamship Co.
+1933: Londyn, pożar
#1933: Rotterdam

Highland Loch 1911/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
7493 BRT/126,1x17,1 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./520 pas.
1911: Londyn–Rio de la Plata
1929: banan. *Jamaica Planter* Jamaica Banana Producers Steamship Co.
#1935: Bo`ness

Highland Piper 1911/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
7490 BRT/126,1x17,1 m/masz.par./13 w./1 śr./1 kom./520 pas.
1911: Londyn–Rio de la Plata

1929: banan. *Jamaica Merchant* Jamaica Banana Producers Steamship Co.
1935: Standard Fruit & Steamship Co.
#1937: Triest

Highland Monarch 1928/Harland & Wolff Ltd, Belfast
14 137 BRT/159,5x21,1 m/motor./15 w./2 śr./2 kom./720 pas.
1928: Londyn–Buenos Aires
1932: Royal Mail Lines (PATRZ)

Highland Chieftain 1928/Harland & Wolff Ltd, Belfast
14 141 BRT/159,5x21,1 m/motor./15 w./2 śr./2 kom./720 pas.
1929: Londyn–Buenos Aires
1932: Royal Mail Lines (PATRZ)

Highland Brigade 1928/Harland & Wolff Ltd, Belfast
14 131 BRT/159,5x21,1 m/motor./15 w./2 śr./2 kom./720 pas.
1929: Londyn–Rio de la Plata
1932: Royal Mail Lines (PATRZ)

Highland Hope (II) 1929/Harland & Wolff Ltd, Belfast
14 129 BRT/159,5x21,1 m/motor./15 w./2 śr./2 kom./720 pas.
1930: Londyn–Buenos Aires
+1930: wyspy Farilhoes, koło Peniche (Portugalia), rozbił się (zob. przyp. 36)

Highland Princess 1929/Harland & Wolff Ltd, Belfast
14 128 BRT/159,5x21,1 m/motor./15 w./2 śr./2 kom./720 pas.
1930: Londyn–Rio de la Plata
1932: Royal Mail Lines (PATRZ)

Pacific Steam Navigation Co

Victoria 1902/Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd, Glasgow
5967 BRT/122,3x15,9 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./130 pas.
1903: Liverpool–Montevideo–Valparaiso
#1923: Holandia

Orita (I) 1902/Harland & Wolff Ltd, Belfast
9239 BRT/147,9x17,7 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./910 pas.
1903: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1919: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1927: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
#1932: Morecambe

Oriana 1906/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow
8066 BRT/141,9x17,1 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./860 pas.
1906: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
191...: transp. wojska
=1918: Torcor Head (wyspa Rathlin), mielizna
1919: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo
1922: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
#1927:

Ortega (I) 1906/Harland & Wolff Ltd, Belfast
7970 BRT/141,8x17,2 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./1080 pas.
1906: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1918: transp. wojska
1919: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1924: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1924: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
#1927: Briton Ferry

Orcoma 1908/W.Beardmore & Co. Ltd, Glasgow
11 546 BRT/155,9x19 m/masz.par./16 w./2 śr./1 kom./1150 pas.
1908: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1915: kr. pom.
1919: Liverpool–Montevideo–Valparaiso
1923: modern. (ropa)
#1933: Blyth

Orduna 1913/Harland & Wolff Ltd, Belfast
15 507 BRT/167,6x20,5 m/masz.par.+turb.par./14 w./3 śr./1 kom./1120 pas.
1914: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1914: czarter Cunard Line/Liverpool–Nowy Jork
1920: Pacific Steam Navigation Co./Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1921: czarter Royal Mail Lines/Hamburg–Southampton–Nowy Jork
1923: Royal Mail Lines
1926: modern. (ropa/903 pas.)
1927: Pacific Steam Navigation Co./Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1927: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1930: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1930: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1941: transport. wojska
1950: wycof.
#1951: Dalmuir

Orbita (I) 1914/Harland & Wolff Ltd, Belfast
15 495 BRT/167,6x20,5 m/masz.par.+turb.par./14 w./3 śr./1 kom./887 pas.
1915: kr.pom./transport. wojska
1919: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1921: czarter Royal Mail Lines/Hamburg–Southampton–Nowy Jork
1923: Royal Mail Lines
1926: Pacific Steam Navigation Co./modern. (ropa/414 pas.)/Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1940: transport. wojska
#1950: Newport

Oropesa (II) 1919/Cammell, Laird & Co. Ltd, Birkenhead
14 118 BRT/161,5x20,2 m/turb.par./14 w./2 śr./1 kom./632 pas.
1920: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1921: czarter Royal Mail Lines/Hamburg–Southampton–Nowy Jork
1922: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1924: modern. (ropa)
1926: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1931: odst., Dartmouth
1937: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1939: transport. wojska
+1941: 100 Mm od Bloody Foreland, niem.okr.podw. *U 96* (113 ofiar)

Oruba (II) (od 1921: eks-*Marathon* Aberdeen Line/1903/A. Stephen & Sons Ltd, Glasgow)
7848 BRT/153,6x16,8 m/masz.par./15 w./2 śr./2 kom./240 pas.
1921: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso–Kanał Panamski–Liverpool
1922: odst., Liverpool
1924: odst., Dartmouth
#1924: Niemcy

Orcana (II) (od 1921: eks-*Miltiades* Aberdeen Line/1903/A. Stephen & Sons Ltd, Glasgow)
7814 BRT/153,6x16,8 m/masz.par./15 w./2 śr./2 kom./240 pas.
1921: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso–Kanał Panamski–Newport News–Liverpool
1922: odst., Liverpool
1923: odst., Dartmouth
#1924: Hendrik-Ido-Ambracht

Reina del Pacifico 1930/Harland & Wolff Ltd, Glasgow
17 702 BRT/168x23,2 m/motor./18 w./4 śr./2 kom./888 pas.
1931: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
1932: Liverpool–Rio de Janeiro–Montevideo–Valparaiso
1939: transport. wojska
1948: Liverpool–Kanał Panamski–Valparaiso
#1958: Newport

Royal Mail Lines

Araguaya 1906/Workman, Clark & Co. Ltd, Belfast
10 537 BRT/156,5x18,7 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./1185 pas.
1906: Southampton–Buenos Aires
1917: st. szpitalny
1920: Royal Mail Lines/Southampton–Buenos Aires
1921: Hamburg–Southampton–Nowy Jork
1926: modern. (wycieczk./10 196 BRT/365 pas.)
1930: *Kraljica Marija* Jugoslawski Lloyd/Morze Śródziemne, Morze Czarne
1940: *Savoie* Compagnie Generale Transatlantique/Francja–Ameryka Południowa
+1942: koło Casablanki, podczas desantu al.

Avon (III) 1907/Harland & Wolff Ltd, Belfast
11 073 BRT/156,5x19 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./1640 pas.
1907: Southampton–La Coruña–Vigo–Oporto–Lizbona–Madera–St.Vincent–Pernambuco–Bahia–Rio de Janeiro–Santos–Montevideo–Buenos Aires
1914: transp. wojska
1916: kr.pom. *Avoca*
1917: transp. wojska
1919: Avon (III) Royal Mail Lines/Southampton–Buenos Aires
1927: Nowy Jork–Bermudy
1929: odst., Southampton
#1930: Briton Ferry

Demerara (II) 1911/Harland & Wolff Ltd, Belfast
11 484 BRT/152,6x19 m/masz.par./13,5 w./2 śr./1 kom./936 pas.
1912: Liverpool–Buenos Aires
=1917: koło La Rochelle, niem.okr.podw.
#1933: Japonia

Deseado (I) 1911/Harland & Wolff Ltd, Belfast
11 475 BRT/152,6x19 m/masz.par./13,5 w./2 śr./1 kom./995 pas.
1912: Liverpool–Buenos Aires
#1934: Japonia

Desna 1912/Harland & Wolff Ltd, Belfast
11 483 BRT/152,6x19 m/masz.par./13,5 w./2 śr./1 kom./995 pas.
1912: Liverpool–Buenos Aires
=1912: Lizbona, kol. ze st.pas. *La Champagne* (Compagnie de Navigation Sud-Atlantique/1885/7087 BRT)
#1933: Japonia

Darro (I) 1912/Harland & Wolff Ltd, Belfast
11 493 BRT/152,6x19 m/masz.par./13,5 w./2 śr./1 kom./990 pas.
1912: Liverpool–Buenos Aires
#1933: Japonia

Arlanza (I) 1911/Harland & Wolff Ltd, Belfast
15 044 BRT/173,8x19,9 m/masz.par.+turb.par./17 w./3 śr./1 kom./1390 pas.
1912: Southampton–Buenos Aires
1915: kr.pom.
=1915: Morze Białe, mina
1920: Southampton–Buenos Aires
1929: modern. (ropa)
#1938: Blyth

Andes (I) 1913/Harland & Wolff Ltd, Belfast
15 620 BRT/173,8x20,5 m/masz.par.+turb.par./17 w./3 śr./1 kom./1330 pas.
1913: czarter Pacific Steam Navigation Co./Southampton–Buenos Aires–Valparaiso
1914: Royal Mail Lines/Southampton–Buenos Aires
1915: kr.pom.
1919: Southampton–Buenos Aires
1930: *Atlantis*/modern. (wycieczk./15 135 BRT/ropa/450 pas.)
1939: st. szpitalny *No 33*
1948: modern. (15 363 BRT/900 pas.)/Southampton–Australia, Nowa Zelandia
#1952: Faslane

Almanzora 1914/Harland & Wolff Ltd, Belfast
16 034 BRT/173,7x20,5 m/masz.par.+turb.par./17 w./3 śr./1 kom./1390 pas.
1915: kr.pom.
1919: modern. (15 551 BRT)
1920: Southampton–Buenos Aires
1939: transp. wojska
1947: odst., koło Cowes
#1948: Blyth

Asturias (II) 1925/Harland & Wolff Ltd, Belfast
22 071 BRT/192,2x23,9 m/motor./16 w./2 śr./2 kom./1410 pas.
1926: Southampton–Buenos Aires
1934: modern. (22 048 BRT/195,2 m/turb.par./18 w./1318 pas.)
1939: kr.pom. (1 kom.)
=1943: 400 Mm od Freetown, wł.okr.podw. *Cagni*
1945: Admiralicja
1947: czarter Royal Mail Lines/modern. (transp. wojska/22 445 BRT/866 pas.)
1949: Southampton–Sydney
1953: transp. wojska
#1957: Faslane

Alcantara (II) 1926/Harland & Wolff Ltd, Belfast
22 181 BRT/192,2x23,9 m/motor./16 w./2 śr./2 kom./1430 pas.
1927: Southampton–Buenos Aires
1934: modern. (22 209 BRT/195,2 m/turb.par./18 w./1319 pas.)
1939: kr.pom. (1 kom.)
1944: transp. wojska
1948: modern. (22 608 BRT/876 pas.)/Southampton–Buenos Aires
#1958: Osaka (jako *Kaisho Maru*)

Highland Brigade (od 1932: eks-Nelson Line – PATRZ)
1932: Londyn–Rio de la Plata
1940: transp. wojska

=1946: koło Singapuru, mina – bez ofiar
1947: Londyn–Rio de la Plata
1959: *Henrietta* J.S.Latsis
1960: *Marianna* (II)
#1965: Kaohsiung

Highland Patriot (od 1932: eks-Nelson Line – PATRZ)
1932: Londyn–Rio de la Plata
+1940: 500 Mm na zach. od wysp Bishops, niem.okr.podw. *U 38*
(3 ofiary)

Highland Monarch (od 1932: eks-Nelson Line – PATRZ)
1932: Londyn–Rio de la Plata
1939: transp. wojska
1946: Londyn–Rio de la Plata
1948: modern. (14 216 BRT/439 pas.)
#1960: Dalmuir

Highland Chieftain (od 1932: eks-Nelson Line – PATRZ)
1932: Londyn–Rio de la Plata
1939: transp. wojska
=1940: Liverpool, sam.niem.
1948: Londyn–Rio de la Plata
1959: *Calpean Star* Calpe Shipping Co.
+1960: Montevideo, rozbił się
#1965: na miejscu

Włochy

Cosulich Line

Francesca (od 1919: eks-Unione Austriaca/1905/Russell & Co., Glasgow)
4946 BRT/109,6x14,1 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./1580 pas.
1919: Genua–Neapol–Nowy Jork
1919: Triest–Rio de la Plata
1922: fracht.
1923: st.pas.
#1926:

Sofia (od 1919: eks-*Sofia Hohenberg* Unione Austriaca/1905/Lloyd Austriaco, Triest)
5491 BRT/109,7x14,6 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./1570 pas.
1919: Triest–Nowy Jork
1921: Triest–Neapol–Rio de la Plata
1922: fracht.
1923: st.pas.
#1929:

Columbia (od 1919: eks-Unione Austriaca/1908/Russell & Co., Glasgow)
5452 BRT/121,9x15,9 m/masz.par./14 w./1 śr./1 kom./1325 pas.
1919: Triest–Rio de la Plata
1922: fracht.
1923: st.pas.
1931: *Annoula* G.P.Cicellis & G.A.Kambitsis
+1933: koło przyl. Lookout, rozbił się

Argentina (od 1919: eks-Unione Austriaca/1907/Russell & Co., Glasgow)
5526 BRT/118,9x14,6 m/masz.par./15 w./2 śr./1 kom./1450 pas.
1919: Genua–Marsylia–Nowy Jork
1923: Triest–Neapol–Rio de la Plata
1926: Florio Line

1932: Tirrenia Line
#1960:

Belvedere (od 1919: eks-Unione Austriaca/1913/Cantieri Navali Triestino, Monfalcone)
7644 BRT/127,4x16,5 m/masz.par./12 w./1 śr./1 kom./1426 pas.
1919: Triest–Nowy Jork
1922: Triest–Neapol–Rio de la Plata
1936: fracht. (6889 BRT)
1941: am. *Audacious*
+1944: Normandia, samozatop. jako element sztucznego portu *Gooseberry No. 1*

Martha Washington (od 1922: eks-am.; od 1917: eks-Unione Austriaca/1907/Russell & Co., Glasgow)
8145 BRT/140,2x17,1 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./2190 pas.
1922: Triest–Neapol–Boston–Nowy Jork
1927: Triest–Ameryka Południowa
1933: *Tel Aviv* Lloyd Triestino
#1934: Triest

Saturnia 1925/Cantieri Navali Triestino, Monfalcone
23 940 BRT/183,2x24,3 m/motor./19 w./2 śr./1 kom./1775 pas.
1927: Triest–Neapol–Marsylia–Rio de la Plata
1928: Triest–Nowy Jork
1935: modern. (24 470 BRT/21 w./1313 pas.)
1937: Italia Line
1940: intern., Nowy Jork
1941: am.
1945: st. szpitalny *Frances Y. Slanger*
1946: *Saturnia* Italia Line
#1965: La Spezia

Neptunia 1931/Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Monfalcone
19 475 BRT/179,7x23,3 m/motor./19 w./4 śr./1 kom./1525 pas.
1932: Triest–Rio de la Plata
1937: Italia Line (PATRZ)

Oceania 1932/Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Monfalcone
19 507 BRT/179,7x23,4 m/motor./19 w./4 śr./1 kom./1500 pas.
1933: Triest–Rio de la Plata
1937: Italia Line (PATRZ)

Italia Line

Conte Verde (od 1932: eks-Lloyd Sabauda – PATRZ)
1932: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1932: Lloyd Triestino
+1943: Szanghaj, samozatop.
1943: podn./jap. transp. wojska *Kotobuki Maru*
+1944: Maiguru (koło Kioto), sam.am.
1949: podn./Matsui Line
#1951: Japonia

Duilio (od 1932: eks-Navigazione Generale Italiana – PATRZ)
1932: Genua–Neapol–Buenos Aires
1933: Genua–Kapsztad
1934: modern. (23 636 BRT/757 pas.)
1937: Lloyd Triestino/Włochy–Afryka Południowa
1940: st. szpitalny
+1944: koło Triestu, sam.al.
#1948: Triest

Giulio Cesare (I) (od 1932: eks-Navigazione Generale Italiana – PATRZ)
1932: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1933: Genua–Kapsztad
1934: modern. (21 782 BRT/642 pas.)
1937: Lloyd Triestino/modern. (21 900 BRT)/Włochy–Azja Wschodnia
1940: transp. wojska
+1944: koło Triestu, sam.bryt.
1948: podn.
#1949: Triest

Conte Biancamano (od 1932: eks-Lloyd Sabaudo/1925/W. Beardmore & Co. Ltd, Glasgow)
24 416 BRT/190,9x23,2 m/turb.par./20 w./2 śr./2 kom./1750 pas.
1932: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1936: Lloyd Triestino/modern. (23 255 BRT/1415 pas.)
1940: Genua–Neapol–Kanał Panamski–Valparaiso–Panama
1940: odst., Cristobal (Colon)
1941: am.transp. wojska *Hermitage*
1947: *Conte Biancamano* Italia Line
1948: Società Marittima Finanziaria/modern. (23 562 BRT/195 m/1578 pas.)
1949: Italia Line/Genua–Ameryka Południowa
1950: Genua–Neapol–Nowy Jork
#1960: La Spezia

Conte Grande (od 1932: eks-Lloyd Sabaudo/1927/Stabilimento Tecnico Trestino, Triest)
25 661 BRT/190,4x23,2 m/turb.par./20 w./2 śr./2 kom./1718 pas.
1932: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1935: transp. wojska/Włochy–Abisynia
1935: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1940: odst., Rio de Janeiro
1941: braz.
1942: am.transp. wojska *Monticello*
1947: *Conte Grande* Italia Line
1947: Società Marittima Finanziaria/modern. (23 842 BRT/195 m/1498 pas.)
1949: Italia Line/Genua–Buenos Aires
1961: odst., Genua
#1962: La Spezia

Augustus (I) (od 1932: eks-Navigazione Generale Italiana – PATRZ)
1934: modern. (30 418 BRT/2034 pas.)/Genua–Neapol–Buenos Aires
1940: odst.
1943: lotn. *Sparviero* (nie ukończony)
+1944: Genua, samozatop.
1946: podn.
#1947: La Spezia

Roma (od 1932: eks-Navigazione Generale Italiana/1926/Ansaldo SpA., Genua)
32 583 BRT/202,6x25,2 m/turb.par./22 w./4 śr./2 kom./1675 pas.
1935: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1940: Triest–Wenecja–Nowy Jork–Genua
1940: odst.
1943: lotn. *Aquila* (nie ukończony)
=1944: Genua, sam.al.
+1945: Genua, sam.al.
1946: podn.
#1951: La Spezia

Neptunia (od 1937: eks-Cosulich Line – PATRZ)
1937: Triest–Ameryka Południowa
1940: transport. wojska
+1941: Morze Śródziemne, bryt. okr.podw. *Upholder*

Oceania (od 1937: eks-Cosulich Line – PATRZ)
1937: Triest–Ameryka Południowa
1940: transport. wojska
+1941: Morze Śródziemne, bryt. okr.podw. *Upholder*

Lloyd Sabaudo

Re d'Italia 1906/Sir J.Laing & Sons Ltd, Sunderland {eks-*Piedmontese Prince Prince* Line}
6560 BRT/131x16 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./2020 pas.
1907: Genua–Nowy Jork
1921: Genua–Ameryka Południowa
#1929: Genua

Regina d'Italia 1907/Sir J.Laing & Sons Ltd, Sunderland {eks-*Sardinian Prince Prince* Line}
6560 BRT/131x16 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./2020 pas.
1907: Genua–Nowy Jork
1907: Genua–Ameryka Południowa
1908: st. szpitalny, Messyna
1908: Genua–Ameryka Południowa
1922: Genua–Ameryka Południowa
#1928: Włochy

Principe di Udine 1907/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow
7785 BRT/137,4x16,8 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./1500 pas.
1908: Genua–Ameryka Południowa
#1929: Włochy

Tomaso di Savoia 1907/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow
7914 BRT/137,4x16,8 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./1500 pas.
1907: Genua–Ameryka Południowa
#1928: Włochy

Pesaro (czarter od 1919: eks-wł.; od 1915: eks-*Moltke* Hamburg–Ameryka Linie/1901/Blohm & Voss AG, Hamburg)
12 335 BRT/160,2x19 m/masz.par./15 w./2 śr./2 kom./2193 pas.
1919: Genua–Nowy Jork
1921: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
#1925: La Spezia

Conte Rosso 1921/W.Beardmore & Co. Ltd, Glasgow
18 017 BRT/173,8x22,6 m/turb.par./18 w./2 śr./2 kom./2356 pas.
1922: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1922: Genua–Neapol–Nowy Jork
1928: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1932: Lloyd Triestino
+1941: koło Sycylii, bryt.okr.podw. *Upholder* (1212 ofiar)

Conte Verde 1922/W.Beardmore & Co. Ltd, Glasgow
18 383 BRT/173,8x22,6 m/turb.par./18 w./2 śr./2 kom./2134 pas.
1923: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
1923: Genua–Neapol–Nowy Jork
1925: Genua–Ameryka Południowa
1932: Italia Line (PATRZ)

Navigazione Generale Italiana

Paraguay (od 1885: eks-*Maria* Rocco Piaggio; od 1875: eks-*Marina* Brazil Steamship Co.; od 1873: eks-Donaldson Line/1870/Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow)
1358 BRT/73,4x9,9 m/masz.par./10 w./1 śr./1 kom./..... pas.
1886: Neapol–Rio de la Plata
1930: wł. *Torero*
..... :

Duca Degli Abruzzi 1907/Cantieri Navali Riuniti, La Spezia
7793 BRT/145x16,3 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./1928 pas.
1908: Genua–Neapol–Nowy Jork
1912: kr.pom.
1912: Genua–Rio de la Plata
1914: Genua–Neapol–Nowy Jork
1922: Genua–Rio de la Plata
#1929:

Re Vittorio 1907/N.Odero & Co., Genua
7847 BRT/145,3x16,2 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./1424 pas.
1908: Genua–Rio de la Plata
1916: transp. wojska
1918: Genua–Rio de la Plata
#1928:

Duca d'Aosta 1908/Cantieri Navali Siciliani, Palermo
7804 BRT/144,8x16,2 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./1928 pas.
1909: Genua–Neapol–Nowy Jork
1912: Genua–Rio de la Plata
1914: Genua–Neapol–Nowy Jork
1921: Genua–Rio de la Plata
#1929:

America (od 1912: eks-La Veloce/1908/Cantieri Navali Riuniti, Muggiano)
8996 BRT/145,2x17,1 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./2650 pas.
1912: Genua–Neapol–Nowy Jork–Filadelfia
1924: Genua–Neapol–Boston
1924: Genua–Neapol–Ameryka Południowa
#1928:

Duilio 1916/Ansaldo SpA, Genua
24 281 BRT/183,6x23,2 m/turb.par./19 w./4 śr./2 kom./1550 pas.
1923: Genua–Neapol–Nowy Jork
1928: Genua–Neapol–Buenos Aires
1932: Italia Line (PATRZ)

Giulio Cesare 1920/Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Newcastle
21 848 BRT/183,6x23,3 m/turb.par./19 w./4 śr./2 kom./2373 pas.
1922: Genua–Neapol–Buenos Aires
1922: Genua–Neapol–Nowy Jork
1923: modern. (21 657 BRT)
1925: Genua–Neapol–Buenos Aires
1932: Italia Line (PATRZ)

Principessa Mafalda (od 1918: eks-Lloyd Italiano/1908/Società Esercizio Baccini, Riva Trigoso)
9210 BRT/147,9x16,9 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./1700 pas.
1918: Genua–Neapol–Buenos Aires
+1927: koło wyspy Abrolhos, awaria i katastrofa (zob. przyp. 43)

Taormina (od 1918: eks-Lloyd Italiano; od 1912: eks-Italia Società di Navigazione a Vapore/1908/D. & W. Henderson & Co., Glasgow)
8921 BRT/146,9x17,8 m/masz.par./16 w./2 śr./1 kom./2560 pas.
1919: Genua–Nowy Jork
1923: Genua–Ameryka Południowa
#1929: Savona

Colombo (od 1921: eks-fracht. *San Gennaro* Compagnia Transoceanica; od 1917: eks-Sicula Americana/
1915/Palmers Shipbuilding & Iron Co. Ltd, Jarrow)
10 917 BRT/157,9x19,5 m/masz.par./16 w./2 śr./2 kom./2800 pas.
1921: modern. (11 762 BRT)/Neapol–Nowy Jork
1924: modern. (12 087 BRT)
1928: Genua–Neapol–Buenos Aires
1932: Italia Line
1937: Lloyd Triestino/modern. (1332 pas.)
+1941: samozatop., Massawa
1948: podn.
#1949:

Augustus (I) 1926/Ansaldo SpA, Genua
32 650 BRT/203,1x25,2 m/motor./19 w./4 śr./2 kom./2210 pas.
1927: Genua–Neapol–Buenos Aires
1928: Genua–Neapol–Nowy Jork
1932: Italia Line (PATRZ)

Transatlantica Italiana

Garibaldi (od 1914: eks-Ligure Brasiliana; od 1911: eks-*Virginia* Lloyd Italiano/1906/Società Esercizio Baccini, Riva Trigoso)
5181 BRT/116,2x14,7 m/masz.par./14 w./2 śr./2 kom./1665 pas.
1914: Genua–Ameryka Południowa
1925: Compagnia Italiana Transatlantica
1932: Tirrenia Line
+1944: Genua, sam.al.
1946: podn.
#1946:

Pietro Calvi (czarter od 1920: eks-wł.; od 1915: eks-*Prinz-Regent* Luitpold Norddeutscher Lloyd/1894/F.Schichau, Gdańsk)
6595 BRT/138,8x15,3 m/masz.par./14 w./2 śr./1 kom./273 pas.
1920: Genua–Ameryka Południowa
1923: Koleje Włoskie
1924: Banco di San Giorgio
#1928:

Cesare Battisti 1920/Ansaldo SpA, Genua
8331 BRT/135,6x16,1 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./450 pas.
1922: Genua–Ameryka Południowa
1932: czarter Tirrenia Line
1934: Tirrenia Line
+1936: Massawa, eksplozja

Nazario Sauro 1921/Ansaldo SpA, Genua
8150 BRT/136,3x16,1 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./450 pas.

1924: Genua–Ameryka Południowa
1934: Tirrenia Line
+1941: samozatop., wyspa Dahlak (koło Massawy)
1948: podn.
#1948:

Ammiraglio Bettolo 1923/Ansaldo SpA, Genua
8139 BRT/130,9x16 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./450 pas.
1924: Genua–Buenos Aires
1932: *Kawsar* Misr Line (7778 BRT)
+1942: Port Said, sam.niem.
#1947: Port Said

Leonardo da Vinci 1924/Ansaldo SpA, La Spezia
7432 BRT/130,2x16 m/turb.par./15 w./2 śr./2 kom./450 pas.
1925: Neapol–Palermo–Boston–Nowy Jork
1925: Genua–Ameryka Południowa
1934: Tirrenia Line
1937: Lloyd Triestino/modern. (7515 BRT)
1941: bryt.
1943: *Empire Clyde*
1948: st. szpitalny *Maine*
#1954: Hongkong

Bibliografia

Barnichon Gilles, *Les Navires Hopitaux Français au XXe Siècle*, Editions Marcel-Didier Vrac, Le Touvet 1998.
Bonsor N.R.P., *South Atlantic Seaway. An illustrated history of the passenger lines and liners from Europe to Brasil, Uruguay and Argentina*, Brookside Publications, St. Brelade 1983.
Dyskant Józef Wiesław, *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1979.
Gröner Erich, *Taschenbuch der Handelsflotten 1940*, F. Lehmanns Verlag, Monachium 1940.
Gröner Erich, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945/V*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1988.
Hansen Clas Broder, *Passenger Liners from Germany 1816–1990*, Schiffer Publishing, West Chester 1991.
Haws Duncan, *Merchant Fleets. Royal Mail Line & Nelson Line*, TCL Publications, Crowborough 1982.
Jordan Roger W., *The World's Merchant Fleets 1939*, Naval Institute Press, Annapolis, 1999.
Kludas Arnold, *Die Grossen deutschen Passagierschiffe*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg 1971.
Kludas Arnold, *Die Grossen Passagierschiffe der Welt (I – 1858–1912)*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg 1972.

Kludas Arnold, *Die Grossen Passagierschiffe der Welt (II – 1913–1923)*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg 1973.
Kludas Arnold, *Die Grossen Passagierschiffe der Welt (III – 1924–1935)*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg 1973.
Kludas Arnold, *Die Grossen Passagierschiffe der Welt (IV – 1936–1950)*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg 1974.
Kludas Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (I – Die Pionierjahre von 1850 bis 1890)*, Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1986.
Kludas Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (II – Expansion auf allen Meeren 1890 bis 1900)*, Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1987.
Kludas Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (III – Sprunghaftes Wachstum 1900 bis 1914)*, Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1988.
Kludas Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (IV – Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930)*, Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1989.
Kludas Arnold, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (V – Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990)*, Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1990.
Kludas Arnold, *Die Grossen deutschen Passagierschiffe*, Gerhard Stalling Verlag, Hamburg 1971.
Latimer David W., *Passenger Ships of the 20th Century. An Illustrated Encyclopedia*, Colourpoint Books, Newtownards 2002.
Merriam-Webster's *Geographical Dictionary*, Merriam-Webster, Springfield 1997.
Miciński Jerzy, Koliński Stefan, *Pod polską banderą*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962.
Miciński Jerzy, Huras Bohdan, Twardowski Marek, *Księga statków polskich 1918–1945*, t. 3, Polnord – Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 1999.
Miller William H., jr., *Doomed Ships. Great Ocean Liner Disasters*, Dover Publications, Mineola 2006.
Rothe Claus, *Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1896 bis 1918*, Transpress, Berlin 1986.
Rothe Claus, *Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1919 bis 1985*, Transpress, Berlin 1987.
Rothe Claus, Schödlér Jürgen, *Die deutschen Traumschiffe*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 1997.
Watson Milton H., *Disasters at Sea*, Patrick Stephens, Wellingborough 1987.
Wendt Herbert, *Kurs Südamerika*, Ceres-Verlag, Bielefeld 1958.

ILONA URBANYI

POLSKA ŻEGLUGA PROMOWA – CZ. I

Korzenie polskiej żeglugi promowej wywodzą się, podobnie jak całej żeglugi promowej, z połączeń pocztowo-pasażerskich. W roku 1874 DFDS przedłużył linię Kopenhaga–Christiania do Szczecina, który stał się jej portem bazowym. Połączenie stało się bardzo popularne, zwłaszcza wśród Niemców. W 1886 roku, ze względu na wzrastający ruch, na linię został wprowadzony do eksploatacji nowo zbudowany statek „M.G. Melchior”, o zdolności przewozowej 300 pasażerów. Rozwijając prędkość 12 węzłów, trasę do Kopenhagi pokonywał w 15 godzin. W roku 1893 linia została wzmocniona statkiem „H.P. Priori”, co miało swoje odzwierciedlenie we wzroście przewozów. Z kolei w roku 1910 serwis został obsadzony większymi i nowocześniejszymi jednostkami pocztowo-pasażerskimi, „Kong Haakon” (336 pasażerów) i „Dronning Maud” (422 pasażerów). Wybuch pierwszej wojny światowej spowodował natychmiastowe zawieszenie linii. Została ona wznowiona w grudniu 1918 roku.

Z kolei na dwa lata przed wybuchem drugiej wojny światowej linia została definitywnie zamknięta.

Pierwsze połączenie promowe między Polską i Szwecją zostało uruchomione już w kwietniu 1946 roku. Była to linia Gdynia–Trelleborg obsługiwana przez trzy szwedzkie promy kolejowe: „Drotting Victoria”, „Konung Gustav V” i „Starke”. Ze względu na znaczną odległość z Gdyni do Trelleborga (250 km), 1 kwietnia 1947 roku połączenie to uległo likwidacji na rzecz znacznie krótszego – Świnoujście (wówczas Odra Port) – Trelleborg.

W 1950 roku na linię tę wprowadzono jednostkę polską. Był to uzyskany z reparacji wojennych, niemiecki prom „Mecklenburg”, który nosił polskie nazwy „Kopernik”, a następnie „Kolejarz”. Jego armatorem były Polskie Koleje Państwowe. Statek obsługiwał linię Świnoujście–Trelleborg wspólnie ze szwedzkim promem „Vasa”. Podstawą eksploatacji tej linii była masa ładunkowa kontrahentów



Prom „Hansa Express”, późniejszy „Gryf” (ze zbiorów autorki)



Prom „Wilanów” (ze zbiorów autorki)

z Czechosłowacji oraz w niewielkim stopniu towary polskie i węgierskie. Taka struktura ujemnie wpłynęła na wyniki eksploatacyjno-ekonomiczne promu zwłaszcza po reaktywowaniu przedwojennego, konkurencyjnego dla polskiej linii, połączenia Sassnitz–Trelleborg, na które Czechosłowacja skierowała swoje obroty ze Skandynawią. Wymiana handlowa między Polską a państwami skandynawskimi była zbyt mała, aby stać się podstawą do utrzymania linii. Została więc zlikwidowana 1 stycznia 1954 roku, a przewóz polskich ładunków oraz pasażerów odbywał się odtąd przez Sassnitz. Ta niefortunna decyzja pozwoliła, aby ówczesna NRD stała się monopolistą w przewozach promowych między Europą Środkowo-Wschodnią a Skandynawią.

Z dzisiejszej perspektywy decyzję o likwidacji linii Świnoujście–Trelleborg należy uznać za jeden z największych błędów w historii morskiej Polski. Wynikała ona przede wszystkim z niedoceniań jej znaczenia, braku perspektywicznego rozeznania rozwoju rynku promowego oraz znaczenia Polski jako kraju tranzytowego w przypadku połączeń morskich na linii Północ–Południe Europy. Nie można jednak wykluczać, iż decyzja o przyznaniu NRD roli monopolisty zapadła poza żeglugą (decyzja polityczna).

Sprawa wznowienia połączenia promowego na trasie Świnoujście–Trelleborg stała się w 1960 roku przedmiotem analizy ekspertów z Ministerstwa Komunikacji. Wynikało z niej jednak, iż koszt przewozu ładunków na tym połączeniu promem kolejowym będzie wielokrotnie wyższy niż przez Sassnitz. Jednakże wobec gwałtownego rozwoju żeglugi promowej na Bałtyku i wzrostu jej efektywności ekonomicznej, zdając sobie sprawę z wagi zagadnienia, w szczecińskich kołach żeglugowych powstała koncepcja utworzenia w relacji ze Szwecją promowego połączenia pasażersko-samochodowego.

W 1964 roku podpisano umowę między Polską Żeglugą Morską a duńskim armatorem Bornholmsfærge, na mocy której powierzono mu obsługę linii Świnoujście–Rønne–Ystad własnym promem m/f „Jens Koføed”, z zastrzeżeniem, iż w okresie późniejszym do obsługi linii włączy się również armator polski. Jednakże w końcu listopada 1964 roku duński armator sprzedał swój statek i połączenie zostało przerwane.

W dwóch następnych latach (1965–1966), ale tylko w sezonie letnim, na linii Świnoujście–Ystad eksploatowano szwedzki prom „Visborg”, który pływał w czarterze Polskiej Żeglugi Morskiej. Rezultaty ekonomiczne podjętych prób okazały się na tyle interesujące, iż PŻM – po otrzymaniu specjalnie opracowanego przez Instytut Morski studium – uruchomiło pierwszą, w pełni narodową, stałą linię promową Świnoujście–Ystad. Wprowadzono na nią zakupiony w Finlandii, nowoczesny – jak na ówczesne warunki – czteroletni zaledwie prom m/f „Gryf” (eks-„Hansa Express”, eks-„Finndana”), o zdolności przewozowej 678 pasażerów i 140 samochodów osobowych lub 20 ciężarowych zestawów drogowych. Wśród przesłanek

otwarcia stałej komunikacji promowej należy wymienić: wzrost obrotów polskiego handlu zagranicznego ze Szwecją, rozwój turystyki z krajów skandynawskich do Polski, wzrost znaczenia tranzytu między Szwecją, a Czechosłowacją, Węgrami, Rumunią oraz Jugosławią.

W 1969 roku wystąpiła po raz pierwszy nadwyżka zapotrzebowania na usługi transportowe promu nad jego możliwościami przewozowymi, co wskazywało na konieczność wprowadzenia drugiej jednostki. Osiągnięte wyniki eksploatacyjne owego pionierskiego okresu, mimo obowiązującego wówczas systemu centralnego planowania gospodarki narodowej – zmusiły do innego potraktowania tego rodzaju żeglugi jako niezwykle ważnego instrumentu rozwoju ekonomicznego kraju.

PŻM, w oparciu o zdobyte doświadczenia oraz ocenę potrzeb przewozowych, założył zwiększenie liczby połączeń promowych, ze Świnoujścia do Oslo, Kopenhagi i Londynu oraz z Gdańska do Helsinek i Sztokholmu oraz zakupy nowych jednostek. Jednakże, ze względu na przeprowadzoną w styczniu 1970 roku reorganizację Polskiej Marynarki Handlowej sprawy potoczyły się w innym kierunku.

W wyniku zmian w PMH linia promowa Świnoujście–Ystad została przejęta wraz z promem „Gryf” przez Polskie Linie Oceaniczne. Nowy armator przystąpił – wobec wzrastającego popytu – do rozbudowy floty promowej. Zakupiono kolejne jednostki: w 1970 roku „Skandynawie” (eks-„Visby”), w 1971 roku „Wawel” (eks-„Gustav Vasa”) i w 1975 roku siostrzany prom – „Wilanów” (eks-„Kronprins Carl Gustav”). Dalszy rozwój tonażu promowego dotyczył wprowadzania na linię Świnoujście–Ystad (ze wspólnej inicjatywy PLO i PKP) promów kolejowo-samochodowych: w 1974 roku wszedł do eksploatacji „Mikołaj Kopernik” oraz w 1977 roku – „Jan Heweliusz”. Stworzyło to możliwość przewozów kolejowych między krajami skandynawskimi, a państwami Europy Południowo-Wschodniej.

Kolejnym krokiem w rozwoju polskiej żeglugi promowej było uruchomienie dalszych połączeń promowych. Najważniejszym z nich była otwarta w 1973 roku linia Gdańsk–Helsinki. Wśród determinantów jej utworzenia należy wymienić wzrost zainteresowania na przejazdy do Polski oraz dalej na południe Europy zgłaszany przez fińskie biura turystyczne oraz wzrost obrotów handlowych między Polską i Finlandią. Na linii został zatrudniony prom „Gryf”, a jego wybór był podyktowany takimi przesłankami jak wcześniejsza jego eksploatacja na rynku bałtyckim przez armatora fińskiego, fakt posiadania najwyższej klasy lodowej oraz najbardziej pasujące do założeń eksploatacyjnych serwisu parametry pod względem zdolności przewozowej. Jak pokazują wyniki eksploatacyjne pierwszych lat funkcjonowania połączenia, decyzja o jego uruchomieniu była jak najbardziej trafna.

Wielkość przewozów na promach PŻB w latach 1977–1996

Rok	Liczba pasażerów	Liczba samochodów osobowych	Liczba samochodów ciężarowych
1977	223 740	50 800	11 558
1978	290 238	59 646	16 936
1979	314 766	60 863	20 350
1980	265 584	50 962	19 778
1981	243 485	48 993	20 807
1982	108 228	26 334	22 168
1983	199 007	43 053	22 677
1984	253 192	49 110	20 494
1985	272 033	49 287	21 495
1986	295 767	56 626	24 220
1987	367 008	68 499	25 095
1988	442 281	85 555	23 637
1989	655 799	145 003	21 703
1990	560 400	133 550	26 130
1991	565 100	140 900	30 790
1992	538 800	113 400	33 667
1993	484 700	109 600	64 062
1994	484 202	104 842	71 657
1995	362 314	73 067	20 253
1996	386 280	75 220	19 961

Źródło: dane wewnętrzne Działu Marketingu PŻB za lata 1977–1996

W latach następnych PLO eksploatowały również połączenia sezonowe: Gdańsk–Nynäshamn (1974 – czarterowany prom „Gotland”), Świnoujście–Travemünde (1974 prom „Skandynawia”), Gdańsk–Sztokholm (1975 – czarterowany prom „Thjelvår”). Ponadto założono, iż w latach 1976–1980 zostaną otwarte dalsze połączenia promowe, dla których planowano wybudowanie nowych jednostek w polskich stocznich.

Można więc stwierdzić, iż w latach 1970–1977 polska żegluga promowa nie tylko umocniła się na bałtyckim rynku frachtowym, ale dokonała jak na ówczesne możliwości prawdziwej ekspansji.

W 1977 roku nastąpiła kolejna reorganizacja żeglugi promowej. Promy pasażersko-samochodowe z dniem 31 marca przejęte zostały przez nowo utworzoną firmę – Polską Żeglugę Bałtycką z siedzibą w Kołobrzegu. Promy kolejowe zostały natomiast w gestii PLO.

Rozwój tonażu nowego armatora w pierwszych latach działalności był imponujący. W maju 1978 roku zakupiony został fiński prom „Aallotar”, który podjął działalność pod nazwą „Rogalin”. W lipcu 1978 roku wszedł do eksploatacji zamówiony w stoczni szczecińskiej jeszcze przez PLO prom „Pomerania”, a rok później bliźniacza jednostka „Silesia”. W 1985 roku zakupiono od szwedzkiego przewoźnika prom „Łańcut” (eks-„Nils Holgersson”), oraz wydzierżawiono z opcją zakupu prom „Nieborów” (eks-„Prins Hamlet”). Jednocześnie stopniowo wycofywano z eksploatacji najstarsze jednostki – kolejno promy „Gryf”, „Skandynawia” i „Wawel”.

Następował również rozwój nowych połączeń: PŻB utworzyła w 1977 roku stałe połączenie Świnoujście–Kopenhaga, w 1978 roku linię Gdańsk–Nynäshamn (w poprzednich okresach połączenie to funkcjonowało jako linia sezonowa, samodzielna lub w połączeniu z linią do Helsinek) oraz Świnoujście–Felixstowe (zlikwidowane w 1979 roku, po zaledwie rocznej eksploatacji). Na przestrzeni lat utrzymywane były również następujące linie sezonowe lub okresowe: Gdańsk–Travemünde, Świnoujście–Travemünde, Świnoujście–Rønne, Helsinki–Visby, Gdańsk–Ystad, Gdańsk–Karlskrona, Travemünde–Gdańsk–Ryga, Travemünde–Kopenhaga.

Przewozy promowe PŻB ulegały w tym czasie znacznym wahaniom. Po dynamicznym wzroście w pierwszym okresie działalności (co korespondowało z rozwojem połączeń promowych i przyrostem tonażu), w latach 1982–1983 nastąpił gwałtowny spadek przewozów pasażerskich, co przyczyniło się do katastrofalnej sytuacji tego przewoźnika. Zewnętrznymi determinantami takiej sytuacji były m.in. światowy kryzys żeglugowy, który dotknął również żeglugę

promową, pogarszająca się sytuacja ekonomiczna Polski i jej załamanie się po 1980. Sytuacji przedsiębiorstwa nie ułatwiał również fakt stosowania bardzo niskich przeliczników dewizowych.

W ramach programu sanacji z pomocą kołobrzeskemu armatorowi przysłała Polska Żegluga Morska, która wykupiła obciążone kredytami inwestycyjnymi promy „Pomerania” i „Silesia”, przekazując je PŻB do eksploatacji na warunkach bare-boat charter. PŻM udzieliła również przewoźnikowi promowemu kredytu obrotowego.

W 1985 roku PŻB wypracowała dodatnią akumulację i od tej pory przedsiębiorstwo zaczęło uzyskiwać dodatni wynik finansowy. Od 1984 roku wyraźnie widoczny stał się przyrost przewozów we wszystkich kategoriach, natomiast rekordowe przewozy pasażerskie osób i towarzyszących pojazdów uzyskano w 1989 roku (przyrost o blisko 50% w porównaniu z rokiem poprzednim). Głównymi uwarunkowaniami powyższego były przemiany w Europie Środkowej, liberalizacja przepisów wizowych dla obywateli polskich i masowe wyjazdy Polaków w celach handlowych i zarobkowych do Skandynawii, a także wzrost obrotów handlowych z państwami skandynawskimi.

Od 1990 roku widoczny jest natomiast regres w przewozach promowych PŻB. Jest to rezultat m.in. recesji w krajach skandynawskich oraz wzrastającej konkurencji, zarówno ze strony linii łączących Skandynawię z Niemcami jak i nowych przewoźników wchodzących na polski rynek promowy. Ważnym elementem był również fakt eksploatowania przestarzałego tonażu, co nie ułatwiała konkurencyjności. Dopiero rok 1997 przyniósł zasadniczą zmianę w tym zakresie. W tym roku PŻB dokonała całkowitej przebudowy promu „Pomerania”, której celem było dostosowanie go do najnowszych wymagań bezpieczeństwa i modernizacja zwiększająca komfort podróży. Ponadto dokonano zakupu jednostki typu „fast” – katamaranu „Boomerang”, co zasadniczo poprawiło sytuację armatora.

W 1997 roku PŻB dysponowała więc 4 konwencjonalnymi promami pasażersko-samochodowymi i 1 jednostką typu „fast”, które eksploatowane były na następujących szlakach:

- Świnoujście–Malmö (linia zastąpiła w 1995 roku połączenie do Ystad),
- Świnoujście–Kopenhaga,
- Świnoujście–Rønne,
- Gdańsk–Oxelösund (linia zastąpiła w 1990 roku połączenie do Nynäshamn),
- Gdańsk–Nynäshamn (linia reaktywowana w czerwcu 1997 roku).

Natomiast w roku 1995 zlikwidowano połączenie do Helsinek.

Jak wynika z przedstawionego materiału, po pierwszym stosunkowo dynamicznym okresie rozwoju, lata późniejsze stały pod znakiem utrzymania przedsiębiorstwa na powierzchni. Na słabej pozycji armatora zaciążyły m.in.: pochopna decyzja o likwidacji linii Świnoujście–Kopenhaga–Felixstowe, jedyne bezpośrednie połączenia promowego Zachodniego Bałtyku z Wielką Brytanią (natychmiast wykorzystane przez konkurencję), zamknięcie linii do Helsinek oraz brak koncepcji i skutecznego działania na rzecz odnowy tonażu. Ponadto na trudną sytuację firmy wpływ miał całkowity brak zainteresowania PŻB współpracą z nową spółką Unity Line. Zamiast kooperacji i dążenia do umocnienia pozycji, nie tylko całej polskiej żeglugi promowej, ale przede wszystkim własnej na agresywnym i trudnym rynku Zachodniego Bałtyku, wobec zagrożenia ze strony dynamicznie rozwijających się połączeń niemieckich, kołobrzeski armator przeniósł linię do Malmö i rozpoczął konkurować z Unity Line eksploatującej szlak do Ystad. Skutkiem był widoczny spadek obrotów PŻB we wszystkich rodzajach przewozów. Najbardziej drastycznie spadły obroty towarowe, które pozostały na linii Świno-

ujście–Ystad. W ten sposób kołobrzesci armator pozbawił się jednego z głównych źródeł wpływów, które jak wiadomo u skandynawskich operatorów wynoszą 1/3 wpływów całkowitych.

Obok PŻB, która przez szereg lat była monopolistą w zakresie eksploatacji promów pasażersko-samochodowych, pojawił się na rynku nowy polski operator Unity Line. U podstaw powołania spółki leżało kilka przyczyn. Po zatonięciu promu „Jan Heweliusz” należącego do armatora Euroafrica, na linii Świnoujście–Ystad powstała duża luka w zakresie przewozów towarowych – samochodów ciężarowych i wagonów kolejowych, którą należało szybko uzupełnić. Z kolei ponownym zaangażowaniem się w żeglugę promową był zainteresowany szczeciński armator PŻM. Tak zrodził się pomysł budowy nowoczesnego promu, który nie tylko zastąpiłby utraconą jednostkę, ale stanowiłby nową jakość w polskiej flocie promowej. Jednocześnie w maju 1994 roku została powołana spółka Unity Line, w której PŻM i Euroafrica miały po 50% udziałów. Jest to spółka zarządzająca, której zadaniem była eksploatacja nowoczesnego i jednego z największych w swej kategorii promu combi – „Polonia” oraz promów kolejowo-samochodowych należących do Euroafrica Sp. z o.o.

Obok przedstawionych wyżej na polskim rynku od 1991 roku funkcjonuje – z przerwami – połączenie Gdynia–Karlskrona, które od początku utrzymywane było przez operatorów powiązanych z kapitałem szwedzkim. Przekształcenia na tym szlaku przedstawiały się następująco:

- 1991 – utworzenie linii przez szwedzkiego operatora, który zatrudnił czarterowany prom „Nörroona”; linia istniała zaledwie kilka miesięcy;
- 1992 – powstaje spółka „Polen Ferries”, która obsługiwała linię czarterowaną jednostką „Fenno Star”, a obsługą linii po stronie polskiej zajmowała się spółka Inter Marine;
- 1992 – przejęcie linii przez Krajowe Towarzystwo Gospodarcze, które utworzyło spółkę operatorską Corona Line, eksploatującą na szlaku Gdynia–Karlskrona kolejno następujące promy: „Fenno Star”, „Alandia”, „Balanga Queen” oraz „Balanga Sister”. Wyniki

eksploatacyjne linii w ciągu dwóch pierwszych lat działalności były zadowalające, jednakże w 1994 roku spółka popadła – na skutek szeregu czynników – w tak poważne trudności finansowe, iż w marcu następnego roku zawiesiła obsługę połączenia;

- maj 1995 – reaktywowanie linii przez szwedzkiego operatora Lion Ferry spółkę należącą do potentata – Stena Line; od 1998 r. linia jest eksploatowana przez firmę Stena Line.

Przedstawione etapy rozwoju narodowej żeglugi promowej ustabilizowały jej miejsce na bałtyckim rynku promowym. Ukształtowany jej obraz na przestrzeni lat przypomina przebieg oceanicznej fali. W niektórych okresach następował bardziej intensywny rozwój wyrażający się uruchamianiem nowych połączeń i powiększaniem eksploatowanej floty. Wiele z tych inicjatyw było bardzo trafnych i ugruntowujących pozycję polskiej żeglugi promowej na rynku bałtyckim, jak przykładowo otwarcie połączeń Świnoujście–Ystad, Świnoujście–Kopenhaga, czy Gdańsk–Helsinki. Jednakże niektóre działania nie zostały należycie wykorzystane, jak chociażby nieprzedłużenie linii duńskiej do Oslo. Co prawda PŻB współpracowała z duńskim przewoźnikiem DFDS obsługującym połączenie Kopenhaga–Oslo i oferowała podróżującym do Norwegii przejazdy kombinowane przez Danię, w tym czasie jednak turyści norwescy podróżujący tranzytem na południe Europy wykazywali ogromne zainteresowanie przejazdami właśnie przez Polskę, a nie przez byłą NRD, ze względu na skomplikowane przepisy paszportowo-celne. Podobnie gestorzy ładunków wybierali tranzyt przez Polskę lub teryny byłej RFN. Była więc wówczas szansa przedłużenia linii kopenhaskiej do Oslo i przejęcia części ruchu pasażerskiego i towarowego. Nie została ona jednak wykorzystana.

Wreszcie pewne decyzje były błędne: casus linii do Wielkiej Brytanii, która w sezonie letnim 1979 roku, po osiągnięciu pewnej stabilizacji, została zamknięta; podobnie zamknięto w 1995 r. połączenie do Helsinek, które w okresie sezonowym powinno być utrzymywane tonażem typu ro-pax, zwłaszcza wobec zwiększających się obrotów towarowych.

JÓZEF GAWŁOWICZ

SEKSTANT NADAŻNY

Pomysłodawca sekstantu nadażnego Jerzy Kaczorowski uważał, że zarówno inżynierowie jak i nawigatorzy po zastosowaniu w klasycznym sekstancie śruby mikrometrycznej do przesuwu alidady przegapili ważny szczegół, że owa śruba powinna być napędzana mechanicznie, a nie palcami obserwatora. Kaczorowski w zakresie wiedzy astronawigacyjnej, a także w wielu dziedzinach wiedzy ogólnej nie miał sobie równych, ale dydaktykiem nie był najlepszym, gdyż wykladał średnio około 15 minut rysując odręcznie swoje rewelacyjne, przecinające się wzajemnie koła wielkie i już w trakcie wywodu je ścierał rysując następne, więc nadażało za nim tylko trzech, czterech najzdolniejszych słuchaczy, a reszta siedziała jak na przysłowiowym „tureckim kazaniu”. Natomiast przez następne pół godziny snuł swoje barwne dygresje, nasycone niezwykłą erudycją, stąd ówcześni studenci pamiętają je do dzisiaj.

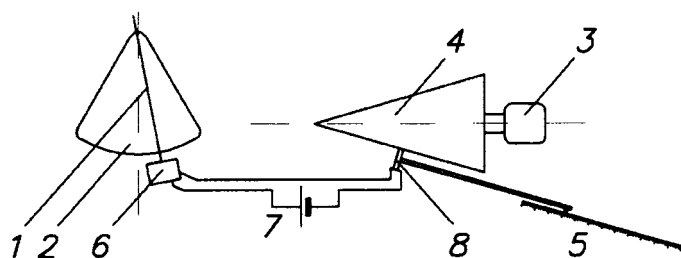
Pan Jerzy – całkowicie zrośnięty ze swoją dyscypliną – pracował nad różnymi pomysłami, w tym oczywiście nad nowym typem sekstantu. W roku 1959 słuchając jego wykładów zostawałem niekiedy z nim po zajęciach, aby przedyskutować niektóre trudniejsze tematy i wówczas po raz pierwszy zetknąłem się z ideą sekstantu nadażnego (rys. 1).

Z rejsu „Darem Pomorza” do Neapolu w 1960 roku wykluczono Pana Jerzego, ale zarażony przezeń sekstantem zrobiłem w podróży

wiele pomiarów a w Gibraltarze kupiłem dla niego broszurkę firmy Hezannith o sekstantach puszkowych niewielkich rozmiarów, lecz obdarowany z satysfakcją stwierdził, że nigdzie na świecie napędu do bębna alidady jeszcze dotąd nie zastosowano. W roku 1961 praktyki wakacyjne odbyłem na parowcu „Sławno” pływającym na „moście węglowym” po Bałtyku, gdzie nie było szans zajmować się na serio astronawigacją, dopiero po ukończeniu gdyńskiej PSM wypłynąłem na m/s „Reymont” do Chin, gdzie od Adenu do Singapuru sekstant był w tych latach instrumentem najważniejszym. Po powrocie z dwu dalekowschodnich rejsów zająłem się na prośbę Pana Jerzego próbami opatentowania jego pomysłu. Mam w Warszawie kuzynkę, a więc podczas pobytu w stolicy odwiedzałem biuro patentowe, którego sekretarka już na wstępie ostrzegła mnie, że patentując prywatnie jakikolwiek – nawet najlepszy – pomysł, przysporzę w naszych warunkach wynalazcy (i sobie) masę kłopotów, a więc powinienem doradzić Panu Kaczorowskiemu zgłoszenie tego wynalazku w jego zakładzie pracy jako tzw. pomysłu racjonalizatorskiego, a wówczas całą tą czarną robotą zajmie się specjalna komórka. Niestety w gdyńskiej PSM takiej komórki nie było, a mój dumny pracodawca, czyli Polskie Linie Oceaniczne, nie był zainteresowany przedłożonym pomysłem. Na szczęście w drugim rejsie „Reymonta” zostałem kurierem zaciekle tępiącym

SEKSTANT NADAŻNY

a) SCHEMAT POMYSŁU

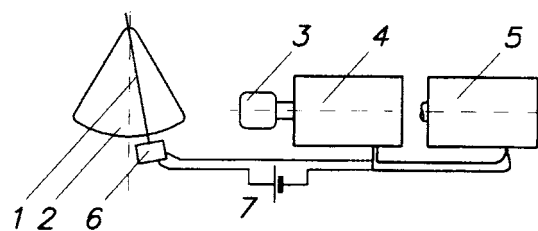


Rys. 1. Idea nadażności

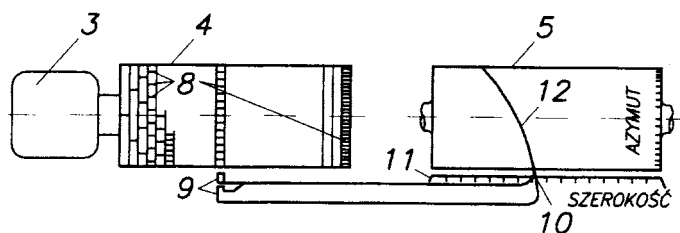
Alidada (1) w każdym sekstancie obracana była po łuku nimbusa (2) ręką nawigatora, toteż Kaczorowski wymyślił urządzenie napędzające w którym silniczek (3) kręci prędkością jednostajną stożkiem (4) po którego pobocznicę ślizga się kółko zębate (8) sterowane nastawą (5). Podziałka tej nastawy jest na rysunku zaznaczona w sposób symboliczny a przesuwanie nadajnika po stożku zależy tylko od azymutu ciała niebieskiego i szerokości geograficznej obserwatora. Kółko zębate jest przerywaczem przekazującym impulsy do elektromagnesu (7), którego kotwiczka małymi skokami obraca bębenek (6) alidady nadażając za pozornym ruchem ciała niebieskiego. W lunetce tego sekstantu gwiazda czy słońce znajdować się więc będzie ciągle na styku z linią widnokregu – a obserwator będzie tylko w potrzebnych mu momentach spisywał wysokości.

w PRL-u paryskiej „Kultury”, w której swoje rewelacyjne artykuły zamieszczał „londyńczyk” Juliusz Mieroszewski. Zdołałem od Giedroycia jego adres i wysłałem mu plany sekstantu Kaczorowskiego (przetłumaczone na angielski) prosząc o pomoc w kraju, gdzie nawigatorów tradycyjnie nadal jeszcze wysoko się ceni. Mieroszewski zrobił w w tej sprawie więcej niż się spodziewałem (dotarł nawet do kontradmirała Bartkowiaka), ale z przykrością zaznaczył, że sprawy nie ułatwia fakt, iż sam w meritum niewiele ma do powiedzenia. Niestety, w czerwcu 1964 roku usunięto z PSM Kaczorowskiego, który po wakacjach zatrudnił się w Biurze Hydrograficznym Marynarki Wojennej, żeby żyć. Tej samej jesieni solidarnie przenieśliśmy się do Szczecińskiej PSM, która działała bardzo prędko i pływając jako kierownik praktyk ze studentami na specjalnie do tego celu zbudowanych statkach zwanych „dwururkami”, korespondowałem z Mieroszewskim pilotując jego wynalazek. W dwa lata później przenieśliśmy się na statek do szkoleń radarowych m/s „Nawigator” i w czasie jednego postoju w Southampton polski ksiądz zawiózł mnie do Londynu na spotkanie z Mieroszewskim i umówionym przezeń Anglikiem z Admiralicji. Niezależnie od adrenaliny, skrupułów nie miałem żadnych, wiedząc jakie kłody rzucano pod nogi Kaczorowskiemu, a poza tym przemyt „Kultury” i jej wydawnictw był dla reżymu dużo groźniejszy niż wywiezienie jednego patentu. Mój rozmówca – przy udziale rewelacyjnie władającym angielszczyzną Mieroszewskiego – uznał wprawdzie sam pomysł za bardzo interesujący, ale zwrócił uwagę na niekorzystne tarcie trybów występujące w zastosowanej stożkowej przekładni. Zasugerował ponowne przemyślenie wynalazku, ale zaznaczył że zachowa tajemnicę, gdyż idea nadażności – jego zdaniem – jest strzałem w dziesiątkę. Ze względów bezpieczeństwa nie zachowałem listów Mieroszewskiego (ale w archiwum Instytutu Literackiego jest list Giedroycia podający mi jego adres), natomiast w jednym z odcinków „Kroniki angielskiej” Pan Juliusz napisał o znajomym, który prosił go o pomoc w opatentowaniu wynalazku (nie podając oczywiście nazwisk). Po tych doświadczeniach Kaczorowski zaprosił mnie do

SEKSTANT FOTOKOMÓRKA NASTAWA



b) FOTOKOMÓRKA NASTAWA



Rys. 2. Schemat z fotokomórką

Część górna (a) w stosunku do pierwotnego pomysłu różni się tylko zastosowaniem fotokomórki. Silnik (3) napędza z jednostajną prędkością walec (4) podzielony na 75 pierścieni, zaś walec (5) służy jako nastawa. Na dolnej części (b) widać, że każdy z 75 pierścieni na powierzchni walca (4) podzielony jest kolejno na coraz mniejsze odcinki – zaciemnienia i prześwity (8) dla fotokomórki styku (9). Styk jest sprzężony dźwignią z pazurem (10) ustawianym na podziałce szerokościowej (11) i ślizgającym się po powierzchni walca nastawczego, wyżłobionego w pęk rowków prowadzących (12) dla różnych azymutów ciał niebieskich. W tym pomysle fotokomórka zastępuje przerywacz elektromagnetyczny z przekładni stożkowej, zwalniając i przyciągając kotwiczkę elektromagnesu (7), a tym samym obracając bębenek (6) alidady o minimalny kąt. W ten sposób alidada z zamocowanym lusterkiem ruchomym nadaża za pozorną wędrówką Słońca czy gwiazdy po niebie. W stosunku do sekstantu klasycznego to urządzenie różni się miało torebką wielkości aparatu fotograficznego przewieszoną przez ramię obserwatora i mieszczącą elementy (3), (4) i (5), połączoną kablem z bębniem alidady (6).

współpracy nad nowym wydaniem podręcznika *Astronawigacja*, gdyż w gdyńskiej PSM wydano mu tylko I tom, a zwalniając go z pracy, z drugiego tomu zrezygnowano, co w przedmiocie odwołującym się do wyobraźni przypominało dom zbudowany w połowie i to bez dachu. Na m/s „Nawigator” miałem wiele czasu, długie postoje w portach i wachty nie obciążone przeładunkami. Kwitło na nim życie towarzyskie, ale wystarczyło je trochę ograniczyć i można było pisać tomy. Napisałem wówczas podręcznik o unikaniu zderzeń we mgle *Nakresy radarowe* aby wejść w obieg wydawniczy, a później zabrałem się za *Astronawigację*. Kaczorowski dał mi całkowicie wolną rękę, ale przy jego skrupulatności i nieprzeciętnej wiedzy ta praca była męką, gdyż każdy rozdział po wysłaniu mu do oceny musiałem cyzelować i poprawiać.

Potwornie kosztowne były rysunki – dwie odrzucone panienki popłakały się po wstępnych ocenach (przyzwyczajone taśmowo kreślić dla zarobku) i dopiero etatowy kreślarz ze Stoczni Szczecińskiej Bohdan Drozdowski sprostał wymaganiom Kaczorowskiego, ale za odpowiednim honorarium. Był to człowiek nieprawdopodobnie cierpliwy, a przy tym dowcipny – po doświadczeniach z naszą

dwutomową cegłą zamówił sobie wizytówkę z tytułem „Kreślarz nawigacyjny”. Złożywszy książkę do druku odetchnęliśmy, ale cykl wydawniczy, wliczając w to przepychanki z innymi autorami (bo gospodarka była planowa) trwał cztery lata – w 1974 ukazał się tom I – *Podstawy teoretyczne*, a w 1976 tom II – *Określanie pozycji*. Biblioteka Wyższej Szkoły Morskiej zamawiała do czytelnika dwa najpoważniejsze kwartalniki nawigacyjne – angielski i amerykański. W tym ostatnim ukazał się w roku 1973 bardzo ważny artykuł czterech autorów o sekstancie sprzężonym z telewizyjnym ekranem tzw. Niskiego Poziomu Światła to znaczy przyrządu, który np. obraz wolno poruszającego się Słońca rzucał na ekran przepełniony linią widnokręgu a po jego dotknięciu notował w tym ułamku sekundy wysokość. Wysłałem odbitki tego artykułu do Pana Jerzego (który w Indiach chodził w młodości do angielskiej szkoły i władał angielskim w sposób wykwinny) i już po dwu dniach otrzymałem list, że wracamy do patentowania jego sekstantu, ale zaznaczył że siły go opuszczają, więc proponuje mi zajęcie się projektem przekładni do tego instrumentu, tylko elektronicznej, a więc modnej i eliminującej tarcie. Tym samym, po doświadczeniach z książką – zaprosił mnie do współautorstwa w projekcie. Pisał również z pewną satysfakcją, że jego zdaniem na bardzo drogi i skomplikowany technicznie sekstant amerykański będzie stać tylko marynarki wojenne wielkich potęg, a nasz sekstant ma ogromną zaletę – służąc do pomiarów z wolnej ręki – i zdobędzie rynki światowe. Po roku pracy i wertowaniu różnych wydawnictw przygotowałem założenia zilustrowane rys. 2.

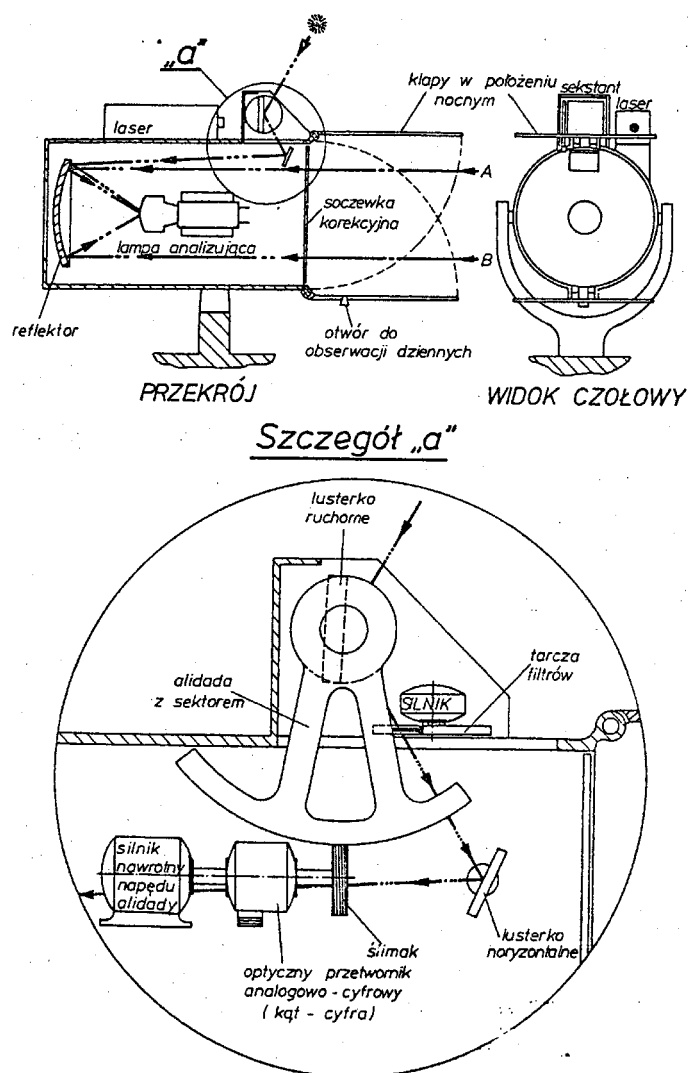
Informowałem Kaczorowskiego o opiniach odnośnie tej nowej wersji inżynierów różnych specjalności (poruszając z każdym inny fragment, aby nie zdradzić całości pomysłu) które były bardzo pozytywne, z wyjątkiem jednej: dr. Jerzego Fedorowskiego, „kupionego” przez WSM z Politechniki Szczecińskiej, genialnego dydaktyka, elektronika specjalizującego się w radarach, ale hobbystycznie interesującego się innymi działami nawigacji. Właśnie on podkreślił, że wprowadzie sama fotokomórka jest świetnym rozwiązaniem, ale kotwiczka elektromagnesu popychająca skokowo bębnek alidady to również tarcie. Zaproponowałem Fedorowskiemu wspólne przetłumaczenie artykułu z „Navigation” o sekstancie amerykańskim. To była pewna przygoda naukowa – przetłumaczyłem część nawigacyjną, a on elektroniczną. W warunkach tamtych lat tłumaczenia artykułów z zakresu nawigacji drukowała tylko Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej w Gdyni, bez oglądania się na prawa autorskie w broszurach tzw. Wojskowej Informacji Naukowej. Językowo poprawne, ale podle drukowane – szczególnie rysunki techniczne, tak ważne dla zrozumienia meritum, były odbijane z oryginału, a pod nimi słupki podpisów angielskich i obok polskich. Bardzo to utrudniało lekturę, nie mówiąc już o szczegółach, gdyż rozpraszało czytelnika i marnowało część jego wysiłku. Ukończywszy tłumaczenie, zaangażowaliśmy Bogdana Drozdowskiego do wykreślenia na kalce technicznej rysunków z „Navigation” (zamieszczając wszystkie podpisy po polsku starannie wyczyszczone szablonami Faber-Castel) i wówczas napisaliśmy do pewnego komandora (profesora WSMW) w Gdyni prośbę o druk publikacji, załączając jej kopie.

Był to wrzesień roku 1974, początek roku akademickiego, sądziliśmy, że artykuł będzie strzałem w dziesiątkę. Profesor odpisał w dwu zdaniach:

Szanowni Panowie!

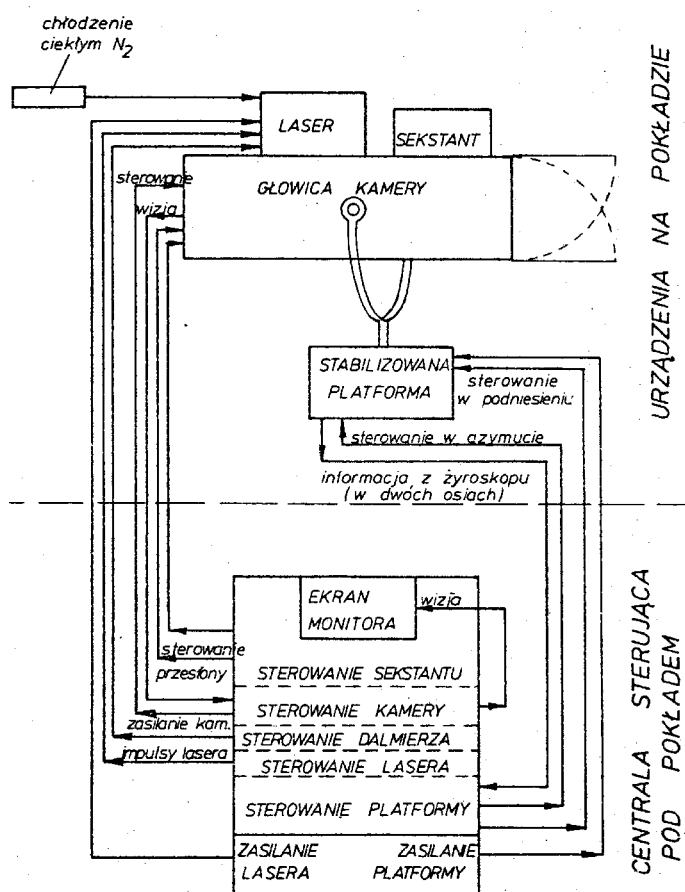
Odsyłam zwrotnie otrzymane od was tłumaczenie, którego nie możemy drukować. Jak nas informują – plan tłumaczeń na rok bieżący jest już wykonany, stąd odmowa. Z poważaniem (podpis)

Wojskowe roztopienie w mnogości i anonimowości sprawę zamknęło. Zbędne jest dodawać, że tłumaczenie artykułu o sekstancie telewizyjnym niskiego poziomu światła mam w szufladzie do dzisiaj. Tylko w szczecińskich Zeszytach Naukowych WSM



Rys. 3. Przekrój górnej części sekstantu amerykańskiego. Zmodyfikowany sekstant jest zamocowany na szczycie obudowy lampy analizującej – widok czołowy pokazuje jej kardanowe zawieszenie, a laser jest częścią dalmierza potrzebnego w tak uniwersalnym instrumencie. Sekstant ukazuje powiększony szczegół „a” – lusterko na alidadzie poruszane jest ślimakiem silnika nawrotnego (osobny mały silniczek steruje tarczą filtrów przyciemniających). Dwie prędkości ślimaka odróżniają go od naszego sekstantu, gdyż de facto nie jest on sekstantem nadeżnym. Napęd mechaniczny alidady nie może już być przedmiotem patentu, jedynie spowodowane tym napędem nadeżanie lusterka ruchomego za ciałem niebieskim. Jednakże mimo wszystko byliśmy trochę do przodu w zestawieniu z tak potężną machiną naukową i technologiczną tj. Naval Research Laboratory. Rys. 4 pokazuje w schemacie blokowym całe to interesujące amerykańskie urządzenie – w części zamocowanej nad pokładem zwraca uwagę stabilizowana platforma sterowana zarówno w podniesieniu jak i w azymucie informacjami z żyroskopu w dwu osiach.

zamieszczono jego skrót, jako artykuł przeglądowy, żeby nie liczył się nam do dorobku. Zresztą nie byliśmy w świeżo upieczonej uczelni wysoko notowani – Fedorowski miał zajęcia zarówno na studiach dziennych jak i zaocznych, a na te ostatnie załapało się wielu szczurów lądowych z uczelni, którzy tanim kosztem chcieli zostać oficerami marynarki handlowej, co wówczas gwarantowało ponadprzeciętny status finansowy. Podchodzili „po koleżeńsku” do Fedorowskiego ze swoimi indeksami, aby zaliczyć trudny przedmiot Nawigacja Techniczna, a ten chciał ich „normalnie” egzaminować, więc mu to długo pamiętali i zasiadając w różnych komisjach, w tym



Rys. 4. Schemat blokowy sekstantu amerykańskiego

wydawniczej – szkodził ile się dało. Ja nie pozwoliłem z kolei „dopisać” się żadnemu z prominentów do *Nakresów radarowych* ani tym bardziej do *Astronawigacji*, tym szczególnie że Kaczorowski uważał tych dopisywaczy za trutników naukowych, żerujących na cudzej ciężkiej pracy umysłowej i postanowił, żeby po zakończeniu pracy nad książką zakończyć pracę nad nowym sekstantem. Dla porównania zamieszczam skrócone objaśnienie zasady działania amerykańskiego wynalazku (rys. 3 – część urządzenia nad pokładem statku) wg kwartalnika „Navigation”.

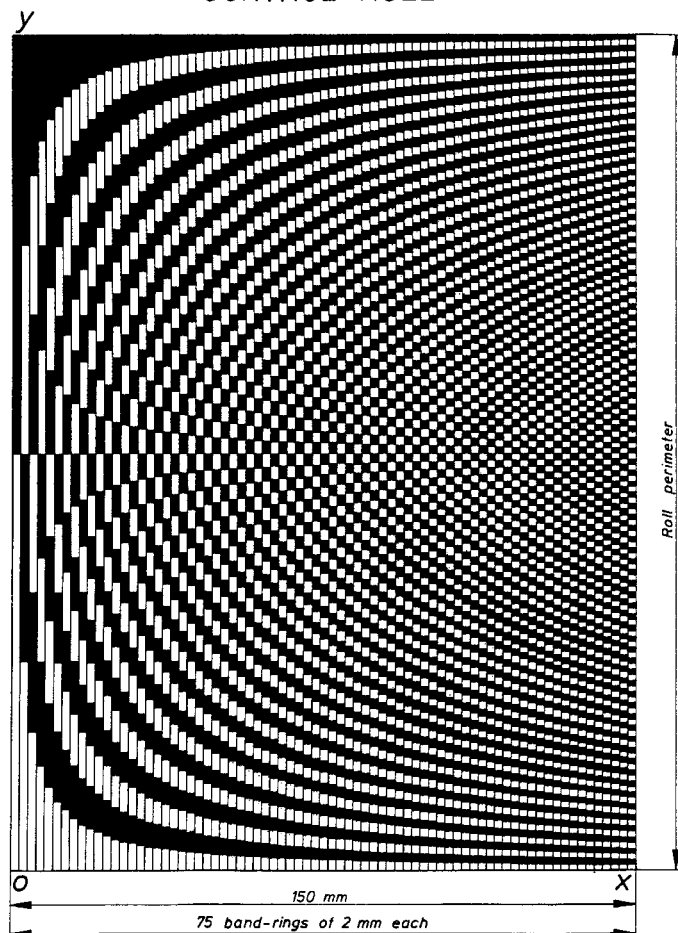
Pod pokładem umieszczono centralę sterującą z ekranem monitora. W tym wynalazku starano się (oprócz dokładnego pomiaru) pokonać lekkie zachmurzenie zakrywające ciało niebieskie oraz lekkie zamglenia rozmazujące widnokrąg, dzięki uczuleniu kamer na promieniowanie nie tylko widzialne, ale także podczerwone. Przez zastosowanie trzech stopni przetwarzania obrazu uzyskano kontrastowość pozwalającą wykrywać światło pochodzące od gwiazd. Jest oczywiste, że silniki stabilizowanej platformy nawet przy lekkim kołysaniu okrętu muszą wykonywać w krótkim czasie wiele startów, aby utrzymać urządzenie w płaszczyźnie horyzontu, a nasz sekstant pozostawał nadal urządzeniem mierzącym kąt z wolnej ręki, czyli niewiele droższym od sekstantu zwykłego.

Interesująco rozwijały się jego losy – Kaczorowski zauroczył się fotokomórkową przekładnią a w szczególności jej wałcem sterującym, który przedstawiamy w formie rozwiniętej na rys. 5.

Oczywiście niezmordowany Drozdowski wykreślił go ręcznie na kalce technicznej i to w dwu wersjach, bo Kaczorowski miał nadzieję, że pomysł w tej wersji kupi w końcu jakiś producent brytyjski lub amerykański. Nie bez znaczenia było stanowisko jego żony Beaty Słuszkiewicz, znanej sopockiej graficzki, która wyraziła się w jednym z listów:

Gratuluje ukazania kosmicznej harmonii zakłętej w pop-art i geometrycznego piękna – to dzieło niespokojnego umysłu! Kiedyś,

CONTROL ROLL



Rys. 5. Wałec sterujący rozwinięty

nawet jeśli przestanie się używać sekstantów, ta jego częśćka życia będzie własnym życiem.

Kaczorowski ocenił go nieco chłodniej, ale dopatrywał się pokrewieństwa tego obrazu z grafikami nieodżałowanego komandora Morysia (pokazany na rys. 66 *Opowieści nawigacyjnych*) czy z diagramem francuskich inżynierów Fave i Rolet Del’Isle (rys. 6).

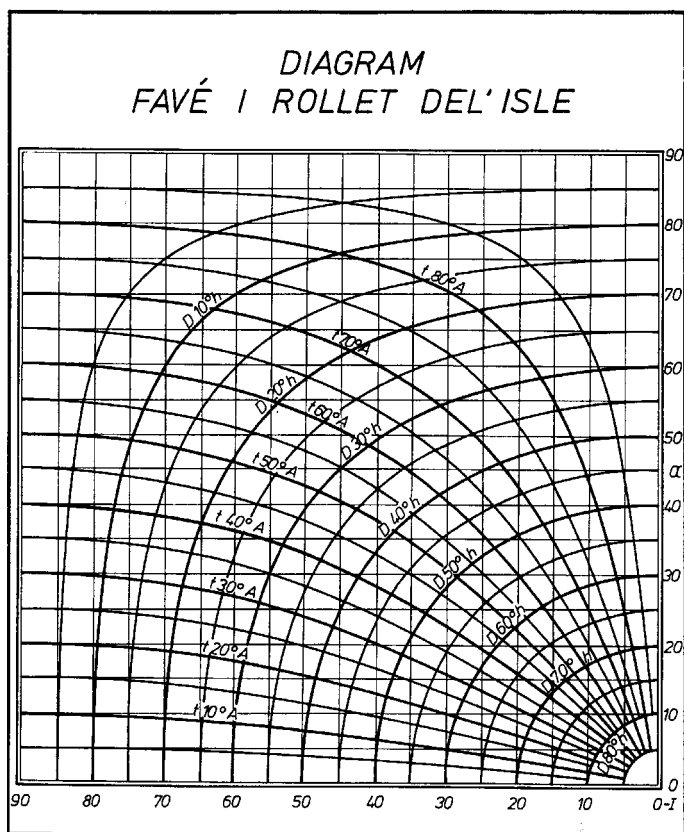
Kiedy chciałem poświęcić piękny wałec sterujący dla zastosowania w sekstancie silniczka krokowego eliminującego tarcie (który zostałby zaprojektowany przez Fedorowskiego pod warunkiem włączenia go do przedsięwzięcia), Kaczorowski nie chciał o tym słyszeć. Napisał do Fedorowskiego:

Wielce Szanowny Panie Doktorze!

Zleciłem w swoim czasie swemu najzdolniejszemu uczniowi, Panu Józefowi opracowanie przekładni do sekstantu, którą uważam za doskonałą. Celowo piszę „uczniovi” a nie „studentowi”, gdyż pragnąłem niedawno stworzyć z nim Polską Szkołę Astronawigacji chociażby dlatego, że przed nami takiej szkoły nie było. Nie mogliśmy – i nie możemy – tej szkoły rozwinąć z powodów zapewne Panu znanych, ale co do wynalazczości to zupełnie inna historia. Nie przyjmę do Zespołu nikogo, nawet utytułowanej osoby rekomendowanej przez Pana Józefa tylko dla przyczynkowej poprawki wynalazku tak ważnego dzisiaj, jak kiedyś był wynalazek Newtona. Artykuł w „Navigation” o sekstancie telewizyjnym jest tego najlepszym dowodem.

*Z poważaniem
Jerzy Kaczorowski.*

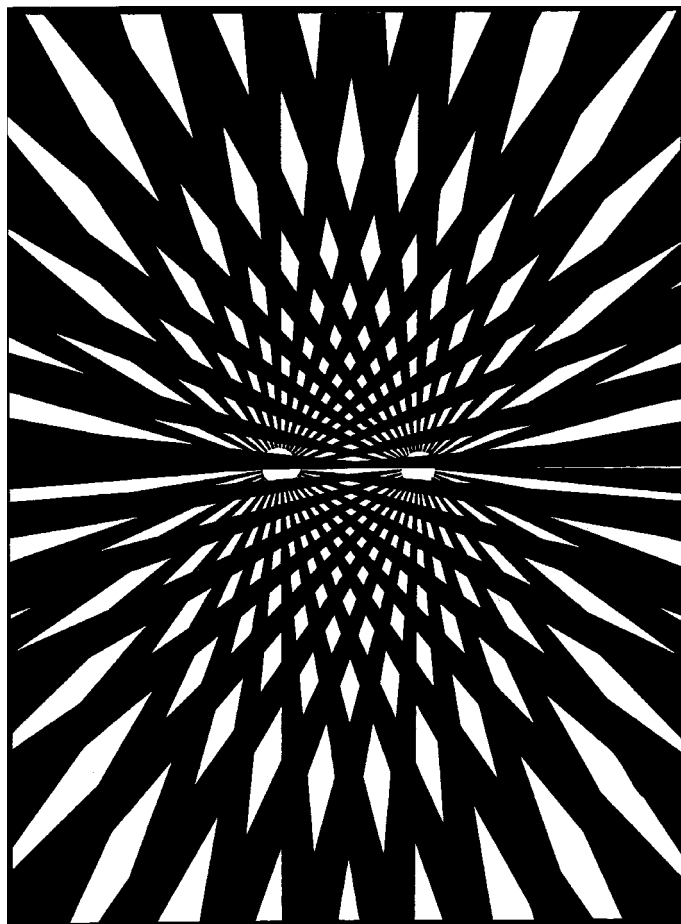
Ton tego listu, a szczególnie zwrot o „przyczynkowej poprawce” musiał zabołec Fedorowskiego, bo się honorowo wycofał. Ludzie wybitni nie są łatwi we współżyciu – miałem z Panem Jerzym kolejny tego przykład. Cztery lata wcześniej nerwowo zareagował na



Rys. 6. Reprodukacja rys. 337 z II tomu *Astronawigacji*

krytyczną (ale w sumie pozytywną) recenzję Józefa Miłobędzkiego naszej *Astronawigacji*, bez której książka nie mogłaby się ukazać i musiałem zaklinać Józefa na całą naszą długoletnią przyjaźń, aby się w ogóle po tej recenzji nie wycofał. Co do polskiej szkoły astronawigacji miał merytorycznie rację – przed nim takiej szkoły nie było – ale niepotrzebnie we wszystkich swoich wystąpieniach podnosił, że Ledóchowski czy Borchardt nie wnieśli do przedmiotu niczego nowego. Po prostu Kaczorowski nie uwzględniał kontekstu czasowego – Ledóchowski służąc przed wojną w austriackiej marynarce stacjonującej w Trieście władał perfekcyjnie językiem niemieckim i przeszczepił na polski grunt całą ówczesną wiedzę astronawigacyjną. Nie był to jednak zwykły przekład – dzięki wielkiej precyzji myśli i słowa Ledóchowski stworzył nowy, zwięzły podręcznik, jeszcze dzisiaj mogący być przykładem dla różnych – pozał się Boże naukowców – jak pisze się podręczniki. Borchardt z kolei był bardziej duszą artysty – przyswoił astronawigacji angielskie rysunki kolorowe i chociaż w kilku przypadkach nie były one geometrycznie precyzyjne (Niemcy z takich nie korzystali) utrwały u studenta wiedzę dość skutecznie (ostatnie wznowienie Borchardta cieszy się również powodzeniem u czytelników). Poza tym do tzw. Polskiego Października obaj autorzy mieli już ugruntowany autorytet, więc klęską Kaczorowskiego było to, że wystartował za późno a jego ostentacyjny antykomunizm dopełnił reszty.

Dalsze losy sekstantu nadążnego były łatwe do przewidzenia – przecież w PRL-u niewiele się w tej materii zmieniało. Żeby w ogóle zacząć, należało wynalazek zgłosić jako „projekt racjonalizatorski” w swoim przedsiębiorstwie. Zrobiliśmy to w PŻM, gdzie kierownikiem komórki wynalazczości był tępy inżynier po wieczorówce, którego sekstant całkowicie przerastał. Z recenzentami szczęście mieliśmy połowiczne – Bogusław Grabowski ocenił instrument pozytywnie i uczciwie, ale drugi recenzent Roman Onderko był mitomanem i swoją zawiłą opinią oczywiście sprawie zaszkodził (o jego „naukowej” klasie świadczy zeszyt zapisany wyprowadzeniem wzoru udowadniającego, że Pi jest liczbą całkowitą). Trzecia recen-



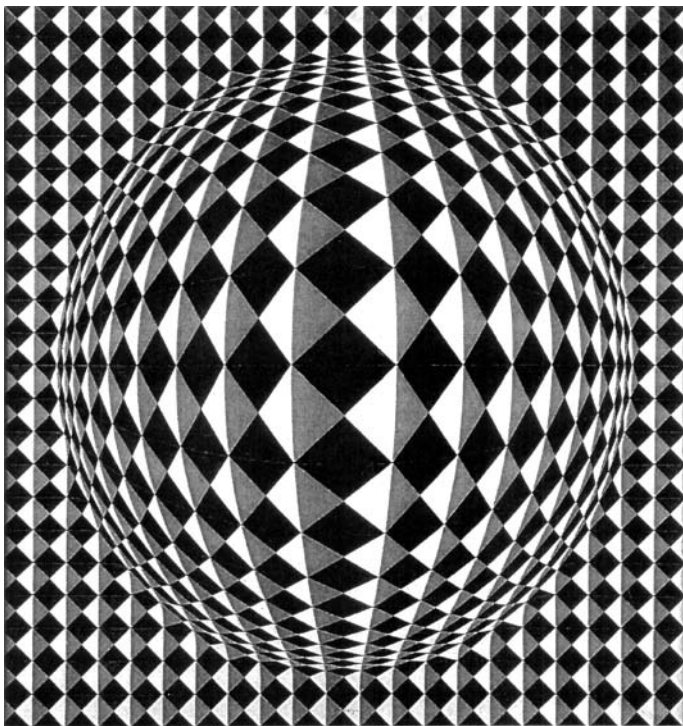
Rys. 7. Los ojos (Oczy) – grafika Llorensa

zja Wojciecha Fara, prymusa naszego roku z gdyńskiej PSM była bardzo pozytywna, ale dopatrzone się, że Far nie uzupełnił studiów, pozostając licencjatem. W sumie „patent” zaklepano w grudniu 1976 roku, ale PŻM nie podjął się żadnej pomocy – kazano nam szukać producenta i wyprodukować model na własną rękę. Oczywiście Pan Inżynier Po Wieczorówce zaznaczył na zakończenie, że ma ogromne uznanie dla każdego wynalazcy. Wiadomo było z góry, że jego decyzja zamknęła nam wszystkie drzwi w kraju – a w czerwcu tegoż roku umarł Mieroszewski i chociaż byłem w Londynie podczas wakacji na statku „Kapitan Ledóchowski” nie udało mi się odtworzyć jego kontaktu z Admiralicją brytyjską sprzed lat, aby przedłożyć nowy wariant sekstantu z fotokomórką, więc oba warianty – polski i angielski leżą sobie w prywatnym archiwum.

W naszym „obozie pokoju” producentem sekstantów był warsztat w enerdowskim Freibergu. Pojechałem tam powołując się na dobre kontakty naszej uczelni ze szkołą morską w Rostocku – Warnemunde, ale przyjęto mnie chłodno – było to już po serii strajków w Polsce i słynnych „warchołach z Radomia”, a właśnie w NRD wszystko łączono z polityką i bardzo obawiano się polskiej zarazy. Tuż przed Bożym Narodzeniem zaokrętowałem na 34-tysięcznik „Syn Pułku”, aby odbyć przed awansem na kapitana praktykę na statkach wożących zboże, a Kaczorowski zdecydował, aby wszystko o sekstancie nadążnym opublikować w dodatku „Nawigator” do miesięcznika „Bryza”. Był to miły periodyk zakładowy, ale o zasięgu lokalnym, więc frustracja Pana Jerzego nie mogła być taką publikacją zniwelowana.

Pozostały tylko prorocze – w ironicznym sensie – słowa Beaty Słuszkiewicz: rysunek walca fotokomórki można umieścić – zamiast w technice – w rodzinie pop-artu.

W 1984 roku kupiłem w Montevideo grafikę sygnowaną A. Llorens (rys. 7), nawiązującą – być może przypadkowo – do



Rys. 8. Grafika Vasarelego „Karpas”

genialnego diagramu kpt. Weira, a znany marszałek Guy Loudmer przysłał mi z Paryża w kwietniu 1989 r. katalog, w którym na aukcję anonsowano jako pozycję 454 grafikę Vasarelego (rys. 8) za minimum 70 000 franków!

Natomiast w 2008 roku, kierując Urzędem Morskim w Słupsku, otrzymałem od brata Pani Urszuli Laskowskiej, wdowy po wielkim artyście, nieodżałowanym Mieczysławie Kościelniaku (który przeżył Auschwitz, a jego dziełem jest m.in. portret Ojca Kolbego w obozowym pasiaku) grafikę (rys. 9) *Człowiek zagubiony w technice*, a jej tytuł może być mottem niniejszego rozdziału.

Spośród grona fachowców w dziedzinie instrumentów nawigacyjnych, rozmawiałem o losach sekstantu nadążnego właśnie z Saulem Moskowitzem podczas spotkania w Baltimore. Po zapoznaniu się z całym opisem Moskowitz wyraził się: „Nie ma w waszym obozie – bo być nie może – zmarnowanych talentów, tak jak nie ma chybionych prób ze sputnikami?”. Zauważyłem, że to zdanie pochodzi ze wstępu do zakazanego wyboru opowiadań sowieckiego dysydenta, a Saul potwierdził, że wyczytał je w antologii przemycanych druków opracowanej przez Leopolda Tyrmanda.

Kolejne lata – już po śmierci Kaczorowskiego w 1991 r. – przyćmiły zarówno sekstant nadążny, jak i sekstant telewizyjny z kosztownym oprzyrządowaniem – rozwój techniki poszedł w kierunku określania pozycji z GPS – wybrano rozwiązanie mało inteligentne (pozycja za naciśnięciem guzika) ale skuteczne i coraz tańsze przy masowo produkowanych odbiornikach. Los zesłał mi okazję sprawdzenia tego przyrządu w bardzo szczególnych warunkach. Wiosną 1998 roku po załadunku wyprowadzałem sfatygowany 34-tysięcznik PŻM-u z Rijeki, kiedy – już po zdaniu pilota – wysiadła cała elektronika. Radiooficer na tym statku był tak tępy, że nie odróżniał ampera od ohma, a wcześniej nie zdał nawet egzaminu na III oficera, więc nie mogłem na niego liczyć, że jest w stanie coś naprawić. Zresztą biegał po mostku w podnieceniu i tylko rozłożył schematy, na których się zupełnie nie znał, pokrzykując: Sabotaż! Sabotaż! Nieszczęścia chodzą parami, więc w tym samym czasie spadła widzialność do ćwierć mili morskiej. Drugi oficer przyznał się, że ma prywatny kieszonkowy GPS – taki jak posiadał zdobywca Bieguna Południowego. Zacząłem nadawać sygnały mgłowe i robiąc tym urządzeniem pozycje jedna po drugiej wyprowadziłem



Rys. 9. Grafika M. Kościelniaka *Człowiek zagubiony w technice*

statek z zatoki, po czym mgła opadła. Wówczas okazało się, że ze zwykłego lenistwa radiooficer nie zapoznał się przy obejmowaniu obowiązków z zamontowanym na stocznicy wyłącznikiem zasilania (na szczęście robił on ostatni rejs w życiu).

Akapit z nieudaną próbą publikacji o sekstancie zamieściłem dlatego, żeby uwidocznic iż w czasach tak zwanego rozwiniętego socjalizmu ani sekstant sprzężony z ekranem, ani sekstant nadążny nie miał szans ujrzenia światła dziennego u nas. Pomijając potęgę przemysłu wielkiego i silnego ekonomicznie państwa, musimy pamiętać że talentu niczym nie da się zastąpić. Prezydent Kennedy po kryzysie kubańskim, gdy Chruszczow wycofał swoje rakiety z kraju Fidela Castro polecił naukowcom opracować program kosmiczny i po zapoznaniu się z nim ogłosił w orędziu do narodu, że lądowanie na księżycu odbędzie się przed 1970 rokiem. Wówczas o postępie technicznym nie mógł już decydować Magnitogorsk czy czarna metalurgia, tylko precyzja i elektronika najnowszej generacji. Kiedy w lipcu 1969 roku Armstrong postawił stopę na Księżycu, jego kroki były obserwowane przez miliony widzów na świecie. Wspominany powyżej Mieroszewski, relacjonując w „Kulturze” to wydarzenie napisał, że Breżniew i Kosygin oglądając ten program musieli sobie pomyśleć, iż trafienie w iglicę Kremla nie jest już dzisiaj wielką sztuką.

Kaczorowski nie wrócił już do astronawigacji – do końca życia zawodowego pracował w Biurze Hydrograficznym Marynarki Wojennej, gdzie właśnie – jak na ironię – doceniona została jego znajomość języków obcych (polskie wersje *Locji Bałtyku*, *Morza Północnego* i *Cieśnin* zwiększyły podwójnie swoją objętość, a Pana

Jerzego odznaczono Złotym Krzyżem Zasługi). Wykładając astro-nawigację w latach 1988–1992 w szczecińskiej WSM zapożyczyłem natomiast od swego mistrza zwyczaj nietypowych dygresji, ale w lustrzanym odbiciu: pół godziny przeznaczałem na realizację pro-

gramu, a przez kwadrans opowiadałem studentom o wyczynach Sergiusza Piaseckiego, konstrukcji arabskich astrolabów czy aukcjach starych instrumentów nawigacyjnych. Podobno te dygresje studenci pamiętają lepiej od całej reszty.

JERZY LITWIN

MUZEUM MORSKIE – NATURALNA KONIECZNOŚĆ, REGIONALNA ATRAKCJA, CZY NIEUSTAJĄCE ŹRÓDŁO PROBLEMÓW?

WPROWADZENIE

Zbliżająca się 50 rocznica utworzenia Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku jest okazją do dokonania prób ukazania najważniejszych osiągnięć naszej instytucji w wielu dziedzinach działalności statutowej. Przedstawiony dalej pogląd na dokonania opracowany został z punktu widzenia długoletniego pracownika i jest zawężony do działań w zakresie gromadzenia i eksponowania zabytków o dużych gabarytach. W taki sposób chcę nawiązać do przypadającego w bieżącym roku jubileuszu 100-lecia wodowania „Daru Pomorza”. Na tym tle ukazane są również nakreślone z mojego punktu widzenia perspektywy ochrony i upowszechniania w Polsce dziedzictwa związanego z budową i eksploatacją najstarszego środka transportu i komunikacji, jakim jest statek, a przewidywanego do realizacji przez CMM. Tematyka ta jest obecnie szczególnie aktualna w świetle intensywnych przeobrażeń krajowej gospodarki, zwłaszcza mocno odczuwalnego na Wybrzeżu, drastycznego ograniczania produkcji stoczniowej, zaniku krajowych przedsiębiorstw armatorskich i redukcji floty rybackiej. W następstwie tego ochrona zabytków techniki morskiej w naszym kraju jest mocno zagrożona, zwłaszcza że większość decydentów wspiera tworzenie muzeów typu historycznego lub artystycznego (sztuki nowoczesnej). Nie można negować tu, rzecz zrozumiała, idei budowy nowych instytucji dla ukazania prawdziwych dzieł narodu czy osiągnięć współczesnych twórców. W kraju jednak, który ma się dźwignąć z wielu zapóźnień technologicznych, zrównoważyć import eksportem osiągniętym w wyniku wzrostu produkcji wytworów przemysłu, muzea typu technicznego mogą być źródłem inspiracji dla następnych pokoleń i wpłynąć na wzrost zainteresowania obecnie niestety coraz mniej popularnymi, a uważanymi za trudniejsze, studiami w uczelniach technicznych. Zawężając tę myśl do zadań edukacyjnych muzeów morskich, mogą one przy dostatecznym dofinansowaniu wpłynąć na wzrost liczby chętnych do podejmowaniu pracy w różnych specjalnościach gospodarki morskiej.

Dobrych wzorców do właściwego w tym aspekcie postępowania daje postępowanie władz krajów zachodniej Europy, wspierających ochronę własnego dziedzictwa techniki i tożsamości kulturalnej. Właśnie tam skończyły już swą działalność niektóre stocznie, a w portach i bazach marynarki wojennej duże obszary nie znalazły zastosowania innego, jak tylko w sferze kultury i mieszkalnictwa. W rezultacie tworzone na tych terenach ekspozycje plenerowe i muzea o charakterze morskim stają się atrakcją dla turystów, podnosząc

też atrakcyjność nowej zabudowy. Innych, godnych naśladowania projektów tam nie brakuje. Dla przykładu w Norwegii tamtejszy rząd już wiosną 2001 roku przeznaczył 22 miliony koron dla muzeów organizujących dla młodzieży ekspozycje o ochronie narodowego dziedzictwa (głównie morskiego). W Wielkiej Brytanii działania na rzecz kultury i ochrony dziedzictwa w dużym stopniu są zasilane z zysków loterii narodowej (brytyjska gra liczbowa), pozwalających na rozbudowę centrów ochrony dziedzictwa morskiego w Bristolu, Londynie (Greenwich i Dockland), Hartlepool, Swansea, Portsmouth i innych¹. W Danii w ramach Muzeum Narodowego funkcjonuje w Roskilde jako oddział tej instytucji, niedawno rozbudowane Muzeum Łodzi Wikingów, a Muzeum Morskie mieszczące się w Zamku Kronborg sponosi się do przeprowadzki do zamkniętej stoczni w Helsingør. We Francji Narodowe Muzeum Marynarki w Paryżu kieruje programem adaptacji do celów muzealnych kilku twierdz morskich położonych wzdłuż wybrzeży morskich. Duże przedsięwzięcia z zakresu muzealnictwa morskiego mają też miejsce w RFN i Holandii. Przykładów można dopatrzeć się również na wschodzie Europy: w fińskiej Kotce otwarto w 2008 roku nowoczesne muzeum morskie, w rozbudowie jest Muzeum Morskie w Tallinnie, systematycznie też Rosjanie powiększają Muzeum Oceanu Światowego w Kaliningradzie.

Na tym tle, trzeba przyznać, choć w Polsce osiągnięto немало, to jednak sytuacja muzealnictwa morskiego i rzeczniczego wciąż jest daleka od stanu zadowalającego. Dowodzi tego zbyt częsty brak zrozumienia dla takich potrzeb, chociaż w „kwietniowej” fazie dyskusji na temat „dźwigów w krajobrazie Stoczni Gdańskiej” pojawiły się już bardziej optymistyczne przesłanki².

GRANICE MOŻLIWOŚCI POLSKICH MUZEÓW MORSKICH

Jak wiemy, muzea są instytucjami powołanymi do gromadzenia, zabezpieczania i udostępniania (do oglądania, a nawet studiowania) zainteresowanym posiadanych kolekcji zabytków³. W Polsce zasady funkcjonowania muzeów określają stosowne ustawy i rozporządzenia, uwzględniające przepisy prawne, a także międzynarodowe zalecenia, formułowane przez Międzynarodową Radę Muzeów (International Council of Museums – ICOM), funkcjonującą pod nadzorem UNESCO. Niezależnie od rozporządzeń, od pracowników muzeów oczekuje się respektowania zasad etyki zawodowej, a przede wszystkim przestrzegania prawa.

¹ W Londynie kilka muzeów rangi narodowej zostało zwolnionych od obowiązku pobierania opłat za bilety wstępu. W rezultacie tego wzrosła frekwencja w tych placówkach, zaś brak wpływów z biletów wstępu władze pokrywają odpowiednio zwiększoną dotacją.

² Gazeta Wyborcza – Trójmiasto w dniu 8 IV 2009 w artykule pt.: *Dźwigi zostają* zawiera takie stwierdzenie posła Arkadiusza Rybickiego: „Jeśli Gdańsk chce znaleźć się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, powinien zachować nie tylko część dźwigów, ale jak najwięcej zabytkowych hal Stoczni Cesarskiej...”

³ Z Ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. „o zmianie ustawy o muzeach” Art. 1. stanowi: „Muzeum jest jednostką organizacyjną nienastawioną na osiągnięcie zysku, której celem jest gromadzenie i trwała ochrona dóbr naturalnego i kulturalnego dziedzictwa ludzkości o charakterze materialnym i niematerialnym, informowanie o wartościach i treściach gromadzonych zbiorów, upowszechnianie podstawowych wartości historii, nauki i kultury polskiej oraz światowej, kształtowanie wrażliwości poznawczej i estetycznej oraz umożliwianie korzystania ze zgromadzonych zbiorów”.

Osiągnięcia danego muzeum to zwykle rezultat prac wykonywanych przez zespół pracowników różnych specjalności, funkcjonujących według statutu i innych rozporządzeń nadanych przez organizatora muzeum, który nie tylko powołał daną instytucję, ale i powinien zapewnić warunki i środki na: jej utrzymanie, działalność statutową, a także wspierać jej rozwój⁴. Organizatorem muzeum może być minister (najczęściej minister kultury i dziedzictwa narodowego – tak jak w wypadku Centralnego Muzeum Morskiego), marszałek województwa lub prezydent miasta (a w mniejszych ośrodkach burmistrz lub wójt). Status organizatora muzeum może mieć także osoba prywatna, hierarcha duchowny (muzea diecezjalne), czy też stowarzyszenie. Formalnie jednak nazwą „muzeum” mogą się posługiwać te instytucje, których statut uzgodniony został z Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w następstwie czego dana placówka wpisana jest do ewidencji krajowych muzeów. Są też takie przedsięwzięcia wystawiennicze, które choć używają takiej nazwy, to formalności w MKiDN nie dopełniły, lub też bywają i takie (zwykle prywatne, lub środowisk i stowarzyszeń), których właściciele takiego statusu nie pragną lub nie mogą uzyskać. Powodem tego najczęściej jest niska wartość zabytkowa zbiorów i sposób ich ewidencjonowania (takimi są na przykład „muzea” szkolne).

Muzea zarządzane są różnych obiektach, w lokalach dostosowanych do takich potrzeb, adaptowanych budowlach (często historycznych) lub nowo wzniesionych specjalnie do tego celu gmachach). Są też muzea dysponujące znaczącymi terenami (zespoły pałacowe) i obszarami otwartymi (muzea etnograficzne). Ponadto w Polsce są muzea typu technicznego, prowadzące działalność na przykład na terenach zlikwidowanych fabryk i kopalń. Natomiast najlepszymi lokalizacjami dla muzeów morskich są miejsca przy nabrzeżach stoczniowych i portowych, gdzie magazyn lub halę produkcyjną dostosowano do potrzeb wystawienniczych.

W ostatnich latach, a zwłaszcza od czasu przyjęcia Polski do Unii Europejskiej obserwuje się wzrost liczby projektów budowy, a jeszcze częściej wzorcowo adaptowanych budynków dla muzeów (takim jest m.in. mieszcząca się w budynku pofabrycznym siedziba Muzeum Wisły w Tczewie, Oddziału Centralnego Muzeum Morskiego).

Sprawne i efektywne działanie muzeum zależy nie tylko od posiadanego budżetu oraz odpowiedniego budynku, ale przede wszystkim od dobrze umotywowanych i wykwalifikowanych pracowników. W muzealnictwie morskim jednak nigdy o wysoko kwalifikowane kadry nie było łatwo. Trzeba tu przypomnieć, że w pierwszej połowie ubiegłego stulecia, kiedy w krajach Europy i Ameryki Północnej zakładano muzea morskie, ich dyrektorami i kustoszami zostawali najczęściej ludzie morza. Byli to oficerowie marynarki wojennej, floty handlowej, a niekiedy i specjaliści wybranych dziedzin nauki związanych z gospodarką morską. Choć wszystkie cechował brak kwalifikacji muzeologicznych, to wyróżniał entuzjazm tworzenia muzeum, gromadzenia eksponatów i urządzania wystaw. Po drugiej wojnie światowej, w miarę jak muzealnictwo morskie obejmowane było państwowymi przepisami dotyczącymi ochrony i rejestracji zbiorów, a z pracy zaczęli odchodzić byli ludzie morza, pojawił się problem braku specjalistów. Na rynku pracy nie było ich zbyt wielu. Dlatego miejsca pracy „znawców spraw morskich” zajmowali młodzi historycy, archeolodzy i etnolodzy, a prowadzone przez nich placówki zaczęły wydawać roczniki i inne publikacje naukowe oraz popularnonaukowe. Wyjątek w rekrutacji kadr kierowniczych dalej jednak stanowiły muzea marynarki wojennej, zatrudniając marynarzy różnych stopni, naj-

częściej tych, którzy już kończyli swą pracę na morzu. Do dzisiaj w tego rodzaju muzeach dyrektorami zostają admirałowie i wyżsi stopniem oficerowie. W muzeach o profilu cywilnym i podległych takim władzom, sprawa kwalifikowanych kadr do zespołów kierowniczych oraz merytorycznych nie jest łatwa do rozwiązania. Wyraźnie widać brak absolwentów wyższych uczelni o specjalnościach morskich. Wynika to z jednej strony z niewystarczających pod tym względem programów niektórych kierunków studiów wyższych, z drugiej zaś z faktycznie skromnej oferty pracy, często jeszcze nisko wynagradzanej, jaką mogą złożyć w ofercie borykające się z trudnościami finansowymi muzea. Stwierdzić jednak należy, że już niektóre uczelnie zagraniczne widzą te potrzeby i wprowadzają kierunki studiów z zakresu historii kultury morskiej, archeologii⁵ oraz etnologii morskiej. Liczącym się tu prekursorem jest Uniwersytet Morski w Londynie-Greenwich.

Zespół merytoryczny w muzeum polskim, czyli muzealnicy, to osoby legitymujące się ukończonymi wyższymi studiami z dziedzin reprezentowanych w danej instytucji. Tak przynajmniej stanowią przepisy, podczas gdy są i muzea, dla których kadr nie kształci w Polsce żadna uczelnia, a ich pracownicy merytoryczni swoje kwalifikacje po ukończeniu studiów o charakterze ogólnym uzyskują poprzez dalsze studia, już w trybie indywidualnym, nad wybranymi zagadnieniami reprezentowanymi w danej placówce. Bywają jednak w zespołach muzealnych i tacy znawcy spraw morskich, którzy poznali określoną dziedzinę, na przykład jachting, historię wojen morskich lub żeglugi, jako hobby niezależnie od obranego kierunku studiów. Wszyscy też, podejmujący pracę naukową w muzeach muszą poznać zasady funkcjonowania takich instytucji, a także powinności, jakie w swej codziennej pracy wypełnia muzealnik (opracowanie kart ewidencyjnych zabytków, zasady opracowywania scenariuszy wystaw, podstawowe problemy konserwatorskie itd.).

Obecna sytuacja w muzealnictwie światowym, w tym i morskim, stawia nowe zadania przed dyrektorami i ich zastępcami, którzy już coraz częściej muszą być specjalistami nie w zakresie wiedzy morskiej, a managerami odpowiedzialnymi nie tylko za prowadzenie instytucji, ale przede wszystkim za jej utrzymanie i rozwój dzięki pozyskiwaniu dodatkowych funduszy.

W Polsce największą kadrę muzealników morskich zatrudnia Centralne Muzeum Morskie. W zespole tym są w większości ludzie młodzi, którzy w chwili podjęcia pracy w tej instytucji nie mieli wystarczających kwalifikacji w morskich specjalnościach, jednak obecnie, po kilku, a nawet kilkunastu już latach zatrudnienia i własnej pracy, legitymuje się sporym dorobkiem z zakresu rozmaitych dziedzin nautologii. Trzeba tu dodać, że rosnący w Europie autorytet CMM powoduje wzrost zainteresowania pracą w nim.

Kryterium rangi muzeum są przede wszystkim zbiory, jakie ma ono do zaoferowania zwiedzającym. Nie bez znaczenia jest tu ostatnio brana pod uwagę również forma aranżacji wystaw oraz ich nasycenie środkami multimedialnymi i obiektami interaktywnymi. Pod tym względem przez wiele lat światowe muzealnictwo morskie znajdowało się w trudnej sytuacji z uwagi na swą specyfikę. Przyczyną tego były rozmiary podstawowych eksponatów: statków, okrętów, a nawet łodzi, jakimi takie instytucje zajmują się przede wszystkim. Dlatego też ze względów na brak odpowiedniej kubatury w budynkach, podstawową rolę w wystawach odgrywały ich modele. Miało to też i dodatkowe uzasadnienie, gdyż model łodzi i statku od zarania żeglugi towarzyszył człowiekowi. Na dalszych pozycjach w ekspozycjach muzeów morskich znalazły się przedmioty niezbędne do uprawiania żeglugi, wymiany towarowej, prze-

⁴ Ustawa o Muzeach z 21 listopada 1996 r. w Art. 5.4. (przy odwołaniu do ust. 1. mówiącego o organizatorach muzeum) stanowi: „Podmioty, o których mowa w ust. 1, tworzące muzea są zobowiązane: 1) zapewnić środki potrzebne do utrzymania i rozwoju muzeum, 2) zapewnić bezpieczeństwo zgromadzonemu zbiorom, 3) sprawować nadzór nad muzeum”.

⁵ W Polsce specjalność „Archeologia podwodna” wprowadził w latach osiemdziesiątych Uniwersytet im. Mikołaja Kopernika w Toruniu.

bywania na statku, zdobywania pożywienia i prowadzenia działań militarnych. Uzupełnieniem tego były oryginalne części statków, rozmaite łodzie, zestawy zabytków pochodzenia archeologicznego, etnologicznego, przyrodniczego, a także fotografie i dzieła sztuki (w tym także wyroby o charakterze naiwnym i pamiątkarskim).

Od czasu odkrycia wraków łodzi z epoki wikingów w specjalnie wznoszonych od 1934 roku budynkach zaczęto lokować zrekonstruowane i zakonserwowane zabytkowe łodzie i okręty⁶. Obecnie największym okrętem historycznym, w całym tego słowa znaczeniu, umieszczonym w budynku muzealnym w Sztokholmie, jest „Wasa” z 1628 roku. Natomiast dla wielu mniejszych łodzi i galer (zachowanych w oryginalnym kształcie przez kilka stuleci) zbudowano w muzeach marynarki w Lizbonie i Istambule dużych rozmiarów hale wystawowe. Podobnie norweski „Fram”, słynna „Turbina”, jak i sporo innych mniejszych jednostek pływających znalazło bezpieczne miejsce w specjalnie do tego celu zbudowanych obiektach⁷.

Widać z powyższego, jak ważnym eksponatem w muzeum morskim jest oryginalny okręt, statek, łódź, urządzenie techniczne i uzbrojenie. Muzealia takie bardziej przemawiają do wyobraźni zwiedzającego, niż dziesiątki modeli i pomysłów wystawy. Rozumiejąc potrzeby zabezpieczenia oryginalnych, historycznych już jednostek pływających, muzea morskie z braku odpowiednich budynków eksponują je na wodzie, lub na specjalnych stanowiskach (nawet suchych dokach) na wolnym powietrzu. W konsekwencji, w większości wypadków, jeśli takie jednostki uznano za eksponaty muzealne, to nie są już one wykorzystywane do samodzielnej żeglugi. Tak też stanowią przepisy obowiązujące w Polsce. Przemieszczanie eksponatu, czyli żeglowanie statkiem zabytkowym wiązałoby się nie tylko z koniecznością jego przebudowy, ale i w konsekwencji niezbędnych modyfikacji utratą jego autentycznego charakteru. Wreszcie podróżowanie z wykorzystaniem zabytku byłoby jego „przenoszeniem”, które w myśl ministerialnych rozporządzeń może mieć tylko wtedy miejsce, gdy „warunki i sposób przenoszenia oraz przechowywania w nowym miejscu nie narażają przenoszonej rzeczy na uszkodzenie, zniszczenie lub zaginięcie”⁸. Dalsze szczegółowe przepisy o zabytkach określają zakres możliwych do wykonywania na nich działaniach konserwatorskich⁹.

Drugim nurtem w idei zabezpieczania historycznych jednostek pływających są działania stowarzyszeń i osób prywatnych, utrzymujących swoje jachty i statki w sprawności do żeglowania. (Ma to miejsce zwłaszcza w Norwegii, Stanach Zjednoczonych, Szwecji, Holandii i W. Brytanii.) Tam mniejsze zabytkowe statki są dopuszczone do samodzielnego pływania i podlegają dalej instytucjom klasyfikacyjnym, uznającym je jednak już za historyczne, a ich właściciele mogą być wspomagani specjalnymi rządowymi dotacjami na konserwację. (W Norwegii dla potrzeb armatorów utworzono trzy stocznie,

specjalizujące się w remontach konserwatorskich zabytkowych statków). Właścicielom takich zdolnych do samodzielnej żeglugi, historycznych już statków, patronuje międzynarodowa organizacja – European Maritime Heritage, zrzeszająca ich oraz propagująca takie działania, przygotowując rozmaite imprezy, a zwłaszcza festiwale i zloty dawnych jednostek pływających¹⁰.

Trzeba tu stwierdzić, że regaty dużych żaglowców, pokazy tradycyjnych łodzi, sam rozwój jachtingu i innych form rekreacji nad wodą, ochrona żywych – ginących zasobów mórz i oceanów, turystyka podwodna (płetwonurkowanie i pokazy dna morza ze specjalnie budowanych do tego celu łodzi podwodnych) powodują systematyczny wzrost zainteresowań sprawami morskimi. To wszystko wskazuje na potrzebę modyfikowania infrastruktury muzealnej. W efekcie następuje rozwój muzealnictwa morskiego i otwierane są nowe instytucje. Dynamika rozwoju tego rodzaju placówek wynika także z pozyskiwania każdego roku tysięcy zabytków, wydobywanych z pod wody. Tym samym muzea o charakterze morskim stały się ważną atrakcją dla turystów.

OKRĘTY I STATKI W ZBIORACH POLSKICH MUZEÓW

Pionierskim działaniem w skali polskiego muzealnictwa morskiego była podjęta przez MON i Marynarkę Wojenną decyzja przeznaczenia do celów ekspozycyjnych wycofanego w 1960 roku ze służby niszczyciela – weterana drugiej wojny światowej, ORP „Burza”. W ciągu kilku kolejnych lat okręt-muzeum stopniowo dostosowywano do nowych zadań. Zebrane doświadczenia z eksploatacji tego niezwykle wówczas w Polsce obiektu muzealnego, pociętego jednak ostatecznie na złom¹¹, wykorzystano po 1974 roku, kiedy wycofany ze służby niszczyciel ORP „Błyskawica” poddany został gruntownej adaptacji do celów wystawienniczych. W ramach tych prac pomieszczenia rufowe przystosowano do celów wystawowych, wykonano przejścia przez maszynownię oraz dokonano przecięcia przez kocioł, dzięki czemu zwiedzający mogą w pełni zapoznać się ze specyfiką i techniką budowy tego urządzenia. Dla ułatwienia przejść osobom mniej sprawnym zamontowano wygodniejsze trapy i włazy. Zainstalowano dodatkowe oświetlenie i system przeciwpożarowy. Tak dostosowany do zwiedzania okręt-muzeum uroczyście udostępniono 1 maja 1976 roku¹².

Równoległe z ekspozycją na wodzie Muzeum Marynarki Wojennej utworzyło i rozwija na posiadanej parceli skansen uzbrojenia morskiego¹³. W ekspozycji tej znajduje się wiele unikatowych przykładów uzbrojenia, jakie nosiły polskie okręty przed drugą wojną światową, podczas jej trwania oraz po wojnie. Zbiory uzupełniają części okrętów, kilka samolotów i śmigłowców polskiego lotnictwa morskiego.

⁶ W tym właśnie roku zbudowano w Oslo Muzeum Łodzi Wikingów.

⁷ „Fram” w Oslo, „Turbina” w Newcastle.

⁸ Rozporządzenie ministra kultury i dziedzictwa narodowego z dnia 15 maja 2008 r. w sprawie warunków, sposobu i trybu przenoszenia muzealiów, (Na podstawie art. 29 art. 2 ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz.U. z 1997 r. Nr 5, poz. 24, z późn. zm.) zarządza się co następuje: § 1. Muzealia mogą być przenoszone, jeżeli: warunki i sposób przenoszenia oraz przechowywania w nowym miejscu nie narażają przenoszonej rzeczy na uszkodzenie, zniszczenie lub zaginięcie; § 2. Przed przeniesieniem muzealiów poza teren muzeum dyrektor tego muzeum i podmiot przyjmujący muzealia, zwani dalej „stronami”, w drodze pisemnej umowy określają w szczególności: 1) cel przeniesienia, 2) miejsce przeniesienia, 3) okres, na jaki następuje przeniesienie, 4) wymagane warunki transportu, 5) wymagane warunki przechowywania.

⁹ Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. „o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami” w Art. 6. 1. stanowi: „Ochronie i opiece podlegają bez względu na stan zachowania”; w ust. 2): „zabytki ruchome będące, w szczególności: ... d) wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego”.

¹⁰ European Maritime Heritage jest międzynarodowym (europejskim) stowarzyszeniem miłośników, właścicieli i animatorów ochrony zabytkowych jednostek pływających, będących w rękach prywatnych i utrzymywanych w stanie zdolnym do samodzielnej żeglugi. Organizuje festiwale i spotkania z udziałem tego rodzaju zabytków.

¹¹ ORP „Burza” został pocięty na złom, a część uzbrojenia i maszt ulokowano w muzeach wojskowości.

¹² Z. Wojciechowski, *Historia i dzień dzisiejszy Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni* [w:] *Ochrona morskiego i rzeczno-godzinnego dziedzictwa kulturowego w Polsce*, Szczecin 1997, s. 19.

¹³ Tamże, s. 18.

W 1960 roku, kiedy ORP „Burza” stał się okrętem-muzeum, Towarzystwo Przyjaciół Muzeum Morskiego w Gdańsku¹⁴ święciło pierwszy sukces – było nim utworzenie Oddziału Morskiego w ramach struktury Muzeum Pomorskiego (dziś Muzeum Narodowe w Gdańsku).

W 1962 roku Oddział Morski został usamodzielniony i jako Muzeum Morskie objął pierwszy zabytek – odbudowany i adaptowany do nowych zadań, historyczny dźwig portowy – Żuraw.

Przed nową placówką stało zadanie gromadzenia zbiorów – a z powodu małej kubatury budynku mogły to być tylko niewielkie rozmiarami eksponaty. Zadań jednak przybywało: na przykład ochroną należało objąć zabytki ludowego szkutnictwa. Jako pierwsze przejęto dwa pierwsze barkasy z Tolkmicka. Rozwijające się muzeum zaczęło być również obdarowywane przez załogi polskich statków przywożonymi z różnych krajów świata czołnami. Wraz z pozyskaniem do zbiorów oryginalnych konstrukcji pływających pojawiły się pierwsze poważne problemy konserwatorskie. Zabytki egzotyczne zdołano zabezpieczyć w suchych pomieszczeniach, jednak barkasy – jedne z ostatnich eksploatowanych na Zalewie Wiślanym przez długie lata eksponowano na otwartej przestrzeni w Rozewiu, gdyż gdańskie muzeum nie dysponowało wtedy, jak i jeszcze przez długie lata potem placem magazynowym (a i dzisiaj sytuacja tylko niewielkiej uległa poprawie). Mimo to Muzeum Morskie podjęło próbę uratowania przed złomowaniem dalszych zabytków, w tym wysokoprężnego silnika z napędu głównego jednego z pierwszych pełnomorskich motorowych frachtowców – zbudowanego w 1913 roku w Danii statku „Annam” (eksploatowanego przez PLO pod nazwą „Romuald Traugott” i skierowanego na złom w 1970 r.). Zabytek ten przez wiele lat był zdemontowany i życzliwie przechowywany na terenie portu w Gdańsku, a potem PRCiP. Od 1993 roku już zmontowany na specjalnym betonowym fundamencie eksponowany jest przy głównym budynku CMM na Ołowiance. Teren ten wypełniły dalsze ważne zabytkowe urządzenia, jak maszyna parowa z 1892 roku, silnik pomocniczy z ms. Batory, kapsuła ratunkowa projektu prof. J. Doerffera, nadbudówka nawigacyjna z holownika H-300 i wiele innych.

Otwarty w 1972 roku pierwszy Oddział Muzeum Morskiego – Muzeum Rybołówstwa w Helu, ulokowany w budynku pokościelnym umożliwił na terenie pocmentarnym utworzenie skansenu łodzi ludowych z wybrzeża morskiego i zalewów. Eksponowanie gromadzonych łodzi na wolnym powietrzu było jednak półśrodkiem, gdyż nadal były one narażone na działanie czynników atmosferycznych i w związku z tym wymagały częstych kosztownych napraw. Częściowe rozwiązanie problemu przyniosło umieszczenie niektórych mniejszych łodzi w budynku pokościelnym, a także przewiezienie kilku następnych do magazynów i ekspozycji w Muzeum Wisły w Tczewie. W skansenie pozostawiono tylko nieliczne z rejestrowanych jako zabytki, a w miejsce zabezpieczonych przyjęto kolejne łodzie, już mniej cenne z historycznego punktu widzenia i zrazu ewidencjonowane jako elementy wystroju skansenu. Tym samym nie podlegają one surowym reżimom konserwatorskim.

Pod koniec 1972 roku Muzeum Morskie w Gdańsku uzyskało status placówki centralnej, a podporządkowanie wkrótce potem Ministerstwu Kultury i Sztuki miało zasadniczy wpływ na dalszy rozwój tej instytucji. W 1977 roku ukończono adaptację dla potrzeb muzeum budynku po byłej ciepłowni miejskiej, zwanego Składem Kolonialnym, który przylegając do zabytkowego Żurawia umożliwił nie tylko zwiększenie możliwości ekspozycyjno-magazynowych,

ale i w stosunkowo dużej sali na długo znalazła swoje miejsce rozwijana w międzyczasie kolekcja oryginalnych łodzi ludowych z wielu krajów świata.

W 1980 roku do zbiorów CMM przyjęto pierwszy jacht, „Dal” i nieco później „Opty”, a wraz z nimi pojawiły się znane już problemy związane z dużymi zabytkami – gdzie i jak je eksponować? Z powodu braku odpowiedniej hali i zaplecza magazynowego, wystawiano je na wolnym powietrzu, przed wejściem do muzeum. Po kilku jednak latach, wobec trudności z zapobieganiem ich destrukcji od czynników atmosferycznych, zamknięto je w magazynie klubu żeglarskiego.

U schyłku lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia Centralne Muzeum Morskie zaczęło przygotowywać się do przejęcia zasłużonych dla polskiej historii morskiej statków. W działania te włączało się również Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, które podczas uroczystego spotkania z okazji jubileuszu dwudziestolecia zostało zobligowane przez ówczesnego wojewodę Henryka Śliwowskiego do podjęcia starań o zabezpieczenie w przyszłości „Daru Pomorza”, dla którego widział on miejsce w Gdańsku, przy odbudowywanych dla CMM spichlerzach.

Pierwszym jednak doświadczeniem dla muzeum i towarzystwa w tworzeniu nowych oddziałów „na wodzie” było przejęcie przez Centralne Muzeum Morskie zasłużonego dla dziejów polskiej żeglugi i okrętownictwa statku „Soldek”. Jednostka ta po przeholowaniu ze Szczecina do Gdańska, oficjalnie została przekazana CMM przez dotychczasowego właściciela – Polską Żeglugę Morską w dniu 27 kwietnia 1981 roku¹⁵. Od tego też dnia przystąpiono do działań zabezpieczających i rutynowej, muzealnej procedury inwentaryzacji zabytku. Dzięki powołaniu Komitetu Opieki nad ss. „Soldek”, którego przewodniczącym został profesor Jerzy Doerffer, postanowiono, że nowa placówka muzealna pełnić będzie dwie podstawowe funkcje: muzealną i monumentalną, upamiętniającą powstanie, rozwój i działalność przemysłu stoczniowego w Polsce.

Przejmując ss. „Soldek” Centralne Muzeum Morskie mogło ten statek jedynie cumować na Motławie, przy głównej siedzibie na Ołowiance. Dlatego koncepcję jego adaptacji do celów muzealnych dostosowano do miejsca postoju, a także możliwości finansowych. Przebudowę ze względów bezpieczeństwa zwiedzających objęto III i IV ładownię oraz zasobnię węglową, w których zbudowano pomosty usytuowane powyżej ewentualnego poziomu wody, gdyby ta wdarła się do tych ładowni, a statek osiadł na dnie Motławy. Dzięki temu uzyskano cztery „sale” ekspozycyjne i ciąg komunikacyjny prowadzący do rufowych pomieszczeń. Natomiast zwiedzający mogą po obejrzeniu wystaw w ładowniach, poświęconych m.in. historii budowy i eksploatacji tego statku, przejść przez pomieszczenie kotłowni i wejść do maszynowni, by w ten sposób poznać warunki pracy na statku parowym. Na wyższych kondygnacjach rufowej części kadłuba udostępnione są do zwiedzania kabiny załogi, kuchnia i mesa, a po przejściu do śródkręcia również kabina kapitana i sterówka. Tak przygotowany do nowej funkcji „Soldek” jako Oddział został 17 lipca 1985 roku uroczystie otwarty dla zwiedzających¹⁶.

Towarzystwo Przyjaciół CMM w okresie adaptowania ss. „Soldek” do celów muzealnych aktywnie pomagało w tworzeniu struktur podobnego stowarzyszenia, które w maju 1984 roku przekształcono z Komitetu Opieki nad ss. „Soldek” w Towarzystwo Przyjaciół Statku-Muzeum „Soldek”. Jego przewodniczącym został prof. Jerzy Doerffer.

¹⁴ Muzeum Morskie w Gdańsku, jako Oddział Morski ówczesnego Muzeum Pomorskiego (obecnie Muzeum Narodowe w Gdańsku) zostało powołane z dniem 1 października 1960 roku. Inicjatorem utworzenia takiego muzeum w Gdańsku było założone w 1958 r. Towarzystwo Przyjaciół Muzeum Morskiego w Gdańsku.

¹⁵ I. Sienicki, *Dzieje Statku-Muzeum „Soldek”*, Gdańsk, 1988, s. 31.

¹⁶ Tamże, s. 43.

Z perspektywy minionych lat można stwierdzić, że statek-muzeum „Sołdek” wrosł w pejzaż nad Motławą i cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem wśród licznie odwiedzających miasto turystów. W jego wnętrzu natomiast organizowane są nie tylko wystawy czasowe, ale i odbywają się tam również spektakle teatralne, a adaptacje *Znaczy Kapitana* czy fragmentów prozy Conrada uznano za jedne z najlepszych¹⁷.

Troska o uchronienie statku szkolnego „Dar Pomorza”, jako wyjątkowego dla polskiej historii morskiej obiektu historycznego wyrażana była przez członków Towarzystwa i pracowników CMM przy każdej okazji. Wobec sprzyjającego dla tej sprawy klimatu, już w początkach 1979 roku wiceprzewodniczący Towarzystwa Zbigniew Grzywaczewski spotkał się z rektorem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, prof. Danielem Dudą, aby zapoznać się z planami uczelni wobec przewidywanego wycofania z eksploatacji tego zabytkowego statku. Zarówno rektor, jak pozostałe grono z kierownictwa WSM reprezentowało podobny pogląd. Trzeba tu dodać, że działania wspierające prowadziły i inne środowiska.

Zgodnie z oczekiwaniami, symbol polskiej żeglugi, „Dar Pomorza”, jako drugi statek historyczny przejęło muzeum w dniu 1 grudnia 1982 r. Także i w zorganizowaniu funkcjonowania w Gdyni tego oddziału CMM kluczową rolę odegrali przedstawiciele środowisk morskich z rektorem WSM w Gdyni, dyrektorami stoczni, przedsiębiorstw armatorskich i członkami TP CMM na czele. Chcąc zachęcić środowiska gdyńskie do stworzenia społecznej organizacji wspomagającej muzeum w dziele utrzymania statku-muzeum „Dar Pomorza” towarzystwo zorganizowało w Gdyni, we wrześniu 1982 roku wyjazdowe posiedzenie Zarządu. Rok później, jeszcze przed zakończeniem prac adaptacyjnych na statku, utworzone zostało Towarzystwo Przyjaciół Statku „Dar Pomorza”.

Statek-muzeum „Dar Pomorza”, jako oddział CMM oficjalnie udostępniono dla publiczności 27 maja 1983 roku. Od tego też czasu stałym miejscem ekspozycji tej zabytkowej jednostki pływającej jest reprezentacyjne nabrzeże Pomorskie w porcie gdyńskim. Trasa zwiedzania prowadzi przez ważniejsze pomieszczenia tego statku. Oprócz międzypokładu – głównego pomieszczenia dla szkolonych, udostępnione są jeszcze: przedział maszynowni, magazyny żagli, niektóre kabiny oficerskie (w tym ta, którą zajmował w okresie kiedy wykładał nawigację wybitny marynista – Karol Olgierd Borchardt) oraz salony: oficerski i kapitański. Ponadto na stałej wystawie na międzypokładzie prezentowane są dzieje „Daru Pomorza”, gdy służył pod polską banderą jako statek szkolny, a także okresowo zmieniane wystawy czasowe. Każdego roku prezentowane są tam w ramach wystawy pokonkursowej modele statków i okrętów wykonywane przez młodzież z całej Polski. Drugą, jako biennale była przez kilka lat organizowana wystawa konkursowa marynistycznej miniatury tkackiej. W przygotowaniu tej imprezy, w której każdorazowo uczestniczyło 40–60 wystawców z różnych krajów świata współpracowało Muzeum Miasta Gdyni.

Od 1992 roku wystawiono na międzypokładzie i na tle statku kilkanaście sztuk teatralnych, granych nawet po kilkadziesiąt razy. Przedsięwzięciem teatralnym, które odniosło największy chyba sukces, była adaptacja w 1992 roku *Księgi Kolumba* ze świetną kreacją Daniela Olbrychskiego w roli głównej. W tym spektaklu „Dar Pomorza” był tłem i zapleczem dla aktorów oraz realizatorów.

Inną, ważną sferą aktywności CMM prowadzoną na „Darze Pomorza” jest promowanie książek o tematyce morskiej, które zwane jest „wodowaniem książki”¹⁸. Ta zainicjowana w 1992 roku akcja spotkała się z dużym zainteresowaniem wydawców i czytelników

książek. Pomysł znalazł szybko naśladowców i nowe książki „wodowane” są nie tylko na okręcie-muzeum „Błyskawica” oraz na statku szkolnym WSM „Dar Młodzieży”, ale i w instytucjach lądowych, a „wodowane” są nie tylko książki o tematyce morskiej.

Postój historycznego statku na wodzie, w basenie portowym o dużym ruchu rozmaitych jednostek pływających niesie ze sobą sporo zagrożeń, zarówno z uwagi na postępującą mimo zabezpieczeń korozję, jak i możliwość kolizji, jakie mogłyby spowodować przepływające lub cumujące w pobliżu statki. Dlatego Towarzystwo Przyjaciół „Daru Pomorza” funkcjonujące niemal od swego początku pod przewodnictwem prof. dr hab. Bolesława Mazurkiewicza opracowało koncepcję, a następnie uzyskało projekt zabezpieczenia statku w suchym doku i w latach 1992–2000 zabiegało o jego budowę, niestety bez powodzenia¹⁹.

Pracownicy CMM dość często są pytani przez różne osoby, jak długo muzeum będzie opiekować się zabytkowymi statkami „Dar Pomorza” i „Sołdek”? Odpowiedź jest z punktu widzenia zadań muzeum prosta: tak długo, jak to tylko będzie możliwe, tak długo jak będą środki na utrzymanie tych historycznych obiektów, a także występować będą warunki do ich eksponowania. Być może za kilka, lub kilkanaście lat pojawią się nowe ekonomiczne rozwiązania konserwatorskie i ekspozycyjne. Takie tendencje obserwujemy już dzisiaj, zwłaszcza w Anglii, gdzie pomimo długoletniego prezentowania klipra „Cutty Sark” w suchym doku radykalnie zmieniono ostatnio koncepcję zabezpieczenia tego statku. (Okazało się, że długotrwały postój statku historycznego w suchym doku też nie jest najlepszym rozwiązaniem). Nowe rozwiązanie zastosowano też w Bristolu, gdzie słynny „Great Britain” ustawiono w suchym doku, w którym zresztą został zbudowany, a wolną przestrzeń pomiędzy burtami i krawędziami doku przykryto taflami szklanymi imitującymi powierzchnię wody. W taki jednak sposób stworzono zamknięte pomieszczenie, które zabezpiecza podwodną część kadłuba przed korozją – być może taka koncepcja byłaby dziś również właściwa dla obu zabytkowych statków? Jednak Anglicy dysponowali dokami – w Bristol nawet zabytkowym, a w Londynie wykonanym specjalnie dla „Cutty Sark”. Kto jednak w Polsce i kiedy będzie w stanie sfinansować takie przedsięwzięcia, skoro są trudności z pozyskaniem środków na okresowe przeglądy kadłubów na dokach pływających? Niemniej jednak w przyszłości ustawienie „Sołdka” na dawnym obszarze Stoczni Gdańskiej (a zabiega o to od dawna CMM) stwarza taką perspektywę. Tam też mogłoby powstać, już na lądzie, muzeum techniki okrętowej, dla którego już zgromadzono sporo eksponatów.

POTRZEBY I PERSPEKTYWY ROZWOJU CMM

Odczuwalny już dziś brak terenów dla przyszłej rozbudowy CMM narzuca potrzebę poszukiwania nowych rozwiązań. Dlatego z uwagą obserwowane są plany zagospodarowania części terenów po Stoczni Gdańskiej, zwłaszcza tych, na których planowane jest kreowanie nowego centrum kultury i rozrywki. Wśród wielu przedsięwzięć na obszarze tak zwanego młodego miasta nie powinno zabraknąć miejsca i dla CMM, które widziałoby tam nie tylko miejsce ekspozycji statku-muzeum „Sołdek”, ale i choćby skromny w rozmiarach oddział na lądzie prezentujący technikę okrętową. Tam też należałoby wystawić kuter rybacki, od produkcji których zaczynała po wojnie swą działalność Stocznia Gdańska. Czy jednak zaistnieją warunki do realizacji takiego postulatu, tego przewidzieć nie sposób, choć sprawa ta jest od 2002 roku stałym wnioskiem CMM kierowanym do władz Miasta Gdańska.

¹⁷ Szczególnym animatorem spektakli teatralnych na statku-muzeum „Sołdek” był Michał Juszcakiewicz.

¹⁸ Autor tego artykułu był pomysłodawcą zorganizowania w takiej formie promocji książek morskich.

¹⁹ B. Mazurkiewicz, Biuletyn Przyjaciół „Daru Pomorza”, nr 1 (1988), 2 (1989), 3 (1990), 4 (1990), 5 (1991); *Preservation of the „Dar Pomorza” through Dry Docking*.

Drugim projektem, który bezwzględnie powinien być zrealizowany w województwie pomorskim to wzniesienie budynku dla Muzeum Żeglarstwa Polskiego. CMM od wielu lat poszukuje rozwiązania tego problemu, nieprzerwanie gromadząc eksponaty – od dużych obiektów poczynając, na dokumentach z wypraw żeglarskich kończąc. Aktualnie pewne perspektywy rysują się w Gdyni (zainteresowane takim projektem jest miasto), w Jastarni (burmistrz wyraża wolę współdziałania przy realizacji takiego projektu) wreszcie inwestor prywatny na Kaszubach zaprasza CMM do współpracy na tym polu. Być może więc za kilka lat Muzeum Żeglarstwa stanie się faktem. Na przeszkodzie stoi zasadnicza kwestia dostępu do niezbędnych środków finansowych na inwestycję. Dlatego muzeum poszukuje takiego rozwiązania, w którym partner przedsięwzięcia udostępniłby w tak zwane użyczenie stosowny, atrakcyjnie zlokalizowany budynek. Takie szanse wylaniają się już z „półmroku”, ale jak dotąd brak jeszcze wiążących konkretów... Póki co, autentyczne, historyczne jachty wciąż są w Oddziale CMM w Tczewie. Zbudowano tam specjalną halę, w której przechowuje się (a także udostępnia do zwiedzania „na życzenie”) bezcenne dla historii polskiego żeglarstwa jachty „Dal”, „Opty” i „Kumka”.

Trzecim zadaniem, jakie realizuje w ramach planów rozwojowych Centralne Muzeum Morskie jest rozbudowa Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich. Od 2002 r. CMM w barakach po dawnych warsztatach szkutniczych, tuż przy basenie portowym prowadzi działalność wystawienniczą. Ekspozycję wzbogacano ostatnio o warsztat szkutniczy, w którym buduje się łodzie rybackie o tradycyjnych wzorach, co stanowi dodatkową atrakcję dla zwiedzających. Co ważniejsze jednak, dzięki międzynarodowemu programowi LAGOMAR²⁰, w którym uczestniczyła również Gmina Sztutowo, CMM uzyskało dokumentację architektoniczną planowanego do wzniesienia budynku dla tego muzeum. Niestety, w 2008 roku nie udało się pozyskać 2 mln złotych na tak zwany wkład własny, aby skutecznie aplikować do funduszy na całą inwestycję. Cóż, nie zawsze znajduje się zrozumienie dla niewątpliwie waż-

nych projektów. Niemniej CMM nie zamierza rezygnować i dalej będzie zabiegać o fundusze na tę inwestycję. Ma to tym większe znaczenie, że właśnie w Kątach Rybackich, jak dotychczas, muzeum ma wystarczającą powierzchnię terenu, zaplecze i urządzenie wyciągowe, dzięki któremu może podjąć remonty i budowę małych konstrukcji pływających.

Inną, aktualnie odłożoną w czasie, planowaną inwestycją CMM jest utworzenie we Władysławowie Muzeum Archeologii i Rybołówstwa Morskiego. W tym celu już zabezpieczono dwa wycofane z eksploatacji kutry rybackie oraz opracowano koncepcję budynku dla przyszłego oddziału.

Aktualnie jednak najważniejszym przedsięwzięciem inwestycyjnym, realizowanym przez Dyрекcję CMM jest budowa Ośrodka Kultury Morskiej – nowoczesnej placówki wystawienniczo-edukacyjnej, która wzniesiona będzie na terenie po zdemontowanym budynku Składu Kolonialnego²¹. Finansowanie tego przedsięwzięcia uzyskało CMM z funduszy Norweskiego Mechanizmu Finansowego²², uzupełnionych środkami Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Miasta Gdańska i własnymi. W budynku tym znajdzie miejsce przede wszystkim nowoczesna, interakcyjna wystawa edukacyjna z zakresu podstawowej wiedzy techniczno-morskiej, a także wystawa konstrukcji pływających z wielu krajów świata. Działalność tego Oddziału CMM nastawiona będzie na popularyzację wiedzy morskiej i rozwijanie rozmaitych zainteresowań sprawamiorskimi u dzieci i młodzieży.

Nie są to wszystkie plany rozwojowe, jakie do 2015 roku pragnęłoby zrealizować CMM. W najbliższych latach przewiduje się ponadto przebudowę pracowni konserwatorskiej w Tczewie – ma tam również powstać sala – magazyn studyjny. Jeszcze innym zamierzeniem jest budowa obiektu dla ekspozycji z zakresu archeologii podwodnej i rybołówstwa bałtyckiego. Gdzie taki obiekt powstanie? Są perspektywy na to we Władysławowie lub w Jastarni, a może jeszcze gdzie indziej, tego na razie nie rozstrzygnięto, wszystko zależy od możliwości finansowych, niemniej takie przedsięwzięcie też jest planowane.

²⁰ LAGOMAR – Był to międzynarodowy program badawczy, finansowany przez UE, realizowany przez instytucje niemieckie, polskie i litewskie, mający na celu rozpoznanie stanu zachowania nadwodnego dziedzictwa kulturowego trzech Zalewów – Wiślanego, Szczecińskiego i Kurońskiego. W programie tym częściowo uczestniczyli też specjaliści z Rosji.

²¹ Oddział CMM zwany Składem Kolonialnym, a niekiedy Budynkiem „B” mieścił się w adaptowanym do potrzeb muzealnych w latach siedemdziesiątych budynku po ciepłowni miejskiej, wzniesionym tuż przy Żurawiu na początku lat sześćdziesiątych. Obiekt ten powstał na parceli po zniszczonym w czasie działań wojennych w 1945 r. budynku składu kolonialnego.

²² W pełnym brzmieniu są to środki europejskie ułożone w Mechanizmie Finansowym EOG oraz Norweskim Mechanizmie Finansowym – w priorytecie 2.3. *Ochrona kulturowego dziedzictwa europejskiego, w tym transport publiczny i odnowa miast.*

DANUTA LITWIN-KRUSZCZYŃSKA

Z DZIEJÓW WYDAWNICTWA MORSKIEGO (1951–1993)

Wydawnictwo Morskie oficjalnie istniało od 1951 do 1993 roku. Początków jego problemów po wielu latach świetności można dopatrywać się już w konsekwencjach wprowadzenia z dniem 13.12.1981 roku stanu wojennego. Tak zespół, jak i dyrekcja Wydawnictwa Morskiego bardzo mocno zaangażowali się w ruch Solidarności, dążąc do wydania kilku książek z nim związanych. Wśród nich były między innymi: obszerna publikacja zawierająca drobne utwory poetyckie oraz relacje z przebiegu strajków, bardzo oczekiwana książka o Lechu Wałęsie oraz album ze zdjęciami dokumentującymi przebieg strajków i rozmowy związane z ich zakończeniem. Temat ten cieszył się wówczas wielkim zainteresowaniem, a książki z pewnością bardzo szybko byłyby sprzedane i przyniosłyby wydawnictwu poważny zysk. Wszystkie te pozycje były jesienią 1981

roku w początkowej fazie rozpowszechniania, lecz gdy zaistniał stan wojenny większość z nich została skonfiskowana i zniszczona, co spowodowało wielkie straty finansowe. W okresie wprowadzenia stanu wojennego wobec pracowników Wydawnictwa Morskiego zastosowano bardzo surowe represje. Odwołano ze stanowisk dwóch dyrektorów: Edwarda Mazurkiewicza i Stanisława Ludwiga, a kilku redaktorów zwolniono. Nowym dyrektorem został mgr Jerzy Szulczewski, dotychczasowy pracownik działu handlowego. W miejsce zwolnionych z pracy zatrudniono kilka osób związanych z PZPR, a niektórzy z nich otrzymali kierownicze stanowiska.

Wydawnictwo Morskie miało wówczas trzy redakcje: Literatury Pięknej, Literatury Popularno-Naukowej i Literatury Fachowej. Założeniem ekonomicznym było, iż przede wszystkim Redakcja

Literatury Pięknej zarabia na funkcjonowanie działalności całego Wydawnictwa, a zwłaszcza na promowanie debiutów literackich i deficytowych tomików poezji. Książki z zakresu literatury popularnonaukowej były sprzedawane praktycznie w całym produkowanym nakładzie, nawet w granicach 40–60 tysięcy egzemplarzy, co świadczy o tym, że cieszyły się zazwyczaj dużym zainteresowaniem. Literatura fachowa była niskonakładowa i często w całości finansowana dotacjami lub dofinansowywana, dzięki czemu wydawnictwo nie tylko nie ponosiło dużych kosztów tych i tak stosunkowo niewielkich edycji, a nawet niejednokrotnie zarabiała dzięki regulaminowym procentom od dotacji. Taki stan rzeczy i założenie polityki wydawniczej mógłby mieć miejsce, gdyby w wydawnictwie wprowadzona była rozsądna strategia po zniesieniu stanu wojennego. Niestety, tak nie było. Zaczęto wówczas publikować głównie przedruki z literatury rosyjskiej, tytuły deficytowe oraz intensywnie wspierać twórczość dużej liczby często nieznanymi pisarzy i poetów Wybrzeża. Oczywiście było, iż pozycje te nie rokowały sukcesu rynkowego.

Z końcem 1988 roku postanowiono o przejściu na emeryturę dotychczasowego dyrektora i ogłoszeniu konkursu na to stanowisko. Było to wydarzenie bezprecedensowe, gdyż nigdy dotąd w wydawnictwie nie było takiej formy wyłaniania kandydata na to stanowisko, ani Rada Pracownicza nie otrzymywała prawo przeprowadzenia takiego konkursu. Za czasów PRL-u w zwyczaju było odgórne mianowanie dyrektora. Konkurs na to stanowisko ogłoszono na początku roku 1989, a rozstrzygnięto w marcu 1989 roku. Początkowo zgłosiło się pięciu kandydatów, ostatecznie w konkursie brały udział cztery osoby, a dwie z nich zostały wskazane jako kandydaci na dyrektora. Dalej jednak nie było jednomyślności – Rada Pracownicza optowała za jednym z nich, nie rekomendowanym przez PZPR, Natomiast ówczesne Ministerstwo Kultury i Sztuki, któremu podlegało Wydawnictwo Morskie, widziało na tym stanowisku drugiego z kandydatów. Wobec tych kontrowersji o podłożu politycznym, przez trzy miesiące wstrzymywano się od oficjalnej nominacji, próbując jednocześnie wymóc na Radzie Pracowniczej ustępstwo. Dopiero po wygranych przez Solidarność wyborach, w dniu 4 czerwca 1989 roku, dnia 15 czerwca 1989 roku mgr inż. Jerzy Litwin¹ otrzymał formalną nominację.

Jedną z pierwszych czynności w Wydawnictwie Morskim, jaką wykonał nowy dyrektor, było szczegółowe przeprowadzenie ewidencji opublikowanych i niesprzedanych książek we wszystkich trzech redakcjach. Raporty te, zwłaszcza w Redakcji Literatury Pięknej, pokazują jak olbrzymie były wówczas nakłady książkowe² i jak przerażające wnioski ze swojej działalności wyciągnęła osoba prowadząca tę redakcję: „Z powyższego zestawienia wynika przewaga pozycji wydawniczych nie przynoszących zysku, a odwrotnie – wysoki deficyt (35 pozycji). Większość książek deficytowych nie ma gwarancji dofinansowania, co oznacza, że cały koszt wydania obciąża naszą oficynę. Przeważająca liczba wymienionych wyżej

tytułów deficytowych, to pozycje znaczące, bardzo wysoko ocenione przez krytykę literacką (recenzenci). Nie powinniśmy więc rezygnować z wydania tych książek”³. Zestawienie to wyraźnie przedstawia, jak poważne problemy miało wówczas Wydawnictwo Morskie. Wiele z tytułów, które przez dłuższy czas były w planach wydawniczych, a których z braku funduszy nie opublikowano, utraciło swoją aktualność i przez to potencjalnych czytelników. W takich przypadkach wydawca musiał rozwiązać umowę z autorem, co wiązało się ze stratami finansowymi: niejednokrotnie książki były już przygotowane do druku, wydawnictwo poświęciło pieniądze i czas pracowników na te przygotowania i gdy nagle okazywało się, iż książki nie ukażą się, to wydawca był zobowiązany do zapłacenia autorowi odszkodowania: honorarium za co najmniej pierwszy nakład książki⁴.

Prawdą jest jednak, że urynkwienie cen w 1990 roku spowodowało blisko dziesięciokrotny wzrost kosztów poligraficznych. W tym wypadku zyski ze sprzedaży ponad dwudziestu tytułów wydanych do 1989 roku umożliwiały rok później wydanie tylko dwóch pozycji w podobnych nakładach.

Trudnej sytuacji finansowej w wydawnictwie nie uratował nawet bardzo korzystny kredyt na kwotę 1 miliarda złotych zaciągnięty w czerwcu 1990 roku w Banku Łódzkim. Poręczeniem za niego były zasoby niesprzedanych książek, zalegające w magazynach Składnicy Księgarskiej, których wartość w 1990 roku szacowano na prawie dwa miliardy złotych. Kredyt ten planowano spłacić funduszami na opracowany program sanacji z Ministerstwa Kultury i Sztuki, a wobec fiaska, gdyż tej dotacji ostatecznie nie uzyskano, środkami finansowymi oczekiwanymi ze Składnicy Księgarskiej. Udało się bowiem wydawnictwu uzgodnić z tą hurtownią wstępne porozumienie, że zorganizuje ona własną księgarnię na parterze budynku wydawnictwa, w zamian za co jednocześnie wykupi zalegające we własnych magazynach książki Wydawnictwa Morskiego za sumę miliarda złotych⁵.

Dodatkowym problem dla wielu wydawców z chwilą powstania wolnego rynku zaczęła stanowić również dystrybucja. Do roku 1990 największym odbiorcą książek z Wydawnictwa Morskiego była Składnica Księgarska. Była ona monopolistą, przekazującą do księgarni blisko 90% publikowanych pozycji⁶. Niestety, wolny rynek przyniósł stopniowy kres istnienia dotychczasowej Składnicy Księgarskiej. Firma ta nie była w stanie oprzeć się konkurencji prężnie działających prywatnych dystrybutorów i hurtowników⁷. W magazynach Składnicy Księgarskiej zalegały w ówczesnych czasach olbrzymie ilości książek różnych wydawców, z którymi pracownicy składnicy nie byli sobie w stanie poradzić. Wobec problemów, a później braku kluczowego dystrybutora, dyrekcja Wydawnictwa Morskiego stopniowo zaczynała podejmować współpracę z prywatnymi odbiorcami. W roku 1990 prywatne hurtownie przejmowały 20% nakładu, a rok później było to już 85% produkcji⁸. Brakowało jednak dobrze wyszkolonych pracowników

¹ Mgr inż. Jerzy Litwin był dyrektorem Wydawnictwa Morskiego od 16 VI 1989 do IX 1990 r. Po jego odejściu funkcję dyrektorską Rada Pracownicza powierzyła mgr Joannie Konopackiej.

² Np. M. Pruszkowska, *Przyśle panu list i klucz. Życie nie jest romansem, ale...* w liczbie 60 tys. egzemplarzy lub S. Sierecki, *Pałace Minotaura* w liczbie 100 tys. egzemplarzy. Źródło: „Twórczość pisarzy Wybrzeża Gdańskiego w planach wydawniczych Wydawnictwa Morskiego” napisane przez kierownika Redakcji Literatury Pięknej mgr Izabelę Jankowską, datowane na 31.08.1989 r. W zbiorach prywatnych Danuty Litwin-Kruszczyńskiej.

³ Ibidem.

⁴ „Morze”; maj 1990, artykuł: *Lapiemy wiatr w żagle*, str. 7.

⁵ Do zrealizowania tego ustnego porozumienia na skutek odejścia dyrektora z Wydawnictwa Morskiego jednak nie doszło.

⁶ Faktem było jednak, iż dystrybutorzy Składnicy Księgarskiej w ówczesnych czasach również nie nauczyli i nie przyzwyczajeni byli do ostrej konkurencji u odbiorców. Księgarnie wielokrotnie bardzo długo musiały czekać na przesłanie paczek z zamówionymi książkami, co niejednokrotnie odbijało się na sprzedaży.

⁷ Dnia 29 grudnia 1992 roku Sąd Gospodarczy w Warszawie ogłosił upadek Składnicy Księgarskiej. Firmie udało się jednak powstać z upadłości i istnieje ona nadal. Na podstawie wywiadu z wieloletnim prezesem Składnicy Księgarskiej Tadeuszem Żochowskim; <http://www.ksiazka.net.pl/modules.php?name=News&file=article&sid=10200> z dnia 15.12.2008.

⁸ Laskowska Jolanta, *Ruch Wydawniczy w Gdańsku po II Wojnie Światowej*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002. Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że z roku na rok znacznie malała ilość publikowanych książek w W.M.

działu handlowego, co znacząco wpływało na brak szerszej współpracy z nowopowstającymi prywatnymi księgarniami. Poważnym problemem dla Wydawnictwa było również to, iż nie posiadało ono swojego magazynu na wydrukowane książki.

Trudna sytuacja finansowa wydawnictwa, zalecona przez ówczesne Ministerstwo Kultury i Sztuki jego prywatyzacja oraz brak jednomyślności w zespole pracowników doprowadziły we wrześniu 1990 roku do odejścia z wydawnictwa naczelnego dyrektora, a następny konkurs na to stanowisko już się nie powiódł.

W związku z istniejącą sytuacją w firmie i na całym rynku wydawniczym pracownicy Wydawnictwa Morskiego postanowili ratować swoje przedsiębiorstwo, zawiązując 18.07.1991 spółkę o nazwie: Wydawnictwo Morskie. Spółka z o.o. Jego siedzibą było dotychczasowe miejsce funkcjonowania wydawnictwa, to znaczy budynek w Gdańsku przy ulicy Szerokiej 38/40. Spółka miała 19 wspólników, w tym 17 pracowników spośród 22 osób zatrudnionych. Dnia 14.08.1991 roku Sąd Rejonowy wpisał Wydawnictwo Morskie do Rejestru Spółek. Te działania nie poprawiły jednak sytuacji finansowej oficyny. W listopadzie tamtego roku sopocka firma Hestia Consultants przeprowadziła wycenę Wydawnictwa Morskiego, które wówczas nie miało już jednak „dodatniej wartości dochodowej”⁹. Co więcej, zdaniem opiniodawców zadłużenie było już tak wysokie, iż sprzedający wydawnictwo nie powinien oczekiwać właściwie żadnej korzyści majątkowej dla siebie w zamian za pozbycie się niespłaconych zadłużeń.

We wrześniu 1992 roku przeprowadzono złożoną kampanię telewizyjną i prasową, której celem była sprzedaż Wydawnictwa Morskiego. W odpowiedzi na nią uzyskano dwie oferty. Pierwsza z nich pochodziła od PZU Inspektorat na Życie w Gdańsku. Firma ta była zainteresowana wyłącznie zakupem budynku siedziby wydawnictwa wraz z wieczystym prawem używania terenu. Za tą sprzedaż zaoferowano bardzo wysoką wówczas kwotę 9 mld zł.

Druga oferta kupna pochodziła od Zrzeszenia Kaszubsko-Pomorskiego, które chciało nabyć znak graficzny przedsiębiorstwa, niektóre z podpisanych umów wydawniczych, księgozbiór spółki oraz tzw. przedmioty nietrwałe. Zakup ten wyceniono na 170 mln zł.

Wobec braku innych kupujących przyjęto złożone oferty. Dnia 7.12.1992 roku oficjalnie ogłoszono upadłość Wydawnictwa Morskiego. Z powodu rozpoczętej produkcji książek przedłużono jednak jego istnienie o trzy miesiące. Z dniem 1.01.1993 roku Syndyk Masy

Upadłościowej wypowiedział umowy o pracę wszystkim pracownikom Wydawnictwa Morskiego, jednak za zgodą Sędziego Komisarza prowadzono jeszcze sporadyczną działalność aż do 7 marca 1993 roku. Pomimo tego, w okresie 1991–1993 Wydawnictwo Morskie opublikowało jeszcze kilka tytułów książek o profilu morskim. Natomiast Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie nie zrealizowało odkupionych umów wydawniczych z powodu braku funduszy.

Przez blisko czterdzieści dwa lata funkcjonowania Wydawnictwa Morskiego opublikowano w nim olbrzymią ilość książek o tematyce morskiej przypisanych do różnych serii wydawniczych. Część z nich wydawana była aż do 1992 roku. Literatura fachowa wydawana była w seriach zwanych „Bibliotekami”¹⁰. Najdłużej istniejące i najbardziej liczne serie dotyczące tematyki morskiej to:

1. Biblioteka Nawigatora, później Biblioteka Nautyki. W latach 1966–1991 wydano w niej 67 tytułów.
2. Biblioteka Okrętowca licząca 62 pozycje.
3. Biblioteka Elektrotechniki i Elektroniki Okrętowej. Ostatni, 14. tytuł tej serii opublikowano w 1991 roku.
4. Biblioteka Transportu Morskiego. Wydawana była od 1969 do 1986 roku, zawiera 28 tytułów.
5. Biblioteka Oceanologii i Hydrotechniki. Drukowana była w latach 1970–1980, liczy 10 tytułów.
6. Technika i Gospodarka Morska. Lata 1964–1972: 23 tomy.
7. Miniatury Morskie. Najdłuższa seria w Wydawnictwie Morskim. Była publikowana w latach 1958–1971, liczy 172 pozycje.
8. Biblioteka Morza: 55 książek.
9. Sławni Żeglarze: Drukowana w latach 1967–1988, liczy 55 pozycji.
10. Historia Morska: wydawana w latach 1975–1992 obejmowała 31 pozycji.
11. Wojny Morskie. W latach 1972–1985 wydano w niej 14 tytułów.
12. Opowieści marynarzy. Drukowana w latach 1974–1988, liczy 36 tomów.
13. Miniatury Literackie: lata 1977–1987, 27 tomów.
14. Z konikiem morskim. Drukowana w latach 1971–1987, licząca 26 tytułów.

Dokumentację osobową Wydawnictwa Morskiego przechowywał Sztorm International Sp. z o.o. Składnica Akt, mieszcząca się w Gdańsku Wrzeszczu przy ulicy Grunwaldzkiej 76/78.

⁹ Ibidem.

¹⁰ E. Mazurkiewicz, *Spod znaku żaglowca czyli o literaturze morskiej wydawanej przez Wydawnictwo Morskie*, „Nautologia”, 1976, rok XII, nr 4 (48), str. 54.

JERZY BRODOWSKI
ELIGIUSZ JÓZEF SITEK

HISTORIA LICEUM MORSKIEGO W GDYNI (1973–1985)

Kreśląc rys historyczny Szkolnictwa Morskiego w Polsce, trzeba nadmienić, że 11 listopada 1918 r., po długoletniej niewoli Polska odzyskała niepodległość państwową, a 10 Lutego 1920 r. uzyskała suwerenny dostęp do morza. Mimo panujących wówczas bardzo trudnych warunków powstała po raz pierwszy w dziejach państwa polskiego w 1920 r. Szkoła Morska z siedzibą w Tczewie. Dzięki wielkiemu zaangażowaniu się morskich entuzjastów i optymistów – zwłaszcza marynarzy pochodzących z trzech państw zaborczych – powstała szkoła, która mimo braku odpowiedniej bazy lądowej i morskiej szybko się rozwijała. W Holandii w 1920 r. zakupiono trzymasztowy żaglowiec o nośności 1600 ton i powierzchni żagli 1500 m². Po adaptacji ten statek szkolny otrzymał nazwę „Lwów”.

Gdynia będąca w 1920 r. wioską rybacką zmieniła się w latach trzydziestych w nowoczesne miasto portowe. Powstała tam również nowoczesna baza lądowa i morska dla Szkoły Morskiej. W 1930 roku z Tczewa do Gdyni przeniesiono Szkołę Morską, która otrzymała nazwę Państwowa Szkoła Morska. Również w 1930 roku z funduszy społeczeństwa pomorskiego została zakupiona poniemiecka trzymasztowa fregata o nośności 1561 ton i powierzchni żagli 2100 m². Ten statek został w Danii przebudowany i nadano mu nazwę „Dar Pomorza”. Statek ten w okresie eksploatacji rozślawiał polską banderę i przynosił chlubę państwu polskiemu. Z czasem zastąpiony został przez statek żaglowy „Dar Młodzieży”. Te dzieje szkolnictwa morskiego i morskich jednostek szkolnych znalazły odbicie w piś-



Z okazji podniesienia bandery na statku-szkole „Edward Dembowski” wydany został medal wg projektu Józefa Kaweckiego



Proporzcyk Liceum Morskiego w Gdyni, wg projektu Józefa Kaweckiego

miennictwie. Jednak jak pisze profesor Akademii Morskiej w Gdyni, Jan Kazimierz Sawicki: „Polskie piśmiennictwo morskie w swych rejestrach bibliograficznych odnotowuje nieliczne, wprost unikatowe publikacje odnoszące się do szkół, które zajmowały się kształceniem młodzieży na wykwalifikowanych marynarzy. Na ogół bowiem literatura dotycząca szkolnictwa morskiego obejmuje działalność cywilnych lub wojskowych szkół oficerskich. Pierwsze samodzielne opracowania autorskie o zakładaniu szkół kształcących młodzież do pracy w zawodzie szeregowego marynarza sięgają czasów drugiej wojny światowej. Mam tu na uwadze kilkuletnie starania, w efekcie których w 1944. r. powstało Gimnazjum i Liceum Morskie w Landywood, później przeniesione do Lilford (Wielka Brytania). Promowano w nim liczne grono młodzieży do marynarskiego zawodu, a część nawet z uprawnieniami do zajmowania najniższego stanowiska oficerskiego we flocie brytyjskiej”¹.

Młodzież polska była rekrutowana do tej szkoły z uchodźstwa wojennego, byli to zwłaszcza kandydaci którym udało się ewakuować z ZSRR razem z armią generała Władysława Andersa, a następnie różnymi drogami dotarli do Anglii. Dyrektorem i profesorem Liceum Morskiego w Landywood był kpt. ż.w. Karol Olgierd Borchard. Zamierzeniem polskich kapitanów i starszych mechaników okrętowych, absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie i Gdyni, którzy w czasie wojny wraz z flotą transportową pełnili służbę w składzie flot alianckich, było przeniesienie tego liceum tuż po zakończeniu drugiej wojny światowej do Gdyni. Los jednakże był inny. Szkoły kształcącej polskich marynarzy nie przeniesiono i w 1949 r. skończyła swój żywot na obczyźnie.

W Polsce próbowano różnych rozwiązań, by organizować szkoły do kształcenia marynarzy i rybaków marskich. Mimo wysiłków powstawały tylko szkoły kształcące oficerów marynarki handlowej



Sztandar Liceum Morskiego w Gdyni

i rybołówstwa morskiego. Marynarze floty transportowej pochodzili z rezerwistów marynarki wojennej. Były też osoby po ukończeniu różnych kursów zawodowych i kwalifikacyjnych organizowanych przez Państwową Szkołę Morską, później Wyższą Szkołę Morską. Ludzie ci stopniowo zdobywali wysokie dyplomy, z kapitańskim włącznie.

Pierwsze jednakże inicjatywy pełnego profilu szkół do kształcenia marynarzy pojawiły się z początkiem lat siedemdziesiątych. Powstały wówczas uczelnie morskie w Gdyni i w Szczecinie. Były to Licea morskie, które na podbudowie ukończonej szkoły podstawowej przygotowywały kandydatów na marynarzy dla floty. Jednakże dawały możliwość, po zdaniu egzaminu dojrzałości, podnoszenia kwalifikacji w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni i Szczecinie².

¹ Z przedmowy Jana Kazimierza Sawickiego do książki: H. Spigarski, E. Gill, J. Brodowski, *Liceum Morskie w Gdyni. Pływająca szkoła na m/s „Edward Dembowski”*, Gdynia–Gdańsk 2005. (Publikacja ta stanowi główne źródło, na którym oparto artykuł).

² Liceum Morskie w Gdyni, a także w Szczecinie powołano Zarządzeniem nr 67 ministra żeglugi z dnia 30 sierpnia 1973 r. „Powołuje się Liceum Morskie (zwane w dalszym ciągu liceum) z siedzibą w Gdyni (także w Szczecinie). Bezpośredni nadzór nad liceum sprawuje w imieniu ministra żeglugi naczelny dyrektor Polskich Linii Oceanicznych. Liceum kształci w zawodzie: marynarz. Nauka w liceum trwa 4 lata i oparta jest na podbudowie programowej 5 klas szkoły podstawowej [...] Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania”.

Skrzydlate statki – stary i nowy „Dar” – służyły długo uczniom Szkoły Morskiej w Gdyni zaprawiając ich do twardego marynarskiego zawodu. Pojawili się jednak trudności, gdzie kształcić młodych ludzi w okresie, gdy „Dar” przebywał w stoczni, przede wszystkim zaś, jak rozwiązać problem dwupoziomowego wyszkolenia nowej kadry dla PMH – marynarzy specjalistów na poziomie szkoły średniej w liceach morskich, oficerów specjalistów w wyższych szkołach morskich. Wieleletni system kształcenia tylko kadry oficerskiej i praktycznego jedynie przyuczania marynarzy z wolnego naboru nie mógł się dłużej ostać wobec wymogów stawianych przez coraz bardziej nowoczesną flotę. Poza tym istniały dwa ośrodki szkoleniowe – Gdynia i Szczecin – i należało zaspokoić potrzeby obu.

W związku z tym postanowiono dla obu liceów morskich przydzielić i odpowiednio przystosować dwa wycofane ze służby statki towarowe. W roku 1973 liceum szczecińskie otrzymało dawną bazę rybacką „Kaszuby”, liceum gdyńskie w rok później drobniowiec „Edward Dembowski”. Adaptacja „Kaszub” – kilkakrotnie już przebudowywanego dawnego francuskiego drobniowca „Wisconsin”, zakupionego przez PLO w roku 1951 i nazwanego „Fryderyk Chopin”, a w trzy lata później przekazanego rybołówstwu dalekomorskiemu – nie była zbyt trudna. Statek, jako baza, był już przystosowany do pomieszczenia ponad 200-osobowej załogi, miał szpital, świetlicę, salę kinową. Kabinę marynarskie przeznaczono więc na internat dla uczniów, na międzypokładzie usytuowano w przekształconych pomieszczeniach salę wykładową i zaplecze gospodarczo-socjalne, pomalowano statek na piękny biały

kolor, przycumowano go przy Walech Chrobrego – i nowy rok szkolny 1973/74 szczecińskie Liceum Morskie rozpoczęło już na „Kapitanie K. Maciejewicz” – taką bowiem kolejną nazwę otrzymały dawne „Kaszuby”. Stary weteran służył szkole wiernie do końca lat siedemdziesiątych. Później liceum przeniosło się do nowego, „ładowego” budynku w Policach*, a statek – cóż, statek sprzedano do Szwecji na złom. Wraz z nim zniknął piękny akcent widokowy Walew Chrobrego, do którego szczecinianie zdążyli się przyzwyczaić.

„Edward Dembowski”, mający służyć liceum gdyńskiemu, musiał ulec bardziej gruntownej przebudowie. Był przecież zwykłym statkiem towarowym, a poza tym miał również wychodzić w morze na szkolenia praktyczne. Na nim także całe międzypokładzie wykorzystano na pomieszczenia: wzdłuż burt kabiny dla 160 uczniów i 25 osób załogi (wraz z wykładowcami), pośrodku ciąg pięciu sal wykładowych, na dziobie łazienka, biblioteka i kancelaria szkoły – wszystkie pomieszczenia ze światłem dziennym. W ładowniach rufowych usytuowano warsztaty mechaniczne i stolarskie, w dawnych zbiornikach na ładunki płynne – pralnię i magazyny odzieżowe, w dolnej zaś części – osadniki na fekalia oraz składowisko odpadków i śmieci. Ładownię dziobową pozostawiono jako ćwiczącą dla praktyki sztaferskiej. Tuż po rejsie próbnym 27.10.1974 „Dembowski” rozpoczął swą nową szkoleniową karierę.

Inaczej rzecz się miała z wyższymi szkołami morskimi. Współcześni oficerowie muszą być wyszkoleni na najnowocześniejszym sprzęcie i obeznani z równie nowoczesnymi mechanizmami. Musiano więc dysponować do tego celu specjalnie zbudowanymi, nowoczesnymi statkami. Jednostki takie budowała już od roku 1969

* W roku 1985 liceum to uległo likwidacji

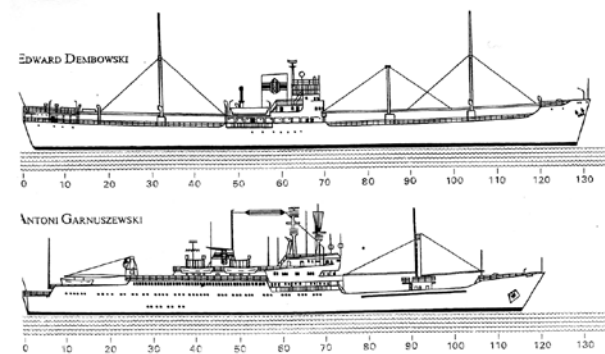
kolejne zjazdy, na których przybliżano historię Liceum Morskiego. W roku 2005 ukazała się wartościowa książka o dziejach tego liceum, autorstwa Henryka Spigarskiego, Edwarda Gilla, Jerzego Brodowskiego: *Liceum Morskie w Gdyni. Pływająca szkoła na ms. „Edward Dembowski”*, Gdynia–Gdańsk 2005.

Jakkolwiek książka ta jest wynikiem starań kadry i absolwentów Liceum Morskiego, weszła do polskiej historiografii również przy współudziale Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni. W publikowanym tomie o dziejach Liceum Morskiego w Gdyni jest wiele odniesień do szkolnictwa morskiego. Zamieszczono reportaże historyczne z wykorzystaniem źródłowych tekstów. Są wywiady z kapitanami, starszymi mechanikami, dyrektorami, nauczycielami i absolwentami. To wszystko wzbogaciło faktografię o udokumentowane opinie.

Nie były to jedyne opracowania. Polska Żegluga Morska w Szczecinie wydała *Informator dla kandydatów do Liceum Morskiego, Szczecin 1977*. Problematyka szkolnictwa morskiego znalazła się też w pracach J. K. Sawickiego, *Kształcenie kadr Polskiej Marynarki Handlowej w Wielkiej Brytanii (1939–1945)*, „Rocznik Polonijny” 1982–1983, nr 3, s. 105–134, *Szkoła Morska Landywood–Lilford 1945–1949*, Anglia 1995, a także *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, t. I, *Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci szkół morskich 1922–1999*, pod red. J. K. Sawickiego, WSM, Gdynia 2000, s. 657–659, Polski Instytut i Muzeum Sikorskiego (Polish Institute and Sikorski), Museum in London, sygn. A. 19-III-77.

Cennym materiałem dokumentacyjnym była praca zbiorowa *Historia pływającej szkoły morskiej – Liceum Morskiego w Gdyni na statku-szkole m/s „Edward Dembowski” w latach 1973–1985*, pod red. Edwarda Gilla i Jerzego Brodowskiego, wydana przez Stowarzyszenie Absolwentów Liceum Morskiego w Gdyni. Na okładce zdjęcie z podpisem: Statek Szkoły m/s „Edward Dembowski” przy Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni. Gdynia 2003. Zgromadzono tam różne dokumenty i wykresy, rozporządzenia, fragmenty przemówień podczas różnych uroczystości, materiały prasowe, wykaz absolwentów. Po tym opracowaniu ukazała się książka Henryka Spigarskiego przy współudziale Edwarda Gilla i Jerzego Brodowskiego⁴, *Liceum Morskie w Gdyni 2005*. Książka znalazła się w serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczystej”, w której znajduje się wiele cennych pozycji dotyczącej problematyki morskiej⁵. Wydawcą była Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej.

Do tematyki szkolnictwa morskiego w publikowanych książkach dochodzi też wartościowy materiał publikowany w wydawnictwach prasowych.



D 32/ EDWARD DEMBOWSKI § (41 – 4750/2709/9149) – S 1–131.7×17.3×7.9 – M 5400/14 – 38/4 – PLO
§ SVEN SALEN 54
W r. 1973 skasowany. Po przebudowie w r. 1974 od 27.10.74 hulk szkolny Liceum Morskiego w Gdyni dla 160 uczniów

D 34 ANTONI GARNUSZEWSKI (74)
35 KAPITAN LEDÓCHOWSKI (75)
P 4 (B 80) – 122.2 (35: 121.9)×17.0×7.4 – M 5500/16 – 50/124 uczniów – 34: PLO, 35: PZM – transportowiec – statek szkolny
U w a g a: dane statku KASZUBY – patrz rozdział: Pływające bazy

Ogólna informacja o statkach wykorzystywanych w szkolnictwie morskim, lata siedemdziesiąte

Dzieje liceów morskich prowadzonych w latach 1973–1935 przez Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni i Polską Żeglugę Morską w Szczecinie w celu kształcenia marynarzy do pracy na pokładzie i w maszynie nie wzbudziły dotąd większego zainteresowania ośrodków akademickich. Dzięki staraniom absolwentów i kadry Liceum Morskiego w Gdyni i Liceum Morskiego w Szczecinie powstawały publikacje dotyczące tych szkół.

I tak – w ramach uroczystych obchodów 50-lecia szkolnictwa morskiego na Pomorzu Zachodnim, tekst o szkolnictwie zawodowym Szczecina w latach 1969–1997 przygotował i opublikował Ryszard Czerski³. Była to już wartościowa inspiracja do podjęcia na ten temat prac badawczych i zbierania dokumentacji. Od 2003 roku organizowano zjazdy absolwentów. Motorem sprawczym i „duszą” tego przedsięwzięcia był absolwent szkoły Jerzy Brodowski. Na ten pierwszy zjazd ukazało się okolicznościowe wydawnictwo autorstwa Bohdana Kowalskiego, wykładowcy i polonisty, który prowadził własną kronikę. Ta publikacja książkowa stała się dokumentem przydatnym do odtworzenia dziejów tego typu szkół w Gdyni i w Szczecinie. Zawarte w opracowaniu informacje zawierały wykazy imienne nauczycieli i absolwentów. W późniejszych latach organizowano

³ R. Czerski, *Liceum Morskie na statku s/s „Kapitan Maciejewicz” (1973–1982) i w Policach (1982–1985)*, [w:] *Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947–1997*, WSM, Szczecin 1997, s. 80–85; zob. też H. Borakowski, *Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Przyczynek do dziejów 1946–1968*, WSM, Gdynia 1963; A. Walczak, *Morskie szkolnictwo rybactwa w Polsce*, roz. 2, *Zasadnicze i średnie szkolnictwo rybołówstwa morskiego w powojennej Polsce*, WSM, Szczecin 2002, s. 27–46.

⁴ Henryk Spigarski to znakomity redaktor i publicysta morski, przygotował do druku ponad 30 książek morskich. Edward Gill był pierwszym dyrektorem Liceum Morskiego w Gdyni. Jerzy Brodowski jest absolwentem pierwszego rocznika tegoż liceum i do czasów najnowszych gromadzi różnego rodzaju materiały, dokumenty, wykresy, a także bogaty materiał zdjęciowy.

⁵ W serii „Księgi Floty Ojczystej” ukazały się: Waław Korabiewicz, *Z „Daru Pomorza” na... bezdroża*, Gdynia 1993; Waław Urbanowicz, *W niewoli morza i ognia*, Gdynia 1993; Jan Kazimierz Sawicki, *Bezbronne konwoje*, Gdynia 1993; Edward Urbanowicz, *Noc komandorów*, Gdynia 1994; Tadeusz Jędrzejewicz, *Z holem w sztormach*, Gdynia 1994; Mamert Stankiewicz, *Z floty carskiej do polskiej*, Gdynia 1995; Kazimierz Porębski, *Sprawy morskie Polski*, wstęp i oprac. Zbigniew Machaliński

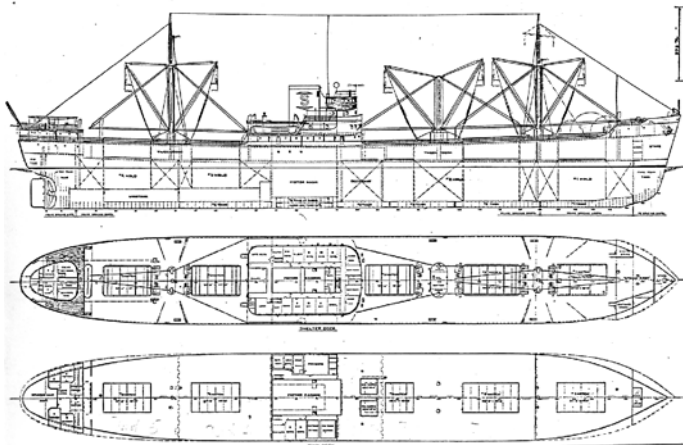
M/S SVEN SALEN

YARD No. 304

BUILT BY: ERIKSBERGS MEK. VERKSTADS A.-B., GÖTEBORG, 1941

ENGINE BY: ERIKSBERGS MEK. VERKSTADS A.-B., GÖTEBORG, 1941

OWNERS: REDERI A.-B. JAMAICA, STOCKHOLM
TELEGRAPHIC ADDRESS: "SAILING-STOCKHOLM"



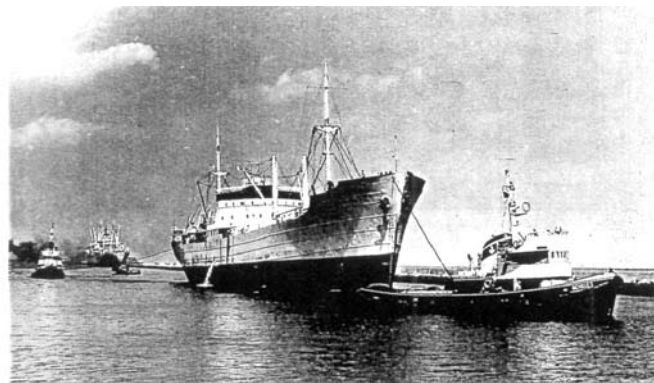
M/s „Sven Salen”, pierwsza nazwa m/s „Edwarda Dembowskiego”

Początki organizowania Liceum Morskiego

Od 1920 roku działała w Tczewie Szkoła Morska, w 1930 r. przeniesiona do Gdyni⁶. W latach 1973–1985 działalność dydaktyczną i wychowawczą prowadziły dwa licea morskie, w dodatku były to szkoły pływające, bo usytuowane w Gdyni na statku „Edward Dembowski”, przycumowanym przy Skwerze Kościuszki i w Szczecinie na statku „Kapitan K. Maciejewicz”, cumującym przy Wałach Chrobrego. Były to szkoły kształcące młodzież na poziomie średniego wykształcenia zawodowego. Nad liceum w Gdyni pieczę sprawował dyrektor Polskich Linii Oceanicznych, zaś nad Liceum w Szczecinie dyrektor Polskiej Żegluga Morskiej.

Pierwszym zadaniem, zmierzającym do utworzenia szkoły typu licealnego o wyraźnym profilu marynarskim, należy uznać pismo, jakie z datą 26 czerwca 1973 roku ówczesny dyrektor naczelny PLO Stanisław Bejger wystosował do ministra żegluga Jerzego Szopy, ze wstępną adnotacją, że przedstawiona w nim sprawa dotyczy przekształcenia zasadniczych szkół morskich w licea morskie, tj. ZSM przy gdyńskim armatorze i ZSM przy Polskiej Żegludzie Morskiej w Szczecinie. Chodziło o kształcenie zawodowe młodzieży po szkole podstawowej: z 3-letniego poziomu zasadniczego oraz na jego bazie też 3-letniego technicznego na 4-letni poziom licealny, kończące się uzyskaniem świadectwa dojrzałości, dającego z kolei prawo wstępu na wyższe uczelnie. Wykształcenie zatem najpierw robotnika wykwalifikowanego i potem technika, z uprawnieniem do podejmowania studiów wyższych, zamiast w sumie po sześciu latach, miało teraz zamknąć się w okresie czteroletnim, tak jak w wypadku liceów ogólnokształcących.

W odniesieniu do gdyńskiej Zasadniczej Szkoły Morskiej podjęto ustalenia o charakterze organizacyjnym: na stanowisko dyrektora ZSM, decyzją ministerialną wyznaczony został mgr inż. Edward



N/z - Moment odcumowania i holowania statku m/s „Edward Dembowski”

Przy tej okazji godzi się przypomnieć, że statkowi – szkole pod nazwą M/S „EDWARD DEMBOWSKI” patronuje wielce zasłużona postać z dziejów polskich walk narodowych i rewolucyjnych XIX wieku – EDWARD DEMBOWSKI /1822–1846/, syn kasztelana krakowskiego L.E. Dembowskiego.

Był jednym z najwybitniejszych polskich rewolucjonistów – demokratów, wszechstronnie uzdolniony myśliciel i działacz polityczny.

Był filozofem i publicystą oraz redaktorem i wydawcą /1842–1843/ „Przeglądu Naukowego w okół którego skupiało się grono niepodległościowe młodej inteligencji.

Edward Dembowski był przywódcą lewicy spiskowej w Królestwie Polskim i działaczem Związku Narodu Polskiego, oraz zwolennikiem rewolucji agrarnej. Łączył wyzwolenie narodowe ze społecznym. W sierpniu 1843 r. zagrożony aresztowaniem zbiegł do Poznania gdzie działał w ruchu niepodległościowym w Wielkopolsce. Od 1845 roku w Galicji był jednym z przywódców rewolucji krakowskiej.

W 1846 r. zginął od austriackiej kuli.



17 lipca 1973 r. statek „Edward Dembowski” odbył podróż z Gdyni do Gdańskiej Stoczni Remontowej w Gdańsku w celu dokonania przebudowy na statek-szkolę dla Liceum Morskiego w Gdyni

Gill. Podjęto starania o przekazanie i adaptację z przeznaczeniem na statek szkolny wycofanego z eksploatacji statku PLO a nazwie „Edward Dembowski”. 1 kwietnia na tymczasową siedzibę ZSM wytypowano miejscowe Technikum Przetwórstwa Rybnego w Gdyni przy ul. Grabowo 2 (tuż obok Wyższej Szkoły Morskiej).

Dnia 12 kwietnia 1973 podano do publicznej wiadomości szczegółowy informator dla kandydatów na przyszłych wykwalifikowanych marynarzy. 18 kwietnia (czyli tydzień później) powołano komisję kwalifikacyjno-egzaminacyjną do spraw przyjęcia do ZSM na rok szkolny 1973/1974. 19 czerwca ogłoszono wyniki egzaminów wstępnych, wyniki badań lekarskich i listy uczniów zakwalifikowanych do odbycia stażu kandydackiego.

Jednakże 3-letnia Zasadnicza Szkoła Morska w Gdyni, nad którą bezpośredni nadzór miały sprawować Polskie Linie Oceaniczne, mimo tak daleko posuniętych przygotowań, nigdy nie rozpoczęła działalności w przypisanej jej formule. Zastąpiła ją Liceum Morskie. Nie trzeba było osobno powoływać dyrektora LM, gdyż to stanowisko objął przewidziany na szefa ZSM mgr inż. Edward Gill⁷.

ski, Gdynia 1996; Ryszard Pospieszynski, *Za widnokręgiem*, Gdynia–Szczecin 1997; Zygmunt Batko, *Laskawe oceany*, Gdynia 1997; Romuald J. Pietraszek, *Widziane z morza*, Chorzów 1998; Daniel Duda, Zbigniew Urbani, *Komendant białej fregaty*, Gdańsk 1999; Romuald Pietraszek, *Widziane z lądu*, Gdynia–Warszawa 2001; *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951–2001. Zarys działalności*, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 2001; *Akta i dziariusz Królewskiej Komisji Okrętowej Zygmunta III z lat 1627–1628*, oprac. Wiktor Fenrych, Gdańsk–Gdynia 2001; Jan Kazimierz Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce*, t. I. (1920–1950), Gdynia 2001; Ryszard Leszczyński, *Tragedie rybackiego morza*, t. I, Gdynia 2003; Stanisław Kuropatwiński, *Moja droga do Gdańska*, Gdańsk 2004; Jerzy Drzemczewski, Tadeusz Śleboda, *Polskie Transatlantyki*, Gdynia 2004; Danuta i Antoni M. Danciewiczowie, *Oddany morzu – wierny Polsce. Kpt. ż.w. Tadeusz Ziolkowski. Wspomnienia i dokumenty*, Warszawa 2004; Ryszard Leszczyński, *Tragedie rybackiego morza*, t. II, Gdańsk 2005; Jan Kazimierz Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce*, t. II, Gdynia 2006.

⁶ Państwową Szkołę Morską w Gdyni w roku 1969 równocześnie ze szczecińską PSM przekształcono, nadając im status wyższych uczelni typu zawodowego, a po kilku latach zmieniono w Akademii Morskie. Szkoły te doczekały się licznych opracowań zwartych (książek).

⁷ Edward Gill był dyrektorem Liceum Morskiego od 3 marca 1973 r. do 31 sierpnia 1975 r.



Uroczyste podniesienie flagi narodowej w pierwszym dniu działalności Liceum Morskiego

Kandydaci, którzy zdali egzamin i zostali przyjęci do Zasadniczej Szkoły Morskiej automatycznie przeszli do Liceum Morskiego. Przyjęto założenie, że Liceum Morskie będzie opuszczać wysoko-kwalifikowana kadra nieoficerska. Marynarze, którzy będą chcieli się dalej kształcić, po uzyskaniu matury mogą pójść do oficerskiego szkolnictwa morskiego w Gdyni lub w Szczecinie. Tu trzeba dodać, że w roku 1973 Polskie Linie Oceaniczne posiadały 170 statków, a stan załóg pływających na tych statkach wynosił blisko 8350 osób. Kilka lat później było już 9000 osób, w tym na stanowiskach nieoficerskich około 6000.

Dla kandydatów praca na statku, podróże morskie, pobyty w obcych portach, to otwarcie się na świat. To wszystko powodowało, że na jedno miejsce w Liceum Morskim przypadało po 10 kandydatów.

Gdyńskie Liceum Morskie na swoją własną siedzibę, czyli na ulokowanie się na statku „Edward Dembowski” musiało poczekać, bowiem na statku stojącym w Stoczni Remontowej w Gdańsku trwały prace adaptacyjne. W Szczecinie na siedzibę Liceum Morskiego przeznaczono dawną bazę „Kaszuby”, zmieniając z czasem jej nazwę na „Kapitan Maciejewicz”.

Te trudności spowodowały podjęcie zabiegów i uzgodnień dotyczących pierwszego lokum dla Liceum. Użytych go Ośrodek Szkolenia Morskiego Ligi Obrony Kraju w Jastarni. Uroczysta inauguracja roku szkolnego 1973/1974 miała miejsce 3 września. Porządek uroczystości to: złożenie przez dyrektora LM mgr. inż. Edwarda Gilla meldunku dyrektorowi Polskich Linii Oceanicznych o gotowości Liceum do rozpoczęcia działalności dydaktyczno-wychowawczej. Oprócz przemówień okolicznościowych było zwiedzanie Ośrodka Szkolenia Morskiego i spotkanie Rady Pedagogicznej z kierownictwem PLO i zaproszonymi gośćmi. Zadbano, by pierwszy rocznik uczniów zaprezentował się reprezentacyjnie, po marynarSKU, czyli w marynarskich mundurach, w zwartym, zdyscyplinowanym szyku.

Dyrektor Edward Gill powiedział wtedy: „Dzisiejszy dzień otwarcia pierwszego roku szkolnego 1973/1974 staje się datą historyczną powstania nowego średniego szkolnictwa morskiego w Polsce i jednocześnie stanowić będzie kontynuację tradycji morskich, zapoczątkowanych przeszło pół wieku temu. Liceum Morskie to



Przemówienie okolicznościowe pierwszego dyrektora Liceum Morskiego mgr. inż. Edwarda Gilla

szkoła specyficzna, odmienna w swej formie od innych szkół. Zawód marynarza jest na pewno piękny, obiecujący szereg interesujących przeżyć i wrażeń, niemniej jest to zawód trudny, wymagający dużej wytrzymałości i sprawności fizycznej oraz dużej odporności psychicznej, bo przecież morze nie zna kompromisów. Już dziś szkoła nasza cieszy się nie tylko zainteresowaniem społeczeństwa, ale również wielką sympatią i zaufaniem. Nasza szkoła musi być wzorowa. Czekasz duży trud, spory wysiłek fizyczny, bardziej surowy tryb życia niż wielu Waszych rówieśników w innych szkołach.

Pobyt Liceum Morskiego w Ośrodku Szkolenia Morskiego LOK w Jastarni okazał się tymczasowy, jednak ustalono dla niego program nauczania, który składał się aż z 22 przedmiotów⁸. Oprócz nauki przedmiotów wchodziły do programu zajęcia w zakładzie pracy, zaś dla starszych roczników na statkach.

Wszystkich obowiązywał „Regulamin Uczniowski”. Liceum Morskie przygotowuje młodzież do pracy w charakterze marynarzy na polskich statkach morskich. Organizacja życia wewnątrzszkolnego i internatowego oparta jest na formach wojskowych. Od uczniów wymaga się wysokiego poziomu wiedzy i dyscypliny.

W Jastarni w Ośrodku w październiku były chłodne dni, brak było jednak ogrzewania w pomieszczeniach.

8 października 1973 r. nastąpiła zmiana miejsca pobytu. Liceum Morskie z Jastarni przenosi się do Gdyni. Wszystkich ulokowano na fregacie „Dar Pomorza”, statku szkolnym gdyńskiej Wyższej Szkoły Morskiej. Cumował on wówczas przy reprezentacyjnym nabrzeżu Skweru Kościuszki. Komendantem był kapitan żegluga wielkiej Kazimierz Jurkiewicz. Tu zadowolili się uczniowie, a dyrekcja znalazła chwilowe pomieszczenie w gdyńskim Technikum Przetwórstwa Rybnego przy ulicy Grabowo 29.

14 października – w Dniu Nauczyciela – uczniowie złożyli ślubowanie. Byli ustawieni wzdłuż burty, ubrani w marynarskie mundury, w postawie „na baczność”. „Ja (imię i nazwisko) ślubuję uroczystie: uczyć się ambitnie i wytrwale, wykonywać ściśle rozkazy i polecenia przełożonych, przestrzegać sumiennie wymagań regulaminów szkolnych, zachować tajemnicę państwową, okazywać należyty szacunek przełożonym, pracownikom szkoły i załodze statku, przestrzegać zasad koleżeńskiego współżycia, dbać o mienie szkoły i statku. Ślubuję w całym swym postępowaniu zachować postawę godną marynarza Polskiej Marynarki Handlowej...

⁸ Poza przedmiotami ogólnokształcącymi, jak: język polski, język angielski, historia, propedeutyka nauki o społeczeństwie, geografia gospodarcza, matematyka, fizyka i chemia, były przedmioty zawodowe: rysunek techniczny, mechanika, elektrotechnika i automatyka okrętowa, nautyka, wiedza o okrętownictwie i budowie statków, materiałoznawstwo okrętowe, technologia ładunków, okrętowe urządzenia napędowe i mechanizmy pomocnicze, wiadomości prawno-żeglugowe, bezpieczeństwo i higiena pracy, praktyczna nauka zawodu, wychowanie fizyczne, przysposobienie obronne oraz zajęcia z wychowania obywatelskiego. Nadobowiązkowo uczniowie mogli po 2 godziny tygodniowo uczyć się języka rosyjskiego. Program ów zakładał, że nauka w każdej klasie trwać będzie 34 tygodnie w ciągu roku, w tym na praktykę kandydatką wyznaczono 4 tygodnie, na praktykę zawodową w zakładzie pracy po 6 tygodni, na praktykę na statkach w eksploatacji od 8 do 12 tygodni po drugim i trzecim roku nauczania.

Pod tak ogłoszonym tekstem każdy ślubujący podpisywał się na osobnym arkuszu.

Pobyt na „Darze Pomorza” okazał się krótkotrwały. Już w grudniu 1973 roku rozeszła się wiadomość o kolejnej przeprowadzce. Kolejnym miejscem dla Liceum Morskiego miał być Ośrodek Wypoczynkowy Polskich Linii Oceanicznych w umiejscowiony w Szarlotcie, nad jeziorem Osuszyno, nieopodal Kościerzyny.

5 stycznia zaczął się exodus Liceum z „Daru” do Szarloty. W tymże ośrodku oprócz intensywnej nauki w czasie zimowej aury można było na jeziorze – zwłaszcza gdy stopniał lód – uprawiać wioślarstwo łodziowe i kajakowe, a na wiosnę pływanie. Czas pobytu w Szarlotcie kończył się 15 maja⁹.

Na statku m/s „Edward Dembowski”

Z Szarloty trzeba było wyjechać. Zbliżał się koniec pobytu statku-szkoły na stoczni Remontowej. Statek został zbudowany w 1941 roku w szwedzkiej stoczni w Göteborgu i nadano mu nazwę ms. „Sven Salen”. Zasiłił flotę przedsiębiorcy, który miał siedzibę w Sztokholmie. Miał cztery ładownie o łącznej pojemności 9141 m sześciennych, dwa maszty, każdy po 27 metrów wysokości. Długość statku wynosiła 131,72 m, wysokość do pokładu ochronnego – 11,81 m, do pokładu głównego – 8,76 m, nośność – 9060 ton, tonaż – 41 392 BRT. Silnik spalinowy typu Burmeister & Wain o mocy 5400 KM, nadający mu prędkość 14 węzłów. Statek był eksploatowany na linii do portów azjatyckich, wożąc ładunki drobnicowe.

Statek podczas wchodzenia do portu w Bombaju 17 lipca 1972 r. osiadł na mieliźnie. Dopiero gdy nastąpił przypływ, został ściągnięty ze skał. W 1954 r. statek został zakupiony przez Polskie Linie Oceaniczne. Po prowizorycznym remoncie w bombajskiej stoczni mógł powrócić do Gdyni. Był to jego ostatni rejs w eksploatacji. Zdecydowano przeznaczyć statek na siedzibę dla Liceum Morskiego.

Według wstępnych założeń, przebudowa na stoczni miała się skończyć w pierwszym kwartale 1914 r. Zamierzano w kabinach czteroosobowych zmieścić internat na 240 miejsc. Miało być 5 sal wykładowych, każda po czterdzieści miejsc. W ładowniach czwartej i piątej miały być warsztaty szkolne z działami: obróbka skrawaniem, obróbka ręczna metali, lakiernia, obróbka ręczna i mechaniczna drewna oraz tworzyw sztucznych, obróbka cieplna i plastyczna. W obrębie ładowni drugiej miała być sala gimnastyczna z pełnym wyposażeniem. Planowano też pomieszczenia pomocnicze, jak magazyny, pralnie, kancelarie szkoły, ambulatorium, pomieszczenia załogi i kadry dydaktyczno-wychowawczej, jadalnia, świetlica, zaplecze pomocy naukowych.

Przyjęto, że statek po przebudowie powinien posiadać klasę pływania i być w pełnej gotowości technicznej, sprawny w każdej chwili do wypłynięcia w morze. Podjęto starania, by siłownia okrętowa wraz z zainstalowanymi nowymi agregatami prądu zmiennego i nowym kotłem parowym o większej wydajności (aby można było ogrzać cały statek) miała pełną sprawność techniczną. Urządzenia nawigacyjne i urządzenia pokładowe powinny być dostosowane do normalnej eksploatacji i do celów szkoleniowych. Postulowano by warunki sanitarno-epidemiologiczne, wentylacja i sprawy bytowe były zgodne z przepisami i konwencją międzynarodową. Chodziło też o zachowanie przepisów ochrony pracy, techniki i bezpieczeństwa oraz sanitarno-bytowe, a także o zapobieganiu zanieczyszczenia morza produktami naftowymi, fekaliami i odpadami.

Założono, że załoga statku będzie liczyła 27 osób, liczba uczniów 240, personelu dydaktyczno-wychowawczego około 13 osób. W Stoczni prowadzono batalię o przyspieszenie przebudowy. Prace



M/s „Edward Dembowski”, siedziba Liceum Morskiego w Gdyni

się przeciągały, tak że naprawa i przebudowa statku m/s „Edward Dembowski” zakończona została 31 sierpnia 1974 roku. Po przebudowie 19 października 1974 r. statek wyruszył na redę. Zachował się zapis tamtych wydarzeń. O 16.58 sprawdzono czas na zegarach okrętowych, telegraf i syrenę okrętową, włączona została radiostacja UKF; o godz. 18.00 przypłynął holownik „Atlas II”, na statku włączono maszynę sterową. Godz. 18.45 – przybył pilot, przypłynął drugi holownik „Miś”, zaczęto hulać na dziobie i rufie. Godzina 19.00 – przedmuchano powietrzem rozruchowy silnik główny. Godzina 19.08 – zrzucano hol z rufy, godz. 19.45 – po przeprowadzonych manewrach zrzucano dwa hole z dziobu. O godz. 19.50 pilot opuścił statek, wiatr SE 5, stan morza 4 stopnie¹⁰.

Na mostku nawigacyjnym i w maszynowni panowała atmosfera „zdwojonej czujności”. W tym czasie kapitanem był Tadeusz Kalicki, starszym mechanikiem Andrzej Michoń, przy kole sterowym był marynarz manewrowy Ryszard Kogut. Na statku była stała gotowość do usuwania ewentualnych „niedoróbek”. Byli też stoczniovi fachowcy z budownictwa statku Andrzejem Wireckim. Statek poddawany był różnym próbom technicznym. Po udanych próbach statek obrał kurs do macierzystego portu w Gdyni. Najpierw była na kursie boja GD, później zrzucano kotwice 3 szekle do wody. Przybył pilot i przypłynął holownik „Wilk”. Rozpoczęło się holowanie. Wreszcie statek-szkola ms. „Edward Dembowski” zawinął do portu w Gdyni, zacumował przy reprezentacyjnym Nabrzeżu Pomorskim wzdłuż Skweru Kościuszki. Kapitan Tadeusz Kalicki wydał ostatni rozkaz – „tak stoimy”.

Sześć dni po zacumowaniu statku, 27 października 1914 r. podniesiono banderę na rufowym maszcie statku – w tym dniu dokonano oficjalnego przekazania jednostki we władanie Liceum Morskiego. Teraz było wiadome, że pływające liceum będzie kształcić wykwalifikowanych marynarzy. Podczas tego aktu dyrektor E. Gill powiedział, że uroczyste podniesienie bandery na statku-szkole staje się historycznym momentem w dziejach polskiego szkolnictwa morskiego.

Po uroczystej gali związanej z podniesieniem bandery nastąpiło wręczenie szkolnego sztandaru. Wreszcie nastąpiły codzienne, molarne działania: zdyscyplinowane, poddane regułom prace w sferach nauki i praktyki.

W dniu 11 XI 1974 r. wydano zarządzenie, że każda sobota będzie dniem gospodarczym na statku, aby załoga i uczniowie mogli swoje pomieszczenia doprowadzić do należytego porządku. Podjęto też ustalenie, żeby podczas drugiego postoju „Dembowskiego” przy nabrzeżu uruchamiać i obracać wszystkie mechanizmy potrzebne do ruchu statku. Odpowiednie wpisy z tych czynności należało zapisywać w Dzienniku Okrętowym. Ustalono też, że służba wychowawcza na całym pokładzie głównym będzie trwała nieprzerwanie przez 24 godziny, pełnić ją będzie jeden instruktor. W soboty będzie skrócona do godziny 20.00, zaś niedziela pozostaje wolna. Służby uczniów dotyczyć będą te same warunki, ale będzie ją pełniło czterech uczniów.

⁹ 9. Pobyt w Szarlotcie opiewał na ściśle określony czas – od 5 stycznia do 15 maja 1974 r. W połowie maja ośrodek rozpoczynał działalność wypoczynkową.

¹⁰ Dane pochodzą z ówczesnego Dziennika Okrętowego.

CREW LIST

Lp. Rank	NAME IN FULL	Date and place of birth	N.S.B.
1. Master	KALICKI Tadeusz	20.05.34 Wilno	14211
2. Ch. Mate	ZYGMUNTOWICZ Jerzy	28.11.39 Gdynia	08597
3. 1st Off	BARTEL Zbigniew	21.07.42 Poznań	12156
4. 2nd	KUREK Stanisław	29.10.42 Wituchowo	37485
5. 3rd	FIGAS Jerzy	05.01.30 Włocławek	06968
6. 4th	TARNOWSKI Ryszard	02.07.51 Łódź	39044
7. Ass.	JUREWICZ Miocysław	03.12.12 Świętowo	39374
8. Ass.	POZARSKI Ryszard	30.06.50 Lidzbark W.	40794
9. Ass.	FRĄCIEWICZ Marek	21.03.49 Łódź	40805
10. R/O	RUSIN Ryszard	23.10.38 Warszawa	06788
11. Fire Off	NOWAK Zdzisław	22.12.24 Warszawa	06039
12. Ch. Eng.	NICHON Andrzej	28.11.29 Rucio	38888
13. 1st	RASIAK Jan	01.10.30 Ostrow Wlkp.	37829
14. 2nd	POPOWSKI Leon	06.04.43 Bydgoszcz	38463
15. 3rd	KACZMAREK Andrzej	17.08.47 Łódź	01729
16. Ass.	DZIUBEK Ryszard	15.08.48 Poznań	38092
17. Ass.	ZIOBRO Kazimierz	28.09.43 Godowa	40795
18. Electr.	ZYGULA Marian	03.10.37 Kobylinki	03018
19. Ass.	BOGOWSKI Tadeusz	28.07.49 Tarnów	06156
20. Ass.	JANISZEWSKI Wiesław	23.03.48 Morąg	40792
21. Purser	BZDON Mirosław	30.06.45 Końskie	06235
22. Steward	KOSTRZEWA Andrzej	08.04.47 Sopot	40309
23. Nurse	MIKŁASZEWSKI Tadeusz	01.06.30 Sułkowo B.	5666
24. Boatswain	MIELEK Paweł	24.02.23 Gdynia	10071
25. " "	GOŁASZEWSKI Czesław	09.04.25 Anctuty	2819
26. " "	Storekorp DOMAŁSKI Stanisław	02.05.41 Zdziwów N.	4700
27. A/B	OSHOWSKI Henryk	11.09.43 Lublin	05577
28. " "	KRASUSKI Zygmunt	15.12.30 Złoczyniec	36825
29. " "	KACZMAREK Eugeniusz	11.11.43 Gdynia	06627
30. Storekorp	GORTOWSKI Stanisław	07.01.38 Zarzecze	1270
31. Motorman	WIECZOREK Jan	09.05.45 Legionowo	12714
32. " "	K R U K Albin	05.07.42 Nieny	33867
33. Y/not.	CHMIELEWSKI Wojciech	03.02.47 Gdańsk	01230
34. El-not.	STRUSINSKI Jacek	18.12.46 Gdynia	09045
35. Cook	RODZIEWICZ Miocysław	10.05.42 Czarnochwost	37581
36. Y/Cook	MICHALAK Włodzimierz	12.07.39 Gdynia	10573
37. Y/Cook	BRZEZINSKI Mirosław	01.05.45 Chareczewo	35190
38. Y/Cook	Ł O J Stanisław	20.03.47 Kołki	14875
39. Steward	BAGNICKI Jan	16.06.48 Gdańsk	06640
40. Steward	KACZMAREK Henryk	17.04.49 Runia	03909
41. Moss Boy	GORSKI Ryszard	19.09.48 Gdańsk	4439

Lista załogi m/s „Edward Dembowski” w pierwszych rejsach szkoleniowych

Liceum Morskie w Gdyni
M/S Edward Dembowski
WA PRAKTYKI MORSKIEJ UCZNIOW LICEUM MORSKIEGO KLASA I B 74/75
OD DNIA 21.05.75 DO DNIA:

Nazwisko i Imię	Ocena Dział maszynowy	Ocena Dział pokładowy	UWAGI
Malek Stanisław	1 dost. +	1 dost.	
Merchel Tadeusz	2 dost.	2 dost.	
Mielewski Jerzy	3 dost.	3 dost.	
Mrzygłód Ireneusz	4 dost.	4 dost.	
Nalewajek Waldemar	5 dost.	5 dost.	
Napiórkowski Andrzej	6 dost.	6 dost.	
Pachwicz Roman	7 dost.	7 dost.	
Pitak Leszek	8 dost.	8 dost.	
Popiński Roman	9 dost.	9 dost.	
Rojda Krzysztof	10 dost.	10 dost.	
Rosiński Andrzej	11 dost.	11 dost.	
Rubaj Dariusz	12 dost.	12 dost.	
Ryskowski Jan	13 dost.	13 dost.	
Sergiel Aleksander	14 dost.	14 dost.	
Skóra Andrzej	15 dost.	15 dost.	
Stankiewicz Tadeusz	16 dost.	16 dost.	
Stefanik Andrzej	17 dost.	17 dost.	
Stefiuk Marek	18 dost.	18 dost.	
Szczepankiewicz Marek	19 dost.	19 dost.	
Szpakowski Marek	20 dost.	20 dost.	
Szymczkowski Kazimierz	21 dost.	21 dost.	
Szykowski Zdzisław	22 dost.	22 dost.	
Tomaszko Bogusław	23 dost.	23 dost.	
Wandtko Jerzy	24 dost.	24 dost.	
Wojtaszek Ryszard	25 dost.	25 dost.	
Wieczkowski Stanisław	26 dost.	26 dost.	
Wojciechowski Krzysztof	27 dost.	27 dost.	
Wojciechowski Zbigniew	28 dost.	28 dost.	
Selchocki Robert	29 dost.	29 dost.	
Wolniaszyk Piotr	30 dost.	30 dost.	
Wolniaszyk Paweł	31 dost.	31 dost.	
Worytkiewicz Wiesław	32 dost.	32 dost.	
Ziębert Leszek	33 dost.	33 dost.	
Zblewski Marek	34 dost.	34 dost.	
Zmysłony Janusz	35 dost.	35 dost.	
Zwolański Janusz	36 dost.	36 dost.	
Ziółkowski Henryk	37 dost.	37 dost.	
Zych Jacek	38 dost.	38 dost.	
Wolski Mirosław	39 dost.	39 dost.	
O. Cebełowski Andrzej	40 dost.	40 dost.	

Seniali of. wachtowni - służbowi na specjalnych arkuszach sprawozdań z praktyki
nadto oceniano uczniów w/g kryteriów:

- zachowanie i dyscyplina
- zainteresowanie
- wydajność i jakość pracy
- estetyka wyglądu
- samodzielność i odpowiedzialność

STARSZY NAUCZĄCY
m/s Edward Dembowski

LIST OF SCHOOL STAFF

No. Rank	Name in full	Date and place of birth	N.S.B.	Nationality
42. Direct.	G I L L Edward	08.03.23 Marcinkadec	40556	Polish
43. Teacher	WINNICKI Kazimierz	15.06.35 Gdynia	40571	"
44. " "	LIPINSKA Barbara	04.12.47 Gdynia	40561	"
45. " "	JECZALIK Krystyna	07.05.41 Tarnów	40557	"
46. " "	TANAS Maria	04.11.39 Gdynia	40580	"
47. " "	SZWEJKOWSKA Rozalia	29.04.14 Wilno	40568	"
48. " "	SMITALA Jcn	07.05.24 Berlin	40579	"
49. " "	WAKULAK Tomasz	13.10.22 Drolów	40581	"
50. " "	KRZYSZKOWSKI Tadeusz	03.02.23 Toruń	40578	"
51. " "	SŁOWIKOWSKI Jan	26.03.33 Kruszwica	40574	"
52. " "	DWORCZYŃSKI Janusz	28.02.36 Tczew	40721	"
53. " "	DZIENISZ Edmund	07.02.34 Wojherowo	40554	"
54. " "	CZAJKOWSKI Tadeusz	08.03.36 Kochoń	40553	"
55. " "	CZARNY Jan	30.11.28 Obazin	40575	"
56. " "	SKWIERAWSKI Jan	11.10.35 Korne	40556	"
57. " "	KRASIŃSKI Zygmunt	10.05.29 Lubawa	40582	"
58. " "	SIERADZKI Zbigniew	23.11.23 Toruń	40565	"
59. Storekorp	LARUS Jerzy	24.04.50 Sopot	40559	"
60. " "	L O K S Miocysław	19.11.47 Poczewo	40562	"
61. Loc. th	CIEPLIK Henryk	01.05.26 Hajdówka	40576	"
62. " "	S A S S Edmund	21.05.13 Wąbrzeźno	40567	"
63. C o o k	TRUDNOWSKA Franciszka	04.03.26 Zbentyn	40570	"
64. C o o k	JANUSZ Mirosław	25.07.51 Gdynia	40577	"
65. Y/Cook	BETKRR Gertruda	03.07.19 Ocypol	40552	"
66. Y/Stow.	TRZCINSKA Urszula	10.10.29 Kalisz	40558	"
67. Y/Stow.	KOSTKIEWICZ Józefa	10.06.37 Sanbor	40560	"
68. Y/Stow.	LEWANDOWSKA Jarosława	05.03.55 Kozik	40564	"
69. Mess	SAMUEL Krystyna	27.06.56 Gdynia	40556	"
70. " "	JANUSZ Benta	20.10.47 Kaniawa	40551	"
71. " "	ATMANOWICZ Irena			"

Master of m/s E. Dembowski



Lista kadry pedagogicznej w pierwszych podróży morskich

Morskie w Gdyni
M/s Edward Dembowski

OCENA PRAKTYKI MORSKIEJ UCZNIOW LICEUM MORSKIEGO KLASA I A 74/75

Lp	Nazwisko i Imię	Ocena Dział maszynowy	Ocena Dział pokładowy
1.	Anders. Roman	1 - dost.	1 dost.
2.	Aleksiejuk Marek	2 - dost.	2 dost.
3.	Barszczewski Jarosław	3 - dost.	3 dost.
4.	Bachur Witold	4 - dost.	4 dost.
5.	Białas Bogdan	5 - dost.	5 dost.
6.	Borowski Andrzej	6 - dost.	6 dost.
7.	Buchalski Wiesław	7 - dost.	7 dost.
8.	Cyruchin Wiesław	8 - dost.	8 dost.
9.	Dankowski Andrzej	9 - dost.	9 dost.
10.	Dąbrowski Marek	10 - dost.	10 dost.
11.	Dudziński Jacek	11 - dost.	11 dost.
12.	Daszuta Waldemar	12 - dost.	12 dost.
13.	Fonfara Cezary	13 - dost.	13 dost.
14.	Fafiński Włodzimierz	14 - dost.	14 dost.
15.	Figat Witold	15 - dost.	15 dost.
16.	Flisowski Dariusz	16 - dost.	16 dost.
17.	Gawryś Lech	17 - dost.	17 dost.
18.	Gołbiewski Krzysztof	18 - dost.	18 dost.
19.	Grzegorek Stanisław	19 - dost.	19 dost.
20.	Górcz Zdzisław	20 - dost.	20 dost.
21.	Hadrys Henryk	21 - dost.	21 dost.
22.	Hankiewicz Marek	22 - dost.	22 dost.
23.	Hulewicz Dariusz	23 - dost.	23 dost.
24.	Jarzyński Włodzimierz	24 - dost.	24 dost.
25.	Jarząbek Bogdan	25 - dost.	25 dost.
26.	Jeżyk Włodzimierz	26 - dost.	26 dost.
27.	Janik Janusz	27 - dost.	27 dost.
28.	Jankowiak Jacek	28 - dost.	28 dost.
29.	Jednacz Jerzy	29 - dost.	29 dost.
30.	Jagiello Lech	30 - dost.	30 dost.
31.	Kapka Wojciech	31 - dost.	31 dost.
32.	Kisiel Marek	32 - dost.	32 dost.
33.	Kierszka Dariusz	33 - dost.	33 dost.
34.	Kowalski Józef	34 - dost.	34 dost.
35.	Kozdrzyk Waldemar	35 - dost.	35 dost.
36.	Kochański Andrzej	36 - dost.	36 dost.
37.	Lamek Marek	37 - dost.	37 dost.
38.	Lebitko Zbigniew	38 - dost.	38 dost.
39.	Langowski Marek	39 - dost.	39 dost.
40.	Knych Krzysztof	40 - dost.	40 dost.
41.	Czarnecki Janusz	41 - dost.	41 dost.

Oceniali of. wachtowni - służbowi na specjalnych arkuszach spra
 Ponadto oceniano uczniów w/g kryteriów:

- zachowanie i dyscyplina
- zainteresowanie
- wydajność i jakość pracy
- estetyka wyglądu
- samodzielność i odpowiedzialność

STARSZY NAUCZĄCY
m/s Edward Dembowski

Lista uczniów wraz z ocenami z praktyki morskiej, klasa IB 74/75

Lista uczniów wraz z ocenami z praktyki morskiej, klasa IA 74/75

Liceum Morskie w Gdyni
M/s Edward Dembowski

OCENA PRAKTYKI MORSKIEJ UCZNIÓW LICEUM MORSKIEGO KLASA II B
OD DNIA 21.05.75 DO DNIA 17.7.75

Lp.	Nazwisko i Imię	Ocena	
		Dział maszynowy	Dział pokładowy
1	Kosiorowski Marek	1 dobry +	1 dobry +
2	Kamiński Sławomir	1 dobry	2 dobry =
3	Lewandowski Kazimierz	3 dostateczny	3 dobry
4	Lewandowski Krzysztof	4 dostateczny +	4 dobry
5	Myśliwiec Mirosław	5 dobry	5 dobry
6	Mokicki Piotr	6 dobry +	6 dobry
7	Mitura Andrzej	7 bardzo dobry	7 dobry =
8	Miciński Roman	8 bardzo dobry	8 dobry
9	Marczak Ryszard	9 dobry	9 bardzo dobry
10	Makoś Tadeusz	10 dobry	10 dobry =
11	Malikowski Sławomir	11 dostateczny +	11 dobry
12	Magdziarz Wojciech	12 bardzo dobry	12 dobry
13	Niespiałowski Zdzisław	13 dostateczny	13 dostateczny
14	Potempa Stefan	14 dostateczny +	14 dobry
15	Piontke Stanisław	15 dostateczny	15 dobry +
16	Pilawa Piotr	16 dostateczny	16 dobry
17	Parzyszek Antoni	17 dobry	17 dobry
18	Fawłowski Andrzej	18 dobry	18 dostateczny +
19	Fawłak Mariusz	19 dobry +	19 dobry
20	Rajcher Arkadiusz	20 dostateczny +	20 dobry
21	Renuszek Stanisław	21 dobry	21 dobry
22	Rewera Mirosław	22 dostateczny +	22 dobry
23	Rutkowski Waldemar	23 dobry +	23 dobry +
24	Rybicki Leszek	24 dostateczny +	24 dobry
25	Rygala Mariusz	25 dobry	25 dobry +
26	Swisulski Krzysztof	26 bardzo dobry	26 dobry +
27	Szymanowski Jan	27 dobry	27 dobry +
28	Szczepczyk Krzysztof	28 dostateczny	28 dobry
29	Szczepiński Marek	29 dostateczny	29 dobry
30	Szcypior Andrzej	30 dobry	30 dobry
31	Stasiuk Wiesław	31 dobry +	31 dobry +
32	Skupień Krzysztof	32 dobry	32 dobry
33	Stachowiak Jerzy	33 bardzo dobry	33 dobry
34	Treppa Andrzej	34 dostateczny	34 dobry +
35	Trębicki Krzysztof	35 dostateczny	35 dobry +
36	Urbański Józef	36 bardzo dobry	36 dobry
37	Winiarski Mirosław	37 dostateczny	37 dobry +
38	Wośko Piotr	38 dobry	38 dobry

Oceniali of. wachтови-службови на специальных аркушах справо
 Ponadto oceniano uczniów w/g kryteriów:
 a/ zachowanie i dyscyplina
 b/ zainteresowanie
 c/ wydajność i jakość pracy
 d/ estetyka wyglądu
 e/ samodzielność i odpowiedzialność

Starszy Oficer
M/s Edward Dembowski

Lista uczniów wraz z ocenami z praktyki morskiej, klasa IIB 74/75

Osobne zarządzenia regulowały sprawy kulturalne, oświatowe, świetlicowe, sportowe, medyczne i dotyczące przepustek. Opiekę nad całym sprzętem elektronicznym i radiowym powierzono radioficerowi. Do sprzętu należała aparatura do wyświetlania filmów, radioodbiorniki, telewizory, adaptory, magnetofony, rzutniki, rozgłośnia koncertowa. Opiekę sanitarną powierzono sanitariuszowi. Fachową opiekę lekarską zapewniał lekarz z Ośrodka Zdrowia PLO. Rozdzielono też funkcje dla Komitetu Rodzicielskiego. Przedstawiciel tego komitetu pełnił dyżury w piątki pomiędzy godzinami siedemnastą a dwudziestą.

Poza tymi uzgodnieniami dyrekcja wydała sygnowane 15 kwietnia Zarządzenie nr 5/75 w sprawie organizacji uczniów od 1 do 21 maja, w związku z przygotowaniem szkoły do rejsów szkoleniowych. Wydano też zarządzenie, że w związku z rozpoczęciem szkolenia praktycznego uczniów w rejsach szkolnych na ms. „Edward Dembowski” wprowadza się z dniem 18 maja 1974 r. organizację wacht, służb i praktyk oraz zasady zachowania warunków bezpieczeństwa na czas całej kampanii letniej.

Liceum Morskie w Gdyni
M/s Edward Dembowski

OCENA PRAKTYKI MORSKIEJ UCZNIÓW LICEUM MORSKIEGO KLASA II A
OD DNIA 21.05.75 DO DNIA 17.7.75

Lp.	Nazwisko i Imię	Ocena		UWAGI
		Dział maszynowy	Dział pokładowy	
1	Błaszak Sławomir	1 - bardzo dobry	1 b. dobry	1 b. dobry
2	Formela Piotr	2 - dobry	2 c. dobry	2 c. dobry
3	Dislak Andrzej	3 -	3 -	3 -
4	Casowski Roman	4 -	4 -	4 -
5	Brodowski Jerzy	5 - bardzo dobry	5 c. dobry +	5 bardzo dobry
6	Adler Zbigniew	6 - bardzo dobry	6 c. dobry +	6 bardzo dobry
7	Czarnański Czesław	7 -	7 c. dobry	7 c. dobry
8	Damrath Jan	8 -	8 c. dobry	8 c. dobry
9	Frankowski Adam	9 -	9 b. dobry	9 c. dobry
10	Brodowski Ryszard	10 -	10 c. dobry	10 c. dobry
11	Brzeski Bernard	11 -	11 c. dobry	11 c. dobry
12	Fedorowicz Piotr	12 -	12 c. dobry +	12 c. dobry
13	Garbacki Grzegorz	13 -	13 c. dobry	13 c. dobry
14	Balcerzak Mieczysław	14 -	14 c. dobry	14 c. dobry
15	Dąbrowski Ryszard	15 -	15 c. dobry	15 c. dobry
16	Borowy Jarosław	16 -	16 c. dobry	16 c. dobry
17	Adamczak Janusz	17 -	17 c. dobry	17 c. dobry
18	Blicharski Janusz	18 -	18 c. dobry	18 c. dobry
19	Goralewski Andrzej	19 -	19 c. dobry	19 c. dobry
20	Kamiński Sławomir	20 -	20 c. dobry	20 c. dobry
21	Jeruzalski Jan	21 -	21 c. dobry	21 c. dobry
22	Janowski Mirosław	22 -	22 c. dobry	22 c. dobry
23	Janowski Mirosław	23 -	23 c. dobry	23 c. dobry
24	Hawlar Mariusz	24 -	24 c. dobry	24 c. dobry
25	Hożoj Krzysztof	25 -	25 c. dobry	25 c. dobry
26	Kaczmarek Stanisław	26 -	26 c. dobry	26 c. dobry
27	Kania Marek	27 -	27 c. dobry	27 c. dobry
28	Koszlak Krzysztof	28 -	28 c. dobry	28 c. dobry
29	Kudziorski Andrzej	29 -	29 c. dobry	29 c. dobry
30	Grzechowski Marek	30 -	30 c. dobry	30 c. dobry
31	Cuwa Ryszard	31 -	31 c. dobry	31 c. dobry
32	Gryczan Jarosław	32 -	32 c. dobry	32 c. dobry
33	Janakowski Adam	33 -	33 c. dobry	33 c. dobry
34	Janakowski Tadeusz	34 -	34 c. dobry	34 c. dobry
35	Konkol Edwin	35 -	35 c. dobry	35 c. dobry

Oceniali of. wachтови - службови на специальных аркушах справо
 Ponadto oceniano uczniów w/g kryteriów:
 a/ zachowanie i dyscyplina
 b/ zainteresowanie
 c/ wydajność i jakość pracy
 d/ estetyka wyglądu
 e/ samodzielność i odpowiedzialność

Starszy Oficer
M/s Edward Dembowski

Lista uczniów wraz z ocenami z praktyki morskiej, klasa IIA 74/75

Rejsy zagraniczne

24 maja 1975 r., po usunięciu awarii łożyska wału silnika głównego, która stała się przyczyną obniżenia sprawności technicznej statku, zrezygnowano z wcześniej planowanego rejsu do Szczecina a wybrano rejs do Leningradu, Helsinek, Sztokholmu i z powrotem do Gdyni. Został on oznaczony jako podróż numer 1. Pobyt w Leningradzie trwał trzy dni, od 26 do 28 maja 1975 r. Zaokrętowanych było 109 jungów. Zorganizowano wycieczki: na Aurorę, do Ermitażu, Pałacu Smolnego i Zimowego, odbył się wypadek do miejscowego domu marynarza, spotkanie z Leningradzką Szkołą Morską i mecz piłkarski pomiędzy reprezentacjami obu szkół. Powrót nastąpił 5.06.1975 r.

Podróż druga rozpoczęła się 9.06.75 r. Trasa: Kopenhaga, Morze Bałtyckie, Kanał La Manche. Gdynia 20.06.75.

Podróż trzecia: Gdynia 25.06.75 r., Kanał Kiloński, Antwerpia, Rotterdam, Gdynia 11.07.75¹¹.

Podróż czwarta: Gdynia 5.06.76 r., Kłajpeda, Edynburg, Rouen, Gdynia 26.06.76.

Podróż piąta: Gdynia 4.07.76. Rauma, Southampton, Amsterdam, Gdynia 26.07.76.

Podróż szósta: Gdynia 15.08.76 r., Bałtyk, Gdynia 23.08.76.

¹¹ Po drugiej podróży morskiej w Liceum Morskim nastąpiły zmiany. 1 września 1975 r. (w rocznicę wybuchu wojny światowej) rozpoczął się trzeci rok szkolny 1975/1976. Nastąpiły też zmiany na stanowisku kapitana. Dotychczasowy kapitan ms. „Edward Dembowski” kpt. ż.w. Tadeusz Kalicki przeniesiony został do Szczecina na statek szkolno-towarowy ms. „Antoni Garnuszewski”.



Piotr Fiedorowicz i Roman Miciński, uczniowie pierwszego rocznika



Jerzy Brodowski, uczeń pierwszego roku Liceum Morskiego



Uczniowie pierwszego rocznika Liceum Morskiego, klasa A, I wachta. Od lewej w I rzędzie: Roman Gawłowski, Andrzej Bielak, Jerzy Brodowski, Waldemar Brozi, Piotr Formeła, Adam Frankowski



Międzyszkolne zawody sportowe, pierwszy z prawej Jacek Pochylski, III rok



Pochód pierwszomajowy w Gdyni

Podróż siódma: Gdynia 31.05.77 r., Leningrad, Kotka, Kopenhaga, Gdynia 22.06.77.

Podróż ósma: Gdynia 30.06.77 r., Turku, Göteborg, Lubeka, Gdynia 22.07.77¹².

Podróż dziewiąta: Gdynia 2.06.78 r., Tallin, Lulea, Hanko, Gdynia 21.06.78.

¹² 30 maja 1977 r. rozdano pierwsze świadectwa dojrzałości. Otrzymało je 64 absolwentów. Z tej okazji ukazało się wiele artykułów w prasie codziennej i różnych wydawnictwach. Była też zmiana na stanowisku dyrektora Liceum Morskiego. Dyrektor Edward Gill został odwołany i otrzymał przeniesienie do Działu Szkolenia Polskich Linii Oceanicznych na funkcję specjalisty do spraw szkolenia kadry marynarskiej. Prawdopodobnej przyczyny zmian dopatrywano się w wątku ideologicznym (mogły być donosy „komu trzeba”).



Rok szkolny 1974/1975. Od lewej: kapitan Tadeusz Kalicki, przewodniczący Komitetu Rodzicielskiego Aleksander Kwaśniewski i dyrektor Liceum Morskiego Edward Gill



Uroczysty przemarsz uczniów Liceum Morskiego podczas gościnnej wizyty żaglowca „Kruzensztern” w Gdyni



Rejs szkoleniowy do Leningradu. Z lewej Edward Gill, z prawej kapitan Tadeusz Kalicki



Wycieczka do „Madurodam. Od lewej wizytator L.M. z ramienia PLO Mieczysław Jurewicz

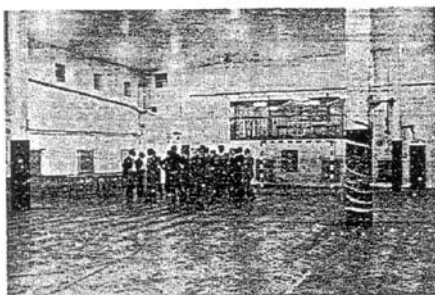
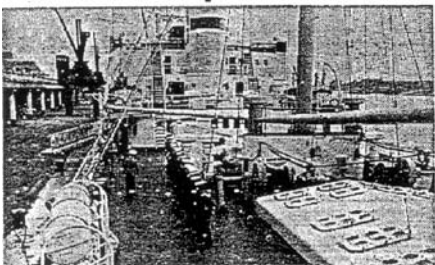


Od lewej: nauczyciel zawodu Zbigniew Sieradzki, uczeń I rocznika Edwin Konkol, nauczyciel BiHP (pożarnictwo) Zdzisław Nowak



Kadra wychowawcza L.M. Od lewej: Tomasz Wakulak, Edmund Dzieńsz, Kazimierz Wrzałik, bosman Stanisław Domżański

Pools Opleidingsschip te Antwerpen



Het Pools opleidingsschip «Edward Dembowski», dat voor de eerste maal Antwerpen bezoekt en aan nr. 22 der Scheldekaaien afmeerde was oorspronkelijk een vrachtaartuig. Het werd echter in opdracht van de «Polish Ocean Lines», uit Gdynia, omgebouwd tot een opleidingsvaartuig voor zeelui ter koopvaardij. Het is voorzien van de meest moderne apparatuur, waarmee de 111 leerlingen, die zich aan boord bevinden, vertrouwd worden gemaakt met de eisen van de huidige scheepvaart.

Tijdens een ontvangst, die donderdagnamiddag aan de pers aangeboden werd, bezochten wij het vaartuig o.l.v. kapitein Tade Kalicki; de directeur van het drijvend «lyceum», ir. Edward Oili en de inspecteur en tevens geestelijke vader van het project, M. Jurewicz Mieczysław.

De «Edward Dembowski» omvat 60 cabines voor vier personen, waarin de leerlingen, in de leeftijdsgroepen van 15 tot 19 jaar, kunnen ondergebracht worden. Dat maakt dat het vaartuig in het totaal 240 pupillen kan meevoren. Wanneer deze de vier jaar durende cursus hebben gevolgd, bekomen zij een diploma, Middelbaar Onderwijs, alsmede een certificaat zeeman-brug-machinekamer. Daarna kunnen zij de Hogere Zeevaarschool volgen.

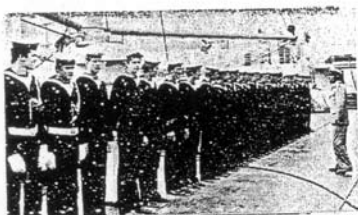
In het vaartuig zijn verscheidene klaslokalen voorzien, alsmede ruimten voor praktische oefeningen. In een van de vroegere ruimten is een enorme gymzaal aangebracht, waar allerlei sporten kunnen worden beoefend.



Vrijdag 4 juli 1975

De Nieuwe Gazet

31.96.80/89



Drijvende school aan het Steen



Het Poolse opleidingsschip voor zeemannen «Edward Dembowski», dat gemeerd ligt aan het nr. 22 der Scheldekaaien en vandaag omstreeks het middaguur zal afvaren naar Rotterdam, mag terecht een drijvende school genoemd worden, met alles d'r op en d'r aan. In de 9.000 ton metende gewezen cargo werden tal van klaslokalen aangebracht voor de meer dan 110 kadetten (van 17 tot 19 jaar), die reeds twee jaar aan boord zijn en nog twee jaar (letterlijk) voor de boeg hebben. In de ruimten 1 en 2 werd zelfs een complete sport- en filmzaal ingericht met de afmetingen 47 op 17 meter, afmetingen die beslist indrukwekkend zijn wanneer ze voor een schip gelden.

De «Edward Dembowski» vaart onder het gezag van kapitein Tade Kalicki; aan boord zijn eveneens de directeur van de Poolse Zeevaarschool, de h. ir. Ed. Oili, en de inspecteur M. Jurewicz, wiens idee het was een dergelijk schip in de vaart te brengen. Laatstgenoemde was gedurende 20 jaar directeur van de Zeevaarschool te Gdynia, waarna hij twee jaar consul werd te Antwerpen. Deze laatste post gold echter niet als «fin de carrière», want reeds sedert 2 jaar vaart hij als inspecteur op de «Dembowski» mee.

Op de foto's, boven: Antwerpen verkennen van op het dek; onder: een gezicht in de sportzaal. — (F.V.P.).

Informatie o polskiej pływającej Szkole Morskiej ukazały się w gazetach belgijskich

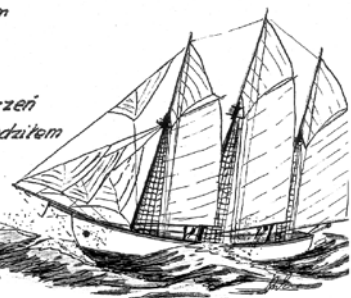
Dyrektor Liceum Morskiego składa meldunek kierownictwu PLO o pomyślnym zakończeniu rejsów szkoleniowo-eksploatacyjnych w roku 1974/1975

Kapitanie!

M/s E. Dembowski 15.07.75

Dzięki Panu do tej pory jestem uczniem Liceum Morskiego. Pan również przyczynił się do spełnienia jednego z moich marzeń a mianowicie, do tego, że zmieściłem kilka interesujących portów zagranicznych. Za wszystko co Pan dla mnie zrobił gorgo dziękuję

Ryszard Dąbrowski



Dziękuję Ci

Kapitanie!

Jan Damrath.

m/s E. Dembowski 15.07.75.



Uczniowie nie okazali się obojętni wobec talentów pedagogicznych fachowych kapitana statku Tadeusza kalickiego. Licealiści osobiście i „na papierze” podziękowali za pierwsze rejsy szkoleniowe

Dziękuję Ci Kapitanie
za włączenie mnie
w arkana wiedzy morskiej.

ucz. Błaszak Sławomir



B. Pan

dla mnie drugim ojcem.
Głosem chwalił,
Częściej ganił,
Lecz dużo nauczył.

Andrzej Góralowski



BARDOŻEJSEM ZADONOLONY
ZE PIERWSZE SŁOTE KROKI STA-
-WIAŁEM POD OKIEM PANA
KAPITANA. DZIEKUJE BARDOŻE
ZA TRUD I CZAS TAKI PAN
POŚWIĘCIŁ NASZĄ NAUCZĘ
I SZKOLENIU NAS NA MARYNARZY

PIOTR
FIEDOROWICZ



W najcięższych chwilach życia na statku
wspominałem Pana radę. Dzięki Pana silnej woli,
którą Pan ułoił we mnie dostadłem do tego wszystkiego
co teraz mam. Za okazanie dobrej woli wobec mnie
i moich kolegów składam Panu najserdeczniejsze
podziękowanie

Miroslaw Janowski



MIS E. DEMBOWSKI dnia 15-VII-1975r

Dzięki Tobie
Kapitanie
poznałem smak
morza, a także
przeobrażenie
przyjęty pracy

Marek Snochowski



Dziękuję Ci Kapitanie

za wprowadzenie mnie
w świat wielu i pięknych
przygod oraz fantastycznych
pracy związanych z morzem.

ucz. J. Kabanek Jan

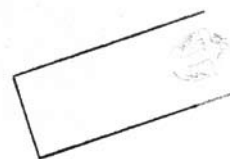


15.07.75. MIS E. DEMBOWSKI

Dziękuję Ci Kapitanie,

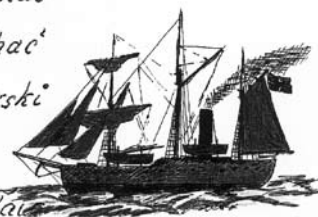
za to coś dla mnie zrobił,
za Twój wkład i poświęcenie
aby zrobić z nas
porządnych marynarzy

Jerzy Brodowski



Chciałbym podziękować Ci Kapitanie
za to że pomogłeś mi poznać
pracę na morzu i pokochać
ciężki i trudny marynarski
zawód

Kaczmarek Stanisław



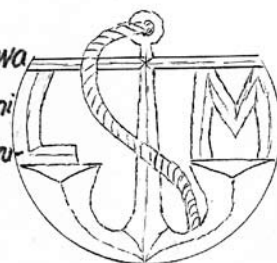
Dziękuję Ci Kapitanie że mogłem
swoje pierwsze kroki marynarza stawiać
pod Twoją opieką. Uważam że dzięki
panu objeżdżę właściwy kurs życia

Jarosław Gryczan



„Morze jest piękne i
nie zna kompromisu...” - te słowa
wpajało nam od pierwszych dni
lecz dopiero dzięki Panu zrozumi-
ałem dogłębnie ich sens i
znaczenie.

Adam Frankowski.



Podróż dziesiąta: Gdynia 17.06.78 r., Helsinki, Helsingborg, Rostock, Gdynia 16.07.78. Była to ostanía podróż morska szkoły ms. „Edward Dembowski”. O podróżach morskich zamieszczono szereg publikacji w prasie polskiej i zagranicznej. Wypowiadali się uczniowie, przekazywali różne teksty, grafiki. Tworzyli wiersze i małe formy literackie.

Po rozsadzie na najwyższych stanowiskach dyrektor Edward Gill przeniesiony zastał do Działu Szkolenia Polskich Linii Oceanicznych, zaś kapitan Kalicki odszedł do Szczecina na statek ms. „Antoni Garnuszewski”. Nowo powołanym dowódcą statku-szkoły zastał kpt. ż.w. Wojciech Zaczek, natomiast stanowisko dyrektora ds. pedagogicznych objął mgr Maksymilian Hoefl.

Kapitan Zaczek funkcję kapitana „Dembowskiego” pełnił od 1 sierpnia 1976 do 10 sierpnia 1977 r. Następnie funkcję tę przekazał kapitanowi Zdzisławowi Blachowskiemu (który podobnie jak poprzednik, funkcję tę pełnił przez rok). W 1978 r. nastąpiła znów



Kapitan Wojciech Zaczek, następca kapitana Tadeusza Kalickiego w czasie chrztu morskiego



Całkiem ciekawa przejażdżka

kolejna zmiana na najwyższym szczeblu kierowniczym Liceum. Komendantem statku-szkoły został kpt. ż.w. mgr Stefan Baczewski i pełnił ją przez cztery lata.

64 licealistów po uzyskaniu świadectwa dojrzałości złożyło marynarskie przyrzeczenie i pasowano ich na marynarzy. W uroczystej oprawie odbierali dyplomy a także nagrodę rzeczową – otrzymał ją prymus szkoły Andrzej Murawski, który w imieniu wszystkich całego gronu pedagogicznemu złożył podziękowanie za trud włożony w ich naukę i wychowanie morskie. Komendant Baczewski prowadził dwa rejsy morskie, oba w 1978 roku, oznaczone numerem 9 i 10. Po dziesiątym rejsie praktyki eksploatacyjne na morzu i w obcych portach dobiegły końca. Z początkiem roku szkolnego 1979/1980 „Dembowskiemu” Polski Rejestr Statków nie odnowił 4-letniej klasy i nie wznosił certyfikatu dopuszczenia statku do dalszego pływania. Statek jednak nadal pozostał siedzibą szkoły i internatu. Miejszem jego postoju było Nabrzeże Pomorskie. Kapitan Stefan Baczewski cieszył się szacunkiem wśród uczniów. Wyrazy uznania dla jego umiejętności i wiedzy oddawali uczniowie w różnego rodzaju podziękowaniach, często wykonywanych z dużą precyzją.

1 września 1981 r. zaczął się kolejny rok szkolny. Przyjęto 77 licealistów, wybrano ich spośród 500 kandydatów. Przeszli oni przez czterotygodniowy okres kandydacki. Nastąpiła kolejna zmiana – po kapitanie Stefanie Baczewskim funkcję komendanta objął kpt. ż.w. Longin Rzeźniczak.

Pojawiły się informacje o pilnej potrzebie przeniesienia w części lub w całości szkoły ze statku na ląd. Uczniowie, mający być marynarzami, przebywali na statku, mimo że on nie pływał – jednak żyli



Chrzest morski

i pracowali w atmosferze statku, co miało wpływ na całość edukacji. Ale nie było złudzeń. 27 kwietnia 1982 r. w zarządzeniu dyrekcji Polskich Linii Ocenicznych umieszczono zdanie:

„Wstrzymać nabór kandydatów do pierwszej klasy Liceum Morskiego na rok szkolny 1982/1983”. Kontynuowana będzie nauka pozostałych roczników. Postulowano, aby w pilnym trybie wystąpić do Urzędu Gospodarki Morskiej o uzyskanie terenu pod budowę internatu, możliwie w bliskiej odległości od Skweru Kościuszki w Gdyni. W piśmie tym było takie sformułowanie: „W przypadku niewyrażenia zgody na przejęcie przez Polskie Linie Oceaniczne inwestycji przeznaczonej dla Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, zmuszeni będziemy do kasacji statku „Edward Dembowskiego” i likwidacji Liceum Morskiego”. Ta alternatywa odpadła. A więc odpadały propozycje wariantowe. Padła też propozycja, by znalazło się miejsce w Zarządzie Portu Gdańsk w Nowym Porcie, by w tamtejszym Liceum Morskim prowadzić zajęcia dydaktyczne dla wszystkich klas i tam umieścić część uczniów, zaś uczniów zamiejscowych rozlokować w różnych internatach w Trójmieście.

Jednak bieg wypadków wskazywał, że żywot liceum zmierza nieuchronnie ku końcowi. Działalność dydaktyczno-wychowawcza liceum bazowała na statku „Edward Dembowskiego” – wiązało się to z dużymi kosztami utrzymania. Dodatkowym problemem był stan techniczny jednostki, stwarzający poważne zagrożenie pożarowe i sanitarno-higieniczne dla uczniów, a także wykładowców oraz załogi statku. W związku z tym podejmowano starania o zlokalizowanie działalności na lądzie wraz z internatem i zapleczem socjalnym dla uczniów. W związku z nierozwiązaniem tych problemów do roku 1985 tj. do czasu wypuszczenia ostatnich absolwentów, działalność dydaktyczno-wychowawcza Liceum Morskiego została zawieszona.

2 czerwca 1983 r. dyrektor naczelny PLO wydał pismo okólne o powołaniu komisji do przygotowania sprzedaży statku „Edward Dembowskiego”. Ze statku do tej komisji weszła delegacja z kapitanem Longinem Rzeźniczakiem na czele. Przed dokonaniem sprzedaży należało do końca sierpnia 1983 r. zdjąć ze statku wyposażenie i materiały i zakwalifikować je do wykorzystania przez liceum usytuowane na lądzie. Niektóre materiały należało przekazać do magazynu PLO z podaniem ich przeznaczenia na statki pozostające w eksploatacji.

Dobiegał końca rok szkolny 1982/1983. Po czterech latach nauki kończyło szkołę 59 absolwentów, lecz egzamin dojrzałości zdało 49. Kapitan Longin Rzeźniczak opuścił stanowisko komendanta. Zastąpił go kpt. ż.w. Damian Dunikowski. On to dnia 1 września 1983 r. dał komendę całkowitego opuszczenia bandery na „Dembowskim”. Od tego czasu Liceum Morskie prawnie zostało włączone do gdyńskiego Technikum Przetwórstwa Rybnego, gdzie zastępcą dyrektora ds. pedagogicznych był mgr Jerzy Łytkowski. Tam umożliwiono konty-

nuację nauki dwóm ostatnim rocznikom szkoły. Podjęto jednocześnie starania o wynajem miejsc internatowych, stołówki i sal wykładowych w PTTK – Domu Turysty w Sopocie o na okres od 31 sierpnia 1983 do 30 czerwca 1984 r. dla 80 uczniów zamiejscowych, zaś w ostatnim roku szkolnym 1984/1985 – do czerwca 1985 r. – wynajem 40 miejsc w internacie Zasadniczej Szkoły Budowlanej w Gdyni przy ulicy Tetmajera 65.

Opuszczenie bandery na statku pływającej szkoły z dniem 1 września 1983 r. zamknęło prawie dwunastoletni okres jej działania. W prasie ukazało się na ten temat szereg artykułów nawiązujących do tego czasu.

29 marca 1984 roku statek „Edward Dembowski” bezpowrotnie opuścił swą macierzystą przystań w Gdyni. Zachował się z tego dnia zapis w Dzienniku Okrętowym: O godzinie 07.45 duński holownik „Skould” dobił do prawej burty statku. O godzinie 11.50 w obecności przedstawicieli „Navimoru” podpisano przejęcie statku m/s „Edward Dembowski” przez holownik „Skould”. O godzinie 13.30 polska załoga opuściła statek. Komendantem, który dokonał formalności przekazania statku do holowania był kpt. ż.w. Roman Śledziński.

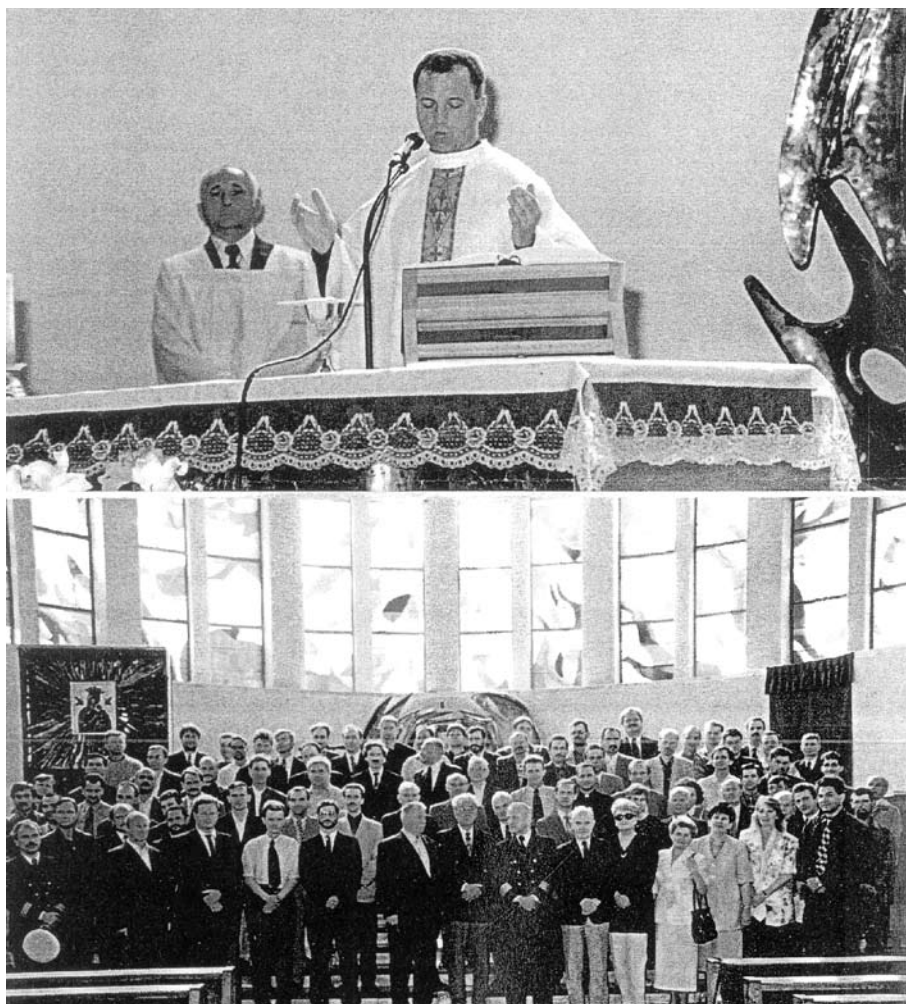
Nauka w Liceum Morskim, choć w rozproszeniu, toczyła się dalej – do 13 maja 1985 roku, czyli ostatniego szkolnego etapu do matury. Rok szkolny 1984/1985 ukończyło 77 uczniów. Egzamin dojrzałości zdało 60.

Powstałe w 1973 roku Liceum Morskie w Gdyni formalnie i ostatecznie zakończyło swą działalność 31 sierpnia 1985 roku. Z zapisów wynika, że 31 sierpnia 1985 r. Liceum Morskie w Gdyni zostało zlikwidowane.

Interesujące jest zestawienie działalności dydaktycznej Liceum Morskiego. Przyjmując średnie wyliczenia dla szkoły w ciągu 12 lat jej istnienia – na egzaminy wstępne zgłosiło się około 8000 kandydatów po szkole podstawowej niemal z wszystkich regionów kraju. Prawo zostania jungami otrzymało łącznie 765 chłopców w wieku 15 do 17 lat. Ukończyło szkołę 568 uczniów, natomiast świadectwo dojrzałości otrzymało 474 absolwentów, z pełnym prawem wykonywania zawodu marynarskiego oraz możliwością kontynuowania nauki w uczelniach wyższych.

W latach 1973–1985 naczelną kadrę Liceum Morskiego stanowili: mgr inż. Edward Gill – dyrektor od 08.03.1973 r. do 18.11.1975 r., kpt. ż.w. Tadeusz Kalicki – kapitan, pierwszy z-ca dyrektora Liceum, od maja 1974 r. do 01.08.1975 r. I kolejno: kpt. ż.w. Wojciech Zaczek, kpt. ż.w. Zdzisław Błachowski, kpt. ż.w. Stefan Baczewski, kpt. ż.w. Longin Rzeźniczak, kpt. ż.w. Damian Dunikowski, kpt. ż.w. Roman Śledziński, który przekazał statek do holowania. Dyrektorem Liceum w latach 1976 i 1977 był mgr Maksymilian Hoeft, mgr Jerzy Łytkowski w okresie od 15.08.1977 do 31.08.1983 był z-cą dyrektora ds. pedagogicznych i od 01.09.1983 do 31.08.1985 p.o. dyrektora Liceum (czyli do czasu likwidacji Liceum Morskiego).

Z zestawionych dokumentów, w okresie istnienia Liceum zajęcia teoretyczne odbywały się z 25 przedmiotów. Prowadziło je 130 nauczycieli (niektórzy po dwa–trzy przedmioty). Praktycznej nauki zawodu uczyło około 40 instruktorów: w warsztatach 17,



Z okazji pierwszego Zjazdu Absolwentów odprawiona została msza święta przez absolwenta Liceum Morskiego w Gdyni, mgr. teologii ks. Jerzego Więcka w kościele „Stella Maris” w Gdyni

w siłowni 18, na pokładzie 9. Wychowaniem morskim zajmowało się w sumie 15 osób.

Nauczane przedmioty to: język polski, język angielski, język rosyjski, historia, propedeutyka nauki o społeczeństwie, geografia gospodarcza, matematyka, chemia, fizyka, rysunek techniczny, elektrotechnika i automatyka okrętowa, nautyka, wiedza okrętowa i budowa okrętu, materiałoznawstwo okrętowe, technologia ładunków, okrętowe urządzenia napędowe i mechanizmy pomocnicze, prawo żeglugowe, bezpieczeństwo i higiena pracy, wychowanie fizyczne, przysposobienie obronne, morskie przysposobienie sportowe (pływanie, żeglarstwo i ratownictwo), przysposobienie do życia w rodzinie.

Zajęcia prowadzili też nauczyciele praktycznej nauki zawodu w okrętowych warsztatach szkolnych, a także w siłowni i na pokładzie. Byli też nauczyciele wychowania morskiego. Nauczyciele pełnili także funkcje wychowawców klas.

W ciągu 12 lat 42 osoby pracowały na takich stanowiskach, jak: dyrektor administracyjno-gospodarczy, główny księgowy, księgowy-kasjer, referent, kierownik kancelarii, kierownik stołówki, bibliotekarz, artysta-fotografik, artysta-plastyk, intendent, magazynier itp.

Zestawiono absolwentów Liceum Morskiego za lata 1977–1985. Osobno pogrupowano ich na uczniów szkoły bez matury (przy nazwisku stawiano gwiazdkę) i maturzystów.

Liceum Morskie w Gdyni przeszło do historii, ale pamięć o nim pozostała, a formą jego były i są zjazdy absolwentów. W 1998 roku

¹³ Zachęcano do zakupu medalu okolicznościowego oraz biuletynu o kontaktach ze stowarzyszeniem. Podany był też telefon kontaktowy do Jerzego Brodowskiego.



Od 1998 r. odbywają się Zjazdy Absolwentów szkoły. Absolwenci na czwartym zjeździe w 2003 r.



Zdjęcie grupowe zaproszonych gości i nauczycieli z okazji 30-lecia powołania Liceum Morskiego w Gdyni, które odbyło się 9 sierpnia 2003 r. w Akademii Morskiej w Gdyni



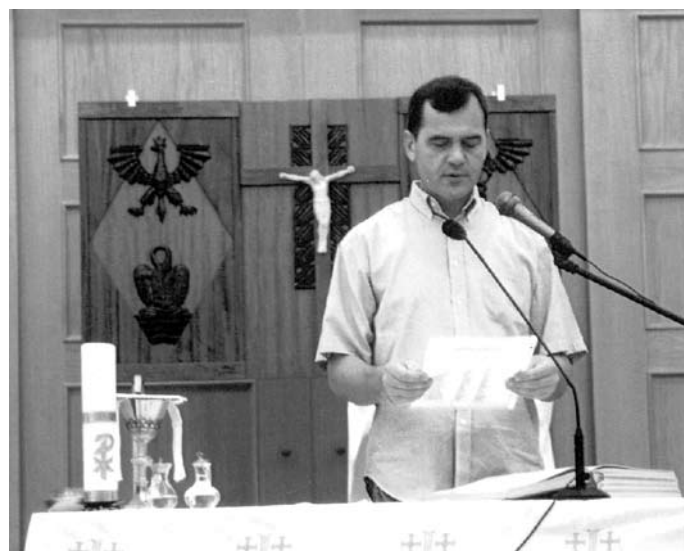
13.06.2006 odsłonięto tablicę upamiętniającą Liceum Morskie w Gdyni.

przypadła 25 rocznica powołania Liceum Morskiego. Wówczas to jeden z mieszkańców Gdyni, absolwent pierwszego rocznika szkoły – Jerzy Brodowski wystąpił z propozycją, by licealiści z Liceum Morskiego spotkali się z byłymi pedagogami.

Tak doszło do I Zjazdu Absolwentów. W zasadzie jako jego jednoosobowy komitet organizacyjny, Brodowski przystąpił do pracy. Ustalił datę 8 sierpnia 1998 na pokładzie statku-muzeum „Dar Pomorza”, powkladał zaproszenia do kopert i wysłał pocztą. Na okoliczność zjazdu wydał w kolorze złotym medal upamiętniający to „ćwierćwiecze”. Na awersie obok sylwetki „Dembowskiego” umieszczone zostały znaki firmowe PLO i Liceum, a wokół wyryty napis: Liceum Morskie w Gdyni, 1973–1985. Zaś na rewersie znalazł się herb Gdyni, pod którym faliście zaznaczono miejsca stacjonowania szkoły, od Jastarni, przez Szarlotę, „Dembowskiego” po Technikum Przetwórstwa Rybnego. Cały rysunek został otoczony napisem: Pierwszy Zjazd Absolwentów 1998¹³.

W programie przewidziano o godzinie 9 mszę świętą w gdyńskim kościele Stella Maris, następnie spotkanie na „Darze”, potem spotkanie towarzyskie w tawernie „Konik Morski”.

Drugi Zjazd Absolwentów LM w Gdyni odbył się 14.09.1999 r. Spotkanie odbyło się w Szkole Podstawowej nr 1 w Gdyni przy ulicy



Na każdym ze zjazdów odczytywana jest lista osób, które odeszły. Na szóstym zjeździe dokonał tego Marek Szajkowski, uczeń 3. rocznika

10 Lutego 25 (obok budynku PLO). Odbyła się msza święta w intencji osób zmarłych i żyjących związanych z Liceum Morskim w kościele duszpasterstwa ludzi morza Stella Maris w Gdyni przy ul. Portowej 2. Natomiast spotkanie towarzyskie z byłą załogą i nauczycielami odbyło się w Jacht-Klubie „Gryf” przy al. Zjednoczenia, naprzeciw statku-muzeum „Błyskawica”.

Trzeci Zjazd odbył się w Gdyni, tak jak roku poprzednim, w Szkole Podstawowej nr 1 przy ul. 10 Lutego 25. Zaplanowano omówienie spraw związanych ze stowarzyszeniem oraz wolne wnioski. Mszę świętą w intencji osób żyjących i zmarłych związanych z Liceum Morskim odprawiono w kościele Stella Maris. Zjazd zakończono spotkaniem towarzyskim z załogą i nauczycielami w pubie „John Bull” w Gdyni przy ulicy Armii Krajowej.

Czwarty Zjazd Absolwentów odbył się 9 sierpnia 2003 r. w Auli Akademii Morskiej w Gdyni przy ul. Morskiej 81/87. Zjazd otwierał i witał zebranych przewodniczący Stowarzyszenia Absolwentów Liceum Morskiego w Gdyni Jerzy Brodowski. Podkreślił, że zjazd odbywa się w 30-lecie powołania szkoły. Referat historyczny o LM wygłosił pierwszy dyrektor szkoły mgr inż. Edward Gill. Odprawiona została msza św. w intencji zmarłych absolwentów i pracowników LM (mszę św. odprawił absolwent LM). Zaprezentowano opracowania historyczne o Liceum Morskim. Były przemówienia okolicznościowe.

Piąty Zjazd odbył się 13.08.2005 r. w Gdyni. Program zjazdu przewidywał: zebranie uczestników przy kościele Stella Maris w Gdyni przy ul. Portowej 2; odprawienie mszy św. w intencji zmarłych absolwentów i pracowników Liceum Morskiego w Gdyni. Po mszy św. wspólne zdjęcie uczestników zjazdu. Część oficjalna zjazdu odbyła się w tawernie „Zielony Pokład” przy Skwerze Kościuszki, naprzeciwko ORP „Błyskawica”.

Szósty Zjazd Absolwentów Liceum Morskiego w Gdyni odbył się 9 sierpnia 2008 roku w Akademii Morskiej w Gdyni przy ul. Morskiej 83, w Auli im. T. Meissnera. Posiedzenie poprzedziła msza święta w intencji pracowników i nauczycieli załogi ms. „Edward Dembowski” oraz uczniów.

Przedstawiona została wystawa „Liceum Morskie w Gdyni. Pływająca szkoła na m/s „Edward Dembowski. Były wystąpienia zaproszonych uczestników zjazdu, a także przemówienia okolicznościowe. Na tym kończyła się pierwsza część zjazdu. Nastąpiło



Szósty Zjazd Absolwentów w 2008 r.

przejście na Aleję Jana Pawła II (Wydział Nawigacyjny Akademii Morskiej) i tam przed tablicą pamiątkową upamiętniającą istnienie Liceum Morskiego złożono wiązanki kwiatów. Były też okolicznościowe wystąpienia uczestników zjazdu. Ten zjazd upamiętniał 35-lecie powstania Liceum Morskiego w Gdyni. Podczas jego trwania nawiązano do ważnych dat: 28.XI.1918 – dekret Naczelnika Państwa o utworzeniu Marynarki Polskiej; 10.11.1920 – zaślubiny Polski z morzem; 17.VI.1920 – utworzenie Szkoły Morskiej w Tczewie i 30.VIII.1973 – założenie Liceum Morskiego w Gdyni. Zjazd zakończył się spotkaniem w „Zielonej Tawernie”, Klubu Pokład u Sławka Łuby z III rocznika Liceum Morskiego.

TADEUSZ PIĄTKOWSKI

KADRA MORSKA W ŁUCZANACH 1945–1946

Łuczany to nazwa miejscowości, której nie znajdziemy w aktualnym urzędowym spisie. Tak nazywało się od sierpnia 1945 roku do sierpnia roku następnego Giżycko – stolica Krainy Wielkich Jezior Mazurskich. Pierwotna nazwa polska brzmiała Lec. Nazwa niemiecka to Lötzen¹.

Właśnie w tym mieście działał przez kilka lat ośrodek Ligi Morskiej. Sprawa ta jest tak mało znana, że nawet monografia tejże organizacji pióra Tadeusza Białasa niewiele o tym fakcie mówi².

Najważniejszy był pierwszy, pionierski okres działalności ośrodka, od sierpnia 1945 do czerwca 1946 roku. Wówczas to część członków Hufca Morskiego Ligi Morskiej utworzyła tzw. Kadre morską, która po ukończeniu podstawowego szkolenia w Łuczanych miała kontynuować dalszą naukę w zakresie różnych zawodów morskich. Oficjalnie uczestnik szkolenia w ośrodku nazywał się „kandydatem Kadry morskiej”³. Nieoficjalnie funkcjonował dziwaczny neologizm „kadrzysta”. Tak mówili o sobie uczestnicy, tak nazwano jeden

z jachtów⁴. Ośrodek oficjalnie nazwano Centralnym Ośrodkiem Wodnym Ligi Morskiej⁵, jednakże w sytuacjach nieoficjalnych zarówno uczestnicy jak i komenda stosowali nazwę – Ośrodek Kadry Morskiej⁶.

Ze względów sentymentalnych będę stosował nazwę nieoficjalną. Sprawa Kadry morskiej dotyczy mnie osobiście. Mój Ojciec – kpt. Henryk Piątkowski był zastępcą komendanta ośrodka. Ja urodziłem się w Łuczanych 29 marca 1946 roku. „Kadrzyści” nazwali mnie Kapitankiem. W tej sytuacji miałem możliwość, w różnych okresach czasu, zapoznać się z relacjami ustnymi i pisemnymi uczestników i członków komendy ośrodka oraz oglądać różne oryginalne dokumenty a także fotografie. W ten sposób powstała stopniowo próba syntezy dziejów ośrodka.

Na jesieni 1944 roku reaktywowano Ligę Morską. W marcu 1945 roku Liga Morska zorganizowała w Lublinie Kurs Wiedzy Żeglarskiej. Wykładali na nim wybitni „ludzie morza”, jak kpt. ż.w.

¹ W. Darski, *Giżycko*, Suwałki 1994, s. 15–16.

² T. Białas *Liga Morska 1944–1953*, Gdańsk 2002, s. 181.

³ Pismo wychodzące z COWLM Łuczany z 20.03.1946.

⁴ Relacje Władysława Kwaśniewskiego, Tadeusza Grzeszczyka, Antoniego Narewskiego z 1994 r.

⁵ Pisma wychodzące z COWLM Łuczany z 10.02.1946 i 20.03.1946 posiadają pieczęcie: nagłówkową i okrągłą o takiej treści; T. Baryła, *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina. Wybór dokumentów 1945 rok*, Olsztyn 1996, s. 122.

⁶ Relacja Tadeusza Wolbeka z 1994 r., relacja Franciszka Suskiego z 2002 r.; Legitymacja nr 11 Antoniego Narewskiego, b. członka Kadry morskiej z 30.09.1956 r.



Członkowie Hufca Morskiego, Olsztyn, lipiec 1945 r. Siedzą: pierwszy z lewej Tadeusz Grzeszczyk, trzeci z lewej Marian Dąbrowski. W górnym rzędzie pierwszy z lewej Józef Sikora (obejmuje maszt). Ze zbiorów autora

Konstanty Maciejewicz czy kmr inż. Antoni Garnuszewski oraz przedwojenni działacze Ligi Morskiej i Kolonialnej i instruktorzy Związku Harcerstwa Polskiego, jak dr Wacław Arasimowicz czy kpt. Henryk Piątkowski. Kurs obejmował nie tylko teoretyczne szkolenie żeglarskie ale także szeroki przekrój wiedzy morskiej. Ukończyło go ok. 80 osób⁷. Znaczną część słuchaczy stanowili harcerze. Uczestnicy mieli stworzyć załóżek Hufca Morskiego, w ramach którego Zarząd Główny LM zamierzał kontynuować szkolenie w kierunku zawodów morskich.

Z niewyjaśnionych przyczyn Hufca Morskiego nie skierowano na Wybrzeże. Liga Morska wybrała koncepcję „z jezior nad morze”. W dniach 6–11 lipca trzyosobowa delegacja w składzie: 1) Henryk Zagrodzki – przedstawiciel Zarządu Głównego LM, 2) Stanisław Ereciński – p.o. komendanta Hufca Morskiego, 3) Jerzy Bubiak – kwatermistrz Hufca Morskiego odbyła samochodem służbowym z kierowcą rekonesans na trasie Olsztyn–

Ryn–Łuczany–Mikołajki. Celem było wybranie odpowiednich miejsc na ośrodki wodne na terenie tzw. Okręgu Mazurskiego. Zdecydowano, że Centralny Ośrodek Wodny powstanie w Łuczanych, a mniejsze w Olsztynie i Mikołajkach. Uruchomienie ośrodków przewidziano na 20 lipca 1945 r. z liczbą uczestników odpowiednio 50, 15, 15⁸.

Oczywiście ten zbyt ambitny plan nie mógł być terminowo zrealizowany. Najpierw skierowano członków Hufca Morskiego do Olsztyna. Decyzja podyktowana była względami praktycznymi. Po pierwsze w Olsztynie w przeciwieństwie do Łuczana⁹ funkcjonowały już polskie władze. Po drugie, istniała już regularna komunikacja kolejowa na trasie Lublin–Warszawa–Olsztyn. Dalej pociągi kursowały nieregularnie¹⁰.

Uczestników ulokowano na terenie poniemieckiego klubu żeglarskiego w Olsztynie. Egzystowali tam w skrajnie trudnych warunkach. Większość załogi ośrodka stanowili, zaradni w każdej sytuacji, harcerze i harcerki. Fluktuacja stanu osobowego była duża. Słabsi rezygnowali. Na ich miejsce przybywali nowi entuzjaści¹¹.

W tym czasie kpt. Henryk Piątkowski, odkomenderowany z wojska do Ligi Morskiej, na stanowisko zastępcy komendanta Hufca Morskiego zameldował się w Olsztynie u płk Jakuba Prawina – pełnomocnika Rządu na Okręg Mazurski. Otrzymał tam wytyczne, dotyczące organizacji ośrodka w Łuczanych. Były one następujące:

1. Zorganizować ośrodek zmilitaryzowany, to jest uczestnicy oraz komenda winni być umundurowani, skoszarowani i uzbrojeni.



Kadra morska w Łuczanych. Jesień 1945 r. (na tle budynku). Trzeci z lewej Franciszek Suski, czwarty z lewej Józef Sikora. Ze zbiorów autora.

2. Zebrać porzuconą broń i amunicję dla potrzeb ośrodka, a nadwyżki zmagazynować¹².
3. Prowadzić podstawowe szkolenie wojskowe uczestników.
4. Przeprowadzić szkolenie marynarskie, tzn. wioślarskie i żeglarskie.
5. Umożliwić uczestnikom uzupełnienie wykształcenia ogólnego
6. Przejść poniemiecką infrastrukturę wodną (przystanie, stocznia) oraz sprzęt pływający (jachty żaglowe, motorówki, statki).

W sierpniu 1945 roku w Olsztynie przeprowadzono selekcję uczestników. Odrzucono dziewczęta oraz chłopców poniżej 16 lat. Pozostałych przewieziono transportem kolejowym do Łuczana. Dotarli tam również indywidualnie pojedyncze osoby, np. Franciszek Suski z Gdyni¹³.

Dla potrzeb ośrodka przydzielono jednopiętrowy budynek, położony na wschodnim brzegu Kanału Łuczańskiego, tuż przy jego wylocie do jez. Niegocin. Istnieje on do dzisiaj, stanowiąc własność PTTK (w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych siedziba Żeglugi Mazurskiej). Komendę umieszczono na parterze, a uczestników czyli tzw. załogę na piętrze. Później uzyskano dodatkowy budynek za mostem kolejowym (dziś ul. Kolejowa 7). Zamieszkały tam rodziny członków komendy.

Komendę Ośrodka Kadry Morskiej stanowili:

1. Komendant Stanisław Ereciński – jachtsmen z warszawskiego Yacht Klubu Polskiego, uczestnicy przewali go Kowbojem.
2. Zastępca komendanta ds. szkolenia wojskowego i marynarskiego kpt. Henryk Piątkowski – przedwojenny działacz LMiK, instruktor ZHP, „zawiszak”.
3. Instruktor Tadeusz Wolbek – absolwent lubelskiego Kursu Wiedzy Żeglarskiej, później znany działacz PZZ i PTTK.
4. Instruktor Jerzy Bubiak – rozpoznany później jako „wtyczka” UB¹⁴.
5. Referent administracyjny – Zofia Kosińska, uczestnicy nazywali ją Ślepowronem.

Spośród starszych uczestników komenda powołała tzw. funkcyjnych, których status w ośrodku odpowiadał kadrze podoficerskiej w wojsku. Byli to:

⁷ Tadeusz Wolbek podał zawyżoną liczbę 280 osób, w pracy zbiorowej *Żeglarstwo na Warmii i Mazurach*, Olsztyn 1979, s. 5.

⁸ T. Baryła, op. cit., s. 118–123.

⁹ Ibidem, s. 120.

¹⁰ Ibidem, s. 134.

¹¹ Relacja Tadeusza Grzeszczyka z 1994 r.

¹² Relacje Tadeusza Grzeszczyka, Antoniego Narewskiego, Tadeusza Wolbeka, Władysława Kwaśniewskiego z 1994 r., Franciszka Suskiego z 2002 r.

¹³ Franciszek Suski przyjechał z Gdyni, gdzie ukończył w lipcu kurs żeglarski – relacja F. Suskiego z 2002 r.

¹⁴ H. Piątkowski, *Wspomnienie z działalności w LM*, Nautologia 1995, nr 3 oraz relacja Tadeusza Wolbeka z 1994 r.



Patrol kadry morskiej w Łuczanych. Jesień 1945 r. Drugi z lewej Tadeusz Wolbek, trzeci z lewej Tadeusz Grzeszczyk. Ze zbiorów autora



S/y „Kadrzysta” na jeziorze Niegocin. Lato 1946 r. Za sterem Tadeusz Grzeszczyk. Ze zbiorów autora

1. bosman 1 – Franciszek Suski
2. bosman 2 – Władysław Paderewski
3. zbrojmistrz – Rudolf Wiecheć
4. sanitariusz – Fryderyk Rosenbaum

Łączny stan załogi to ok. 35 osób¹⁵. Byli to chłopcy w wieku 16–21 lat o różnym poziomie wykształcenia ogólnego i zróżnicowanym doświadczeniu życiowym. Jedni z nich traktowali wyjazd na tzw. Ziemię Odzyskaną jako młodzieńczą przygodę. Inni, pozbawieni rodzin i środków do życia, jako sposób zdobycia atrakcyjnego zawodu. Jeszcze inni chcieli, ze względu na osobiste bezpieczeństwo, zmienić miejsce dotychczasowego pobytu. Dotyczyło to np. harcerzy z Puław, współpracujących podczas okupacji z AK. Grupę „puławiaków” stanowili: Antoni Narewski, Tadeusz Grzeszczyk, Tadeusz Moszczyński i Józef Sikora. Namówił ich na wyjazd do Łuczana znany im z konspiracji por. AK Henryk Piątkowski, pseudonim „Kotlina”, który po ujawnieniu się został zmobilizowany do Wojska Polskiego¹⁶.

Załogę ośrodka podzielono na 3 wachty umundurowane w marynarskie mundury. Co 3 dni przypadała służba. Wachta służbowa pełniła z bronią służbę wartowniczą i w razie potrzeby patrolową. Z uzbrojeniem „kadrzystów” nie było problemów. Bardzo szybko zebrano poniemieckie karabiny, a dla komendy broń krótką. Wkrótce ośrodek dysponował nadwyżkami broni ręcznej, granatów i amunicji. Na stanie ośrodka znalazła się broń maszynowa, panzerfausty i materiały wybuchowe. Początkowo obsadzano tylko 1 posterunek przy bramie wejściowej do ośrodka. Później także drugi, w stoczni, którą chroniono przed szabrownikami.

Kiedy w sierpniu 1945 roku powstał Centralny Ośrodek Wodny w Łuczanych, zwany potocznie Ośrodkiem Kadry Morskiej, stanowił on swoistą oazę polskości. W mieście brakowało nie tylko polskich władz cywilnych, ale także polskiej jednostki wojskowej. Stacjonowały natomiast frontowe oddziały radzieckie. Najbliższy pododdział Armii Czerwonej znajdował się po drugiej stronie kanału, w dawnym klubie żeglarskim (dziś ośrodek wodny LOK). Realna władza w mieście należała do komendantury radzieckiej¹⁷.

Dopiero później pojawił się polski starosta oraz utworzono skromny trzyosobowy posterunek milicji. Zaczęto wysiedlać Niemców. Na ich miejsce przybywali polscy osadnicy. Miłym zaskoczeniem był dla nich widok polskiej flagi nad ośrodkiem Kadry Morskiej. Także umundurowane patrole „kadrzystów” w mieście oraz przemarsze całej rozśpiewanej załogi na niedzielne nabożeństwa dodawały otuchy przybyłym¹⁸.

Załodze czas upływał na intensywnym szkoleniu. Rozpoczęły się systematyczne zajęcia wojskowe: regulaminy, musztra, szkolenia strzeleckie. Strzelania odbywały się na terenie twierdzy Boyen. Były także zajęcia teoretyczne z żeglarstwa, roboty linowe oraz pozostałe prace bosmańskie. Najbardziej ciągnęło do pływania pod żaglami. Szkolenie praktyczne rozpoczęło jednak od kajakarstwa i wiosłarstwa. Podczas zajęć rozpoznawano główny szlak Wielkich Jezior Mazurskich. Już w sierpniu 1945 roku bosman Franciszek Suski przepłynął odcinek Łuczany–Mikołajki kajakiem żaglowym¹⁹. Wkrótce powstała placówka ośrodka w Mikołajkach, przeniesiona później do Głódowa nad j. Śniardwy.

Wreszcie rozpoczęły się praktyczne zajęcia żeglarskie. Początkowo ośrodek dysponował tylko jednym sprawnym jachtem żaglowym, który nazwano „Wodniak”. Drugi z kolei duży jacht kilowy „Zawiszek” mocno przeciekał i miał braki w takielunku. Następne jednostki, celowo zatopione przez Niemców w kanale lub u brzegów jezior, wyciągano z wody za pomocą pontonów i tzw. „flaszcencugu”. Po podniesieniu nad lustro wody drewniane kadłuby prowizorycznie uszczelniano i holowano na slip. Po wyslipowaniu wykonywano dalszy remont. Prace te prowadzono jeszcze późną jesienią i wczesną zimą 1945 roku²⁰.

W efekcie odzyskano dodatkowo 5 jachtów żaglowych różnych typów, które weszły do służby w 1946 roku. Wyróżniały się dwie okazałe mieczowe kabinówki, zaliczane do niemieckiego typu „Küstejole”. Nazwano je „Puławiak” i „Kadrzysta”. Pozostałe uzyskały nazwy: „Łuczanka”, „Warszawianka” i „Jolka”. Nadal remontowano dwa jachty – wymienione już „Zawiszaka” oraz „Bajazzo”²¹.

Ośrodek przejął także od Rosjan dwa statki pasażerskie. Zmieniły one jednak często armatora, albowiem uzbrojeni żołnierze

¹⁵ Taki przybliżony stan ustalili uczestnicy: Władysław Kwaśniewski, Tadeusz Grzeszczyk, Antoni Narewski i Franciszek Suski, patrz aneks. Tadeusz Wolbek podał zawiązaną liczbę 67 osób w pracy zbiorowej *Żeglarstwo na Warmii i Mazurach*, Olsztyn 1979, s. 6.

¹⁶ Relacje Tadeusza Grzeszczyka i Antoniego Narewskiego z 1994 r.

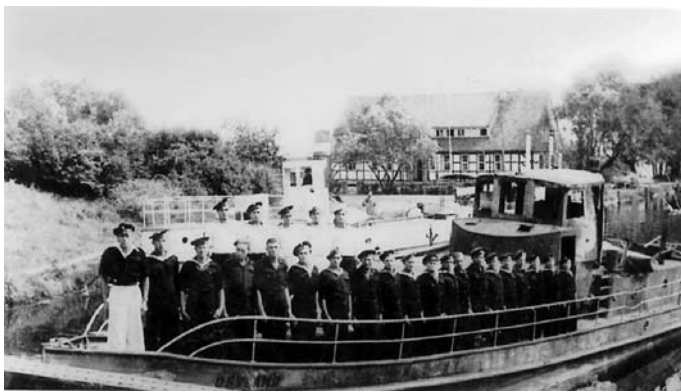
¹⁷ T. Baryła, op. cit., s. 120.

¹⁸ Relacje Antoniego Narewskiego, Tadeusza Grzeszczyka z 1994 r.; Relacja Franciszka Suskiego z 2002 r.

¹⁹ Relacja Franciszka Suskiego z 2002 r.

²⁰ Ibidem.

²¹ Prawie identyczną ilość jachtów żaglowych podaje „Młodzież Morska” 1946, nr 10, s. 15.



Kadra morska w Łuczanych. Wiosna 1946 r. (na statku). Dolny szereg: pierwszy z lewej Józef Sikora, trzeci z lewej Adam Wojtaszkiewicz, czwarty z lewej Julian Bogucki, oznaczony strzałką Franciszek Suski, obok z prawej Antoni Narewski. Ze zbiorów autora

radzieccy ponownie je zabierali. Zwrot następował po przekazaniu wynegocjowanej ilości samogonu.

„Kadrzyści” musieli również uzupełniać wykształcenie ogólne. Od zimy wieczorami zaczęli uczęszczać do gimnazjum, kierowanego przez dyrektora Wacława Pochwałowskiego. Brakowało nie tylko podręczników ale także zeszytów. Zmęczeni całodziennymi zajęciami oraz przypadającymi co 3 dni służbami chłopcy często zasypiali w ławkach. Wagarów nie było. Ich pobyty w szkole nadzorował z-ca komendanta ośrodka – kpt. Henryk Piątkowski, który podjął tam dodatkową pracę, jako kontraktowy nauczyciel WF i PW. Skromna nauczycielska pensja, to jedyne realne pieniądze, jakimi dysponował.

KOMENDA
Centralnego Ośrodka Wodnego
L. M.

Łuczany, dnia 10.2.1946 r.

Do
Wójta Gminy
Wielkie Sztyrlawki

Proszę o przydzielenie z gminy Wielkie Sztyrlawki
5 mtr. / pięciu metrów / kartofli dla Centralnego Ośrodka
Wodnego L.M. Łuczany.

Komendant
Centralnego Ośrodka Wodnego L.M.
/ kpt. Piątkowski /

Datum des Postempels

Seit Vertrag haben Sie am Sonnabend, dem
Kinder, ... Schweine, ... Rälber
zu liefern.

Sie müssen die Tiere trotzdem bis Montag vorm. 9 Uhr bei uns anmelden.

Diehnerwertergenossenschaft Löhzen
e. G. m. b. H.

Pismo z COWLM Łuczany do wójta gminy Sztyrlawki z dnia 10.02.1946 r. w sprawie przydziału kartofli wypisane na odwrocie niemieckiego druku

²² H. Piątkowski, *Wspomnienia z działalności...*

²³ Pismo wychodzące z COWLM Łuczany z dnia 20.03.1946 r.



I Zjazd Kadry Morskiej. Giżycko, wrzesień 1956. Siedzą: pierwszy z lewej Antoni Narewski, drugi z lewej Tadeusz Grzeszczyk. Stoją: piąty z lewej Henryk Piątkowski, ósmy z lewej Edmund Kosiarz, jedenasty z lewej Tadeusz Moszczyński. Ze zbiorów autora

Niestety, jako odkomenderowany oficer WP nie otrzymywał poborów ani z wojska ani z Ligi Morskiej²².

Życie codzienne w ośrodku było bardzo trudne. Co prawda wszyscy mieli mundury i mieli gdzie spać, ale aprowizacja stwarzała problemy. Codzienne posiłki, skąpe i monotonne, przygotowywała samodzielnie wachta służbowa. Nie było etatowego kucharza. Funkcję zaopatrzeniowca pełnił okresowo „kadrzysta” Władysław Kwaśniewski²³. Przydziałowe produkty żywnościowe docierały z Olsztyna nieregularnie. Trzeba było je uzupełniać na miejscu. W okolicznych wsiach rekwirowano kartofle. Łowiono różnymi sposobami ryby.

KOMENDA
Centralnego Ośrodka Wodnego
L. M.

Łuczany, dnia 20.3.1946 r.

Kwaśniewski Władysław
kandydat Kadry Morskiej
C. O. W.

Łuczany

Rozkazuję Wam udać się z kandydatem Kadry Morskiej PAWŁEM Leopoldem Piotrem dnia 21.3.1946 r. do wsi Rudawka gm. Ryn celem pobrania i eskortowania ziemniaków dla Centralnego Ośrodka Wodnego L.M. Łuczany.

O wykonaniu rozkazu złożycie pisemny raport.

Komendant
Centralnego Ośrodka Wodnego L.M.
/ Trzeciński /

Königsberg Pr. den 15. Mai 1939.

Firma
Ludwig & Co.,
Lützen Ostpr.

Betr. Chronel, Gregerdorf.

Sie haben die Verbindung mit diesem Kunden wieder angefangen - bitten Sie jedoch, sich genau nach den Verhältnissen zu erkundigen. Jahre 1937 ist Wechselprotest vorgekommen, inzwischen hat, soweit wir orientiert sind, Ch. sein Geschäft abgegeben gehabt. Hat er nun dasselbe Geschäft wieder neu übernommen? Da wir hier am Platz nichts erzählen können, bitten wir um Mitteilung über die jetzigen Verhältnisse.

Wł. Kwaśniewski

Pismo z COWLM Łuczany do Władysława Kwaśniewskiego z dnia 20.03.1946 r. w sprawie transportu kartofli

SKŁAD ZAŁOGI OŚRODKA KADRY MORSKIEJ ŁUCZANY
1945–1946

Imię i nazwisko	Pseudonim	Funkcja
1. Tadeusz Banaś	„Brzytewka”	
2. Maksymilian Baranowski		
3. Witold Bartoszczyk	„Milimetr”	
4. Julian Bogucki		
5. Władysław Borkowski		
6. Marian Dąbrowski		
7. Ryszard Derecki		
8. Leon Faliński		
9. Marian Furtak		
10. Tadeusz Grzeszczyk		
11. Marian Glonek		
12. Leszek Grzeškowiak	„Chochlik”	Bosman 2
13. Czesław Ilwicky		
14. Stanisław Kazimierzczak		
15. Edmund Kosiarz		
16. Władysław Kwaśniewski		
17. Marian Małyszko		
18. Leszek Morzycki		
19. Tadeusz Moszczyński		
20. Antoni Narewski		
21. Kazimierz Nowak		
22. Władysław Paderewski		
23. Ryszard Pawłowski		
24. Stefan Przesmycki		
25. Władysław Radej		
26. Fryderyk Rosenbaum		
27. Józef Sikora		
28. Tadeusz Siwiec		
29. Edmund Skowroński		
30. Stanisław Stankiewicz	„Świeczka”	Sanitariusz
31. Franciszek Suski		
32. Lech Szpakowski		
33. Rudolf Wiecheć		
34. Benedykt Wierzbicki		
35. Adam Woitaszkiewicz		
36. Władysław Wojtyło		
37. Roman Zwierzchowski		
38. Edward Żerko		

Przez jakiś czas hodowano własną krowę. W pobliskich Wilkasach znaleziono w opuszczonych domach spore zapasy zawekowanego mięsa. Uzyskiwano żywność za samogon od „krasnoarmiejców”. Do kraszenia kartofli i własnoręcznie lepionych klusek używano resztek zjełczałego tłuszczu znajdującego w instalacjach zniszczonej fabryki margaryny.

O podłej jakości tej okraszy przekonał się podczas wizytacji ośrodka sam prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej Jan Żołna-Manugiewicz. Po obiedzie zarządził zbiórkę załogi i domagał się, aby zgłosiła się osoba, która rzekomo dodała mu mydło do posiłku²⁴.

Płynęły dni... Na początku lata 1946 r. Ośrodek Kadry Morskiej częściowo opustoszał. Henryk Piątkowski po zwolnieniu z wojska podjął pracę w PCWM w Gdyni, dokąd podążył na zew „zawiszków”. Tadeusz Wolbek objął stanowisko komendanta Ośrodka Wodnego Ligi Morskiej w Olsztynie. Część „kadrzystów” poszła do Szkoły Jungów PCWM, pełniąc funkcje sterników podczas szkolenia szalupowego. Byli to między innymi: Franciszek Suski, Julian Bogucki, Władysław Kwaśniewski, Marian Dąbrowski, Władysław Radej,

²⁴ Relacja Franciszka Suskiego z 2002 r.

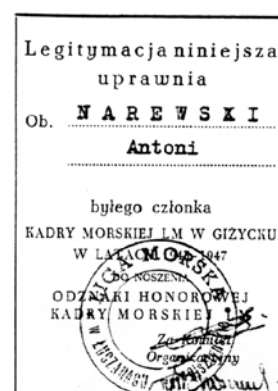
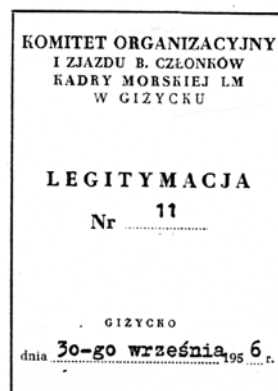
²⁵ Łączna ilość „kadrzystów” w Łuczanych, Olsztynie i Węgorzewie to 33 osoby – podaje „Młodzież Morska” 1946, nr 12, s. 17–18.

²⁶ Relacja Tadeusza Grzeszczyka i Antoniego Narewskiego z 1994 r.

²⁷ Ibidem.



D. W. Gd. Nr 1558. 27.09.56. W-g-7-1137.



Legitymacja nr 11 na nazwisko Antoniego Narewskiego, uczestnika I Zjazdu Kadry Morskiej w Giżycku, 30.09.1956 r.

Lech Szpakowski i Kazimierz Nowak. Niektórzy z nich ukończyli następnie Szkołę Morską, jak Franciszek Suski, Julian Bogucki czy Marian Dąbrowski.

Niewielka, bo około 15-osobowa grupka „kadrzystów” została w ośrodku podczas zimy 1946/1947 roku²⁵ pod komendą kpt. Wasilewskiego²⁷. Znaczna ich część wybrała później karierę oficera Marynarki Wojennej. Sześciu „kadrzystów” ukończyło Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej. Byli to: Tadeusz Grzeszczyk, Antoni Narewski, Edmund Kosiarz, Tadeusz Moszczyński, Marian Glonek i Tadeusz Siwiec²⁷.

W dniach 29–30 września 1956 roku staraniem dwóch „kadrzystów” – Władysława Kwaśniewskiego i Ryszarda Dereckiego odbył się I Zjazd Kadry Morskiej w ówczesnym ośrodku wodnym LPŻ w Giżycku. Przybyło 15 osób z dawnej załogi oraz 2 członków komendy – Henryk Piątkowski i Tadeusz Wolbek. W tym gronie znalazło się wówczas 5 oficerów MW, 4 oficerów PMH i 2 pracowników szkolnictwa morskiego.

Czas biegnie nieubłaganie. Większość uczestników opisanych wydarzeń odeszła na wieczną wachtę, ale one same nie mogą ulec zapomnieniu. Krótkie dzieje Ośrodka Kadry Morskiej warte są upamiętnienia, albowiem były to prapoczątki polskiego szkolnictwa morskiego po drugiej wojnie światowej. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego powstało dopiero rok później, przejmując część „kadrzystów” z Łuczana.

KALENDARIUM MORSKIE SZCZECINA 1945–1949

Dekada lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku obfitowała w ujmowanie historii Polski i dziejów powszechnych w postaci kalendarium, czyli uporządkowanego ciągu dat i faktów. Ta specyficzna forma przedstawiania wydarzeń, wzbogacanych niekiedy różnego rodzaju ciekawostkami, nie cieszy się na ogół uznaniem dziejopisów, zarzucających owym opracowaniom nadmierne upraszczanie procesów historycznych. Trudno nawet dyskutować z tymi ocenami: ze swej natury przecież kalendaria nie mają zastępować syntez czy podręczników, lecz mogą stanowić wartościowy materiał wyjściowy do dalszych prac i studiów, dających pełny obraz złożoności kształtowania się zjawisk, dynamiki ich zmian jakościowych i ilościowych.

Polskie piśmiennictwo historyczne może się pochwalić opracowaniem całościowym oraz wieloma częściowymi, które przedstawiają rozpisane na dni wydarzenia z szeroko rozumianych spraw morskich, obszernie scharakteryzowanymi w swoim czasie przez piszącego te słowa¹, nie ma więc potrzeby ponownej analizy. Wypadnie jednak zauważyć, iż największy niedostatek daje się odczuć w odniesieniu do kronik poszczególnych ośrodków nadmorskich, by wskazać przede wszystkim na Szczecin, Gdańsk i Gdynię. Pewną lukę w tym zakresie wypełniły nieliczne kalendaria wspomnianych miast, przekazujące również fakty o żegludze, portach, rybołówstwie oraz przemyśle okrętowym². Próbę całościowego spojrzenia na morskie oblicze Szczecina w postaci chronologii zdarzeń podjął autor przed kilku laty, niemniej dotyczy ona krótkich odcinków czasowych, które nie dają szerszej perspektywy³.

Potrzeba opracowania morskiego kalendarium Szczecina w okresie po drugiej wojnie światowej wynika przede wszystkim ze znaczenia morza dla życia gospodarczego nadodrzańskiego miasta. Właściwie nie można nawet przecenić roli gospodarki morskiej w jego dziejach, gdyż bez niej nigdy nie osiągnęłoby ono swej pozycji w skali kraju. To przekonanie więc o wyjątkowości spraw morskich dla szczecińskiego ośrodka legło u podstaw przygotowania poniższego kalendarium – kroniki z pierwszych lat powojennych.

Zakres rzeczowy not dotyczy wszystkiego, co z morzem związane, zawierają ono zatem dane o żegludze, rybołówstwie, przemyśle okrętowym, portach, a także kulturze, nauce, polityce czy o osobach, które wniosły istotny wkład w rozwój tych dziedzin. Dla dziejów Szczecina – co zrozumiale – cezura 1945 r. stanowi zasadniczy przedział historyczny, gdyż miasto to znalazło się w zupełnie innym organizmie państwowym. Z kolei koniec lat czterdziestych zamykał bardzo ważny okres w polityce, administracji i gospodarce morskiej. U progu następnej dekady nastąpiły bowiem radykalne zmiany w zarządzaniu portami, flotą handlową, stoczniami, zakończył się proces eliminacji sektora prywatnego z tych działów. W sferze zaś polityki Szczecin przestał być uważany „za stojący w pierwszej linii narodowych interesów” i został podporządkowany ogólnej strategii dotyczącej całego kraju⁴.

Przygotowanie kalendarium nie tylko wymagało dobrej znajomości literatury przedmiotu, ale zmuszało do żmudnych, drobiazgowych i szeroko zakrojonych, rzetelnych badań źródłowych. Stąd też przedstawione informacje pochodzą przede wszystkim z materiałów archiwalnych, zgromadzonych w Szczecinie, Gdańsku i w Warszawie. Poza opracowaniami oraz wieloma zespołami aktowymi, wykorzystane zostały dokumenty drukowane, normatywy resortowe i lokalne, a także prasa szczecińska, do której jednak – jak pokazało doświadczenie – autor zmuszony był podejść ze szczególną ostrożnością wobec nierzadkiego przekłamywania chronologii i faktów.

Noty kalendarium nie zawsze są krótkie i pozbawione ocen odautorskich, zarówno gloryfikacji zasłużonych, jak i uwag krytycznych wobec nietrafionych rozwiązań. Przygotowując tekst nie zrezygnowano bowiem całkowicie – o ile było to możliwe – z obudowania wydarzeń komentarzami, które odkrywają różnorodne komplikacje działań, przyczyn, następstw, pozwalając rozumieć postawy, zachowania itp. Autor ma nadzieję, iż to opracowanie, ujmowane jako pewna, zamknięta całość, ale nie pozbawione możliwości kontynuacji dotyczącej następnych, ważnych okresów w dziejach miasta, wzbudzi zainteresowanie czytelników, którym bliskie są sprawy morza i Szczecina. Pozwoli zarazem badaczom skorygować wiele nieścisłości pojawiających się w pracach ekonomicznych i historycznych, a w gruncie rzeczy służyć powinno poszerzeniu wiedzy morskiej społeczeństwa.

1945

14 III

Uchwałą Rady Ministrów pozyskane ziemie zachodnie i północne podzielone zostały na cztery okręgi. W każdym z nich władzę sprawować miał specjalny pełnomocnik wyposażony w bardzo szerokie kompetencje. Na stanowiska te wyznaczono: Okręg I (Śląsk Opolski) – gen. Aleksander Zawadzki; Okręg II (Dolny Śląsk) – Stanisław Piaskowski; Okręg III (Pomorze Zachodnie) – Aleksander Kaczocha-Józewski, którego po niespełna miesiącu zastąpił ppłk Leonard Borkowicz; Okręg IV (Warmia i Mazury) – kpt. dr Jerzy Sztachelski, a po dwóch tygodniach – płk dr Jakub Prawin.

26 III

Zawarto porozumienie pomiędzy Rządem Tymczasowym a dowództwem radzieckim, którego warunki zmuszały formalnie Warszawę do pogodzenia się z utratą poniemieckiego mienia przemysłowego, także więc morskiego, wywożonego w majestacie prawa do ZSRR. Całkowitym dysponentem majątku tych ziem była Armia Czerwona, za polski mógł być uważany dopiero wtedy, kiedy z własnej woli przekazała go obca administracja wojskowa.

28 III

Opracowany został przez Ministerstwo Administracji Publicznej projekt organizacji administracji na tzw. ziemiach odzyskanych, który

¹ R. Techman, Witold Grzegorz Strąg: *Kronika Polski na morzu 1918–1989*, Oficyna Wydawnicza „Archiwum Ludzi Morza”, Warszawa–Olsztyn 1996, „Przegląd Zachodniopomorski”, 1999, nr 3, s. 238–255.

² Na szczególnie podkreślenie zasługują kalendaria szczecińskie: *Przegląd społeczny, gospodarczy i kulturalny oraz Kronika najważniejszych wydarzeń* – pierwszy wydany od 1959 roku, najpierw na łamach czasopisma „Szczecin”, potem (do 1986 r.) w „Przeglądzie Zachodniopomorskim”; druga pozycja jest częścią ukazującej się od 1983 roku „Kroniki Szczecina”. Zdecydowanie uboższe jest kalendarium gdynskie: K. Małkowski, *Daty z dziejów Gdyni*, „Rocznik Gdyni” 1986, nr 7, s. 14–29. Tego typu opracowanie dla całego wybrzeża, obejmujące lata 1947–1955 przygotował w rocznych odcinkach Kazimierz Małkowski na łamach „Przeglądu Morskiego”, począwszy od nr 1 z 1987 roku. Osobnym rozdziałem jest chronologia wydarzeń kilku powojennych lat portu szczecińskiego przygotowana przez Wojciecha Myślińskiego („Przegląd Zachodniopomorski” 1964, z. 4, s. 67–81), a także dwudziestopięciolecia żeglugi, portów i rybołówstwa powiatu wolińskiego (głównie Świnoujścia) zestawiona w pracy zbiorowej *Z dziejów Ziemi Wolińskiej*, pod red. T. Białeckiego, Szczecin 1973, s. 529–550, której autorem jest A. Wroński.

³ W ujęciu rocznym – zob. „Przegląd Zachodniopomorski”: 2001, z. 2, z. 3; 2002, z. 2; 2003, z. 3; 2004, z. 2; 2006, z. 1, z. 2, z. 3; 2007, z. 3; 2008, z. 1, z. 4.

⁴ A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1949*, Szczecin 1991, s. 12.

przewidywał utworzenie przy władzach wojewódzkich Wydziałów Morskich w Szczecinie i w Gdańsku.

17 IV

Nowo mianowany pełnomocnik rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie, ppłk Leonard Borkowicz, zlecił w Poznaniu dr. Leszkowi Gustowskiemu zorganizowanie Wydziału Morskiego Portów i Żeglugi.

26 IV

Zdobycie Szczecina przez wojska radzieckie, które zajęły m. in. port, stocznie i inne obiekty gospodarki morskiej.

5 V

Do miasta nad Odrą przybyli pierwsi polscy rybacy: Stanisław Borowicz z Kielc, Jan Borowicz z Poznania i Tadeusz Kałużyński z Wronek, z których dwaj pierwsi pracowali później w szczecińskiej branży rybnej.

7 V

Wraz z agendami Urzędu Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie przeniesiono z Piły do Szczecina Biuro Studiów Morskich, powstałe z przekształcenia dotychczasowego Wydziału Morskiego Portów i Żeglugi. Podjęta przezeń próba lustracji portu szczecińskiego nie powiodła się wobec odmowy radzieckiego komendanta. Fakt ten utwierdził w przekonaniu o konieczności zmiany pierwotnego zakresu działania i poprzestaniu na gromadzeniu księgozbiorów, map oraz materiałów do historii Pomorza Zachodniego. Biuro Studiów Morskich, przeniesione wkrótce do Koszalina, uległo po kilku miesiącach likwidacji.

8 V

Zgłoszony został wniosek, by dla podkreślenia portowego charakteru miasta Szczecina określać go dodatkowo jako morskie. Termin „morskie miasto Szczecin” pojawił się po raz pierwszy dzień później na oficjalnych dokumentach ówczesnego Zarządu Miejskiego i używany był przez kilka następnych tygodni.

12 V

W Urzędzie Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie powołano Wydział Morski. Prace organizacyjne zostały powierzone Antoniemu Świrbutowiczowi i Leonowi Bogusławskiemu, a ich działalność miała polegać na zabezpieczaniu w porcie szczecińskim doków, urządzeń portowych i sprzętu pływającego. Radziecka obecność w Szczecinie i przeniesienie agend władz wojewódzkich do Koszalina uniemożliwiły im podjęcie poważniejszych czynności.

16 V

Wydana została decyzja nr 8605 Państwowego Komitetu Obrony ZSRR (GOKO) o demontażu w Szczecinie zakładów przemysłowych, między innymi wszystkich urządzeń stoczniowych i portowych. Z największych stoczní szczecińskich oddziały „trofiejne” otrzymały polecenie zabrania co najmniej 150 obrabiarek, 13 200 t stali statkowej i kabli oraz 2300 t metali szlachetnych (kolorowych).

2 VI

Kierownictwo Wydziału Morskiego Urzędu Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie (ówcześnie z siedzibą w Koszalinie) objął formalnie kmdr por. Konstanty Jacynicz, przed wojną m.in. dyrektor oddziału gdyńskiego przedsiębiorstwa armatorskiego Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S.A., podczas okupacji zastępca naczelnika Wydziału Marynarki Wojennej Komendy Głównej Armii Krajowej. Faktyczną działalność komórka ta rozpoczęła dwadzieścia dni później.

6 VI

Niemiecki Zarząd Miejski w Szczecinie wystosował do rządu ZSRR oraz Międzypaństwowej Komisji Kontrolnej w Berlinie petycję o udzielenie pomocy miastu. Nie ograniczała się ona jednak do spraw o charakterze społecznym, zwłaszcza do zasygnalizowania ogromnych trudności aprowizacyjnych, lecz podnosiła również kwestie polityczne. Podkreślała mianowicie ogromne znaczenie Szczecina

i jego potencjału morskiego dla całych Niemiec, zaznaczając, iż „miasto to, z jego urządzeniami portowymi, będzie musiało także i w przyszłości być ogniwem łączącym całą gospodarkę byłych terenów niemieckich. Nie do pomyślenia byłby brak Szczecina z jego stoczniami i licznymi fabrykami, a także wszelkiego rodzaju powiązaniemi kooperacyjnymi z resztą kraju”.

10 VI

Przy Zarządzie Miejskim w Szczecinie (Urzędzie Pełnomocnika Rządu na miasto Szczecin) powołano Wydział Morski, którego kierownikiem został kmdr ppor. Ignacy Kuczkowski. Komórka ta istniała zaledwie kilka dni, gdyż wkrótce polskie władze samorządowe musiały opuścić miasto.

16 VI

Opracowana została przez kmdr. ppor. Ignacego Kuczkowskiego pierwsza polska informacja (raport) o sytuacji portu szczecińskiego, podlegającego radzieckim władzom wojskowym.

ok. 27 VI

Przybyli do odbudowy portu szczecińskiego w celu jego uruchomienia pierwsi Rosjanie: robotnicy i personel wykwalifikowany, a wśród nich czołówka inżynieryjno-techniczna, licząca 9 osób. Trzon zawodowy kadry, wywodzący się głównie z tej grupy, stanowili inżynierowie w stopniu majora i kapitana: Korczikow, Popow, Safonow, Kaptelinin, Korowin, Chromow, Kurzanow, starsi technicy lejtnanci Farykin i Sikke, lejtnanci Sziłow i Barabanow, a także naczelnicy: warsztatu odlewniczego – Rogoza i dźwigu pływającego – Panewin.

28 VI

Powołany został Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej, w którego składzie znalazł się resort morski – Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego ze Stefanem Jędrychowskim na czele.

W gmachu Urzędu Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie w Koszalinie, gdzie znalazły swą siedzibę władze wojewódzkie po opuszczeniu Szczecina, odbyło się zebranie organizacyjne Ligi Morskiej (LM). Delegat Zarządu Głównego tej organizacji, kmdr por. Konstanty Jacynicz, zapoznał zgromadzonych ze zmianami statutu Ligi Morskiej (przed wojną Ligi Morskiej i Kolonialnej), dostosowanymi do obecnego ustroju państwa. Ukonstytuował się Tymczasowy Zarząd Okręgu LM w składzie: prezes – Leonard Borkowicz, I wiceprezes – Konstanty Jacynicz, II wiceprezes – Józef Pawłowski, sekretarz – Edmund Grzybowski, skarbnik – Tadeusz Kierski, przewodniczący Komisji Rewizyjnej – Jan Kaniewski. Utworzono cztery sekcje: propagandową, sportową, terenową i finansowo-budżetową. Kierownikiem biura LM został Bogdan Tomaszewski, późniejszy znany komentator sportowy.

Zarządzeniem ministra aprowizacji i handlu powołano do życia przedsiębiorstwo państwowe Centrala Obrotu i Przetwórstwa Rybnego w Warszawie, które miało utworzyć również oddział w Szczecinie, uprawnione do skupu i sprzedaży ryb i przetworów rybnych na wolnym rynku tudzież do wyłącznego skupu ryb na rynku reglamentowanym oraz do rozprowadzania surowca rybnego i przetworów rybnych w kraju dla celów aprowizacji ludności.

29 VI

Komitet Pomocy Polakom, który powstał po przymusowym opuszczeniu nadodrzańskiego miasta przez polską administrację, zorganizował pierwsze Święto Morza. W skromnej części oficjalnej i bankiecie uczestniczyło około osiemdziesięciu osób, w tym przedstawiciele radzieckiej komendantury wojennej.

2 VII

Przybyła do Szczecina z Poznania ekipa Państwowego Przedsiębiorstwa Transportowego (PPT), by założyć tu swą placówkę. W jej składzie znaleźli się: kierownik – Alfons Szrajbrowski, do wojny kierujący oddziałem poznańskim „C. Hartwig”, oraz: Antoni

Antkowiak, Stanisław Gałka, Władysław Gruszczyński, Adam Kolański, Stanisław Małecki i Walenty Nowak. Początkowo zadania szczecińskiego oddziału PPT nie wiązały się ze sprawami morskimi, koncentrowały się przede wszystkim na dowozie żywności z Poznania, zabezpieczaniu przydzielonych obiektów, dostarczaniu maszyn i urządzeń do stopniowo uruchamianych na terenie miasta zakładów przemysłowych – a więc wyłącznie na transporcie i spedycji krajowej. Dopiero w grudniu 1946 r. możliwa była obsługa ładunków przechodzących przez port szczeciński, a wkrótce nastąpiła zmiana nazwy tej jednostki na Państwowe Przedsiębiorstwo Transportowe i Eksploatacji Przemysłu (PPTiEP).

3 VII

Stojący na czele Sowieckiej Wojskowej Administracji Niemiec marszałek Georgij Żukow zakomunikował w Berlinie prezydentowi Szczecina inż. Piotrowi Zarembie decyzję swojego rządu o tym, iż miasto jest polskie, zaznaczając jednak, że port szczeciński nadal pozostawać będzie w gestii radzieckiej.

5 VII

Nastąpiło oficjalne objęcie Szczecina przez polską administrację; przez następnych kilka dni pracownicy niemieckiego magistratu zdawali swe agendy.

7 VII

Wydział Techniczny Zarządu Miejskiego przejął od niemieckich władz miejskich Oddział Portowy. Zatrudniał on w tym czasie trzy osoby: inż. Ryszarda Wysockiego oraz dwóch Niemców, a zajmował się opracowaniem planu odbudowy portu szczecińskiego. W początkach następnego miesiąca Oddział Portowy przemianowano na Biuro Portowe.

8 VII

Radzieckie władze wojskowe uruchomiły pierwszy dźwig w porcie szczecińskim, portalowy elektryczny o nośności 30 t, na nabrzeżu stoczni „Wulkan”. Dzień ten można umownie przyjąć za datę rozpoczęcia eksploatacji portowej.

11 VII

Do portu szczecińskiego, będącego całkowicie w administracji obcych wojsk, wpłynął pierwszy po wojnie statek handlowy – m/s „Akademik Karpinskij”, bandery radzieckiej, cumujący przy Wałach Chrobrego. Był on jednym z pięciu, które w tym dniu przybyły tutaj, by zabrać mienie zdobywcze przywiezione z Niemiec na około 50 berlinkach.

Portowe władze radzieckie zainaugurowały połączenie żeglowne Szczecina ze Świnoujściem. Co dwa dni kursował na tej trasie tam i z powrotem parowiec „Ückermünde”.

12 VII

Z Archangielska przybył do Szczecina, by objąć stanowisko naczelnika tutejszego portu, tworzącego administracyjnie odrębną jednostkę o nazwie: „N.K.O. SSSR Uprawlenije Sztetinskogo Morskogo Porta”, radziecki płk G.J. Dikoj, mający duże doświadczenie w pracach portowych na terenie ZSRR.

ok. 15 VII

Powstała Straż Ochronna, usytuowana przy władzach miejskich, której zadaniem była ochrona obiektów miejskich i portowych. Została zorganizowana przez marynarza polskiej floty wojennej – Wacława Szmagaję; początkowo liczyła 26 osób, a koszary mieściły się przy ówczesnej ul. Sławomira 13/14.

16 VII

W Szczecinie rozpoczął działalność Państwowy Zarząd Wodny (PZW) na czele którego stanął inż. Ignacy Przysiecki.

17 VII

Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie wydał okólnik nr 24 na podstawie którego ustalono kompetencje podległego mu Wydziału Morskiego w sprawach rybołówstwa morskiego. Komórkę tę upoważniono do opiniowania i uzgadniania z Głównym

Morskim Urzędem Rybackim w Gdyni (GMUR) następujących kwestii: kwalifikowania rybaków dla osadnictwa na wybrzeżu, zalewach i jeziorach przylegających do brzegu morskiego, opiniowania przed zatwierdzeniem i kontrolowanie spółek i spółdzielni rybackich, przemysłowych i handlowych zajmujących się rybołówstwem morskim, nadzór nad szkoleniem rybaków i przestrzeganiem przepisów, opieki nad poniemieckim sprzętem rybackim znajdującym się na wybrzeżu, porozumiewania się z władzami radzieckimi w celu przejmowania od nich osad rybackich, kutrów, obiektów przemysłowych, sprzętu. W ten sposób Wydział Morski otrzymał jakby mandat do działania na Pomorzu Zachodnim w imieniu GMUR, formalnej i faktycznej władzy w sprawach rybołówstwa morskiego.

25 VII

Dyrektor Głównego Urzędu Morskiego (GUM) w Gdańsku wystosował do Leonarda Borkowicza, pełnomocnika rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie, pismo informujące, iż wysyła organizacyjną obsadę portu szczecińskiego i świnoujskiego, która miała się składać z sześciu osób: kierownika, jego zastępcy, personelu pomocniczego w osobach dwóch bosmanów, szofera mechanika oraz doradcy technicznego.

28 VII

Do miasta nad Odrą dotarła tzw. Ekipa Szczecin, oddelegowana z GUM w Gdańsku w celu objęcia portów szczecińskiego i świnoujskiego, w składzie: kmdr ppor. Jan Łuszczkiewicz, kpt. mar. Kazimierz Bartoszyński oraz bosmanmat Antoni Gmitrowicz, stanowiąca załóżkę Delegatury GUM w Szczecinie.

31 VII

Został zlikwidowany Wydział Dróg Wodnych Urzędu Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie, a jego agendy przejął Wydział Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu, obejmując jednocześnie Państwowe Zarządy Wodne w Szczecinie, Świnoujściu (nie zorganizowany) i Kostrzynie.

W wydanym statucie administracyjnym (podziale czynności) Zarządu Miejskiego Szczecina ujęty został w Wydziale Ogólnym Oddział Portowy na czele z Józefem Gendaszkiem.

2 VIII

Uchwała wielkich mocarstw na konferencji poczdamskiej postanawiała, że byłe tereny niemieckie po Odrę i Nysę Łużycką, ze Szczecinem i Świnoujściem, powinny się znaleźć pod zarządem państwa polskiego i pod tym względem nie stanowią części radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec. Granicę miała ostatecznie zatwierdzić przyszła konferencja pokojowa.

W gmachu Zarządu Miejskiego odbyło się zebranie założycielskie Ligi Morskiej – Obwodu Szczecin. Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego został Alfred Mayer (przed wojną działacz tej organizacji, komendant ogólnopolskich kursów teoretycznych, instruktor żeglarski Polskiego Związku Żeglarskiego, kapitan ż. w. jachtowej), natomiast członkami zostali: Henryk Ścieszka, Zygmunt Wesołowski, Zefiryn Dobek, Zofia Sienkiewicz, Leon Tollas i Zofia Moczulska.

6 VIII

Na zebranie organizacyjne zmierzające do utworzenia na terenie Szczecina spółdzielni połowów i przetwórstwa ryb przybyło 12 osób: kupców, rybaków i buchalterów. Nie zapadły na nim jeszcze wiążące decyzje, niemniej dało ono podstawy utworzenia wkrótce „Grupy Rybackiej Jeziora Dąb”.

9 VIII

Tzw. Ekipa Szczecin GUM opracowała sprawozdanie ze swojej działalności za okres 28 VII–8 VIII 1945, dokonując w nim oceny istniejącej w mieście nad Odrą sytuacji. Dokument ten stanowił podstawę merytoryczną do powołania Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

17 VIII

Radziecka administracja wojskowa wyekspediowała z portu szczecińskiego pierwszych 4000 t polskiego węgla.

18 VIII

W Głównym Urzędzie Morskim w Gdańsku odbyło się pod przewodnictwem inspektora portów kpt. ż. w. Gustawa Kańskiego posiedzenie komisji dla ustalenia etatów i struktury Delegatury GUM w Szczecinie.

Odbyło się zebranie wyborcze członków Oddziału Ligi Morskiej w Szczecinie przy al. Wojska Polskiego 75. Na prezesa wybrano prezydenta miasta inż. Piotra Zarembę, I wiceprezesem został kpt. mar. Kazimierz Bartoszyński, II wiceprezesem – Alfred Mayer. Funkcję skarbnika otrzymał inż. J. Wilczyński, sekretarza – H. Ścieszka, a przewodniczącego Komisji Rewizyjnej – Z. Wesołowski. Członkami zarządu zostali: Z. Baszkiewicz, T. Michniewicz, J. Gendaszyk i J. Rybka.

20 VIII

Inspektor Biura Odbudowy Portów (BOP) w Gdańsku – A. Chrzanowski, przebywający wcześniej w Szczecinie, sporządził raport o sytuacji tutejszego portu, zwłaszcza o nabrzeżach i urządzeniach technicznych, wnioskując m. in. o konieczności powołania tu własnej placówki.

23 VIII

Dyrektor Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku – Józef Poznanski, wydał zarządzenie nr 233 w sprawie składu Delegatury GUM w Szczecinie. Kierownictwo objął kmdr ppor. Jan Łuszczkiewicz, jego zastępcą mianowany został kpt. mar. Kazimierz Bartoszyński, a cała placówka miała liczyć 40 osób: 18 pracowników umysłowych, 20 tzw. funkcjonariuszy niższych (oddział straży portowej) oraz 2 pracowników fizycznych – kierowców.

28 VIII

W Szczecinie rozpoczął się pierwszy Teoretyczny Kurs Żeglarski, zorganizowany staraniem Ligi Morskiej, którego komendantem został Alfred Mayer. Zgłosiło się blisko 40 chętnych, wykłady odbywały się dwa razy w tygodniu. Datę tę można by uznać za początki polskiego sportu żeglarskiego w Szczecinie.

1 IX

Zarządzeniem prezydenta miasta inż. Piotra Zaremby dotychczasowe Biuro Portowe w Wydziale Ogólnym Zarządu Miejskiego w Szczecinie zostało podniesione do rangi Wydziału Portowego. Składał się on z dwóch oddziałów: portowego, którego działalność miała polegać na utrzymywaniu kontaktów z radziecką administracją portową, na stopniowym przejmowaniu przedsiębiorstw miejskich w strefie portowej, na zbieraniu informacji o obiektach i urządzeniach portowych oraz na wszelkiego rodzaju interwencjach, a także oddziału rybackiego (przeniesiony z Wydziału Apropowizacji i Handlu), który zajmował się organizacją połowów, dostawami ryb na rynek szczeciński, sprawami taboru i sprzętu rybackiego oraz kwestią wolnego dostępu do wód jeziora Dąbie, Zalewu Szczecińskiego i morza. Na czele Wydziału Portowego, który koncentrował w jednej komórce najważniejsze ówczesne sprawy morskie, stanął Józef Gendaszyk, późniejszy pierwszy przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej.

Rozpoczęła swe czynności Ekspozytura Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego (CZPPW) Dział Przeladunków Dorzecza Odry w Szczecinie. Pierwszym zadaniem tej placówki było uzyskanie nabrzeża nadającego się do przeladunku węgla i uruchomienie dźwigu portowego.

Została formalnie powołana ekspozytura Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, kierowana przez Jana Zdanowicza, której zakres działania obejmować miał zwłaszcza zagadnienia morskie.

7 IX

Powstała wcześniej „Grupa Rybacka Jeziora Dąb” uzyskała prawo połowu ryb i zabezpieczenia niezbędnego sprzętu na tym akwenie – radziecka obecność uniemożliwiła jednak podjęcie przez nią eksploatacji.

10 IX

Do Zarządu Miejskiego w Szczecinie przybył delegowany z Moskwy radziecki płk Abrasimow, specjalista okrętowiec, prosząc o pomoc w dostarczeniu sił technicznych, administracyjnych i robotników do uruchomienia „Sudostroitel'nogo Remontnogo Zawoda Wulkan”. Powstała stocznia–warsztat naprawiała dźwigi, statki, zniszczone konstrukcje mostów, zatrudniając ponad trzysta osób kilku narodowości, w tym wielu Polaków.

14 IX

Z Gdańska do Szczecina wyruszyła ekipa stoczniowa w składzie: inż. inż. Jan Morze, Henryk Sosnowski, Jan Gruszecki, Jan Nentwig, Zdzisław Żalachowski i technik Władysław Prusakowski oraz dwaj szoferzy i czterech podoficerów ochrony, by przejąć miejscowe stocznie od władz radzieckich. W dniu następnym dała ona początek Delegaturze Zjednoczenia Stoczni Polskich (ZSP), mieszczącej się przy ul. Matejki 8; jej kierownikiem został inż. Henryk Sosnowski.

25 IX

Odbyła się pierwsza oficjalna i bardzo ważna konferencja polskich władz samorządowych i morskich z komendanturą radziecką w sprawie portu szczecińskiego. Ta ostatnia nie stawiała formalnie sprzeciwu co do jego wykorzystywania przez Polskę, niemniej zastrzegła sobie, że to „ona, a nie władze polskie, występować będzie jako gospodarz”. Przyszłość pokazała, iż podjęcie eksploatacji przez polską administrację było procesem długim i skomplikowanym.

Delegatura ZSP w Szczecinie przejęła od władz radzieckich pierwszy obiekt przemysłu okrętowego – stocznię „Greifenwerft”, położoną na tzw. Neue Silberwiese (Kępa Regalicka). Otrzymała ona nazwę „Gryf”, będąc w ramach ZSP zakładem nr 27. Jej dyrektorem został inż. Jan Nentwig.

1 X

W Szczecinie swoją placówkę przy ul. Subisława 1 otworzyło Warszawskie Towarzystwo Transportowe „Wartrans” w Gdyni.

11 X

Delegatura GUM opracowała notatkę „w sprawie poprawek granicy morskiej w Zatoce Szczecińskiej”, wskazującą na konieczność posiadania całej wyspy Uznam jako arcyważnej dla polskiej racji stanu, argumentując to czynnikami historycznymi, politycznymi, gospodarczymi i militarnymi.

12 X

W Szczecinie założona została Delegatura Morskiego Instytutu Rybackiego (MIR) w Gdyni, która znalazła siedzibę przy ul. Parkowej 1. Zgodnie z ówczesnym zakresem działania miała ona uruchomić i administrować stoczniami rybackimi, chłodniami, magazynami rybnymi, fabrykami maczki rybnej, zakładami przetwórstwa rybnego, fabrykami konserw, wędzarniami. Terytorialnie podlegały jej obszar Zalewu Szczecińskiego, a pierwszym obiektem zainteresowań stał się ośrodek nowowarpieński, wolny od radzieckiej obecności. Funkcje organizatora i zarazem kierownika objął Jerzy Chojnowski.

15 X

Rozpoczął się pierwszy praktyczny kurs żeglarski w Szczecinie, trwający dokładnie dwa miesiące. Komendantem był Alfred Mayer, a instruktorami Kazimierz Haska, Zygmunt Baszkiewicz i Henryk Ścieszka. W kursie, szkolącym na poziom najniższy – żeglarza, uczestniczyło 36 osób, a ukończyło go 25.

18 X

W Szczecinie rozpoczęła działalność Delegatura Zjednoczenia Przedsiębiorstw Portowych, powołana trzy dni wcześniej stosownym zarządzeniem swej centrali w Gdańsku. Zakres jej działania dotyczył

objęcia i administrowania przedsiębiorstwami i firmami handlowymi związanymi z pracą w porcie szczecińskim. Kierownikiem został Izidor Wojnarowski.

Z inicjatywy miejscowego oddziału Polskiego Związku Zachodniego utworzono w Szczecinie Zrzeszenie Handlowców i Transportowców Morskich (ZHiTM), do którego mieli wejść: armatorzy, shipchandlerzy, maklerzy, eksporterzy i importerzy, transportowcy i inne organizacje bądź osoby fizyczne trudniące się zarobkowo i zawodowo czynnościami związanymi z portem szczecińskim. ZHiTM postawił sobie za cel ochronę zbiorowych i indywidualnych interesów członków, inicjatywę w przedmiocie usprawniania działalności instytucji i urzędów portowych, rozwój życia handlowego i komunikacji portowej, popieranie szkolnictwa handlowego i nautycznego, propagandę Szczecina i jego portu. Prezesem został mgr Jerzy Tarnowski, główny inicjator powołania tej instytucji, która jednak nie odegrała żadnej roli w usługach portowych Szczecina.

21 X

Komisja Morska Krajowej Rady Narodowej na pierwszym swym zebraniu w Gdańsku, inauguracyjnym działalność, wezwiała rząd RP do przyspieszenia prac nad przejęciem szczecińskiego portu.

23 X

W Sopocie, w siedzibie Delegatury Departamentu Morskiego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, odbyła się narada z udziałem władz centralnych (byli m. in. Stanisław Szwalbe, Eugeniusz Kwiatkowski, Stefan Jędrzychowski), w sprawie ustalenia taktyki pertraktacji o przekazanie szczecińskiego portu. Po raz pierwszy na tak szerokim forum przedstawiciele oficjalnie uznano, iż trzeba przełamać obecnie panujące prowizorium i wyciągnąć konsekwencje z objęcia Szczecina przez Polskę. Godząc się na radziecki udział w eksploatacji portu szczecińskiego, rozpatrywano dwie koncepcje polsko-radzieckiej koegzystencji portowej: prezydenta miasta inż. Piotra Zarembę i kier. Delegatury GUM kmdr. ppor. Jana Łuszczkiewicza. Większą przychylność uczestników spotkania zyskał wariant pierwszego z nich, który wychodził z założenia, iż polskie starania powinny iść w kierunku uzyskania zachodniej części portu szczecińskiego, czyli rejonu dolnej Odry wraz z dwoma wyspami miejskimi: Łasztownią i Kępą Parnicką.

28 X

Opracowana została przez Delegaturę GUM „*Notatka w sprawie przekazania portów obszaru Szczecin*” rozpatrująca warianty: 1) oddania całego portu szczecińskiego administracji polskiej i przekazania do użytku Armii Czerwonej pewnych jego terenów do wyłącznego zarządu i eksploatacji, 2) dokonania podziału portu szczecińskiego pod względem administracyjnym na dwie odrębne części: polską i radziecką – ten z kolei zakładał możliwość przydzielenia każdemu z tych państw trzech różnych obszarów, zgodnie z przewidywaną przez nie polityką eksploatacyjną.

14 XI

Inż. Henryk Różański, wiceminister przemysłu, wiceprezes CUP, upoważniony przez prezydenta KRN – Bolesława Bieruta, rozmawiał w Moskwie o sprawie portu szczecińskiego i szlaku odrzańskiego z gen. Andriejem Chrułowem, głównym kwatermistrzem Armii Czerwonej, któremu podlegały sprawy obu wspomnianych organizmów gospodarczych. Ten ostatni tłumaczył, iż zarówno ze względu na zaopatrzenie radzieckich wojsk okupacyjnych, jak i w związku z wywozem do ZSRR sprzętu wojskowego i zdobyczy wojennych z Niemiec muszą one na razie pozostać w gestii Moskwy.

15 XI

Zarząd Miejski w Szczecinie oddał Ekspozyturze CZPPW Dział Przeladunków Dorzecza Odry nabrzeże „Hedwigshütte” (Huk) na Gołęczynie, miesiąc później przydział ten zatwierdził minister przemysłu.

20 XI

Delegatura GUM skierowała do Świnoujścia kpt. mar. Stefana Filutowicza w charakterze okresowego obserwatora; utorował on drogę powstaniu pierwszej polskiej placówki administracji morskiej w tym mieście – tzw. delegatowi ds. portu, którą to funkcję pełnił przez szereg miesięcy Stanisław Natalli.

23 XI

Do Szczecina przyjechała w celu założenia swej placówki – tzw. Kierownictwa Robót – ekipa Biura Odbudowy Portów w Gdańsku, w tym inż. Józef Czyż oraz inż. Stefan Paprzycki, który stanął na jej czele. Poza kierownikiem pierwszymi pracownikami byli m. in.: Julian Lentowicz, Eustachy Przybocki oraz dwaj strażnicy: Józef Wołoszczuk i Stanisław Płoszyński.

24 XI

Do Szczecina przybył Stanisław Janiga, delegat Ministerstwa Aprobizacji i Handlu – Centrali Obrotu i Przetwórstwa Rybnego – Oddział Morski, w celu zorientowania się w możliwościach utworzenia tu placówki.

26 XI

Minister żeglugi i handlu zagranicznego – Stefan Jędrzychowski, nakreślił w memorandum przekazanym Ministerstwu Spraw Zagranicznych RP podstawy przejęcia przez administrację polską szczecińskiego portu, wiążąc to bardzo ściśle z równoczesnym odzyskaniem Odry z całą jej infrastrukturą stoczniowo-portową i pewną częścią taboru pływającego. Poza uwypukleniem gospodarczej roli obu organizmów dla Rzeczypospolitej akcentował, iż ma to „również doniosłe znaczenie polityczne dla ugruntowania granic zachodnich Polski”.

29 XI

Firma „C. Hartwig” wszczęła starania o zainstalowanie placówki w Szczecinie, składając wniosek w Zarządzie Miejskim o umożliwienie objęcia jednego z poniemieckich przedsiębiorstw spedycyjnych. Funkcje tymczasowego kierownika (później dyrektora) powstającego przedsiębiorstwa objął Kazimierz Zagórski. Struktura organizacyjna przewidywała trzy Działy: Morski, Lądowy oraz Samochodowy, które rozwinęły się w latach 1946–1947, kiedy na czele jednostki stał Franciszek Knapp. Komórką wykonawczą Działu Morskiego był Oddział Ekspedycji Portowej, któremu podlegały biura portowe.

1 XII

Wydział Morski Urzędu Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie w Koszalinie postawiony został w stan likwidacji, a w jego miejsce utworzono Referat dla Spraw Morskich, który miał spełniać funkcje łącznika z władzami administracji morskiej i rybackiej.

Delegatura Zjednoczenia Stoczni Polskich w Szczecinie objęła formalnie stocznnię „Balticwerft”, leżącą na terenie Stołczyna, drugi obiekt przemysłu okrętowego miasta. Otrzymała ona nazwę „Bałtyk”, będąc w ramach ZSP zakładem nr 25. Na jej obszarze pozostawały jeszcze posterunki radzieckie, przez co całkowite wejście w jej posiadanie przeciągnęło się o kilka miesięcy.

2 XII

W Szczecinie odbyła się ważna konferencja morska, na której obecni byli m. in. Stefan Jędrzychowski, minister żeglugi i handlu zagranicznego, Eugeniusz Kwiatkowski, delegat rządu dla spraw wybrzeża, przedstawiciele GUM z Gdańska. Omawiano sprawy eksploatacyjno-organizacyjne związane z oczekiwanym przejęciem szczecińskiego portu od władz radzieckich i uruchomieniem przez administrację polską przeładunków. W związku z tym szef resortu zdecydował o konieczności utworzenia Kapitanatu Portu, Urzędu Morskiego i Stacji Pilotów, co jednak opóźniło się w czasie.

W Koszalinie odbył się I Zjazd Delegatów Ligi Morskiej na Okręg Pomorze Zachodnie. Prezesem tej organizacji został kmdr ppor. Ig-

nacy Kuczkowski, I wiceprezesem – Stanisław Put, II wiceprezesem dyr. Piestrzak, sekretarzem Kazimierz Zozuliński, skarbnikiem Tadeusz Kierski.

7 XII

Z Berlina przybył szef Polskiej Misji Repatriacyjnej płk Zdzisław Bibrowski oraz kmdr ppor. Tadeusz Konarski, celem uzgodnienia z Delegaturą GUM akcji repatriacyjnej Polaków z Zachodu i wysiedlenia ludności niemieckiej do brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec drogą morską przez Szczecin.

16 XII

Podpisano notarialnie umowę spółki z o.o. „Polskand” Polsko-Skandynawska Spółka Żeglugowo-Maklerska (Polish Scandinavian Shipping Co. Ltd.), której przedmiotem działania miały być: maklerstwo okrętowe, frachtowanie i spedycja morską, asekuracja i agencja awaryjna. Zawarli ją trzej Polacy (Stanisław Krzysztoporski – przemysłowiec, Jerzy Tarnowski – kupiec, Karol Zagórski – handlowiec) oraz szwedzki kupiec – Nils Ancranz. Członkami zarządu zostali wybrani Jerzy Tarnowski i Nils Ancranz. Była to pierwsza próba powołania polsko-zagranicznej firmy portowej w Szczecinie, która jednak nie wyszła poza stadium organizacyjne, zapewne wobec zajmowania całego szczecińskiego portu przez radzieckie władze wojskowe.

17 XII

Zarząd Miejski w Świnoujściu uruchomił na trasie do Szczecina i z powrotem statek s/s „Piast”, który kursował początkowo raz w tygodniu. Była to wtedy pierwsza publiczna komunikacja między obu miastami, gdyż poza transportem prywatnym nie została jeszcze zorganizowana komunikacja samochodowa, a kolej nie dochodziła do Świnoujścia z powodu zerwania mostów przez Dziwnę.

20 XII

W związku z reorganizacją Zarządu Miejskiego w Szczecinie i koniecznością redukcji budżetowych zniesiony został tutejszy Wydział Portowy, a jego agendy przejął Referat Portowy wchodzący w skład Oddziału Organizacyjnego w Wydziale Ogólnym. Kierownictwo tegoż objął po kilku dniach inż. Ryszard Wysocki.

28 XII

Polski Związek Ekspedytorów Morskich w Gdyni upoważnił Wacława Kozłowskiego oraz Jana Penkallę do reprezentowania i występowania w jego imieniu na terenie Szczecina. Obaj utworzyli wkrótce załóżkę oddziału gdyńskiego tej instytucji, będąc pierwszymi jego kierownikami.

31 XII

Najważniejsza wtedy instytucja morską Szczecina – Delegatura GUM, zatrudniała 83 osoby (nie licząc sił pomocniczych narodowości niemieckiej), w tym: 44 strażników portowych, 27 pracowników umysłowych i 12 fizycznych.

1946

9 I

Pełnomocnik Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie ppłk Leonard Borkowicz wydał zarządzenie dotyczące rybołówstwa morskiego, w którym przypominał, iż w związku z likwidacją podległego mu Wydziału Morskiego wszystkie sprawy odnoszące się do wydawania kart rybackich, udzielania pozwoleń na prowadzenie działalności w tej dziedzinie, zabezpieczania i przydzielania sprzętu, osiedlania rybaków – prowadzi wyłącznie Główny Morski Urząd Rybacki (GMUR) oraz Morski Instytut Rybacki (MIR).

11 I

Rozpoczął faktyczną działalność Przejściowy Punkt Kontrolny Szczecin-Port Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP).

14 I

Z Gdyni do Szczecina wyjechali delegaci GMUR: Antoni Wódz i Kazimierz Pykało, którzy mieli zorganizować Morski Urząd Rybacki (MUR) w Świnoujściu, organ administracji rybackiej II instancji.

24 I

Opracowana została przez kpt. mar. Kazimierza Bartoszyńskiego, zastępcę kier. Delegatury GUM, „Notatka o porcie Szczecin”, przekazana władzom centralnym RP, określająca m.in. platformę porozumienia z radzieckimi organami wojskowymi co do eksploatacji terenów i obiektów portowych.

25 I

Stawił się do służby w Delegaturze GUM w Szczecinie kpt. mar. Tadeusz Wysocki, który kilka dni później wyjechał Świnoujście, by zorganizować Stację Pilotów i przyszyły pilotaż na trasie Świnoujście–Szczecin.

1 II

Formalnie powstał, rozpoczynając pracę dziesięć dni później, oddział szczeciński Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża. Do jego zakresu należała synchronizacja planowanych wysiłków różnych instytucji, urzędów i przedsiębiorstw, związanych z odbudową portów, ośrodków miejsko-przemysłowych, współdziałanie w akcji osadniczej na wybrzeżu oraz zaspokajanie najpilniejszych potrzeb inwestycyjnych miast portowych. Na czele oddziału stanął kpt. mar. K. Bartoszyński, a swoją siedzibę miał on w gmachu Zarządu Miejskiego na Jasnych Błoniach.

Utworzona została przy ul. Matejki 29 Delegatura Oddziału Morskiego Centrali Obrotu i Przetwórstwa Rybnego (COPR) w Szczecinie. Miała zaspokajać potrzeby aprowizacyjne ludności w zakresie ryb i przetworów rybnych (skup i rozprowadzanie), zabezpieczać ponemieckie przetwórnice i urządzenia do magazynowania, przechowywania, połowów i transportu oraz dokonywać wszelkiego obrotu surowcem rybnym.

15 II

Dyrektorem szczecińskiego oddziału „C. Hartwig” został Jan Niklewski.

20 II

Na skutek przyjazdu do Szczecina polsko-angielskiej delegacji z Berlina, władze radzieckie zgodziły się oddać stronie polskiej czterokilometrowy odcinek w rejonie dolnej Odry, z uzbrojonymi nabrzeżami długości 600 m, który leżał poza właściwym portem, stanowiąc obszar przemysłu portowego (od fabryki chemicznej „Union” po obiekty „Gollnow und Sohn”).

25 II

Radziecki naczelnik portu szczecińskiego płk G. J. Dikoj podpisał zgodę na przekazanie administracji polskiej rejonu dolnej Odry.

26 II

Przedstawiciele polskich władz morskich udali się na tereny przyznane i wyznaczili obiekty do natychmiastowego przejęcia, a były to: spichlerz na Gocławiu, Huta Szczecin oraz stocznia „Bałtyk”.

27 II

W Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża w Gdańsku odbyła się konferencja z udziałem przedstawicieli GUM i Biura Odbudowy Portów (BOP), na której kmdr ppor. Jan Łuszczkiewicz referował zagadnienie możliwości eksploatacyjnych nabrzeży przekazanych przez Rosjan w Szczecinie. Ustalono, że nie stanowią one dobrych punktów dla obsługi pasażersko-towarowej, ale konieczność rozpoczęcia polskiej działalności portowej zmusza do ich tymczasowego wykorzystania przez doraźne inwestycje budowlano-kolejowe.

28 II

Kierownictwo Robót w Szczecinie BOP w Gdańsku, po uzyskaniu dostępu do części obiektów nad dolną Odrą, podjęło pierwsze prace portowe przy usuwaniu zwałonych dźwigów utrudniających cumowanie statków.

5 III

Władze radzieckie oficjalnie przekazały polskiej administracji morskiej tereny portowe dolnej Odry, a ściślej nabrzeża: Baran, Huk, Snop, Kra, Ucho, Mak, Oko, Cał i Drab.

Odbyła się pierwsza, z comiesięcznych, konferencja sprawozdawcza szczecińskiego oddziału Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, na której różne instytucje, urzędy i przedsiębiorstwa ilustrowały swą dotychczasową działalność.

7 III

Kierownictwo Robót w Szczecinie BOP w Gdańsku ogłosiło pierwszy przetarg na odbudowę urządzeń portowych.

14 III

Kpt. mar. Tadeusz Wysocki objął funkcję kier. Delegatury GUM w Szczecinie – dotychczasowy kier. kmdr ppor. J. Łuszczkiewicz odszedł do pracy w resorcie morskim w Warszawie.

17–19 III

W Szczecinie przebywały: Komisja Międzyministerialna (delegaci Centralnego Urzędu Planowania, Ministerstwa Przemysłu, Ministerstwa Żegluga i Handlu Zagranicznego) oraz Komisje GUM i BOP z Gdańska, które pod kierownictwem Eugeniusza Kwiatkowskiego miały zdecydować o charakterze prac w przekazanej przez Rosjan części portu szczecińskiego. W związku z brakiem możliwości eksploatacyjnych w centralnym rejonie, i mimo iż dostępny brzeg dolnej Odry był predestynowany do rozwijania przemysłu portowego – uznano, że sytuacja Szczecina wymaga niezwłocznego przystąpienia do przeładunku towarów i ruchu pasażerskiego, a więc zainwestowania koniecznych sum na ich przygotowanie.

18 III

W ramach Zjednoczenia Przedsiębiorstw Portowych w Gdańsku utworzono przedsiębiorstwo bunkrujące statki „Polski Bunkier”, które po kilku miesiącach powołało swój oddział w Szczecinie.

19 III

Odbyło się zebranie organizacyjne oddziału szczecińskiego Związku Zawodowego Transportowców i Pracowników Portowych, który zrzeszał personel administracji morskiej i portów, strażników portowych, marynarzy, transportowców, pracowników usług portowych. Wybrano zarząd w składzie: Antoni Gmitrowicz – prezes, Aleksander Chrzanowski – wiceprezes, Edward Kizeweter – sekretarz, L. Kowalczyk – skarbnik oraz trzech członków (St. Ostrowski, K. Pawella, M. Kaszuba) i dwóch ich zastępców (Wł. Rawski, Wróblewski). Trzy osoby stanowiły Komisję Rewizyjną (E. Rosławski, St. Petraitis, J. Chojnacka) i tyleż samo Sąd Koleżeński (M. Grodzicki, J. Poręba i Wł. Kosydarski).

27 III

Ukonstytuował się nowy zarząd oddziału szczecińskiego Ligi Morskiej – prezesem został ponownie kpt. mar. Kazimierz Bartoszyński, wiceprezesami: I – Osostowicz, II – Skibicki, sekretarzem – Wieczyński, a skarbnikiem – Baszkiewicz.

3 IV

Delegatura GUM w Szczecinie przejęła od wojskowych władz radzieckich trzy portowe składy naftowe: „Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft”, „Hugo Stinnes” i „Ossag-Renania”. Zostały przekazane do użytkowania Centrali Produktów Naftowych (CPN).

4 IV

Do polskiej części portu szczecińskiego (nabrzeże Oko) wpłynął o godz. 9.00 pierwszy statek, parowiec „Poseidon” pod banderą aliancką (dł. 110 m, szer. 16,6 m, 3910 BRT, 2376 NRT), dowodzony przez Ludwiga Wallnera, z 40 osobową załogą. Przywiózł on z Lubeki 800 repatriantów polskich, dzień później zabierając z powrotem 1488 Niemców. Pilotował go ostatni kapitan portu szczecińskiego Niemiec Helmut Klug i Polak Antoni Gmitrowicz, uczący się tego zawodu. Klarowała firma „Atom”, pierwsza szczecińska firma maklerska (właściciel Konstanty Jacynicz), która przez jakiś czas miała wyłączność na te usługi dla statków z repatriantami.

5 IV

GUM w Gdańsku wyraził zgodę firmie „Poltrans” Polskie Towarzystwo Transportów Morskich sp. z o.o. na wykonywanie czynności spedycyjnych i przeładunkowych w porcie szczecińskim.

Dobił do nabrzeża „Oko” portu szczecińskiego największy przez kilka najbliższych lat statek, parowiec pod banderą aliancką „Isar” z Travemünde (9026, 21 BRT, 5636,66 NRT), który przywiózł 2923 repatriantów polskich i jednego noworodka.

6 IV

Polski Związek Ekspedytorów Morskich (PZEM) w Gdyni ponownie upoważnił W. Kozłowskiego (Warszawskie Towarzystwo Transportowe) i J. Penkallę („Poltrans”) do reprezentowania swoich interesów w porcie szczecińskim.

11 IV

W Szczecinie rozpoczęły prace organizacyjne firmy portowe: ekspedycyjna „Polska Bandera” oraz bunkrowania statków „Polski Bunkier” – ta ostatnia mieszcząca się przy ul. Jacka Małczewskiego 8. Otrzymała ona od GUM nabrzeże Kra na Stołczynie (na terenie Huty Szczecin) i poniemiecką stację bunkrową „Bestwerke”.

14 IV

Po raz pierwszy w historii Szczecina odbyła się wyjazdowa sesja Komisji Morskiej i Handlu Zagranicznego Krajowej Rady Narodowej, w ramach obchodów wielkiej uroczystości – rocznicy „wyzwolenia” miasta pn. „Trzymamy Straż nad Odrą”. Na posiedzeniu byli: prezydent KRN – Bolesław Bierut, premier Edward Osóbka-Morawski, z-ca nacz. dowódcy WP ds. pol.-wych. gen. dyw. Marian Spychalski, minister żegluga i handlu zagranicznego Stefan Jędrzychowski, delegat rządu dla spraw wybrzeża – E. Kwiatkowski. Omawiano zagadnienia: powołania do życia instytucji klasyfikacyjnej dla statków, potrzeby ustawy o eksploatacji portów handlowych, reprezentacji żeglugowej Polski, rewindykacji tonażu gdańskiego i gdyńskiego, przeniesienia ośrodka żeglugowego z Londynu do Gdyni, nabywania od UNRRA statków przeznaczonych dla rybołówstwa dalekomorskiego. W dyskusji zabrał głos m. in. B. Bierut, który stwierdził, że „*jest niezmiernie ważne, aby w orbicie ogólnopolskich zagadnień morskich znalazł się port szczeciński*”.

15 IV

Na terenie Szczecina rozpoczął działalność oddział gdańskiej firmy maklerskiej „Baltica” Bałtycka Agencja Morska sp. z o.o., mający siedzibę przy ul. Jacka Małczewskiego 9, który wkrótce stał się najsilniejszy w całej branży.

19 IV

Od władz radzieckich został przejęty obszar tzw. Kępy Parnickiej – wyspy leżącej na terenie portu szczecińskiego między rzekami Parnicą a Odrą, na wysokości kolejowego Dworca Głównego. Znajdowały się tu obiekty przemysłowe, w dużym stopniu zniszczone, a komunikacja z miastem mogła się odbywać jedynie wodą, ponieważ połączenia mostowe zostały zerwane.

21–22 IV

W Szczecinie odbył się I zjazd prezesów kół powiatowych Ligi Morskiej, który miał na celu nawiązanie bezpośredniego kontaktu z terenem i zorientowanie się z jego problemami i trudnościami. Większość organizacji powiatowych nie wykazywała należytej inicjatywy, a co za tym idzie nie miała poważniejszych osiągnięć, jedynie trzy: Kołobrzeg, Wałcz i Szczecinek mogły poszczycić się znacznyszym dorobkiem w zakresie szerzenia zagadnień morskich.

26 IV

Delegatura GUM w Szczecinie rozpoczęła pobieranie opłat portowych – pierwsze wpływy budżetowe dotyczyły kwot otrzymywanych od statków bandery alianckiej przywożących polskich repatriantów z Zachodu i wywożących Niemców.

29 IV

Odbyło się zebranie firm portowych Szczecina, na którym postanowiono powołać do życia trzy zrzeszenia: spedycyjnych, maklerów, shiphandlerów. Miały to być zrzeszenia samodzielne, nie zaś oddziały organizacji gdyńskich, co w rzeczywistości okazało się nierealne.

1 V

Uruchomiony został przy ul. Jaromira 13 oddział szczeciński Spółdzielni Pracy Spedycyjno-Przeładunkowej „Bałtyk” w Gdańsku. Na jego czele stanął Adam Janicki.

5 V

Na naradzie w Szczecinie po raz pierwszy próbowano uzgodnić sfery wpływów i zakres działalności organizacji zajmujących się skupem i rozprawdzaniem ryby morskiej i słodkowodnej. Teren województwa szczecińskiego został podzielony następująco: COPR – Oddział Morski w Szczecinie: Szczecin, Gryfino, Uznam–Wolin, Kamień; COPR – Oddział w Gorzowie: Pyrzyce, Stargard Szczeciński, Drawsko, Wałcz, Choszczno, Myślibórz, Chojnice; Pomorski Przemysł Rybny w Koszalinie: Koszalin, Szczecinek, Nowogard, Gryfice, Łobez, Kołobrzeg, Białogard, Uznam–Wolin, Kamień; Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego – powiat szczeciński.

10 V

W lokalu firmy „Wartrans” przy ul. Subisława 1 (dziś Farna) odbyło się zebranie organizacyjne Polskiego Związku Ekspedytorów Morskich. Wobec niedostatecznego zainteresowania istniejących tu firm ekspedycyjnych zmieniona została pierwotna uchwała powołania samodzielnej organizacji na rzecz utworzenia oddziału szczecińskiego PZEM w Gdyni.

15 V

Od władz radzieckich przejęto najbardziej na północ wysunięte nabrzeże dolnej Odry – Fant z fabryką papieru „Feldmühle” oraz nabrzeże Ewa z ogromnym elewatores zbożowym o pojemności 43 000 t, a także część nabrzeża Starówka koło Rzeźni Miejskiej.

16 V

Z portu w Koźlu wyruszyły pierwsze dwa transporty węgla do Szczecina, połączone w jeden „pociąg wodny” we Wrocławiu, inaugurując otwarcie drogi wodnej Śląsk–Szczecin.

ok. 20 V

Utworzony został Oddział Morski CPN, który przejął formalnie trzy składy morskie paliwowe w porcie szczecińskim.

29 V

Przybył Odrą pierwszy transport węgla z Górnego Śląska, dobijając o godz. 22.30 do nabrzeża Huk w porcie szczecińskim. Składał się z holownika „Mickiewicz” (kpt. Głaz) oraz 6 barek (dł. 55 m., szer. 8 m., najw. nośność 580 t): „O.ke. 202” (Franciszek Waliczek), „O.ke. 09” (Ryszard Ptak), „O.ke. 210” (Alojzy Jaskółka), „O.ke. 212” (Franciszek Gajda), „O.ke. 213” (Karol Bonkosz), „O.ke. 217” (Jan Iwa). Łącznie przywieziono 1118 t węgla kamiennego.

Uruchomione zostało w polskiej części portu szczecińskiego pierwsze mechaniczne urządzenie przeładunkowe – tzw. wincza, która wyładowywała nadesłany Odrą węgiel kamienny, a w późniejszym czasie obsługiwała statki przychodzące po ten surowiec. Podczas jednej zmiany (8 godz.) zdolna była przeładować z ładu na statek od 100 do 125 ton. W ciągu całego 1946 r. przeładowała około 10 000 t.

30 V

Ze Świnoujścia do Szczecina został przeniesiony Morski Urząd Rybacki – obowiązki naczelnika objął Stanisław Świętosławski. Teren działania MUR obejmował odcinek otwartego morza od Dziwnowa do Świnoujścia, Zalew Szczeciński i rejon dolnej Odry (do mostu kolejowego). Na tym obszarze zorganizowano 6 obwodów rybackich – Świnoujście, Dziwnów, Wolin, Trzebież, Szczecin i Dąbie. W ciągu dwu następnych lat zmieniał kilkakrotnie siedzibę: z ulicy Wojska Polskiego 47 na ul. Parkową 1, potem Wały Chrobrego 1, by ostatecznie ulokować się przy ul. H. Pobożnego 4.

31 V

Do rejestru handlowego w Sądzie Okręgowym w Szczecinie został wpisany oddział sp. z o. o. w Gdańsku: Polska Bandera Przeładunki Morskie.

1 VI

Rozpoczął działalność oddział szczeciński Polskiej Żeglugi na Odrze sp. z o.o., który przejął zniszczoną Ekspozyturę CZPPW Dział Przeładunków Dorzecza Odry. Kierował nim dr Adam Bonarski, a siedziba mieściła się przy ul. Partyzantów 1.

2 VI

Do rejestru sądowego w Szczecinie wpisano prywatną firmę spedycyjną „Poltrans” – Polskie Towarzystwo Transportów Morskich, pierwszą i największą z powstałych na terenie miasta, którą założył i kierował J. Penkalla.

6 VI

Powstał szczeciński oddział dużej firmy maklerskiej „Nawigator” Polskie Towarzystwo Żeglugowe sp. z o.o., mający swą siedzibę przy ul. Wielkiej 5.

ok. 10 VI

Zawiązał się Komitet Organizacyjny Zrzeszenia Eksporterów i Importerów Miast Portowych RP Oddział w Szczecinie, do którego mieli należeć kupcy, maklerzy, ekspedytorzy, shipchandlerzy itd. zainteresowani handlem zagranicznym.

11–12 VI

Obowiązki kier. Delegatury GUM w Szczecinie zdał kpt. mar. Tadeusz Wysocki (wyznaczony kilka dni wcześniej na dyrektora GUM w Gdańsku), a przejął je M. Grodzicki, dotychczasowy kier. Sekcji Ogólnej i Prawnej tej instytucji.

12 VI

Obowiązki kier. Delegatury Zjednoczenia Stoczni Polskich (ZSP) przejął od inż. Henryka Sosnowskiego Czesław Borski.

15 VI

MŻiHZ w Warszawie poleciło zaangażować Tadeusza Rajnera (do niedawna I sekretarza KW PPR w Szczecinie) na dyrektora Centrali Wyplat w porcie szczecińskim, co faktycznie oznaczało początek organizowania specjalnej instytucji – Funduszu Wyrównawczego Robotników Portowych.

16 VI

Czynności w Szczecinie podjął Oddział Nawigacyjny Służby Hydrograficznej GUM w Gdańsku.

17 VI

Do nabrzeża „Ucho” dobił pierwszy statek handlowy w polskiej części portu szczecińskiego, m/s „Ruth” (549,13 BRT, kapitan Lars Lindborn, armator Reederi A.B. Ruth z Göteborga), bandery szwedzkiej. Przywiózł z Domsjö-Ornsköldsrik 491 t celulozy przeznaczonej dla Polskiego Towarzystwa Włókienniczego. Wyładunek odbywał się winczami okrętowymi wprost do wagonów kolejowych. Statek klarowała „Baltica” – Bałtycka Agencja Morska, spedycję i roboty fizyczne załatwiła „Polska Bandera” – Przeładunki Morskie.

24 VI

Do rejestru sądowego została wpisana spółka z o.o. „Dłoń Robotnicza” Linia Żeglugi Rzecznej i Przybrzeżnej w Szczecinie (umowa notarialna spółki zawarta dwa dni wcześniej), która miała trudnić się przewozem pasażerów i towarów na Odrze i Warcie oraz pobrzeżu Bałtyku. W trzyosobowym zarządzie znaleźli się: Bolesław Sabiński, Maksymilian Lewenberg i Andrzej Wiatr.

1 VII

M. Grodzicki otrzymał oficjalną nominację na stanowisko p.o. kier. Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Spółka cywilna z Gdyni: „Zjednoczeni Rzecznicy Portowi” Stanisław Kawczyński, Stanisław Mańkowski i Witold Żorawski, otworzyła swój oddział w Szczecinie przy ul. Bolesława Śmiałego 36. Zakres jej pracy obejmował stwierdzanie wagi, miary i ilości towarów oraz ładunków barek i statków.

Rozpoczął pracę nowo utworzony obwód rybołówstwa morskiego – Szczecin. Obowiązki kontrolera pełnił Kazimierz Muszyński.

Siedziba obwodu mieściła się w Stołczynie, a na jego terenie zarejestrowano następujący tabor: 7 kutrów żaglowych, 3 kutry motorowe, 4 łodzie motorowe, 19 łodzi wiosłowych. Początkowa działalność miała ograniczony zasięg, ponieważ na wschód od Dąbia znajdowały się jeszcze wojska radzieckie.

12 VII

Żeglugę towarowo-pasażerską pomiędzy Szczecinem a Świnoujściem rozpoczął holownik „Władysław IV”, kierowany przez Jana Kmity – rejsy na tej linii nie były regularne i nie trwały długo.

15 VII

Utworzony został obwód rybołówstwa morskiego w Dąbiu (wówczas Stary Dąb), a obowiązki kontrolera podjął Jerzy Mańkowski. Zarejestrowano tu 1 łódź motorową i 2 łodzie wiosłowe. Ówczesna działalność ograniczana była przez stacjonujące tu oddziały radzieckie.

Delegatura MIR w Szczecinie przejęła od Związku Gospodarczego Spółdzielni RP „Społem” Stocznice Rybacką w Dąbiu, rozpoczynając prace porządkowe i zabezpieczające.

ok. 16 VII

Polska Żegluga na Odrze – oddział szczeciński zainaugurowała przewozy pasażersko-towarowe do Świnoujścia barką motorową „Warszawa”.

19 VII

Rozpoczęło działalność przedstawicielstwo Ministerstwa Aprobizacji i Handlu dla Spraw UNRRA na port szczeciński, mające swoją siedzibę przy Wałach Chrobrego 1. Kierownikiem szczecińskiego biura mianowany został Franciszek Knapp, dotychczasowy przedstawiciel UNRRA na województwo gdańskie.

25 VII

Delegatura GUM w Szczecinie przejęła od władz radzieckich następujące obiekty w porcie szczecińskim: Nowy Port (Möllnhafen) z kanałem i nabrzeżami (250 m), dwoma magazynami, zabudowaniem gospodarczym, torami kolejowymi, młynem bez urządzeń; północną część Wyspy Okrętowej (Tirpitz – od strony kanału) wraz z tutejszą fabryką brykietów (częściowo zburzoną) „Bestwerke”; chłodnię na Łasztowni, pozbawioną urządzeń, z dwoma nabrzeżami i zniszczonymi nieruchomościami.

26 VII

Wojewoda szczeciński L. Borkowicz wydał okólnik nr 25 w sprawie organizacji rybołówstwa na Pomorzu Zachodnim. Wobec konieczności uporządkowania kwestii osadnictwa rybackiego, gospodarki rybnej i eksploatacji wód oraz obrotów handlowych rybami, przepis ten ustalał podział terytorialny, kompetencyjny oraz dokładny podział spraw do rozstrzygnięcia przez zainteresowane urzędy.

30 VII

Ponemiecka fabryka „Grossfleischerei Zülchow” na Żelechowie została oficjalnie przekazana Zarządowi Fabryk Państwowego Zjednoczenia Przemysłu Konserwowego – Rejon Północny w Sopocie. Przetwórnica położona w rejonie dolnej Odry, posiadała własne nabrzeże oraz boczny basen wyladowniczy. Teren przetwórci obejmował 46 tys. m²; zabudowania składały się z 9 budynków, z których główny 3 piętrowy mieścił chłodnię i warsztaty produkcyjne. Za czasów niemieckich dzienna produkcja konserw i przetworów mięsnych wynosiła 15 t. Urządzenia fabryki służące do przetwarzania mięsa zostały częściowo wywiezione, częściowo zniszczone, w małej ilości ocalałe – zdemontowane i złożone do piwnicy. Obiekt przejęła Państwowa Przetwórnica Rybna „Oko”, której organizatorem i dyrektorem był inż. Czesław Turzański.

6 VIII

Odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Morskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej (WRN). Przewodniczącym został Karol Edel. Prace tego organu podzielono na dwa działy, pierwszy objął zagadnienia portu szczecińskiego z rejonem dolnej Odry, drugi sprawy wybrzeża morskiego województwa szczecińskiego.

7 VIII

Nastąpiły zmiany personalne zarządu okręgu zachodniopomorskiego Ligi Morskiej. Nowym prezesem został dr Stanisław Put, I wiceprezesem Waław Marszewski, II wiceprezesem Mieczysław Gordon, sekretarzem – Stefan Sieja, a skarbnikiem – Roman Walczewski.

10 VIII

Odbyło się organizacyjne zebranie Związku Zawodowego Pracowników Stocznioowych RP Oddział w Szczecinie. Przewodniczącym został ob. Stefański a sekretarzem ob. Gemser.

12 VIII

Do nabrzeża „Huk” dobił trzymasztowy żaglowiec motorowy „Irma” bandery szwedzkiej (port macierzysty Skillinge, przybył z Malmö, dł. 35,18 m., szer. 8,70 m., 260,15 BRT, kapitan T. Larsson, jednocześnie właściciel statku), który dwa dni później zabrał pierwszy w powojennej historii portu szczecińskiego (wtedy jego polskiej części) ładunek eksportowy, a zarazem pierwszy ładunek węgla w ilości 330 t. Klarowała statek firma „Atom”, pilotował w powrotnej drodze Antoni Gmitrowicz.

W wyniku prac mieszanej komisji polsko-radzieckiej odbyło się przekazanie drogi wodnej na Odrze administracji polskiej, a właściwie jej ostatniego odcinka do Szczecina Dąbia, co otworzyło możliwości rozwoju żeglugi rzecznej. Obce władze wojskowe oddały wcześniej zdecydowaną większość portów i stoczní odrzańskich, służ i innych urządzeń hydrograficznych, część zatopionego taboru oraz jednostek pływających na chodzie, choć ich ilość nie stała w żadnym stosunku do polskich potrzeb.

12–13 VIII

Obradował w Gdańsku I Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich (ZGMM), w którym brali udział przedstawiciele Szczecina, m. in. prezydent miasta inż. Piotr Zaremba. W końcowej rezolucji przyjęto wnioski, by władze centralne przy realizowaniu ogólnego planu odbudowy wybrzeża w większej mierze uwzględniły rolę portu szczecińskiego. Na ogólną liczbę dziesięciu miejsc w Radzie ZGMM, Szczecin miał dwóch swoich reprezentantów.

17 VIII

Odbył się w Szczecinie ogólnopolski zjazd izb przemysłowo-handlowych, podczas którego dotychczasowa szczecińska Ekspozycja Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni została całkowicie usamodzielniona, tworząc zupełnie niezależną izbę, nastawioną w dużej mierze na rozwiązywanie podlegających jej kompetencjom problemów morskich. Powołała ona trzy sekcje: Przemysłową, Handlową oraz Żeglugowo-Portową. Na czele tej ostatniej stanął kmr ppor. Konstanty Jacynicz, prócz niego należeli doń: Wincenty Owieśniak, Jan Szulczyk i Jan Penkalla.

20 VIII

Do polskiej części portu szczecińskiego (nabrzeże Fant – rozpoczęcie nań eksploatacji) wpłynęło z Niemiec, z Schönebeck, pierwszych sześć barek z ładunkiem 1513,9 t soli potasowej, która po raz pierwszy pojawiła się wśród przeladowywanych tu towarów. Czynności klarowania podjęła się firma „Baltica”.

24 VIII

Od władz radzieckich przejęto w porcie szczecińskim „Marine-Waffen-Betrieb”, wraz z nabrzeżem Arsenał, torami kolejowymi i znajdującą się na przekazanym terenie zburzoną fabryką.

26 VIII

Morski Urząd Rybacki w Szczecinie przejął od radzieckich władz port w Trzebieży, zabezpieczając tabor w postaci: 7 kutrów żaglowych, 2 łodzi motorowych i 11 łodzi wiosłowych.

30 VIII

Zarządzeniem Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego utworzone zostało Biuro Odbioru Transportów Morskich (BOTM) w Gdańsku z oddziałami w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie. Jego

zadaniem był odbiór drogą morską wszelkich dostaw, zwłaszcza UNRRA i innych organizacji o charakterze charytatywnym. Przejęło ono dotychczasowe Przedstawicielstwa Morskie do Spraw UNRRA, będące w gestii Ministerstwa Aprowizacji i Handlu. F.Knapp, kierownik tego ostatniego w Szczecinie, stanął na czele tutejszego oddziału portowego BOTM, pełniąc funkcję do czasu jego likwidacji w kwietniu 1947 r.

Do portu szczecińskiego przybył holownik „Ursus” (kpt. Franciszek Kowalski) Żegluga Polskiej S.A., pozostającej pod zarządem Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe (GAL) S.A. w Gdyni. Prócz załogi przywiózł inż. inż. Stanisława Szymańskiego i Józefa Kołotko z Wydziału Holowniczo-Ratowniczego, którzy mieli utworzyć tu swą placówkę.

31 VIII

Odbyło się założycielskie zebranie Związku Zawodowego Rybaków – powołano dwie sekcje: rybaków słodkowodnych i morskich.
koniec sierpnia

Na Odrze rozpoczęło działalność radzieckie przedsiębiorstwo armatorskie Sowietkoje Parachodnoje Obszczestwo z siedzibą we Frankfurcie (nad Odrą) i oddziałami w Szczecinie, Malczycach i Koźlu. Zakres jego działania obejmował m.in. przewóz węgla ze Śląska do portu szczecińskiego.

1 IX

Ekipa, która dwa dni wcześniej przybyła do Szczecina holownikiem „Ursus”, podjęła działalność jako ekspozytura Wydziału Holowniczo-Ratowniczego „Żegluga Polskiej” S.A. Siedzibą był gmach Delegatury GUM przy ul. Wały Chłobrego 1 – pierwszym kierownikiem został inż. Stanisław Szymański. Po przeorganizowaniu na oddział funkcję tę objął inż. Zygmunt Czarnecki.

Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” sp. z o.o. w Gdyni wysłało przedstawiciela do Szczecina, by zorganizował tam delegaturę. Została ona w następnym roku przekształcona w oddział mieszczący się przy ul. Przemysłowej 3. Miał on otrzymać część gdyńskich trawlerów rybackich, dwa kolejne z zakupionych w Anglii i kilka zamówionych w stoczniach szwedzkich. Pomimo, iż ów tabor nie trafił ostatecznie do Szczecina, powołanie tej placówki było jakby zapowiedzią powstania bazy połowów dalekomorskich.

2 IX

W gmachu Delegatury GUM w Szczecinie rozpoczął urzędowanie mgr Grzegorz Hamada – delegat Komisji Międzyministerialnej dla Usprawnienia Przeładunków Portowych, która po kilku miesiącach przestała istnieć.

ok. 3 IX

Nadeszły pierwsze transporty benzyny syntetycznej koleją z Niemiec, przekazane Oddziałowi Morskiemu CPN na mocy układu polsko-radzieckiego – ogółem osiem pociągów wahałowych – 4000 ton.

4 IX

Wykonywanie usług w porcie szczecińskim rozpoczął oddział jednej z największych firm maklerskich „Nawigator” Polskie Towarzystwo Żeglugowe sp. z o.o., załatwiając trzy berlinki, które weszły z ładunkiem 526 t soli potasowej. Wkrótce zdobył on wyłączność na klarowanie statków w portowej strefie radzieckiej.

5 IX

Na nabrzeżu Huk został oddany do użytku pierwszy polski dźwig 3,5 t, o wydajności 200–240 t w ciągu 8 godz., który do końca roku wyładował z barek i załadował na statki około 45000 t węgla.

6 IX

W Szczecinie odbyła się wielka konferencja przedstawicieli Ministerstwa Sił Zbrojnych ZSRR i rządu RP na temat przekazania Polsce portu szczecińskiego. W rezultacie rozmów gen. lejtn. W.A. Bajukowa, zastępcy głównego kwatermistrza armii radzieckiej, oraz K. Petruszewicza, wiceministra żegluga i handlu zagranicznego,

a także innych przedstawicieli obu stron, miały być przekazane następujące obiekty: Wyspa Górna Okrętowa wraz z budynkami i urządzeniami, teren pochylni stoczni „Oderwerke” wraz ze znajdującymi się tam niewykończonymi statkami typu „Hansa” i halami stocznioowymi, warsztaty remontowe zakładów „Gollnow i Sohn” wraz z urządzeniami.

Do Szczecina przybył pierwszy statek z ładunkiem UNRRA, dobijając do nabrzeża „Mak”, a zarazem pierwszy pod banderą duńską – parowiec „Sonderjylland” (580 BRT). Przywiózł on transport 122 koni, wyładowanych przez firmę „Polska Bandera” przy pomocy wind okrętowych, a rozdzielonych później przez Rolniczą Centralę Mięsną między drobnych rolników.

7 IX

Rozpoczął czynności Kapitanat Portu Szczecin – funkcję pierwszego kapitana objął kpt. ż. w. Andrzej Goebel, mianowany na to stanowisko dzień wcześniej.

W Szczecinie podpisany został protokół z narady przedstawicieli rządu polskiego i sił zbrojnych ZSRR w sprawie obszaru bazy radzieckiej marynarki wojennej w Świnoujściu. Należać miały do niej tereny zarówno na prawym brzegu Świny (pas szerokości 2 km od morza do linii kolejowej Świnoujście–Wolin wraz z Chorzelinem oraz część rejonu Klicz z podstacją elektryczną), jak i na lewym brzegu rzeki (od wejścia do portu po przystań pasażerską z włączeniem stoczni oraz całej dzielnicy nadmorskiej, a także od Basenu Południowego po Zatokę Starej Świny). Warunki umowy praktycznie odcinały to polskie miasto od brzegu morskiego, zajętego przez radzieckie wojska, kładąc na wiele lat kres funkcji uzdrowiskowo-leśnikowskich.

III Oddział Nawigacyjny Służby Hydrograficznej GUM w Gdańsku rozpoczął pierwszy polski sondaż portu szczecińskiego – przy nabrzeżu Mak na długości 400 m i szerokości 220 m oraz głębokości 6–8 m przy nabrzeżu i 8 m w kanałach.

9 IX

Po raz pierwszy w porcie szczecińskim pojawiła się bandera brytyjska, czwarta w kolejności (po alianckiej, szwedzkiej i duńskiej), reprezentowana przez parowiec „North Down” (1497, 48 BRT, kapitan Carson), który przywiózł ze Swendborgu w ramach dostaw UNRRA 305 koni i 3920 kur.

10 IX

W porcie szczecińskim rozpoczęła czynności firma maklerska (jej tutejszy oddział) „Nautica”, czwarta w kolejności (po firmach: „Atom”, „Baltica” i „Nawigator”), klarując motorowiec żaglowy szwedzki z węglem „Irsa” (244,38 BRT). Placówką kierował Albin Herbarz.

11 IX

Komisja Kwalifikacyjna Robotników Portowych Delegatury GUM w Szczecinie rozpoczęła rejestrację i przydział robotników do poszczególnych kategorii zawodowych. Z 250 zgłoszonych, do pracy przeładunkowej nadawały się 153 osoby.

12 IX

Odbyła się konferencja z udziałem dyrektora BOP w Gdańsku na temat podnoszenia wraków w porcie szczecińskim przez władze radzieckie. W pierwszej kolejności problem ten miał być rozwiązany na obszarze dolnej Odry, poczynając od nabrzeży: Kra, Ucho, Mak, Fant.

13 IX

Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, polska administracja morska przejęła od Rosjan Wyspę Górna Okrętową ze znajdującymi się tam budynkami i urządzeniami; teren stoczni „Oderwerke” z pochylnią z niedokończonym statkiem „Hansa” wraz z halą kadłubową, kowalską, montażową, walcem prostowniczym, trzema kadłubami holowników; natomiast na terenie zakładu „Gollnow i Sohn” warsztaty mechaniczne z pewnym wyposażeniem, czteropiętrowy budynek oraz dwa dźwigi – stały 50 t i kolejowy 6 t.

14 IX

Do portu szczecińskiego wszedł po raz pierwszy statek bandery norweskiej, parowiec „Ulsnes” (kpt. H. Hansen), przywożąc ze Svendborga 183 konie.

15 IX

Uruchomiony został Dział Zaopatrzenia Żeglugi Państwowej Centrali Handlowej – Oddziału Wojewódzkiego w Szczecinie. Była to pierwsza firma shipchandlerska w porcie szczecińskim. Po raz pierwszy obsługiwała przez dostawę prowiantu motorowiec szwedzki „Anna Greta”.

Inż. Stanisław Szwankowski objął obowiązki naczelnika BOP – Kierownictwa Robót w Szczecinie.

Związek Gospodarczy Spółdzielni RP „Społem” Delegatura Zarządu na Okręg Zachodniopomorski rozpoczął organizowanie Działu Przeladunków Morskich.

16 IX

Polska administracja morska przejęła od Rosjan w porcie szczecińskim: teren przy Basenie Noteckim wraz z dwoma kolejowymi dźwigami 3 t i 6 t, wymagającymi remontu, na obszarze zaś portu węglowego jeden niezdatny do użytku dźwig elektryczny mostowy o nośności 5 t.

17 IX

W porcie szczecińskim rozpoczęła działalność pierwsza firma cumownicza „Poler”, którą założył marynarz z Gdyni – Karol Bania.

20 IX

Zarządzeniem Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego w Warszawie został utworzony z Delegatury GUM Urząd Morski w Szczecinie, władza administracji morskiej II instancji, a także Biuro Portowe, jako organ I instancji.

W Warszawie zawarto umowę spółki z o.o. Centrala Rybna, która miała zajmować się prowadzeniem handlu krajowego i zagranicznego rybami i przetworami rybnymi oraz popierać rozwój rybołówstwa. Otworzyła wkrótce dziewięć terenowych oddziałów, w tym oddział w Szczecinie. Powstanie Centrali Rybnej wiązało się z likwidacją utworzonej wcześniej Centrali Obrotu i Przetwórstwa Rybnego.

21 IX

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie odbyło się pierwsze zebranie firm maklerskich działających w porcie szczecińskim („Atom”, „Gryf”, „Baltica”, „Nautica”, „Nawigator”, „Neptun”) oraz przedstawicieli władz Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni. Zapadła decyzja o powołaniu w Szczecinie oddziału tej ostatniej organizacji. Ukonstytuował się on po kilku tygodniach, a kierował nim Stanisław Sobański, kierownik szczecińskiej placówki firmy „Baltica”.

25 IX

Urzędowanie objął pierwszy dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie kpt. ż. w. Jan Godecki oraz dyrektor Biura Portowego Paweł Postnikoff – ten ostatni po kilku dniach zrezygnował z pełnienia funkcji i jednostka, którą miał kierować, faktycznie nie powstała.

26 IX

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie zarejestrowano oddział firmy gdyńskiej „Morsped” Morska Spółka Ekspedycyjno-Transportowa sp. z o.o. Kierował nim początkowo Stanisław Patschulla, potem Józef Szczyszek. Oddział szczeciński nie wyszedł jednak poza stadium organizacyjne.

27 IX

Zgodnie z wcześniejszymi umowami usuwanie wraków w porcie szczecińskim rozpoczęła radziecka jednostka wojskowa, dysponująca ośmioma osobami, jednym holownikiem, dźwigami o nośności 30 t i 60 t oraz oddziałem inżynieryjnym.

27–28 IX

W Szczecinie odbyła się pierwsza wielka narada rybacka, na której omówiono najważniejsze zagadnienia rybołówstwa morskiego w Polsce. Wzięli w niej udział delegaci reprezentujący z jednej strony władze rybackie, z drugiej zaś rybackie instytucje, organizacje, zrzeszenia handlowe i przemysłowe oraz placówki naukowe zajmujące się badaniami morskimi. Protektorat objął minister żeglugi i handlu zagranicznego – dr S. Jędrzychowski. Na tym ogólnopolskim zjeździe wygłoszono 12 referatów, które później ukazały się drukiem, wyczerpująco omawiających stan polskiego rybołówstwa, obecne jego potrzeby i perspektywy rozwojowe. Dotyczyły one m. in. osadnictwa, roli administracji, organizacji rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego, sieciarstwa i przemysłu pomocniczego, kadr, zbytu ryby i ich cen, kredytowania.

28 IX

Pierwszy zespół robotników portowych otrzymał legitymacje zawodowe.

30 IX

Do portu szczecińskiego wszedł żaglowiec motorowy „Zeus” (168, 34 BRT) bandery duńskiej (kpt. Köngershorn), przywożąc z Lubeki pierwsze ładunki drobnicowe (202,5 t) na które składała się żywność i bagaże dla szczecińskiego PUR.

Radziecka administracja wojskowa przekazała polskim władzom morskim pierwsze jednostki pływające: holownik „Lotte”, przemianowany na „Komar”, pierwszy uruchomiony holownik portu szczecińskiego, kuter pilotowy „Hafenkapitän” oraz cztery łodzie policyjne.

1 X

Uruchomiona została Stacja Pilotów w Świnoujściu, podległa Kapitanatowi Portu w Szczecinie. Obserwacja statków przychodzących z morza odbywała się jeszcze przez obserwatorów radzieckich, od których informacji uzależniona była polska placówka.

Powstała jedna z nielicznych szczecińskich firm maklerskich „Neptun” Agencja Morska w Szczecinie, z siedzibą przy Al. Pomorskiej 13 (ul. M. Buczka), której założycielem był Edmund Szudziński.

2 X

Straż UNRRA przejęła od Straży Portowej służbę wartowniczą w porcie szczecińskim.

Pomiędzy Związkiem Zawodowym Transportowców RP a GUM w Gdańsku zawarta została umowa zbiorowa, obowiązująca też Urząd Morski w Szczecinie.

4 X

Po raz pierwszy klarowania statków dokonała szczecińska firma maklerska „Neptun” Agencja Morska, obsługując motorowiec „Ingrid” bandery szwedzkiej (260,16 BRT), który przybył po węgiel.

6 X

Swoje biura w Szczecinie przy ul. Parkowej 6 założyła gdyńska firma spedycyjna „Polbaltsped” Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Spedycyjne sp. z o.o.

15 X

Urząd Morski w Szczecinie przejął od władz radzieckich teren przy Basenie Noteckim w centralnej części portu szczecińskiego wraz z torami kolejowymi, trzema dźwigami, dwoma budynkami i szopami.

16 X

Działalność zaprzestał szczeciński oddział państwowego przedsiębiorstwa „Centrala Obrotu i Przetwórstwa Rybnego” (choć formalna likwidacja nastąpiła ostatniego dnia miesiąca), a jego czynności handlowe przejęła powstała Centrala Rybna sp. z o.o.

17 X

Do portu szczecińskiego wszedł po raz pierwszy statek bandery holenderskiej, motorowiec „Abro” (199,59 BRT, kpt. R. Salmons), który przybył z Kopenhagi po sól potasową (250 t).

18 X

Wpłynął do Szczecina najmniejszy statek w 1946 r., żaglowiec motorowy „Amora” bandery szwedzkiej, mający następujące parametry: dł. 21,9 m, szer. 6,04 m; 78,48 BRT, 52,82 NRT, załoga trzysobowa. Przybył z Ystad, właścicielem i jednocześnie kapitanem był Erik Svensson z Karlshamn, odszedł zabierając 120 t węgla.

20 X

Do portu szczecińskiego zawinął po raz pierwszy w jego polskiej historii statek z ładunkiem rudy żelaza (632,5 t), parowiec szwedzki „Borga” (430,11 BRT, kpt. J. Berntsson).

21 X

Oficjalnie powołano do życia na terenie portu szczecińskiego Fundusz Wyrównawczy Robotników Portowych (FWRP), opłacany przez firmy spedycyjne. Dyrektorem FWRP był Tadeusz Rajner. Zakres działania tej instytucji obejmował rozprowadzanie i dokonywanie świadczeń wynikających z układów zbiorowych robotników portowych. Prócz zasadniczych, podstawowych świadczeń, tj. stołówki, urlopu i zasiłku chorobowego, robotnikom przysługiwało wtedy jeszcze chesne na dzieci i uczącą się młodzież, dodatki rodzinne, zwrot kosztów dojazdu do miejsc pracy, dwa razy w miesiącu bezpłatny bilet do kina, teatru i łaźni, a także 75 procent zarobków w przypadku braku pracy w porcie, co było w stosunku do okresu międzywojennego ogromną zdobyczą.

Odbyło się pierwsze zebranie kupców rybnych Szczecina, na którym analizowano sytuację w zakresie cen ryb i możliwości ich rozprowadzania.

24 X

W Szczecinie rozpoczęły się ważne obrady polsko-radzieckie dotyczące przekazania portu szczecińskiego. Polskę reprezentowali: wiceministrowie H. Różański, W. Czajkowski, K. Petrusiewicz, Zygmunt Balicki (Ministerstwo Komunikacji) oraz E. Kwiatkowski – Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża i wojewoda szczeciński – L. Borkowicz. Delegacja radziecka składała się z dowódcy Centralnej Bazy Przeładunkowej nr 3601 gen. mjr. Izotowa, jego sztabu i grona doradców. Konferencja ustaliła stan wykonania umów dotychczas przekazanych względnie znajdujących się w przekazaniu odcinków portu oraz kolejność przekazywania dalszych. Postulaty strony polskiej szły w kierunku jak najszybszego przejęcia pod swoją administrację całego portu z pozostawieniem radzieckim władzom pewnego obszaru na bazę potrzebną dla celów transportowych ze swoją strefą okupacyjną. Oczekiwania te nie spełniły się, choć Rosjanie mieli przekazać w najbliższych tygodniach resztę terenów na lewym brzegu Odry wraz z całym tamtejszym majątkiem, następnie dworzec towarowy w centralnej części portu z jego siecią kolejową i całą infrastrukturą.

1 XI

Na podstawie wcześniejszego zarządzenia MZiHZ zapoczątkowana została organizacja Straży Morskiej, tworzonej z byłej Straży Portowej, uzupełnionej przez Straż Wartowniczo-Konwojową UNRRA.

Pierwszy statek w porcie szczecińskim kłarowała Polsko-Bałtycka Agencja Okrętowa „Polbal”, sp. z o.o. w Gdyni, która założyła swe biuro w Szczecinie przy ul. Ledóchowskiego 20.

3 XI

Władze radzieckie wyprowadziły ze stoczni „Oderwerke” największy w Szczecinie dok pływający „H” o nośności 6000 t.

5 XI

Urząd Morski w Szczecinie przejął od radzieckiej administracji wojskowej teren zakładu „Gollnow und Sohn”, z torami kolejowymi

mi, nabrzeżem, 50 t dźwigiem „Demag”, 5 t dźwigiem kolejowym, dźwigiem mechanicznym ręcznym, barkami, pływającym elewatorrem zbożowym, niedokończonym dokiem, budynkami.

6 XI

Oddział szczeciński Polskiej Żeglugi na Odrze otrzymał od tutejszej Delegatury ZSP Stocznię „Bałtyk”, znajdującą się w Stołczynie, której kierownikiem był inż. H. Sosnowski.

7 XI

Radzieckie władze wojskowe wręczyły Urzędowi Morskiemu akt zdawczo-odbiorczy terenu „Marinewaffenbetrieb” (nabrzeże Arsenał), spisany kilka miesięcy wcześniej.

8 XI

W „Szczecińskim Dzienniku Wojewódzkim” opublikowano rozporządzenie porządkowe dyrektora Urzędu Morskiego o konieczności rejestracji jednostek pływających będących w posiadaniu firm i osób prywatnych.

9 XI

Dotychczasowa Straż Portowa w porcie szczecińskim została przeorganizowana i otrzymała nazwę „Straż Morska”.

11 XI

Polska administracja morska przejęła z rąk radzieckich teren stoczni „Oderwerke” (pochylnię otrzymano wcześniej) wraz torami kolejowymi, kilkoma dźwigami, barką, budynkami magazynowymi, fabrycznymi i pomocniczymi.

Nominację na prowadzenie działalności otrzymała Państwowa Przetwórnia i Chłodnia Rybna „Oko” w Szczecinie-Żelechowa. (ul. Dębogórska 22 i 33).

15 XI

Oddział Morski i Oddział Lądowy CPN połączyły się w jeden Oddział Wojewódzki CPN. Dysponował on na terenie portu szczecińskiego trzema składami na produkty naftowe: skład nr 1 (Rhenania-Osag) liczył 18 zbiorników o łącznej pojemności 4200 m³; skład nr 2 (Hugo Stinnes) – 30 zbiorników o pojemności 3000 m³, zaś skład nr 3 (Deutsch-Amerikanische Petroleum Gessellschaft Standard Oil Company – 23 zbiorniki – 36 000 m³.

20 XI

Podpisana została umowa spółki z o.o. Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf”, która zajmować się miała przewozami ładunków i ludzi pomiędzy portami bałtyckimi polskiego wybrzeża. Odbyło się następnie zebranie organizacyjne nowej firmy armatorskiej na którym wybrano jej władze. Prezesem Rady Nadzorczej został prezydent Szczecina inż. Piotr Zaremba, do zarządu weszli: kpt. Stanisław Dobrzyński, kmdr ppor. Stanisław Nehrebecki oraz kmdr ppor. Ignacy Kuczkowski. Kapitał zakładowy spółki wynosił 22 mln złotych w 44 udziałach po 500 tys. złotych każdy, które podzielono pomiędzy samorządy miejskie – 19, w tym: Szczecin – 6, Gdańsk i Gdynia – po 5, Sopot – 2, Kołobrzeg – 1, a także instytucje państwowe – 25, przy czym Polska Żegluga na Odrze oraz Żegluga Polska S.A. otrzymały po 10 udziałów, zaś Polskie Drogi Wodne – 5.

30 XI

Usługi maklerskie podjęła Maklerska Spółdzielnia Pracy „Gryf”, pierwsza szczecińska spółdzielnia tej branży, której biura znajdowały się przy ul. Mazurskiej 19. Kierował nią Grzegorz Wyszeccki. Statkiem inauguracyjnym czynności kłarowania był parowiec „Isar” pływający pod banderą aliancką.

1 XII

Likwidacji uległy oddziały szczecińskie firm: spedycyjnej „Polska Bandera” oraz bunkrowania statków – „Polski Bunkier”, które odegrały pionierską rolę w porcie szczecińskim.

Polski Związek Ekspedytorów Morskich w Szczecinie opracował wartościowy memoriał o trudnościach w pracy portu szczecińskiego i możliwościach ich rozwiązania.

2 XII

Samodzielny makler Stanisław Monseau zarejestrował filię swego przedsiębiorstwa w Szczecinie, która jednak nie wyszła poza stadium organizacyjne, nie klarowała ani jednego statku i po kilku miesiącach została zlikwidowana.

Zmarł w Sopocie pierwszy naczelnik BOP Kierownictwa Robót w Szczecinie – inż. Stefan Paprzycki.

13 XII

Urząd Morski w Szczecinie przejął od radzieckich władz teren nabrzeża „Przystań osobowa” z placem 2,39 ha i uzbrojonym nabrzeżem długości 950 m, a także pięć dźwigów masztowych typu Derrick o nośności 5 t, z których cztery miały napęd elektryczny, zaś jeden ręczny.

Swój oddział zarejestrowała w Urzędzie Morskim w Szczecinie firma BATOM Bałtyckie Towarzystwo Maklerskie sp. z o.o., mieszcząca się przy ul. Ks. Poniatowskiego 45.

15 XII

Do portu szczecińskiego wszedł parowiec bandery szwedzkiej „Svenske” (507,69 BRT) z Köping przywożąc 641 t rudy żelaza, a wywożąc dwa dni później 632 t węgla do Ystad. Był to pierwszy w historii portu szczecińskiego dwustronny fracht, obejmujący przywóz i wywóz ładunku.

29 XII

Wydane zostało zarządzenie Komendanta Głównego Milicji Obywatelskiej o likwidacji komisariatów morskich, które stawały się komisariatami miejskimi. I Komisariat Morski w Szczecinie (ul. Sławomira 13/14) przekształcony został na VII Komisariat Miejski MO, a II Komisariat Morski (z siedzibą na Gołęczynie) na VIII Komisariat Miejski MO.

1947

1 I

Powstał szczeciński oddział Przedsiębiorstwa Robót Przeładunkowych sp. z o.o. „Odra” w Gliwicach, które zajmowało się przeładunkami towarów masowych idących arterią odrzańską. Funkcję kierownika objął Marian Pieńkowski, a siedziba mieściła się przy ul. Wielkiej 5.

Naczelnikiem Morskiego Urzędu Rybackiego został Jerzy Poradowski, pełniący tę funkcję od kilku tygodni, po ustąpieniu Jerzego Świętosławskiego.

Od chwili uruchomienia portu szczecińskiego Urząd Morski zarejestrował 12 firm maklerskich, 7 spedycyjnych i po 1 cumowniczej, shipchandlerskiej oraz armatorskiej. Część z nich nie przejawiała żadnej działalności.

3 I

Urząd Morski przejął od władz radzieckich teren byłej stoczni „Vulcan” o pow. 146.000 m², z torami kolejowymi (6500 m), nabrzeżami: głównym, betonowo-stalowym (205 m) oraz bocznym dla kutrów (20 m), placami, budynkami fabrycznymi, administracyjnymi, gospodarczymi oraz ich częściowym oprzyrządowaniem i materiałami. Fakt ten oznaczał formalną likwidację byłego „Sudostroitelno Remontnogo Zawoda Vulcan”.

7 I

Wpisany został do rejestru Sądu Okręgowego w Szczecinie oddział firmy „Ławica” Rybołówstwo Dalekomorskie i Żegluga sp. z o.o. w Gdyni, mający siedzibę przy ul. Kolumba 4. Firma ta, której właścicielem był Wincenty Bartosiak, zajmowała się połowami dalekomorskimi, przetwórstwem, handlem i soleniem ryb. Pełnomocnikiem armatora na terenie Szczecina był Jan Siekierski.

8 I

Firma maklerska „Polshipping” klarowała swój pierwszy statek w porcie szczecińskim, parowiec bandery szwedzkiej „Ottem” (681,98 BRT, kpt. J.B. Persson), który przybył po węgiel.

10 I

Dyrektorem Izby Przemysłowo-Handlowej mianowano Wiktora Starzeńskiego.

15 I

Przy ul. Dworcowej 19 otwarto biuro centrali pierwszego tujszego armatora Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf”. Urzędowanie objął dyrektor Stanisław Dobrzyński.

21 I

Rozpoczął pracę szczeciński oddział (ul. Cieszymira 10 a) firmy gdyńskiej „Balsped” Bałtycka Spółka dla Międzynarodowego Transportu.

24 I

Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego wydało zarządzenie (ogłoszone drukiem dopiero po roku w resortowym dzienniku urzędowym) o powołaniu z pierwszym dniem tego miesiąca Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie, która faktycznie rozpoczęła działalność dopiero w listopadzie.

29 I

Przybyli do Szczecina: minister żeglugi i handlu zagranicznego – Stefan Jędrzychowski, wiceminister tego resortu – Kazimierz Petruszewicz, wiceminister przemysłu i handlu Henryk Różański oraz radziecki gen. lejtn. W.A. Bajukow, zastępca głównego kwatermistrza armii radzieckiej. Na konferencjach odbytych w ciągu dwu dni u wojewody szczecińskiego Leonarda Borkowicza i u naczelnika Centralnej Bazy Przeładunkowej – gen. mjr. Izotowa omawiano sprawy przekazania całego portu szczecińskiego wraz z urządzeniami, sprzętem i taborem pływającym. Polska miała otrzymać port szczeciński z wyłączeniem pewnych jego części na potrzeby wojsk radzieckich. Postanowienia mówiły o przekazaniu rejonu nabrzeży Reja-Starówka, rejonu nowowęglowego, kolejowego węzła przetokowego, centralnej elektrowni, kilku dźwigów. Nie zostały one do końca zrealizowane przez stronę radziecką.

1 II

Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku otworzyła oddział w Świnoujściu.

Dyrektorem Działu Technicznego Polskiej Żeglugi na Odrze, a jednocześnie pierwszym dyrektorem Stoczni „Bałtyk” został inż. Henryk Sosnowski.

2–4 II

W myśl ustaleń konferencji z końca stycznia Urząd Morski przejął od władz radzieckich nabrzeże „Reja” (Starówka-Dunzig) z kilkoma różnego rodzaju dźwigami, torami kolejowymi i zabudowaniami oraz nabrzeże Warty (rejon nowowęglowy) z trzema dźwigami portowymi, linią kolejową oraz budynkami.

9 II

Pod protektorem Wojewódzkiego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przynależności Wojskowej odbyło się organizacyjne zebranie Delegatury Polskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie, na którym uczestniczyło 29 przedstawicieli z 7 klubów żeglarskich. W składzie Delegatury znaleźli się: Konstanty Jacynicz – przewodniczący, wiceprzewodniczący – kpt. Kazimierz Bartoszyński, sekretarz – Witold Bohdanowicz, skarbnik H. Konopicki.

12 II

W stan likwidacji postawiono Oddział Portowy Biura Odbioru Transportów Morskich.

14 II

Odbyła się konferencja z przedstawicielami 77. Oddziału Ra-towniczego ZSRR w sprawie kolejności wydobywania wraków na wodach portu szczecińskiego i przyległych akwenach. Zawarto dwie

umowy lokalne na podniesienie obiektów zatopionych na dolnej Odrze (nabrzeże Kra) i w Świnoujściu (m. in. dotyczące wydobywania statku Monte Cassino).

17 II

Sąd Okręgowy wpisał do rejestru handlowego Towarzystwo Spedycyjno-Przeładunkowe „Stevedoring”, którym kierował Michał Wiśniewski – firma ta nie podjęła czynności portowych.

18 II

Po raz pierwszy został zorganizowany kurs dźwigowych, na który zapisało się 78 chętnych, w tym 25 osób z Urzędu Morskiego.

„Dalmor” Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich sp. z o.o. w Gdyni upoważniło swego delegata w Szczecinie, Bolesława Kuźmińskiego, do podpisania umowy dzierżawnej na wynajęcie terenów i magazynów po byłej niemieckiej fabryce „Comet” w porcie szczecińskim.

21 II

O odbyło się zebranie organizacyjne Jacht Klubu Polski Oddział w Szczecinie – komandorem został wojewoda Leonard Borkowicz; wicekomandorami: Kazimierz Bartoszyński, Konrad Patek, Aleksander Szychowski; kapitanami: Janusz Grzywiński, Andrzej Goebel i Wiktor Starzeński; sekretarzem – Tadeusz Dunin-Wąsowicz. Nowo wybrany komandor zauważył m. in., iż „Szczecin, jako wielki port Polski, najdalej na zachodzie położony, musi zorganizować sport żeglarski na terenie wybrzeża zachodniego, tak ze względów reprezentacji polskiej bandery, jak i na potrzebę bezpośredniego związania z morzem społeczeństwa osiadłego na Pomorzu Zachodnim i morskiego szkolenia młodzieży”.

22 II

Swe pierwsze posiedzenie odbyła Rada Nadzorcza armatora Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku, licząca dziesięciu członków – na jej czele stanął prezydent miasta inż. Piotr Zaremba. Ustalono poprawki do regulaminu jej funkcjonowania, przyjęto sprawozdanie zarządu z prac organizacyjnych, uchwalono dla jego członków pełnomocnictwa oraz wysokość wynagrodzenia.

1 III

Stanowisko dyrektora szczecińskiego oddziału Zarządu Stoczni Rybackich w Szczecinie objął inż. Malewski.

3 III

Odbyła się pierwsza konferencja w sprawie granic portu szczecińskiego, która wykazała pewną rozbieżność stanowisk Urzędu Morskiego oraz Zarządu Miejskiego. Miasto, akceptując zasadniczo wytyczoną linię przez administrację morską, zastrzegło sobie prawo do „*dysponowania wszelkimi obiektami będącymi jego własnością oraz prawo do terenów i obiektów będących do wojny własnością spółek, których Szczecin był współwłaścicielem, a także prawo do ubiegania się do wejścia do projektowanej spółki portowej po komercjalizacji w charakterze udziałowca*”.

5 III

Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku nabyła od przedsiębiorstwa „Vistula” statek towarowo-pasażerski „San”.

13 III

Przy Izbie Przemysłowo-Handlowej powstało Koło Eksporterów i Importerów, które postawiło sobie za cel uaktywnienie handlu zagranicznego okręgu zachodniopomorskiego. Po kilku miesiącach zaprzestano działalności z uwagi na niewielką liczbę firm oraz fakt, że każda z nich i tak musiała należeć do Zrzeszenia Eksporterów i Importerów RP w Warszawie.

14 III

Wojewódzka Rada Narodowa po raz pierwszy podjęła szereg uchwał w sprawach morskich. Dotyczyły one uniezależnienia od Gdańska tutejszego Kierownictwa Robót Biura Odbudowy Portów oraz Delegatury Zjednoczenia Stoczni Polskich, rozpoczęcia prac nad magistralą Szczecin–Śląsk, poprawy bytu robotników portowych, portowych stacji kolejowych, promu kolejowego do obsługi

linii: ład–Wyspa Górną Okrętowa, stworzenia Rady Portu złożonej z czynników fachowych, gospodarczych i społecznych.

17 III

Usamodzieliła się Przetwórnia Rybna i Chłodnia „Oko” w Szczecinie, podległa dotychczas Państwowemu Zjednoczeniu Przemysłu Konserwowego – Rejon Północny w Sopocie.

19 III

Na Walnym Zebraniu Polskiego Związku Ekspedytorów Morskich (PZEM) w Szczecinie wybrano nowe władze – w skład zarządu weszli: prezes – dyr. Kucharski, wiceprezes – dyr. Kozłowski, wiceprezes – dyr. Janicki, skarbnik – dyr. Szarzycki i sekretarz – dyr. Penkalla. Dyrektorem związku był Janusz Grzywiński.

1 IV

Szczecińskie Kierownictwo Robót Biura Odbudowy Portów w Gdańsku zostało formalnie usamodzielnione. Oficjalnie zdawał je następnego dnia dotychczasowy kierownik inż. Stanisław Szwankowski, a agendy nowej jednostki – Biura Odbudowy Portów w Szczecinie obejmował inż. Ignacy Misiewicz.

12 IV

Po raz pierwszy w powojennych dziejach Szczecina odbyła się uroczystość podniesienia bandery na jednostce pływającej – wprawdzie nie na statkach handlowych, lecz na holownikach morskich: Żubr (eks-Witaż) i Bawół (eks-Wariag), przekazanych w tym dniu dla Polski przez ZSRR w ramach udziału w puli odszkodowań z tonażu ponemieckiego. Otrzymał je armator Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. z przeznaczeniem dla Gdyni i Szczecina.

14 IV

Szczeciński armator Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku otworzył regularną linię Szczecin–Świnoujście, którą zainaugurował statek s/s „San” (1871 r. budowy – F. Schichau, 107 BRT, 48 NRT, 180 KM).

19 IV

Do rejestru handlowego Sądu Okręgowego wciągnięto jedną z nielicznych rodzimych firm maklerskich „Kotwa” Agencja Morska Sp. z o.o., której siedziba mieściła się przy Placu Żołnierza 16. Jej kierownikiem był Witold Talarczyk.

20 IV

Dyrektorem Przetwórn i Chłodni Rybnej „Oko” w Szczecinie, a zarazem tutejszego oddziału Towarzystwa dla Połowów Morskich „Arka” został oficjalnie (sprawujący faktycznie od dawna te stanowiska) inż. Czesław Turzański.

25 IV

Odbyła się konferencja przedstawicieli spółdzielni rybackich z terenu Pomorza Zachodniego, na której analizowano zagadnienia połowów, chłodnictwa, przetwórstwa i handlu. Dokonany został podział terytorialny sfer wpływów poszczególnych spółdzielni, nkreślone powiązania spółdzielni pracy ze spółdzielniami przemysłowo-handlowymi oraz centrali rybnej ze spółdzielczością rybacką.

30 IV

Firma maklerska „Polbał” klarowała swój pierwszy statek w Szczecinie: żaglowiec motorowy „Tessy”, bandery szwedzkiej (397,74 BRT, kpt. J.A. Assarsson), który przybył z Göteborga po 547 t węgla.

2 V

Uruchomiona została na nabrzeżu „Oko” największa w Polsce solarnia śledzi, która przyjęła pierwszy ładunek do solenia – 90,9 t ze statku „Hamnfjord”, bandery szwedzkiej.

5 V

Do portu szczecińskiego wpłynął parowiec szwedzki „Vega” (1156,09 BRT), który po raz pierwszy klarowała firma maklerska „Kotwa”.

9 V

Przez port szczeciński zapoczątkowano tranzyt czechosłowacki – ze Szczecina wyszedł parowiec szwedzki „Vega”, zabierając do Sztokholmu po raz pierwszy ładunek – 1409 t wyrobów żelaznych z Czechosłowacji.

10 V

Oficjalnie otwarto Portowy Ośrodek Zdrowia przy ul. Baden Powella 6 z następującymi działami: ambulatorium chirurgicznym, poradnią chorób kobiecych, stacją przeciwmalaryczną, dwoma przychodniami: chorób skórnych, moczopłciowych i wenerycznych oraz chorób wewnętrznych.

10–11 V

Odbył się pierwszy w Polsce zjazd lekarzy Morskiej Służby Zdrowia, w którym uczestniczyli kierownicy i profesorowie polskich placówek medycyny morskiej i tropikalnej oraz kierownicy morskich urzędów zdrowia. Omawiane były sprawy stanu sanitarnego polskich portów (głównie szczecińskiego), organizacji administracji morskiej służby zdrowia, punktów kwarantannowych dla potrzeb żegluga morskiej, szkolenia lekarzy i personelu fachowego dla potrzeb portowych.

13 V

Komisja Morska i Handlu Zagranicznego Sejmu Ustawodawczego uznała, iż przeniesienie do nadodrzańskiego miasta lub utworzenie w nim przedsiębiorstw żeglugowych, usługowych, rybackich, styczninowych, szkolnictwa zawodowego i instytucji naukowych o profilu morskim jest najlepszym sposobem, „aby stworzyć pełnowartościowy ośrodek portowo-morski w Szczecinie oraz ożywić gospodarczo miasto, które obecnie ma strukturę społeczną w zasadzie urzędniczo-handlową, a nie produkcyjną”.

15 V

W Urzędzie Morskim odbyła się wielka konferencja w sprawie „możliwości przeładunkowych portu szczecińskiego” w latach 1947–1949, a więc w okresie planu trzyletniego, z udziałem m.in.: ministra żegluga Adama Rapackiego, wiceministra przemysłu i handlu Józefa Salcewicza, przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, władz morskich z Gdańska oraz reprezentantów instytucji morskich Szczecina.

Do Szczecina po raz pierwszy przybył polski statek handlowy s/s „Hel” z ładunkiem 221 t tytoniu dla władz radzieckich, dobijając do nabrzeża w portowej strefie tego państwa.

W swój pierwszy rejs do Świnoujścia wyruszył ze Szczecina statek „Ukraina”, wydzierżawiony do kursowania na tej trasie przez Polską Żeglugę Przybrzeżną „Gryf” na Bałtyku od Radzieckiego Towarzystwa Żeglugowego na Odrze.

Przy ul. Żubrów 1 rozpoczął pracę szczeciński oddział „Paged” Polska Agencja Drzewna, na czele którego stanął Maciej Czarnowski.

ok. 15 V

Założona została pierwsza firma kontrolna oraz rzeczoznawstwa portowego M. Płodowski & Co, zajmująca się stwierdzaniem wagi, miary i ilości towarów oraz nadzorowaniem przeładunków, wydawaniem atestów w sprawach sztautowania, trymowania itp. Pierwsze jej prace dotyczyły kontroli załadunku drzewa w strefie radzieckiej portu szczecińskiego, załadunku ropy w bazie Centrali Produktów Naftowych oraz wyładunku śledzi dla Centrali Rybnej.

16 V

Państwowa Centrala Handlowa – Oddział Morski w Gdyni Agencja Morska w Szczecinie (ul. Kolumba 74), rozpoczęła dostarczanie towarów na statki zagraniczne wyłącznie za dewizy, które zgodnie z obowiązującymi przepisami musiały być odprowadzane do Narodowego Banku Polskiego. Poprzednio tytułem zapłaty za dostarczany prowiant otrzymywała ze statków towary wymienne (kawę, herbatę, czekoladę itp.).

17 V

Skład nr 3 CPN w porcie szczecińskim rozpoczął przyjmowanie produktów naftowych zgodnie z umową z „Sojuznefteksportem” – do końca miesiąca przyjęto około 4 000 000 kg oleju gazowego.

27 V

Do polskiej części portu szczecińskiego wpłynął po raz pierwszy statek bandery radzieckiej, parowiec „Sachalin” (6114 BRT, kpt. L.J. Kalinin), wywożąc – zgromadzony wcześniej na składach CPN – olej gazowy w ilości 4021 t.

29 V

Odbyło się oficjalne zebranie organizacyjne Jacht Klubu „Gryf” jako autonomicznej sekcji przy zachodniopomorskim okręgu Ligi Morskiej. Wyznaczony został Tymczasowy Zarząd, do którego weszli: komandor – Marek Koreywo, wicekomandorzy: Stanisław Sokołowski i Jan Kozubski, sekretarz – Władysław Fiejdasz, skarbnik – Zygmunt Baszkiewicz, kapitan sportowy Kazimierz Haska, oraz członkowie: inż. inż. Roger Morsztyn, Klemens Gdaniec, Tadeusz Stoiński.

30 V

Po raz pierwszy do polskiej części portu szczecińskiego wszedł polski statek handlowy, parowiec „Nysa” Żegluga Polskiej S.A. (546 BRT, kpt. T. Dumania), który przywiózł 645 t rudy z Helsingborgu, a wywiózł 593 t węgla. W zamierzeniach rejs ten miał początkowo stałą komunikację żeglugową pomiędzy Szczecinem a Szwecją, faktycznie komunikacja taka wtedy jeszcze nie powstała.

1 VI

W porcie szczecińskim podjęła działalność Maklerska Spółdzielnia Pracy „Agmor” z odp. udziałami w Gdyni, klarując parowiec norweski „Jaederen” (901,97 BRT, kpt. J.V. Kleveland) przybyły z Ålsund z partią 1183 t. śledzi. Oddział szczeciński mieścił się przy ul. Wielkiej 5.

6 VI

Firma maklerska „Atom” dokonała ostatniego klarowania w swojej karierze, obsługując parowiec „Isar”, który przywiózł 1604 repatriantów i 6498,6 t żywności.

8 VI

Do portu szczecińskiego wszedł po raz pierwszy statek bandery fińskiej, żaglowiec motorowy „Merilokki” (348,44 BRT, kpt. F. Pettersson), który wywiózł 514 t węgla.

9 VI

Prywatna firma spedycyjna „Poltrans” rozpoczęła prace przeładunkowe w radzieckiej części portu szczecińskiego – w jej ślady poszedł wkrótce „C. Hartwig”.

15 VI

Dyrektorem Biura Odbudowy Portów w Szczecinie został inż. Leopold Lipowski, przejmując obowiązki od inż. I. Misiewicza.

18 VI

W Izbie Przemysłowo-Handlowej odbyło się pierwsze zaprzysiężenie rzeczoznawców – z liczby jedenastu kilku związanych było z obrotem portowym. Ogółem jednostka ta dysponowała 35 rzeczoznawcami (nominowanymi bądź upoważnionymi), którzy reprezentowali 41 specjalności.

Przy ul. Klasztornej nad Odrą swe biura otworzył oddział maklerskiej firmy z Gdańska: Szymankiewicz Maklerstwo Okrętowe i Dostawy Bunkru sp. z o.o., którego pierwszym kierownikiem został Wacław Szeptch.

19 VI

Po raz pierwszy w polskiej części portu szczecińskiego pojawił się statek bandery francuskiej, parowiec „Candebec” (1471,40 BRT, kpt. Gullon), zabierając tylko 81 t bunkru (przybył ze strefy radzieckiej).

20 VI

W Urzędzie Morskim w Szczecinie odbyła się konferencja pod przewodnictwem inż. Bogdanowicza z Ministerstwa Żegluga w sprawie przeładunków węgla w porcie szczecińskim.

W obrotach portowych pojawiła się nowa firma maklerska „Union”, klarując parowiec „Isar”, który przywiózł 2081 repatriantów i 348 t bagażu z Lubeki.

Odbyło się pierwsze w powojennej historii portu szczecińskiego „kiwanie” statków pasażerskich „San”, „Jolanta” i „Piaś” dla określenia ich stateczności i dopuszczalnej liczby pasażerów, przeprowadzone przez przedstawicieli Polskiego Rejestru Statków z Gdyni.

26 VI

Do rejestru handlowego Sądu Okręgowego wpisano szczeciński oddział spółki z o.o. Polskie Towarzystwo Kontroli „Supervise”, zlokalizowany przy ul. Wielkiej 5, który zajmował się kontrolą ładunków, próbobraniem i powiernictwem w porcie szczecińskim.

27 VI

Do Szczecina wpłynął po raz pierwszy statek szkolny „Dar Pomorza” (kpt. Stefan Gorazdowski), z uczniami PSM i Szkoły Jungów, by wziąć udział w centralnych uroczystościach Święta Morza. Przybyły też: dywizjon trałowców Marynarki Wojennej i wiele mniejszych jednostek pływających.

28 VI

W trakcie uroczystości Dni Morza zszedł z pochylni Stoczni „Bałtyk” holownik „Chrobry”. Było to pierwsze po wojnie wodowanie jednostki po dokonaniu kapitalnego remontu maszyn, wymiany poszycia itd.

29 VI

Odbyły się główne uroczystości Święta Morza: msza polowa na nabrzeżu Wały Chrobrego, którą zaszczylił swą obecnością prezydent RP Bolesław Bierut, defilada morska i lądowa przed głową państwa i przedstawicielami rządu, odbierana na statku szkolnym „Dar Pomorza”.

Dokonano uroczystego otwarcia Stoczni „Gryf” na Kępie Regalickiej, połączonego m.in. z odsłonięciem sztandaru KZ PPR, wodowaniem pierwszych wyremontowanych jednostek.

30 VI

Obowiązki dyrektora Urzędu Morskiego zdał kpt. ż.w. Jan Godecki, a objął je kpt. mar. Tadeusz Wysocki, który miesiąc wcześniej przeniesiony został z Gdańska (ze stanowiska dyr. Głównego Urzędu Morskiego) na stanowisko wicedyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

1 VII

Weszła w życie nowa umowa zbiorowa robotników portowych obowiązująca w Szczecinie. Wprowadzała ona system akordowy, który umożliwiał zwiększenie wydajności pracy i zarobków.

4 VII

Układ komunikacyjny zawarty między Czechosłowacją a Polską zawierał postanowienie o udostępnieniu temu pierwszemu państwu własnej strefy w porcie szczecińskim.

7 VII

Polska Żegluga na Odrze uruchomiła barką motorową „Kraków” stałą komunikację wodną między Szczecinem a Gryfinem, by ożywić ruch handlowy w tym ostatnim mieście, które wydatnie zasilalo Szczecin w owoce i warzywa. Na tej trasie kursowały później motorówka „Halina” i barka motorowa „Zabrze”.

15 VII

W porcie szczecińskim zainaugurowała działalność firma maklerska „Wł. Szymankiewicz”, klarująca pierwszy statek – żaglowiec motorowy „Harsörn”, jeden z najmniejszych, jaki kiedykolwiek zawitał do Szczecina (68,5 BRT), który zabrał do Ystad 95 t węgla.

Rozpoczęła działalność Spółdzielnia Pracy z odp. udz. „Cargo-trans” Spedycja Lądowo-Morska, której siedziba mieściła się przy ul. Malczewskiego 9. Zajmowała się ona usługami spedycyjnymi i robotami fizycznymi przy przeładunkach. Pierwszym kierownikiem był Tadeusz Stanisławski.

Przy ul. Ślaskiej 5 uruchomiono biura gdyńskiej firmy maklerskiej „Baltship” – Agencja Bałtycka sp. z o.o., której reprezentantem na terenie Szczecina był Zbigniew Siniecki.

Po raz pierwszy po wojnie polska służba hydrograficzna wytyczyła tor wodny Szczecin–Międzyzdroje, oznaczając go prowizorycznymi pławami.

17 VII

Uruchomiono regularną linię pasażerską Szczecin–Międzyzdroje, obsługiwaną przez statek „Jolanta”, należący do Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf” w Szczecinie.

18 VII

Na wniosek ministra żeglugi i ministra ziem odzyskanych w trakcie ścisłego Prezydium Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów rozpatrywano sprawę utworzenia międzyresortowej komisji koordynującej program odbudowy Szczecina i przyległych powiatów. Podjęto wtedy decyzję o powołaniu Komisji Aktywizacji Regionu Szczecińskiego, pod przewodnictwem ministra ziem odzyskanych. W jej skład mieli wejść wiceministrowie resortów: żeglugi, przemysłu i handlu, komunikacji, odbudowy oraz przedstawiciel Centralnego Urzędu Planowania. Zakres jej działania został wyznaczony następująco: „podejmowanie decyzji co do metod i środków realizowania zadań wchodzących w zakres kompetencji poszczególnych resortów oraz koordynowanie działalności ich władz lokalnych”.

27 VII

Przy nabrzeżu Wały Chrobrego odbyła się (po wcześniejszym zarejestrowaniu w Urzędzie Morskim) uroczystość poświęcenia i uruchomienia przez Dyрекcję Tramwajów i Autobusów Miejskich pierwszego promu wodnego w porcie szczecińskim p/s „Piotr” – 47 BRT (22 NRT), 17,50 m dł, 7,15 m szer., kpt. R. Pach). Kursował on później na trasie Wały Chrobrego – elewator zbożowy „Ewa”, rzeźnia miejska, warsztaty Urzędu Morskiego – Huta Szczecin.

W obrotach portowych pojawiła się po raz pierwszy firma maklerska „Baltship”, klarując motorowiec „Iwan” (289,19 BRT, kpt. Andersson), który zabrał 346,5 t węgla.

1 VIII

Obowiązki dyrektora Urzędu Morskiego objął dr Adam Bonarski.

Zaprzestała działalności Maklerska Spółdzielnia Pracy „Gryf”, klarując swój ostatni statek – żaglowiec motorowy „Florence” bandery szwedzkiej, który zabrał 103 t węgla.

Po raz ostatni do portu szczecińskiego wszedł (z 1563 repatriantami z Lubeki na pokładzie) parowiec „Isar” (bandera aliancka), pierwszy statek, który w ogóle wpłynął do polskiej jego części. Rejs ten zamykał właściwie repatriację drogą morską do Szczecina.

2 VIII

Do eksploatacji weszło nabrzeże Arsenal – pierwszy pociąg z węglem przybył tu, gdy trwały jeszcze prace adaptacyjne. Do czasu uruchomienia dźwigów, węgiel ładowano tzw. ruczami tj. rynnami zsyłowymi, wykorzystując wysokie położenie nabrzeża w stosunku do poziomu wody. Pierwszym statkiem, który dobił do nabrzeża Arsenal był: ż/m. „Natalia”, bandery szwedzkiej (175,62 BRT), który zabrał 251 t węgla.

6 VIII

Konstanty Maciejewicz otrzymał oficjalną nominację, na podstawie której wiceminister żeglugi Kazimierz Petruszewicz wyznaczył go z pierwszym dniem tego miesiąca na stanowisko dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

8 VIII

Do portu szczecińskiego wszedł najmniejszy statek po wojnie, żaglowiec motorowy „Henrietta”, bandery szwedzkiej (59,20 BRT

(37,75 NRT), dł. 21,35 m., szer. 5,73 m., kapitan Karlsson oraz jedna osoba załogi), który zabrał 100 t węgla.

11 VIII

Odkonano zebranie Komitetu Organizacyjnego Związku Rzeźniczo-Przemysłowców Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie, w którym udział wzięli: Antoni Borowiec, Władysław Csaky-Pallavicini, Z. Mianowski, Józef Wolski, K. Bogucki.

W porcie szczecińskim zainaugurowała działalność gdańska firma maklerska „K. Hichel” Makler Okrętowy i Dostawca Węgla Bunkrowego, klarując pierwszy statek – „Plato”, bandery szwedzkiej (836,05 BRT, kpt. Olsson), który zabrał 1036 t węgla. Oddział szczeciński mieścił się przy ul. Wielkiej 5, a jego kierownikiem był Franciszek Herber.

12 VIII

Z uwagi na odmienny od morskiego charakter wód zalewowych, pierwszy raz po wojnie wydano rozporządzenie ministra żeglugi w sprawie ochrony rybołówstwa na zalewach Szczecińskim i Wiślanym. Ustalało ono najmniejsze wymiary ryb poławianych ryb, najmniejsze wymiary oczek sieci oraz siłę motorów statków łowiących.

13 VIII

Urząd Morski przejął od władz radzieckich tereny, obiekty i urządzenia dawnej stoczni niemieckiego Zarządu Wodnego na Bredowie w rejonie dolnej Odry. Obiekt ten został wydzierżawiony szczecińskim oddziałom Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. i Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych.

15 VIII

Do Szczecina przybyli ambasador ZSRR Wiktor Lebediew oraz zastępca głównego kwatermistrza armii radzieckiej W.A. Bajukow, z którymi rozmowy w sprawie przekazania portu szczecińskiego podjął wiceminister żeglugi Kazimierz Petruszewicz. Zorganizowano zespół fachowców polskich, złożony z przedstawicieli Urzędu Morskiego, Biura Odbudowy Portów, Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, Zjednoczenia Energetycznego, w celu przeprowadzenia opisu i inwentaryzacji urządzeń portowych i przeładunkowych, które miały być oddane Polakom przez Rosjan.

16 VIII

Do portu szczecińskiego wszedł najmniejszy statek w jego powojennej historii, szwedzki żaglowiec motorowy „Nysa” (58,14 BRT, 39,94 NRT, dł. 10,75 m., szer. 6,16 m., załoga 3 osoby z kpt. Nillsonem), który zabrał 92 t węgla.

18 VIII

Do eksploatacji na trasie Szczecin-Międzyzdroje wszedł statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej „Telimena” (119 BRT, 65 NRT, 30,1 m dł., 5,5 m szer., motorowiec, 200 KM, 250 pasażerów).

20 VIII

W stoczni „Gryf” odbyło się spuszczenie na wodę statku pasażerskiego „Przyglów” (100 BRT) należącego do armatora: Linia Żegluga Rzecznej i Przybrzeżnej „Dłoń Robotnicza”. Według nie sprawdzonych danych wystąpiły podczas tej operacji poważne problemy techniczne, które przedłużyły remont tej jednostki o dalsze miesiące.

22 VIII

Pracę w porcie szczecińskim zainaugurowała firma maklerska Polsko-Bałtycka Spółka Okrętowa, klarując pierwszy statek, parowiec „Pelle” (672,76 BRT), który zabrał 819 t węgla.

30 VIII

Pierwszy raz po wojnie jachty żaglowe „Hetman”, „Bożena” i „Konik” wypłynęły ze Szczecina na wycieczkę zagraniczną do Szwecji.

koniec miesiąca

Po raz pierwszy zamustrowani zostali w Szczecinie marynarze (w liczbie sześciu) na statki Polskiej Marynarki Handlowej: s/s „Naroc” (dwóch) oraz na holownik „Bawół” (czterech).

3 IX

Do nabrzeża Oko w porcie szczecińskim dobił pierwszy polski trawler rybacki „Kastor” (208,68 BRT, kpt. J. Blok), z ładunkiem ryb z polskich połowów dalekomorskich, uzyskanych na łowisku Fladden Ground na Morzu Północnym, który przywiózł 61,5 t śledzi świeżych i solonych. Zapoczątkował on akcję kierowania do Szczecina przez przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich pewnych partii surowca (jednak niewspółmiernie niskich w stosunku do możliwości eksploatacyjnych tutejszych zakładów przetwórstwa rybnego), a fakt ten uważany jest niekiedy za otwarcie nadodrzańskiego miasta jako bazy rybołówstwa dalekomorskiego.

5 IX

Minister żeglugi Adam Rapacki powierzył inż. Władysławowi Szedrowiczowi zorganizowanie działalności „Pełnomocnika dla Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecina” oraz zlecenie prac i nadzór nad wykonaniem szczegółowych projektów rozbudowy portu szczecińskiego.

7–9 IX

W Szczecinie odbył się III Zjazd Przemysłowy Ziem Odzyskanych, połączony ze zlotem młodzieży szkół przemysłowych. Na zjazd przybyli: premier Józef Cyrankiewicz, wicepremier Władysław Gomułka, ministrowie: przemysłu i handlu Hilary Minc, żeglugi – Adam Rapacki, 2000 delegatów oraz 12.000 wychowanków szkół przysposobienia przemysłowego. Szczecin miasto i port zostały uznane za obiekty sztandarowe w planie odbudowy tzw. ziem odzyskanych.

10 IX

Na podstawie rozporządzenia ministra żeglugi, wydanego w porozumieniu z ministrami: obrony narodowej, ziem odzyskanych, skarbu, przemysłu i handlu, komunikacji i odbudowy, został utworzony Urząd Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin. Powierzony mu plan działania obejmował: kierowanie całokształtem prac na terenie portu, związanych bezpośrednio z jego rozbudową oraz na zapleczu w ramach planów Komisji Aktywizacji Regionu Szczecińskiego; koordynowanie prac wykonywanych w ramach państwowego planu inwestycyjnego przez urzędy i organizacje podległe ministerstwu reprezentowanym we wspomnianej komisji oraz składanie jej wniosków związanych z planami odbudowy; sprawowanie technicznych i finansowych planów rozbudowy, ustalanie kolejności prac i zużycia materiałów uzyskanych przez poszczególne resorty w ramach aktywizacji. Na czele Urzędu Pełnomocnika stanął inż. Władysław Szedrowicz, dotychczasowy dyrektor Biura Odbudowy Portów w Gdańsku.

14 IX

Do portu szczecińskiego wszedł po raz pierwszy trawler rybacki „Ławica I” (262,39 BRT, kpt. W. Gorządek), firmy „Ławica” z Gdyni, przywożąc z Morza Północnego 88,2 t śledzi.

15 IX

Obowiązek kapitana portu szczecińskiego objął kpt. ż.w. Mikołaj Domaradzki, jego poprzednik kpt. ż.w. Andrzej Goebel odszedł do pracy w Polskiej Marynarce Handlowej.

Rozpoczęła pracę szczecińska baza Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych z Gdańska, kierowana przez inż. Pożogę.

Inż. Wiesław Prądyński przystąpił do prac związanych z odbudową stoczni jachtowej w Szczecinie.

Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku wstrzymała sezonową komunikację ze Szczecina do Międzyzdrojów, otworzyła natomiast nową linię Szczecin-Trzebież, na której pływał statek m/s „Jolanta”.

17 IX

Ambasador ZSRR Wiktor Lebediew oraz wiceminister żeglugi Kazimierz Petruszewicz podpisali w Warszawie porozumienie w sprawie przekazania przez Związek Radziecki portu szczecińskiego.

19 IX

Odbyła się oficjalna uroczystość przejścia przez polskie władze administracyjne portu szczecińskiego, symbolizowana przez zmianę warty na moście łączącym miasto z portem. Polska otrzymała nabrzeża Starówki, Basenu Kaszubskiego, Górnosłaskiego, Noteckiego i Warty o łącznej długości 4250 m (dysponowała do tej pory 13 000 m) oraz 8 dźwigów o łącznej wydajności 49 t (dotychczas 9 – 60 t), ponadto obiekty kolejowe, linie i stacje, centralną elektrownię z 32 podstacjami o mocy 44 500 KW. Pierwszym statkiem, który otwierał eksploatację przekazanego basenu węglowego (Kaszubskiego) był parowiec szwedzki „Pelle” (672,76 BRT, kpt. J. Petersson), który zabrał 824 t węgla. W porcie szczecińskim na prawach bezpłatnej dzierżawy pozostała baza radziecka, która składała się ze strefy wolnocłowej (dwa baseny), tartaku i gorzelni na Łasztowni oraz nabrzeża Chorzowskiego w Basenie Kaszubskim.

22 IX

Do Szczecina przyjechała grupa pracowników Urzędu Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin. Rozpoczęto realizację zadań przewidzianych w planie aktywizacji portu szczecińskiego, obejmujących trzy podstawowe zagadnienia: techniczne, materiałowe i finansowe.

25 IX

Dyrektorem szczecińskiego oddziału Zjednoczenia Stoczni Polskich, obejmującego dotychczasowe stocznie „Odra” i „Gryf”, został inż. Paweł Wieczorek.

Zrealizowano koncepcję połączenia klubów żeglarskich Szczecina. Yacht Klub Polski Oddział Morski zgromadził tzw. kluby senioralne (m.in. Polski Klub Morski, „Nurt”); Jacht Klub Gryf skupił kluby popularne, natomiast sekcje żeglarskie klubów młodzieżowych („Zryw”, „Wineta” i harcerskie drużyny żeglarskie) utworzyły Klub Żeglarski Młodzieży.

26 IX

Statek szwedzki „Maria Hans” zainaugurował tranzyt rudy skandynawskiej przez Szczecin do Czechosłowacji.

1 X

Powstała szczecińska Delegatura Działu Przeładunków Morskich Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego, na czele której stanął Józef Wolski.

Większą samodzielność uzyskała szczecińska Delegatura Polskiej Agencji Drzewnej „Paged” sp. z o.o., która została podporządkowana bezpośrednio centrali w Warszawie.

Rozkazem organizacyjnym Ministerstwa Obrony Narodowej w sztabie 3. Oddziału Wojsk Ochrony Pogranicza w Szczecinie powołano Referat Morski, by zintensyfikować dotychczasową działalność morską służby granicznej na północno-zachodnich rubieżach kraju.

4 X

Podjął pracę szczeciński oddział Gdyńskiej Agencji Morskiej i Asekuracyjnej „Gama” sp. z o.o., mający siedzibę przy al. Jedności Narodowej 17. Kierownikiem jej był kpt. ż. w. Roman Budka.

Na mocy zarządzenia Centralnego Zarządu Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanego „Hydrotest” w Warszawie, powstał jego Oddział Morski w Szczecinie, który po pierwszych trzech miesiącach stanu organizacyjnego, otrzymał pierwsze zlecenia na wykonywanie robót w porcie szczecińskim. Oddział miał siedzibę przy ul. Śląskiej 48, a jego dyrektorem był K. Bogucki.

8 X

Do Szczecina przybył po raz pierwszy trawler „Pokucie” należący do Bałtyckiej Spółki Okrętowej w Gdyni (324,47 BRT, kpt. Degerd), który przywiózł z Morza Północnego 119 t świeżych śledzi.

10 X

Do pracy w Urzędzie Morskim został przyjęty Henryk Skirmuntt, skierowany przez Związek Marynarzy, by zorganizować Biuro An gażowania Załóg i objąć funkcję pierwszego kierownika.

Przy ul. Wielkiej 5 powstało szczecińskie biuro firmy „Supervise”, sp. z o.o. w Gdyni, będącej własnością kapitału polsko-szwajcarskiego, która zajmowała się rzeczoznawstwem portowym i kontrolą ładunków.

17 X

Zmarł Teodor Rutkowski, kapitan statku pasażerskiego żeglugi przybrzeżnej „Telimena” (ur. 9 XI 1901 r.) – pierwszy czynny dowódca floty szczecińskiej, który odszedł na wieczną wachtę.

20 X

Urząd Morski pierwszy raz po wojnie wprowadził w życie schemat organizacyjny.

21 X

Strona polska i radziecka podpisały akt zdawczo-odbiorczy portu szczecińskiego.

25 X

W Urzędzie Morskim odbyła się konferencja w sprawie ustalenia koncepcji rozwojowej portu szczecińskiego. Poruszano zagadnienia rozplanowania terenów pod przyszły port: przeładunków masowych i drobnicowych, strefę wolnocłową, baz linii regularnych i pasażerskich, rejonu przemysłu portowego, portu rzecznego.

Urząd Morski wydał koncesję na prowadzenie działalności przez firmę cumowniczą „Mewa”.

W Warszawie zawarto umowę między radzieckim armatorem Sowietskije Parachodnoje Obszczestwo na rzece Oder (SPO), a polskim armatorem Polska Żegluga na Odrze we Wrocławiu o przewóz przez Rosjan 100 000 t węgla dla ZSRR z portów w Gliwicach i Koźlu do portu szczecińskiego i około 100 000 ton rudy szwedzkiej dla Polski ze Szczecina do Gliwic i Koźla. Załadunku i wyładunku obu ładunków dokonywali na swój koszt Polacy, z wyjątkiem Szczecina, gdyż tu operację tę wykonywali Rosjanie, ale na rachunek zleceńodawcy. Według polskiej taryfy za przewóz węgla obowiązywała generalna stawka 420 złotych od tony, a za przewóz rudy – 505 zł.

1 XI

Statki szczecińskiego armatora Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” przewiozły stutysięcznego pasażera.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie wydała specjalne przepisy regulujące działalność rzeczoznawców, także portowych.

5 XI

Odbyła się uroczysta inauguracja działalności Państwowej Szkoły Morskiej (PSM) w Szczecinie, dysponującej jednym kierunkiem – Wydziałem Nawigacyjnym. Z Warszawy przybył z kilkoma urzędnikami wyższej rangi wiceminister żeglugi Kazimierz Petruszewicz, gorący rzecznik szkolnictwa morskiego Pomorza Zachodniego; Gdynia nadesłała delegację uczniów bliźniaczej uczelni z jej nowym dyrektorem inż. Antonim Garnuszewskim; swoich przedstawicieli z dyrektorem Józefem Michałowskim na czele przysłało Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, a także Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku, słynne „Conradinum”. Lokalne władze reprezentowali m.in. wicewojewoda Jan Kaniewski, przewodniczący WRN Konrad Patek oraz dyrektorzy przedsiębiorstw i instytucji morskich. Uroczystość rozpoczęła się wysłuchaniem mszy świętej, która celebrował kapelan szkolny, potem w westybule witała wiceministra żeglugi kompania honorowa uczniów. Wstępne przemówienia powitalne i inauguracyjne wygłosili: Konstanty Maciejewicz, dyrektor PSM, oraz Kazimierz Petruszewicz. Otwarcie roku szkolnego kończył pierwszy wykład, przygotowany przez kpt. ż.w.

Bolesława Bąbczyńskiego na temat najnowszych zdobyczy techniki w żegludze morskiej.

7 XI

Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Morskich przystąpiło do pierwszych robót przy budowie Basenu Kaszubskiego.

8 XI

Obroty portowe rozpoczęła firma maklerska „Gama”, klarując swój pierwszy statek, parowiec szwedzki „Orvar” (1651,04 BRT, kpt. Pahlsson), który zabrał 2328 t węgla.

11 XI

Do Szczecina przybył kapitan Hans Hansoon, dyrektor Szwedzkiego Towarzystwa Ratowniczego, który zaznajomił władze administracji morskiej z proponowanym rozmieszczeniem urządzeń ratowniczych na polskim wybrzeżu.

15 XI

Ze względu na niską frekwencję szczeciński armator Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” zlikwidował linię Szczecin–Trzebież, na której kursowała „Jolanta”.

18 XI

Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” przyjęła od armatora Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S.A. statek s/s „Beniowski”, który wymagał poważnego remontu.

21 XI

Wiceminister żeglugi Kazimierz Petruszewicz wydał oświadczenie o obowiązku przedsiębiorstw dalekomorskich maksymalnego wykorzystania Szczecina jako bazy rybackiej.

21–22 XI

O odbyły się konferencje w sprawie ogólnego projektu rozbudowy portu przeładunków masowych, głównie węgla – rozpatrywano wstępne i szczegółowe opracowania (dotyczące urządzeń przeładunkowych, robót inżynieryjno-morskich, robót czerpalnych, mostów i wiaduktów, kolei, budynków i dróg, wodociągów i kanalizacji, energetyki). Projekty zostały zatwierdzone drugiego dnia przez pełnomocnika do rozbudowy i zagospodarowania portu Szczecina inż. Władysława Szedrowicza.

7 XII

O odbyło się walne zebranie członków Jacht-Klubu „Gryf” Ligi Morskiej w lokalu przy al. Wojska Polskiego nr 75. Komandorem został ponownie Stanisław Sokołowski.

11 XII

Dyrektor Urzędu Morskiego powołał do życia Stałą Komisję Wrakową do nadzorowania prac, powoływania rzeczoznawców, podziału i prowadzenia spraw dotyczących wraków. Weszli doń przedstawiciele Urzędu Morskiego, Biura Odbudowy Portów, Państwowego Zarządu Wodnego, Urzędu Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin.

23 XII

Dr Adam Bonarski otrzymał nominację na naczelnego dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

27 XII

Minister żeglugi na podstawie wydanych wcześniej przepisów powołał do życia Urząd Morski w Szczecinie (od nowego roku: Szczeciński Urząd Morski), łączący dwie dotychczasowe instytucje – Urząd Morski i Biuro Odbudowy Portów.

1948

1 I

Dotychczasowa spółka z o.o. Polska Żegluga na Odrze (jej udziałowcem był m.in. samorząd szczeciński), która miała w Szczecinie swój oddział, została przekształcona w przedsiębiorstwo państwowe o nazwie: Państwowa Żegluga na Odrze, podporządkowane Ministerstwu Komunikacji.

Samodzielność gospodarczą uzyskał szczeciński oddział największego polskiego armatora: Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S.A. W tym czasie dysponował on dwoma holownikami: „Łoś” i „Ibis”, których używano do prac ratowniczych, holowania statków i w pilotażu morskim.

Dział Transportowy „Społem” został połączony z Oddziałem Spedycji Morskiej Ekspozytura w Szczecinie.

By podnieść atrakcyjność portu szczecińskiego, obniżono o 10% opłaty portowe za użytkowanie magazynów i placów.

3 I

Została zawarta umowa zbiorowa transportowców, obowiązująca od pierwszego dnia nowego roku.

7 I

Podpisany został układ zbiorowy pracy dla żeglugi śródlądowej, obowiązujący także pracowników szczecińskiego oddziału armatora Państwowa Żegluga na Odrze.

10 I

Z inicjatywy szczecińskich władz administracji rybołówstwa morskiego odbył się zjazd delegatów Zrzeszenia Rybaków Morskich z terenu Pomorza Zachodniego, na którym wybrano władze okręgowe i omówiono plan działania na najbliższą przyszłość.

Przebywał w Szczecinie minister żeglugi Adam Rapacki, który na kilku konferencjach z dyrektorem SUM – Adamem Bonarskim, dyrektorem Urzędu Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin – Władysławem Szedrowiczem oraz wojewodą Leonardem Borkowiczem, omówił szereg problemów związanych z odbudową i rozwojem portu szczecińskiego. Uczestniczył także w przekazaniu do eksploatacji holownika portowego „Orlik”, wydobytego z wody i wyremontowanego własnymi siłami przez SUM, na którym odbył próbną jazdę.

15 I

Otwarto „Dom Marynarza” przy ul. Małopolskiej w Szczecinie, którego pierwszym kierownikiem został Ryszard Sebastioński.

Rozpoczął się pierwszy w powojennej historii Szczecina, kurs na pilotów portowych, trwający cztery miesiące. Wzięło w nim udział kilkudziesięciu uczestników, wszyscy z doświadczeniem marynarskim, najczęściej z 6–8 letnią praktyką na morzu, niektórzy z dyplomami szyprów II klasy bądź podoficerowie Marynarki Wojennej. Przybyli z różnych stron kraju, porzucając w kilku przypadkach pracę w innych zawodach, by powrócić do odpowiedzialnej służby morskiej.

ok. 15 I

Usługi cumownicze w porcie szczecińskim rozpoczął oddział Spółdzielni Pracy Marynarzy „Tryton” z odp. udz. w Gdyni.

16 I

Na mocy uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów Pełnomocnik do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin, Władysław Szedrowicz, został powołany na przewodniczącego komisji koordynacyjnej wszystkich państwowych i publicznych inwestycji budowlanych dla aktywizacji portu i rejonu szczecińskiego.

17 I

Pożegnalną wizytę w Szczecinie złożył Eugeniusz Kwiatkowski, wyrażając ubolewanie o decyzji przedwczesnego zlikwidowania Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, gdyż – jak zauważył – jej koordynacyjna rola właśnie w okresie przebudowy i modernizacji portu szczecińskiego byłaby szczególnie potrzebna.

21 I

Zostało zawarte porozumienie między Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Żeglugi w sprawie rozgraniczenia administracji oraz podziału czynności i odpowiedzialności związanej z eksploatacją

technicznych urządzeń kolejowych w portach morskich. W ślad za nim dokonano klasyfikacji torów oraz rozgraniczenia czynności w porcie szczecińskim między SUM a Pomorską DOKP.

27 I

Holownik „Herkules” armatora Gdynia–Ameryka Linie Żegluga S.A. rozpoczął holowanie do stoczni Gdyni wydobytego z wody parowca „Otto Alfred Müller”.

29 I

Port szczeciński wzbogacił się o trzy nowe holowniki do obsługi statków, otrzymując: wydobyty z wody i wyremontowany holownik-lodołamacz „Lampart” (eks-Fernandi – 24 m dł., 6 m szer., 340 KM), do pełnienia służby na trasie Szczecin–Świnoujście; holownik motorowy typu rzeczno-„Meta” z rewindykacji (własność pogdańska – dł. 27 m, szer. 4,6 m, 52 BRT) oraz holownik „Ibis”.

W SUM zarejestrowany został pierwszy w powojennej historii portu szczecińskiego statek pożarniczy p/s „Florian” (eks-„Helene”) o parametrach: 21,90 m dł., 4,22 m szer., 45,14 BRT.

1 II

Otwarto oddział morsko-lądowy gdyńskiej Spółdzielni Spedytorów z odp. udz. „Transport”, którego kierownikiem został Józef Kösler – nie rozwinął on działalności i w listopadzie tego roku przeszedł w stan likwidacji.

ok. 2 II

Powołano pierwszy zarząd Delegatury Zjednoczenia Rybaków Morskich RP, w składzie: przewodniczący – Czesław Kobylski (Trzebież), wiceprzewodniczący – Janiszewski (Świnoujście), sekretarz – B. Boniecki (Szczecin), skarbnik – A. Witkowski (Wolin), przewodniczący Komisji Rewizyjnej – Henryk Trzaskowski (Nowe Warpno). Głównym celem tej instytucji, której siedziba mieściła się przy ul. Henryka Pobożnego 4, była obrona praw rybaków i walka o polepszenie ich bytu.

9 II

Minister żegluga Adam Rapacki przedłożył Komitetowi Ekonomicznemu Rady Ministrów wniosek w sprawie projektu ustawy o strefie wolnocłowej w Szczecinie.

10 II

W porcie szczecińskim ustanowiono nowy rekord załadunku węgla na statki w ciągu jednej zmiany – 1945 t, który padł na nabrzeżu Arsenał, a wyróżnili się przy jego „biciu” robotnicy: Szyszko, Podberecki i Rosenblat.

Dyrektorem przedsiębiorstwa armatorskiego Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku został Witold Bublewski.

15 II

Kapitan żegluga wielkiej Mikołaj Domaradzki, oddelegowany kilka miesięcy wcześniej z Gdańska do objęcia funkcji kapitana portu szczecińskiego, otrzymał oficjalną nominację ministra żegluga na to stanowisko.

20 II

Morski prom kolejowy „Drotting Victoria” (3200 BRT), który przybył do stacji Odra-Warszów w Świnoujściu, zainaugurował połączenie Polski ze Szwecją (Świnoujście–Trelleborg). Na uroczystości powitania byli dyrektorzy generalni kolei szwedzkich (Dahlbeck), norweskich (Sund) i czeskosłowackich (Radvansky) oraz przedstawiciel polskiego Ministerstwa Komunikacji (Balicki)

21 II

Na walnym zgromadzeniu Polskiego Związku Ekspedytorów Morskich w Szczecinie wybrano nowy zarząd, do którego weszli: prezes Krebs („Społem”), wiceprezesi: Kucharski („Poltrans”) i Knapp („C. Hartwig”), sekretarz – Niklewski („Spedrapid”), skarbnik – Budka („Polbaltsped”). Dyrektorem PZEM został Janusz Grzywiński, przewodniczącym Komisji Rewizyjnej – Szrajbrowski („C.Hartwig”), a Sądu Koleżeńskiego – Kozłowski („Wartrans”).

25 II

Szczeciński Urząd Morski definitywnie przekazał Państwowemu Zarządowi Wodnemu w Szczecinie stocznia na Kępie Parnickiej.

28 II

Do polskiej części portu szczecińskiego wszedł po raz pierwszy statek bandery libańskiej, parowiec „Beyrouth” (3099 BRT, kpt. Thompson), który zabrał 301 t bunkru (a wcześniej ze strefy radzieckiej – 4554 t złomu) i odszedł do Genewy.

Przy ul. M. Buczka 14 (dziś J. Piłsudskiego) otwarto szczeciński oddział łódzkiej firmy importowo-eksportowej „Warrant”.

29 II

Aktem notarialnym została utworzona firma Morskie Towarzystwo Eksploatacyjne „Ster” sp. z o.o. w Szczecinie z kapitałem zakładowym 1,2 mln złotych, która miała się zajmować wydobywaniem, remontem i eksploatacją wraków na obszarze wód lądowych i morskich.

1 III

Delegatura Centralnego Zarządu Przedsiębiorstw Przemysłu Węglowego – Dział Przeładunków Morskich w Szczecinie przejęła od tutejszego oddziału Państwowej Żegluga na Odrze nabrzeża: Kaszubskie, Górnośląskie, Arsenał, Starówka. To ostatnie przedsiębiorstwo jeszcze przez kilka lat użytkowało nabrzeże Huk, na którym prowadziło przeładunek węgla i rudy. Nowy podział przeładunków na rozległych terenach portu szczecińskiego miał w zamiarze przyczynić się do usprawnienia eksploatacji.

4 III

Do portu szczecińskiego wszedł polski motorowiec „Oksywie” (768 BRT, kpt. R. Cielewicz), należący do armatora GAL, inaugurujący linię regularną Gdynia–Szczecin–Malmö–Göteborg–Oslo–Kopenhaga, pierwszą właściwie, która obejmowała nadodrzańskie miasto.

5–10 III

W Pradze odbyło się pierwsze posiedzenie Czechosłowacko-Polskiej Komisji Komunikacyjnej, podczas którego został omówiony wspólny program polityki komunikacyjnej, a zwłaszcza ogólne zasady współpracy między obu państwami w dziedzinie żegluga rzecznej (Łaba, Odra, kanał Odra–Dunaj), morskiej oraz portów. Gospodarze deklarowali, że „Czechosłowacja jest zdecydowana na całkowite popieranie rozwoju polskich portów morskich. Może im jednak udzielić poparcia jedynie kosztem portów zachodnich [Polsce chodziło głównie o ograniczenie roli Hamburga – RT]. Nie może natomiast zrzec się dróg przez porty południowe, tj. Rijekę i Triest, co wypływa z zasady używania przede wszystkim dróg naturalnych. Korzystanie z portów polskich uzależnia jednak od spełnienia wszystkich warunków, jak stworzenie regularnych linii okrętowych, spowodowanie aby porty były uznane za bazowe i miały najwygodniejsze stawki przewozowe, przeładunkowe itp.”

6 III

Podczas posiedzenia Rady Komunikacyjnej Ministerstwa Komunikacji w Warszawie został ostatecznie zatwierdzony projekt rozbudowy stacji kolejowej obsługującej port węglowy w Szczecinie.

8 III

W Szczecińskim Urzędzie Morskim odbył się pierwszy po wojnie zjazd kapitanów portów oraz kierowników obwodów ochronnych wybrzeża na Pomorzu Zachodnim. Przedmiotem obrad były sprawy związane z realizacją planu inwestycyjnego w portach: Darłowo, Kołobrzeg, Ustka oraz umacnianiem wydm nadbrzeżnych.

9 III

Rozpoczął się pierwszy kurs portowo-morski (I stopnia) Izby Przemysłowo-Handlowej z udziałem blisko 70 uczestników. Program obejmował ponad 30 przedmiotów, takich jak: prawo morskie, publiczne i prywatne, prawo celne i przepisy celne, transport morski i rzeczny, naukę o portach (tym zwłaszcza o porcie szczecińskim), te-

orię i technikę ładowania, dokumenty przewozowe, przepisy porządkowe i pilotaż, strefy wolnocłowe, składy portowe, geografie morską, zasady pracy spedytora, maklera, shipchandra, przedsiębiorstw cumowniczych, holowniczych, rzeczoznawstwa, ruch pasażerski itp. Trwał do końca czerwca, a ukończyły go 43 osoby.

11 III

Fabryka łodu Morskich Zakładów Rybnych na Łasztowni wyprodukowała pierwszą partię tego towaru dla trawlerów rybackich.

12 III

Odbyła się w Szczecińskim Urzędzie Morskim pierwsza konferencja interesantów portu szczecińskiego z udziałem przedstawicieli: Wojsk Ochrony Pogranicza, Urzędu Celnego, Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, Polskiego Związku Ekspedytorów Morskich. Narady te miały wyeliminować dotychczasowe niedociągnięcia oraz ustalić ścisłą współpracę między zainteresowanymi stronami.

Na Odrę spłynął po kapitalnym remoncie w stoczni szczecińskiej nowy statek Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf” na Bałtyku – „Al-dona” (120 KM), który miał kursować na linii Szczecin–Stepnica.

W porcie szczecińskim padł nowy rekord dziennego przeładunku węgla – 6619 t uzyskany na nabrzeżu „Huk”.

13 III

Do polskiej części portu szczecińskiego wszedł po raz pierwszy statek bandery panamskiej, parowiec „Santiago” (3859,57 BRT, kpt. A. Cowodilos), który przybył ze strefy radzieckiej po wodę pitną.

14 III

W Szczecińskim Urzędzie Morskim rozpoczął się pierwszy kurs dokształcający (trzymiesięczny) w zakresie administracji morskiej, na który zapisało się 180 osób. Inauguracyjny wykład o ekonomicznych warunkach rozwoju portu szczecińskiego wygłosił dyrektor – dr Adam Bonarski.

14–19 III

Gdański Urząd Morski przekazał Szczecińskiemu Urzędowi Morskiemu trzy pierwsze placówki nawigacyjne na Pomorzu Zachodnim w: Niechorzu (latarnia morska), Kołobrzegu (latarnia morska i światła portowe) oraz Gąskach (latarnia morska).

18–21 III

W Szczecinie przebywała Podkomisja do Spraw Portu Szczecińskiego przy Polsko-Czechosłowackiej Komisji Komunikacyjnej, która zapoznała się z planami i projektami rozbudowy portu. Zwiedziła nabrzeża: Starówka, Odra, Wyspa Górna Okrętowa, Mak. Ustaliła, że nabrzeża i tereny półwyspu Ewa (bez silosu zbożowego) byłyby najwłaściwszymi do rozbudowy i zainwestowania kapitału przez stronę czechosłowacką oraz stworzenia tu strefy tego państwa.

19 III

Na walnym zebraniu Yacht Klubu Polski Oddział Morski w Szczecinie powołano nowy zarząd z komandorem płk. Leonardem Borkowiczem na czele i kilkunastoma członkami (Bartoszyński, Bohdanowicz, Bilewicz, Bonarski, Chudy, Daszewski, Dunin-Wąsowicz, Giertowski, Kiewlicz, Grzywiński, Łabowicz, Pallavicini, Patek, Reichert, Szedrowicz, Szychowski, Żak).

26 III

Firma Morskie Towarzystwo Eksploatacyjne „Ster” sp. z o.o. w Szczecinie otrzymała zgodę Ministerstwa Żeglugi na prowadzenie poszukiwań i wydobywanie zatopionych jednostek pływających. Na tej podstawie zgłosiła do wydobywania 112 wraków.

Państwowa Żegluga na Odrze uruchomiła ponownie rentowną linię Szczecin–Gryfino, obsługiwaną przez barkę motorową „Zabrze”.

27 III

Ministerstwo Żeglugi wydało zarządzenie w sprawie tymczasowej organizacji i zakresu działania morskich urzędów rybackich. W miejsce dotychczasowych czterech tego rodzaju jednostek na ca-

łym wybrzeżu (Gdynia, Gdańsk, Darłowo, Szczecin), powstały dwa: w Gdyni i Szczecinie. Terytorium Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie podzielone zostało na 9 obwodów kontrolerów rybołówstwa morskiego z siedzibami w: Szczecinie, Trzebieży, Wolinie, Świnoujściu, Dziwnowie, Mrzeżynie, Kołobrzegu, Darłowie, Ustce; a wspomagala go ponadto Ekspozytura w Darłowie.

28 III

W związku z bliskim otwarciem żeglugi na Odrze i eksploatacją barek czechosłowackich dla przewozów węgla drogą wodną ze Śląska, rozpoczął działalność w Szczecinie przy ul. Dworcowej oddział armatora zagranicznego: „Czechosłowacka Żegluga na Odrze”.

1 IV

Do portu szczecińskiego wszedł po raz pierwszy statek bandery greckiej, parowiec „Katingo Hadjipatera” (3660,94 BRT, kpt. Skinitis), który przybył ze strefy radzieckiej (z ładunkiem żelaza dla Włoch), zabierając 575 t bunkru.

2 IV

Agentura Morska Państwowej Centrali Handlowej obchodziła jubileusz obsłużenia 1000. statku w karierze – s/s „Maria Liisa Nurminen” bandery fińskiej (kpt. E.P. Aho). Klarował Jan Szulczyk, pierwszy fachowiec tej branży w Szczecinie.

6 IV

Przedsiębiorstwo armatorskie Linia Żeglugi Rzecznej i Przybrzeżnej „Dłń Robotnicza” (dyr. Maksymilian Lewenberg i Bolesław Sabinowski), zawarło umowę charterową z radzieckim Towarzystwem Żeglugowym na Odrze, na korzystanie ze statku s/s „Ukraina” (od połowy kwietnia do połowy listopada) na trasie Szczecin–Świnoujście.

7–16 IV

Gdański Urząd Morski przekazał Szczecińskiemu Urzędowi Morskiemu kolejne cztery placówki nawigacyjne na Pomorzu Zachodnim: w Darłowie (latarnia morska i światła portowe), Jarosławcu (latarnia morska i radiolatarnia), Ustce (latarnia morska i światła portowe), Czołpinie (latarnia). Ostatni dzień przekazywania był jednocześnie dniem usamodzielnienia Wydziału Hydrograficznego SUM od Wydziału Hydrograficznego GUM.

8 IV

Oddział szczeciński Morskich Zakładów Rybnych przyjął do chłodni na Łasztowni pierwszą partię ryb, 3000 beczek śledzi solonych, które w ramach umowy z Norwegią przywiózł poprzedniego dnia statek szwedzki.

9 IV

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów wydał uchwałę w sprawie projektu ustawy o wolnym obszarze celnym w porcie szczecińskim.

Przybył z Holandii holownik-lodołamacz „Swarożyc”, zakupiony przez resort żeglugi dla potrzeb portu szczecińskiego, jeden z nielicznych tego typu na Bałtyku. Podniesienie bandery nastąpiło cztery dni wcześniej w Amsterdamie.

17 IV

Inauguracyjne posiedzenie (komitet organizacyjny zebrał się trzy dni wcześniej) odbyła Komisja Porozumiewawcza dla Koordynacji Zagadnień Rybołówstwa Morskiego oraz Słodkowodnego, Handlu i Przetwórstwa Rybnego przy Biurze Regionalnym CUP. Zadaniem komisji było reprezentowanie wspólnych interesów gospodarczych rybołówstwa morskiego i słodkowodnego oraz koordynowanie planowania między działem połowów i działem handlu rybnego wraz z pomocniczym przetwórstwem rybnym. Przewodniczącym został Dariusz Barewski.

18–19 IV

Po raz pierwszy obradowała w Szczecinie Komisja Aktywizacji Regionu Szczecińskiego przy Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów. Przybycie komisji (reprezentującej siedem resortów mi-

nisterialnych) do nadodrzańskiego miasta, miało na celu zapoznanie się z postępem rozpoczętych robót inwestycyjnych oraz zatwierdzenie planów prac zamierzonych m.in. w porcie szczecińskim. Przedyskutowano również zagadnienie portowej strefy wolnocłowej oraz przyjęto plan przebudowy węzła kolejowego dla przeładunku towarów masowych.

19 IV

Odbyła się uroczystość oddania do użytku 8 bloków (72 mieszkania o 247 izbach) przy ul. Zgorzeleckiej i Żabiej na Żelechowej dla nowo powstałej kolonii robotników portowych. Odbudowa kosztowała 15,5 mln złotych. Uroczystość uświetnili: wiceminister żegluga Kazimierz Petrusiewicz, wojewoda Leonard Borkowicz, pełnomocnik do zagospodarowania i odbudowy portu szczecińskiego – Władysław Szedrowicz.

21 IV

Rada Techniczna Ministerstwa Komunikacji zatwierdziła ostateczny projekt budowy sieci kolejowej w porcie centralnym w Szczecinie. Budowa nowego węzła kolejowego i modernizacja istniejącego miała usprawnić dojazd pociągów do poszczególnych nabrzeży, a przede wszystkim do budującej się nowej bazy przeładunkowej węgla i rudy nad Basenem Kaszubskim.

22 IV

Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku uruchomiła po raz pierwszy połączenie Szczecina ze Stepnicą, na której trzy razy w tygodniu kursował statek „Aldona”, mogący zabrać 70 pasażerów.

24 IV

W stoczni Odra spuszczone na wodę s/s „Oliwa” (dł. 91,5 m, szer. 13,5 m, poj. 3,5 tys. DWT), pierwszy statek handlowy wodowany w powojennych dziejach polskiego budownictwa okrętowego. Akcją wodowania kierował inż. Kamieński, a matką chrzestną była Maria Gutowska, żona dyrektora Zjednoczenia Stoczni Polskich.

W porcie szczecińskim (w jego polskiej części) po raz pierwszy pojawiła się bandera włoska, którą reprezentował przybyły (z ładunkiem złomu) ze strefy radzieckiej po 750 t bunkru parowiec „Pietro-Gori” (4346,35 BRT, kpt. Sambolino).

27 IV

Czechosłowacki holownik „Prezydent Benesz” (kpt. Ramboušek) przyholował do portu szczecińskiego 8 barek, zapoczątkowując polsko-czechosłowacką współpracę żeglugową w Szczecinie. Podróż z Usti nad Łabą przez kanały niemieckie via Berlin trwała 12 dni. Na Odrę tabor czechosłowacki wpłynął koło Zatoni Górnej, gdzie barki obsadziły częściowo polskie załogi. Spośród całego konwoju trzy barki przywiozły 1280 t gliny kaolinowej dla Szwecji, pięć pozostałych przybyło pustych, by zabrać z powrotem rudę żelaza.

28 IV

Odbył się uroczysty akt poświęcenia Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie, w którym uczestniczył dyrektor Departamentu Polityki Morskiej Ministerstwa Żegluga – Wacław Jastrzębowski, wielki entuzjasta rozwoju szkolnictwa morskiego na Pomorzu Zachodnim i usamodzielnienia szczecińskiego ośrodka morskiego. Miejscowe władze reprezentował przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej – Konrad Patek oraz prezydent miasta inż. Piotr Zaremba.

1 V

Zakończył pracę radziecki Oddział Awaryjno-Ratowniczy (ASO), który na podstawie ogólnej polsko-radzieckiej umowy z końca października 1945 r. oraz umów lokalnych z władzami administracji morskiej, zajmował się na obszarze szczecińskim wydobywaniem wraków. W okresie swej działalności podniósł następujące jednostki: transportowiec „Monte Cassino”, 3 doki-pontony, 2 sekcje doku pływającego, 2 dźwigi pływające, prom kolejowy.

Uroczyście otwarto szczecińską bazę Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych oraz rozpoczęto właściwie sezon pogłębiarski.

Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku w Szczecinie wprowadziła do eksploatacji następujące jednostki w żegludze portowej i zalewowej na trasach: Szczecin–Swinoujście – m/s „Julia” (118 BRT, 34 m dł., 5,1 m szer., 280 KM, 162 pasaż., 9–10 węzłów); Szczecin–Stepnica–Wolin – m/s „Aldona” (30 BRT, 17 m. dł., 3,5 m. szer., 120 KM, 70 pasaż., 9 węzłów), m/s „Elżunia” (37 BRT, 20,3 m dł., 4,0 m szer., 200 KM, 55 pasaż., 11 węzłów); Szczecin–Trzebież – „Małgosia”, Dziwnów–Wolin – „Jas”.

Likwidacji uległa szczecińska placówka firmy maklerskiej „Batom” Bałtyckie Towarzystwo Maklerskie sp. z o.o. Gdańsk (siedziba ul. Ks. J. Poniatowskiego 45, kier. Zygmunt Pruszk-Owsiany), która nie prowadziła działalności w większym zakresie.

Ukończono budowę fundamentów pod dźwigi na nabrzeżu Parńskim, pierwszej polskiej budowli morskiej w porcie szczecińskim. Na zabitych do głębokości 13 m 51 żelbetonowych palach „Franki”, ułożono ławę betonową długości 183 m i 3 m szerokości, zużywając 340 m³ betonu, 23 t żelaza zbrojeniowego i dużych ilości innych materiałów.

Portowy tabor pływający zasilili trzy holowniki: „Zośka”, „Zbyszek” i „Komar”, wyremontowane przez warsztaty SUM.

4 V

Rozpoczęto roboty przy stacji rozrządowej Szczecin-Port Centralny, jednej z największych inwestycji tego typu w Europie. Na placu budowy pracowało ok. 1300 robotników i 1050 junaków ze „Służby Polsce”.

7–8 V

Odbyły się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie konferencje i spotkania z przedstawicielami czechosłowackich sfer gospodarczych. Przedmiotem obrad były zagadnienia współpracy gospodarczej obu narodów i możliwości dalszego jej rozwoju w dziedzinie portowo-komunikacyjnej i turystycznej ze szczególnym uwzględnieniem roli portu szczecińskiego. W szczególności stanęły na tym forum zagadnienia: kolejowych punktów granicznych, by zmniejszyć odległości między czeskimi okręgami przemysłowymi a nadodrzańskim miastem, przeładunków przez port szczeciński, konkurencyjności Hamburga, stawek przewozowych i opłat portowych, ogólnych kosztów transportu i żegluga czechosłowackiej na Odrze.

11 V

Stocznia „Gryf” oddała do eksploatacji kolejne wyremontowane holowniki: „Kazek” (200 KM) i „Mietek” (120 KM), które zasilili tabor pływający portu szczecińskiego.

12 V

W Izbie Przemysłowo-Handlowej odbyło się zebranie konstytucyjne Zrzeszenia Rzeczoznawców oraz Portowych Firm Kontrolnych, które skupiło obie zainteresowane grupy funkcjonujące w okręgu zachodniopomorskim. Połączenie portowych firm kontrolnych w jednej organizacji z rzeczoznawcami było o tyle celowe, że te pierwsze wykonywały w znacznej mierze czynności podobne do funkcji rzeczoznawców dla stwierdzenia wagi, miary i ilości towarów i miały wobec tego wspólne zainteresowania branżowe, na przykład w dziedzinie opłat za czynności kontrolne oraz warunków pracy zatrudnionych przez nich liczmanów, kontrolerów itp. Zrzeszenie miało dbać o fachowe, sumienne i bezstronne wykonywanie czynności rzeczoznawców i portowych firm kontrolnych oraz o przestrzeganie zasad etycznych przez swoich członków. Dalszym zadaniem Zrzeszenia była koordynacja działalności rzeczoznawców i portowych firm kontrolnych z czynnikami urzędowymi, społecz-

nymi i gospodarczymi (zwłaszcza z IPH) przy ustalaniu przepisów, regulaminów i taryf portowych. Do Zarządu Zrzeszenia weszli: jako prezes – Wacław Lachert, jako wiceprezes – inż. Henryk Sosnowski, a jako sekretarz – Władysław Csaky-Pallavicini. Biuro Zrzeszenia mieściło się w gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej przy Al. Niepodległości 40.

Powrócił z Grimsby w Anglii, z kilkumiesięcznego szkolenia i pracy, inspektor rybołówstwa dalekomorskiego Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie – Jan Legut. Było to pierwsze szkolenie zagraniczne pracownika szczecińskiej gospodarki morskiej.

14 V

Miejskie Zakłady Komunikacyjne ponownie uruchomiły po długiej przerwie tramwaj wodny s/s „Piotr” w porcie szczecińskim, który obsługiwał wycieczki szkolne oraz przewoził robotników portowych na Wyspę Górną Okrętową i półwysp Ewa.

15 V

Uroczyste powitanie w Szczecinie rządowej delegacji czechosłowackiej: ministra spraw zagranicznych Vladimira Clementisa, ministra komunikacji Aloisa Petry oraz ambasadora tego kraju w Polsce – Josefa Hejreta, którzy na kontrtorpedowcu ORP „Błyskawica” przybyli do miasta w towarzystwie polskiego ministra żegluga Adama Rapackiego i towarzyszących mu osób. Po zwiedzeniu portu szczecińskiego delegacja czechosłowacka wzięła udział w oficjalnym przejściu terenu na półwyspie Ewa przeznaczonym dla przeładunków tego państwa.

Przy ul. Małopolskiej 23 rozpoczął urzędowanie Oddział Marynarzy Związku Zawodowego Transportowców.

18 V

Po raz pierwszy odbyły się w Szczecinie egzaminy na pilotów trasowych, po zakończeniu kilkumiesięcznego kursu – komisji przewodniczył dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej – Konstanty Maciejewicz. Do egzaminu praktycznego dopuszczeni zostali: Edward Trojanowski, Jan Wieczorek, Stanisław Balczewski, Edmund Kostka, Stanisław Kupś, Stanisław Starzyński, Jan Gawroński, Henryk Maćkowiak, Józef Kaczanowicz, Henryk Jarocho, Bronisław Penski, Leon Janowski, Tadeusz Blachowski (oraz Bronisław Sadanowicz do egzaminu teoretycznego). 12 kursantów ukończyło kurs z wynikiem dodatnim (nie otrzymał dyplomu Jan Gawroński), zasilając pilotaż szczeciński, dzięki czemu można było uruchomić pracę dwuzmianową.

19 V

Zawarta została specjalna umowa pomiędzy dwoma firmami armatorskimi: Polską Żeglugą Przybrzeżną „Gryf” na Bałtyku oraz Linią Żegluga Rzecznej i Przybrzeżnej „Dłoń Robotnicza” o przekazanie przez tą drugą pierwszej z nich wycarterowanego od Rosjan statku „Ukraina”. W praktyce oznaczało to rezygnację przez „Dłoń Robotniczą” z uprawiania samodzielnej żegluga, gdyż statki tego armatora miały pływać pod banderą „Gryfu” i korzystać z jego aparatu administracyjnego.

koniec maja

Uruchomiono prom kolejowy nr 1 „Sultan”, łączący ląd z Wyspą Górną Okrętową.

Państwową Szkołę Morską w Szczecinie opuścili pierwsi absolwenci, którzy później zajęli wiele ważnych stanowisk w polskiej flocie handlowej oraz administracji morskiej, godnie też reprezentowali polską banderę na morzach i oceanach.

1 VI

W Szczecinie powstała placówka Polskiego Rejestru Statków w Gdańsku.

11 VI

Do portu szczecińskiego wpłynął parowiec „Śląsk” (1932 BRT, kpt. T. Szczypiński), który przybył z ładunkiem drobnicy z Gdyni,

by zainauguować regularną linię żeglugową Szczecin–Rotterdam–Antwerpia.

15 VI

Zarządzeniem dyrektora SUM port szczeciński został podzielony na 50 rejonów (do podziału wydano specjalną instrukcję); wszystkie małe porty Pomorza Zachodniego stanowiły jeden rejon – nr 51.

Na jeziorze Dąbie odbyły się pierwsze w polskim Szczecinie żeglarskie regaty klubowe (w ramach Jacht Klubu Ligi Morskiej „Gryf”), które współorganizował i sędziował Kazimierz Haska.

19 VI

Pobity został kolejny rekord dobowego przeładunku węgla w porcie szczecińskim, wynoszący 11603,5 t, rozłożonych na nabrzeża: Huk – 3054 t, Starówka – 2537 t, Arsenał – 2519 t, Kaszubskie – 2397 t, Górnosławskie – 1095 t.

Kapitanat Portu Szczecin przeniósł swą siedzibę z gmachu Szczecińskiego Urzędu Morskiego przy Wałach Chrobrego do wyremontowanego budynku przy ul. Jana z Kolna 9, w pobliżu nabrzeża Arsenał.

24 VI

Minister żegluga Adam Rapacki przesłał do ministra spraw zagranicznych Zygmunta Modzelewskiego tezy dotyczące wzmocnienia pozycji portu szczecińskiego na tle polityczno-gospodarczej sytuacji Niemiec. Polska służba dyplomatyczna nie podjęła w tej sprawie dalszych kroków.

Dyrektorem Polskiego Związku Ekspedytorów Morskich w Szczecinie został dr W. Szymański.

27–29 VI

Po raz pierwszy obradował w Szczecinie Zjazd Dziennikarzy Morskich, nad którym patronat objął minister żegluga Adam Rapacki. Wzięło w nim udział prócz zawodowych dziennikarzy morskich, zatrudnionych w miastach portowych wybrzeża, także liczne grono dziennikarzy z całego kraju, interesujących się tą problematyką. Wygłoszono szereg referatów i opracowano wytyczne o zadaniach dziennikarza w służbie idei morskiej Polski Ludowej. Przedstawiana problematyka dotyczyła m. in. roli dziennikarza morskiego (B. Święcicki), podstawowych zagadnień morskich (P. Lortsch), nomenklatury morskiej (M. Krynicki), szczecińskiego portu i aktywizacji rejonu szczecińskiego (A. Bonarski, Wł. Szedrowicz), współpracy z Czechosłowacją (W. Jastrzębowski) itp.

28 VI

Na bocznicy Morskich Zakładów Rybnych na Łasztowni w porcie szczecińskim podstawiono chłodniczy zespół kolejowy, składający się z czterech wagonów, w którym znalazła się partia 40 t leszcza mrożonego przeznaczonego dla Czechosłowacji. By to pierwszy eksport ryb ze Szczecina.

29 VI

Wszedł do eksploatacji Polskiej Żegluga Przybrzeżnej „Gryf” na Bałtyku statek pasażerski żegluga przybrzeżnej, parowiec „Diana” (eks-„Preussen”, 1911, 376 BRT, 48,7 m dł., 8,9 m szer., 240 KM, 550 pasaż.), skierowany na trasę Szczecin–Międzyzdroje.

1 VII

Rozpoczęła działalność Centrala Rybna (spółdzielczo-państwowa) w Szczecinie, która przyjęła do pionu gospodarczego wszystkie spółdzielnie rybackie. Z uwagi na to, że do czasu tej zmiany spółdzielczość obejmowała cały szereg spółdzielni o charakterze przemysłowo-handlowym, a nowa struktura przewidywała tylko jeden typ spółdzielni pracy połowowej, spółdzielnie innego typu musiały bądź przekształcić się na spółdzielnie połowowe, bądź ulec likwidacji.

Została uruchomiona fabryka sztucznego lodu Państwowej Przetwórnicy Rybnej „Oko” przy ul. Dębogórskiej, która na próbę wyprodukowała 30 t lodu.

Został wprowadzony w życie regulamin organizacyjny Państwowej Żeglugi na Odrze we Wrocławiu i podległych jej organach terenowych. Do zadań szczecińskiego oddziału należało samodzielne prowadzenie operacji żeglugowych i zarząd lokalnymi liniami żeglugowymi w rejonie Szczecina i Świnoujścia oraz przeładunki morskie na nabrzeżu Huk.

Rozpoczął funkcjonowanie (utworzony wcześniejszym zarządzeniem resortowym) zreorganizowany Morski Urząd Rybacki w Szczecinie, któremu podporządkowano jako ekspozyturę dotychczasowy MUR w Darłowie.

W związku z reorganizacją „Społem”, jego spedycja morska została ujęta w organizacyjne ramy Oddziałów Morskich w Szczecinie i Gdyni.

3 VII

Odbyły się wybory do zarządu szczecińskiego Sekcji Robotników Portowych Związku Zawodowego Transportowców – przewodniczącym został Kazimierz Gajdowski, sekretarzem Eugeniusz Gurdek, członkami natomiast: Bolesław Rynkiewicz, Bronisław Walaszczyk, Józef Balcerzak, Stefan Dysiński, Stanisław Laskowski, Walenty Antoskow, Tadeusz Pietrzykowski, Wojciech Żółciak.

5 VII

Pobito dobowy rekord przeładunku węgla w porcie szczecińskim, uzyskując 11 400 t.

15 VII

Uruchomiono Oddział Konserw Państwowej Przetwórnicy Rybnej „Oko” (ul. Dębogórska), który wtedy produkował dziennie 1500 puszek 200-gramowej konserwy z węgorza.

Rozpoczęła pracę chłodnia Państwowej Przetwórnicy Rybnej „Oko” o pow. 300 m² – na początku czynna była bez przerwy jedna sprężarka o wydajności 200 000 kal/godz.; na składzie znajdowało się 150 t ryby.

20 VII

Stocznia „Gryf” została przekazana Państwowej Żegludze na Odrze.

24 VII

Po raz pojawił się w porcie szczecińskim (nabrzeże Wały Chrobrego) s/s „Beniowski”, statek armatora „Gryf”, dowodzony przez kapitana Jerzego Podwysockiego. W swym pierwszym rejsie, początkującym regularną linią Sopot–Szczecin, przywiózł 107 pasażerów, następnego dnia odpłynął z 446 pasażerami na pokładzie.

25 VII

W porcie kołobrzeskim wydobyto tankowiec wodny (późniejsza „Wega” – dł. 16,7 m, szer. 3,6 m), pierwszy statek tego rodzaju, który po wyremontowaniu służył w porcie szczecińskim. Dysponował zbiornikiem na wodę pitną o pojemności 20 t.

1 VIII

Uruchomiony został kolejny statek pasażerski Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf” – motorowiec „Małgosia” (58 BRT, dł. 24,4 m., szer. 6,6 m., 180 KM, 11 węzłów, 150 pasażerów).

Centrala Rybna Oddział Morski w Szczecinie wprowadziła w życie schemat organizacyjny. Dyrekcji tej jednostki podlegały bezpośrednio: sekretariat, inspektor i rzeczoznawca rybny oraz następujące Wydziały: Handlowy, Finansowy, Przetwórstwa, Transportowo-Przeładunkowy, Ekonomiczny, a także samodzielne referaty – Inwestycyjny oraz Opakowań, jak również komórka spółdzielczo-rewizyjna.

Dyrektorem MUR Szczecin został Józef Florczak.

Stan liczbowy przedsiębiorstw usług portowych wynosił: spedycyjnych – 16 (3 państwowe, 4 spółdzielcze, 9 prywatnych); maklerskich – 15 (po jednej państwowej i spółdzielczej oraz 13 prywatnych); shiphandlerskich – 2 (obie państwowe); cumownicze – 3 (2 prywatne i 1 spółdzielcza) – razem 36 – był to najprawdopodobniej jeden z najwyższych, jeśli nie najwyższy, wskaźnik ilościowy tego rodzaju firm w porcie szczecińskim po drugiej wojnie światowej.

ok. 5 VIII

Dokonano po raz pierwszy ze Szczecina charteru statku – dotychczas bowiem firmy wysyłające ładunki za granicę przez port szczeciński korzystały z usług statków zamawianych przez eksporterów w Gdańsku i Gdyni albo też w portach zagranicznych. Pierwszego zamówienia ze Szczecina dokonała Centrala Chemikaliów za pośrednictwem firmy maklerskiej „Nawigator”, która dostarczyła duńskiemu statkowi „Aktio” do przewozu 50 t siarczanu miedzi.

10 VIII

Szczeciński Urząd Morski nie zgodził się na dalsze wydobywanie wraków przez spółkę Morskie Towarzystwo Eksploatacyjne „Ster”. Ze 112 obiektów, jakie wytypowała ona do podniesienia, wydobyła w okresie działalności tylko kilka.

25 VIII

Przy nabrzeżu „Comet” zacumował trawler rybacki m/t „Uran” (298 BRT, kpt. Jan Scholder), który przywiózł 70 t śledzi. Tym przewozem rozpoczął właściwie swą pracę szczeciński oddział Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w Gdyni.

26 VIII

Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie zatwierdziła przepisy odnoszące się do rzeczoznawstwa portowego, które obejmowały m.in. taryfy opłat pobieranych za stwierdzenie wagi, miary i ilości towarów, za ustalenie trymowności statków i stwierdzenie stanu luków okrętowych. Weszły w życie z początkiem następnego miesiąca.

30 VIII

W obecności ministra żeglugi i członków sejmowych komisji poselskich: morskiej i planu gospodarczego został oficjalnie otwarty rybny kompleks chłodniczy na Łasztowni. Składał się z zamrażalni, chłodni i fabryki lodu. Komory chłodnicze liczyły 2880 m², dzienna zdolność zamrażania oraz produkcji lodu – po 20 t. Chłodnia mogła pomieścić jednorazowo 1700 t ryby, najniższa temperatura –35° C.

Opracowano projekt „Regulaminu służby wewnętrznej i zewnętrznej Kapitanatu Portu Szczecin”, który wszedł później w życie.

1 IX

W Szczecinie powstało Liceum Administracji Portowej i Przemysłowej, pierwsza tego typu szkoła w Polsce – warunkiem przyjęcia była tzw. mała matura.

3 IX

Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych w Szczecinie wydobyło z wody holownik poniemiecki (nazwany „Boguś”), który po remoncie wszedł do eksploatacji.

6 IX

W eksploatacji portu szczecińskiego pojawiła się nowa firma maklerska „Rummel i Burton”, klarując motorowiec „Violeta Erica”, bandery holenderskiej (499,86 BRT), który przywiózł z Antwerpii 70 t lnu.

12 IX

Wydobyto z wody holownik motorowy „Otto”.

18 IX

Ministerstwo Żeglugi przydzieliło nowo powstałej na terenie Szczecina Spółdzielni Pracy „Żegluga Morska” wraki trzech poniemieckich statków znajdujących się na Odrze. Miała ona na własny koszt podnieść, wyremontować i uruchomić pod polską banderą

następujące jednostki: s/s „Rose” (1928) – 1530 BRT; s/s „Hanna Corde” (1926) – 1891 BRT oraz s/s „Aleksandra” (1903) – 592 BRT.

19 IX

Polski armator Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. wydobyl wrak statku „Emilly”.

23 IX

Przewodniczącym Komisji Morskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie został Olgierd Raczkowski.

26 IX

Zarząd okręgu szczecińskiego Związku Zawodowego Transportowców zmienił swe władze: przewodniczącym został Aleksander Bobko, wiceprzewodniczącym Stanisław Kasprzak, sekretarzem Marian Sękowski, a skarbnikiem Wildburg Geza.

koniec września

Bałtyckie Towarzystwo Kontrolne w Łodzi sp. z o.o., utworzyło na terenie Szczecina swoją delegaturę przy ul. Subisława (dziś Far-na) 1. Zakres działania przedsiębiorstwa obejmował wykonywanie kontroli ilościowej i jakościowej surowców włókienniczych sprowadzanych drogą morską z zagranicy przez Centralę Zaopatrzenia Przemysłu Włókienniczego.

1 X

Dyrektorem Stoczni Szczecińskiej został mianowany inż. Wilhelm Pustelnik.

Obowiązki kier. szczecińskiego oddziału Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych objął Leon Masłowski.

Prace organizacyjne w Szczecinie rozpoczęło Przedsiębiorstwo Cięcia Statków, którego siedziba mieściła się przy ul. T. Nocznickiego 18, a dyrektorem handlowym był W.J. Rymarkiewicz.. Na tej fazie wstępnej zakończyło swoją działalność.

4 X

W porcie szczecińskim pojawiła się po raz pierwszy bandera islandzka – parowiec „Reykjafoss” (1656,02 BRT, kpt. Gislason) przywiózł z Reykjavíku 466 koni.

7 X

Rozpoczęło się pierwsze po wojnie wyznaczanie w terenie granic portu szczecińskiego, dokonywane przez Główny Urząd Pomiarów Kraju.

9 X

Ministerstwo Żegluga cofnęło firmie „Ster” koncesję na wydobywanie statków, pozwalając na dokończenie rozpoczętych prac.

12 X

Na posiedzeniu Komisji Aktywizacji Regionu Szczecińskiego w Warszawie była omawiana sprawa zakończenia działalności Urzędu Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin w połowie tego miesiąca, a ostatecznej likwidacji z końcem roku. Postanowiono przekazać: kierownictwo robót inżynierskich w porcie szczecińskim – SUM; a przewodnictwo Komisji Koordynacyjnej Inwestorów Budowlanych – województwu szczecińskiemu.

13 X

Ministerstwo Żegluga ustanowiło państwowy zarząd przymusowy nad Polską Żeglugą Przybrzeżną „Gryf” na Bałtyku sp. z o.o., mianując dotychczasowego jej dyrektora Witolda Bublewskiego zarządcą przymusowym.

Polska Żegluga na Odrze uruchomiła linię żeglugową wzdłuż Odry od mostu Bayleya po Skolwin, by umożliwić dogodną komunikację robotnikom portowym.

16 X

W rejonie Stołczyna nastąpiła kolizja statku s/s „Piast” z holownikiem portowym „Tadeusz”, po której ten pierwszy nigdy już nie wyruszył na trasę; odholowany do Świnoujścia, zatonął później w Basenie Zimowym.

W Ministerstwie Żegluga w Warszawie odbyło się posiedzenie Komisji Międzyministerialnej w sprawie projektu ustawy o wolnym obszarze celnym w porcie szczecińskim. Do jej uchwalenia nie doszło.

20 X

Po wykonaniu poważnego remontu elewator „Ewa” przyjął pierwsze trzy wagony zboża; wkrótce jego przepustowość wzrosła do czterech wagonów na godzinę.

Zaprzestął całkowicie działalności armator szczeciński: Linia Żegluga Rzecznej i Przybrzeżnej „Dłoń Robotnicza”.

23 X

W porcie szczecińskim rozpoczęto budowę nabrzeża Noteckiego (Paged) o długości 90 m.

Minister Komunikacji nadał dokument koncesyjny firmie „Czechosłowacka Żegluga na Odrze” sp. z o.o. Koncesjonariusz miał płacić za przewóz towarów polskich lub dla polskich odbiorców przeznaczonych wszystkie obowiązujące w Polsce podatki. Korzystał natomiast ze specjalnie ustanowionego dlań przywileju zwolnienia od podatków za przewóz towarów czechosłowackich lub dla Czechosłowacji przeznaczonych oraz towarów państw trzecich przeznaczonych dla państw trzecich.

25 X

Wydany został Regulamin obsługi kolejowej portów Szczecin, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg i Świnoujście, który wszedł w życie pierwszego dnia następnego miesiąca.

1 XI

Rozpoczął się trzymiesięczny kurs doszkalający kierowników holowników i załóg taboru pływającego portu szczecińskiego, na którym uczestniczyło ponad czterdzieści osób.

3 XI

W gmachu Państwowej Szkoły Morskiej otwarto pierwszy kurs szyprów rybackich, zorganizowany dla rybaków Pomorza Zachodniego przez Morski Urząd Rybacki w Szczecinie. Inauguracji dwumiesięcznego kursu, który rozpoczęło 25 osób, dokonali: Józef Florczak i Konstanty Maciejewicz.

4 XI

Holownik portowy „Leszek” zapoczątkował stałe połączenie między lewym brzegiem Odry (sprzed Kapitanatu Portu Szczecin) a elewator Ewa i Wyspą Gryfią, dowożąc robotników portowych do pracy. W tym samym mniej więcej okresie wszedł na tę linię tramwaj wodny Państwowej Żegluga na Odrze „Pionier”, nieco później holownik „Głogów”.

7 XI

Jacht Klub „Gryf” zakończył sezon żeglarski, w trakcie którego dysponował 9 jachtami („Conrad”, „Delfin”, „Baśka”, „Farys”, „Gastronomia” oraz „Czajka 2, 4, 5, 6”), które odbyły 122 rejsy jeziorowo-zalewowe (4625 mil morskich) oraz 4 rejsy morskie (670 mil morskich).

9 XI

W Morskim Urzędzie Rybackim w Szczecinie odbyła się konferencja z udziałem wiceministra żegluga Widy-Wirskiego w sprawie aktywizacji połowów morskich na Pomorzu Zachodnim. Dotychczasowy stan nazwał on „zabawą w rybołówstwo”, gdyż wyniki połowów i liczba jednostek taboru pływającego dalekie były od wymagań gospodarczych. Część winy przypisał przedsiębiorstwom i instytucjom, których centrale znajdowały się w Gdyni, gdyż nie dokładały one wysiłków mających na celu aktywizację nowych terenów eksploatacyjnych.

12 XI

Odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej przy Biurze Angażowania Załóg SUM, która podjęła szereg ważnych

decyzji co do służby marynarskiej – m.in. o stanie rezerwy i książeczkach żeglarskich. Wyraziła ona zgodę na przyjęcie 26 kandydatów skierowanych na jednostki pływające polskiej żeglugi przybrzeżnej oraz na statki obcych bander.

15 XI

W stan likwidacji wszedł Urząd Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin.

17 XI

Do eksploatacji wszedł po remoncie holownik portowy „Zenek”.

19 XI

Wydane zostało rozporządzenie porządkowe dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście–Szczecin.

21 XI

Do portu szczecińskiego wpłynął parowiec „Beniowski” Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej „Gryf” na Bałtyku (kpt. Stanisław Kubin), który po kilku dniach udał się w ostatnią podróż eksploatacyjną, a zarazem pierwszą tak odległą, do portu le Havre we Francji, skąd przywiózł do Gdyni 591 pasażerów narodowości żydowskiej.

Port szczeciński wykonał państwowy plan przeładunkowy – 2680 tys. t towarów.

23 XI

Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców w Warszawie przesłał do KW PPR w Szczecinie „Memoriał dotyczący bytowania robotników portu szczecińskiego”, mówiący o złych warunkach pracy oraz socjalno-mieszkaniowych tej grupy zawodowej.

26 XI

Od nabrzeża Ewa odbił parowiec bandery duńskiej „Ivan Kondrup” (2454,62 BRT, kpt. L. Pedersen), który po raz pierwszy w powojennych dziejach portu szczecińskiego zabrał ładunek zboża (3200 t), zapoczątkowując eksport tego towaru. Ówczesna wydajność urządzeń elewatora „Ewa” wynosiła 1000 t na dobę.

We Wrocławiu podpisana została umowa o współpracy pomiędzy Państwową Żegluga na Odrze a Czechosłowacką Żegluga na Odrze.

27 XI

Spółdzielnia Pracy „Żegluga Morska” odebrała z rąk Państwowego Zarządu Wodnego wrak s/s „Rose”.

30 XI

Zlikwidowany został oddział szczeciński Morskiej Spółdzielni Ekspedycyjno-Handlowej w Gdyni (siedziba – Al. M. Buczka 24, kier. Władysław Matuszkiewicz), który praktycznie nie wyszedł poza stadium organizacyjne.

1 XII

Państwowa Żegluga na Odrze – Oddział w Szczecinie założyła swoją ekspozyturę w Świnoujściu.

9 XII

W porcie szczecińskim wznowiła działalność firma maklerska „Batom”, która kłarowała motorowiec „Vollen” bandery norweskiej (506,75 BRT).

10 XII

Zainaugurował pracę port drzewny w Szczecinie: przy nabrzeżu Noteckim zacumował motorowiec holenderski „Inspecteur Mallema” (282,46 BRT), który po dwóch dniach wywiózł pierwszą partię (382,49 m³) tarcicy świerkowej.

17 XII

Wydane zostało rozporządzenie dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego o pilotażu morskim na obszarze morskiego portu handlowego w Szczecinie oraz na obszarze trasy wodnej Szczecin–Świnoujście.

20 XII

Po raz pierwszy w historii port szczeciński przeładował w jednym roku 3 mln t ładunków.

1949

1 I

Wszedł w życie zbiorowy układ pracy zawarty pomiędzy Centralą Rybną Centralą Spółdzielczo-Państwową w Warszawie a Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Handlowych i Biurowych w Warszawie, obowiązujący w całej Polsce, a więc także w Oddziale Morskim w Szczecinie.

Oddział szczeciński przedsiębiorstwa Państwowa Żegluga na Odrze dysponował 46 jednostkami pływającymi: 8 holownikami, 1 barką motorową i 37 barkami bez napędu.

Kpt. ż.w. Bolesław Bąbczyński został mianowany na stanowisko wicedyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

Centrala Rybna Oddział Morski w Szczecinie przejęła handel hurtowy, stając się jedynym dystrybutorem ryb na Pomorzu Zachodnim.

8 I

W obecności armatora – Polskich Kolei Państwowych, oraz Szczecińskiego Urzędu Morskiego i Polskiego Rejestru Statków odbył się odbiór techniczny nowo wyremontowanego przez Stocznę „Gryf” promu kolejowego nr 2, który po dwóch dniach wykonał próbną jazdę. Wszedł następnie do służby na odcinku Wyspa Gryfia–Dworzec Wrocławski, zastępując swego poprzednika, który poddano remontowi.

10 I

W Göteborgu zawarto umowę w sprawie nowej linii regularnej Szczecin–Göteborg–Malmö, obsługiwanej przez „Żeglugę Polską” i szwedzkiego armatora Hallands Angbats A/B Göteborg.

11 I

W Warszawie podpisano nową umowę zbiorową (obowiązującą od połowy miesiąca we wszystkich portach, także więc w Szczecinie) między robotnikami portowymi a pracodawcami. Przyniosła ona tym pierwszym podwyżkę płac oraz szereg korzyści z tytułu świadczeń socjalnych.

13 I

Wydano zarządzenie o powołaniu Przedsiębiorstwa Państwowego „Polcargo” Rzeczoznawstwo i Kontrola Ładunków w Gdyni, które wkrótce utworzyło swój szczeciński oddział. Przedmiotem działania przedsiębiorstwa było rzeczoznawstwo w zakresie ustalania miary, wagi i ilości oraz pobierania prób towarowych w związku z obrotem handlowym dokonywanym drogą morską i lądową. „Polcargo” przejęło kontrolę ilościową i jakościową ładunków portowych prowadzoną dotychczas przez firmy prywatne. Nie uległo likwidacji tylko jedno przedsiębiorstwo prywatne – Polskie Towarzystwo Kontrolne „Supervise” (spółka polsko-szwajcarska).

Holowniki: „Żubr” (1110 KM) pod komendą Leona Piotrkowskiego oraz „Herkules” (1200 KM), którym dowodził Franciszek Kowalski, armatora Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A., wyszły z portu gdańskiego, holując 1500-tonowy dok pływający dla Stoczni Szczecińskiej. Na skutek awarii spowodowanej fatalnymi warunkami atmosferycznymi, dok składający się z dwóch segmentów, osiadł na brzegu między Darłowem a Jarosławcem. Dopiero na wiosnę tego roku po podniesieniu i przyholowaniu trafił do miejsca przeznaczenia.

18 I

Zarządzeniem nr 4 naczelnego dyrektora SUM wprowadzono Tymczasowy Wewnętrzny Regulamin Organizacyjny.

19 I

Weszły w życie przepisy powołujące do życia przedsiębiorstwo państwowe „Centrala Transportów Morskich w Gdyni”. Utworzyło ono wkrótce swą ekspozyturę w Szczecinie (z początku ul. Subisława [dziś Farna] 1, potem Dworcowa 19), tworzoną i kierowaną przez Franciszka Knappa. Przedmiotem działalności CTM były: reprezentowanie interesów Ministerstwa Przemysłu i Handlu (oraz podległych mu firm państwowych i instytucji) w zakresie transportu przez porty polskie, planowanie i koordynacja eksportu i importu drogą morską, rozdział transportów przez porty i wpływanie na równomierność ich pracy, a także nadzór, oddziaływanie na tworzenie się nowych linii regularnych oraz na kształtowanie się taryf usługowych itp.

20 I

Zakończyła działalność Komisja Aktywizacji Regionu Szczecińskiego, międzyministerialna instytucja, której głównym zadaniem była odbudowa i zagospodarowanie portu szczecińskiego, a także obszar kilku powiatów stanowiących naturalne zaplecze tego obiektu i miasta Szczecina.

25 I

Między Zarządem Głównym Związku Zawodowego Transportowców RP w Warszawie a armatorem Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku w Szczecinie został podpisany, pierwszy po wojnie dla kabotażu, zbiorowy układ pracy dla członków załóg i pracowników administracyjnych, obowiązujący od początku tego roku na czas nieograniczony. Zapewniał on tej grupie dosyć korzystne warunki finansowe: na przykład kierownik statku z pełnymi kwalifikacjami mógł zarobić w sezonie 42 000 zł, starszy marynarz 18 000 zł, chłopak okrętowy 10 100 zł, palacz 18 900 zł – wszystkim tym kategoriom przysługiwało wyżywienie w kwocie 7500 zł, niektórym zaś także (poza kierownikiem) płatne nadgodziny w kwocie od 50 do 90 zł.

27 I

Zapadła decyzja Ministerstwa Żeglugi o postawieniu w stan likwidacji armatora Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku z siedzibą w Szczecinie. Na likwidatora został wyznaczony Witold Bublewski, dotychczasowy zarządca państwowy.

27–28 I

O odbyły się egzaminy na kursie doszkalającym kierowników holowników i załóg taboru pływającego (który rozpoczął się z początkiem listopada poprzedniego roku) – przewodniczącym Komisji Egzaminacyjnej był „kapitan kapitanów” – Konstanty Maciejewicz. Z 42 uczestników zdały 32 osoby, otrzymując stosowne zaświadczenia uprawniające do wykonywania swego zawodu.

28 I

Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie powiadomiło Spółdzielnię Pracy „Cargotrans” w Szczecinie, że dla obsługi sektora państwowego i spółdzielczego w zakresie czynności spedycyjno-przeładunkowych w porcie szczecińskim powołane są wyłącznie „C. Hartwig” i firma państwowo-spółdzielcza „Spedytor”, co w praktyce ogromnie zawężyło możliwości działania „Cargotransu”.

ok. 30 I

Na Kępie Parnickiej uruchomiono stocznnię Państwowego Zarządu Wodnego, którą kierował Witold Szydłowski, były kierownik tej stoczni, wcześniej zlokalizowanej w Podjuchach.

1 II

W Szczecinie, przy Wałach Chrobrego 1, została utworzona Pracownia Terenowa Państwowego Biura Projektów Budownictwa Morskiego z siedzibą w Warszawie, która w momencie powstania liczyła czterech pracowników. Na jej czele stanął mgr inż. Bolesław Rossiński. Na jesieni tego roku, gdy siedzibę centrali przeniesiono do Gdańska i przemianowano na Biuro Projektów Budownictwa Morskiego „Projmors”, z pracowni powstał Oddział, zatrudniający ponad trzydzieści osób. Podzielono go na cztery specjalistyczne pracownie branżowe: hydrotechniczną, mechaniczną, elektryczną

i budowlaną, a pierwsze prace dotyczyły projektów poszczególnych fragmentów portu szczecińskiego.

Likwidacji uległa firma prywatna Bałtyckie Towarzystwo Kontrolne sp. z o.o. w Łodzi, która od września poprzedniego roku utrzymywała w Szczecinie delegaturę, zajmującą się usługami w tutejszym porcie.

4 II

Rozpoczął się drugi po wojnie kurs szyprów rybackich, trwający do połowy kwietnia tego roku (10 tygodni), na który przybyło 22 kandydatów.

8 II

Minister żeglugi wydał zarządzenie o powołaniu Przedsiębiorstwa Państwowego Wyodrębnionego „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie, którego przedmiotem działania miało być wykonywanie przewozów morskich między portami zachodniopomorskiego wybrzeża do Darłowa włącznie, tereny na wschód od tego portu do granicy z ZSRR przypadły w obsłudze Żegludzie Przybrzeżnej w Gdańsku.

10 II

Wybrano nowe władze „Zrzeszenia Rzeczników Izby Przemysłowej oraz Portowych Firm Kontrolnych w Szczecinie”. Prezesem został inż. Konrad Lisowski, wiceprezesem – inż. Józef Michalik, a sekretarzem – inż. Tadeusz Drągowski.

12 II

Minister żeglugi i minister obrony narodowej wydali w porozumieniu z ministrem sprawiedliwości rozporządzenie w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich. W myśl jego postanowień Sąd Grodzki w Szczecinie miał prowadzić rejestr dla statków, których port ojczysty był położony w okręgach Sądów Grodzkich w: Gryficach, Kamieniu Pomorskim, Karlinie, Koszalinie, Sławnie, Słupsku, Świnoujściu i Szczecinie.

14 II

Na podstawie zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu Przetwórnia Rybna „Oko” przy ul. Dębogórskiej 33 została przekazana Centrali Rybnej w Szczecinie. Ta norma prawna stanowiła fundament utworzenia tutejszych Zakładów Rybnych nr 14.

15 II

W Basenie Przeładunków Masowych portu szczecińskiego, który był w budowie, ustawiono pierwszy dźwig.

17 II

O odbyło się „morskie” posiedzenie Wojewódzkiej Rady Narodowej, na którym sprawozdania z działalności w roku poprzedzającym złożyły następujące instytucje: Szczeciński Urząd Morski, Morski Urząd Rybacki, Państwowa Żegluga na Odrze, Centrala Zbytu Przedsiębiorstw Przemysłu Węglowego – Dział Przeładunków Morskich, Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku.

WRN w Szczecinie postanowiła (uchwała nr 10) połączyć dotychczasowe komisje: Komunikacyjną, Przemysłową i Morską w jedną Komisję Zagadnień Ekonomicznych i Morskich. Jej przewodniczącym został Franciszek Karp, a członkami: Czesław Mikula, Władysław Chwalny, Władysław Kosydarski, Władysław Łasisz, Stanisław Ostrowski, Włodzimierz Dzieńsko, Karol Edel, Ludwik Kuśnierkiewicz, Bolesław Strzeszewski.

21 II

Do nabrzeża Duńczyca zacumował motorowiec „Falken” (562,68 BRT, kpt. P. Lundbom), armatora Hallands Anghats A/B Göteborg, który następnego dnia zabrał 613 t węgla, inaugurując wcześniej uzgodnioną linią regularną Szczecin–porty szwedzkie.

Firma „C. Hartwig” przejęła od Spółdzielni Pracy „Cargotrans” roboty interwencyjne dla robotników portowych. Trwały one z przerwami do końca sierpnia, obejmując głównie odgruzowywa-

nie terenów portowych – liczba zatrudnionych wahała się od 100 do 700 osób.

23 II

Spółdzielnia Pracy „Żegluga Morska” w Szczecinie (siedziba ul. Tomasz Nocznickiego 18/22, kier. techniczny inż. Sioma), która otrzymała kilka statków i przeprowadzała ich remonty, zarejestrowała w SUM dok pływający 1000 t – 46,20 m dług., szer. 22,45 m (zewnątrznej) i 15,20 m (wewnętrznej), 2 maszyny parowe 75 HP.

24 II

Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf” na Bałtyku uruchomiła stałe połączenie Szczecina z Lubczyzną nad jeziorem Dąbskim. Do tej pory mieszkańcy tej miejscowości musieli korzystać z okrężnej drogi, wędrując szosą do stacji kolejowej w Goleniowie lub w Kliniskach. Przez jakiś czas pływał na tej trasie trzy razy w tygodniu statek „Elżunia”.

8 III

Szczeciński Urząd Morski protokolarnie przekazał jezioro Dąbskie Państwowemu Zarządowi Dróg Wodnych.

10 III

Po raz pierwszy w porcie szczecińskim pojawiła się bandera kanadyjska, reprezentowana przez motorowiec „Maymere” (521,84 BRT, kpt. Z. Ketelaar), armatora Rotterdamsche Kunstvaart Montreal, który po dwóch dniach odpłynął zabierając 392,2 t koksu.

11 III

W Szczecińskim Urzędzie Morskim odbyła się konferencja w sprawie budowy wielkiej bazy rybackiej w Świnoujściu, w której wziął udział m. in. wiceminister żeglugi Feliks Widy-Wirski. Omawiane były projekt bazy oraz dotychczasowa praca inwestorów.

14 III

Działalność w porcie szczecińskim zakończyła prywatna firma maklerska „Batom”, dokonując ostatniego klarowania – parowca „Gunhild” bandery duńskiej (1196,13 BRT, kpt. K. Kristensen), który zabrał 1677 t węgla.

15 III

W Szczecinie odbyło się walne zebranie organizacyjne „Stowarzyszenia Samopomocy Koleżeńskie Absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i Szczecinie”. Z szesnastu członków-założycieli wybrano zarząd w składzie: Jerzy Chyliński – przewodniczący, Tadeusz Jędrzejczak – zastępca przewodniczącego, Wacław Kaszubowski – sekretarz i Antoni Goszczyński – skarbnik. Celem Stowarzyszenia było udzielanie wsparcia materialnego absolwentom obu szkół w postaci zapomóg i pożyczek na uzasadnione wydatki, jak choćby leczenie, wyjazdy wakacyjne, wypadki losowe itd.

16 III

W porcie szczecińskim pokazała się pierwszy raz bandera belgijska, wywieszona na motorowcu „Francie” (498,6 BRT, kpt. R. Van Damme), armatora Aleksander et Co Antwerpia, który zabrał 714 t węgla.

27 III

Odbyło się walne zebranie członków Yacht Klubu Oddział Morski w Szczecinie, które wybrało nowy zarząd. W jego skład weszli: komandor Włodzimierz Migoń (wojewoda), I wicekomandor Ryszard Kiewlicz (dyr. oddz. szczec. „Varimex”), wicekomandor administracyjny Wiesław Prądyński (dyr. Stoczni Jachtowej); wicekomandor sportowy Zbigniew Krasnodębski (inż. architekt Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego), sekretarz Zbigniew Szymański (pilot portowy), kier. Sekcji Juniorów Zbigniew Kościński (pracownik Stoczni „Odra”), kapitan przystani Romuald Reichert (lekarz Szpitala Garnizonowego), zastępca kapitana przystani Mieczysław Pyptiuk (lekarz Szpitala Garnizonowego), gospodarz Jan Wandokanty (dyr. Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego) oraz członkowie: Stanisław Neumark (dyr. pionu handlowego SUM), Leon Minicki (prac. Okręgowej Komisji Związków Zawodowych), Tadeusz Wysocki (dyr. pionu żeglugi i wybrzeża SUM).

1 IV

Powstało Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie, którego organizatorem, a zarazem pierwszym dyrektorem, został kpt. mar. Kazimierz Bartoszyński.

Ustalona wcześniej granica portu szczecińskiego została ujęta w protokole granicznym, podpisanym przez zainteresowane strony: władze wojewódzkie, samorząd miejski i administrację morską.

2 IV

Do Szczecina wpłynął motorowiec szwedzki „Dragon” (913,9 BRT, kpt. Bengtsson), armatora Rederi A/B Drabant Norrköping, który według prowadzonej statystyki był 5000. statkiem od chwili uruchomienia portu szczecińskiego. Zabrał 1197 t węgla do Sztokholmu.

4 IV

Odbył się egzamin końcowy II kursu szyprów rybackich, który z wynikiem pozytywnym ukończyło 16 elewów. Program kursu obejmował 20 przedmiotów teoretyczno-fachowych, wiedzę o Polsce współczesnej oraz ćwiczenia praktyczne odbyte w czasie dwóch rejsów na kutrze morskim „Kania”. Prymusem kursu został Zbigniew Rodatus.

5 IV

Nastąpiło pierwsze dokowanie w nowym doku Stoczni Szczecińskiej (doku pływającego, który wcześniej utknął na brzegu niedaleko Darłowa) pod nadzorem rzeczoznawców Szczecińskiego Urzędu Morskiego, przedstawicieli armatorów Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. i „Żegluga Morska”. Do doku wpłynął holownik „Łoś”, który został poddany remontowi.

9 IV

Odbyło się Walne Zebranie członków Jacht Klubu „Gryf”. W nowym zarządzie znaleźli się: komandor Józef Owieśniak, I wicekomandor Kazimierz Haska, II wicekomandor Tadeusz Okopiński, sekretarz Mieczysław Gebel, zastępca sekretarza Roman Pospieszala, kapitan sportowy Teodor Czarnecki, zastępca kapitana sportowego Władysław Goerst, kapitan przystani Ludomir Zabski, zastępca kapitana przystani Władysław Owieśniak, członek Alfred Włoch.

ok. 10 IV

Dokonano zmiany nazw w porcie szczecińskim, głównie jego nabrzeży.

11 IV

Państwowa Żegluga na Odrze uruchomiła na trasie Szczecin–Gryfino stałą komunikację wodną statkiem parowym „Kinga” (kpt. Olszewski, dwupokładowiec, 120 KM, 30,12 dł., 4,48 szer.). Podróż trwała 1 godz. 40 minut, a bilet kosztował 112 zł.

15 IV

Ministerstwo Handlu Zagranicznego w Warszawie wydało decyzję o odmowie udzielenia koncesji na prowadzenie działalności przez prywatne firmy maklerskie: „Baltship”, „Batom”, „K.Hichel”, „Nautica”, „Neptun”, „Polbal”, „Polshipping”, „W. Szymankiewicz”, co faktycznie oznaczało ich likwidację. Tego rodzaju czynności prowadziły jeszcze przez jakiś czas w polskich portach następujące przedsiębiorstwa: „Baltica”, „Gama”, „Nawigator”, „Rummel i Burton”, „Agmor”.

21 IV – 5 V

Kuter badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni „Michał Siedlecki” dokonał pierwszego rejsu na wody zachodniego Bałtyku (rejon Borholmu) i Zalewu Szczecińskiego.

23 IV

W porcie szczecińskim pokazała się po raz pierwszy bandera panamska, reprezentowana przez parowiec „Point San Pablo” (3280 BRT, kpt. T. Passaris), armatora „United Navigation Co Panama”, który zabrał 4979 t węgla.

24 IV

Odbył się Walny Zjazd Okręgu Ligi Morskiej w Szczecinie, na którym wybrano nowe władze. Prezesem został kpt. mar. Tadeusz

Wysocki, I wiceprezesem Józef Pawłowski, II wiceprezesem Jerzy Osostowicz, sekretarzem Jerzy Ślesieński, a skarbnikiem Henryk Kamiński.

24–25 IV

Po raz pierwszy po wojnie badania ichtiologiczne i nad planktonem jeziora Dąbie oraz Zalewu Szczecińskiego podjęli polscy naukowcy: dr Władysław Mańkowski i inż. Feliks Chrzan.

28 IV

Padł kolejny rekord dobowego przeładunku w porcie szczecińskim – 18 295 t.

2 V

Między Centralą Rybną a armatorem „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie zawarto umowę na charter statku towarowego s/s „San”, który kursował po Zalewie Szczecińskim i odbierał ryby z poszczególnych portów rybackich, pozostawiając tam łód oraz inne towary.

Po zimowej przerwie uruchomiono stałą linię żeglugową Szczecin–Świnoujście.

5 V

Do szczecińskiego portu wszedł po węgiel (1333,5 t) parowiec szwedzki „Storö” (1280,86 BRT, kpt. A. Sundborg), klarowany po raz ostatni przez firmę maklerską „Baltship”, która zakończyła czynności eksploatacyjne w Szczecinie, a wkrótce uległa likwidacji.

7 V

Zakończyła działalność w porcie szczecińskim firma maklerska „Polshipping”, klarując ostatni swój statek, parowiec „Pardon” bandery szwedzkiej (1787,2 BRT, kpt. Karsson), który wywiózł 2736,5 t węgla.

15 V

Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie wycarterowało na kilka miesięcy (do połowy września) od Radzieckiego Towarzystwa Żeglugowego na Odrze parowiec „Ukraina”. Warunki umowy przewidywały zapłatę w wysokości 600 000 zł czynszu dzierżawnego oraz 0,5% zysku netto.

Zmieniono statut Spółdzielni Pracy Przetwórstwa Ryb „Delfin”, która odtąd nosiła nazwę Rybacka Spółdzielnia Pracy Przetwórnia Ryb „Delfin” z odpowiedzialnością udziałami w Szczecinie.

18 V

Z dotychczasowego stanowiska kierownika szczecińskiego oddziału przedsiębiorstwa armatorskiego Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. odwołano inż. Zygmunta Czarneckiego, a jego miejsce zajął Zygmunt Adamski, nowy dyrektor, co wiązało się również z podniesieniem rangi tutejszej placówki. Zastępcą dyrektora Adamskiego do spraw eksploatacyjnych został mianowany Jerzy Wojtyśko.

19 V

Zmarł kmdr ppor. w st. spocz. Jan Sadowski – pierwszy administrator i współorganizator Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

22 V

Do portu szczecińskiego wszedł po węgiel żaglowiec motorowy „Björn Olafsson” (102,71 BRT, kpt. Sörensen), bandery duńskiej, który klarowała po raz ostatni prywatna firma maklerska „W. Szymankiewicz”.

23 V

Ostatniej usługi w porcie szczecińskim dokonała prywatna firma maklerska „Kotwa”, klarując parowiec „Solhavn” (1630,33 BRT, kpt. J. Anfenssen), który przywiózł 2035 t pirytów, a wywiózł 2183,45 t węgla.

24 V

Do Szczecina dotarła pierwsza z trzech zamówionych w Holandii motorówek pilotowych („Pilot 40”), które miały obsługiwać port szczeciński.

26 V

Zakończyła swe eksploatacyjne czynności w porcie szczecińskim prywatna firma maklerska „Polbal”, klarując żaglowiec motorowy „Vera Larsen” bandery duńskiej (225,01 BRT, kpt. Rassmusen), który zabrał 303 t węgla.

28 V

Odbyła się uroczystość przekazania do eksploatacji Centralnego Zarządu Przedsiębiorstw Przemysłu Węglowego – Dział Przeładunków Morskich nowo zbudowanego (pierwszego po wojnie) w porcie szczecińskim (rejon przeładunków masowych) nabrzeża Gliwickiego (Wschodniego), połączona z uruchomieniem pierwszego dźwigu konstrukcji czechosłowackiej „Nazar”, który załadował polski węgiel eksportowy na szwedzki parowiec „Disy” (kpt. A.G. Lancing). Uroczystość zgromadziła licznych przedstawicieli władz państwowych – obecni byli: wiceminister żeglugi Kazimierz Petruszewicz, wojewoda szczeciński Włodzimierz Migoń, członkowie Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (m.in. Mieczysław Popiel, późniejszy minister żeglugi), a także konsul czechosłowacki Adolf Kania i radziecki Iwan S. Borisow.

Wiceminister żeglugi Kazimierz Petruszewicz rozdał świadectwa ukończenia Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie 41 absolwentom oraz 3 eksternom, których następnie czekała praktyka morska na „Darze Pomorza” oraz egzaminy dyplomowe.

Ministerstwo Żeglugi nadało statut organizacyjny państwowemu przedsiębiorstwu armatorskiemu „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie.

1 VI

Zostały uprawnocnione (m.in. poprzez ogłoszenie nazwisk laureatów) wyniki konkursu na „Rozbudowę Dzielnicy Przeładunków Drobnicy w Porcie Szczecińskim” (ogłoszonego latem 1948 r.), na który nadesłano 14 prac. Miał on na celu znalezienie najwłaściwszego rozplanowania terenów pod przeładunek drobnicy pod kątem planu sześcioletniego i długofalowej polityki rozbudowy portu. Komisja Konkursowa (inżynierowie: Bomas, Tubielewicz i Łabuś) zebrała się 17 maja tego roku w Warszawie. I nagrody nie przyznano, II nagrodę (250 tys. zł) zdobył inż. Aleksander Rzewuski ze Szczecina (122 punkty na 145 możliwych) za pracę opatrzoną godłem „Mar”, III nagrodę przyznano równorzędnie dwóm pracom (po 150 tys. zł): pierwszej pod godłem „Port Intensywny” (inż. Michał Bogdanowicz z Warszawy) – 113 pkt oraz drugiej sygnowanej godłem „Polski Szczecin” (Konstanty Kowalewski, Romuald Lipko, Józef Lempicki), która uzyskała 105 pkt. Do zakupu (50 tys. zł) zakwalifikowano także pracę autorów: Kazimierza Bartoszyńskiego i Stanisława Mallessy ze Szczecina, opatrzoną godłem „Sroka i Sikora”. Pozyskane prace miały posłużyć Państwowemu Biuru Projektów do zaprojektowania Dzielnicy Przeładunków Drobnicowych.

Do służby przewozowej w porcie szczecińskim, na trasę Wały Chrobrego–nabrzeże Odra–Wyspa Górna Okrętowa, wszedł prom parowy „Piotr”, dzierżawiony bezpłatnie od SUM przez Państwową Żeglugę na Odrze.

Stocznia rzeczna Państwowego Zarządu Wodnego zakończyła remont promu parowego, który wkrótce połączył stałą komunikacją wyspę Wolin z lądem.

2 VI

Resort żeglugi zatwierdził Tymczasowy Statut Organizacyjny Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie. Według wprowadzonej wtedy struktury, dyrektorowi naczelnemu podlegały stanowiska: radcy prawnego i inspektora oraz pięć wydziałów: Personalno-Socjalny, Finansowo-Gospodarczy, Administracji Rybackiej, Ekonomiczno-Exploatacyjny i Techniczny, a także Ekspozytura w Darłowie.

ok. 3 VI

Państwowa Żegluga na Odrze uruchomiła na prośbę Wojewódzkiej Rady Narodowej przewozy pasażerskie na trasie Szczecin–Moczyły (Odra zachodnia), obsługiwane przez barkę motorową „Zabrze”. Ze względu na deficytowość wynikającą z niskiej frekwencji, zostały one po kilku tygodniach zlikwidowane.

14 VI

„Głos Szczeciński” podał (nie operując konkretną datą), że przy Związku Zawodowym Dziennikarzy RP powstał Klub Dziennikarzy Morskich, którego przewodniczącym został Bolesław Kuźmiński. Klub zrzeszał dziennikarzy i publicystów zajmujących się problematyką morską, a jego celem było rozwiązywanie zagadnień z nią związanych, przestrzeganie prawdziwości i fachowości w opracowywaniu materiałów prasowych, dokształcanie się itd. Jedną z głównych czynności Klubu miała być popularyzacja portu szczecińskiego drogą publikowania fachowych artykułów w prasie krajowej oraz przez urządzanie odczytów i publicznych zebrań informacyjnych.

17 VI

Wydział Holowniczo-Ratowniczy przedsiębiorstwa armatorskiego Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. wydobył w porcie szczecińskim parowiec „Artushof”, który został odholowany na mieliznę jeziora Dąbie.

Szcheciński Urząd Morski odebrał komisyjnie kuter pilotowy „Pilot 41”.

19 VI

Pierwszy raz po wojnie odbyło się w Szczecinie oficjalne otwarcie sezonu żeglarskiego. Uroczystości, z udziałem władz administracyjnych, sportowych, stowarzyszeń i klubów żeglarskich, odbyły się na przystani Jacht Klubu „Gryf” na Gołecinie.

Po raz pierwszy pojawiła się w porcie szczecińskim bandera turecka, reprezentowana przez nowoczesny parowiec turbinowy „Riza Kaptan” (3704 BRT, kpt. Fark Kirkaya), armatora Kalkavan Vapurenluk Sirketi Istanbul, który zabrał 5585 t węgla dla Włoch.

21 VI

Do portu szczecińskiego zawinął pierwszy raz po wojnie statek bandery szwajcarskiej, parowiec „St. Cergue” (4260 BRT, kpt. R. Ossivi), armatora Suisse–Atlantique Societe de Navigation Basel, który po kilku dniach zabrał 7045,6 t węgla i 493 t koksu.

23 VI

W Muzeum Narodowym na Wałach Chrobrego odbyła się uroczysta akademicka z okazji „Dni Morza”, na której inauguracyjne przemówienie wygłosił minister żeglugi – Adam Rapacki. Otwarto dwa nowe działy Muzeum: przyrodniczy oraz polskiego rybołówstwa.

24 VI

Na podstawie zarządzenia ministra żeglugi Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie i bliźniacza jednostka w Gdyni, miały wejść w skład Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, tracąc samodzielność finansową, administracyjną i programową. Dla szczecińskiej PSM ów normatyw nabrał obowiązującej mocy od początku następnego roku.

28 VI

Oddział szczeciński „C. Hartwig” i radzieckie przedsiębiorstwo spedycyjne „Lenwniesztrans” zawarły umowę w sprawie robót fizycznych w obcej strefie portu szczecińskiego przez polskich robotników, a jej warunki były znacznie korzystniejsze niż poprzedniej.

1 VII

Wydano ustawę o zmianie niektórych postanowień ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich, która ustanawiała oprócz Izby Morskiej w Gdyni również Izbę Morską w Szczecinie. Do kompetencji tego organu należało prowadzenie dochodzeń w sprawach wypadków morskich zaistniałych w obrębie portów handlowych i rybackich oraz wód terytorialnych położonych na obszarze woje-

wództwa szczecińskiego. Przeprowadzać miała ona dochodzenia nie tylko, gdy wypadkom ulegały polskie statki, ale również i statki obce, o ile doszło do nich na polskich wodach terytorialnych.

Spółdzielnia Pracy „Żegluga Morska” w Szczecinie zlikwidowała swój oddział gdyński, dotychczasową centralę, zaczynając w porcie ujścia Odry działalność gospodarczą w oparciu o własne kapitały i pożyczki swoich członków.

Kierownictwo stoczni Państwowego Zarządu Wodnego na Kępie Parnickiej objął po ustępującym Witoldzie Szydłowskim – inż. Henryk Obuchowski.

3 VII

Odbyło się uroczyste zakończenie siedmiomiesięcznego kursu portowo-morskiego I i II stopnia ze specjalnościami: spedycyjną, maklerską i deklaracyjno-celną. Kurs ukończyło 47 osób, w przeważającej mierze pracowników portu szczecińskiego oraz firm maklerskich i spedycyjnych. Organizatorem kursu była Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie, która w przyszłości zamierzała przygotować kurs III stopnia.

Do portu szczecińskiego wpłynął po węgiel (636 t) parowiec szwedzki „Norden” (559,12 BRT, kpt. Nilsson), który klarowała po raz ostatni przed zlikwidowaniem prywatna firma maklerska „Neptun”.

8 VII

Ostatniej usługi przed zakończeniem działalności w Szczecinie dokonała prywatna firma maklerska „Nautica”, która klarowała przybyły do tutejszego portu po 2109 t węgla parowiec „Hjalmar Wessel” (1768,63 BRT, kpt. P. Johnsson) bandery norweskiej.

12 VII

Na podstawie uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów usługi spedycyjne w obrocie morskim zostały przekazane niemal wyłącznie przedsiębiorstwu „C. Hartwig” z wyjątkiem ładunków węgla i paliw płynnych (Centralny Zarząd Przedsiębiorstw Przemysłu Węglowego, Centrala Produktów Naftowych) oraz transportowych („Spedrapid”).

15 VII

W Pradze podpisano umowę między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o dzierżawie terenów w porcie szczecińskim. W imieniu strony polskiej dokument ten sygnował ambasador RP Leonard Borkowicz (były wojewoda zachodniopomorski), a czechosłowackiej – minister spraw zagranicznych Vladimir Clementis.

Powstała Izba Morska przy Sądzie Grodzkim w Szczecinie, do organizacji której został wyznaczony mgr praw Jacek Siedlecki.

Prywatna firma maklerska „Kazimierz Michel”, dokonując klarowania francuskiego parowca „Capitaine Jean Fougere” (3829,42 BRT), który zabrał 4530 t węgla, zakończyła działalność w porcie szczecińskim.

ok. 16 VII

Na czele Delegatury Polskiego Związku Żeglarskiego w Szczecinie stanął Zbigniew Szymański, a jego zastępcami zostali Kazimierz Haska i Jerzy Ślesiański.

17 VII

Na jeziorze Dąbskim odbyły się pierwsze w Szczecinie regaty żeglarskie zorganizowane przez Jacht Klub „Gryf”. Udział wzięły cztery jachty (powyżej 35 m² żagla: „Baśka”, „Delfin”, „Gastronomia”, „Farys”) oraz 4jolki („Czajka 1”, „Czajka 2”, „Czajka 7”, „Czajka 8”). Ogółem odbyły się 32 biegi z udziałem 16 zawodników. Najlepszym żeglarzem na jednostkach większych okazał się Teodor Czarnecki – kapitan sportowy klubu. W klasie małych jolek pierw-

sze miejsce zajął młody zawodnik Kostrzewski. Komisją regatową kierował komandor Józef Owieśniak.

19 VII

S/s „San” (109,33 BRT, 160 KM), państwowego przedsiębiorstwa armatorskiego „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie, „staruszek” wśród jednostek pływających, warunkowo i na krótko dopuszczony do eksploatacji, odbył pierwszy rejs na trasie Kamień–Dziwnów–Międzywodzie.

20 VII

Tą datą opatrzony został pierwszy właściwie projekt odbudowy Stoczni Szczecińskiej (dawnej „Oderwerke”), którego realizacja pozwoliła nadodrzańskiemu miastu odzyskać w latach pięćdziesiątych rangę ośrodka produkującego statki pełnomorskie. Brał on pod uwagę decyzję rządową o budowie w Szczecinie serii statków dla ZSRR, umożliwiającej powstanie nowoczesnego przemysłu okrętowego.

22 VII

I Oddział Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanego przekazał Szczecińskiemu Urzędowi Morskiemu w administrację dwa nowe magazyny drobnicowe w porcie szczecińskim na nabrzeżach Odra i Duńczyca, których łączna pojemność wynosiła 123 tys. m³.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie uruchomiło statkiem „Lis” sezonową komunikację z Wałów Chrobrego na plażę miejską w Dąbiu.

23 VII

Na wodę spuszczonego został po remoncie w radzieckiej stoczni na Parnicy statek armatora „Żegluga Przybrzeżna” – m/s „Wandzia” (15,50 dł., 2,85 szer.), wyremontowany z wraku dawnej motorówki admirałkiej pancernika „Deutschland”.

30 VII

Na podstawie decyzji ministra żeglugi, dyrektor SUM dr Adam Bonarski zakończył pracę w nadodrzańskim mieście, przechodząc na stanowisko attaché morskiego przy Poselstwie RP w Sztokholmie.

31 VII

Przez port szczeciński rozpoczął się tranzyt w imporcie i eksporcie towarów węgierskich. Wyszedł wówczas w morze polski statek „Poznań” (kpt. Z. Rożnowski) z ładunkiem 2335,76 t pszenicy węgierskiej do Antwerpii i w tym samym dniu wszedł statek fiński „Ingeborg” (383,72 BRT, kpt. Lindström) z importowaną dla Węgier z Finlandii papierówką (716 m³).

1 VIII

Obowiązki naczelnego dyrektora SUM objął dotychczasowy dyrektor techniczny inż. Jerzy Sobiepan.

9 VIII

Pomiędzy Ligą Morską a SUM została zawarta umowa, na podstawie której władze administracji morskiej przekazały na czas nieokreślony dla potrzeb ośrodka żeglarskiego, obiekt – przystań na Gołębini, gdzie dotychczas cumowały jachty i łodzie.

19 VIII

W Kanale Przemysłowym portu szczecińskiego zatonał w czasie bunkrowania przed podróżą na Morze Północne holownik pełnomorski s/s „Herkules”. Załoga jego została aresztowana pod zarzutem dokonania sabotażu, a samą jednostkę wydobyto w ostatnim dniu miesiąca.

Władysław Csaky-Pallavicini, znany rzeczoznawca portowy, opracował bardzo obszerny memoriał na zlecenie KW PZPR w Szczecinie na temat: „Możliwości zwiększenia wpływów dewizowych uzyskiwanych z tytułu wydatków portowych obcych statków, które zawijają do naszych portów”.

24 VIII

Wojewódzki Urząd Bezpieczeństwa Publicznego aresztował niemieckiego pilota portowego Helmuta Kluga, przed wojną ostat-

niego kapitana portu szczecińskiego, który przez kilka lat bardzo dobrze służył polskiemu pilotażowi. Zwolniony, wyjechał później do Republiki Federalnej Niemiec.

1 IX

Stocznia Państwowego Zarządu Wodnego na Kępie Parnickiej przekazana została Państwowej Żegludze na Odrze. Faktycznie był to początek fuzji ze stoczną „Gryf”, która przejęła jej majątek i personel oraz zarządzanie całością.

Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie przeszła na dwuletni (z dotychczasowego trzyletniego) cykl nauczania. Co więcej, wprowadzono obowiązek ukończenia przed wstąpieniem do PSM nie tylko kursów pracy morskiej, ale i Szkoły Jungów. Całość wiązała się z ogólną tendencją do demokratyzacji szkolnictwa i w efekcie miała przynieść większy przyrost kadr oficerskich, słabiej jednak kwalifikowanych.

Przy Stoczni Szczecińskiej powstała formalnie (otwarcie nastąpiło w połowie miesiąca) trzyletnia Szkoła Metalowa, która miała szkolić uczniów (zapisano się ich stu) o profilu techniczno-okrętowym, dając podstawy późniejszej Zasadniczej Szkole Budowy Okrętów. Pierwszym jej dyrektorem był Stanisław Kaczmarek.

2 IX

Urzędowanie w Szczecinie rozpoczął przedstawiciel Ministerstwa Techniki Republiki Czechosłowackiej – inż. Josef Perlik, któremu zlecono dozór nad pracami budowlanymi w strefie portowej tego państwa.

3 IX

Zakończył eksploatację na trasie Kamień–Dziwnów–Międzywodzie parowiec „San” szczecińskiego przedsiębiorstwa armatorskiego „Żegluga Przybrzeżna”. Najprawdopodobniej wkrótce przestał w ogóle pływać ze względu na techniczne zużycie; po kilku latach pocięto go na złom.

6 IX

Przed notariuszem Antonim Sobolem i w obecności generalnego konsula Czechosłowacji w Szczecinie dr. Adolfa Kani, zawarto „Ramową Umowę Dzierżawną” oraz „Pierwszą Szczegółową Umowę Dzierżawną”, dotyczące rejonu czechosłowackiego w porcie szczecińskim. Dzierżawcą był Szczeciński Urząd Morski a dzierżawcą Czechosłowackie Spedycyjne Towarzystwo Akcyjne „Metrans” w Pradze.

Zakończył się pierwszy po wojnie kurs motorzystów (rozpoczęty w lipcu), zorganizowany przez Morski Urząd Rybacki w Szczecinie, który ukończyło 22 słuchaczy, 2 nie złożyło egzaminu.

7 IX

Powołano komisję do przygotowania prac związanych z komercjalizacją portów z siedzibą w Gdańsku. W jej ramach wyłoniono dwie podkomisje dla portu szczecińskiego: pierwszą – do opracowania projektu schematu organizacyjnego (przewodniczącym był dyr. handlowy SUM – S. Neumark), drugą – do opracowania planu finansowo-gospodarczego (dyr. administracyjny SUM – W. Mazurkiewicz).

Wydział Holowniczo-Ratowniczy Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S.A. wydobył w porcie szczecińskim wrak s/s „Aleksandra” znajdujący się w Kanale Parnickim, który był przeznaczony dla Spółdzielni Pracy „Żegluga Morska”.

9 IX

Do nabrzeża Odra w porcie szczecińskim przybił motorowiec bandery szwedzkiej „Mathilda Thorden” (3569,66 BRT, kpt. J. Emannelson), który zabrał po raz pierwszy w obrocie portowym wyroby z wikliny (koszyki) w ilości 8,84 t oraz 102,24 t mączki kostnej. Linia okrętowa „Thorden Lines A/B” Uddevalla, której

agentem na porty polskie była firma maklerska „Rummel i Burton”, zdecydowała się tym rejsem uruchomić regularną komunikację ze Szczecina do Nowego Jorku, Filadelfii, Baltimore i Bostonu. Plany te nie zostały zrealizowane, gdyż podaż ładunków zgromadzonych w nadodrzańskim mieście nie pozwoliła na jej utrzymanie, choć jednostki tego armatora zawiąły jeszcze kilkukrotnie w ciągu tego roku do portu szczecińskiego.

18 IX

Jacht Klub „Gryf” w Szczecinie zorganizował pierwsze regaty jesienne o „Błękitną Wstęgę Jeziora Dąbskiego” (najstarsze w Polsce zawody żeglarskie rozgrywane dla wszystkich jachtowych klas) – trzy okrażenia po 1,5 Mm w czterech różnych konkurencjach (jachty kilowe, jole mieczowe, jolki P.7, najszybsza jednostka). Kierownikiem regat był najbardziej znany żeglarz szczeciński – Kazimierz Haska. W głównym biegu o „Błękitną Wstęgę Jeziora Dąbskiego”, w którym brały udział 22 jednostki, wygrał „Wicher” (Jacht Klub Polski, załoga: Kościński, Karwowski i Kerner) przed „Tuńczykiem” z AZS i „Delfinem” z Jacht Klubu „Gryf”. Pierwsze międzyklubowe regaty były nie tylko pokazem dotychczasowego dorobku szczecińskich żeglarzy – świetną propagandą tego pięknego sportu, ale jednocześnie stały się rodzajem awansu Szczecina do miana ośrodka żeglarskiego.

21 IX

Ministerstwo Żeglugi zatwierdziło pierwszy w historii Tymczasowy Regulamin Organizacyjny Przedsiębiorstwa Państwowego Wyodrębnionego „Żegluga Przybrzeżna” w Szczecinie. W strukturze tego armatora znalazły się cztery wydziały: Finansowy, Administracyjno-Gospodarczy, Eksploatacyjny i Techniczny, trzy samodzielne referaty: Personalny, Socjalny, Planowania i Statystyki oraz radca prawny i inspektor.

22 IX

Do Szczecina przybył minister techniki Republiki Czechosłowackiej dr inż. Emanuel Šlechta, zaproszony do Polski przez polski resort budownictwa. Zwiedził port i zapoznał się ze stanem robót na nabrzeżu Czechosłowackim. Zapewniał „Będę się zawsze starał, abyśmy my, Czechosłowacy, pamiętali zawsze, że Szczecin jest także naszymi szerokimi wrotami na morza”. Minister E. Šlechta został odznaczony „Gryfem Pomorskim”.

23 IX

Obowiązki pierwszego przewodniczącego Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Szczecinie objął mgr praw Jacek Siedlecki.

24 IX

Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego wydał rozporządzenie porządkowe o przepisach bezpieczeństwa przeciwpożarowego w morskich portach handlowych, na morzu przybrzeżnym oraz w pasie nadbrzeżnym.

28 IX

Wydano dekret o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego w Warszawie, która w połowie następnego roku powołała swój Oddział Morski w Szczecinie, obejmujący zasięgiem porty szczeciński i świnoujski oraz małe porty zachodniopomorskiego wybrzeża.

3 X

Podczas otwarcia nowego roku akademickiego w Akademii Handlowej w Szczecinie, wykład inauguracyjny pt. „Rola morza w gospodarce narodów” wygłosił prof. dr Alfred Wielopolski.

4 X

Komitety Ekonomiczny Rady Ministrów wydał uchwałę w sprawie centralizacji dyspozycji w portach i komercjalizacji zespołu portowego Gdańsk–Gdynia i portu Szczecin. Stwierdzała ona, że w ramach centralizacji dyspozycji w portach i ich komercjalizacji zespół portowy Szczecin–Świnoujście przejmie: a) z zakresu działania Szczecińskiego Urzędu Morskiego czynności związane z działalnością gospodarczo-handlową, techniczno-inwestycyjną, a także pilotaż statków w portach Szczecin–Świnoujście; b) czynności wykonywane

dotychczas przez przedsiębiorstwo „Portorob” (w Szczecinie nie powstało); c) z przedsiębiorstwa GAL – holowanie statków na trasie toru wodnego Szczecin–Świnoujście; d) z zakresu działania Ministerstwa Handlu Wewnętrznego czynności przeładunkowe wykonywane przez szczecińskie oddziały przedsiębiorstw „C. Hartwig” i „Spedytor”, a z zakresu działania Ministerstwa Komunikacji – czynności przeładunkowe wykonywane przez przedsiębiorstwo Państwowa Żegluga na Odrze.

6 X

Do nowo utworzonej Izby Morskiej w Szczecinie wpłynęła pierwsza i ostatnia w tym roku sprawa do rozstrzygnięcia – uszkodzenie przez s/s „Sjöbris” nabrzeża półwyspu Kosa w porcie świnoujskim, spowodowanego kilka dni wcześniej.

11 X

W Ministerstwie Spraw Zagranicznych w Warszawie odbyła się konferencja poświęcona ustawie o obszarze wolnego portu w Szczecinie. Wacław Jastrzębowski – dyrektor Departamentu Polityki Morskiej Ministerstwa Żeglugi, przychylny jej wprowadzeniu, podnosił znaczenie tego faktu dla rozwoju miasta oraz żeglugi morskiej i współpracy gospodarczej z państwami tzw. demokracji ludowej. Karol Lapter, naczelnik Wydziału Organizacji Międzynarodowych MSZ, zakwestionował celowość ustawy, która jego zdaniem „daje mniejsze korzyści od bezpośrednich paktów bilateralnych z tymi kontrahentami, z którymi życzymy sobie nawiązać stosunki”. Stanowisko to przesądziło o poniesieniu prac nad wprowadzeniem w życie wspomnianego przepisu.

15 X

Od egzaminów wstępnych rozpoczął się drugi w powojennej historii Szczecina kurs pilotów (pierwsze wykłady 5 listopada), trwający tym razem pół roku. Kierownikiem kursu był Antoni Gmitrowicz, pierwszy polski pilot portu szczecińskiego. Zapisali się 42 marynarzy wywodzących się ze Szczecina i Gdyni.

23 X

Odbyła się uroczystość otwarcia nowej, wielkiej stacji kolejowej Szczecin Port Centralny, powstałej w ramach przebudowy szczecińskiego węzła kolejowego. Budowa ta, obejmująca obszar 21 ha, była największą inwestycją kolejową w kraju i jedną z największych w Europie. Aby przygotować bagnisty teren, z rozległą siecią torów kolejowych (około 30 km), trzeba było nasypać na grząski grunt 6-metrową warstwę piasku (1,3 mln m³).

25 X

Przy Wałach Chrobrego w Szczecinie odbyło się uroczyste podniesienie bandery Polskiej Marynarki Handlowej na statku „Sołdek”, pierwszym polskim rudowęglowcem zbudowanym w kraju. W uroczystościach wziął udział minister żeglugi – Adam Rapacki.

4 XI

Minister żeglugi wydał zarządzenie o powołaniu do życia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Zarząd Portu Szczecin”. Przedmiotem jego działania miało być: a) administracja i eksploatacja terenów, urządzeń portowych i magazynów oraz po uzyskaniu zezwoleń przewidzianych prawem celnym – składów i magazynów; b) wykonywanie czynności załadunku i wyładunku towarów w porcie; c) pilotaż, holownictwo i cumownictwo statków; d) budowa i rozbudowa portów w ramach narodowych planów inwestycyjnych. W myśl tego przepisu „Zarząd Portu Szczecin” formalnie miał powstać 10 grudnia.

11 XI

Nastąpiła ważna zmiana w przedmiocie działalności spółki „Spedradip”, której centrala mieściła się w Gdyni a oddział w Szczecinie, gdyż od tego momentu prowadziła ona obsługę czechosłowackiego handlu tranzytowego idącego przez porty polskie na zasadach wyłączności. Szczegółowy zakres działania obejmował: „obsługę importu i eksportu tranzytowego przez Polskę do i z Czechosłowacji w zakresie ekspedycji, przewozu, czenia i składowania oraz sprzedaży

komisową wszelkiego rodzaju towarów pochodzących z zagranicy”. W składzie dwuosobowego zarządu, po raz pierwszy wtedy utworzonego dwuosobowego zarządu weszli: ze strony polskiej B. Kurczok, a ze strony czechosłowackiej – O. Novy.

12 XI

Do nabrzeża Bytomskiego dobił żaglowiec motorowy „Idalia” bandery szwedzkiej (kpt. Karlsson; 34,58 dł., 8,16 szer., 236,12 BRT), który dwa dni później odszedł do Szwecji z ładunkiem 326 ton węgla. Fakt ten oznaczał, iż rozpoczęło prace drugie nabrzeże (po Gliwickim) w Basenie Przeładunków Masowych portu szczecińskiego.

18 XI

Na podstawie zarządzenia ministra żeglugi została wyznaczona w Szczecinie Komisja Tymczasowa w składzie: S. Grüm (SUM) jako przewodniczący oraz członkowie: Tadeusz Dąbrowski (Centralny Zarząd Przedsiębiorstw Przemysłu Węglowego – Dział Przeładunków Morskich) i Stanisław Neumark (SUM), której zadaniem było kierowanie pracami przygotowawczymi i organizacyjnymi, niezbędnymi do uruchomienia z nowym rokiem przedsiębiorstwa państwowego Zarząd Portu Szczecin.

21 XI

Wojewódzki Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w Szczecinie aresztował pod zarzutem uprawiania szpiegostwa na rzecz mocarstw zachodnich kpt. mar. Kazimierza Bartoszyńskiego, dotychczasowego dyrektora przedsiębiorstwa armatorskiego „Żegluga Szczecińska”, i zasłużonego pracownika polskiej gospodarki morskiej. Na podstawie sfingowanych zarzutów został on skazany najpierw na karę śmierci, a po rewizji wyroku – na 15 lat pozbawienia wolności. Zmarł w więzieniu we Wronkach w sierpniu 1955 r., pośmiertnie został zrehabilitowany.

28 XI

Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Morskich zakończyło betonowanie płyty pierwszego nabrzeża drobnicowego w porcie szczecińskim (nabrzeże Polskie) nad Kanałem Dębickim, spoczywającego na paruset palach zabitych głęboko w bagnisty grunt.

1 XII

Oddano do użytku po gruntownym remoncie (koszt prawie 15 mln zł), pensjonat „Delfin” przy ul. Armii Czerwonej (obecnie Monte Cassino) 15, który pełnił funkcję hotelu migracyjnego dla robotników portowych.

13 XII

Zarząd Portu Szczecin otrzymał w myśl zarządzenia ministra żeglugi statut organizacyjny. Po jego uzyskaniu nastąpił wpis do rejestru przedsiębiorstw państwowych w dziale A pod nr 5775.

14 XII

Minister żeglugi mianował Jana Bilińskiego dyrektorem generalnym Zarządu Portu Szczecin. Pięć dni później przyjął on sprawozdanie Komisji Tymczasowej o stanie prac przygotowawczych do utworzenia przedsiębiorstwa, a po kolejnych sześciu objął faktyczne kierownictwo nad pracami organizacyjnymi.

20 XII

Zgodnie z poleceniem Ministerstwa Żeglugi komisja złożona z zainteresowanych stron przekazała aktem zdawczo-odbiorczym stocznię w Dąbiu z rąk dotychczasowego użytkownika – inż. Tadeusza Moskwy – Państwowemu Zarządowi Wodnemu.

23 XII

Do rejestru Szczecińskiego Urzędu Morskiego zgłoszona została pod nr 551 pierwsza w powojennych dziejach Pomorza Zachodniego jednostka ratownicza m/s „Szkwał”, wybudowana w stoczni Jönköping w Szwecji.

31 XII

Likwidacji uległy firmy cumownicze portu szczecińskiego: „Cuma”, „Mewa” i „Tryton” oraz Fundusz Wyrównawczy Robotników Portowych.

Oddział Morski Państwowej Centrali Handlowej w Gdyni wraz z agenturami w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie, Świnoujściu, Ustce, Kołobrzegu i Darłowie zakończył działalność, przechodząc z dniem następnym w stan likwidacji. Wszystkie jego agendy przejęło nowo powstałe przedsiębiorstwo państwowe „Baltona” Zaopatrzenie Statków z siedzibą w Gdyni.

ELIGIUSZ JÓZEF SITEK

ANDRZEJ WACHOWIAK, INICJATOR OBCHODÓW ŚWIĘTA MORZA

Andrzej Wachowiak był zasłużonym działaczem społecznym, pracował też na rzecz morza. Największą jego zasługą było rzucenie myśli organizacji w Polsce Święta Morza. Jego inicjatywa spotkała się z powszechną aprobatą.

Święto Morza zostało zapoczątkowane w dniu 31 lipca 1932 r. w Gdyni. W latach następnych ówczesna Liga Morska i Kolonialna nadała obchodom, które Organizowano na przełomie czerwca i lipca, charakter manifestacji ogólnonarodowej. Różnorodne uroczystości były organizowane nie tylko nad morzem ale i nad jeziorami, rzekami czy strumykami. Aktywnością wyróżniały się też miejscowości oddalone od wszelkich zbiorników wodnych. Sama idea święciła triumfy. Uroczystości na rzecz morza cieszyły się wielkim poparciem społecznym.

W roku 1937 zmieniono nazwę Święto Morza na Tydzień Morza. W 1938 r. ustalono nazwę na Dni Morza (takie określe-

nie utrzymało się do czasów najnowszych). Ostatnie obchody w Polsce międzywojennej odbyły się w 1938 r. W całym kraju były podejmowane inicjatywy. W Gdyni Dni Morza połączono z Kongresem Eucharystycznym. Kulminacyjne uroczystości odbyły się 29 czerwca. Wówczas inicjator Święta Morza Andrzej Wachowiak, z trybuny znajdującej się na Placu Grunwaldzkim powiedział m.in. „Przysięgamy odwiecznych praw Polski do Bałtyku i morskich przeznaczeń Rzeczypospolitej strzec! Nad ujściem Wisły straż niezłomną trzymać! Dorobek Polski na wybrzeżu i morzu stale pomnażać! Braci naszych za kordonem, nierozzerwalną część narodu polskiego, wspomagać i bronić. Tak nam dopomóż Bóg! W powadze wielkiej, dziesiątki tysięcy ludzi powtarzały słowa przysięgi¹.

W latach drugiej wojny światowej pewne symbole Święta Morza utrzymywały się na okrętach wojennych i statkach handlowych

¹ Andrzej Wachowiak jako inicjator obchodów Święta Morza miał ten przywilej przemawiania do uczestników uroczystości. Dodatkowym atutem było to, że w latach 1934–1939 był prezesem gdyńskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 7—8

Warszawa, lipiec — sierpień, 1932 rok.

Rok IX.

TREŚĆ NUMERU: 1. Odesza w sprawie Święta Morza; 2. Święte Morza uroczystym Świętem Polski Odrodzonej; 3. Komunikat do wszystkich Oddziałów L. M. i K. w sprawie Święta Morza Polskiego; 4. Groźna sytuacja w Gdańsku — T. E. S. Marynarska wojenna powstania styczniowego (Urywki) — Stanisław Zieliński; 5. Polacy i Adrijatyk jęczyli wiśni — X. W. Kneblewski; 6. Władze angielskie kontroldowały — H. T. 8. „Nord-Cape” — Kartka z dziejów wojny światowej na morzu — z franc. tłum. T. E. S. Splewacka w Budkach Wschodnich, str. 1 — Henryk Gąsiorowski; 10. Charakter prawny jachtów sportowych, wychodzących za pełne morze — Dr. W. Sowiński; 11. Oczeczenia ligi Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni; 12. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q. 13. Letnia podróż „Daru Pomorza”; 14. Kalendarz i czasopisma nadesłane; 15. Kronika; 16. Dział widywalny L. M. i K.; PIONIER KOLONIALNY; 17. Istota naszej akcji kolonialnej — Pionier; 18. Ignacy Domeyko, 1801—1889 — Stefan Brunne; 19. Polacy w Australii — J. H. Rusiecki; 20. San Rio Grande do Sul w Brazylii — J. Anusz; 21. Pionierskie dale i stulecie na farmie „Wysiadłość” (c. d.); 22. Nowa linia lotnicza Rota powietrzna — D. K.; 23. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich (c. d.) — Stanisław Zieliński; 24. Przegląd Kolonialny — Fr. Lyp; 25. Kronika kolonialna.

48 RYSUNKI I FOTOGRAFJE W TEKŚCIE.



RODACY!

Dzień 31 lipca 1932 r. będzie wielkim Świętem Polski Odrodzonej!

W dniu tym poraz pierwszy w dziejach naszego Państwa święcić będziemy uroczystości Święta Morza Polskiego!

W Gdyni, na odwiecznym polskim wybrzeżu Bałtyku, w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, cały naród przez swych przedstawicieli złoży ślubowanie polskiemu!

RODACY!

Wzywamy Was wszystkich do wzięcia udziału w tej podniosłej uroczystości!

Niechaj 31 lipca polpiąsą do Gdyni delegacja i wycieczki ze wszystkich zakątków Rzeczypospolitej! Niechaj każde miasto i każde wieś wysła do Gdyni swą reprezentację. Niechaj wszystkie organizacje i stowarzyszenia znajdą się w tym dniu nad morzem w jednym szeregu!

Pokażmy światu nasze przywiązanie do morza! Zkoczmy dowód, że morze uważamy za najbardziej istotną podwalinę naszej niepodległości, że nigdy się go nie wyrzucamy!

Niechaj ci wszyscy, którzy chciałiby w ten, czy w inny sposób kwestionować nasze prawa do wybrzeża morskiego, zrozumieją, że jeśli chodzi o MORZE, to niema w Polsce ani partyj, ani klas, niema różnic religijnych, ani społecznych, jest tylko jeden wielki i sparty naród polski, świadomy swych zadań i swoich obowiązków.

Niechaj cała Polska, jak długa i szeroka, w dniu Święta Morza wystąpi poważnie i godnie!

Niechaj rozkołyszą się dżwony w świątyniach, niechaj flagi o barwach narodowych przystoją w tym dniu uroczystym cały kraj, niechaj wszystkie polskie serca uderzą zgodnym rytmem o jednej godzinie. Myślą, sercem i duszą radujmy się dnia tego z cudu polskiej Gdyni, z bandery biało-czerwonej, krążącej po wodach kuli ziemskiej, z rozszarpania na świat cały naszego terytorium narodowego, gdyż morze wszędzie jest wolne i wszędzie na morzu jesteśmy tak, jak u siebie w Polsce.

RODACY!

Dajmy w dniu Święta Morza dowód naszej niezłomnej woli zachowania i utrzymania dostępu do morza, który jest jednoczesnie dostępnym do świata i który jest największym źródłem i dzwignią dobrobytu i postępu naszego narodu.

TRZYDZIESTEGO PIERWSZEGO LIPCA WSZYSCY NA MORZE!

LIGA MORSKA I KOLONIALNA



Pierwsze Święto Morza w Polsce. Uroczysta Msza św. celebrowana przez J. E. Ks. Biskupa Okoniewskiego przed ołtarzem połowym na moło Rybackim portu gdyńskiego w obecności prezydenta Rzeczypospolitej i ponad 100 000 uczestników („Morze” 1932, nr 9)

i Kolonialnej w Gdyni i jego działania przyczyniły się do popularyzacji naszych osiągnięć na morzu.

Andrzej Wachowiak był prze długie lata prześladowany przez organa bezpieczeństwa Polski Ludowej. Nie mógł nawet powrócić do swojego miejsca zamieszkania — do Gdyni (przebywał w okolicach Warszawy, gdzie zmarł). Autor opracowania nawiązał kontakt z córką A. Wachowiaka Zofią Śliwińską. Była ona niezmiernie zainteresowana, by jego życie i działalność ukazała się w druku.

W latach dziewięćdziesiątych ówczesna Liga Morska wyszła z inicjatywą, by wykonać tablicę pamiątkową jemu poświęconą i umieścić ją w Gdyni na budynku, w którym mieszkał. Tablica zastała wykonana i umieszczona w budynku przy ulicy Beniowskiego 8. Znajduje się tam napis: „W tym domu mieszkał w latach 1932–1939 Andrzej Wachowiak, inicjator Święta Morza. Przed tablicą składane są wiązanki kwiatów.

Życie i działalność Andrzeja Wachowiaka

Andrzej Wachowiak urodził się 26 listopada 1892 r. w Smolichach (b. pow. gostyński w Wielkopolsce) jako syn fornala Ignacego i Małgorzaty z Pośledników. Rodzina wyemigrowała do Westfalii, gdzie ojciec, jak wielu emigrantów, został górnikiem. Mały Andrzej już jako pięcioletni chłopiec poznał smak chleba na obczyźnie w Niemczech.

Po ukończeniu szkoły podstawowej w Wanne w 1904 r. uczęszczał do progimnazjum realnego w Wanne-Eickel. Za pracę w polskich organizacjach kulturalno-oświatowych został relegowany ze szkoły w 1909 r. W tym czasie w szkołach i urzędach obowiązywał na co dzień język niemiecki, ale w domu Wachowiaka i w innych polskich górniczych rodzinach mówiono po polsku. Młody Andrzej od wczesnych lat czytał polską prasę, szczególnie „Wiarusa Polskiego”, wydawanego w Bochum. Należy podkreślić, że w owym czasie w Westfalii mieszkało ok. 300 tysięcy Polaków,

Pierwsza strona archiwalnego numeru miesięcznika „Morze” z opisem Święta Morza (1932, nr 7–8)

w Wielkiej Brytanii, a także w obozach, oflagach i okupowanym kraju. Z tym wielkim świętem wiązały się też rocznice Zaślubin Polski z Morzem².

W latach Polski Ludowej podczas Dni Morza, głoszone różnorodne hasła związane z ówczesną rzeczywistością. Straciły one wieke na swej atrakcyjności. Odmiana nastąpiła w latach dziewięćdziesiątych. Podejmowano próby organizowania uroczystości podobnych do tych sprzed 1939 roku. Wiązało się to zawsze z działaniem Ligi Morskiej, która nawiązując do 1924 roku przyjęła tę samą nazwę — Liga Morska i Rieczna (pod tą nazwą organizacja występuje po dzień dzisiejszy).

Tematyka Święta Morza czy Dni Morza znalazła się w różnorodnych publikacjach. Dla przykładu 21 czerwca 1997 r. Święto Morza odbyło się w Nowym Dworze i Modlinie. Oprócz różnorodnych imprez związanych z morzem i wodami śródlądowymi wodowano książkę kierownika Zespołu Historycznego Ligi Morskiej przy Polskim Towarzystwie Nautologicznym dr. Eligiusza Sitka: „Święta Morza” w latach 1932–1997, wydaną w Gdyni w 1997 r.³

Był to zarys historyczny organizacji Święta Morza a także inicjatora czyli Andrzeja Wachowiaka. Zasłużył on na upamiętnienie, był bowiem także w latach 1934–1939 prezesem Ligi Morskiej

² Z uroczystościami świętowania ku czci polskiego morza wiąże się też dzień zaślubin Polski z morzem, które odbywały się kilkakrotnie: 10 lutego 1920 r. w Pucku, 12 lutego 1920 r. w Gdyni. Po drugiej wojnie światowej 17 marca 1945 r. w Mrzeżynie, 18 marca 1945. r. w Kołobrzegu, zaś 30 marca 1945 r. w Gdyni. Co roku w każdą rocznicę nadawano im staranną oprawę.

³ Pierwsze opracowanie dotyczące inicjatora Święta Morza ukazało się w Biuletynie Informacyjnym Ligi Morskiej „Bryza”, 1983 nr 3: E. Sitek, Andrzej Wachowiak — inicjator Święta Morza; tegoż: Tradycje Święta Polskiego Morza, w miesięczniku „Oblicza”, 1994, nr 10–11; tenże: Tradycje Święta Polskiego Morza, „Folia Pomerania”, Tczew 1996. Cenny był Pamiętnik Andrzeja Wachowiaka 1892–1967 — maszynopis niewydanej pracy, ale wartościowe źródło do poznania kolei jego życia oraz różnych form działalności zawodowej i społecznej.



Andrzej Wachowiak (1892 – 1967)
Inicjator obchodów Świąta Morza
w Gdyni od 1931 r. W latach 1934
– 1939 prezes gdynskiego okręgu
LMiK

czyli znacznie więcej niż we współczesnej Gdyni. Wraz z narastaniem ucisku germanizacyjnego, nie tylko na ziemiach polskich, zabranych podczas rozbiorów, ale także w skupiskach polskich w głębi Niemiec, systematycznie ograniczano działalność polskich towarzystw, takich jak „Sokół” czy innych ugrupowań. Broniąc się przed wynarodowieniem Polacy pieczołowicie kultywowali w swych domach tradycje przodków i życie kulturalne. W domach wisiały reprodukcje historycznych obrazów Jana Matejki. Szczególną popularnością cieszyła się *Bitwa pod Grunwaldem* i *Jan Sobieski pod Wiedniem*. Nie trzeba dodawać, że ich treść miała swoistą wymowę, bo ilustrowała dni chwały oręża polskiego i przewagę Polski nad Niemcami. Dużą rolę w utrzymaniu polskości spełniały książki, w tym śpiewniki i kalendarze oraz polska prasa.

Andrzej Wachowiak wychowany w polskiej tradycji nie mógł być obojętny na wszelką działalność swoich rodaków. Zostaje członkiem Towarzystwa Młodzieży Polskiej im. Adama Mickiewicza, prowadząc tam akcję odczytową w duchu patriotycznym. Właśnie za tę działalność zostaje relegowany z progimnazjum. Już w tym czasie występuje u niego zamiłowanie do pracy społecznej. Swoją pracą zwrócił uwagę na siebie nie tylko Niemców, ale i dorosłych działaczy polskich, dlatego po relegowaniu z progimnazjum zostaje zatrudniony w redakcji „Wiarusa Polskiego”, pracując w dziale młodzieżowym. Mając lat 16 odwiedza Kraków. Tamtejsze zabijki wywarły na nim bardzo silne wrażenie, o czym świadczy fakt częstego do nich wracania w mowie i piśmie. Nie ulega też wątpliwości, że szczególnie uroczystości związane z odsłonięciem pomnika grunwaldzkiego w Krakowie w 1910 r. musiały na nim wywrzeć silne wrażenie.

W okresie pracy w redakcji „Wiarusa Polskiego” wydaje dwie broszury: *O prawach obywatelskich deptanych przez Prusaków* i *Przewodnik po Westfalii dla użytku Polaków*. Równocześnie rozszerza swoje pole działania. W Paryżu ukazywało się pismo „Polonia”, zachęcające między innymi do przenoszenia się Polaków z Westfalii do północnej Francji, gdzie miały być znacznie lepsze warunki pracy, a przede wszystkim pełna swoboda prowadzenie działalności patriotycznej. W warunkach ucisku germanizacyjnego takie propozycje musiały obudzić zainteresowanie Wachowiaka i jemu podobnych. Ważną też rolę odgrywała niechęć do służby w wojsku niemieckim, ze względu na patriotyczne nastawienie. W tym też czasie jest już członkiem „Sokoła”, Związku Śpiewaczego i Zjednoczenia Zawodowego Polskiego. W 1912 r. zakłada rodzinę, żeniąc się z Anną Palińską, córką także działacza polonijnego. Nosi się z zamiarem założenia własnej polskiej księgarni i tym samym nadania większego rozmachu swej pracy patriotycznej. Szykany władz niemieckich uniemożliwiają mu rozwinięcie pracy społecznej i patriotycznej na terenie Westfalii. W 1914 r. organizuje grupę górników, z którymi przedostaje się do Holandii (granica między obu państwami nie była dokładnie strzeżona) aby następnie udać się do Francji. Tu jak wielu Polaków pracuje w okręgu Pas de Calais, w miejscowości Barlin. Jako dezertjer jest ścigany listem gończym, ale był już poza zasięgiem władz niemieckich.

3 sierpnia 1914 r. Niemcy wypowiadają wojnę Francji i Belgii. Jest to początek pierwszej wojny światowej. Andrzej Wachowiak zaciąga się do służby pomocniczej wraz z wielu rodakami, aby choćby w ten sposób walczyć z Niemcami. Jako poddany pruski szybko zostaje internowany. Dopiero w 1916 r. zostaje zwolniony z obozu w Miellau i przebywa w Paryżu, nie zaprzestając pracy w środowisku polskich górników i rzemieślników. Musiała to być działalność owocna i znacząca, skoro w okresie konferencji pokojowej w Paryżu (18 stycznia–28 czerwca 1919 r. jako delegat środowisk polonijnych brał udział w spotkaniach z Ignacym Paderewskim. Reprezentował środowiska robotnicze.

Po podpisaniu traktatu wersalskiego, kończącego pierwszą wojnę światową Andrzej Wachowiak spieszył się do niepodległej Polski⁴. Należy dodać, że okresu pobytu w Paryżu nie zmarnował, ponieważ nie tylko pracował społecznie, ale także dokształcał się, uczęszczając do Biblioteki Polskiej. Paszport otrzymał stosunkowo późno i dlatego dopiero w końcu 1919 r. przez Szwajcarię i Wiedeń przybył do Polski i osiedlił się na krótko w Inowrocławiu. Mając za sobą doświadczenie dziennikarskie, łatwo sobie radził na stanowisku redaktora naczelnego lokalnego pisma robotniczego o nazwie „Prawda”, organu Narodowego Stronnictwa Robotniczego. Przez trzy lata pełnił funkcję redaktora także w Poznaniu w siedzibie władz naczelnich Stronnictwa. Na niwie społecznej współpracował ściśle ze swym bratem Stanisławem. Z funkcji redaktora musiał zrezygnować, bowiem jak sam napisał w swoim pamiętniku⁵: „Człowiek... może swą indywidualnością zacząć przytłaczać inne wielkości, które wtedy wolą taką jednostkę wyawansować na inne, finansowo lepsze stanowisko, byleby się jej bezpośredniego wpływu pozbyć... wyawansowano mnie więc na stanowisko jednego z dyrektorów banku”.

W 1927 r. Wachowiak zaczyna pisać książkę poświęconą ćwierćwieczu ruchu spółek zarobkowych w województwie poznańskim. Nadal kieruje bankiem robotniczym w Poznaniu, ale wkrótce bank ten ulega likwidacji, więc Wachowiak zajmuje się organizacją największego w kraju przedsiębiorstwa gastronomicznego prowadzącego masowe żywienie gości odwiedzających imponującą Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu (1929). I w tej dziedzinie

⁴ W swoim pamiętniku A. Wachowiak pisał o spotkaniu z Polską i polskim morzem.

⁵ A. Wachowiak pisał w swoim pamiętniku nie tylko o odnoszonych sukcesach, ale również o porażkach i trudnościach w realizowaniu swych planów życiowych.

znakomicie sobie radził. W uznaniu zasług zostaje skierowany do Belgii. Tam organizuje wystawę polskich eksponatów prezentowanych na powszechnej wystawie w Leodium i w Antwerpii z okazji tysiąclecia państwa belgijskiego. Na terenie Belgii nie ogranicza się zresztą tylko do pracy zawodowej, lecz zostaje działaczem polskiej emigracji, a następnie prezesem towarzystwa emigrantów polskich w Belgii. Oprócz tego w Brukseli zorganizował w Palais Mondial stałą polską wystawę.

W pamiętniku napisał o tym okresie swego życia: „[...] byłem na wyzynie mych sił fizycznych i intelektualnych, kiedy więc stworzyła się możliwość powrotu do kraju nad pasjonujące mnie od dzieciństwa morze – zlikwidowałem [...] wszystkie moje belgijskie sprawy i w drugiej połowie 1931 r. osiedliłem się w Gdyni”.

W tymże roku obejmuje stanowisko szefa biura polskiej firmy eksportu węgla „Polskarob” w Gdyni. I znów daje się poznać jako zaangażowany działacz społeczny i gorący patriota. Gdynia jest wówczas polskim Klondike, ziemią obiecaną, do której ciągnęły z całego kraju rzesze bezrobotnych i tych, którzy chcieli poprawić swój byt. Wachowiak wraz z grupą gdyńskich działaczy powołuje do życia towarzystwo szkoły średniej. Towarzystwo to wydatnie przyczyniło się do rychłego powstania gimnazjum w tym mieście – szkoła ta istniała aż do wybuchu drugiej wojny światowej i była chlubą portowego miasta. Gimnazjum mieściło się w gmachu Szkoły Handlu Morskiego przy ul. Morskiej, nazwanej obecnie ul. Czerwonych Kosynierów.

W Gdyni wszystko trzeba było zaczynać od początku. W małym wówczas mieście był niewielki kościół parafialny, więc Wachowiak i ludzie z jego otoczenia zaczęli prowadzić działalność na rzecz budowy kościoła na miarę przyszłej Gdyni. Coraz więcej zwolenników zyskiwała idea budowy na Kamiennej Górze górującej nad miastem bazyliki morskiej⁶. Powstał komitet budowy bazyliki, a Wachowiak został sekretarzem tej organizacji społecznej. Spraw do załatwienia w Gdyni było tyle, że działacz społeczny musiał niemal dwoić się i troić, aby wszystkiemu podołać i trzymać rękę na pulsie aktualnych wydarzeń. I tak, Wachowiak był działaczem Polskiego Związku Zachodniego, powierzono mu funkcję prezesa obwodu gdyńskiego w tymże związku. Nie dość na tym. W 1931 r. wchodzi w skład zarządu Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni, a w latach 1934–1939 pełni funkcję prezesa gdyńskiego okręgu LMiK, był też członkiem Rady Głównej LMiK.

Za kadencji Wachowiaka okręg Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni wyróżniał się niesłychaną aktywnością. W mieście i okolicach powstało aż 50 kół tej organizacji. Gdyński okręg sięgał aż do granic Gdańska, a także do Helu i Wejherowa. Można bez przesady powiedzieć, że Wachowiak walnie przyczynił się do tego, że Liga Morska i Kolonialna stała się masową organizacją społeczną w międzywojennej Polsce, bowiem źródła oddziaływania morskiego na kraj biły właśnie w Gdyni.

Utrzymując się na fali morskich poczynań, których korzenie sięgają portowego miasta – Wachowiak rzucił myśl zorganizowania uroczystości pod nazwą „Święto Morza”. Była to na gruncie polskim myśl zupełnie nowa i oryginalna, ale myśl ta stała się dla niego niemal *idée fixe*. Po dłuższych staraniach zdołał ten zamiar wprowadzić w życie.

Wachowiak – miłośnik morza z praktyką dziennikarską, chętnie chwycił za pióro. W 1931 roku w Żninie na Kujawach wydano jego broszurę pt. *Przewodnik po polskim wybrzeżu Bałtyku*. Zawiera ona

sporo informacji o walorach turystycznych, krajoznawczych, zdrowotnych i balneologicznych należącego do Polski małego wówczas skrawka pasa nadmorskiego.

Jako publicysta daje się również poznać na łamach „Kurier Bałtyckiego” – jednej z gazet codziennych, wychodzących w przedwojennej Gdyni, uchodzącej za ważny w kraju organ prasowy. Pełnił też funkcję przewodniczącego komitetu opieki nad szkołami przygranicznymi, obejmującego swym zasięgiem polskie szkoły od Gdańska do Rozewia.

Kiedy w sierpniu 1939 r. nad Polskę nadciągają ciemne chmury, zwiastujące wojnę, Wachowiak staje się obiektem zainteresowania funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa III Rzeszy. Figurował w spisach gestapo na czołowym miejscu, jako „nieprzejednany wróg III Rzeszy”. Po kapitulacji bohatersko broniącej się Gdyni w dniu 14 września 1939 gestapowcy mieli już gotowe listy gdynian przeznaczonych do likwidacji lub obozów koncentracyjnych.

Istnieją przypuszczenia, trudne dziś do sprawdzenia, że na liście gdyńskiej, sporządzonej przez gestapo, Andrzej Wachowiak figurował na jednym z pierwszych miejsc. Za działalność w Polskim Związku Zachodnim groziła mu śmierć w Piaśnicy lub w najlepszym wypadku kaźń w Stutthofie. Na szczęście Wachowiak zdołał uniknąć gestapowskiego wyroku śmierci. W porę opuścił Gdynię i pod przybranym nazwiskiem zamieszkał w Warszawie. W latach okupacji, zgodnie z zasadami konspiracji wielokrotnie zmieniał nazwisko i miejsce pobytu i w ten sposób zdołał przetrwać trudne lata drugiej wojny światowej. Okres okupacji hitlerowskiej i związane z nią przeżycia nadwątliły jednak stan jego zdrowia.

Gdy przyszedł radosny dzień wyzwolenia kraju i upadku faszyzmu, Andrzej Wachowiak odżył na nowo jako aktywny propagator idei morskiej w wolnej, socjalistycznej Polsce. Zostaje działaczem odrodzonej Ligi Morskiej, zaś po jej likwidacji – Ligi Obrony Kraju. Został też aktywnym członkiem Klubu Marynistów.

W przedwojennej Polsce za inicjatywę obchodów Święta Morza otrzymał Złoty Krzyż Zasługi, a za patriotyczną działalność w Westfalii i Francji – Krzyż Niepodległości. Również w Polsce socjalistycznej – podobnie jak Eugeniusz Kwiatkowski – znalazł dla siebie szerokie pole do działania i zyskał uznanie w ośrodkach społeczeństwa i decydentów. Za działalność społeczną na rzecz wychowania morskiego otrzymał złotą odznakę „Zasłużony Pracownik Mora”. Jako propagator morza otrzymał przywilej dożywotniej, bezpłatnej prenumeraty miesięcznika „Morze”. Nie trzeba dodawać, że gest taki może zrobić redakcja tylko dla człowieka wybitnie zasłużonego.

Ostatnie lata swego pracowitego życia oddanego morzu, gospodarce morskiej i Gdyni Andrzej Wachowiak spędził w Brwinowie pod Warszawą. Był już starszym panem po siedemdziesiątce, patrzył na swe dokonania z perspektywy czasu, snuł refleksje i spisywał swe wspomnienia. Poświęcił się całkowicie pracy pisarskiej. Pisał pamiętnik swego życia. (Pamiętnik ten udostępniła autorowi tego opracowania córka Andrzeja Wachowiaka Zofia Śliwińska zamieszkała w Gdyni). Jest to oryginalny dokument liczący ponad siedemdziesiąt stron maszynopisu. Pamiętnik ten ma ogromne walory poznawcze: ukazuje sporo nieznanych lub mało znanych faktów z życia Wachowiaka oraz przybliża jego sylwetkę. (Zostały one opublikowane w *Pamiętnikach górników*, Katowice 1973).

Rok 1961 jest ostatnim rokiem życia Andrzeja Wachowiaka. W dniu 16 lutego tegoż roku pisze on list do Zarządu Warszawskiego

⁶ Stara wioska rybacka Gdynia miała swój mały kościółek na Kępie Oksywiej. Sytuacja stała się trudna, gdy w Gdyni zaczął powstawać port. Kopiąc baseny zlikwidowano dogodną drogę z Gdyni do Oksywia. Powstała okrężna wielokilometrowa droga. Wobec masowego napływu ludności do Gdyni trzeba było zbudować nowy kościół, powstał on przy ulicy Świętojańskiej, ma charakterystyczną wieżę. Współcześnie kościół ten stanowi już zabytek Gdyni. I ten kościół dla rozwijającej się dynamicznie Gdyni nie mieścił wszystkich ludzi. Zrodziła się więc myśl zbudowania Bazyliki Morskiej. Projekt potężnej Bazyliki, która miała być wzniesiona na Kamiennej Górze opracował profesor Pniewski. Świątynia miała być widoczna z pełnego morza, nawet z Helu. A. Wachowiak wszedł do komitetu budowy tego obiektu sakralnego. Wybuch wojny zniweczył budowę tej świątyni.

Klubu Marynistów, w którym czytamy m.in.: „W roku bieżącym kończę 75 lat życia. Wywodzę się z robotniczej rodziny wielkopolskiej a wskutek emigracji ojca do Westfalii znalazłem się jako pięcioletni chłopiec w Niemczech. Tam też ukończyłem gimnazjum w Wanne-Eickel i dwa lata studiów uniwersyteckich w Münster i Strasburgu. W czasie tym dorabiałem od 16 roku życia. W roku 1931 wszedłem do zarządu Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni za prezesury Juliana Rummla, a nieco później, po prezesie Waławie Gierdziewskim, moim przyjacielu, stanąłem na czele zarządu. Rozruch propagandowy, jaki wniosłem w gdyńskie środowisko ligowe, doprowadził do powołania mnie do Rady Głównej LMiK.

Już w roku 1931 rzuciłem myśl ogólnopolskiej uroczystości pod nazwą „Święto Morza”. Miałem dzięki temu przywilej corocznego przemawiania spod Kamiennej Góry w Gdyni do tłumów uczestników oraz przez radio do całej Polski. Opisałem te dzieje w niewydanej wprawdzie, a leżącej w Wydawnictwie Morskim książce pt. *Spoleczne obchody przedwojennej Gdyni*. Uważam, że obchodzone teraz corocznie Dni Morza są kontynuacją tradycji Święta Morza, które w sposób zdecydowany odmieniło zaściankowo-rolniczą mentalność naszego społeczeństwa.

Po wojnie zająłem się akcją propagatorską, wygłaszałem odczyty, np. na samej białostoczczyźnie wygłosiłem 18 odczytów w ramach akcji LOK i TWP w celu zwiększenia rekrutacji do szkół rybołówstwa morskiego. W grudniu 1966 roku miałem odczyt w Klubie Morskim ZSP Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Z ważniejszych moich osiągnięć wymieniam m. in. wydany własnym sumptem pierwszy *Przewodnik po polskim wybrzeżu Bałtyku*, moją pracę na temat polskiej idei morskiej w wydawanej przez dr. Bobkowskiego w Gdyni „Latarni Morskiej”, a dalej mnóstwo artykułów dotyczących portu, marynarki handlowej, rybołówstwa itp.⁷

Z zacytowanego fragmentu listu Wachowiaka emanuje jego wielka pasja społecznika zaangażowanego w sprawy wychowania morskiego społeczeństwa. Pisz o zmianie rolniczej i zaściankowej mentalności, jak gdyby przeciwstawiając ją mentalności ludzi morza i morskiej orientacji, która z samej natury rzeczy jest otwarta, bo morze łączy i zbliża narody. Nie ukrywał dumy z faktu, że u stóp Kamiennej Góry mógł przemawiać nie tylko do zebranych tłumów, ale także do mikrofonu, a więc do wszystkich Polaków.

Będąc w sędziwym wieku, u kresu swego życia, tak bardzo bogatego w wydarzenia, których był nie tylko obserwatorem, ale i współtwórcą, nie wspominał o tym, lub też nie przywiązywał do tego większej wagi, że był nie tylko działaczem, publicystą i pisarzem, ale także, choć może w mniejszym stopniu, poetą. Kiedy w 1965 r. przebywał na kuracji w znanym uzdrowisku Busko Zdrój, napisał wiersz pt. *Smolickie dzwony*. Oto fragment tego wiersza, liczącego kilka strof:

Smolickie dzwony
dzwoniły te dzwony już moim pradiadom
ojcu, matce, znajomy, serdecznym sąsiadom
i dzwonią aż do śmierci w pamięci wspomnieniach
są jak tony wieczyste, wryte w kamieniach...

Andrzej Wachowiak zakończył swoje pracowite życie 1 maja 1967 r. Został pochowany na cmentarzu Bródnowskim w Warszawie.

2 lipca 1967 roku na łamach „Tygodnika Morskiego” Jerzy Pertek opublikował artykuł pt. *Inicjator obchodów Dni Morza*. Artykuł ten zaczyna się następująco: „Wśród korespondencji, jaka za pośrednictwem redakcji „Tygodnika Morskiego” lub bezpośred-

nio przychodzi pod moim adresem, w związku z publikowaniem *Słowniczka polskich ludzi morza*, otrzymałem niedawno list od „jednego z przedwojennych działaczy i popularyzatorów spraw morskich, który zapytywał mnie, czy i dla niego znajdzie się miejsce w owym cyklu. Równocześnie, żywiąc obawę, czy list ten nie skojarzy się z historią przysłowiowej żaby podnoszącej nogę na widok podkuwania konia, jego autor przypomniał w dużym skrócie swą sylwetkę i działalność.

W odpowiedzi napisałem, iż działalność ta nie uszła mej uwadze, jeśli jednak chodzi o umieszczenie nazwiska mego korespondenta w *Słowniczku polskich ludzi morza*, to stwierdziłem, że – choć do wchodzącej w rachubę litery W jest jeszcze daleko – na razie gorąco nie życzę Panu znalezienia się wśród wymienionych w *Słowniczku* ludzi, a to z tej prostej przyczyny, iż z założenia podaje on króciutkie biografie wyłącznie ludzi nieżyjących”⁸.

List z tą odpowiedzią nie miał już dojść do rąk adresata, gdyż zanim zdolałem go wysłać przeczytałem (życie płała przedziwne niespodzianki i to w najmniej spodziewanych momentach) nekrolog mego korespondenta⁹. Tak więc wbrew mej radzie zrealizowane zostanie wyrażone przez Andrzeja Wachowiaka (bo o nim tu mowa) życzenie znalezienia się w pocście polskich ludzi morza w publikowanym obecnie *Słowniczku*, natomiast nie doczeka się spełnienia propozycja, którą wyraziłem w post scriptum niewysłanego ostatecznie listu”.

Jerzy Pertek nie doczekał się odpowiedzi na swoje pytanie: kiedy Andrzej Wachowiak rzucił myśl zorganizowania pierwszego Święta Morza – na zebraniu Ligi Morskiej czy może już wcześniej? Odpowiedzi nie było, bo adresat już nie żył. Andrzej Wachowiak nie doczekał już obchodów 36-lecia Dni Morza w Polsce. Zmarł prawie dwa miesiące wcześniej w roku 1967 w Brwinowie, daleko od morza, w dniu święta klasy robotniczej (1 maja), z której się wywodził jako syn górnik, której był synem jako młody górnik i której postępowe tradycje kultywował jako Polak, patriota, działacz społeczny, publicysta, pisarz, poeta i przede wszystkim marynista.

A przecież pozostał i pozostanie w naszej pamięci jako inicjator obchodów Święta Morza, których tradycja w formie corocznych Dni Morza przetrwała do dziś, będąc symbolem naszych historycznych związków z morzem, z Bałtykiem. W 1930 r., więc zaledwie rok przed obchodami pierwszego w Polsce Święta Morza, Eugeniusz Kwiatkowski w publikacji *Powrót Polski nad Bałtyk* napisał:

„Chcemy trzymać się morza! Jest to potrzebą i koniecznością niezłomną całego państwa i całego społeczeństwa. Ten wielki poemat, krystalizujący się dziś koło Gdyni, a mający się stopniowo rozszerzać coraz dalej, na całe polskie Wybrzeże, jest poematem pracy pokojowej, gospodarczej, budującej nowe fundamenty naszego postępu na drodze cywilizacji. Jest to najważniejsze nasze wyjście na świat, otwierane przez nas dla nieskrępowanej, wolnej, prawdziwej i uczciwej współpracy międzynarodowej. Witamy tam każdą zdrową inicjatywę gospodarczą, nacechowaną chęcią pokojowej współpracy z całą radością i przyjaźnią, niezależnie czy wychodzi ona ze strony polskiej, czy też od obcych, zagranicznych naszych przyjaciół. Ale ponadto wszystko ważniejsze jest, że dziś Gdynia stanowi własność duchową i własność pracy, wysiłku, z takim niezmierzonym trudem zebranego kapitału – całego społeczeństwa polskiego”.

Grunt tak przygotowany – trzeba było tylko jakiegoś bodźca, jakiegoś ważnego ogniwa łączącego historię i dzień dzisiejszy Polski na morzu. I znalazł go Andrzej Wachowiak: było nim Święto Morza.

⁷ A. Wachowiak był płodnym pisarzem, umiejętność pisania i publikowania posiadał już w młodości, przez wszystkie lata doskonalił tę umiejętność. Tylko część jego prac ukazała się drukiem, znajduje się jeszcze wiele materiałów, które czekają na opracowanie i wydanie.

⁸ Redaktor Jerzy Pertek w opracowywanym przez siebie *Słowniczku polskich ludzi morza* umieszczał nazwiska osób zasłużonych dla morza. Z pewnością w plejadzie tych nazwisk Andrzej Wachowiak zasługiwał na wzmiankę.

⁹ Nekrolog Andrzeja Wachowiaka ukazał się w miesięczniku „Morze”, 1967, nr 6/439, s. 18.

Dziś należałoby może powiedzieć, że chodziło o święto polskiego morza albo o polskie święto morza, a nie o święto morza w ogóle. W tym kontekście widać wyraźnie, że za samą tylko inicjatywę tych obchodów na ziemi polskiej Andrzej Wachowiak zasłużył na poczesne miejsce w słowniku polskich ludzi morza czy w polskiej encyklopedii morskiej.

Wydaje się, że nazwisko to powinno też figurować w polskiej encyklopedii powszechnej. W każdym razie nie ulega wątpliwości, że czas – o którym mawiali Grecy, że jest najlepszym lekarstwem – pracuje na rzecz Andrzeja Wachowiaka, który z pewnością zasłużył sobie na pamięć u potomnych. Niniejsze opracowanie, będące pierwszą większą publikacją o Andrzeju Wachowiaku, być może przyczyni się do większej popularyzacji w kraju tej postaci.

Inicjator obchodów Święta Morza

W państwach z dostępem do morza tradycje morskie są kulturowane od stuleci. Tradycje te sięgają zamierzchłych czasów – już Fenicjanie, Grecy czy Rzymianie czcili bogów morza i wyprawiali im różnego rodzaju święta. Uroczystości ku czci boga morza obfitowały zwykle w atrakcyjne imprezy dla mieszkańców portowych miast i osiedli.

Tradycje morskich uroczystości przetrwały w państwach morskich do naszych czasów. Uwzględniają one zwyczaje lokalne i nawiązują do przeszłości. W krajach słowiańskich zachowały się też zwyczaje puszczania wianków na wodzie. Chrzty morskie i parady z udziałem Neptuna i jego świty itp. były typowe dla krajów śródziemnomorskich. Stąd już tylko krok do uroczystości pod nazwą Święto Morza. Ale ten krok trzeba było zrobić i pierwszy zrobił to właśnie Andrzej Wachowiak.

4 lipca 1966 r. Andrzej Wachowiak napisał list i skierował go do redakcji „Życia Warszawy”. W swym liście pisał na temat nazwy „Święto Morza”. Przytaczam fragment z tego listu:

„Sama historia „Święta Morza” zasługuje na szerszy opis. A może Szanowna Redakcja spowoduje, aby Wydawnictwo Wa-sze zamówiło odpowiedni artykuł? Chętnie taki artykuł napisze. Nadmieniam, że piszę dużo, a w ub. roku pisałem dla Biura Historycznego CRZZ”.

Nie wiemy, jakie były przyczyny, ale nie doszło do napisania przez Andrzeja Wachowiaka artykułu o pierwszym Święcie Morza w Polsce. Prawdopodobnie po zapoznaniu się z treścią listu nikt z redakcji „Życia Warszawy” nie zamówił takiego artykułu. Wiemy też, że Jerzy Pertek nie doczekał się odpowiedzi na nurtujące go pytanie. Mimo to Jerzy Pertek na łamach „Tygodnika Morskiego” napisał po śmierci Wachowiaka:

„Jedną wszakże z największych zasług Andrzeja Wachowiaka pozostanie rzucenie kiedyś, 35 lat temu, myśli zorganizowania Święta Morza. Inicjatywa ta zapoczątkowała bowiem imprezę, która w formie dorocznych obchodów Dni Morza przetrwała do dziś i zrosła się z naszą świadomością, jako coś stałego i nieodłącznie związanego z naszym stosunkiem do morza, z popularyzacją wszystkich spraw z morzem związanych, z udokumentowaniem tego, iż nad Bałtykiem byliśmy, jesteśmy i będziemy. I dlatego na kartach naszych tradycji morskich nazwisko Wachowiaka będzie figurowało w nierozdzielnej łączności właśnie z doroczną manifestacją naszych związków z Bałtykiem, której on był inicjatorem”.

Święto Morza zdobyło sobie stałe miejsce w polskim kalendarzu rocznic i uroczystości, ale nie ma co ukrywać, że wiele osób próbowało przypisać sobie autorstwo tej dorocznej uroczystości państwowej. W latach międzywojennych, a także i po wojnie, toczono spory i polemiki dotyczące osoby inicjatora obchodów Święta Morza.

Warto przypomnieć, że z pretensjami zwracano się już przed wojną do ówczesnego prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Gustawa Orlicz-Dreszera. Generał na pytanie, kto jest inicjatorem obchodów Święta Morza, odpowiedział krótko, po żołniersku i dowcipnie: „Tego nie wiem, ale z pewnością nie ja”.

O tym, że i po wojnie pytanie to budziło pewne wątpliwości świadczy cytowany wyżej fragment listu Andrzeja Wachowiaka do redakcji „Życia Warszawy”. Otóż list ten został zamieszczony w dziale „Dziś telefon – jutro odpowiedź” i był właśnie odpowiedzią na telefon jednego z czytelników. Andrzej Wachowiak napisał w tym liście, że należało czytelnikowi podać nazwisko inicjatora obchodów Święta Morza, a jeśli redakcja nie zna tego nazwiska, to on się właśnie przedstawia jako „historycznie stwierdzony inicjator tego święta: Dni Morza są dalszym ciągiem mej inicjatywy, przy czym muszę przyznać, że organizacyjnie obchody te ustawione są prawidłowo”.

W swych wspomnieniach pt. *Bylem juniorem* prof. Bolesław Kasprowicz napisał¹²: „Warto na tym miejscu wyjawić spór o Święto Morza, które różne ambitne osoby sobie pragnęły przypisać. Sprawa pozostała do wybuchu wojny przedmiotem wzajemnych żalów kilku osób. W początkach 1932 roku brałem jako gość udział w zebraniu Ligi Morskiej pod przewodnictwem Juliana Rummla. Andrzej Wachowiak, ruchliwy działacz ligi oraz Związku Zachodniego poruszył sprawę ustanowienia instytucji dorocznego Święta Morza. Zapadła jednomyślna uchwała”.

A więc krótko i jasno powiedział prof. Bolesław Kasprowicz, kto był inicjatorem tych obchodów. Wypowiedź ta nie powinna budzić cienia wątpliwości, a jednak...

Znacznie szerzej wypowiedział się na ten temat były redaktor naczelný miesięcznika „Morze” Henryk Tetzlaff:

„Projekt urządzania co roku w określonym dniu i określonym miesiącu ogólnokrajowego obchodu „Święta Morza”, nazwanego później „Dniem Morza”, powstał w 1932 r. w Gdyni.

Było to wczesnym przedwiośniem 1932 r. Brałem udział w posiedzeniu Zarządu Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni. Omawiano na nim m. in. program wykorzystania nadchodzącego sezonu letniego, gromadzącego nad morzem tłumy wczasowiczów z całej Polski, aby za ich pośrednictwem rozpropagować możliwie najszerzej budowę i rozwój portu i miasta Gdyni oraz inne aktualne problemy morskie. Obecny także działacz morski, Andrzej Wachowiak, wystąpił z projektem organizowania każdego roku w dniu 29 czerwca (dzień patrona rybaków – św. Piotra) uroczystości święcenia kutrów i łodzi rybackich oraz sprzętu połowowego na wzór podobnych obchodów, które oglądał na wybrzeżu belgijskim. Byłaby to także swoista atrakcja dla przebywających w tym czasie na Wybrzeżu letników.

Podchwyciłem ten pomysł i zaproponowałem, aby zamiast lokalnej uroczystości rybackiej, przystąpiono do organizowania co roku, w okresie wczesnego lata, ogólnonarodowego obchodu „Święta Morza” w celu manifestowania nierozzerwalnej więzi narodu

¹⁰ Henryk Tetzlaff tak pisał o historii święta morza: „Myśl o organizowaniu latem każdego roku Święta Morza zrodziła się w Gdyni, na jednym z pierwszych posiedzeń nowo wybranego zarządu miejscowego oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej, które odbyło się na początku zimy 1932 r. Wtedy członek zarządu, Andrzej Wachowiak, zaproponował organizowanie przez gdyński oddział Ligi każdego roku w dniu 29 czerwca (dzień patrona rybaków) uroczystego święcenia kutrów i łodzi rybackich, na wzór oglądanych przez niego takich obchodów na wybrzeżu belgijskim i francuskim”. Por. „Nautologia” 1983, nr 1, s. 18.

¹¹ Z listu wynika, że Andrzej Wachowiak chciał szerzej napisać na temat genezy powstania Święta Morza, w tym jednak czasie nie było ze strony prasy dostatecznego zainteresowania tym tematem.

¹² Bolesław Kasprowicz, *Bylem juniorem*, Gdańsk 1965, s. 192.

polskiego z odzyskanym w 1920 r. dostępem do morza i niezłomnej woli jego obrony.

Propozycja Andrzeja Wachowiaka spotkała się z jednomyślnym uznaniem całego zarządu. Zarząd przyjął również jednomyślnie mój wniosek i upoważnił mnie do przedstawienia centralnym władzom Ligi w Warszawie rozszerzonej w ten sposób wersji projektu A. Wachowiaka na najbliższym posiedzeniu Rady Głównej Ligi, której byłem członkiem. Bodaj nazajutrz wyjechałem do Warszawy i propozycje organizowania w Gdyni dorocznych uroczystości Święta Morza przedłożyłem najpierw generałowi Gustawowi Orlicz-Dreszerowi, prezesowi Zarządu Głównego oraz wiceministrowi Przemysłu i Handlu Józefowi Kozuchowskiemu, prezesowi Rady Głównej Ligi. Obaj bardzo zainteresowali się tymi projektami i uznali ich walory propagandowe.

Zarząd Główny i Rada Główna zaaprobowwały jednogłośnie wniosek zarządu oddziału gdyńskiego i poleciły mu bezzwłocznie przystąpienie do organizacji uroczystości nadmorskich.

Delegacja władz centralnych Ligi przedstawiła ten projekt najwyższemu czynnikom państwowym, które w pełni doceniły znaczenie zamierzonej ogólnonarodowej manifestacji nad morzem i nie tylko przyjęły projekt z całą życzliwością, ale przyrzekły także swoje poparcie w jego realizacji. Zaproszenie do udziału w uroczystości przyjął prezydent Rzeczypospolitej, obaj marszałkowie Sejmu i Senatu, premier i członkowie Rządu, którzy wystosowali do podwładnych im władz i urzędów stosowne polecenia.

Zarząd oddziału gdyńskiego Ligi przystąpił natychmiast do prac przygotowawczych. Wysłano delegacje do miejscowych czynników urzędowych i władz oraz organizacji Pomorza. Specjalna delegacja pod przewodnictwem prezesa Juliana Rummla udała się do Pelplina, siedziby biskupa chełmińskiego, ks. dra Stanisława Okoniewskiego¹³. Najwyższy na Pomorzu dostojnik Kościoła, znany z życzliwości dla spraw morza i wybrzeża, przyjął z całą gotowością godność przewodniczącego Komitetu Honorowego i wyznaczył „po wszystkie czasy” dzień 29 czerwca na coroczne „Święto Morza”¹⁴.

Pierwsze w Polsce „Święto Morza”, odbyło się w Gdyni wyjątkowo nie w dniu 29 czerwca, jak w latach późniejszych, lecz w dniu 31 lipca 1932 r.¹⁵

Komitet Organizacyjny dołożył wszelkich starań, aby manifestacja ta wypadła jak najwspanialej. Organizatorzy spodziewali się przybycia z głębi kraju około 50 tys. uczestników, których przyjęcie, zakwaterowanie i wyżywienie stanowiło dla młodego miasta, liczącego podówczas ok. 30 tys. mieszkańców, trudne zadanie. Tymczasem ze wszystkich zakątków kraju przybyło do Gdyni na ten dzień około 100 tys. osób. Głównie dzięki temu, że Ministerstwo Komunikacji zarządziło na ten okres udzielenie jednorazowej zniżki w wysokości 80 proc. ceny biletów kolejowych na przejazd z miejsca zamieszkania do Gdyni i z powrotem, jak również uruchomiło ze wszystkich głównych miast Polski dodatkowe pociągi specjalne, do których sformowania zmobilizowano całą rezerwę wagonów osobowych oraz setki krytych wagonów towarowych, przystosowanych do przewozu ludzi.

Dla tych przybyszów z całej Polski rekwirowano na prowizoryczne kwatery wolne lokale i budynki, stodoły i magazyny, a nawet

niewykończone domy mieszkalne. Z pomocą pośpieszyło również wojsko. Z Legionowa pod Warszawą przysłano do Gdyni 70 wielkich namiotów brezentowych (każdy mógł pomieścić sto osób). Namioty te rozbito na wzgórzach Grabówka (dzielnica Gdyni). Powstało tam miasteczko zielonych namiotów. Doprowadzono do niego wodę dostarczaną przez sieć wodociągów miejskich. Służba sanitarna zorganizowała dziesiątki punktów doraźnej pomocy. Pobudowano też prowizoryczne szalety. Uruchomiono liczne jadłodajnie i pijalnie pod gołym niebem. Ówczesny komisarz rządu w Gdyni, Zygmunt Zabierzowski, zawiesił urzędowanie części biur magistrackich i skierował pracowników do pomocy przy ostatnich przygotowaniach. W piątek, 29 lipca do Gdyni nadjeżdżały pierwsze pociągi specjalne. Rozśpiewane tłumy, często w malowniczych strojach ludowych, biegły zaraz, bez względu na porę dnia nad morze, by posłuchać szumu fali, obmyć się z kurzu. Nabierali też troskliwie wodę z Bałtyku do butelek, by powieźć ją jak relikwię do siebie, do domu. Przez sobotę przybywały dalsze tłumy. W tych dniach pogoda dopisała, toteż wielu przybyszów rozłożyło się na nocleg pod gołym niebem.

30 lipca 1932 r. zawiązał z wizytą do portu gdyńskiego norweski żaglowiec szkolny „Staatsrat Lehmkuhl”, który w czasie uroczystości zakotwiczył na redzie Gdyni wśród polskich okrętów wojennych, statków handlowych i kutrów rybackich. I jak podał w swej relacji Henryk Tetzlaff¹⁶:

„Nadszedł wreszcie oczekiwany dzień pierwszego Święta Morza, pamiętna niedziela, 31 lipca 1932 r. Na uroczystość przybył prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki. Przywitał go salut armatni okrętów wojennych, odegrano hymn narodowy. Na molu i na przyległej plaży, na Kamiennej Górze, która wręcz była oblepiona tłumami zgromadziło się około 150 tys. uczestników tej uroczystości. Mszę polową celebrował ksiądz biskup Stanisław Okoniewski. Padły słowa orędzia prezydenta Rzeczypospolitej o wielkim znaczeniu morza dla państwa i narodu. Następnie minister inż. Eugeniusz Kwiatkowski¹⁷ w swym wystąpieniu powiedział, że tu, nad brzegami Bałtyku koncentrowały się zawsze najważniejsze sprawy gospodarcze i polityczne Polski, były źródła wielkości i potęgi Polski Zygmunto-
wskiej. Zakończył swe przemówienie, że my Polacy winniśmy pamiętać o przestro-
gach przeszłości. Po nim generał Gustaw Orlicz-Dreszer podkreślił, że przyszłość wolnej i silnej Polski jest nierozdzielnie złączona z morzem. Na koniec tej części starosta Wincenty Łęcki w imieniu miast i powiatów Pomorza złożył na ręce prezydenta Rzeczypospolitej akt hołdu i ślubowania wierności obywatelskiej. Trybunę honorową ustawiono na ul. 10 Lutego. Defilada trwała ponad 3 godziny. Maszerowało wojsko, marynarze, uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej, młodzież, delegacje ludowe z wszystkich krańców Polski, obywatele Wolnego Miasta Gdańska, delegacje Polonii. Po zakończeniu defilady do późnej nocy Gdynia huczała i tętniła życiem. Odbywały się zabawy, tańce, imprezy sportowe, wystawiano sztuki teatralne, grała orkiestra Marynarki Wojennej. Były to dla uczestników biorących udział w tym święcie niezapomniane przeżycia”

Szacuje się, że w pierwszym „Święcie Morza” wespół z mieszkańcami Gdyni i pobliskich miejscowości wzięło udział co najmniej 140–150 tys. osób. Z tej liczby wielu po raz pierwszy ujrzało morze

¹³ Henryk Tetzlaff, *Tradycje obchodów Dni Morza i ich znaczenie*, „Nautologia”, 1983, nr 1, s. 18–25.

¹⁴ Biskup Okoniewski znany był z gorącego zainteresowania sprawami morskimi, czego wyrazem było przyjęcie przez niego tytułu: biskup morski.

¹⁵ W 1932 r. po raz pierwszy uroczystość ta odbyła się wyjątkowo w dniu 31 lipca 1932 r., ponieważ biskup Stanisław Okoniewski wybierał się na kongres do Dublina w Irlandii a chciał osobiście brać udział w pierwszym Święcie Morza. W następnych latach obchodzono to święto w dniu 29 czerwca.

¹⁶ „Nautologia”, 1983, nr 1, s. 20.

¹⁷ A. Wachowiak z racji pełnionych funkcji społecznych miał częste kontakty z budowniczym Gdyni inż. Eugeniuszem Kwiatkowskim. Taką dał jego ocenę w swoim opracowaniu (maszynopis książki przygotowywanej do druku pt. *Spoleczne oblicze przedwojennej Gdyni*, s. 110): „...trzeba sobie uczciwie powiedzieć, że Kwiatkowski stał się męczennikiem własnych idei, a że był przecież tylko człowiekiem, nie mógł po prostu dać rady z wielokierunkowością swych poczynań. Nie czas jeszcze na syntezę całokształtu działalności Kwiatkowskiego na odcinku morskim, ale ważne jest na razie choćby takie stwierdzenie, że poza nim nie ma potrzeby kogokolwiek innego z tym odcinkiem wiązać...”

i Gdynię. W konsekwencji wrócili do domów jako gorliwi propagatorzy spraw morskich. Również Gdynia przeżyła wówczas okres niebywałego uniesienia.

Wszystkie dzienniki polskie, a także szereg czasopism zamieściły obszerne sprawozdania z przebiegu gdyńskich uroczystości. W artykułach podkreślano, że od czasu obchodu grunwaldzkiego w Krakowie, w 1920 roku, nie było w Polsce tak imponującej i tak potężnej ogólnonarodowej manifestacji. Tylko prasa niemiecka, zwłaszcza dzienniki gdańskie „Danziger Zeitung” i hitlerowski „Danziger Vorposten” usiływały zbagatelizować polską imprezę nad Bałtykiem, twierdząc że tylko nadzwyczajna zniżka kolejowa była powodem tłumnego napływu jej uczestników z terenu całej Polski.

Dalej H. Tetzlaff w podpunkcie „Dni Morza w latach następnych” napisał¹⁸:

„Inicjatywa Andrzeja Wachowiaka dała wyniki, jakich zapewne sam się nie spodziewał. Pragnął wzbogacić obyczaje nadmorskiego ludu rybackiego w Polsce przez wprowadzenie na wzór belgijski i francuski uroczystości kościelnej święcenia łodzi, kutrów rybackich, sieci i innego sprzętu połowowego na początku każdego sezonu letniego połowów morskich. Z pomysłu tego zrodziła się idea organizowania co roku nad Bałtykiem ogólnonarodowej manifestacji pod nazwą „Dni Morza”, aby w ten sposób umacniać więź narodu z odzyskanym morzem i gotowość jego obrony przed zakusami wroga, zmierzającego coraz wyraźniej do odepchnięcia nas od morza. W latach następnych obchody Dni Morza odbywały się nie tylko w Gdyni, ale w innych miejscowościach kraju”.

W latach wojny i okupacji Dni Morza były mimo wszystko kontynuowane w tajnej formie. Przystąpiono do ich organizacji po drugiej wojnie światowej¹⁹.

Od tego niezapomnianego pierwszego „Święta Morza” z 1932 roku – tradycja corocznych manifestacji społeczeństwa na rzecz jego związków z morzem weszła na stałe do kalendarza corocznych obchodów narodowych. Zmieniła się jej nazwa na „Dzień Morza” i zmieniał się corocznie jej charakter ogólny. Do wybuchu drugiej wojny światowej naród polski obchodził osiem razy to święto. Główna uroczystość odbywała się stale na Wybrzeżu w Gdyni, ponadto zaś w całym kraju organizowano okolicznościowe prelekcje o morzu, o zagadnieniach jego zagospodarowania oraz pracy dla niego, połączone z zabawami ludowymi i artystycznymi występami, recytacjami utworów literackich o morzu itp.

Zrodzona w Polsce w 1932 r. idea świętowania „Dni Morza” stała się natchnieniem do organizowania w dniu 17 marca z inicjatywy IMCO „Międzynarodowego Dnia Morza”.

Tak więc w wielkim skrócie można przedstawić genezę powstania „Dni Morza” w Polsce. Dzięki tej inicjatywie dołożyliśmy swoją cegiełkę do ustanowienia Międzynarodowego Dnia Morza, co jeszcze bardziej podkreśla znaczenie krajowe i ogólnościatowe pierwszego Święta Morza w Polsce, pierwszej w Gdyni manifestacji

morskiej, a jej inicjatora Andrzeja Wachowiaka stawia w rzędzie Polaków, których nazwiska zapisały się złotymi zgłoskami w pamięci narodu.

W historii liczą się przede wszystkim fakty, a te zdecydowanie przemawiają na korzyść Andrzeja Wachowiaka, który był tą „pierwszą jaskółką”, pierwszy wystąpił z projektem uroczystości święcenia kutrów, łodzi rybackich i sprzętu połowowego.

Być może historycy odkryją jeszcze nowe, nieznane karty z dziejów Dni Morza w Polsce. W każdym razie Andrzej Wachowiak był inicjatorem obchodów Dni Morza nad polskim Bałtykiem, bo jego idea była pierwsza i stała się zacznym wszystkich późniejszych uroczystości nawiązujących do naszych morskich tradycji.

Konferencje, odczyty, spotkania poświęcone Andrzejowi Wachowiakowi

Zarząd Oddziału Miejskiego Ligi Morskiej przy współudziale Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i Okrętu-Muzeum „Błyskawica” w Gdyni zorganizowali w dniu 29 czerwca 1984 roku na pokładzie okrętu-muzeum „Błyskawica” w Gdyni konferencję popularyzującą ludzi zasłużonych dla morza nt.: „Inicjator i organizator Święta Morza – Andrzej Wachowiak”. Program konferencji przedstawiał się następująco: zwiedzanie okrętu-muzeum „Błyskawica”, otwarcie konferencji, referat dr. Eligiusza Sitka pt. „Życie i działalność Andrzeja Wachowiaka w latach 1892–1967”, wspomnienia o ojcu Zofii Śliwińskiej, dyskusja, podsumowanie obrad (odtworzenia przebiegu konferencji dokonał autor opracowania z taśmy magnetofonowej)²⁰.

Konferencję otworzył i prowadził komandor dr Rafał Witkowski, wówczas dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Po powitaniu zebranych oddał głos pierwszemu referentowi dr. Eligiuszowi Sitkowi, który przedstawił w oparciu o dokumenty – życie i działalność inicjatora Święta Morza Andrzeja Wachowiaka. Następnie Zofia Śliwińska przedstawiła temat „Moje wspomnienie o ojcu”.

„Wspomnienia o Andrzeju Wachowiaku, moim ojcu, są dla mnie wciąż żywe w pamięci. Dziękuję panu doktorowi Eligiuszowi Sitkowi za zajęcie się tym tematem. Właśnie dzięki niemu pamięć o moim ojcu odżyła na nowo. Niezmiernie się cieszę, że mogę brać udział w konferencji poświęconej mojemu ojcu i zorganizowanej przez Ligę Morską w Gdyni w dniu 29 czerwca 1984 roku na okręcie-muzeum „Błyskawica”. W swych wspomnieniach cofnę się do lat dwudziestych. W 1919 r. rodzina moja powróciła z Francji do Polski. Początkowo działalność ojca miała związek przede wszystkim z okręgiem poznańskim. W roku 1931 osiedliliśmy się w Gdyni. Ojciec podjął pracę w Polsko-Skandynawskim Towarzystwie Okrętowym i od razu zaangażował się w działalność społeczną. Działał m.in. w Lidze Morskiej i Kolonialnej. W owym czasie działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej nastawiona była na żeglarsstwo i sporty wodne. Na jednym z zebrań Zarządu ojciec

¹⁸ „Nautologia”, 1983, nr 1, s. 22–25.

¹⁹ W czasie trwania drugiej wojny światowej i okupacji kraju tradycje Święta Morza odżywały w różnych środowiskach społecznych. Uroczystości odbywały się nieraz w warunkach niezwykle trudnych. Dnia 29 czerwca – w zamkniętym i szczupłym gronie zaufanych ludzi organizowane były nie tyle obchody sensu stricto, ile okolicznościowe wspomnienia, prelekcje wygłaszane przez ludzi morza, dawnych działaczy ligowych. Spotkania takie odbywały się z zachowaniem szczególnej ostrożności, gdyż w warunkach terroru stosowanego przez okupanta wszelkie przejawy patriotyzmu były karane bardzo surowo, do kary śmierci włącznie. Prelekcje o morzu organizowane były również w obozach jenieckich, różnych „oflagach” i „stalagach”. W toku wojny obchody Święta Morza organizowane były także w różnych zagranicznych ośrodkach przymusowej emigracji wojennej Polaków, zwłaszcza w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. O dniu 29 czerwca, a Gdyni i o polskim morzu pamiętano zawsze na polskich okrętach i statkach handlowych, które w 1939 r. przedostały się na Zachód. Pamięć o polskim morzu towarzyszyła także w ciężkich i krwawych walkach żołnierzom zorganizowanej w ZSRR I Armii Wojska Polskiego. Pierwszą czynnością żołnierzy tej armii po przełamaniu tzw. Wału pomorskiego i zdobyciu Kołobrzegu było uroczyste ponowienie zaślubin żołnierza polskiego z morzem. Po zwycięskim zakończeniu drugiej wojny światowej tradycja przedwojennych obchodów Święta Morza została natychmiast wznowiona. Pierwszy po wojnie obchód tego święta w Gdańsku i w Gdyni odbył się w dniu 29 czerwca 1945 w skromnych, kameralnych warunkach. Święto połączone z apelem poległych na frontach drugiej wojny światowej. W latach następnych Święto Morza było organizowane w różnych ośrodkach kraju. W tym opracowaniu w zestawieniu podaję hasła i idee towarzyszące obchodom Dni Morza w latach 1932–1986.

²⁰ Konferencja w dniu 29 czerwca 1984 r. na okręcie-muzeum „Błyskawica” w Gdyni była dużym wydarzeniem. Na tejże konferencji przybliżono uczestnikom sylwetkę inicjatora Święta Morza.

przedstawił projekt zorganizowania w Polsce uroczystości ku czci morza. Chodziło o to, by pobudzić w społeczeństwie entuzjazm do spraw morskich. W swoich pamiętnikach wspomina, że na tym zebraniu było małe grono uczestników, a mimo to projekt został entuzjastycznie przyjęty.

Szeroka propaganda tego projektu doprowadziła do ustanowienia Święta Morza. Pierwsze Święto Morza odbyło się w lipcu, a wszystkie następne odbywały się już zawsze 29 czerwca. Należy podkreślić z całą stanowczością, że przygotowanie tych uroczystości związane było z wielkim nakładem sił i kosztów.

Andrzej Wachowiak dostał przywileju wygłaszania przemówienia co roku w dzień Święta Morza u stóp Kamiennej Góry w Gdyni. Przemówienia te były transmitowane przez radio. Najbardziej utkwiło mi w pamięci ostatnie Święto Morza w 1939 r., podczas którego ojciec wypowiedział słowa przysięgi na wierność polskiemu morzu, a tysiące ludzi odpowiadały „tak nam dopomóż Bóg!”

W latach 1931–1939 Liga Morska prowadziła bardzo ożywioną działalność. Zakładano ciągle nowe koła, docierano do wszystkich warstw społecznych, do wielu urzędów. Ojciec sprawował funkcję prezesa Ligi Morskiej w Gdyni od 1934 roku do chwili wybuchu drugiej wojny światowej. Za inicjatywę Święta Morza otrzymał przed wojną Złoty Krzyż Zasługi, zaś za całokształt działalności na niwie morskiej złotą odznakę „Zasłużonego Pracownika Morza” w 1960 roku. W 1939 r. dostał nakaz od rządu polskiego opuszczenia Gdyni. Wyjechał wraz z rodziną do Warszawy. Był poszukiwany listem gończym przez gestapo²¹. W okresie okupacji przebywał w Warszawie i ukrywał się pod zmienionym nazwiskiem. Pracował m.in. w kancelarii adwokackiej. O działalności ojca w tym okresie można przeczytać w książce pt. *Ludność cywilna w czasie i po Powstaniu Warszawskim*.

Po wojnie ojciec mój pracował w Głównym Urzędzie Statystycznym w Warszawie. Oprócz tego wykonywał prace zlecone dla Polskiej Akademii Nauk, a także tłumaczył wiele tekstów z języka francuskiego na polski. W 1965 r. napisał pracę o polskiej emigracji w Westfalii, zamówioną przez Zakład Historii KC PZPR. Wydawnictwo Morskie zakupiło u ojca książkę *Spoleczne oblicze przedwojennej Gdyni*, ale do dziś nie została ona wydana.

Z twórczości pisarskiej ojca należy też wymienić opowiadania z lat okupacji pt. *Ścigany przez gestapo*, wspomnienia z Powstania Warszawskiego oraz liczne wiersze. Ojciec mój brał udział w różnych konkursach pisarskich i publicystycznych – otrzymywał w nich nagrody i wyróżnienia. W Polskim Radiu prowadził audycje dla Polaków w Niemczech.

W ostatnich latach swego życia zajęty był pisanem. Często odwiedzałam mojego ojca. Mieszkałam w Gdyni, a ojciec przebywał w Brwinowie pod Warszawą. Kiedy widzieliśmy się po raz ostatni, długo rozmawialiśmy o czasach, które przeminęły. Wtedy ojciec powiedział do mnie: „Córko! Tak bym pragnął, by coś po mnie pozostało w ludzkiej pamięci i żeby okazało się, że ogrom mojej pracy nie był daremny”.

Przeprowadzono dyskusję:

Eligiusz Sitek: Wspólnie z prezesem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego prof. dr hab. Maciejem Krzyżanowskim i prezesem Zarządu Głównego Ligi Morskiej Henrykiem Pietraszkiewiczem rozważamy możliwość wydania drukiem wspomnień o pani ojcu. Właśnie dlatego, aby zrealizować jego testament.

Zofia Śliwińska: Dziękuję bardzo panu doktorowi.

Rafał Witkowski: Dziękuję za wypowiedź o pani ojcu. Wzruszyła się pani, wspominając zwłaszcza to ostatnie spotkanie z ojcem.

Sądzę, że pani słowa nabiorą realnego kształtu dzięki Lidze Morskiej. Pamięć o pani ojcu zaczyna być na nowo prezentowana społeczeństwu. Jestem przekonany, że tak jak dr Sitek obiecał – literacka spuścizna pani ojca znajdzie się w formie drukowanej, a tym samym w polskim społeczeństwie zostanie utrwalona pamięć o Andrzeju Wachowiaku.

Antoni Sacha: W Gdyni i dla Gdyni pracowali ludzie prawi, wysokiej klasy specjaliści ze znanym mi osobie inż. Eugeniuszem Kwiatkowskim na czele. Ludzie ci cenili honor, ambicję i godność. Do tej grupy ludzi zaliczał się Andrzej Wachowiak. Te nazwiska powinny być znane, zwłaszcza młodzieży.

Joachim Konkolewski: Znałem pana Andrzeja Wachowiaka osobieście. Dziś jestem starym gdynianinem, ale byłem dzieckiem Gdyni i brałem udział w pierwszym Święcie Morza i w następnych. Podczas uroczystości Święta Morza odbywały się liczne imprezy, koncerty, przedstawienia teatralne itp. Podobnie jak Andrzej Wachowiak należałem do Związku Zachodniego i do dnia dzisiejszego zachowałem legitymację tego związku. W okresie okupacji za udział w tej organizacji groziła tylko jedna kara – kara śmierci.

Rafał Witkowski: Wspomniał pan o przynależności Wachowiaka do Związku Zachodniego. Właśnie chcąc uchronić go przed represjami ze strony Niemców – ówczesne władze w Polsce skłoniły go do opuszczenia Gdyni.

Zofia Śliwińska: Ojciec mój siedemnaście razy zmieniał mieszkanie w Warszawie. A było i tak, że gdańszczanie, niegdyś pracownicy firmy „Polskarob”, w której ojciec poprzednio pracował, po agresji Niemiec na Polskę wstępowali do hitlerowskiego wojska, a więc mogli stać się donosicielami.

Henryk Pietraszkiewicz: Warto przypomnieć, że Andrzejowi Wachowiakowi poświęcono też zebranie, jakie odbyło się 14 czerwca w siedzibie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w Gdyni²². Już wówczas była mowa o potrzebie wydania monografii. Taka praca wymaga jednak zgromadzenia odpowiedniej dokumentacji i relacji świadków wydarzeń, w których uczestniczył Andrzej Wachowiak. Nie ulega kwestii stwierdzenie, że Wachowiak był inicjatorem ogólnopolskiego Święta Morza. Wydaje się jednak, że należałoby poszukać i innych korzeni tej tradycji, a nie tylko belgijskich. Przecież zapewne również w legendach kaszubskich znaleźć można pewne elementy Święta Morza. Zawód rybaka zawsze wiązał się z ryzykiem i niebezpieczeństwem. Już w czasach pogańskich starano się zjednać bogów, aby połowy były szczęśliwe. Świadomość narodowa nie może istnieć bez tradycji, bo każda uroczystość, każdy ceremoniał musi mieć swoją symbolikę. Chodzi więc o ustalenie tej symboliki dla Dni Morza. Liga Morska poczyni starania, aby takie materiały wydać.

Rafał Witkowski: Dziękuję za sugestię. Tradycje naszego Święta Morza – to wdzięczne pole dla naukowców. Trzeba też podkreślić, że już Andrzej Wachowiak wskazywał na te tradycje.

Maciej Krzyżanowski: Chcę się wypowiedzieć na temat Andrzeja Wachowiaka i całego pokolenia, które tworzyło podstawy naszej polityki i gospodarki morskiej. Polskie Towarzystwo Nautologiczne popiera ideę wydania drukiem materiałów z tej konferencji. Jeśli chodzi o Andrzeja Wachowiaka i jego pokolenie, to powinno ono być wzorem dla naszej młodzieży. Jako pedagog stykam się na co dzień, że brak u nas wzorów do naśladowania. Wytworzyła się jakaś luka w naszej literaturze. Pokolenie, które budowało Gdynię, było pokoleniem ludzi silnych. Znam te postawy z autopsji. Sądzę, że powinna powstać monografia eksponująca wzorce zachowań

²¹ Losy Andrzeja Wachowiaka opisał też redaktor Roman Kalicki w artykule *Polsce i morzu*, „Głos Wybrzeża”, VI 1984, nr 23–24.

²² W dniu 14 czerwca 1984 r. w siedzibie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w Gdyni zostało zorganizowane pierwsze zebranie poświęcone Andrzejowi Wachowiakowi. Tym zebraniem zapoczątkowano zainteresowanie osobą inicjatora Święta Morza.

i postaw tego pokolenia, monografia adresowana do następnego, młodego pokolenia.

Rafał Witkowski: Dziękuję za tę wypowiedź, wzorcom osobowym powinno się poświęcać więcej uwagi.

Eligiusz Sitek: Była tu mowa o wzorcach i postawach budowniczych Gdyni. O Andrzeju Wachowiaku można powiedzieć krótko: był to człowiek, który sam sobie pomógł. Wywodził się z ubogiej rodziny, ojciec jego był fonałem, a później w pogoni za chlebem wybrał zawód górnika. Andrzej Wachowiak nie mógł liczyć na to, że dzięki ojcu będzie miał łatwiejszy start życiowy. Zaczynał tak samo jak ojciec od ciężkiej pracy górnika. Tułał się na obcej ziemi, wśród obcych, a to wszystko, do czego doszedł, zawdzięczał samemu sobie, własnej pracy. Czyż nie jest to wzór do naśladowania dla dzisiejszej młodzieży, często zagubionej, szukającej sensu życia? Nasza konferencja odbywa się na zasłużonym okręcie-muzeum „Błyskawica”. Okręt ten jest symbolem naszych wojennych zmagani na morzu, wybór tego okrętu – symbolu na konferencję popularyzującą inicjatora obchodów Święta Morza – nie jest przypadkowy. Chcemy na tym miejscu oddać cześć ludziom zasłużonym dla polskiego morza, właśnie wśród tych ludzi widzimy też Andrzeja Wachowiaka.

Rafał Witkowski: Pan doktor Sitek mówił na temat miejsca, w którym znaleźliśmy się. Nasza konferencja odbywa się na okręcie „Błyskawica”. Dobrze się stało, że Liga Morska w Gdyni obrała to miejsce, historyczny okręt na obrady. Jest to rzeczywiście okręt-symbol. Ten okręt, zasłużony w czasach drugiej wojny światowej jest bezcenną pamiątką narodową. W roku 1975 zapadła decyzja przekształcenia tego niszczyciela na okręt-muzeum, miał on zastąpić inny słynny okręt o nazwie „Burza”, który przez 15 lat w tym samym miejscu pełnił funkcje okrętu-muzeum. Nastąpiła zamiana. W przyszłości okręt zostanie osadzony na lądzie, aby jako pamiątka pozostał na zawsze. Tym akcentem kończę tę konferencję, dziękuję wszystkim za udział, należy poczynić starania, żeby materiały z tej konferencji ukazały się drukiem.

Po części oficjalnej kronikarz Koła Starych Gdynian Władysław Guć wyświetlił i omówił przezroczą odnoszące się do Gdyni lat międzywojennych, w których w Gdyni pracował i działał społecznie Andrzej Wachowiak²³.

Spotkanie pt. Andrzej Wachowiak – inicjator obchodów święta morza

Konferencja, która odbyła się w roku 1984 na okręcie-muzeum „Błyskawica”, miała w następnych latach swój dalszy ciąg. Dnia 23 czerwca 1986 roku z okazji 60-lecia nadania praw miejskich Gdyni oraz centralnych obchodów Dni Morza właśnie w Gdyni, Zarząd Oddziału Ligi Morskiej w Gdyni w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki w Gdyni przy ul. Świętojańskiej 68 zorganizował spotkanie poświęcone inicjatorowi Święta Morza. Wśród uczestników tego spotkania znajdował się żyjący jeszcze, blisko osiemdziesięcioletni brat Andrzeja Wachowiaka, Ignacy Wachowiak, który we wzruszający sposób opowiedział o czasach w których żył jego brat. Brał on udział w pierwszym święcie morza w 1932 roku w Gdyni i do dziś pamięta tamto wydarzenie. Uważa, że jego brat Andrzej Wachowiak zasługuje na to, by pamięć o nim odżyła na przykład w nazwaniu jego imieniem jednej ze szkół. Informacje o tym spotkaniu zamieścił „Dziennik Bałtycki”²⁴.

Ignacy Wachowiak podczas Dni Morza w 1986 roku nagrał wywiad radiowy. Rozgłośnia Polskiego Radia w Gdańsku w audycji „Poranne sygnały” nadała ten wywiad w dniu 24 czerwca 1986. W okresie trwania Dni Morza 1986 r. wywiad ten został jeszcze raz powtórzony na fali ogólnopolskiej przez rozgłonię Warszawa I²⁵.

Wieczór wspomnień Ligi Morskiej

Pod takim tytułem w dniu 31 lipca 1986 roku ukazała się informacja w „Wieczorze Wybrzeża”. Czytamy tam: „Liga Morska – Zarząd Miejski w Gdyni oraz Komisja Historii Środowisk Nautycznych Polskiego Towarzystwa Nautologicznego organizują 31 lipca, w 54 rocznicę pierwszego Święta Morza, które odbyło się w Gdyni w dniu 31 lipca 1932 roku, wieczór wspomnień, na który zapraszają zainteresowanych tym tematem, szczególnie zaś uczestników tamtych wydarzeń. Spotkanie odbędzie się w siedzibie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Gdynia, ul. Sienkiewicza 3”.

Tego dnia siedziba Ligi Morskiej w Gdyni została odświętnie udekorowana emblematami ligowymi, były też plansze przedstawiające działalność Andrzeja Wachowiaka jako inicjatora Święta Morza. Z kronikarskiego obowiązku należy tutaj wymienić osoby, które wzięły udział w tym historycznym spotkaniu: Irena Bagińska

²³ Władysław Guć, długoletni mieszkaniec Gdyni, kronikarz Koła Starych Gdynian zgromadził przez lata unikatowe fotografie związane ze starą i nową Gdynią. Fotografie gromadził w odrębnych działach, np.: Gdynia-port, Gdynia-miasto, Gdynia i ludzie, Gdynia i przemiany społeczne, Polska Marynarka Wojenna, flota handlowa, ludzie zasłużeni dla morza i Wybrzeża, Gdynia lat okupacji, pamiątkowe tablice i pomniki Gdyni, prasa i czasopisma o Gdyni itp. Kolekcjonowanie tych bezcennych pamiątek stało się jego pasją życiową, na fotografie wydawał swoje prywatne pieniądze. Opracowane przez siebie albumy z fotografiami historycznej i współczesnej Gdyni przekazał bezinteresownie władzom miejskim Gdyni oraz Muzeum Miasta Gdyni. Na podstawie swych zbiorów przygotował i ekspozował w różnych salach wystawowych Gdyni wystawy. Na podstawie m.in. jego materiałów Zarząd Miejski Ligi Morskiej w Gdyni z okazji 60-lecia nadania praw miejskich zorganizował w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki w Gdyni wystawę pod nazwą: „Gdynia i morze to jedno”. Uroczyste otwarcie wystawy nastąpiło w dniu 10 lutego 1986 r.

²⁴ „Dziennik Bałtycki” w numerze 145 z dn. 23.06.1966 zamieścił informację: „KMPiK w Gdyni, ul. Świętojańska 68 o godz. 18 zaprasza na spotkanie pt. Andrzej Wachowiak – inicjator obchodów święta morza.

²⁵ Wywiad radiowy z Ignacym Wachowiakiem, nadany w „Porannych sygnałach” z rozgłośni Polskiego Radia w Gdańsku w dniu 24 czerwca 1986 (zapis z taśmy magnetofonowej). „...Tegoroczne Dni Morza mają bardzo bogatą oprawę. Liczne imprezy plenerowe, wystawy, zwiedzanie zakładów pracy, stoczni, okrętów i statków itp. Myślę, że mówiąc o tym co dzieje się obecnie na Wybrzeżu trzeba pamiętać o korzeniach. Przypomnijmy zatem sylwetkę inicjatora Święta Morza Andrzeja Wachowiaka. Andrzeja Wachowiaka, całą jego rodzinę pociągało do morza piękne hasło w drugiej zwrotce *Hymnu do Bałtyku*, by doprowadzić do rozkwitu polskiego ludu – złote sny. Andrzej Wachowiak miał teścia w Holandii – profesora Piotra Palińskiego, który prześladowany przez Prusaków tam się osiedlił. Andrzej często jeździł do Holandii, tam widział piękną flotę, widział bogactwo i dlatego jak tylko przyjechał do Polski, to z całą rodziną przywiózł to przekonanie, że morze stanowi dla Polski największy skarb i dlatego w latach trzydziestych zaczęła w nim kiełkować myśl, żeby przyciągnąć cały naród do spraw morskich.

– Głos redaktora z Rozgłośni w Gdańsku: Ale na Wybrzeżu był też inny Wachowiak.

– Ignacy Wachowiak: Kilka lat wcześniej, pomiędzy 24 a 26 brat jego był wojewodą pomorskim i razem z ministrem Kwiatkowskim i inżynierem Tadeuszem Wendą był współtwórcą Gdyni. I dlatego obydwaj bracia byli tak rozentuzjazmowani zagadnieniamiorskimi, że ten entuzjazm wyraził się w postaci stworzenia uroczystości Święta Morza.

– Głos redaktora z Rozgłośni w Gdańsku: Oprócz Andrzeja, kto jeszcze pomagał mu w realizacji?

Ignacy Wachowiak: Dopomagali mu ludzie ówczesnej Ligi Morskiej i Kolonialnej z generałem Orlicz-Dreszerem. Andrzej Wachowiak był prezesem okręgu Ligi Morskiej, i ci wszyscy ludzie po wielu naradach, po wielu dyskusjach powiedzieli: Musimy koniecznie ten akcent morski umieścić w jakiejś uroczystości – i dodali – jest konieczne, żeby w pełni lata, gdy zjadą się wszyscy na Wybrzeże – urządzić to święto.

– Komentarz Rozgłośni w Gdańsku: Braci: Andrzeja i Stanisława Wachowiaków wspominał sędziwy pan Ignacy – mieszkaniec Katowic, który wraz z żoną zjechał na Dni Morza do Gdyni.

– córka inż. Wacława Gierdziejewskiego, który po dyrektorze Julianie Rummlu pełnił funkcję prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni (do roku 1934), Zofia Śliwińska – córka Andrzeja Wachowiaka, Florian Staszewski – autor wielu fotogramów z życia gen. Mariusza Zaruskiego, Leon Fajtek, Mieczysław Bagiński, Czesław Jeryś – autor książki o historii stoczni w Gdyni, kpt. ż.w. Rościsław Chojnowski, Zbigniew Kulka, mgr inż. Jerzy Kotlarski – dawniej dyrektor Polskiego Rejestru Statków, Janina Ogrodnik, Feliks Małecki, mgr Witold Bublewski – współtwórca idei wychowania morskiego, działacz Związku Harcerstwa Polskiego, wieloletni zasłużony działacz Ligi Morskiej, prof. inż. Witold Urbanowicz – inicjator nowego kierunku architektury okrętu na Politechnice Gdańskiej, dr Eligiusz Sitek. Uczestnicy tego spotkania reprezentowali takie instytucje, jak: Stocznia Marynarki Wojennej im. Dąbrowszcaków w Gdyni, C. Hartwig, Związek Harcerstwa Polskiego, Polskie Towarzystwo Nautologiczne i Ligę Morską.

Zebrań prowadził dr Eligiusz Sitek, który w swym wystąpieniu nawiązał do genezy powstania Święta Morza, do roli jaką odegrał Andrzej Wachowiak, a także do inicjatyw Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, które numer 1/69 z 1983 r. swego kwartalnika naukowego „Nautologia” w całości poświęciło Tradycjom Dni Morza w Polsce. W numerze tym referaty i komunikaty opracowali: Marian Fila, Maciej Tadeusz Krzyżanowski, Henryk Tetzlaff, Kazimierz Kubik, Witold Bublewski, Jarosław Rusak, Walenty Aleksandrowicz, Wojciech Święcicki, Eligiusz Józef Sitek i Zbigniew Machaliński²⁶. Następnie mówca nawiązał do numerów miesięcznika Ligi Morskiej i Kolonialnej z 1932 r. „Morze”. Z tychże numerów przedstawił przebieg uroczystości pierwszego Święta Morza. Wreszcie została odtworzona z magnetofonu taśma z nagraniem audycji o Święcie Morza. Po tym wystąpieniu odbyła się ożywiona dyskusja. Córka Andrzeja Wachowiaka, Zofia Śliwińska, poinformowała o tym, że dzięki Lidze Morskiej w Gdyni pamięć o jej ojcu odżyła, że jest już na czwartym spotkaniu, na którym porusza się zasługi Andrzeja Wachowiaka. Przedstawiła również swego ojca jako wybitnego działacza Ligi Morskiej. Powiedziała, że ma nadzieję, by wreszcie bogata spuścizna z działalności społecznej jej ojca ukazała się w druku. Dziękowała Zarządowi Miejskiemu Ligi Morskiej w Gdyni za zajęcie się tym tematem i jego realizacją w postaci konferencji i spotkań.

Mgr Stanisław Ludwиг uważał, że takich spotkań powinno być więcej, że dobrze się stało, iż zostało zorganizowane spotkanie nie tylko z racji jakiegś okrągłej rocznicy, ale już 54 rocznicy pierwszego Święta Morza.

Czesław Jeryś – członek PTN nawiązał w swej wypowiedzi do Święta Morza organizowanego w latach okupacji, zwłaszcza w obo-

zach jenieckich. Tam mimo prześladowań również organizowano konspiracyjne imprezy.

Mgr Witold Bublewski nawiązał do roli i zasług największej polskiej organizacji młodzieżowej – Związku Harcerstwa Polskiego, a także Akademickiego Związku Morskiego. Te organizacje miały duży wkład w przygotowanie uroczystości Święta Morza. W latach trzydziestych harcerstwo organizowało uroczyste apele na rzecz polskiego morza. Na takich apelach morskich wszyscy zgromadzeni na zbiórkach powtarzali słowa apelu: „Zwróceni twarzą ku morzu – czuwamy”. Wreszcie wspominał o działalności w czasie okupacji niemieckiej konspiracyjnej organizacji pod nazwą ALFA. Członkowie tej organizacji bardzo aktywnie działali na odcinku morskim, mimo stałego zagrożenia. Wreszcie Witold Bublewski nadmienił, że cała idea wychowania morskiego zrodziła się właśnie w Gdyni. Że temat ten czeka na opracowanie.

Irena Bagińska nawiązała do działalności ligowej swego ojca inż. Wacława Gierdziejewskiego. Brała ona udział w pierwszym Święcie Morza w Gdyni. Miała wówczas 9 lat. Przyjechała na to święto wraz z rodzicami z Ostrowca do Gdyni specjalnym pociągami. Przy zakupie biletów stosowano zniżki kolejowe, to zachęcało do podróży. Pamięta, że szła pieszo od dworca kolejowego w Gdyni na Oksywie. Tam w porcie widziała polskie okręty i statki handlowe. Następnie brała udział w defiladzie w centrum miasta.

Mgr inż. Jerzy Kotlarski wspominał o organizacji, jaką była w latach międzywojennych Liga Morska i Kolonialna, ciesząca się dużą popularnością. Pierwsze Święto Morza poznał z publikacji, natomiast już od roku 1934 posiada dużą kolekcję zdjęć z tych uroczystości.

Zbigniew Kulka w swej wypowiedzi wskazał, że Święto Morza związane jest z tradycją rybacką, na przykład do dzisiaj na wybrzeżu w czasie Dni Morza widoczne są ogniska. Przy tych ogniskach zbierają się rybacy wraz z rodzinami, dlatego uważa, że korzeni Święta Morza trzeba szukać znacznie wcześniej niż to miało miejsce w 1932 roku.

Tymi wypowiedziami na temat pierwszego Święta morza zakończono to spotkanie²⁷.

Andrzej Wachowiak jako działacz ligowy

Andrzej Wachowiak do cyklu pt. „Wspomnienia ludzi morza” i Wybrzeża” chciał dorzucić własną cegiełkę. Po lekturze książki Bolesława Kasprowicza *Bylem Juniorem*, wydanej w 1965 roku, tak jak wszystkie książki z tego cyklu przez Wydawnictwo Morskie – postanowił napisać podobne wspomnienia. Do dziś zachował się jego maszynopis pod nazwą „Społeczne oblicze przedwojennej

²⁶ Numer specjalny kwartalnika „Nautologia”, 1983, nr 1/69 poświęcony został tradycjom Dni Morza w Polsce.

²⁷ Nie było to ostateczne spotkanie, gdyż w dniu 5 września 1986 r. przeprowadziłem wywiad z Panią Zofią Śliwińską w miejscu jej zamieszkania w Gdyni. W pamięci miałem słowa komandora dr Rafała Witkowskiego, dyrektora Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, który prowadząc obrady konferencji poświęconej Wachowiakowi w dniu 29 czerwca 1984 r., powiedział w końcowej części swego wystąpienia, że byłoby dobrze nakreślić sylwetkę Wachowiaka jako człowieka. Jaki on był w życiu prywatnym. Właśnie na to pytanie chciałem otrzymać odpowiedź, stąd moja rozmowa z jego córką. Z dwugodzinnej rozmowy wynotowałem najważniejszą opinię. Zofia Śliwińska na wstępie rozmowy pokazała mi drewnianą tablicę. Wisiała ona w jej mieszkaniu nad drzwiami. Na tablicy wyryte jest hasło: INDIGNE VIVIT PER QUEM NON VIVIT ALTER (W tłumaczeniu z łaciny hasło to brzmi: Niegodnie żyje ten, przez kogo nie żyje ktoś inny). I tu nastąpiło wyjaśnienie. Hasło to wykonane było na marmurowej tablicy ozdabiającej front jej domu. Tablicę umieścił jej brat Andrzej. Przez lata wojny uległo zniszczeniu wiele pamiątek po jej bracie, dlatego właśnie nawiązując do tamtych lat, kazała odtworzyć to hasło, które jej przypomina brata. Na pytanie, jaki był jej brat w życiu prywatnym, odpowiedziała: Brat mój lubił życie, lubił ludzi. Często zapraszał do siebie artystów, rzeźbiarzy i malarzy. Ludzie ci w międzywojennej Gdyni cierpieli często niedostatek. Brat pomagał im, zamawiał u nich prace, wspierał pieniędzmi, polecał innym. Zaprzyjaźnił się zwłaszcza z rzeźbiarzem o nazwisku Żeglarski, on to właśnie wyrzeźbił kilka rozmaitych form, które zdobiły nasze mieszkanie. O ojcu jako o człowieku mogę powiedzieć, że był stanowczy, opanowany ale również wyrozumiały. Nigdy nas nie karał. Pamiętam, chodziłam z nim na polowania, bale i różne imprezy. Był rozmiłowany w poezji. Lubiał czytać utwory A. Mickiewicza, J. Słowackiego, M. Konopnickiej i innych. Dużo wierszy znał na pamięć. Lubiał wraz ze swą rodziną i znajomymi organizować wieczory poezji. Wszyscy siadali i w milczeniu słuchali. Odczytywał lub recytował jakiś wiersz. Sam dużo pisał, były też i jego wiersze. Lubiał prace w ogrodzie, lubił wieść. Był okres, że marzył, by do końca swego życia zamieszkać na wsi i tam gospodarzyć. Jego życiorys nacechowany jest bogactwem różnorodnych wydarzeń. Pracował i działał społecznie na rzecz polskiego morza, zaangażował się w prace dla Polskiego Związku Zachodniego, przeżył gehennę w latach okupacji – udało mu się przeżyć. W warunkach Polski Ludowej włączył się w wir pracy zawodowej i społecznej. Stale pisał i tłumaczył, wygłaszał odczyty, był czynny, kochał przyrodę, lubił przestrzeń, zwierzęta i ptaki. W mojej pamięci zachowałam go jako dobrego, szlachetnego człowieka. Właśnie za swą całą działalność otrzymał złotą odznakę Zasłużonego Pracownika Morza.

Gdyni²⁸. W tej pracy, udostępnionej mi przez rodzinę Wachowiaków, tak pisze o swojej działalności ligowej (wybrałem kilka charakterystycznych fragmentów):

„W początkach 1920 roku wróciłem do Polski po 16 latach pobytu na emigracji westfalskiej i blisko 7 latach życia we Francji. Chciałem zobaczyć Gdańsk i morze. Legendarnym już dziś stateczkiem »Paul Benneke« przeprawilem się na Hel. Polskie morze widziałem. Pierwsze wrażenie? No cóż – narodem morskim Polska w owym czasie nie była.

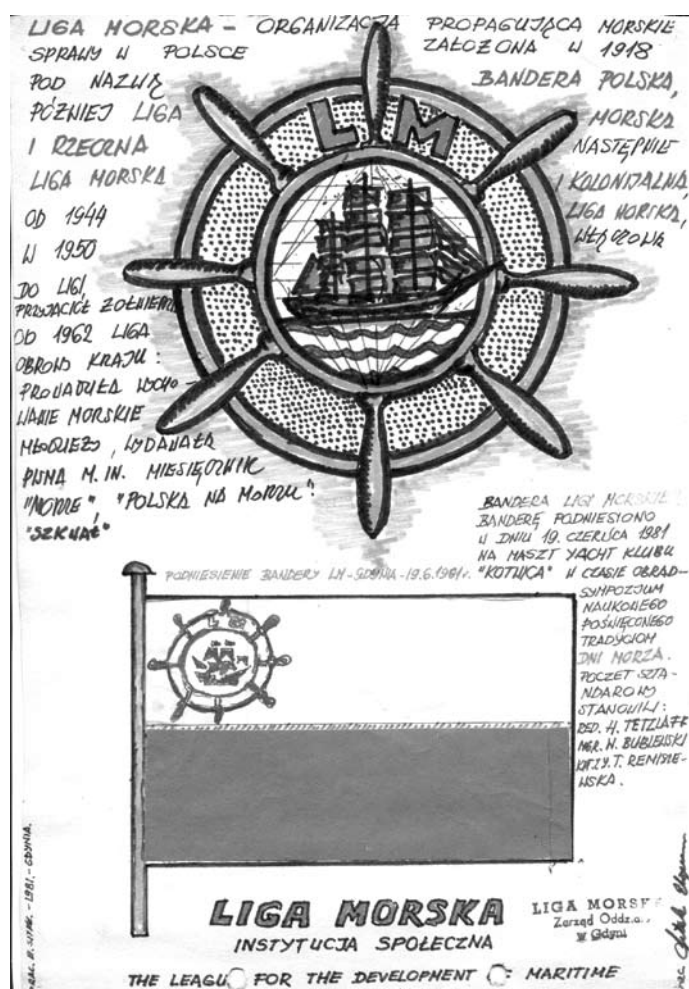
Po raz drugi zetknąłem się z morzem w roku 1929. Pracowałem wówczas w Poznaniu. Do Gdyni wybrałem się samochodem. Z Gdyni wybrałem się kutrem motorowym na Hel. Nazajutrz wczesnym rankiem wyruszyłem do rybaków aby skonfrontować moje pierwsze z nimi spotkanie sprzed dziewięciu laty. Co za odrodzenie! Z każdej rozmowy przebiegała radość z powrotu Polski nad morze.

W lecie 1931 roku do Gdyni przyjechałem już na dłużej. Zamieszkałem przy ulicy Świętojańskiej w domu, w którym tymczasowo mieściły się biura Polskarobu. Podjąłem w tej firmie pracę.

Było to jesienią 1931 roku, kiedy po raz pierwszy wziąłem udział w zebraniu zarządu Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni. Nie znałem ludzi spotykanych na tym pierwszym ligowym zebraniu, dlatego milczałem przysłuchując się dość monotonnej beznamiętnej dyskusji. Jeden człowiek wszakże wzbudził moje zainteresowanie. Był nim inżynier Wacław Gierdziejewski, przedstawiciel huty starachowickiej na porty polskie, stary ligowiec, przeniesiony przez zakład macierzysty do Gdyni budującej port i miasto. Zachęcony jego zapalem obudzenia entuzjazmu kraju dla spraw morza podzieliłem się z obecnymi moimi spostrzeżeniami poczynionymi na wybrzeżach Francji i Belgii. Panuje tam zwyczaj błogosławienia w dzień św. Jana flotylli rybackich ustawionych na łagodnych brzegach morskich. Widziałem to blisko Calais a później w Ostendzie. Barwna procesja ze sztandarami, przy śpiewie stosownych pieśni, robi na tle nasłonecznionych, niebieskich fal morza, wrażenie nie dające się zapomnieć. Byłbym za tym, abyśmy podobną imprezę urządzali corocznie w Gdyni, nadając jej nazwę Święto Morza.

Pomysł mój nie zrodził się bynajmniej pod wpływem zebrania ligowego, w którym uczestniczyłem. Myśl ta nurtowała mnie od dawna. Muszę, nie chwając się powiedzieć, że mój pomysł zrobił furorę. Ludzie z miejsca zaczęli mój pomysł rozbudowywać: żeby była defilada Marynarki Wojennej i szkoły morskiej, żeby na morzu, na bliskiej redzie zebrać flotę Marynarki Wojennej i handlowej. Zebranie byłoby się przeciągnęło, gdyby nie prezes Rummel, który zapowiedział nowe, rozszerzone zebranie w celu omówienia programu i wybrania Komitetu Organizacyjnego Święta Morza. Brałem oczywiście udział w komitecie organizacyjnym, napisałem mnóstwo odezw propagandowych do prasy całej Polski. Impreza rozkręcała się.

Na wiosennym walnym zebraniu Ligi gdyńskiej prezes Rummel wycofał się z prezesury, a jego miejsce zajął inżynier Gierdziejewski, stary działacz ligowy. Wszedłem do nowego zarządu, a także do Rady Głównej Ligi. Rzuciłem na zebraniu hasło organizowania kół zakładowych. Od początku przyświecała mi



myśl takiej rozbudowy Ligi, aby można było wystąpić do Zarządu Głównego o usamodzielnienie gdyńskiej Ligi w samodzielny okręg. Tworzyliśmy nowe koła Ligi. Dbaliśmy, by każde koło otrzymało sztandar. Sztandary dostarczała centrala Ligi bezpłatnie. Sztandar taki przekazywaliśmy kołom w sposób uroczysty z chwilą, gdy koło donosiło o skompletowaniu trzyosobowego umundurowanego pocztu sztandarowego. Mundur był prosty, a mógł służyć normalnie jako ubranie wizytowe, składał się bowiem z granatowej marynarki i takichże spodni (latem ewentualnie białych). Wiele kół mogło się poszczycić umundurowaniem kompletu swych członków. Liczba członków rosła lawinowo”.

Andrzej Wachowiak tak opisał Święto Morza zorganizowane w 1931 roku w Gdyni:

„W miarę zbliżania się terminu 29 czerwca rosło podniecenie Gdyni mające się w dniu uroczystości przerodzić w istny szal. Tak władze miasta Gdyni, jak i marynarka, kupiectwo i cała ludność Gdyni, a nade wszystko wojsko uczyniło wszystko, aby rzesze przyjezdnych znalazły choćby minimum opieki i wygody. Wycieczki zresztą zostały pouczone o zabranii suchego prowiantu, dzieci były

²⁸ Wydawnictwo Morskie w Gdańsku wydało szereg książek z cyklu „Wspomnienia ludzi morza i Wybrzeża”. Na wstępie książek z tego cyklu jest taka informacja: „Historia polskiej gospodarki i kultury morskiej wiąże się z ludźmi, których wiedza, ofiarne prace i doświadczenia mogą i powinny stać się przykładem i nauką dla obecnych i przyszłych pokoleń. Wspomnienia i pamiątki tych ludzi mają wartość nieocenioną jako autentyczne relacje świadków i współtwórców naszej morskiej przeszłości. Oprócz faktów ukazują one bowiem atmosferę, w jakiej te fakty powstały, a tego nie potrafią oddać nawet najbardziej zasobne zbiory dokumentów. W trosce o utrwalenie tych wartości Wydawnictwo Morskie zainicjowało w 1955 roku serię „Wspomnienia ludzi morza i Wybrzeża”, obejmującą okres dwudziestolecia międzywojennego, okupacji i dziejów najnowszych. Dotychczas ukazały się w tej serii następujące pozycje: Bolesław Kasprowicz, *Byłem juniorem* (1965), Aleksander Rylke, *W służbie okrętu* (1967), Maria Boduszyńska-Borowikowa, *Życie jak płomień. O życiu i pracach Józefa Borowika* (1972), *Pamiętniki ludzi morza – Morze dalekie, morze bliskie* (1974), Władysław Milewski, *Na morzu i na lądzie* (1976), Stanisław Darski, *W służbie żegluga* (1978), Andrzej Ropelewski, *Profesor Kazimierz Demel. Żołnierz – badacz morza – nauczyciel* (1978), Julian Rummel, *Narodziny żegluga* (1980), Stanisław Hueckl, *Inżynierskie wspomnienia* (1981) i Mieczysław Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty* (1985). Gdy w roku 1965 wyszła pierwsza z tego cyklu książka Bolesława Kasprowicza, Andrzej Wachowiak pod jej wrażeniem przystąpił do pisania własnych wspomnień. Tak powstał maszynopis jego książki pod tytułem *Społeczne oblicze przedwojennej Gdyni*. Nie ujrzał w druku swojej pracy, bowiem po dwóch latach zmarł.

MORZE

**ŻYWI, BOGACI, LECZY
I ŁĄCZY NARODY**

LIGA MORSKA CZeka NA CIEBIE TWÓRZMY ZAKŁADOWE I SZKOLNE KOŁA „LM”

pod opieką harcerstwa, kawę wydawano bezpłatnie, zupę z kotła żołnierskiego za grosze, a wódki tego dnia nie sprzedawano. Piwa i wód gazowych przygotowano tyle na ile to było możliwe, lody, ciastka i pieczywo przygotowane były »na ryzyko« ale i tak nic nie zostało. Służba lekarska działała dzięki ofiarności miejscowych lekarzy bezpłatnie, a punkt apteczny również bezpłatnie wydawał krople i pigułki. Cały teren był radiofonizowany. Handel pamiątkarski wystawił w swoich kramach wszystko co posiadał, zaś supercwaniacy sprzedawali nawet ćwiarteczki słonej wody z nadrukiem: »Prawdziwa woda morska z polskiego Bałtyku«.

Występowała orkiestra Marynarki Wojennej, orkiestry z innych oddziałów wojskowych wzmocnione przez orkiestry towarzyszące wycieczkowiczom z różnych stron kraju. Szczególnie wyróżniały się orkiestry górników ze Śląska i z kopalni soli w Wieliczce. Z Zakopanego przyjechali nawet Górale z kobzami i basetłami. Na uroczystość przybyło w sumie około stu tysięcy spragnionych widoku morza ludzi z całej Polski.

Od wczesnych godzin rannych cały nasz komitet ligowy był na nogach, aby poszczególne wycieczki witać i wskazywać im przeznaczone dla nich pomieszczenia. Ludzie ci następnie wzięli udział w barwnej defiladzie. Szła Marynarka, Szkoła Morska, wojsko, organizacje kombatanckie i wycieczki z całej Polski. Było to piękne i niezapomniane widowisko. Na zakończenie koledzy zaprosili mnie na przyjęcie zorganizowane na moją cześć, jako inicjatora święta morza.

Liga gdyńska rozwijała się prawidłowo, byłem też na Radzie Głównej w Warszawie, gdzie złożono naszemu okręgowi specjalne serdeczne podziękowanie.

Wiosną 1934 roku objąłem prezesurę okręgu, na którym to posterunku wytrzymałem niemal do wybuchu wojny. Na następne święto morza dowództwo Marynarki zniewolone było powiększyć liczbowy skład kompanii honorowej asystującej przy uroczystym wciągnięciu i opuszczeniu flagi ligowej, gdyż dotychczasowy skład byłby zmajoryzowany przez poczty sztandarowe kół Ligi należących do Okręgu. Wyszliśmy bowiem organizacyjnie poza opłotki Gdyni i nie było wsi czy osiedla będącego w naszym zasięgu, gdzieby koła Ligi nie było. Członkowie Zarządu Okręgu teraz dopiero poczuli co to jest systematyczna praca, bo nie mogło być walnego zebrania koła bez przedstawiciela okręgu. Terminarz był ułożony i wizytatorzy na każde zebranie wyznaczani, ale przyznam tu na chwałę gdyńian, że nikt się nie wykrecał, a nawet oficerowie Marynarki będący członkami zarządu okręgu ofiarnie z nami współpracowali. Dużą więc pomoc otrzymywałem z Marynarki Wojennej w Gdyni. Co roku podczas uroczystości Święta Morza jako prezes okręgu miałem przywilej przemawiania do mikrofonu na całą Polskę. Za Święto Morza przyznano mi Złoty Krzyż Zasługi.



Andrzej Wachowiak na uroczystości Święta Morza w 1939 r. (ze zbiorów autora)

Liga rosła. Często widywało się w Gdyni prezesa gen. Orlicz-Dreszera, Jana Dębskiego – dyrektora Ligi, generała Zaruskiego i innych.

W naszej pracy ligowej chodziło nam o budzenie w społeczeństwie gdyńskim wiary w Polskę morską. Organizowaliśmy odczyty o morzu. Profesor Siedlecki, zasłużony propagator światopoglądu morskiego przez całe wakacje prowadził prelekcje o morzu, uzasadniając znaczenie morza tak ze względów gospodarczych, jak i politycznych. Były też odczyty i wykłady o aktualnej polityce morskiej Polski, jak i dyskusje problemowe z udziałem oficerów Marynarki Wojennej, floty handlowej, Urzędu Morskiego i innych placówek. Wiedzę o morzu upowszechnialiśmy wszystkimi dostępnymi nam środkami.

Z racji ostatniego przed wojną święta morza miałem ostatni raz przed wybuchem wojny pod Kamienną Górą w Gdyni przemawiać. Poczty sztandarowe Ligi w liczbie ponad pół setki ustawiły się w półkolu na wzniesieniu. Ligowy mistrz ceremonii huknął gromko »Bacność«. Wszystkie oczy skierowały się na mnie. Wygłosiłem płomienną mowę. Tu dopuszczam do głosu organ Ligi »Morze i Kolonie« z sierpnia 1939, numer 8, strona 6. Można tam przeczytać: »...A potem nastąpiła przepiękna kulminacyjna chwila uroczystości. Na mównicę wszedł prezes Obwodu Morskiego LMK dyr. Andrzej Wachowiak. Po krótkim przemówieniu rozpoczął wolno, dobitnie wymawiać słowa solennej przysięgi:

Przysięgamy odwiecznych praw Polski do Bałtyku i morskich
przeznaczeń Rzplitej strzec!

Nad ujściem Wisły straż niezłomnie trzymać!

Dorobek Polski na wybrzeżu i morzu stale pomnażać!

Braci naszych za kordonem, nierozzerwalną część Narodu
Polskiego wspomagać i bronić! Tak nam dopomóż Bóg!»

Chwila była istotnie podniosła i wzruszająca, ale czuło się już napięcie wojenne. Schodząc z mównicy podszedłem do inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, aby mu złożyć pełen szacunku ukłon, jako reprezentantowi Głowy Państwa, a zarazem prosić go aby w następnym krótkiej przerwie zechciał dokonać odznaczenia harcerzy gdańskich, którzy pod wodzą swego harcmistrza przybyli z Gdańska.

W czasie mego urzędowania na stanowisku prezesa okręgu morskiego Ligi wypadł pewien ważny zjazd ligowy o tyle osobliwy, że był to zjazd ruchomy. Zaczynał się w Warszawie, po czym statkami wiślanymi wszyscy uczestnicy przeprawiali się przez Modlin, Płock i Toruń do Gdańska, gdzie po manifestacyjnym zebraniu zaokrętowano cały zjazd na statek pasażerski, który nas przetransportował na wyspę Bornholm. Komisyjne zebrania odbyły się na statku. Na Bornholmie, gdzie przewieziono nas łodziami na ląd (była niedziela) czekały na nas autobusy i kilka samochodów prywatnych należących do b. obywateli polskich, robotników rolnych, jacy przyjechali tu jako sezonowcy z Małopolski wschodniej. Wojna 1914 roku zaskoczyła ich na tej wyspie, a nie mogąc wracać, pożenili się tu z Dunkami. Ich potomstwo – a byliśmy tam w roku może 1936, a więc już młodzież dorastająca, po polsku mówiła niewiele. Dorośli natomiast mówili po polsku dość poprawnie. Ludzie ci zaprosili uczestników zjazdu do swych domów. Niestety czas nam było wracać, aby w Gdańsku podsumować działalność komisji zjazdowych i tam uroczystie zjazd zamknąć.

W kontaktach z morzem odbyłem też na »Zawiszy Czarnym« z generałem Żarskim wycieczkę do Kopenhagi i na wyspę Sandö. Po kilku dniach włości wróciliśmy do Gdyni, gdzie czuło się w powietrzu wibrowanie podsycanej przeciw Polsce nienawiści hitlerowców gdańskich. W tym czasie trochę rodzin polskich opuszczało Gdynię. Ale Jasio Kiepusza w draperii na wzór namiotu tureckiego zdobytego przez Sobieskiego pod Wiedniem, jaka służyła nam do święta morza, dał koncert z nieodłączną wtedy piosenką o Maćku co miał Niemcom sprawić tęgie lanie. To był jego niezaprzeczalny wkład w zwycięstwo koalicji antyhitlerowskiej. W koncercie brało udział sto tysięcy słuchaczy, w tym olbrzymia rzesza gdańszczan. Nie jestem zbieraczem autografów i fotografii gwiazd scenicznych czy śpiewaczy. Ale fotografii Kiepuszy z własnoręcznym podpisem mi żal, była to bowiem cała zapłata za mój dwumiesięczny wysiłek propagandowy i organizacyjny koncertu.

Formalnie opuszczając Gdynię przejąłem funkcję prezesa Ligi na wiceprezesa Illeczkę i wyjechałem do Warszawy».

Śladami Andrzeja Wachowiaka (Dni Morza w prasie, wybór)

O pierwszym Święcie Morza w Gdyni była już mowa kilkakrotnie. Warto jednak przypomnieć, że wówczas na gdyńskich ulicach



Prezydent Ignacy Mościcki podczas Święta Morza w 1932 r.

i skwerach rozlepiano plakaty z następującą odezwą, zredagowaną przez Henryka Tetzlaffa:

„Drogi rodaku i gościu! Uśmiechnij się, jeśli nie znajdziesz wygodnej kwatery lub będziesz miał kłopoty z wyżywieniem. Pamiętaj bowiem, że bierzesz udział w pierwszym święcie polskiego morza, o którym będziesz kiedyś opowiadał dzieciom i wnukom. Miasto Gdynia i jego mieszkańcy witają cię całym sercem i pragną uczynić wszystko, abyś czuł się tutaj dobrze. Na braki i niedociągnięcia patrz z uśmiechem. Twe trudy i niewygody niechaj ci odpłaci uczucie, że bierzesz udział w radosnym obchodzie pierwszego w Polsce Święta Morza. Za wszystkie możliwe niedociągnięcia z góry cię przepraszamy i życzymy ci z całego serca dobrego nastroju. A więc, drogi gościu, uśmiechnij się. Komitet Organizacyjny

Gdynia, 31 lipca 1932»²⁹.

W sierpniowym, a więc ostatnim przed wybuchem drugiej wojny światowej numerze miesięcznika, który krótko nazywał się „Morze i Kolonie” opisano uroczystości ostatniego w okresie międzywojennym Święta Morza, które odbyło się – zgodnie z tradycją – 29 czerwca 1939 r.

Informacje prasowe na temat Święta Morza ukazywały się również w latach 1939–1945 w prasie emigracyjnej.

W warunkach Polski Ludowej informacjom związanym z przygotowaniem i corocznym przebiegiem uroczystości Dni Morza poświęca się w prasie ogólnopolskiej i lokalnej wiele uwagi. Z konieczności wybierzmy tylko niektóre, charakterystyczne informacje prasowe na ten temat.

6 maja 1961 r. na Dolnym Śląsku ukazało się pismo pt. „Wrocław – 1946”, wydanie specjalne Towarzystwa Miłośników Wrocławia. W piśmie tym zamieszczono m. in. przedruk z „Trybuny Dolnośląskiej” z dnia 25 maja 1945 roku. Gazeta ta pisała wówczas: „W dniu 11 maja br. w sali konferencyjnej Urzędu Wojewódzkiego (we Wrocławiu) odbyło się zebranie obywatelskie, zwołane przez Ligę Morską w sprawie utworzenia Wojewódzkiego Komitetu Święta Morza [...] Prezes okręgu Ligi Morskiej ob. Dębski zaznajomił zebranych z tradycją Święta Morza, organizowanego corocznie przez Ligę Morską [...] My tu na terenie Dolnego Śląska, nad największą drogą wodną Polski, musimy zadokumentować jak drogi i jak potrzebny

²⁹ Tadeusz Białas w swej książce *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939 r.*, Gdańsk 1983 na s. 65 tak pisze na temat Andrzeja Wachowiaka: Przykładem ówczesnej polityki polskiej morskiej może być artykuł Andrzeja Wachowiaka pt. *O program morski*, opublikowany w 1937 r. na łamach „Morza”, w którym frazeologia mocarstwowa przeplata się ze słusznymi postulatami dotyczącymi dalszego rozwoju gospodarki morskiej. Autor wychodząc z założenia, że Polska ma wszelkie dane po temu, aby pretendować do roli mocarstwa, od razu jednak trzeźwo konstatował: „Ale, czy można sobie wyobrazić nowoczesne mocarstwo, którego flota wojenna i handlowa, razem wzięta, nie przedstawia liczbowo jut nie tylko przeciwwagi w stosunku do flot innych mocarstw, lecz nawet wobec flot państw małych jak Holandia, Dania czy Finlandia?” Zdaniem Andrzeja Wachowiaka podstawowym warunkiem polskiego programu morskiego powinna być budowa silnej floty wojennej, której brak „hamuje rozwój jej mocarstwowości”. Autor słusznie, z dumą eksponował sukcesy polskiej polityki morskiej, zwracając uwagę, że zostały one osiągnięte w wyniku niecodziennej mobilizacji „sił młodego wojną wyniszczonego i biednego narodu”. Za to miał jednak pełną świadomość, iż to, co Polska zrobiła nad morzem, „leży na granicy minimum naszych pretensji i aspiracji” i zwracał uwagę także na fakt, że tylko znikomy procent polskiego obrotu morskiego przewożą statki polskie. Tonaż polskiej floty handlowej wynosi zaledwie 100 000 ton – „A my z taką flotą chcemy robić politykę mocarstwową”.

Dni Morza Elbląg '92



Po raz sześćdziesiąty w historii, a pierwszy w Elblągu obchodzone będą w dniach 20-28 czerwca Dni Morza. Inicjatywa władz miasta, aby właśnie tutaj zorganizować tegoroczne obchody, wywołała wiele kontrowersji.

jest nam dostęp do morza oraz ujście naszych rzek. Dlatego też my na tutejszym terenie wysuwamy drugie hasło tegorocznego Święta Morza: Ujście polskich rzek w naszych rękach. Nie pozwolimy zakorkować wylotu naszych rzek oraz naszego dostępu do morza, gdyż, jak wykazała nasza historia, kończyło się to zawsze utratą naszej niepodległości”.

Imponująco wypadły Dni Morza w 1981 r. we Wrocławiu. Warto przytoczyć wzmiankę z dnia 12 VI 1981 r. zamieszczoną w „Słowie Polskim” pt. *Dni morza we Wrocławiu i Zgorzelcu*: Pod hasłem: Pracujesz na lądzie – wypoczywaj nad wodą, Wrocław obchodził Dni Morza. Główne uroczystości rozpoczęły się 13 czerwca na nadodrzańskim terenie pomiędzy mostami Warszawskim i Trzebnickim. Udostępniono do zwiedzania statki rzeczne zacumowane przy brzegu, m. in. statki szkoły żeglugi śródlądowej we Wrocławiu „Młoda Gwardia” i „Westerplatte”, zorganizowano blok imprez artystycznych, wśród nich quiz pt. „60 pytań o morzu”. Główną nagrodą był rejs promem do Kopenhagi ufundowany przez Polską Żeglugę Bałtycką w Kołobrzegu. Zorganizowano regaty i paradę jednostek pływających. W salach Domu Kultury wystąpił zespół Marynarki Wojennej „Flotylla”, artyści scen wrocławskich wykonali szereg pieśni morskich na tle pięknej scenarii zielenią pokrytych brzegów tuż nad rzeką, nad którą odbywały się imprezy żeglarskie.

Również w Zgorzelcu odbyły się w dniach od 13 do 14 czerwca 1981 r. Dni Morza. Na podkreślenie zasługuje fakt, że Dni Morza w tym mieście zorganizowano po raz pierwszy. Podobne uroczystości odbyły się w Bolesławcu, nie zapomniano o nich w Jeleniej Górze, w Świeradowie Zdroju. Szklarskiej Porębie i wielu innych miejscowościach Dolnego Śląska. W regionie tym popularne stało się hasło: „Dolny Śląsk wrasta w morze”.

Nie tylko tam, jak informował „Ilustrowany Kurier Polski” w dniu 16 VI 1981 r. w notatce: *Dni Morza, 81*: Dni Morza miały

„DNI MORZA”

144. VI. 307

W ZERWU 1944 R.

IMOR. MAR. SZYDŁOWSKI CZESKAW



GROSS BORN-LIPIEC-1944

DEFLAG II-D

skromniejszą niż zwykle oprawę. Niemniej jednak odradzająca się Liga Morska wspierana przez praktyków Żeglugi Bydgoskiej przygotowała dla społeczeństwa cykl imprez. W dniu 28 VII 1981 r. zorganizowano w Teatrze Polskim uroczystą akademię wojewódzką. Na Rybim Targu koncertował zespół „Czerwone Berety” i zespół młodzieżowy „Marynarze”. Na Brdzie odbyły się pokazy pletwonurków oraz parada jachtów. Zorganizowano kiermasz, na którym można było kupić sprzęt żeglarski i wędkarski.

W Gdańsku odbyło się poświęcenie wianków, które w wieczór świętojański puszczano na Motławie. Przygrywała orkiestra Marynarki Wojennej, odbyła się parada jachtów. Była iluminacja ogni sztucznych. W Toruniu otwarto nową przystań żeglarską, nad którą opiekę sprawuje Zakład „Chemitex – Elana”. Na tej przystani odbyło się wiele imprez towarzyszących. W Bielsku Białej dużą aktywność w organizacji Dni Morza przejawiają działacze Ligi Morskiej, Ligi Obrony Kraju i Związku Harcerstwa Polskiego. Na Górnym Śląsku szczególnie wyróżniają się miasta: Gliwice, Racibórz, Ruda Śląska, Sosnowiec, Katowice, Świętochłowice, Bytom, Jastrzębie, Wodzisław i Czechowice.

W województwie radomskim, oprócz samej stolicy tego regionu, aktywność przejawiają działacze z Pionek, Nowego Miasta i Solca nad Wisłą. W Radomiu z okazji Dni Morza zorganizowano wystawę modeli pływających, obozy żeglarskie i szereg innych imprez. Oprócz Warszawy, w której m.in. w ramach obchodów Dni Morza odbyła się uroczysta odprawa wart przed Grobem Nieznanego Żołnierza z udziałem pododdziałów Marynarki Wojennej, do obchodów włączyły się też Siedlce, Płock, Ciechanów, a także Wyszki. Właśnie w tym mieście dzięki inicjatywie podporucznika rezerwy Kazimierza Deptuły koncertowała orkiestra z Wyszkiowskiego Ośrodka Kultury „Hutnik”.

W Wielkopolsce obchody Dni Morza odbywały się m.in. w Poznaniu, Gnieźnie, Kaliszu, Obornikach, Szamotułach i innych miastach. Miały one staranną oprawę.

³⁰ „Nautologia”, 1983, nr 1, s. 20.

PROGRAM 13 – 14 OBCHODÓW DNI MORZA

czerwca
1981 roku

W ZGORZELCU

REGATY ŻEGLARSKIE

Ognisko, gawędy i ballady żeglarskie
Zawody wędkarskie

Otwarcie wystawy fotograficznej marynistycznej

Kino „Grunwald” „Kuszebe”
„Fala morską”

Quiz dla młodzieży
II Biesiada Kabaretowa

Zespołu Marynarki Wo-
„Flotylla”



Święto Morza we Wrocławiu w 1984 r. (fot. M. Czuliński)

jako optymalne w istniejącej sytuacji. Od nas samych zależy, czy tak się rzeczywiście stanie. Być może także dzisiejsze sympozjum pozwoli na odnalezienie w tradycji Dni Morza wątków i metod godnych współcześnie kontynuacji. W tym przekonaniu życzyć Państwu owocnych obrad”.

W numerze 1 „Nautologii” z 1983 r. ukazały się w całości materiały z tego sympozjum. Warto przytoczyć bodaj autorów i tytuły wystąpień:

Marian Fila – *Tradycje Dni Morza w Polsce*

Maciej Tadeusz Krzyżanowski – *Dni morza symbolem konsolidacji gospodarki morskiej*

Henryk Tetzlaff – *Tradycje obchodów Dni Morza w Polsce i ich znaczenie*

Kazimierz Kubik – *Rola Święta Morza w rozwoju wychowania morskigo młodzieży w okresie międzywojennym*

Witold Bublewski – *Z tradycji Dni Morza w Polsce*

Jarosław Rusak – *Obchody Święta Morza w okresie drugiej wojny światowej*

Walenty Aleksandrowicz – *Dni Morza w powojennej Polsce 1945–1980*

Eligiusz Józef Sitek – *Dni Morza 1981*

Wojciech Święcicki – *Odrodzona Liga Morska*

Edmund Kotarski – *Wokół staszicowego hasła „Trzymajmy się morza”*

Zbigniew Machaliński – *Z cyklu „Polska myśl morską w okresie okupacji”*

I na zakończenie tej części należy nawiązać do centralnych obchodów Dni Morza w 1986 roku. 10 lutego 1986 r. Gdynia obchodziła 60. rocznicę nadania jej praw miejskich. Inauguracja rocznicowych obchodów nastąpiła na uroczystej, wspólnej sesji Miejskiej Rady Narodowej i Rady Miejskiej PRON, która odbyła się dokładnie w samą rocznicę (10 lutego 1926 r.). Historyczny i geograficzny związek miasta z morzem spowodował, że w roku 1986 centralne Dni Morza zorganizowano w Gdyni. Temat Dni Morza był związany z 60-leciem tego miasta-symbolu.

Dni Morza w Gdyni miały bardzo staranną oprawę. Oddano do użytku Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej, Szkole Podstawowej na Obłuzu (dzielnica Gdyni) nadano imię kpt. ż.w. Kazimierz Jurkiewicza. W szkole tej odsłonięto też tablicę pamiątkową i otwarto Izbę Tradycji Morskich, do której pamiątki przekazał m.in. prezes Zarządu Okręgu Gdańskiego Ligi Morskiej prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda, odbyły się regaty żeglarskie i parada jachtów morskich, odbyły się spotkania z weteranami pracy i walki. Centralna

Osobną wzmiankę należy poświęcić Ziemi Szczecińskiej. W tym rejonie z racji umiejscowienia się armatora floty handlowej i rybackiej, dużej liczby zakładów pracujących na rzecz gospodarki morskiej, prężnego środowiska naukowego, Dni Morza mają zawsze staranną oprawę organizacyjną. Godne odnotowania jest uruchomienie w Morskim Ośrodku Kultury i Informacji stałego kina Ligi Morskiej, w którym wyświetlane są filmy o tematyce morskiej i odbywają się festiwale filmowe. Dużo informacji ukazuje się w lokalnej prasie. Także w Olecku w województwie suwalskim, obfitującym w jeziora i przystanie żeglarskie, Dni Morza stały się prawdziwym świętem. Zapalone grono entuzjastów zadbało o to, by Dni Morza stały się okazją do zaprezentowania dorobku na tym polu bezimiennych często bohaterów, dla których sprawy morza i wód śródlądowych mają ważne znaczenie w wychowaniu morskim młodzieży³⁰.

W dniu 19 czerwca 1981 r., odbyło się w Gdyni, z okazji jubileuszu półwiecza Dni Morza w Polsce, sympozjum naukowe pod wymownym tytułem „Tradycje Dni Morza w Polsce”. Podczas tego sympozjum Marian Fila z Warszawy wygłosił przemówienie inauguracyjne, którego końcowy fragment warto zacytować:

„Tylko mądre i harmonijne łączenie posunąć ekonomicznych, organizacyjnych z propagatorskimi może przyczynić się w końcowym efekcie do pomyślności polskiej gospodarki morskiej. Tylko na tej drodze możemy zmierzać do wykorzystania wszelkich tkwiących w niej wartości, a ponadto do doceniania jej miejsca i roli w świadomości ogółu obywateli naszego kraju. Są to z pewnością zadania długofalowe i trudne, ale przecież wykonalne. Dlatego mam nadzieję, że na przykład uczestnicy sympozjum podobnego do naszego, ale poświęconego już stuleciu tradycji Dni Morza, ocenią z perspektywy kolejnych 50 lat nasze teraźniejsze starania i czyny

³¹ E.J. Sitek, *Dni Morza 1981*, „Nautologia”, 1983, nr 1, s. 47–49.



Ksiądz biskup Zygmunt Pawłowicz święci łódzie rybackie na przystani rybackiej w pobliżu Babich Dołów w Gdyni w dniu patrona rybaków – św. Piotra, 29 czerwca 1992 r. (ze zbiorów autora)

Akademia z okazji Dni Morza odbyła się w Teatrze Muzycznym w Gdyni. W czasie jej trwania odznaczono wysokimi odznaczeniami państwowymi i resortowymi ludźmi zasłużonych dla morza. Odbyły się różne imprezy artystyczne, sportowe, rekreacyjne i oświatowo-historyczne. Na uwagę zasługują również sesje popularnonaukowe, z których najważniejsze to: Gdynia – wczoraj i dziś oraz jesienna sesja pod nazwą Gdynia – dziś i jutro. W okresie Dni Morza ukazywało się mnóstwo informacji prasowych. Wymienimy tylko niektóre ich tytuły: *Dzień Ligi Morskiej, orędowniczki morza* („Dziennik Bałtycki”, 26.06.1986); „Ważnym wydarzeniem było przyznanie LM w 1983 r. przez Radę Państwa statusu stowarzyszenia wyższej użyteczności, co było wyrazem uznania dla roli, jaką może odegrać Liga w dziele edukacji morskiej Polaków. [...] Coraz bardziej atrakcyjne formy działania Ligi podejmowane zwłaszcza w Morskim Roku w Oświacie nie pozostają bez wpływu na liczebność organizacji. Gdy w marcu 1986 r. obradował II Krajowy Zjazd Ligi Morskiej liczyła ona 15 tys. członków. Dziś z meldunków nadsyłanych ze szkół wynika, że organizacja ta skupia już kilkakrotnie więcej młodych ludzi gotowych pokochać morze”. Podobny w treści jest artykuł Ewy Sielickiej pt. *Nowe oblicze Ligi Morskiej* („Głos Wybrzeża”, 26.06.1985). Warto też wymienić tytuł: „*Dar Młodzieży*” *zaprasza na swój pokład Ligę Morską* („Wieczór Wybrzeża”, 29.04.1986).

Jeśli w olbrzymim skrócie wymieni się przynajmniej niektóre imprezy towarzyszące obchodom Dni Morza w 1986 r. w Gdyni, to warto też pokazać przykład tych uroczystości w zupełnie nieznanej, małej miejscowości. W Magazynie Morskim „Bryza” nr 7/283/1986, wydawanym w Szczecinie, znajduje się informacja pt. *Święto Morza w Jeżowie* (strona 98). Jeżów Sudecki, to niewielka wieś, leżąca w pobliżu Jeleniej Góry. Jest tu szkoła podstawowa, w której właśnie w 1985 roku zorganizowano po raz pierwszy Święto Morza. Uroczystości trwały dwa dni. Dzień pierwszy przeznaczono dla młodzieży szkolnej, zaś drugi dla dorosłego społeczeństwa wsi i gminy. Święto rozpoczęło uroczystym apelem. Działwie szkolnej przypomniano wieloletnie tradycje związku Polski z morzem, łącząc je z montażem słowno-poetyckim. Następnie otwarto wystawę morską poświęconą głównie rozwojowi floty handlowej. Druga wystawa przedstawiała „Dary mórz i oceanów”. Na planszach, a także naturalnych eksponatach ukazano bogactwo wód morskich, z których korzysta Polska za pośrednictwem statków badawczych oraz floty rybołówstwa dalekomorskiego. Całość wzbogacił kiermasz książki morskiej i marynistycznej, jako że Święto Morza połączono z Dniami Oświaty, Książki i Prasy.

Trudno jest wyliczać wszystkie osiągnięcia, jakie notują na swym koncie działacze organizujący Dni Morza. Nie o to tu zresztą chodzi. Przytoczone przykłady świadczą, że zainicjowane przed laty



Zespół Historii Ligi Morskiej przy PTN zorganizował w rocznicę pierwszego Święta Morza w dniu 31 lipca 1996 r. spotkanie weteranów biorących udział w pierwszych Świętach Morza. Siedzą od lewej: Witold Bublewski, Zofia Śliwińska – siostra Andrzeja Wachowiaka, Franciszek Grzegowski. Stoją: córka F. Grzegowskiego i autor (ze zbiorów autora)

uroczystości, które zapoczątkowano w Gdyni, znalazły naśladowców, że są społeczeństwu potrzebne, że myśl morską, działalność społeczna, a także kulturalna wiążąca się z morzem i wodami śródlądowymi cieszy się nadal dużą popularnością.

Hasła i idee towarzyszące Dniom Morza w latach 1932–1986

W tej części zestawilem główne hasła i idee wiodące, pod których auspicjami organizowano w poszczególnych latach różne imprezy na Dni Morza. Wymieniam rok, hasło, cele i zadania obchodów, poczynawszy od pierwszego Święta Morza.

Rok Hasło, cel i zadanie obchodów

- 1932 Pierwsze Święto Morza w dniu 31 lipca 1932 w Gdyni
- 1933 Przecistawianie się wszelkim próbom ze strony niemieckiej uszczuplania stanu posiadania na terenie Pomorza.
- 1934 Stworzenie podstaw finansowych dla rozbudowy sił zbrojnych na morzu.
- 1935 Budujemy okręty na własnej stoczni. (W ramach Święta Morza odbył się w Gdyni wielki zlot młodzieży).
- 1936 Musimy Polskę dobroić na morzu.
- 1937 Chcemy silnej floty wojennej i kolonii. Płucami Polski Śląsk – Gdynia i Gdańsk – puklerzem okręty Rzeczypospolitej.
- 1938 Żądamy upowszechnienia świadczeń na rozbudowę floty wojennej.
- 1939 Popieramy rozwój żeglugi śródlądowej.
- 1939–1944 Święto Morza obchodzono w Wielkiej Brytanii w ośrodkach polonijnych oraz konspiracyjnie w okupowanym kraju.
- 1945 Obchody w Gdańsku i Gdyni (Apele poległych).
- 1946 4 tygodnie popularyzacji morza. Otwarcie centralnego ośrodka żeglarskiego. (Liga Morska we Wrocławiu głosiła hasło: „Ujście rzek polskich w naszych rękach”).
- 1947 Witamy uczestników Polskiej morskiej (Konkurs strojów regionalnych, okolicznościowe stemple z akcentami morskimi).
- 1948 Ścieranie się poglądów, czy organizować Święto Morza podobnie jak w latach międzywojennych, czy też nadać mu inny



Jedno ze spotkań grupy działaczy ligowych w siedzibie PTN, poświęcone Świętu Morza

- sens. Przypisano przewodnią rolę w organizacji Święta Morza Ministerstwu Żegluga.
- 1948–1950 Nowe akcenty i nowe treści w organizowanych Dniach Morza, m.in. hasło: „Czynem a nie słowami mimo wielkich trudności pomagamy w rozwoju gospodarki morskiej”.
- 1951 Dni Morza organizowano pod hasłem walki o pokój, przyjaźń; wzory i pomoc ZSRR.
- 1952–1954 Po likwidacji Ligi Morskiej Dni Morza straciły na rozmachu, odbywały się imprezy o charakterze lokalnym.
- 1955 Odżyła idea organizacji Dni Morza. Nad programem Dni Morza pieczę przejął premier PRL. W roku 1955 zorganizowano centralne zawody sportowe, oddano nowe przystanie żeglarskie, odbył się sływ pokój, organizowano spotkania z ludźmi morza.
- 1956 Powstała koncepcja powołania do życia stałego komitetu obchodów Dni Morza, który zrzeszał wszystkich zainteresowanych problematyką morską, naukową, gospodarczą i kulturalną.
- 1957 W każdym większym mieście zorganizowano imprezy. Centralne uroczystości odbyły się w Szczecinie. Po raz pierwszy zorganizowano Dzień Portowca, Dzień Rybaka, Dzień Marynarki Wojennej itd.
- 1958 W Gdyni powołano Społeczny Komitet obchodów Dni Morza.
- 1959 Centralne uroczystości Dni Morza odbyły się w Trójmieście. Uroczystości organizowane pod kierunkiem Ministerstwa Żegluga stały się przeglądem osiągnięć społecznych i gospodarczych w dziedzinie szeroko pojętej uprawy morza. Powstał Ogólnopolski Komitet Obchodów Dni Morza. Dni Morza zorganizowane w 1959 r. zamknęły uroczystości związane z dziesięcioleciem PPiUR „Arka” w Gdyni.
- 1960 Ogólnopolska ocena dorobku 15-lecia polskiej gospodarki morskiej (Centralne uroczystości w Gdańsku)
- 1961 Stocznie fundamentem rozwoju żegluga, krokiem w rozbudowie floty. Powołanie Komitetu Badań Morza PAN (Centralne uroczystości w Kołobrzegu).
- 1962 10 wieków Gdańska to 1000 lat Polski na morzu (Centralne uroczystości w Gdańsku).
- 1963 Człowiek w gospodarce morskiej. Obchody poświęcone głównie ludziom morza (Centralne uroczystości w Szczecinie).
- 1964 Morze a 20 lat PRL (Centralne uroczystości w Gdańsku).
- 1965 20 lat PRL na Bałtyku (Centralne uroczystości w Szczecinie).
- 1966 W Belwederze spotkanie zasłużonych pracowników morza. Obchody lokalne w wielu ośrodkach.
- 1967 „Polska może i musi wziąć się za swe gospodarstwo morskie. Pamiętajmy wszyscy, bo w tym możemy pomóc i wszyscy na tym skorzystamy. My i nasze dzieci”. (Jedno z haseł w czasie tamtejszych obchodów).



Okładka książki E. J. Sitka *Święta Morza 1932–1997*

- 1968 Rola portów Pomorza Zachodniego w gospodarce PRL (Centralne uroczystości w Szczecinie i Świnoujściu).
- 1969 25 lat obchodów Dni Morza w PRL. 25 rocznica powrotu Polski nad Bałtyk (Centralne uroczystości w Sopocie).
- 1970 25 lat gospodarki morskiej PRL (Centralne uroczystości w Szczecinie). Z dniem 1 maja 1970 r. Krajowy Komitet Dni Morza przejął wszystkie dotychczasowe funkcje Ogólnopolskiego Komitetu Obchodów Dni Morza oraz Stałego Resortowego Komitetu Obchodów Dni Morza. Dotychczasowe komitety uległy likwidacji. Oprócz imprez morskich odbyło się w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni uroczyste wręczenie sztandaru ministra żegluga przodującej załodze Zakładów Mechanicznych w Pucku oraz odznaczenie zasłużonych pracowników morza w Operze Leśnej w Sopocie. W Świnoujściu nastąpiło otwarcie północnego toru wodnego. W czasie trwania Dni Morza odbyły się audycje radiowe, odczyty, zorganizowano wystawy oraz konkurs piosenki morskiej i festiwal filmów morskich. W obchodach Dni Morza wyróżniły się zwłaszcza Warszawa, Bolesławiec, Sierpc, Wrocław i Wyszów.
- 1971 Hasło przewodnie „O szybszy rozwój polskiej gospodarki morskiej”. Przy tej okazji podkreślano dorobek 50-lecia polskiego rybołówstwa morskiego.
- 1972 Krajowy Komitet Dni Morza uwzględnił w programie obchodów dwa jubileusze: półwiecze Gdyni i czterdzieste Dni Morza w Polsce. Premier Rządu PRL dokonał otwarcia Dni Morza w Gdyni połączonego z udostępnieniem społeczeństwu monograficznej wystawy pn. „50 lat portu Gdynia”. Centralna akademia odbyła się w Operze Leśnej w Sopocie.
- 1973 Podczas obchodów Dni Morza upowszechniano wśród społeczeństwa dorobek 50-lecia polskiego przemysłu okrętowego, taki bowiem jubileusz obchodziła w 1973 r. Stocznia im. Ko-

- muni Paryskiej w Gdyni. Przy udziale Stowarzyszenia Działaczy Kultury Morskiej zorganizowano I Targi Rybne w Gdyni oraz wycieczkę do będącej w budowie rafinerii w Gdańsku.
- 1974 14 czerwca powołano nowy, rozszerzony o nowe resorty Krajowy Komitet Dni Morza, koordynujący obchody Dni Morza w skali krajowej. Komitet ten po reorganizacji Ministerstwa Żeglugi rozwinął działalność przy Ministerstwie Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej. Zadaniem tego Komitetu było: ustalenie ramowego programu corocznych obchodów Dni Morza, koordynacja ważniejszych imprez i przedsięwzięć towarzyszących obchodom Dni Morza, koordynacja obchodów Dni Morza przygotowanych i realizowanych przez Wojewódzkie Komitety Dni Morza. Wysłano hasło: „Rozbudowa portów polskich oknem na świat” (Centralne uroczystości zorganizowano w Kołobrzegu).
- 1915 Znaczenie kultury morskiej w rozwoju gospodarki morskiej. Festyn kulturalny ludzi morza. (Główne uroczystości w Sopocie).
- 1976 50 lat miasta Gdyni (Główne uroczystości w Gdyni).
- 1977 Polacy na morzach i oceanach świata (Centralne uroczystości w Kołobrzegu).
- 1978 Wkład Pomorza Zachodniego i Środkowego w rozwój gospodarki morskiej PRL. 60 lat Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców. (Centralne uroczystości w Słupsku i Ustce).
- 1979 Rok kultury ludzi morza (Centralne uroczystości w Szczecinie).
- 1980 Dwa powroty Polski nad Bałtyk. Nauka w służbie morza (Centralne uroczystości w Gdańsku).
- 1981 We Wrocławiu wysuwano hasła: „Pracujesz na lądzie, wypoczywaj na morzu” lub „Dolny Śląsk wrasta w morze”.
- 1982 Dni Morza obchodzono w całym kraju.
- 1933 Centralne obchody Dni Morza w Szczecinie. Jednym z organizatorów licznych imprez była Liga Morska. W Szczecinie obchodzono święto różnych grup zawodowych: marynarzy, portowców, stoczniovców i rybaków. Zorganizowano wystawy, koncerty, zawody sportowe, pokazy filmów morskich i szereg imprez rekreacyjnych. We Wrocławiu odsłonięto tablicę pamiątkową poświęconą pracownikom i pionierom śródlądzia, zorganizowano konkurs marynistyczny, wystawę fotogramów pt. „Ludzie morza” oraz seminarium pt. „Marynistyka w placówkach kultury”.
- 1984 Zarząd Główny Ligi Morskiej, Komenda Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte i Polskie Towarzystwo Nautologiczne zorganizowały sympozjum nt. „Obrona morza i wybrzeża w polskiej myśli morskiej i wojskowej Rzeczypospolitej”. Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Gdańsku, Kuratorium Oświaty i Wychowania i Towarzystwo Wiedzy Powszechnej w Gdańsku zorganizowały konferencję programowo-metodyczną pt. „Problemy Edukacji Morskiej w Systemie Oświaty Szkolnej Województwa Gdańskiego”. Oprócz sesji popularno-naukowych zorganizowano w okresie Dni Morza konkursy, np. konkurs pod nazwą „Bliżej morza”, odbyło się też wiele imprez popularyzujących polską gospodarkę morską. W dniu 29 czerwca 1984 r. na pokładzie okrętu-muzeum „Błyskawica” odbyła się konferencja poświęcona Andrzejowi Wachowiakowi – inicjatorowi obchodów Święta Morza.
- 1985 Podczas Dni Morza obchodzono Dzień Ligi Morskiej. Centralne uroczystości odbyły się w Szczecinie. Przygotowano bardzo bogaty i urozmaicony program.
- 1986 60 lat przyznania praw miejskich Gdyni (w tym mieście centralne obchody). Liga Morska – Zarząd Miejski w Gdyni zorganizowały w dniu 31 lipca 1986 roku – w 54 rocznicę pierwszego Święta Morza wieczór wspomnień. Tym spotkaniem podsumowano okres od pierwszej uroczystości Święta Morza do czasów najnowszych. Impreza, której impuls dał Andrzej Wachowiak, na stałe weszła do kalendarza.

Program obchodów Dni Morza

Wśród różnych imprez organizowanych podczas Dni Morza do najbardziej typowych należą imprezy wymienione w poniższym zestawieniu:

- zbiórki delegacji szkół, zakładów pracy, organizacji społeczno-politycznych i przemarsz do miejsca organizacji imprez z okazji Dni Morza,
- apele morskie np. pod hasłem: „Zwróćni twarzą ku morzu czuwamy”,
- organizacja tzw. Tygodnia Morza,
- postawienie gali banderowej oraz dekoracja miejsc dla uczczenia Dni Morza,
- organizacja tzw. „wianków” i puszczanie ich na wodę,
- zapalenie ognisk, np. zapalano ogniska wzdłuż Bałtyku i wzdłuż granicy na Odrze i Nysie,
- szukanie „kwiatu paproci”,
- pokaz ogni sztucznych,
- składanie wiązanek kwiatów np. pod pomnikami ludzi morza,
- nadanie szkołom imienia zasłużonych ludzi morza,
- ekspozycja plakatów i materiałów propagandowych z akcentami morskimi,
- konkurs na stroje regionalne,
- zawody wędkarskie,
- regaty żeglarskie,
- parada łodzi żeglarskich,
- zawody pływackie,
- zdobywanie kart pływackich,
- pokazy sprzętu ratunkowego,
- defilada jednostek pływających,
- sztafety kajakowe (np. Wisła do Gdańska),
- krótkie przejażdżki w morze lub w inne akweny wodne,
- spływy rzekami do morza,
- giełdy staroci morskich,
- ekspozycja znaczków pocztowych o motywach morskich,
- gawędy i ballady żeglarskie,
- występy kapeli podwórkowej,
- festiwale piosenki morskiej i żeglarskiej,
- koncerty orkiestr, występy chórów,
- biesiady kabaretowe,
- igrzyska sportowe, np. o nagrodę przechodnią, pod nazwą „Trzymamy straż nad Bałtykiem”,
- wyścig kolarski na trasie Szczecin–Gdańsk,
- konkursy plastyczne, np. „Morze w oczach dziecka”,
- konkursy rysunkowe, np. pod nazwą „Bliżej morza”,
- wystawy fotografii morskiej,
- konkurs na najoryginalniejszy strój marynarski,
- wieczór poezji marynistycznej,
- wystawienie sztuk teatralnych i małych scenek nawiązujących do dziejów Polski na morzu,
- sympozja naukowe, konferencje, zjazdy, spotkania, odczyty,
- kwizy na tematy morskie, np. z dziedziny geografii, floty i fauny morskiej, znajomości portów, budowy okrętów, historii Polski na morzu itp.,
- projekcje filmów morskich,
- popularyzacja książek morskich,
- oglądanie programów telewizyjnych i audycji radiowych związanych z morzem,
- organizowanie wycieczek nad morze i do zakładów gospodarki morskiej,
- zwiedzanie statków i okrętów,
- wystąpienie do władz o nadanie odznaczeń państwowych, resortowych i regionalnych dla działaczy zasłużonych przy organizacji Dni Morza.

W tym wykazie podałem tylko niektóre przykłady działań stosowanych podczas organizowania Dni Morza, jest ich z pewnością więcej, jednak i te przykłady pozwalają zorientować się w tym, jak bogate i różnorodne formy zrodziły się z upływem lat od iskry, którą wzniecił Andrzej Wachowiak.

Warto na zakończenie podać jego nekrolog zamieszczony w numerze 6/439 miesięcznika „Morze” z 1967 r., na stronie 18.

1 maja 1967 r. zmarł Andrzej Wachowiak, zasłużony działacz społeczny, jeden z inicjatorów i organizatorów pierwszego Święta Morza. Urodził się w 1892 r. w Smolicach koło Gostynia. Po ukończeniu gimnazjum opuścił Wielkopolskę i udał się na studia do Westfalii, gdzie organizował polski ruch narodowościowy. Prześladowany

przez władze pruskie zbiegł w 1913 r. do Francji. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej powrócił do Polski. Zajmował się pracą społeczną na terenie Wielkopolski i Pomorza. Od 1931 r. pracował w Polsko-Skandynawskim Towarzystwie Eksportowym w Gdyni i wchodził w skład gdyńskiego zarządu LMK. W 1932 r. organizował tam pierwsze Święto Morza. Od 1933 r. do wybuchu wojny był prezesem LMK w Gdyni. Brał także czynny udział w pracy Polskiego Związku Zachodniego na Wybrzeżu. Po wojnie nadal działał na rzecz propagandy spraw morskich w ramach LPZ, LOK, Klubu Marynistów i TWP – wygłaszając setki odczytów. W uznaniu zasług otrzymał złotą odznakę „Zasłużony Pracownik Morza”.

Cześć jego pamięci!

STANISŁAW SOBIESZCZAŃSKI
ILONA URBANY

„DAR POMORZA” W PRASIE REGIONU BYDGOSKIEGO

„Dar Pomorza” – „Kolebka Nawigatorów”, „Najpiękniejsza Polka” to niektóre, jakże trafne określenia, jednego z najpiękniejszych żaglowców świata. Fascynował pisarzy, dziennikarzy, malarzy. Przez lata długiej służby pod białą-czerwoną banderą jako statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej, a później Wyższej Szkoły Morskiej Gdyni doczekał się wielu publikacji książkowych oraz setek prasowych. Również prasa regionu kujawsko-pomorskiego wiele miejsca poświęcała temu niezwykle żaglowcowi. A nie było to przypadkowe.

Przylączenie Bydgoszczy do Macierzy 20 stycznia 1920 roku zakończyło scalanie terytorium Rzeczypospolitej po odzyskaniu niepodległości. Wśród ludności polskiej wzrastało zainteresowanie dostępem do Bałtyku, a młodego pokolenia służbą i pracą na morzu. Zainteresowania te były potęgowane wychowaniem patriotycznym i przebiegały się w umysłach Polaków, że „Morze Bałtyckie na zawsze polskie”. Skutkowało to zgłaszaniem się młodzieży do szkół kształcących kadry morskie oraz emigrowaniem mieszkańców regionu na wybrzeże by tam podjąć pracę lub służbę na statkach i okrętach pod narodową banderą Z Bydgoszczy i okolic należy przypomnieć tak wybitnych ludzi jak: legendarny dowódca okrętów podwodnych ORP „Jastrząb” i ORP „Dzik”, późniejszy komendant „Zawiszy Czarnego” komandor Bolesław Romanowski z pobliskiego Nakła, komandor Borys Karnicki, dowódca ORP „Sokół” czy kapitan marynarki Andrzej Jaraczewski (prywatnie zięć marszałka J. Piłsudskiego). Patriotyczna, dobrze wykształcona młodzież zgłaszała się nie tylko do Marynarki Wojennej. Oprócz wielkich dowódców z czasów drugiej Wojny Światowej można wymienić mieszkańców regionu, którzy zaciągnęli się do Marynarki Handlowej, jak chociażby legendarnego dowódcę statku szkolnego „Lwów”, kapitana Tadeusza Ziółkowskiego czy słynnego „radio” z „Daru Pomorza” Alojzego Kwiatkowskiego z Wąbrzeźna.

Idea promocji Polski nad Bałtykiem znalazła wielkiego sojusznika w lokalnej prasie, która informowała mieszkańców Bydgoszczy i okolic o sprawach gospodarki morskiej. Informowano o budowie portu w Gdyni, zakupie kolejnych statków dla rodzącej się floty handlowej. Dużo uwagi prasa poświęcała pracom Komitetu Floty Narodowej, akcji zbiórki funduszy na zakup statku „Bydgoszcz”, czy okrętu „Pomorze”.

Zakup statku szkolnego „Dar Pomorza” został przywołany również przez lokalne gazety. „Gazeta Bydgoska” z 18 czerwca 1930 roku informowała o „Zjeździe nad morze”, organizowanym przez Pomorski Automobilklub pod protektorem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej „a w dziesięciolecie odzyskania przez Polskę dostępu

do morza i w dzień podniesienia bandery na najnowszym dorobku naszej floty, na statku „Dar Pomorza”.

Ta sama gazeta z dnia 11 lipca 1930 roku informuje o uroczystości poświęcenia statku: „Poświęcenie nowego statku szkolnego odbędzie się w Gdyni w najbliższą niedzielę, dnia 13 bm. Uroczystego aktu chrztu dokona biskup Okoniewski w asyście miejscowego duchowieństwa. Ustalony program przedstawia się następująco: Rano przybywa przedstawiciel Prezydenta – min. handlu i przemysłu Kwiatkowski i min. Staniewicz... o godz. 9.30 wszyscy udadzą się na przystań „Żegluga” skąd motorówkami i holownikiem „Ursus” pojadą na pokład „Daru Pomorza”. Po zdaniu raportu przez kpt. Maciejewicza, ks. biskup Okoniewski odprawi cichą mszę św., poczem o godz. 11 nastąpi chrzest fregaty i uroczyste podniesienie bandery. Minister Polczyński, jako przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej wygłosi krótkie przemówienie i odda „Dar Pomorza w ręce ministra Kwiatkowskiego”.

Uroczystości w Gdyni zostały następnie zrelacjonowane w „Gazecie Bydgoskiej” z dnia 15 lipca 1930 roku w notatce *Poświęcenie statku szkolnego „Dar Pomorza” i chłodni w Gdyni*. Autor przedstawił uroczystości następująco: „Dziś (tj. 13 czerwca – przyp. autorów) miasto Gdynia znajdowało się pod znakiem uroczystości poświęcenia szkolnego statku „Dar Pomorza”, podniesienia na nim bandery... Goście po powitaniu udali się na pokład statku. Przy wejściu na pokład kpt. Maciejewicz złożył raport p. ministrowi Kwiatkowskiemu, poczem rozpoczęła się Msza św. celebrowana przez ks. Biskupa Okoniewskiego w asyście miejscowego duchowieństwa. Po skończonym nabożeństwie ks. Biskup Okoniewski wygłosił przemówienie, poczem dokonał poświęcenia bandery okrętowej, darowanej przez miasta pomorskie, którą trzymali p. min. Kwiatkowski i p. ministrowa Janta-Polczyńska jako rodzice chrzestni. Następnie przy dźwiękach hymnu narodowego nastąpiło podniesienie poświęconej bandery”.

W kolejnych latach prasa lokalna pisała o „Darze”. „Gazeta Bydgoska”, „Dziennik Bydgoski”, „Głos Pomorski” podawały informacje o rejsach statku, zwłaszcza o tych największych – wyprawie dookoła świata, czy wokół przylądka Horn.

W 1967 roku „Dar Pomorza” udawał się w najdłuższy w powojennej historii statku rejs. Trasa wiodła przez Atlantyk do Montrealu, gdzie odbywała się Światowa Wystawa EXPO-1967. W „Ilustrowanym Kurierze Polskim” z 8 kwietnia 1967 roku ukazała się obszerna relacja *Biała fregata płynie do Kanady* opisująca przygotowania do tej wyprawy. Można z niej dowiedzieć się jak wyglądał żaglowiec na kilka dni przed rozpoczęciem podróży: „Daru” byście nie poznali.



Zniknęła biała farba. Statek jest szary, popačkany jakimś dodatkowym od biedy „wojenno-morskim” kamuflażem. Uczniowie, stocznioowcy skrobą burty do zdrowego żelaza. Na rejach żagli nie ma”. Na pytanie autora o możliwość wyjścia w terminie komendant statku kpt. ż.w. Kazimierz Jurkiewicz, pełniący od 1954 roku dowództwo białej fregaty takimi słowami odpowiedział: „Statek będzie gotowy, chociaż termin jest diablo krótki. Proszę nie zapominać, że »Dar« to żaglowiec. Jesteśmy uzależnieni od wiatru, fali, prądów czy sztormów. Aby zdążyć na EXPO musimy wyjść 12 (kwietnia – przyp. autorów) i na to nie ma rady. Statek może nie będzie jeszcze po pełnej kosmetyce, ale podróż jest długa, więc na pewno na redę rzeki Św. Wawrzyńca wejdziemy w pełnej krasie i pełnej gali banderowej”. Dalej autor opisuje niezwykle klimat panujący na starym żaglowcu oraz supernowoczesne – jak na tamte lata – wyposażenie statku. „Ale nie tylko maszty, żagle, reje, kilometry lin, słowem dawna epoka zachowana jest na tym statku. W nawigacyjnej wspaniale prezentują się dwa supernowoczesne radary „Decca”... Albo radiokabina. Wyposażona w szwedzkie radionadajniki i odbiorniki, których nie uświadczysz na żadnym polskim statku handlowym”.

W maju 1978 roku ukazał się w „Gazecie Pomorskiej” artykuł *Biała fregata – dar pomorskich serc* red. Zbigniewa Urbani przywołujący inicjatywę ufundowania statku i jego dzieje. Autor wspomina niezwykle spotkanie. „Był marzec 1966 roku. ...Zadziwiająca pamięć drobnej kobiety pozwala odtwarzać zdarzenia autentyczne, znane tylko w rodzinnym przekazie, zapisane w pożółkłych starych gazetach, o których nikt nie pamiętał. Gazety, dokumenty, fotografie. Na jednym z nich minister Eugeniusz Kwiatkowski, twórca Gdyni i polityki morskiej. Kłęczy! Obok niego kapitan Konstanty Maciejewicz... Wśród nich osłonięta wielkim kapeluszem kłęczy też kobieta. Trzymając banderę,

biało-czerwoną. Widać, że ciężka i jakaś nietypowa... Staruszka uśmiecha się do tej fotografii”. Tak autor opisuje swoje spotkanie w małym domu pod Poznaniem z matką chrzestną „Daru Pomorza” panią Marią Jantą-Polczyńską. Dalej następuje opis historii statku, jego zakup, pamiętny rejs przez Biskaje, podniesienie bandery, wojenne losy fregaty, sukcesy pod polską banderą. „Nie ma już Janty-Polczyńskiej, odszedł na wieczną wachtę kapitan Konstanty Maciejewicz, nie ma kapitana Tadeusza Meissnera, I oficera, kawalera Krzyża Virtuti za obronę w powstaniach śląskich, na sztokholmskim cmentarzu spoczywa „żywy galion” białej fregaty, „Waju”, a bosmana Kaletę też morze wyrzuciło na strand, z którego nie ma powrotu. Opuścił fregatę idąc na zasłużony odpoczynek komendant Kazimierz Jurkiewicz... Pozostał statek żywy i krzepki nadal, najpiękniejszy żaglowiec, dar mieszkańców pomorskiej ziemi...” (GP 4.05.1978).

Ta sama gazeta z dnia 5 maja 1978 roku donosi o przekazaniu do zbiorów statku cennej pamiątki, tablicy ufundowanej przed laty dla upamiętnienia przekazania żaglowca jako daru pomorskiej społeczności. „Oto przed kilkunastoma miesiącami plastycy toruńscy odnaleźli w dawnej willi członka Pomorskiego Komitetu Floty Narodowej, mec. Osowskiego zupełnie przypadkowo starą mosiężną tablicę. Częściowo uszkodzona, nie kryła jednak wyraźnego napisu o następującej treści: „1918–1928 Ku Uczczeniu 10 Rocznicy Odzyskania Niepodległości Społeczeństwo Pomorza z Ofiar i Danin Dokonanych Powszedniości Statek Ten Ufundowało i Jako »DAR POMORZA« Oddało Państwu Polskiemu”. Po 48 latach dziennikarze toruńskich „Nowości” przekazali ją statkowi, dla którego została ufundowana. „Dlaczego nie trafiła na statek 13 lipca 1930 roku, kiedy to uroczyste stawiano nad fregatą tę wielką banderę biało-czerwoną, dar serc kobiet pomorskich? Nikt nie zna przyczyn”.

We wrześniu 1979 roku „Dar Pomorza” udał się z kurtuazyjną wizytą do stolicy Szwecji na zaproszenie władz Sztokholmu i Ambasady Polskiej w 40 rocznicę wybuchu drugiej wojny światowej. „...tajny rozkaz skierował »Dar Pomorza« na szwedzkie wody terytorialne. Najpierw fregata udała się do Oxelösundu, a stamtąd została przeprowadzona do Sztokholmu... Zaczemowany w centrum Sztokholmu stał samotny pod opieką pięciu marynarzy z załogi stałej, która dowodził »Diadia« Kwiatkowski” jak pisała „Gazeta Pomorska” z dnia 10 września 1979 roku donosząc o „Rejsie Pamięci”. Dalej gazeta poinformowała, iż bydgoski jacht „Euros”, znany z wielu pionierskich wypraw „będzie jednostką asystującą w tej podróży i sztokholmskich uroczystościach, jako jedyna sportowa jednostka PZZ”. Po powrocie ukazała się w „Pomorskiej” seria relacji z „Rejsu Pamięci” autorstwa Dariusza Czaplickiego i Zbigniewa Urbani, którzy płynęli na jachcie „Euros” towarzyszącym „Darowi”. Tak opisano spotkanie z fregatą w Sztokholmie: „Jeszcze jakiś cypel i oto zobaczyliśmy »Dar Pomorza«. Stał przy reprezentacyjnej kei Skeppsbron, najbardziej honorowym miejscu szwedzkiej stolicy. Pięknie podświetlona biała fregata wyglądała jak uśpiona zjawa. Kolorowa, bajkowa starówka i ten statek z dawnej epoki wielkich żaglowców!” W jednym z artykułów autorzy wspominają wizyty Szwedów i przedstawicieli Polonii, którzy przybywali by zwiedzić żaglowiec. I dalej czytamy o wzruszającym wydarzeniu „...Tłumnie idą wraz z komendantem fregaty – kpt. Tadeuszem Olechnowiczem i załogą fregaty na mały, nieczynny już cmentarz katolicki w dzielnicy Haga, gdzie polskich nazwisk sporo i składają w skupieniu wieńce na grobie bosmana Jana Leszczyńskiego. Przed grobem legendarnego bosmana jego wnuk – kpt. ż.w. Roman Marcinkowski, dzisiaj dyrektor szkolenia na „Darze Pomorza” wypowiada słowa: „Dziadku, wypełniłem Twoje życzenie. Będziesz zawsze mi wzorem marynarza”. (GP 23, 24, 25.11.79).

Latem 1980 roku „Dar Pomorza” odbył pamiętny rejs do Nakskov w Danii, do miejsca gdzie przeszedł gruntowny remont zanim podniósł białą-czerwoną banderę. Tam jak zawsze odwiedziły go rzesze Polonii. „Wśród tego tłumu kroczył powoli, z wysiłkiem widocznym czerstwy starszulek... Dziadek rozejrzał się po statku i powędrował też na rufę. Przysiadł pod zapasowym kołem i poprosił o piwo. Potoczyła się opowieść autentyczna”. Z rozmowy z, jak się okazało nestorem polskiej Polonii w Danii, panem Janem Mierzwą wynikało, iż był on w porcie w chwili gdy gotowy już „Dar” w czerwcu 1930 roku wyruszał z Nakskov w swój pierwszy rejs do Polski. „Bardzo się cieszyłem jako Polak – dziadek się bardzo wzruszył – czułem się jako syn Polski. Pamiętam, że statek był udekorowany kolorowymi flagami. Było wtedy dużo, bardzo dużo Polaków, którzy też płakali na widok tego pięknego statku wyruszającego do naszej Polski. Cieszyliśmy się i śpiewaliśmy *Jeszcze Polska nie zginęła*... Ja się zestarzałem, a ten statek jest taki sam”. (GP 18, 19, 20.07.80).

Rok 1981 był ostatnim rokiem pływania „Daru Pomorza”. Fregata kończyła 72 lata. Czas sprawił, że nawet tak niezniszczalny statek, jakim wydawał się „Dar” nie oparł się niszczyielskiemu działaniu wody i soli oceanów. Redakcja „Gazety Pomorskiej” włączyła się aktywnie w akcję zachowania statku po jego wycofaniu ze służby. W artykule *Niech biała fregata zostanie z nami* czytamy: „...Gazeta Pomorska, jej zespół dziennikarski zwraca się w imieniu ponad miliona naszych czytelników – synów i wnuków mieszkańców ziemi bydgosko-pomorskiej, którzy przed pół wiekiem z własnych składek, zebranych z pobudek serca i zrozumienia ważności Polski silnej na morzu, ofiarowali jej żaglowiec szkolny, nazwany jakże trafnie »Darem Pomorza« – o zachowanie go na wieczne czasy” (GP 6.05.81). To fragment listu skierowanego do ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej Ryszarda Karskiego.

„Gazeta Pomorska” towarzyszyła fregacie także w ostatnich podróżach. „Nie chciało się nikomu wierzyć spośród kilku tysięcy gdynian i wczasowiczów, którzy w godzinach przedpołudniowych w poniedziałek 10 sierpnia 1981 roku witali znowu »Dar Pomorza«, że to już koniec tych powitań. Nie chciało się wierzyć, że to powrót z ostatniego oceanicznego rejsu. Naprawdę to już koniec?” Dalej przedstawiono długą relację z tego historycznego rejsu, w którym fregata przełynęła 6000 mil morskich. „Zanim najpiękniejszy żaglowiec świata definitywnie zakotwiczy w Gdyni jako statek muzeum, odbędzie ostatni w swojej historii 104 rejs, którego portem docelowym będzie Kotka w Finlandii. Czas właściwego pożegnania więc dopiero nadejdzie i będzie miał miejsce we wrześniu... A swoją drogą smutek i żal ogarnął na gdyńskim nabrzeżu wszystkich w poniedziałkowe przedpołudnie, że »Dar Pomorza« jednak kończy swą piękną, długą służbę dla Rzeczypospolitej”. (GP 28.09.81)

W 1982 roku nastąpiło wycofanie fregaty z eksploatacji. „Dar” przechodził na zasłużoną emeryturę. Miał stać się statkiem-muzeum. „Gazeta Pomorska” poinformowała, iż „wiosną (1983 roku – przyp. autorów), biała fregata otwiera swój trap. [...] Istnieje już cały program funkcjonowania statku-muzeum »Dar Pomorza«. Kustoszem został jego były komendant kpt. ż.w. Kazimierz Jurkiewicz. Statkowi zostaną zwrócone wszystkie wspaniałe trofea, cenne pamiątki, nagrody sportowe, które otrzymał i zdobył w ciągu 51 lat służby pod polską banderą, wśród nich również najcenniejsza »Cutty Sark Trophy«” (GP 10.03.83).

W roku 1990 przypadało 60-lecie „Daru Pomorza” pod narodową banderą. Z tej okazji w „Gazecie Pomorskiej” ukazały się artykuły przypominające to wydarzenie. W relacji *Dla kogo kupiono tego trupa* przypomniano historię zakupu żaglowca (GP 6.07.90), a w artykule *Dar serca Pomorza*, opisano jego pierwszą dramatyczną podróż do duńskiego Nakskov, remont statku oraz uroczystości poświęcenia fregaty. „60 lat temu 13 lipca 1930 roku w budującym się porcie gdyńskim stanęły do siebie rufami stary bark »Łwów« i olśniewająca urodą, trzymasztowa fregata, pyszniąca się na dziobie złotymi literami składającymi się na napis »Dar Pomorza«. [...] Twórca Gdyni wtedy, 60 lat temu powiedział: Pomorze, najbliższa morzu dzielnica, samo utrwalić pragnie zrozumienie morza. Z wybrzeżem łączy się życie Polski. [...] Niechaj Pomorzan czyn obudzi w całej Polsce szczery odruch i zrozumienie. [...] Dzisiaj, gdy w 60 rocznicę owych wydarzeń na statku-muzeum »Dar Pomorza« zostaną odnowione śluby – trzeba gromko słowa wielkiego Polaka przypomnieć” (GP 13.07.1990). W rocznicę na pokładzie żaglowca odbyły się uroczystości rocznicowe, które „Gazeta” również zrelacjonowała: „Uroczyste zabrzmiały strofy Hymnu Bałtyku, skomponowanego w latach II Rzeczypospolitej przez Feliksa Nowowiejskiego. [...] Uroczystość zgromadziła weteranów, świadków tamtych wydarzeń, zastępy kapitanów, nawigatorów, którzy w latach 1930–1981 swe pragnienie służby na morzu zaświadczyli na żaglowcu. Przybyli także biskupi, ordynariusz morskiej diecezji chełmińskiej ks. Mariusz Przykucki oraz krajowy pasterz ludzi morza ks. Tadeusz Gocłowski. [...] Księża biskupi pobłogosławili statek, nad którym kapitanowie prof. dr Daniel Duda, Marek Chełkowski i Roman Watras – mimo silnego wiatru – podnieśli tamtą, sędziwą, galową banderę, znak srebrnych orłów, serdeczny dar kobiet pomorskich”.

Ponad 90-letnia fascynacja i przywiązanie mieszkańców ziemi bydgoskiej do problematyki polskiego Bałtyku i jego problemów przetrwała do dzisiaj. Wielka w tym zasługa również dziennikarzy, którzy mimo bardzo trudnych dla nich czasów swoje patriotyczne wychowanie i miłość do morza potrafili przekazać ludności Kujaw i Pomorza. Nie zawsze było to łatwe.

SZKOŁY BORCHARDTOWSKIE DLA „DARU POMORZA” – 100 ROCZNICA WODOWANIA

„Dar Pomorza” na stałe wrósł w krajobraz naszego miasta. Trudno dziś wyobrazić sobie Skwer Kościuszki bez tego symbolu stuletniej przeszłości morskiej Gdyni. Te zdarzenia, których świadkiem była Biała Fregata, jej gościnny pokład, sprawiły, iż tak mocno przycumowała do gdyńskiego nabrzeża.

„Dar Pomorza” przyciąga wszystkie pokolenia mieszkańców Trójmiasta i przebywających tu gości, ale przede wszystkim młodzież, by tu mogła snuć marzenia o pracy na morzu, o dalekich podróżach i przygodach.

Zainteresowania sprawami morza w dużym stopniu kształtują rodziny z morskimi tradycjami, i nauczyciele-wychowawcy, szczególnie tych szkół, które noszą imiona ludzi morza.

Siłę scalania „Daru Pomorza” z ludźmi morza ma literatura, nade wszystko ta wyrosła pod wpływem pracy na morzu i przeżyć z tym związanych.

Na naszym polskim Wybrzeżu pięć placówek oświatowych nosi imię kpt. ż. w. Karola Olgierda Borchardta (cztery szkoły i Pogotowie Opiekuńcze z Gdańska). Przynajmniej od czasu nadania imienia realizują bogaty program wychowania morskiego. Dużą rolę w tym zakresie spełniają nauczyciele realizujący autorskie programy morskie i pasjonaci tematyki morskiej. Od wielu lat placówki borchardtowskie niektóre projekty realizują wspólnie. Stało się to za sprawą kpt. ż. w. prof. Daniela Dudy, prezesa Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, który mocno zdeptał ulice wiodące do wymienionych w artykule placówek i innych, które z racji imienia patrona, również mocno tkwią w tematach morskich.

W obecnym roku kalendarzowym tematem priorytetowym w tych placówkach oświatowych jest stulecie wodowania „Daru Pomorza”. Rangę przedsięwzięciu nadaje objęcie patronatu honorowego przez wiceprezydenta Gdyni – Ewę Łowkiel. Wspólnie opracowany plan działania pod kierunkiem Doroty Haase, dyrektora Szkoły Podstawowej nr 40 w Gdyni, jest skrupulatnie realizowany przez duży zespół nauczycieli pięciu placówek oświatowych, które noszą imię kpt. ż. w. Karola Olgierda Borchardta.

Zewnętrznymi oznakami realizacji tematu są liczne gazetki, wystawy, widoczne w Salach Tradycji, na korytarzach i w salach lekcyjnych, również artykuły w gazetkach szkolnych i informacje w Internecie oraz logo umieszczone na pismach w tym roku wysyłanych z placówek borchardtowskich. Do grudnia tego roku w Szkole Podstawowej nr 9 w Rumi można oglądać wystawę (270 x 220) prezentującą historię „Daru Pomorza”, opracowaną przez Lilianę Koszałkę. W styczniu 2009 roku nastąpiło uroczyste otwarcie wystawy. Obrzędu przecięcia wstęgi dokonał prof. Daniel Duda.

Ważnym punktem obchodów stulecia wodowania „Daru Pomorza” jest prezentacja multimedialna, przybliżająca uczniom historię Białej Fregaty przygotowaną również przez Lilianę Koszałkę – nauczycielkę Szkoły Podstawowej nr 9 w Rumi, która od wielu lat realizuje (w ramach zajęć lekcyjnych i kółka morskiego) autorski program wychowania morskiego.

Już od początku drugiego semestru uczniowie placówek borchardtowskich będą oglądali prezentację multimedialną, wsłuchując się jednocześnie w interesujący komentarz autorki (prowadzony na żywo). Dowodem uznania dla prezentacji są żywe reakcje młodej publiczności, liczne pytania i prośby dzieci (np. o zdjęcia).

Uczniowie placówek borchardtowskich wezmą w tym roku udział w konkursach wiążących się tematycznie z rocznicą. Będą je poprzedzały liczne zajęcia, w czasie których dzieci zdobędą, poszerzą

wiedzę i wypracują umiejętności morskie. Nadmienię, iż do konkursów przygotowują uczniów nauczyciele wszystkich specjalności, też religii. Pomocna tu jest monografia ks. dra Jerzego Więckowiaka „*Dar Pomorza*” i jego kapelani.

Uczniowie zwiedzają też Sale Tradycji: w Akademii Morskiej w Gdyni, w Szkole Podstawowej nr 40 w Gdyni i w Szkole Podstawowej nr 9 w Rumi.

W roku obchodów 100. rocznicy wodowania „Daru Pomorza”, placówki borchardtowskie będą gościły ludzi morza, między innymi: kapitanów, pisarzy, kolekcjonerów, pasjonatów pracy na morzu. Będą wśród nich osobistości takie jak: Andrzej Perepeczek (autor m. in. *Białej Fregaty*) i kpt. ż. w. Tomasz Sobieszczański.

Realizatorzy obchodów jubileuszu „Daru Pomorza”, znając upodobania swoich podopiecznych, przyjęli do realizacji konkurs plastyczny, który pozwoli małym wilkom morskim wyrazić przy pomocy barw swoje morskie przeżycia, pomoże też sprecyzować morskie marzenia. Wystawę najlepszych prac będzie można obejrzeć w Szkole Podstawowej nr 40 w Gdyni (w marcu i październiku) 2009 roku.

Swoje zdolności literackie uczniowie starszych klas ujawnią w konkursie literackim „Setne urodziny »Białej Fregaty«”. Finałem konkursu będzie wydanie książki z najciekawszymi pracami. Realizacji tego zadania podjął się zespół nauczycieli Szkoły Podstawowej nr 40 w Gdyni.

Szkoła Podstawowa nr 40 wyspecjalizowała się w przeprowadzaniu (ulubionej przez dzieci formy zabawy) potyczek morskich. Pierwsza tego typu zabawa dla uczniów Szkół Borchardtowskich miała miejsce na „Darze Pomorza” 27 maja 2002 roku według scenariusza opracowanego przez zespół nauczycieli tej placówki. Ten pierwszy Turniej Szkół Borchardtowskich, jak również następne (pod kierunkiem Szkoły Podstawowej nr 9 z Rumi i Szkoły Podstawowej nr 21 z Gdańska) odbywały się z inicjatywy i przy dużym wsparciu prof. Daniela Dudy.

Zespoły uczniów klas I–III z pięciu placówek borchardtowskich 26 marca tego roku popiszą się wiedzą i umiejętnościami w potyczkach morskich. Na to wspaniałe morskie widowisko zaprasza „czterdziestka”.

28 kwietnia uczniowie klas IV–VI z pięciu placówek borchardtowskich spotkają się w Rumi w Szkole Podstawowej nr 9. Zespół nauczycieli tej szkoły przygotował dla nich konkurs wiedzy z zakresu historii statku-muzeum „Daru Pomorza”.

We wszystkich imprezach organizowanych w związku z jubileuszem Białej Fregaty, poza uczniami szkół podstawowych, wezmą też udział podopieczni Pogotowia Opiekuńczego im. kpt. ż. w. K. O. Borchardta z Gdańska. Przygotują ich do tego opiekunowie: wychowawczyni Elżbieta Dawidowska, która od wielu lat realizuje autorski program wychowania morskiego i pedagog Rafał Krause – żeglarz, przewodnik po Trójmieście, autor licznych artykułów i opracowań związanych z regionem oraz sportami wodnymi.

Na głównych uroczystościach z okazji 100. rocznicy wodowania „Daru Pomorza” chóry placówek borchardtowskich zaśpiewają *Hymn do Bałtyku* i *Sto lat* dla jubilatki – Białej Fregaty. Z nabrzeża rzucą też kwiaty na „Dar Pomorza”.

Zupełnie niezwykłym zdarzeniem programu obchodów 100. rocznicy wodowania „Daru Pomorza” będzie sadzenie 100 lip przy Szkole Podstawowej w Strzebielinie. Pomysłodawcą jest prof. Daniel Duda. Realizacją zadania pokieruje dyrektor placówki Teresa Hinc.

Trwałą pamiątką jubileuszu „Daru Pomorza” będzie medal wybity dzięki staraniom kpt. ż. w. prof. Daniela Dudy.

Przy analizie programu uroczystości obchodów 100. rocznicy wodowania „Daru Pomorza”, opracowanego i realizowanego przez Szkoły Borchardtowskie, nasuwa się maksyma:

„Kto myśli rok do przodu – sieje zboże, na dziesięć lat – sadi las, daleko w przyszłość – kształci i wychowuje dzieci i młodzież”.

Dyrekcje, wychowawcy i nauczyciele placówek borchardtowskich znają tę mądrość i przemyślnie wcielają w życie. Mają przy tym duże poparcie swoich środowisk: rodziców, dziadków, ludzi morza i wszystkich, którzy patrzą daleko w przyszłość.

„Dar Pomorza” został zakupiony z funduszy uzyskanych ze składek społeczeństwa polskiego. 13 lipca 1930 roku w czasie uroczystości poświęcenia i podniesienia bandery na „Darze Pomorza” biskup Stanisław Wojciech Okoniewski podkreślił, że **„statek ten jest symbolem tego, co zbiorowy, silny ruch zdziałać może”.**

Żadna placówka oświatowa pracująca pojedynczo nie miałaby siły ani możliwości zrealizowania tylu wartościowych, mądrych, kształcących projektów. Tak więc dobry duch Biskupa morskiego pewnie wspiera uczniów i pracowników placówek borchardtowskich oraz wszystkich, którzy „Dar Pomorza” odwiedzają, na nim pracują, świętują jego jubileusz, a historię utrwalają i przekazują następnym pokoleniom.

STANISŁAWA I DANIEL DUDA

KSIĄDZ ALFONSAS LIPNIUNAS (1905–1945)

Ks. Alfonsas Lipniunas urodził się 12 marca 1905 roku w wiosce Talkonys w rodzinie Dionizasa i Konstancji Lipniunasów. Mimo biedy zdobył wyższe wykształcenie teologiczne w Seminarium w Kownie. Pracę duszpasterską rozpoczął w Katedrze Chrystusa Króla w Panewezys w charakterze wikariusza i dyrektora ds. młodzieży litewskiej w całym kraju. Po uzupełnieniu wykształcenia we Francji został profesorem seminarium duchownego w Wilnie.

W czasie okupacji hitlerowskiej w latach 1943–1945 był więźniem politycznym numer 21332 w obozie koncentracyjnym w Stutthofie. W 1945 roku przeszedł Marsz Śmierci przez Ziemię Kaszubską. Zmarł 28 marca 1945 roku w Pucku, gdzie został pochowany na miejscowym cmentarzu. W 1989 roku po ekshumacji szczątki księdza przewieziono na Litwę i umieszczono w grobie przy Katedrze Chrystusa Króla w Panewezys.

Mottem życia i działalności księdza Alfonsa Lipniunasa było:

„Dla innych wszystko, dla siebie nic”.

To zdecydowało o Jego postępowaniu, pozwalało zauważyć problemy otaczającej rzeczywistości i szukać sposobów ich rozwiązywania. Jego kazania gromadziły tłumy, były oparte na zdarzeniach z życia codziennego, zrozumiałe zarówno dla Litwinów, jak i Polaków, umacniały w patriotyzmie. Pobyt w Stutthofie dobitnie pokazuje realizację jego życiowego motto, gdy bowiem raz w miesiącu otrzymywał paczkę żywnościową natychmiast rozdawał zawartość współwięźniom, na ogół sobie nic nie zostawiając. Ważył w tym czasie już tylko 40 kg. W obozie ksiądz A. Lipniunas w tajemnicy i z narażeniem życia wypełniał obowiązki kapłańskie. Zachowane pamiątki po księdzu A. Lipniunasie, nadanie Jego imienia średniej szkole i Centrum Kultury w Panewezys, założenie przez zamieszkałych w Ameryce Litwinów Towarzystwa imienia księdza A. Lipniunasa, świadczą o Jego życiu i męczeństwie dla Litwy, którą kochał i dla której zmarł. Aktualnie toczy się postępowanie o wyniesienie księdza A. Lipniunasa na ołtarze.

ELIGIUSZ JÓZEF SITEK

ŻEGLUGA NA STATKU POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ M/S „SIEKIERKI”

Wśród wielu statków trampowych zatrudnionych przez Polską Żeglugę Morską w Szczecinie na trasach dalekiego zasięgu był statek m/s „Siekierki”. Warto po latach sięgnąć do wspomnień – historii tej żeglugi w latach siedemdziesiątych.

Jak wynika z Książeczki Żeglarskiej, decyzją kadr z dniem 30 sierpnia 1973 r. zostałem zamustrowany na statek m/s „Siekierki”. Był to duży statek, 32 tys. ton DWT. Sprawowałem w tym czasie funkcję ochmistrza. Najpierw następowało przejmowanie poszczególnych agend i podpisywanie protokołów zdawczo-odbiorczych. Już od tej chwili było się odpowiedzialnym za całość spraw administracyjno-hotelowych.

Najpierw przed wyjściem w morze należało złożyć zamówienie do „Baltony” na dostarczenie prowiantu i różnego rodzaju artykułów, w tym piwa, wody mineralnej, środków czyszczących, ubrań roboczych itp.

Dostawa była przyjmowana przez kilka dni. Najpierw prowiant suchy, około 400 kartonów piwa – każdy po 24 butelki, woda mineralna w skrzynkach, Pepsi Cola, soki owocowe. Przyjmowano też warzywa i owoce, bardzo duże ilości mięsa i wędlin. W załadunku pomagali też robotnicy portowi, których wynagradzało się piwem.

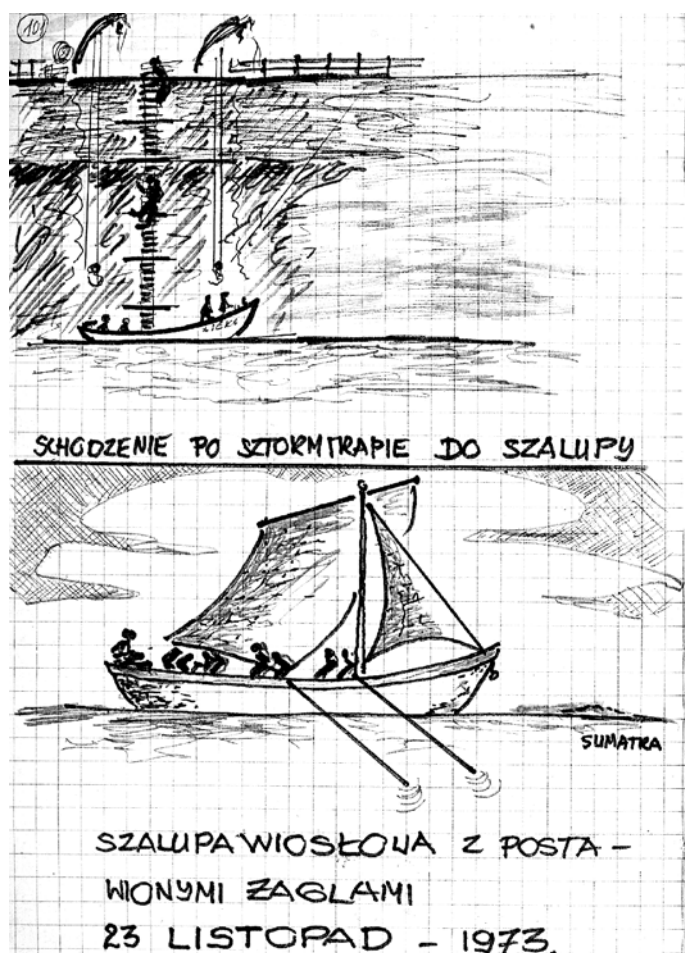
Należało dopilnować, by musterola była zgodna ze stanem załogi¹. Statek był prawie gotowy do wyjścia ze Szczecina – pod załadunek do Świnoujścia. Tablica wyjściowa², wyznaczała godzinę 4.00 rano w dniu następnym. Statek Pod załadunkiem. Wreszcie wyjście w morze. Rozpoczął się pierwszy dzień dewizowy³.

Zbliżamy się do Cieśnin Duńskich. Statkowe kino wyświetla pierwszy film, pod tytułem *Adam*, z bogatego zestawu przekazanego przez ówczesny Morski Ośrodek Metodyczno-Informacyjny. Tego dnia, a właściwie wieczoru wielu spędzało czas na popularnej grze w kierki lub w brydża.

¹ Musterola to specjalna księga, do której były wpisywane: nazwiska i imiona, stanowiska służbowe oraz daty zamustrowania i zmustrowania. Księga ta przed wyjściem statku w morze musiała być zamknięta oraz opatrzona pieczęcią i podpisem.

² Tablica wyjściowa określała dzień i godzinę wyjścia statku.

³ Dzień dewizowy – w tamtym czasie za każdy dzień rejsu każdemu członkowi załogi przysługiwał dodatek dewizowy, płatny w dolarach USA. Zazwyczaj były to małe stawki, rozliczane w centach.



Ilustracje pochodzą z Dziennika prowadzonego przez autora

Atlantyk. Chciałoby się powiedzieć: „deszcz jesienny, deszcz...” Nadciąga sztorm. Na kolację halibut. Część załogi prosi o porcję zastępcze. W czasie wolnym czytanie książki Z. Urbanyi, *Od „Daru Pomorza” do „Ziemi Bydgoskiej”*. Była to ciekawa relacja o związkach Pomorza ze sprawami polskiego morza i ludźmi morza.

Radiooficer przejął depeszę z kraju. Z tekstu wynikało, że zmarł na zawał serca pierwszy oficer, który dopiero co zszedł w kraju na urlop. Połowa załogi bardzo dobrze go pamięta. Był wśród nich przez dwie ostatnie podróże. Płynął wówczas z żoną i dziećmi do Japonii. Będąc już na lądzie, ten czterdziestoletni mężczyzna, wykorzystywał swój urlop i dni wolne. I nagle nastąpiła śmierć. Skłaniało to do zadumy i zastanowienia, jak kruche jest życie człowieka. Pozostała po nim pamięć.

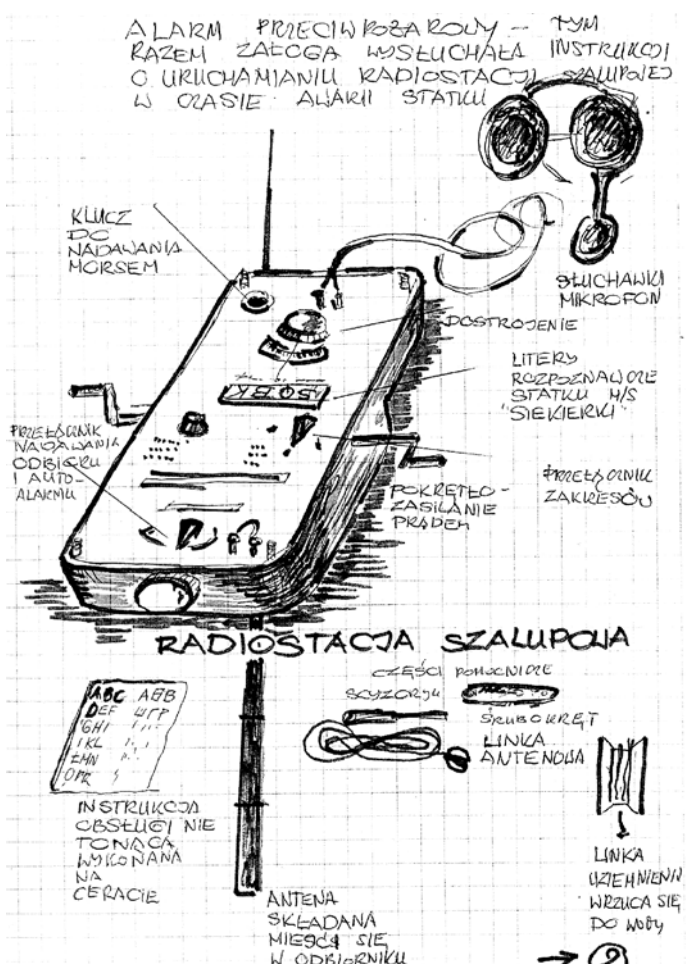
Wśród różnych prac w dziale hotelowym przypadło liczenie bielizny. Podsumowano stany ilościowe. Przygotowano bieliznę do wymiany na czystą.

Wieczorem wyświetlono kolejny film. Wówczas najpierw wyświetlano kronikę filmową. Po filmie wyświetlono instruktażowy film związany z bezpieczeństwem pracy, kręcony właśnie na statku m/s „Siekierki”.

Niedziela różniła się od dni powszednich m.in. tym, że zamiast zwyczajnych jajek na śniadanie podawano np. parówki, bardziej okazały był też obiad.

Nasila się sztorm. W wyniku bardzo silnych przechyłów (wysokie fale sztormowe) doszło do potłuczenia pewnej ilości butelek z wodą mineralną i innymi napojami. O powyższym wydarzeniu powiadomiono komisję i dokonano zapisu w Dzienniku Okrętowym.

Po kolacji zorganizowano dla dwóch pasażerek wieczór kapitański (trzecia z uwagi na nienajlepszą pogodę, nie wychyliła się z kabiny). Oprócz gości stawili się kapitan, kierownicy działów



statkowych, radiooficer i lekarz. Początkowo sztywna atmosfera ustąpiła bardziej kameralnej. Były śpiewy, a nawet tańce. Z załogi utworzył się jakby zespół artystyczny. Radiooficer przygrywał na akordeonie. Kuchnia przygotowała tort z napisem m/s „Siekierki”. Był też bufet. Z czasem wszyscy rozeszli się.

W rejsie płynęli też praktykanci ze Szkoły Morskiej w Szczecinie. Urządzili oni na rufie miejsce do różnych imprez sportowych. Ruszyła gra w ping-ponga, była kulturystyka, zapasy, gry zręcznościowe, różne quizy.

Jedną z akcji było zadeklarowanie sum pieniężnych na rzecz córki zmarłego pierwszego oficera. Tu przejawiała się solidarność kolegów. Wielu bardzo dobrze go znało. Sięgano do wspomnień. Po tygodniu zbliżamy się do Las Palmas, jednak tego dnia nie wchodzimy do portu. Postój na redzie. Widać światła wielkiego miasta. Wejście do portu zwykle wiąże się z przygotowaniem wielu dokumentów. Przekazywane są zamówienia. Ważna jest cała praca papierkowa. W porcie dostarczane są listy dla załogi.

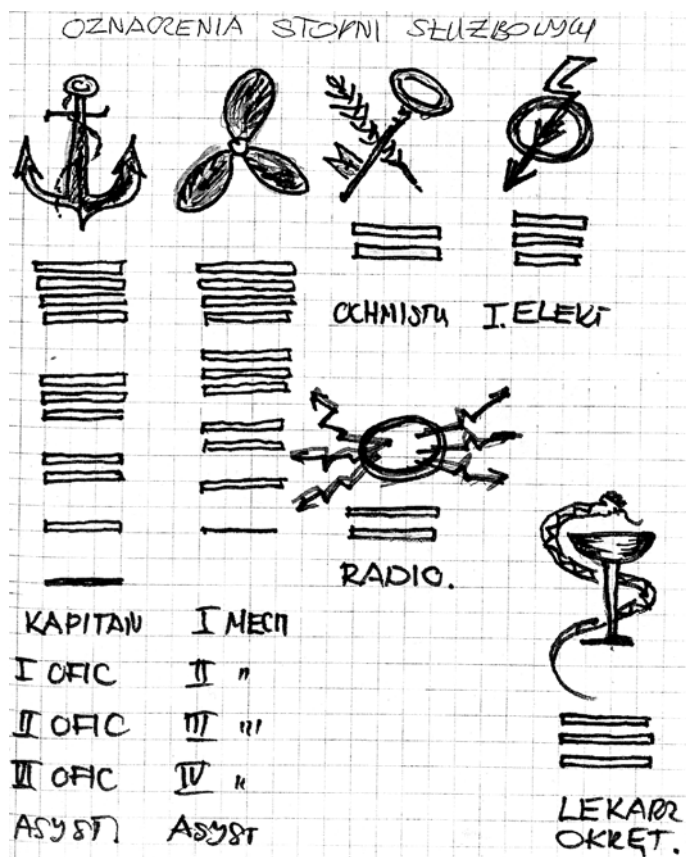
Po krótkim postoju wyjście w morze. Zbliżamy się do zwrotnika, a później do równika. (Odnótować trzeba, że część załogi podjęła postanowienie rzucenia palenia. Części się to udało).

1 października wiąże się z rozpoczęciem na lądzie roku akademickiego. Pamiętali o tym praktykanci Szkoły Morskiej.

Na statku awaria w maszynie. Mimo usilnych starań statek stał w dryfie. Z czasem awaria została usunięta. Płyniemy dalej.

Kuchnia urozmaiciła posiłki. Znalazły się potrawy międzynarodowe. Określano je jako: schab po szwedzku, zupa włoska, baranina po węgiersku, kotlet de volaille, kluski półfrancuskie i inne.

Dzień przecięcia równika. Z tej okazji pomocnik kucharza został „wstępnie ochrzczony”. Był to przedsmak chrztu równikowego, który został odłożony do czasu przekroczenia równika już na Oceanie Indyjskim.



Studenci z Wyższej Szkoły Morskiej zorganizowali „zgadującą”. Tematem była znajomość geografii świata.

W tamtym czasie na statku rozpowszechniana była nadawana drogą radiową specjalna gazetka „Głos Marynarza i Rybaka”. Niektórzy uważali, że jest to „świerszczyk”. Mimo tych krytycznych uwag, gazetka cieszyła się popularnością. Było to bowiem źródło informacji z kraju i ze świata, choć podawane w „pigulce”. Po takiej lekturze wielu dyskutowało na te tematy w mesie. Czasami sprzeczano się o fakty. Z pewnością bogaciło to życie statkowe.

Ważną rolę w tropiku zajmowało przysługujące każdemu wino. Było ono wówczas bardzo złej jakości. Złośliwi nazywali je „czar pegeeru”. Dopiero w późniejszych latach zamieniono je na wina gatunkowe. Ważnym problemem były owoce i soki owocowe. Zazwyczaj owoce zgodnie z gramaturą można było zamawiać za granicą, podczas zawijania do portów (dotyczyło to również warzyw). Ten prowiant był zamawiany za dewizy i rozliczany w specjalnych zestawieniach przesyłanych do biura armatora. Temat dodatków w naturaliach dotyczy, w zależności od stref geograficznych, także mleka, wody mineralnej, cytryn, a nawet środków higieny osobistej, jak mydło i inne środki czyszczące. Sprawy ochrony zdrowia należały do lekarza okrętowego.

Wieczorami część członków załogi (która nie ma wacht) gra w różne gry. Było dużo wesołości. Posługiwano się specjalnym językiem, np. „raz pociągnąć, raz popuścić”. Gracze wiedzieli o co chodzi.

16 października. Statek ciężko pracuje na fali. Ze spoin szotów odrywają się jakby jęki. Ten stan trwa już dłuższy czas.

Jeden ze stewardów uskarża się na wysyp wrzodów, które utrudniają mu pracę. Skierowany został do lekarza. Trzeba było pomyśleć o zastępstwie. Guzy trzeba było naciąć, wypłynęła z nich ropa. Konieczna była kilkudniowa rekonwalescencja.

Na skutek nieprzewidzianej i trudnej sytuacji rodzinnej zaistniała potrzeba, by jeden z członków załogi powrócił nagle do kraju. Statek jest na Oceanie Indyjskim. Najbliższa na trasie jest wyspa Mauritius. W tym czasie Polska nie utrzymywała z tym krajem



Pamiątka z Japonii. W zapisie japońskim własne stanowisko na statku i lista zakupów

stosunków dyplomatycznych. Z biura armatora nadeszła zgoda na jego wyokrętowanie. Podejście do wyspy Mauritius i w Port Louis zdanie motorzysty. Trzeba było dokonać przesunięcia w systemie pracy. Będąc w tym porcie, w miejscu znanym z najdroższego znaczka pocztowego, zapoznawano się z tą malowniczą wyspą.

I znowu w morzu. Rytm pracy i wypoczynku. W mesie zorganizowano imprezę pt. „Parada kłamec i blagierów”. Zwycięstwo odnieśli studenci. Na drugim miejscu uplasowała się maszyna, a potem dział hotelowy. Na statku znowu dzień podobny do dnia – w dalszym ciągu praca i czas odpoczynku. Obserwator z zewnątrz powiedziałby, że nic się nie dzieje. A jednak w morzu dzieje się wiele, lecz to dotyczy już innego zagadnienia. Dzieje się w sercach i umysłach niejednego członka załogi. Tu na oceanie, daleko od kraju, wielu zaczyna pojmować, co to jest pływanie, co to jest oddalenie od kraju i rodziny, co to są konflikty – również z sobą samym, co to jest stres i co to jest nostalgia. Mówi się, że marynarz musi być człowiekiem silnym, umiejącym przeciwstawić się piętrzącym się trudnościom i liczyć się z trudną codziennością.

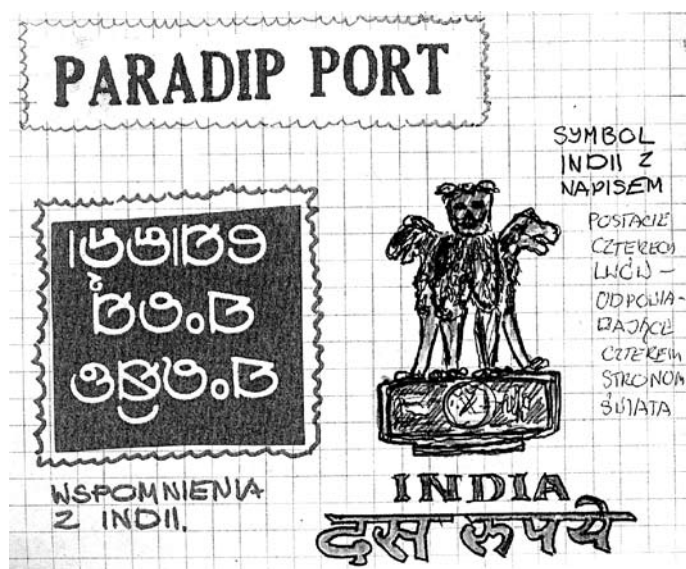
Na statku wyznaczono czas na alarmy statkowe. W związku z przepisami zachowania bezpieczeństwa na morzu i zarządzeniami armatora przeprowadzono następujące alarmy: szalupowy, przeciwpożarowy, człowiek za burtą i alarm wodny.

Te wszystkie alarmy zaabsorbowały czas już bezpośrednio po śniadaniu i trwały do obiadu. Był też czas na wykonanie prac remontowych w maszynie. Dzień był upalny. Życie statkowe w tym dniu uległo jakby przestawieniu. W zwykły dzień prawie nie widziało się kręcących ludzi, każdy był na swoim stanowisku pracy. W dniu wyznaczonych alarmów cały statek zapelniał się. Wykonywano wiele różnorodnych czynności, jak spuszczenie i wyciągnięcie łodzi ratunkowej (szalupy). Podczas tej czynności jeden z marynarzy doznał obrażeń cieleśnych. Musiał interweniować lekarz okrętowy. Po tym alarmie rozpoczynał się następny. Dopiero sygnał syreną zakończył wszystkie alarmy.

Powiadomiono załogę, że portem wyladunkowym będzie miasto Nagoya w Japonii. Statek płynął tam z ładunkiem węgla. Od tego czasu przynajmniej z nami punktem na kuli ziemskiej, do którego statek płynął.

Znowu na dwóch seansach wyświetlono kolejny film. Tego dnia kuchnia przygotowała sernik. Nie był on udany. Załoga natychmiast zareagowała. Trzeba było przygotować porcje zastępcze.

Studenci z Wyższej Szkoły Morskiej zorganizowali szereg imprez na otwartym powietrzu. Największym zainteresowaniem cieszył się



basen. (Na wielu statkach PŻM, zwłaszcza tych dalekiego zasięgu znajdował się basen kąpielowy, na którym uczono nauki pływania, pokonywania przeszkód pod wodą, wyławianie drobnych przedmiotów, np. łyżeczki do herbaty z dna basenu. Czasami za wykazanie się umiejętnościami wyznaczano nagrody.)

Po wielu dniach rejsu wylaniały się zarysy stałego lądu. Statek zbliżał się do miasta, a zarazem państwa Singapur. Tam nastąpiło bunkrowanie, czyli przyjmowanie paliwa. Statek był obsługiwany na redzie. Z lądem była komunikacja specjalnymi motorówkami. Na statek dotarła poczta i listy z kraju. (Wielu po otrzymaniu ich czytało je kilkakrotnie – szczególnie listy od rodzin).

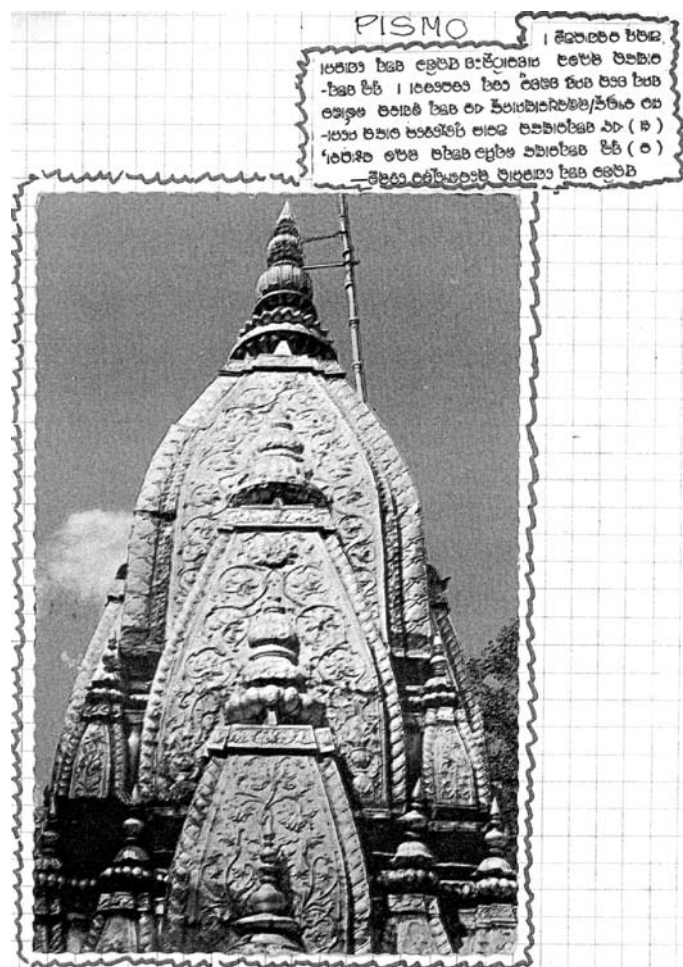
Postój zapowiadał się krótko. Chcąc jechać do miasta trzeba było wyciągać zapalki. Kto wyciągnął połowę zapalki, musiał pozostać na burcie. Spośród tych, co mieli szczęście udania się do Singapuru, jeden przez dłuższy czas nie wracał. Dopiero gdy statek był na wyjściu, agent powiadomił, że marynarz się znalazł.

Wyjście nastąpiło w dzień święta zmarłych. Znowu monotonia, z tym że każdego dnia robiło się chłodniej. Wystąpiła fala sztormowa. Wyświetlono kolejny film z posiadanego zestawu.

Na statku już czyniono zakłady, kiedy statek powróci do kraju. Opracowano nawet osobny grafik. Sumowano dni od września do lutego-marca. Z zestawień wynikało, że może to być około 130 dni. Kuchnia podsumowała, że zgodnie z normami dla 45 osób na pokładzie – samego pieczywa zużyje się około 2430 kg, mięsa około 2000 kg. Rozliczenie całego prowiantu wymagało pracochłonnych rozliczeń.

Nadeszła nowa informacja z biura armatora w Szczecinie. Potwierdzono, że statek płynie do Nagoyi. Tam będzie wyladunek. Załadunek nastąpi w Indiach i potem bezpośrednio do kraju.

Jesteśmy już przed portem w Japonii. Zjawia się pilot. Pilotówka zgrabnie dobiła do burty statku. Z redy wpływamy do Nagoyi – drugiego co do wielkości portu w Japonii. Wielkie miasto, cały szereg kolorowych reklam, większość ze zmieniającymi się kolorami. Można się zapoznać z japońskim pismem. W poszczególnych znakach zawarte są całe zdania. Pisanie ich, a także zapamiętanie wymaga dużego wysiłku. U Japończyków przywiązanie do tradycji jest bardzo silne, skoro mijają całe stulecia, a alfabet i zapis w nim pozostał bez zmian. Nagoya jest dwumilionowym nowoczesnym miastem leżącym w centrum kraju. Historia datuje się od 17. stulecia, kiedy wielki wódz Iyeyasu Tokugawa zjednoczył Japonię i zbudował wielki zamek w Nagoyi. Należy do najbardziej uprzemysłowionych miast, zaraz po Tokio. Oprócz różnego rodzaju przemysłu, znane jest z wyrobu porcelany i wyrobów tekstylnych. Rozwinięty jest przemysł okrętowy. Produkuje się łożyska kulkowe. Jest to miasto luksusowych hoteli i domów towarowych urządzonych w sposób



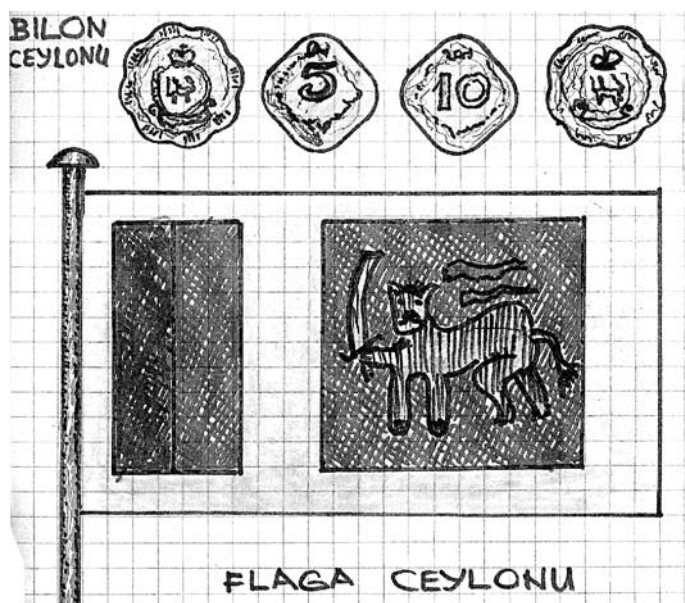
europejski. W mieście wiele zabytków, w tym okazałe świątynie, dużo zieleni i parków.

Po Nagoyi – znowu w morzu. Zaczął się rejs powrotny. Załoga pokładowa ma ciężkie dni. Przypadła jej w udziale trudna rola, jaką jest czyszczenie ładowni. Olbrzymie kilkupiętrowe ładownie wymagają wyczyszczenia po ładunku węgla (tam mógłby się zmieścić nawet kilkupiętrowy budynek). Już samo zejście do ładowni wymaga wysiłku i skupionej uwagi. A co dopiero mówić o czyszczeniu powierzchni, która obfituje w różne zakamarki. Resztki węgla znajdują się w wielu miejscach. Silnym strumieniem wody pod ciśnieniem płucze się wszystkie możliwe miejsca, po ścianach spływają kaskady wody. Pracujący marynarz często jest cały mokry. Dopiero po tej pracy statek jest przygotowany do pobrania nowej partii towaru.

Kuchnia opracowała nowy jadłospis. Na kolację przewidziano dorsza w cieście, świeże warzywa i owoce. (Wyżywienie na statku można było porównać z lokalem kategorii „S”. Jest wymowne, że wyżywienie w rejsie to jeden z najczęstszych tematów rozmów i nieraz prowadzi do sporów).

Bardzo ważnym dokumentem na statku jest dziennik okrętowy. Tam pod datą 17 lutego 1972 r. zapisano: W dniu 16 lutego o godzinie 12.00 odbyło się podniesienie bandery na statku m/s „Siekierki”. W uroczystości wzięło udział 36 osób – gości oraz 40 członków załogi. Wydano na ten cel 19 butelek radzieckiego szampana. (W rejsie bardzo ostre przepisy dotyczą wydawania napojów alkoholowych. W zasadzie są one przeznaczone na tzw. reprezentację dla kierowników działów okrętowych. Czasami wydawane są okazjonalnie i to w małych ilościach za zgodą przełożonych. Nie dotyczy to piwa. Problemy związane z napojami alkoholowymi należą do trudnych i nieraz mimo zakazów, nie są przestrzegane.)

W pierwszej części rejsu studenci ze Szkoły Morskiej byli bardzo aktywni. Przeprowadzali szereg imprez rozrywkowych. W drodze powrotnej w zasadzie niewiele się działo. Jediną atrakcją były filmy,



a także basen pływacki, mimo że niewielki – miał wymiary około 5 x 3,5 m. Tym niemniej w tropiku dawał on potrzebną ochłodę. Z tego basenu w przypadku gwałtownych przechyleń wylewała się woda, robiło się ślisko.

Na obiad podano: rosolnik, kurczaka w śmietanie, marchewkę z groszkiem, truskawki i banan. Takie urozmaicenie jadłospisu było możliwe po wzbogaceniu prowiantu o dostawy w Japonii.

Steward doznał skręcenia stopy w stawie skokowym. Potrzebna była interwencja lekarza i jednoczesne przesunięcie stanowisk w dziale hotelowym.

Na statku przeprowadzano instruktaż: Bezpieczeństwo i higiena pracy na statku. Na uwagę zasługiwały zajęcia związane z pracami pokładowymi, np. jeśli marynarz musiał się dostać na bak podczas fali sztormowej, powinien być ubezpieczony przez innego marynarza. Podczas prac na wysokości, np. podczas prac na masztach, należy mieć pas z linką asekuracyjną, którą należy odpowiednio zamocować. Podczas wchodzenia do ładowni należy najpierw upewnić się, czy nie ma w niej niebezpiecznych gazów. Podczas manewrów należy zachować szczególną ostrożność. Prace przy linach wymagają zachowania odpowiedniej odległości i właściwego chwytu. Podczas prac malarskich na tzw. ławce bosmańskiej należy prace wykonywać pod nadzorem w asyście marynarza ubezpieczającego. Przy malowaniu burt statku dodatkowo na wodzie powinny pływać koła ratunkowe przymocowane do burty linką. Osobne przepisy dotyczyły działu maszynowego i działu hotelowego.

Rozliczanie dodatku dewizowego: W tym czasie kapitan miał stawkę 2,69 dolara za dzień dewizowy, zaś student szkoły morskiej zaledwie pięćdziesiąt siedem centów. Stawki zależały od strefy pływania. Na statkach pływających na dalekich trasach stawki te były najwyższe, malały natomiast na statkach krótkiego zasięgu. Tam np. pomocnik stewarda otrzymywał zaledwie dwadzieścia cztery centy dziennie. W zasadzie załoga bardzo ceniła sobie te stawki i obliczała każdy cent.

W maszynowni dokonywane są kolejne remonty. Trzeba było zatrzymać pracę maszyn. Remonty wymagały pracy większego zespołu. Zdarzało się, że ci którzy zeszli po swojej zmianie, ponownie byli wzywani do dalszej kontynuacji.

Statek stał w dryfie. Na wodę opuszczono dwie szalupy. Wydano komendę, by do szalup schodzić po sztormtrapie. Statek był wynurzony. Nie należało to do rzeczy łatwych ani bezpiecznych. Odbył się też alarm przeciwpożarowy. Wysłuchano poleceń nadawanych przez radiostację szalupową.

Kolejne wyjście w morze. Osiągnięto redę indyjskiego portu Paradip. Przycumowanie do nabrzeża. Paradip to nazwa niewielkiej



Fotografia z Ceylonu przedstawiająca bogactwo kwiatów – przebywał tam nasz statek

osady. Jest tu tylko jedno miejsce na duży statek. Wokół rozciągają się małe domki, podobne do szałasów. Całość sprawia wrażenie zaniedbania. Na horyzoncie są dwa bloki – widocznie biura portowe. Załadunek rudy przebiegał sprawnie.

Celnicy w tutejszym porcie czuli się jak u siebie, zagarniali co im wpadło w ręce – traktowali wszystko jako suweniry. Jeden z nich zażył sobie nawet spać na statku. Na odprawę wyjściową zjawili się nawet dwadzieścia osób!

Po tych przeżyciach opuszczamy Paradip Port. Statek po załadunku rudy cały zabrudzony. Brud wnosi się do pomieszczeń. Trzeba było starannych prac, by wszystko doprowadzić do porządku.

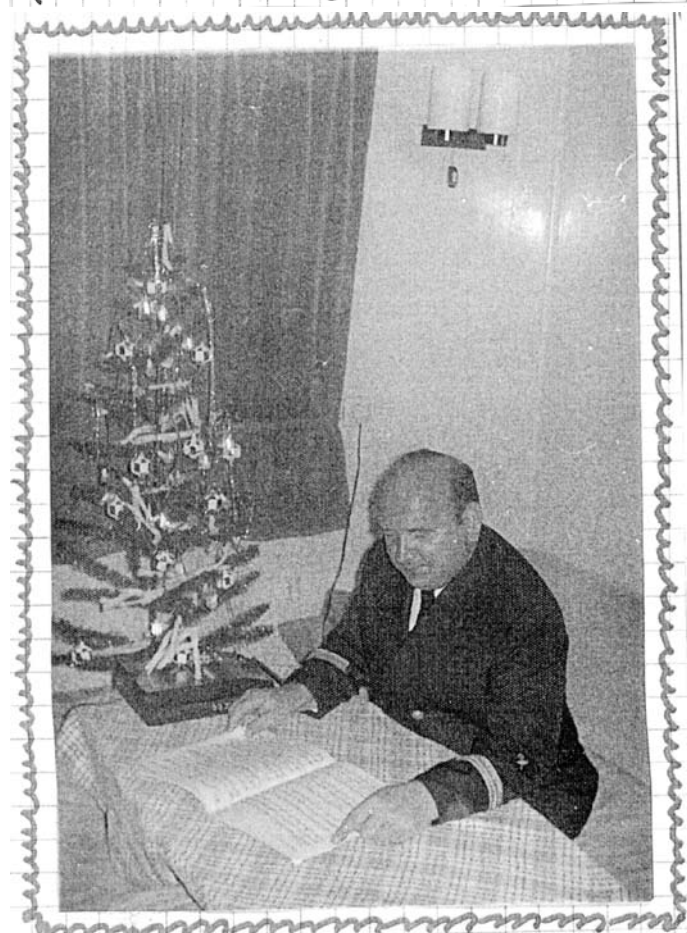
Dalsza trasa rejsu to podejście do ówczesnego Ceylonu (Sri Lanki). Dojście do redy Ceylonu, podpływa pilot. Mamy cumować do tzw. „beczek”. Manewry trwały długo, odbywały się w strugach tropikalnego deszczu. Colombo z burty statku sprawia przyjemne wrażenie. Było tam sporo zieleni, a w niej wtopione kopuły jakichś świątyń czy pałacików (była możliwość zwiedzenia miasta).

I dalej trwa rejs. Zgodnie z normami i terminem wydano załódze tropikalne przydziały wina i soków, w tym rosawit, a także dodatki w naturaliach: mydło baltonowskie, mydło szare, proszki piorące.

Na statku przygotowano się do wyborów do rad narodowych. Sporządzono urnę, zawieszono transparenty. Przeprowadzono głosowanie.

Kolejny raz przeprowadzono alarmy okrętowe. Spuszczono szalupę okrętową. Wykonywano prace manewrowe. Podczas podnoszenia szalupy zdarzył się nieszczęśliwy wypadek. Jeden z marynarzy oparł się ręką o prowadnicę, po której wtaczało się kółko z linką dźwigającą całą szalupę. W ułamku sekundy zostały obcięte palce prawej dłoni. Nastąpiła natychmiastowa pomoc lekarza okrętowego, jednakże była potrzebna pomoc w szpitalu. Na trasie rejsu najbliższym miejscem były wyspy Komory. Na wyspie nie ma przedstawiciela, któryby reprezentował polską banderę. Trzeba płynąć dalej. Statek obrał kurs na Durban w Republice Południowej Afryki.

Zaistniała jednakże kolejna awaria. W maszynie „wysiadł” termost. Statek unieruchomiony. Komplikuje się sprawa przekazania do szpitala kontuzjowanego marynarza. Nadchodzi wreszcie telegram z Durbanu, że władze portowe przysłały helikopter. Na trampie oceanicznym zorganizowano oryginalne lądowisko dla helikoptera. Oznaczono miejsce na ładowni, po bokach zatknięto cztery czerwone flagi. Manewr był precyzyjny – helikopter usiadł w środku koła wyrysowanego na ładowni. Dostał się tam kontuzjowany marynarz. Prawie cała załoga wyszła na pokład. Statek dał pożegnalny sygnał syreną okrętową. Przez różne wydarzenia losowe wykruszyło się kilku członków załogi statku.



Święta grudniowe spędzane w morzu

W odwiedzanych portach wielu marynarzy kupiło sobie sprzęt radiowy. W wielu miejscach słychać było piękną muzykę.

Na statku wystąpiła nowa trudność. Zabrakło słodkiej wody. Jedynie dla kuchni wydzielano wodę. Wydane zostało polecenie, by wodę do ubikacji czerpać wiaderkami z basenu. Wyparownik dawał znikome ilości wody do mycia. Z kranów tylko przez kilkanaście minut sączyła się woda. Wielu goliło się w szklance wody, byli niedomocy. Dopiero po czasie usunięto awarię.

Znowu remont w maszynie. Pracują tam wszyscy, również starszy mechanik podjął pracę fizyczną. Widać poświęcenie tych ludzi. Ich ubrania pobrudzone są smarem i przesiąknięte potem⁴.

Zbliżają się święta Bożego Narodzenia. Na statku normalne wachty i prace na dejmance. Z magazynku wyciągnięto plastikową choinkę, a także ozdoby. Święta zaplanowano tylko w jednej z dwóch mes, aby poczuć się jak w rodzinie. Kapitan z kierownikami działów złożyli na każdym stanowisku życzenia i dzielili się opłatkiem. Zaśpiewano kolędy. Kuchnia przygotowała obfite posiłki. Jeszcze wyświetlono film.

I znowu długie dni w morzu. Statek zbliża się do równika. Przez rozgłoszenie radiową ogłoszono, że za chwilę zjawi się astrolog i dokona pomiarów. Określi linię przekroczenia równika. Zebrano pod metalowymi schodami bractwo wyznaczone do chrztu morskiego. Tryton odczytał wobec kapitana przemowę o objęciu w posiadaniu statku. Następnie stempłował czoła neofitów specjalną pieczęcią, której nie wolno było ani zmywać ani zmazać (wyłamała się jednakże jedna z pasażerek). Wskoczyły diabły i darły się w niebogłosy. Walili w pokrywki, smagali moczonymi w smołę specjalnymi ogonami wykonanymi z liny. Wstępnie nadano chrzczonym imiona: Widelec, Chochla, Ameba, Bulaj, Szpigat, Poler, Sikawka (i podobne). Od tych imion należało wnieść odwołanie. Trzeba było to zrobić na piśmie i też się

wkupić jakimś „prezenterem”. Po wszystkich uroczystościach uroczystie odczytano imiona, jakie mają nosić neofici. Były to już dużo ładniejsze imiona, np. Herkules, Kaszalot, Auriga, Orion czy Albatros.

Rejs trwa. Zbliżamy się do kraju. Jeszcze Cieśniny Duńskie. Wreszcie ten długi rejs zakończył się. Był postój na redzie, ale ze statku było połączenie małym statkiem białej floty z lądem.

W kraju duża część członków załogi zeszła na urlopy i dni wolne. Liczne prace remontowe na statku spowodowały, że został on przeholowany do Stoczni Remontowej. M/s „Siekierki” jeszcze wielokrotnie odbywał dalekie oceaniczne podróże, aż do ostatniego rejsu, gdy został skierowany na złom. Imię statku „Siekierki” należy już do historii, do której warto po latach nawiązać⁵.

⁴ Dokonano obserwacji uczestniczącej na wszystkich stanowiskach pracy. Był to materiał, na którym była oparta praca doktorska Eligiusza Sitka, *Warunki pracy i życia na statku transportowym*, „Nautologia”, 1980, nr 4.

⁵ Żegluga na statku m/s „Siekierki” została opracowana na podstawie Diariusza nr 12 z lat 1973–1974.

KPT. Ż.W. MGR JÓZEF SYLWESTER GURBISZ – NAUCZYCIEL NAWIGACJI OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ I WOJENNEJ



Gurbisz Józef Sylwester (1930–1990), kpt. ż.w., mgr geografii. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi, srebrna i złota odznaka „Zasłużony Pracownik Morza”, Medal Komisji Edukacji Narodowej, brązowy medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju”, Medal pamiątkowy z okazji 100 rocznicy urodzin założyciela SIMP prof. Henryka Mierzejewskiego. Ur. 1 I 1930 r. w Skalmierzycach Nowych, w województwie poznańskim, zm. 28 IX 1990 r. w Gdyni, pochowany na Cmentarzu Witomińskim.

Ojciec Wiktor, urzędnik w Zakładzie Napraw Taboru Kolejowego i kierownik Chóru Kolejowego, matka Maria z Bzdzielów. Do wybuchu drugiej wojny światowej ukończył w Ostrowie Wielkopolskim 3 klasy szkoły powszechnej, którą dokończył po wysiedleniu do Lublina w Generalnym Gubernatorstwie. Po wojnie wrócił z rodzicami do Ostrowa Wielkopolskiego i kontynuował naukę w gimnazjum ogólnokształcącym. W 1948 r. złożył egzamin do Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie na Wydział Nawigacyjny. Egzaminy końcowe w 1950 r. zdał z drugą lokatą. W czasie ostatniego rejsu szkolnego na „Darze Pomorza” zapadł na chorobę płuc i został wyokrętowany w Gibraltarze. XII 1950–VI 1951 leczył się w sanatorium w Zakopanem, a potem w tej miejscowości pracował. VIII 1951–II 1952 był kierownikiem referatu personalnego w Rzemieślniczej Spółdzielni Pracy, do 30 III 1953 kierownikiem sekcji kadr PP Miejskiego Handlu Detalicznego. 3 III 1953 dr Erwin Paryski wystawił mu świadectwo zdrowia zezwalające na pracę

z młodzieżą. Na tej podstawie 1 IV 1953 otrzymał etat wychowawcy i wykładowcy w Technikum Morskim Nawigacyjnym w Szczecinie, 1 VII 1953 kierownika i wychowawcy szkolnego ośrodka w Lebie. Po likwidacji Technikum w Szczecinie i przeniesieniu do Gdyni został zatrudniony w tutejszej PSM. Zaokrętował jako as. pokładowy na „Darze Pomorza”, następnie na drobnicowcach Polskich Linii Oceanicznych: s/s „Puck” i m/s „Bolesław Prus”. VIII 1955 objął na statku szkolnym PSM „Zew Morza” funkcję III oficera. Po kolejnych miesiącach pływania awansował na I oficera i kierownika praktyk. Na statkach szkolnych pracował na stanowisku oficera wachtowego.

4 I 1956 otrzymał dyplom por. ż.m., 11 II 1958 por. ż.w., 31 III 1960 kpt. ż.m. Decyzją ministra żeglugi 1 I 1965 uzyskał dyplom kpt. ż.w. W PSM w Gdyni 12 III 1964 ukończył kurs w zakresie posługiwaniem się radarem w żegludze i otrzymał świadectwo nr 1 z wynikiem bardzo dobrym. 20 X 1969 ukończył kurs nautycznego wykorzystania radaru na symulatorze SDKO WSM w Gdyni. W trakcie pracy na szkolnym statku „Horyzont” rozpoczął studia wieczorowe i kontynuował je w trybie eksternistycznym na Wydziale Biologii i Nauk o Ziemi Uniwersytetu Gdańskiego w zakresie geografii. 9 III 1973 zdobył tytuł mgr. geografii fizycznej.

Pełnił znaczące funkcje na Wydziale Nawigacyjnym PSM w Gdyni. Decyzją dyrektora Departamentu Kadr i Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej objął 1 XII 1958–30 V 1959 stanowisko p.o. kierownika Wydziału Nawigacyjnego PSM w Gdyni. Od 1 VI 1959 był kierownikiem nauk i oficerem wachtowym na „Darze Pomorza”. 1 IX 1960–28 II 1962 sprawował funkcję kierownika Wydziału Nawigacyjnego PSM i prowadził m.in. wykłady z nawigacji i wiedzy okrętowej. Był inicjatorem budowy flotyli nowoczesnie wyposażonych statków instrumentalnych spełniających zalecenia międzynarodowej konferencji londyńskiej z 1960 w zakresie bezpieczeństwa życia



Józef S. Gurbisz prowadzi wykłady z nawigacji przy kompasie magnetycznym w gabinecie PSM w Gdyni, 1953.



Na pokładzie „Daru Pomorza” podczas rejsu kandydackiego w 1958: redaktor naczelny „Morza” Jerzy Miciński i III oficer Józef S. Gurbisz

na morzu oraz powypadkowe orzeczenia i zalecenia polskich izb morskich. Zrealizowanie tego zamierzenia wymagało przeszkolenia wszystkich kapitanów i oficerów polskiej floty oraz słuchaczy szkół morskich w posługiwaniu się radarem w żegludze. XII 1961 pod jego i Wieńczysława Kona kierunkiem zostały opracowane założenia generalne statków szkolnych¹, które I 1962 zatwierdził Zespół Rzeczoznawców dla Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Ministrze Żeglugi. Aby przyspieszyć realizację zadań szkoleniowych, zapadła decyzja o przebudowie statku rybackiego B11, lugrotrawlera „Puchacz”, na m/s „Horyzont”. Szczegółowe założenia przebudowy opracowane przez PSM przyjął IV 1962 wspomniany zespół ministerialny. Nadzór armatorski nad przebudową z ramienia MŻ i PSM pełnił J.S.G., on też otrzymał nominację na kapitana powstającego statku.

Po rocznej przebudowie m/s „Horyzont” VII 1963 wszedł do eksploatacji. Za udany nadzór armatorski i projekt adaptacyjny J.S.G. otrzymał nagrodę ministra żeglugi. Na statku można było rozpocząć kształcenie słuchaczy PSM oraz kapitanów i oficerów Polskiej Marynarki Handlowej².

Kursy radarowe prowadzone były według specjalnie opracowanego programu konsultowanego z brytyjskimi szkołami morskimi

w Londynie i Southampton. Program kursu radarowego został zatwierdzony tymczasowo do XII 1964, a następnie ostatecznie jako obowiązujący dla kadry PMH w Polsce przez Departament Kadr i Szkolenia Zawodowego MŻ. 20 VI 1964 minister żeglugi podpisał Zarządzenie nr 51, które dotyczyło m.in. podnoszenia kwalifikacji zawodowych oficerów na statkach morskich w zakresie posługiwania się radarem.

W następnych latach J.S.G. koordynował prace zespołu oficerów i kapitanów nad przygotowaniem pierwszego tego rodzaju podręcznika w krajowym piśmiennictwie: *Radar w nawigacji morskiej*, który wydało Wydawnictwo Morskie w Gdańsku w 1970 r.³

Na m/s „Horyzont” J.S.G. pracował 1 III 1962–6 VI 1973, zajmując się kształceniem oficerów nawigatorów w posługiwaniu się nowoczesnym wyposażeniem do prowadzenia statków. Brał udział w opracowywaniu programów nauczania w PSM, w 1970 recenzował i opiniował przedkładane ministerstwu programy egzaminów na stopnie marynarskie w żegludze krajowej oraz na oficerów w żegludze przybrzeżnej i portowej (poruczników żeglugi portowej, poruczników żeglugi przybrzeżnej, kapitanów żeglugi przybrzeżnej). W 1973 przeszedł na statki Polskich Linii Oceanicznych, aby tam kształcić słuchaczy WSM na oficerów floty handlowej.

¹ Zob. J. S. Gurbisz, W. Kon, *Rola małego statku szkolnego w przygotowaniu nawigatorów dla floty handlowej*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1962, nr 5, s. 136–138.

² M/s „Horyzont” został wyposażony w najnowsze urządzenia nawigacyjne, jakie wówczas były dostępne dla polskich statków: radar polskiej produkcji RN-231, radar Kelvin Hughes 14/16P z ruchem rzeczywistym, radar Decca TM-707 z ruchem rzeczywistym, żyrokompas Plath Navigat, urządzenie Decca-Navigators Mark XII, radionamiernik polskiej produkcji MORS OG-131, echosondy, log SAL-24, log Walkera z elektrycznym przekaźnikiem oraz wiele innych przyrządów nawigacyjnych, astronomicznych i meteorologicznych.

³ W tej dziedzinie J. S. Gurbisz opublikował artykuły: *Szkolenie radarowe w Szkole Morskiej*, TiGM, 1965, nr 7, s. 252–254; tenże, *Wykorzystanie radaru w nawigacji pilotowej*, TiGM, 1966, nr 7, s. 259–261. Współautor *Poradnika obserwatora radarowego*, Gdynia: PSM 1966. Zob. M. Babnis, J. K. Sawicki, *Wyższa Szkoła Morska. Bibliografia*, t. 1: *Tczew–Gdynia (1920–1994)*, Gdynia 1995, s. 122. W serii wydawniczej „Biblioteka Nawigatora” w 1975 opublikował samodzielną pracę *Poszukiwanie za pomocą radaru człowieka za burtą i małych jednostek*.

20 X 1973 r. na skutek porozumienia stron i wystąpienia Władysława Duraja, naczelnika Wydziału Załogowego i Szkolenia Zawodowego PLO, J.S.G. został oddelegowany na 2 lata do pracy u tego armatora z zadaniem kształcenia słuchaczy WSM i oficerów floty handlowej. PLO parokrotnie przedłużało z nim umowę za zgodą ówczesnego rektora WSM kpt. ż.w. doc. dr. Daniela Dudy. 20 X 1973 r. J.S.G. otrzymał również nominację na stanowisko kapitana m/s „Antoni Garnuszewski”, statku szkolno-towarowego we wstępnej fazie budowy, ale już po zatwierdzeniu planów budowy. Wraz ze st. mechanikiem okrętowym inż. Janem Słoniewskim i inż. Janem Rułką nadzorował i koordynował całokształt prac, także wdrożeńowych. Na skutek jego usilnych starań, dbałości kierownictwa uczelni i armatora jednostkę wyposażono w urządzenia nawigacyjne nowatorskie nie tylko w polskiej, ale i światowej flocie. Należał do nich nawigacyjny i antykolizyjny system Sperry, który umożliwiał prowadzenie statku według nawigacji satelitarnej. 15 II 1974 odbyło się wodowanie kadłuba i 11 IX 1974 statek wszedł do eksploatacji.

Na wniosek rektora WSM Daniela Dudy i dyrektora naczelnego PLO Stanisława Bejgera 5 X 1974 minister żegluga przyznał J.S.G. oraz inżynierom Janowi Rułce i Janowi Słoniewskiemu nagrodę zespołową II stopnia „za całokształt prac i wdrożenie budowy statku szkolnego „Antoni Garnuszewski”⁴. J.S.G. dowodził tym najnowocześniejszym wówczas statkiem szkolnym na świecie do 14 IX 1976. Odbył na nim 12 podróży eksploatacyjnych, zawijając do 76 obcych portów. W tym czasie na „Antonim Garnuszewskim” przeszło przeszkolenie 1082 praktykantów WSM (studenci i kadra): w specjalności pokładowej 387, maszynowej 337, elektrycznej 206, radiowej 101 i intendencji okrętowej 71 osób. Kadre stanowiło 75 pracowników WSM i 19 pracowników naukowych spoza uczelni. Statek przewiózł 105 pasażerów i łącznie ponad 51 000 ton ładunku. Równoczesne wykonywanie zadań eksploatacyjnych i szkoleniowych wymagało opracowania specjalnego regulaminu praktyk, który był faktycznie stosowany przez kapitana od podróży nr 5, a do tymczasowego stosowania zatwierdzony przez rektora WSM w Gdyni od podróży nr 9. Poprzedzały go wcześniej opracowane częściowe rozwiązania wprowadzane przez kapitanów i oficerów oraz kadre WSM, zawarte w 40 różnych instrukcjach. Dzięki pracy zespołu J.S.G. powstał w rezultacie *Regulamin studentów okrętowanych na statki szkolne WSM*, 1 III 1973 zatwierdzony do przestrzegania przez rektora gdyńskiej uczelni Daniela Dudę.

J.S.G. był autorem wielu cennych opinii i ekspertyz, m.in.: *Opinii o warunkach i możliwościach realizacji programu morskich praktyk studentów WSM na statku szkolno-towarowym w relacji (podróży) śródziemnomorskiej* (1975), *Memoriału w sprawie zapewnienia sprawnego działania statku* (XI 1975)⁵, *Raportu kapitana z wykonania zadań na statku szkolno-towarowym m/s „Antoni Garnuszewski”* (Gdańsk, 10 VII 1976). Swoimi doświadczeniami z dowodzenia statkiem dzielił się z kapitanami i oficerami oraz kadra inżynieryjno-techniczną stocznii⁶.



Statek szkolny m/s „Horyzont”

Z inicjatywy J.S.G i przedstawicieli PLO m/s „Antoni Garnuszewski” znalazł się na łamach prasy hiszpańskiej⁷, gdy w inauguracyjnym rejsie zawinął do portu Castellon. Opisywany był w niej jako statek szkolno-eksploatacyjny polskiej uczelni morskiej, która kształci oficerów floty na najnowszym wyposażeniu okrętowym stosowanym wówczas w żegludze morskiej. Doniosły historycznie dla dziejów ojczystej floty jest radiogram kapitana wysłany w 1974 r. do redakcji „Namiary”, miesięcznika PLO w Gdyni: „Dnia 17/10 w drodze z Barcelony do Castellon statek szkolno-towarowy „Antoni Garnuszewski” jako pierwszy w historii PMH prowadził nawigację satelitarną – kapitan Józef Gurbisz”.

Kolejnym wydarzeniem popularyzującym wprowadzenie nawigacji satelitarnej w polskiej flocie było zorganizowane przez J.S.G., zaraz po zakończeniu pierwszej podróży, sympozjum naukowego na m/s „Antoni Garnuszewski”⁸. Instytut Nawigacji Morskiej WSM

⁴ Fundatorem statku dla Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni był największy armator krajowy Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni. „Antoni Garnuszewski” był jednostką budowaną według zmodyfikowanych i znacznie nowocześniejszych projektów niż 9 wcześniej wykonanych statków szkolno-towarowych dla wyższych szkół morskich ZSRR w Leningradzie, Odessie, Władywostoku i Murmańsku. Projekt „Antoniego Garnuszewskiego” powstał w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego. Głównym konstruktorem statku był mgr inż. Andrzej Żarnoch, projektantem siłowni mgr inż. Stanisław Chromy, architektury i wystroju plastycznego mgr inż. arch. Florian Grzybowski, głównym budowniczym inż. Janusz Haliński, kierownikiem budowy mgr inż. Marek Twardy; kierownictwo nadzoru technicznego z ramienia armatora prowadzili: mgr inż. Jan Rułka, kpt. ż.w. Józef Sylwester Gurbisz oraz st. mechanik okrętowy I klasy mgr inż. Jan Słoniewski. Korespondencja Ministerstwa Żegluga z 5 X 1974 – w dokumentacji J.S.G. udostępnionej przez żonę kapitana Krystynę Gurbisz.

⁵ Dotyczył organizacji pracy na statku szkolno-towarowym, którą mogłyby stosować nawet statki obcej bandery. Zabiegał o właściwy dobór i szkolenie załogi, zmianę obowiązującej etaty, wprowadzenie funkcji dublerów, lepsze wynagradzanie oficerów i szeregowych załogi.

⁶ J. S. Gurbisz, „Antoni Garnuszewski” *zdaje egzamin. Po pierwszej kampanii*, „Głos Wybrzeża”, 8 VII 1975, s. 3; tenże, *Statek szkolno-towarowy „Antoni Garnuszewski”*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1975, nr 5, s. 284–286; J. S. Gurbisz, I. Piotrowski, *Walory szkoleniowe statku szkolno-towarowego „Antoni Garnuszewski”*, TiGM, 1976, nr 7, s. 414–417; J. S. Gurbisz, *Training ship m/s „Antoni Garnuszewski”*, „Polish Maritime News”, X 1976, s. 5.

⁷ Dziennik „Mediterráneo”, 22, 24 i 29 VIII 1974.

⁸ Referaty wygłoszone na sympozjum: Marian Łuczniak, *Urządzenia radionawigacyjne na statku „Antoni Garnuszewski”*; Tadeusz Stupak, *Systemy nawigacji satelitarnej*; Jacek Więckowski, *Badania odbioru nawigacji satelitarnej na statku „Antoni Garnuszewski”*; Zbigniew Sochacki, *System antykolizyjny SPERRY na statku „Antoni Garnuszewski”*. W obradach brało udział 50 osób reprezentujących instytuty badawcze, WSM, przemysł i administrację morską.



Kapitan Józef S. Gurbisz ze studentami w szkoleniowej kabinie nawigacyjnej na „Horyzoncie”

wyłonił spośród swoich pracowników i studentów grupę do badań systemu nawigacji satelitarnej z wykorzystaniem zainstalowanych na statku najnowocześniejszych elektronicznych urządzeń nawigacyjnych. Wobec planowanej wówczas szybkiej rozbudowy floty szczególne znaczenie miało wyposażenie statków w najnowsze urządzenia nawigacyjne. Na statku testowane były 3 odbiorniki

satelitarne zakupione w różnych firmach w celu wyboru najlepszego. J.S.G. zainauguował w ten sposób wielki program badawczy „Bezpieczeństwo żeglugi”, który przez dziesięciolecia finansował resort morski i armatorzy, i który dał szansę wykształcenia kadry naukowo-technicznej WSM w Gdyni w instytucjach branżowych oraz na Politechnice Gdańskiej.



Medal wybity z okazji wodowania m/s „Antoni Garnuszeński”



Delegacja Zarządu Głównego SIMP, matka chrzestna m/s „Profesor Mierzejewski” Barbara Berezowska i kapitan statku Józef S. Gurbisz. Na dziobie semikontenerowca widoczne logo SIMP

W porozumieniu z uczelnią morską i armatorem J.S.G. zapoczątkował także publiczne spotkania i uroczystości na m/s „Antoni Garnuszeński” Koła Absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie. 10 IX 1974 inż. Michał Hłasko (absolwent SM z 1928) w obecności kapitanów: Stefana Ciundziejewskiego (WN SM z 1928), Jerzego Lewandowskiego (WN SM z 1929), st. mechanika okrętowego I klasy Władysława Milewskiego (WM SM z 1923) i innych absolwentów polskiego szkolnictwa morskiego wręczył J.S.G. jedno z najcenniejszych zdjęć dokumentujących początki szkolnictwa morskiego II Rzeczypospolitej⁹. Upamiętnia ono inauguracyjne uroczystości Święta Szkoły 8 XII 1920: podniesienie bandery i poświęcenie Szkoły Morskiej oraz rejestruje wszystkich uczestników – gości, kadrę nauczycieli i słuchaczy pierwszego rocznika SM. Ponad ćwierć wieku później pamiątne zdjęcie z 1920 wraz z prawie pełnym opisem opublikowane zostało w 2000, w 1 tomie *Kadr morskich Rzeczypospolitej*.

30 XII 1976–25 XI 1977 J.S.G. dowodził zautomatyzowanym motorowcem pracującym na liniach śródziemnomorskich m/s „Wieliczka”. Dla załogi i pasażerów redagował pismo „Solniczka”, wydawane na statku od 25 III do 9 XI 1977 (88 numerów). Zawierało zdumiewająco bogaty i różnorodny materiał o życiu załogi, sprawach armatora i kraju oraz wiele trafnych opinii o zagadnieniach eksploatacji statków liniowych PLO. Od tego armatora otrzymał w następnym roku propozycję kapitańskiego

nadzoru nad budowanym w Stoczni Gdyńskiej semikontenerowcem (uniwersalnym drobnicowcem) m/s „Profesor Mierzejewski”. Imię statku wybrano dla upamiętnienia postaci znakomitego polskiego uczonego, założyciela dzisiejszego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich. Statek budowany był pod czynnym patronatem władz SIMP. 24 XI 1981 J.S.G. został uhonorowany przez Zarząd Główny SIMP medalem pamiątkowym wybitym na 100. rocznicę urodzin prof. Henryka Mierzejewskiego i 56-lecie istnienia SIMP.

Statek pływał na linii australijskiej i do Zatoki Perskiej. 25 XI 1979–30 III 1980 odbył podróż dookoła świata trasą z Gdyni wokół Afryki do Nowej Zelandii i przez Pacyfik do Peru. Po przejściu Kanału Panamskiego zawijał z ładunkiem do portów Stanów Zjednoczonych w Zatoce Meksykańskiej. W podróży towarzyszyła mu żona Krystyna. Z pierwszych 5 podróży, w tym dookoła świata, J.S.G. wraz ze st. mechanikiem okrętowym I klasy Bogumiłem Dziobkiem wspólnie sporządzili raport techniczny, w którym omówili walory statku i dostrzeżone mankamenty konstrukcyjne¹⁰, szczególnie w aspekcie przewozu maksymalnego ładunku 507 TEU. Były to cenne uwagi dla armatora i stoczni.

19 X 1979 J.S.G. otrzymał w morzu telefonogram od dziekana Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni kpt. ż.w. dr. inż. Zdzisława Chuchli z propozycją nadzoru budowy, a następnie dowo-

⁹ M. St., *Wzruszające spotkanie morskich pokoleń*, „Głos Wybrzeża”, 11 IX 1974, s. 1–2.

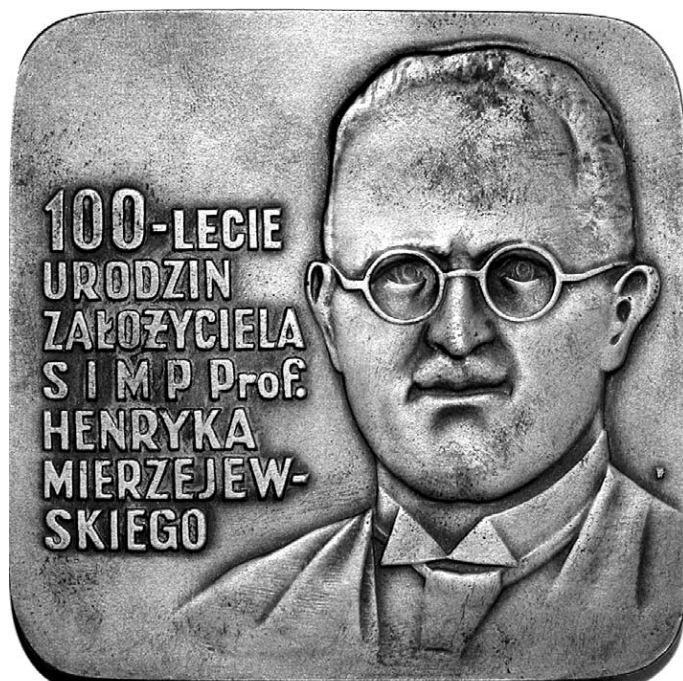
¹⁰ J. S. Gurbisz, B. Dziobek, *Walory eksploatacyjno-techniczne statku „Profesor Mierzejewski”*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1981, nr 7–8, s. 383–387.



Statek szkolno-towarowy m/s „Antoni Garnuszewski”

dzienia „Darem Młodzieży”. Przyjął tę propozycję jako najwyższe wyróżnienie i zaszczyt, ale swoją decyzję uzależniał od dalszych obustronnych uzgodnień, do których nie doszło¹¹. Na „Profesorze Mierzejewskim” pływał do 5 V 1981. 14 VI 1981 przyjął propozycję dyrekcji PLO sprawowania nadzoru armatorskiego nad budową statku ro-ro trzeciej generacji m/s „Katowice II” w stoczni Astilleros Españoles S.A. w Puerto Real koło Kadyksu. (Polski armator w tej stoczni wybudował poza tym 3 statki: „Gdańsk”, „Poznań” i „Wrocław”). Na m/s „Katowice II” odbywał podróże głównie na linii australijskiej oraz dowodził tym statkiem do połowy 1984. Jeszcze podczas budowy opracował dla armatora i załóg zatrudnionych

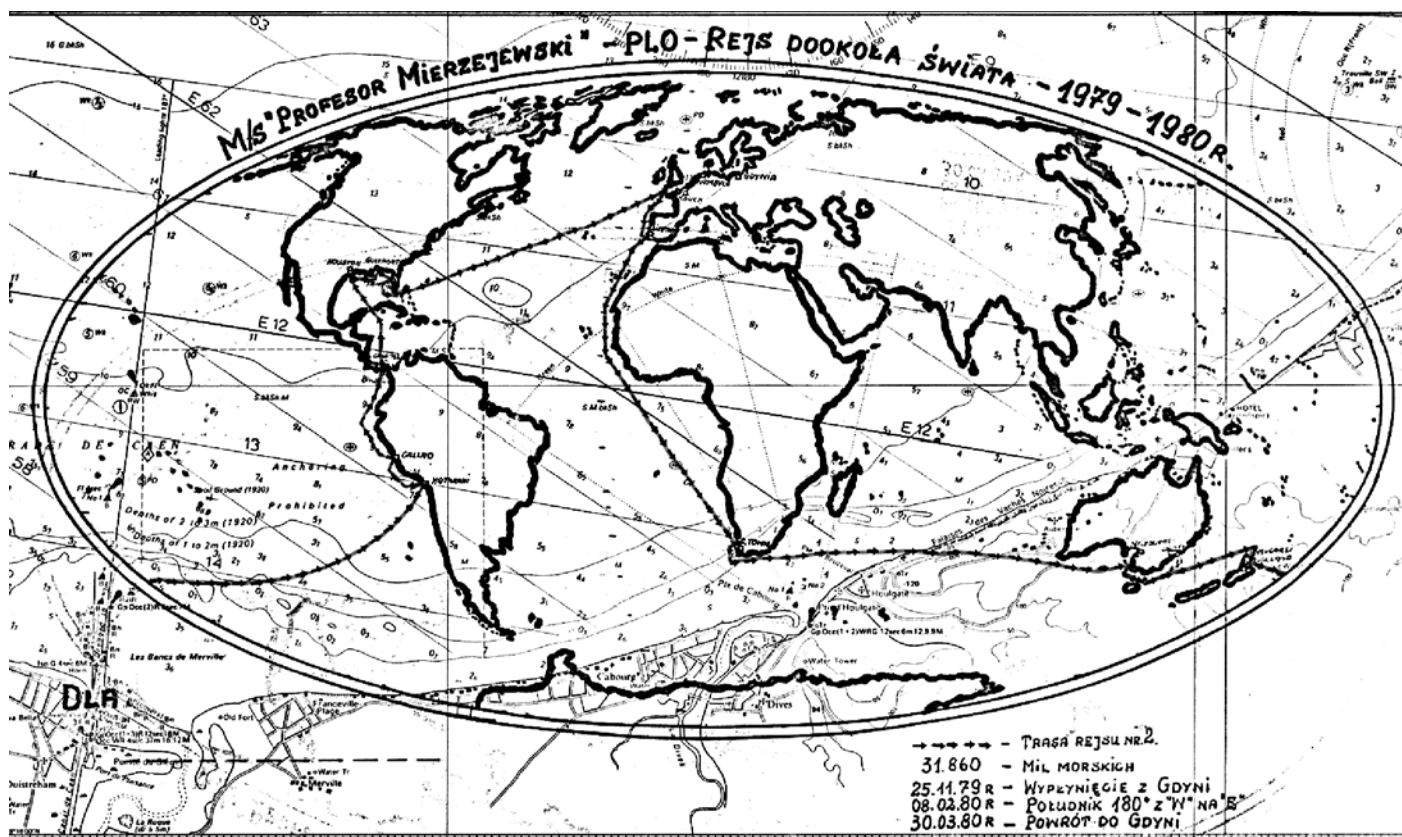
na statkach typu ro-ro specjalny informator opisujący konstrukcję i walory techniczne, a główne wskazania zawarł w opublikowanym artykule¹². Należał do pionierów wprowadzających w polskiej flocie transportowej nową technologię przewozowo-przeładunkową typu roll on – roll off. Ostatnim statkiem, którym dowodził od 18 X 1985 do lata 1988, był m/s „Puck”. Zły stan zdrowia uniemożliwił mu dalszą pracę na morzu. Po rozpoznaniu choroby serca Komisja Lekarska ds. Inwalidztwa i Zatrudnienia 24 XI 1988 zakwalifikowała go do 2 grupy inwalidzkiej. 5 XII 1988 wystąpił do dyrektora PLO o zwolnienie z pracy z dniem 10 XII 1988. St. mechanik okrętowy I klasy Mateusz Bereżecki, który wówczas był zastępcą



Medal pamiątkowy z okazji 100. rocznicy urodzin założyciela SIMP prof. Henryka Mierzejewskiego

¹¹ Telefonogram Z. Chuchli z 19 X 1979 i odpowiedź J.S.G. z 21 X 1979 – w dokumentacji J.S.G. udostępnionej przez Krystynę Gurbisz i w zbiorach (kserokopia) J. K. Sawickiego.

¹² J. S. Gurbisz, *Bezpieczeństwo oceanicznych statków ro-ro*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1984, nr 11, s. 569–572; tenże, *Statek ro-ro typu „Katowice II”*. (Zagadnienia wybrane), Cadiz 1982. Inny zakres tematyczny znajduje się w opracowaniu kapitana Tadeusza Kalickiego, który w tym czasie nadzorował budowę m/s „Wrocław”, *Przeładunek i przewóz towarów na oceanicznych statkach ro-ro*, Cadiz, VIII 1982. Zob. (stk), *Odszedł na wieczną wachtę. Kapitan Gurbisz*, „Namiary”, 1990, nr 11, s. 67 i n.



Trasa m/s „Profesor Mierzejewski” podczas podróży dookoła świata 1979–1980

dyrektora naczelnego ds. pracowniczych, wyraził zgodę na rozwiązanie umowy o pracę za porozumieniem stron. J.S.G. ponad 20 lat przepracował w szkolnictwie morskim Szczecina i Gdyni, ponad 18 lat na statkach PŁO. Znajdował się wśród tych szczęśliwych kapitanów, którzy potrafili wyprowadzić dowodzone przez siebie statki z najtrudniejszych sytuacji na morzu i oceanie. Pisał o tym 5 XII 1988 w liście pożegnalnym do dyrektora PŁO: „Pragnę serdecznie podziękować za wszystkie lata pracy w Polskich Liniach Oceanicznych, gdzie niezmiennie doświadczałem pomocy, uznania i zaszczytu dowodzenia specjalistycznymi i nowoczesnymi statkami. Cieszę się jednocześnie, że z mojej strony Armator nie doznał kłopotów ani strat, gdyż miałem szczęście nie spowodować ani jednej awarii, wypadku lub przekroczenia”¹³. Rok później przeszedł na emeryturę. Zwodował wreszcie swój jacht, budowany od wielu lat. Matka chrzestna, którą była jego wnuczka, nadała mu imię „Baja”. Wypłynąć na nim już nie zdążył.

J.S.G. łączył życie zawodowe z działalnością społeczną. Na II Krajowym Zjeździe Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców w 1962 został wybrany zastępcą członka Plenum Zarządu Głównego, a 2 II 1963 uchwałą Plenum ZG ZZMiP na (VI) XII Kongres Związków Zawodowych w Warszawie. Minister żeglugi powołał go

na ławnika Izby Morskiej na kadencję I I 1966–31 XII 1968. Wszedł również w skład Rady Kapitanów przy Głównym Nawigatorze w PŁO, którym w latach 1986–1989 był kpt. ż.w. Tadeusz Kalicki. Opracował własną koncepcję honorowego *Kodeksu kapitana statku handlowego*, odnoszącego się do 5 zasadniczych kwestii: praw i obowiązków głównych kapitana, relacji kapitan–załoga, kapitan–statek, kapitan–armator i kapitan–bandera¹⁴. Jego propozycja posłużyła jako podstawa do dalszych konsultacji w gronie kapitanów, których pracę koordynował Tadeusz Kalicki. *Kodeks kapitana* wszedł w życie jako opracowanie anonimowe, stanowiące zbiór norm etycznych, którym sprostać powinien każdy, kto obejmuje dowództwo statku. Komisja Egzaminacyjna dla Oficerów Marynarki Handlowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni opublikowała kodeks w 1994. Otrzymywali go oficerowie podczas uroczystości wręczania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej. Później zrezygnowano z tej praktyki¹⁵. Własne doświadczenia w dowodzeniu nowoczesnymi statkami PŁO upowszechniał na łamach fachowych periodyków. Zamieszczał również krótkie artykuły w prasie codziennej. Sięgając do wywiadów prasowych, można poznać wiele opinii kapitana o niezbędności unowocześniania tonażu na potrzeby floty narodowej i o jej funkcji w gospodarce państwa¹⁶. Należał do kapitanów, którzy nie tylko

¹³ Pismo J.S.G. do dyrekcji PŁO, Gdynia, 5 XII 1988 – w dokumentacji J.S.G. udostępnionej przez żonę, Krystynę Gurbisz.

¹⁴ Z zarejestrowanych polemik wiadomo, że J.S.G. optował za rozpatrzeniem przynajmniej 3 projektów kodeksu kapitana bez podawania nazwisk autorów. Prace toczyły się nad jednym projektem kodeksu kapitana statku, w którym wykorzystane zostały propozycje J.S.G. Zob. J. S. Gurbisz, *Kodeks kapitana statku handlowego* (maszynopis), Gdynia 1987/1988; Korespondencja J. S. Gurbisza dotycząca uwag do projektu *Kodeksu kapitana*, VII 1988 – w dokumentacji J.S.G. udostępnionej przez żonę, Krystynę Gurbisz i w zbiorach Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni.

¹⁵ Korespondencja prof. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudy z J. K. Sawickim, Gdynia, 7 X 2005 – w zbiorach J.K.S. D. Duda był w gronie kapitanów, którzy pracowali nad końcową redakcją *Kodeksu kapitana*. Zob. *Kodeks kapitana*, Gdynia: WSM III 1994; Informacje kpt. ż.w. Tadeusza Kalickiego z 5 X 2005 – w zbiorach J. K. Sawickiego. Kpt. ż.w. Wiktor Czapp jako prezes Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, za zgodą Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej w Gdyni, doprowadził do trzeciego wydania *Kodeksu kapitana*, Szczecin: Wyd. „Foka” 2008.

¹⁶ Wywiad z kpt. ż.w. Józefem Sylwestrem Gurbiszem. *Marynarz i flota jutra*. Rozmawiał red. Stanisław Podemski, „Polityka”, 2 X 1976, s. 8; *Nasza rozmowa z kpt. ż.w. mgr. Józefem Gurbiszem, kapitanem m/s „Katowice II”*. Rozmawiał Ryszard Maleczek, „Dziennik Zachodni”, 13 I 1984, s. 1–2; *Nasza rozmowa z kpt. ż.w. mgr. Józefem Gurbiszem, dowódcą m/s „Katowice II”*. W służbie Neptuna, „Dziennik Zachodni”, 22 II 1985, nr 45, s. 1–2; *Powiedzieli „Dziennikowi”: Józef Gurbisz, kpt. ż.w., dowódca m/s „Katowice II”*, „Dziennik Zachodni”, 31 XII 1984–1 I 1985.

WYCIĄG PŁYWANIA

Lp.	Statek (kapitan)	BRT	Data		Funkcja
			od	do	
1.	s/v „Dar Pomorza” (Stefan Gorazdowski) (Kazimierz Jurkiewicz)	1561	16.05.1949 26.06.1950 01.05.1954	17.09.1949 04.09.1950 30.09.1954	uczeń uczeń as. pokładowy
2.	s/s „Puck” (Czesław Głuch)	1166	21.10.1954	23.10.1954	as. pokładowy
3.	m/s „Bolesław Prus” (Jerzy Pinno, Czesław Głuch)	4528	23.10.1954	03.08.1955	as. pokładowy
4.	s/y „Zew Morza” (Jerzy Kalwasiński)	70	04.08.1955	31.09.1955	III oficer
5.	m/s „Bolesław Prus” (Ryszard Borkowski)	4528	20.10.1955	03.01.1956	as. pokładowy
6.	s/y „Zew Morza”	70	04.01.1956	23.05.1956	I oficer
7.	s/s „Kiliński” (Czesław Pawłowicz)	7697	24.05.1956	23.10.1956	kierownik praktyk
8.	s/v „Dar Pomorza” (Kazimierz Jurkiewicz)	1561	01.12.1956 01.01.1959 01.06.1960 15.01.1961 23.10.1961	31.12.1958 31.05.1960 05.08.1960 15.03.1961 01.11.1961	III oficer oficer wacht kierownik nawig. oficer wacht. oficer wacht.
9.	m/s „Puchacz”	174	09.02.1962	12.02.1962	czł. komisji odbioru
10.	m/s „Horyzont”	200	01.03.1962 31.08.1966 31.08.1967 12.01.1968 31.08.1968 01.09.1969 16.05.1970 01.08.1970 01.09.1970 13.03.1971 20.06.1971 22.09.1971 17.08.1972 16.01.1973	08.08.1966 01.08.1967 04.01.1968 31.07.1968 31.07.1969 06.05.1970 22.07.1970 09.08.1970 19.02.1971 06.06.1971 22.08.1971 16.07.1972 01.01.1973 06.06.1973	kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan kapitan
11.	m/s „Grudziądz” (Ryszard Borowski)	2872	08.06.1973	12.08.1973	as. pokład. szkol.
12.	m/s „Rusałka”	497	14.08.1973	16.10.1973	kapitan
13.	m/s „Antoni Garnuszewski”	6040	20.10.1973 14.03.1975 08.09.1975	09.01.1975 26.07.1975 14.09.1976	kapitan kapitan kapitan
14.	m/s „Wieliczka”	5300	30.12.1976	25.11.1977	kapitan
15.	m/s „Profesor Mierzejewski”	14000	06.02.1978 14.07.1980	05.04.1980 05.05.1981	kapitan kapitan
16.	m/s „Katowice II”	17000	14.06.1981	10.10.1982	kapitan
17.	m/s „Poznań”	18500	10.10.1982	19.10.1982	kapitan dubler
18.	m/s „Katowice II”	17000	14.11.1982 10.09.1983 26.02.1984	28.03.1983 01.12.1983 06.06.1984	kapitan kapitan kapitan
19.	m/s „Inowrocław” (Zdzisław Chmiel)	7200	04.10.1985	11.10.1985	kapitan dubler
20.	m/s „Puck” (Stefan Lewandowski)	2369	18.10.1985 20.12.1985 20.05.1987 31.05.1988	25.10.1985 10.09.1986 09.01.1988 lato 1988	kapitan dubler kapitan kapitan kapitan

wspomagali armatora w potrzebie unowocześniania tonażu, ale także okazywali nieustanną dbałość o kształcenie i wychowanie jak najlepszej kadry dowódczej dla nowoczesnej floty. Pisał: „Silną flotę tworzą statki, ale wielką czynią ją dopiero dokonania ludzi godnych swojego zawodu, potrafiących sobie przede wszystkim stawiać najwyższe wymagania”¹⁷.

25 VII 1955 zawarł małżeństwo z Krystyną Bartuś. Dwie córki: Inez (ur. 11 VI 1956), artysta grafik, Sława (ur. 9 X 1962), radio-technik medyczny.

Archiwum Akademii Morskiej w Gdyni, Akta osobowe J.S.G.; Dokumentacja J.S.G. udostępniona przez żonę, Krystynę Gurbisz;

Archiwum Zakładowe Polskich Linii Oceanicznych, Akta osobowe J.S.G.; Materiały Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni; Książeczki żeglarskie J.S.G. wydane przez Gdański Urząd Morski, Oddział Żeglugi w Gdyni: nr 4320 z 11 IV 1949, nr 1503 z 14 XII 1954, nr 8205 z 10 IV 1959; Gdański Urząd Morski, Wydział Dokumentacji Żeglarskiej: nr 17851 z 10 VI 1965, nr 28441 z 2 IX 1970, nr 0006445 z 9 III 1973; Urząd Morski w Gdyni: nr 0092646 z 2 I 1983. Zob. M. Babnis, J. K. Sawicki, *Wyższa Szkoła Morska. Bibliografia*, t. 1, *Tczew–Gdynia (1920–1994)*, Gdynia: Pracownia Historii WSM 1995, s. 121, 122; Informacje kpt. ż.w. prof. dr. Daniela Dudy, kpt. ż.w. dr. Władysława Rymarza, prof. nadzw. Akademii Morskiej w Gdyni i kpt. ż.w. mgr. Romana Watrasa – w zbiorach J. K. Sawickiego.

¹⁷ S. Gurbisz, *Morze szanuje solidność*, „Namiary”, 1978, nr 8/9, s. 18–19.

The biographical note presents the captain's years of learning and employment in the maritime education both in Gdynia and Szczecin as well as aboard the training ships and, at the time, the most modern ships gradually entering service in the Polish Ocean Lines Company. He trained the future officers-navigators during their trainee sea voyages as well as in special qualifying and vocational courses. Józef Gurbisz was the head of the Navigation Faculty of the State Nautical College at Gdynia. The idea of building a number of training ships was his brainchild. As a master of the "Horyzont", he trained deck officers of the merchant marine and the navy in using the radar in navigation. He initiated a programme of radar education for sailors, which was consulted with the nautical colleges of London and Southampton. Later, he supervised construction of the modern research-and-training vessel "Antoni Garnuszewski"

and was its first captain. The next stage of his career was, among others, supervision of construction of the semi-container ship "Professor Mierzejewski" and its captaincy. Józef Gurbisz is the author of a number of textbooks, regulations and instructions on the sea apprenticeship for the students of the nautical college. He was the first Polish sea captain to have initiated the technical assessment of positive and negative qualities of the sea-going vessels operating in the Polish merchant marine, the material to be found in the professional maritime journals. He prepared expert evaluations for the Ministry of Shipping and particular shipowners. He was also the first captain in the Polish merchant marine to have introduced satellite navigation aboard the "Antoni Garnuszewski" and other ships. Any further information on his sea career to be found in the attached extracts from the service book.

JAN KAZIMIERZ SAWICKI

KPT. Ż.W. MGR JAN ZYGMUNT PRÜFFER – ORGANIZATOR SZKOLNICTWA MORSKIEGO W SZCZECINIE



Prüffer Jan Zygmunt (1931), kpt. ż.w., mgr prawa. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Medal w Hołdzie Powstańcom i Ludności Cywilnej, Brązowy i Złoty Krzyż Zasługi, złoty medal „Opiekun Miejsc Pamięci Narodowej”, brązowy medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju”, Medal 40-lecia Polski Ludowej, odznaki: „Gryf Pomorski”, „Za Zasługi dla ZBOWiD”, „Za Zasługi dla Transportu PRL”, „Zasłużony Pracownik Morza”, „Zasłużony Pracownik Polskiej Żeglugi Morskiej”, „Za Zasługi dla Miasta Chelмна”.

Ur. 14 XI 1931 w Warszawie, syn Kazimierza i Janiny z Molicznych. Do wybuchu powstania warszawskiego ukończył szkołę podstawową i uczył się na tajnych kompletach gimnazjalnych. Należał do Związku Harcerstwa Polskiego. W czasie powstania wywieziony z warszawskiej Woli na roboty przymusowe do Niemiec, do IV 1945 pracował tam na kolei. V 1945 powrócił do Polski. Kontynuował naukę najpierw w gimnazjum krakowskim, potem warszawskim. W 1947 zdał małą maturę w Gimnazjum im. Stefana Batorego. W 1948 został przyjęty do Szkoły Jungów w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego. Po jej ukończeniu i pomyślnym złożeniu egzaminów wstępnych, 4 IX 1949 rozpoczął naukę na Wydziale Nawigacyjnym Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Praktyki morskie odbył na „Darze Pomorza” i na „Zewie Morza”. Był prymusem swojego rocznika. 7 VII 1951 otrzymał świadectwo dojrzałości nr 1. Dyrektor Departamentu Szkolnictwa Ministerstwa Żeglugi przyznał J.Z.P. Dyplom Przodownika Nauki i Pracy Społecznej (nr 5) i skierował go do pracy w szkolnictwie morskim. Początkowo był starszym marynarzem instruktorem na „Darze Pomorza”, następnie wykładowcą przedmiotów nautycznych w Technikum Morskim Nawigacyjnym w Szczecinie.

26 IV 1952–26 X 1953 pełnił służbę wojskową w jednostkach artylerii przeciwlotniczej w Katowicach oraz w Krakowie i w stop-

niu chorążego zwolniony do rezerwy Wojska Polskiego. Później kilkakrotnie powoływany na przeszkolenia oficerskie i ćwiczenia wojskowe. 31 XII 1958 mianowany na ppor., 12 X 1972 na por. mar. Skierowanie absolwenta Wydziału Nawigacyjnego PSM do odbywania służby wojskowej w głębi kraju, a nie na przeszkolenie oficerskie w Marynarce Wojennej było elementem represji zastosowanych wobec J.Z.P.

1 XI–15 XII 1953 był zatrudniony w rezerwie Polskiej Żeglugi Morskiej. Nie otrzymał zezwolenia na pracę na statkach morskich. Opinia służb bezpieczeństwa zamknęła mu wówczas możliwość zatrudnienia w PŻM i PLO. 1 III 1954–31 VIII 1970 pracował w pilotażu Zarządu Portu Szczecin–Świnoujście, następnie w reaktywowanej w 1963 PSM, przekształconej w 1969 w Wyższą Szkołę Morską w Szczecinie. Lata pracy w pilotażu i szkolnictwie morskim wykorzystał do uzupełnienia wykształcenia wyższego. W trybie zaocznym i eksternistycznym studiował na Wydziale Prawa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Na seminarium prof. Witalisa Ludwiczaka przygotował pracę dyplomową *Roszczenia cywilno-prawne wynikające ze zderzeń morskich statków handlowych*. Po złożeniu 12 VI 1961 egzaminu magisterskiego z wynikiem dobrym uzyskał dyplom magistra prawa wydany 29 VI 1961 przez prorektora prof. dr. F. Koebecka i prodziekana Wydziału Prawa prof. dr. J. Habera. W tym czasie należał do nielicznego grona absolwentów Wydziału Nawigacyjnego PSM legitymujących się dyplomem studiów wyższych.

1 III–30 IX 1954 na okres próbny przyjął go do pracy Zarząd Portu Szczecin w charakterze praktykanta pilota, a potem młodszego pilota. 29 IX 1954 od kapitana portu Szczecin Andrzeja Chudeckiego otrzymał uprawnienia do samodzielnego pilotowania statków o pojemności do 500 BRT i 21 V 1955 do 1000 BRT na trasie Świnoujście–Szczecin. 26 VII 1955 kapitan portu Szczecin kpt. ż.w. Antoni Gmitrowicz nadał mu uprawnienia do samodzielnego prowadzenia statków o pojemności do 1500 BRT i 29 X 1955 do 2000 BRT na tej samej trasie. Kiedy 1 V 1957 awansował na pilota, kapitan portu Szczecin kpt. ż.w. Andrzej Chudecki upoważnił J.Z.P. do samodzielnego prowadzenia statków do 4000 BRT. Dopiero po awansie na starszego pilota (25 II 1960) otrzymał od kapitana portu Szczecin kpt. ż.w. Zbigniewa Korzeniowskiego zezwolenie na prowadzenie na trasie wodnej Szczecin–Świnoujście i w porcie Szczecin statków



Z synem Marcinem i żoną Bogną. Szczecin 1962. Syn obecnie jest absolwentem Wydziału Nawigacji WSM i kpt. ż.w.

o tonażu bez ograniczeń. W tym czasie szlak ten, choć udostępniony do międzynarodowej żeglugi latem 1945, należał do najtrudniejszych ze względu na zalegające na nim od wielu lat wojenne wraki i podwodne przeszkody oraz występujące zimą zalodzenie. Gdy już nie pracował na stałe w pilotażu, takie zezwolenie posiadał okresowo 7 II–31 XII 1974.

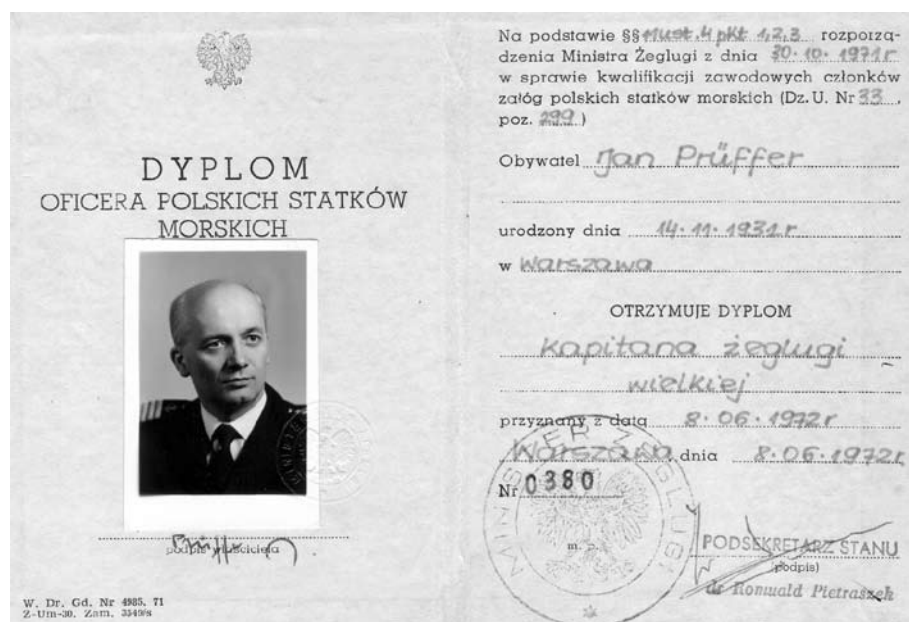
Uczestniczył w pracach licznych komisji, które zajmowały się m.in. opracowywaniem układu zbiorowego dla pilotów portowych i morskich, powoływany był w skład komisji ds. bezpieczeństwa

żeglugi na trasie Szczecin–Świnoujście i komisji egzaminacyjnych dla pilotów przy Kapitanacie Portu Szczecin. Pełnił także funkcję konsultanta ds. opracowywania przepisów o ruchu statków i przepisów portowych dla Szczecina i Świnoujścia.

Praca w pilotażu portowym nie ułatwiała zdobycia kwalifikacji oficera nawigatora statków morskich i wymaganych dyplomów kwalifikacyjnych. Korzystał zatem z urlopów wypoczynkowych i bezpłatnego urlopu półrocznego, aby zatrudnić się w 1956 na stanowisku III oficera na motorowcach Polskich Linii Oceanicznych: „Warmia”, „Jedność” i „Czech” oraz parowcu „Puck”.

1957–1962 okresowo pracował jako II oficer na remontowanych lub budowanych statkach w Stoczni Szczecińskiej, w rejsach próbnych statków armatorów polskich i obcych. Od końca 1964 był czterokrotnie angażowany jako kierownik praktyk morskich na statkach szkolno-eksploatacyjnych PŻM i później jako II i I oficer na statkach szkolnych PSM w Szczecinie. Zdobywał wymaganą praktykę morską do uzyskania kolejnych dyplomów oficera nawigatora.

13 XII 1955 otrzymał dyplom por. ż.m. (nr 0110), 25 II 1960 st. pilota (nr 056), 22 II 1961 por. ż.w. (nr 0801), 12 X 1968 kpt. ż.m. (nr 03414) wydany 9 XII 1968 przez Szczeciński Urząd Morski, 8 VI 1972 kpt. ż.w. (nr 0380) wydany przez Ministerstwo Żeglugi i podpisany przez podsekretarza stanu kpt. ż.w. dr. Romualda Pietraszka. Dyplom ten 25 II 1987 aktualizowany był w j. polskim i j. angielskim





Dziekan WNWSM Jan Prüffer i prorektor WSM Aleksander Walczak w komisji egzaminacyjnej. Szczecin 1972

przez dyrektora ds. administracji morskiej i zastępcę naczelnego dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie kpt. ż.w. Jana Manuszaka (Dyplom oficera polskich statków morskich/Officer's Certificate of Polish Sea-Going Ships nr 007079). 26 V 1984 otrzymał certyfikat nr 135/MDS ukończenia kursu manewrowania dużymi statkami w Ośrodku Doświadczalnym w Iławie Instytutu Okrętowego Politechniki Gdańskiej i Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, podpisany przez kpt. ż.w. prof. dr. Władysława Rymarza, rektora WSM. Certyfikat umożliwiał pracę na wielkich masowcach PŻM.

1965–1969 w PSM w Szczecinie był kontraktowym wykładowcą nawigacji i szkolił słuchaczy w pilotowaniu statków trasą Szczecin–Świnoujście. Na zakończenie działalności Wydziału Nawigacyjnego PSM w pomaturalnej szkole, przekształconej w roku szkolnym 1968/1969 w Wyższą Szkołę Morską, 20 VI 1969 otrzymał list pochwalny od doc. dr. hab. Zdzisława Łaskiego, rektora WSM i doc. dr. Stefana Leszka Jaworskiego, dyrektora PSM, oraz kierownika Wydziału Nawigacyjnego PSM kpt. ż.w. Andrzeja Huzy, którzy „tą drogą pragnęli wyrazić najwyższe uznanie za pomoc w trudnym okresie tworzenia i rozwoju Szkoły oraz za wytrwałość i sumienność w przekazywaniu własnej wysokiej wiedzy słuchaczom PSM. Spodziewamy się, że w przyszłości będziemy mogli liczyć na dalszy udział w szkoleniu nawigatorów w ramach Wyższej Szkoły Morskiej”. Było to zaproszenie do dalszej współpracy naukowo-dydaktycznej w strukturach WSM. 1 IX 1970 powierzono J.Z.P. pełnienie obowiązków docenta kontraktowego na Wydziale Nawigacyjnym WSM na okres do 31 VIII 1973 i jednocześnie stanowisko prodziekana Wydziału Nawigacyjnego. 26 II 1971 rektor WSM doc. dr. hab. Zdzisław Łaski powołał J.Z.P. na stanowisko dziekana

Wydziału Nawigacyjnego na czas 1 III 1971–31 VIII 1973, tj. od momentu powierzenia kpt. ż.w. doc. mgr. Aleksandrowi Walczakowi, dotychczasowemu dziekanowi Wydziału Nawigacyjnego, stanowiska prorektora¹. Podczas pracy w WSM okresowo pracował jako kapitan na szkolnym statku „Azymut” i jako I oficer na masowcach PŻM. Za działalność w szkolnictwie morskim i udział w jego organizacji otrzymał X 1977 dyplom uznania od kontradmirała Edwina Wiśniewskiego, wiceministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej, wręczony podczas uroczystości 30-lecia szczecińskiego szkolnictwa morskiego.

Ponownie powrócił do pracy w szkolnictwie morskim na życzenie armatora, władz resortowych i oświatowych. Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie 17 I 1979 podpisało z J.Z.P. 5-letni angaż (1 IX 1979–31 VII 1984) na stanowisko dyrektora Liceum Morskiego w Szczecinie. Dyrektor naczelny PŻM Ryszard Karger na ten sam okres zaokrętował go jako kapitana na m/s „Kapitan K. Maciejewicz”, na którym wówczas znajdowało się liceum kształcące marynarzy dla polskich armatorów². W 1981 odprowadzał ten statek na złomowanie.

Kiedy w 1982 zapadły decyzje o przeniesieniu Liceum Morskiego do Polic, J.Z.P. powrócił do pracy we flocie. Od 6 VII 1972 dowodził na statkach PŻM w Szczecinie aż do spóźnionego przejścia na emeryturę w 1992. Potem pracował jeszcze w tym przedsiębiorstwie na dużych masowcach do 21 VIII 1996. Przez ponad ćwierć wieku pracy u szczecińskiego armatora cieszył się jego najlepszą opinią. Początkowo otrzymywał dowództwo niewielkich parowych rudowłówców opalanych mazutem, serii B32, wybudowanych w Stoczni Szczecińskiej³ i obsługujących m.in. linię węglową do portów

¹ E. A. Daszkowski, *Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie*, w: *Wyższa Szkoła Morska w XXX-lecie szkolnictwa morskiego w Szczecinie*, Szczecin 1977, s. 71–77 i n. Informacje: kpt. ż.w. prof. dr. Aleksandra Walczaka i kpt. ż.w. mgr. Jana Prüffera – w zbiorach J. K. Sawickiego.

² Kpt. ż.w. mgr. Jan Prüffer jako pracownik PŻM został powołany do pełnienia funkcji dyrektora Liceum Morskiego w Szczecinie z upoważnienia wojewody przez wicekuratora mgr. inż. Hieronima Mirowskiego. Pismo Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego z 17 I 1979 – w zbiorach J.Z.P.; B. Kowalski, *Na lądzie i na morzu. Liceum Morskie w Szczecinie i Policach 1973–1985*, Szczecin 2003, s. 17.

³ Z 41 statków wybudowanych 1951–1959, PŻM zakupiło 15 o nośności 3136–3206 ton: „Malbork” (1955), „Wicko”, „Śniardwy”, „Mamry”, „Gardno” i „Jamno” (1956), „Łebsko”, „Katowice”, „Gniezno”, „Sławno” i „Bielsko” (1957), „Kalisz”, „Tczew”, „Cieszyn” i „Opole” (1958). Zob. *Stocznia Szczecińska*, Szczecin 1998, s. 215–216. Wydawnictwo przygotowane na 50-lecie istnienia i działalności stoczni. Materiały statystyczne opracował Olgierd Matyjewicz-Maciejewicz.



Spotkanie kapitana Jana Prüffera i załogi m/s „Ziemia Szczecińska” z Kazimierzem Górskim i reprezentacją piłkarską Polski przed meczem eliminacyjnym z Holandią. Amsterdam, 14 X 1975

duńskich, powszechnie nazywaną „mostem węglowym”. W ciągu miesiąca J.Z.P. odbywał około 8 okrężnych podróży z ładunkiem do elektrowni duńskich. Była to intensywna eksploatacja linii, na której prawie każdy kapitan PŻM był poddawany próbie przez armatora, zanim otrzymał dowództwo na większych statkach.

Od jesieni 1974 okrętował na coraz większe masowce transportujące na liniach dalekiego zasięgu węgiel, rudę żelaza, zboże i inne sypkie ładunki. 19 VIII 1975 w Wenecji przejął dowództwo na m/s „Ziemia Szczecińska”, a dotychczasowy kapitan, śpieszący do kraju, przejął jego statek m/s „Bieszczady”. Dzięki tej zamianie, 14 X 1975 podczas postoju „Ziemi Szczecińskiej” po wyładunku węgla w Amsterdamie, mógł podjąć na pokładzie Kazimierza Górskiego z polską reprezentacją piłkarską, która nazajutrz z Holendrami rozgrywała mecz eliminacyjny mistrzostw Europy⁴.

Swoją jedyną podróż dookoła świata rozpoczął II 1976, kiedy wyruszył na m/s „Powstaniec Wielkopolski” (wybudowany w 1974 w Stoczni Szczecińskiej) z transportem węgla do Japonii. Ponieważ służby eksploatacyjne PŻM w trakcie podróży zdobyły zlecenie na ładunki podróżne, statek w rejsie powrotnym skierował się przez Kanał Panamski do portów brazylijskich, m.in. do Santos po zboże. M/s „Powstaniec Wielkopolski” zdążył powrócić do kraju na uroczystości Dni Morza VI 1976.

J.Z.P. w 1978 był kapitanem na m/s „Bełchatów” (39 308 BRT, 71 277 DWT) i na m/s „Uniwersytet Toruński” (30 372 BRT, 51 300 DWT). W 1979 r. dowodził m/s „Politechnika Szczecińska” (34 052 BRT, 54 940 DWT). W rejestrze największych statków, na których był kapitanem, znajdował się jeszcze m/s „Turoszów”

i m/s „Legiony Polskie”. Dyrektor naczelny PŻM Franciszek Makarewicz w liście pożegnalnym z 3 VI 1992 dziękował kapitanowi m.in. za „samodzielne przeprowadzenie przez cieśninę Sund dowodzonych statków: m/v «Turoszów» (71 411 DWT) oraz m/v «Solidarność» (73 470 DWT), co przyniosło Przedsiębiorstwu duże oszczędności kosztów eksploatacyjnych”. Kiedy J.Z.P. dowodził m/s „Uniwersytet Toruński”, statek w rekordowym czasie przeszedł szlak północny z ładunkiem zboża z Nowego Orleanu do Polski. Przybył 23 XII 1978 do Gdyni, wyprzedzając 3 inne statki, które kilka dni wcześniej wypłynęły ze Stanów Zjednoczonych do kraju. Dał dowód swego kunsztu nawigatora, kiedy na Północnym Atlantyku w sztormie 12°B przez 5 dni płynął w centrum niżu (927), który przesuwiał się zgodnie z kursem i prędkością marszową statku. Jak po latach wspominał, że na tak niskie ciśnienie natrafił ten jedyny raz. Dzięki przybyciu na redę Gdyni przed innymi, statek został wprowadzony do portu i załoga mogła spędzić święta Bożego Narodzenia z rodzinami.

Należał do grona kapitanów, których armator obdarzał szczególnym zaufaniem, powierzając nadzór nad budowami statków lub odbiór zakupywanych jednostek. 16 X 1982 dyrekcja PŻM skierowała go na nadzór końcowego etapu budowy i odbiór m/s „Powstaniec Warszawski” w Stoczni Szczecińskiej, a następnie przekazała mu dowodzenie tym masowcem⁵. Po latach uznał, że był to jego najbardziej ulubiony statek spośród wszystkich, którymi dowodził. 18 VIII 1984 armator delegował J.Z.P. do stoczni Astilleros Alianza S.A. w Buenos Aires w Argentynie, która dla PŻM budowała serię 6 statków (panamaksów). Prowadził nadzór armatorski masowca

⁴ Zob. (tn), *W Amsterdamie „jedenastka” z Chorzowa*, „Trybuna Ludu”, 15 X 1975, s. 10; Tamże, A. Bilik, *Grają dwaj równorzędni rywale. Dziś mecz Holandia-Polska*.

⁵ M/s „Powstaniec Warszawski” zwodowany 30 IV 1982. Matką chrzestną była Irena Rupniewska ps. „Irena”, żołnierz konspiracji niepodległościowej (ZWZ i AK). Walczyła w powstaniu warszawskim w IV kompanii „Warta” w batalionie AK „Kiliński”. Armator przyjął statek do eksploatacji 29 X 1982 r.



M/s „Powstaniec Warszawski”. Jan Prüffer nadzorował budowę i był pierwszym kapitanem statku

m/s „Ziemia Chełmińska” i 7 XI 1984 pod jego komendą statek wszedł do eksploatacji, transportując m.in. ładunki zboża z Argentyny do kraju. Trzecim masowcem, którego końcową budowę w 1991 nadzorował w stoczni Burmeister & Wain Skibsværft w Kopenhadze i później nim dowodził, był m/s „Solidarność”.

1989–1992 był członkiem Rady Pracowniczej PŻM. Przez prawie 30 lat (1968–1995)⁶ był ławnikiem Izby Morskiej w Szczecinie i przez jedną kadencję ławnikiem w Odwoławczej Izbie Morskiej w Gdańsku. Pełnił tę funkcję po przejściu na emeryturę i zaprzestaniu pracy na statkach. Jest członkiem Klubu Kapitanów Żegluga Wielkiej w Szczecinie i stałym współpracownikiem Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni. Ma znaczący współudział w gromadzeniu dokumentacji i opracowywaniu biografii absolwentów Wydziału Nawigacyjnego PSM w Szczecinie z rocznika 1951. Partycypował w opracowywaniu zapisów wspomnieniowych z początków swojej drogi morskiej⁷. Wzmianki biograficzne o J.Z.P. znajdują się w opracowaniach zbiorowych i autorskich⁸. Uczestniczył w akcji na

rzecz obrony programu morskiego Polski. W 84. rocznicę zaślubin Polski z morzem, 14 II 2004 brał udział w seminarium w Wyższej Szkole Kultury Społecznej i Medialnej w Toruniu organizowanym przez Polskie Stowarzyszenie Morsko-Gospodarcze im. Eugeniusza Kwiatkowskiego⁹.

Od 21 VI 1983 należał do Klubu Powstańców Warszawskich w Szczecinie, który istniał w środowisku byłych uczestników ruchu oporu przy Zarządzie Wojewódzkim Związku Bojowników o Wolność i Demokrację w Szczecinie.

Prezydent Warszawy Lech Kaczyński 3 III 2004 zaprosił J.Z.P. do uczestnictwa w pracach Narodowego Komitetu Obchodów 60. Rocznicy Wybuchu Powstania Warszawskiego. Spotkanie inauguracyjne Komitetu odbyło się 12 III w Sali Koncertowej Zamku Królewskiego. Wśród członków Komitetu był jedynym reprezentantem kadr morskich RP, także jako pierwszy kapitan statku m/s „Powstaniec Warszawski”, którym dowodził 16 IX 1982–18 IV 1983. Za dowództwo na tym statku został uhonorowany

⁶ Po raz ostatni powołany na ławnika Izby Morskiej w Szczecinie przy Sądzie Wojewódzkim w Szczecinie przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej na kadencję I I 1996–31 XII 1998. Korespondencja dr Marii Dragun-Gertner, dyrektor Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej z kpt. ż.w. Janem Prüfferem (bd.) i sędzią Andrzejem Chmielewskim, przewodniczącym Odwoławczej Izby Morskiej przy Sądzie Wojewódzkim w Gdańsku, z siedzibą w Gdyni, Pl. Konstytucji 5, Warszawa, 4 III 1996 – w zbiorach J.Z.P.

⁷ Zob. *Państwowe Centrum Wychowania Morskiego. Szkoła Jungów 1946–1951*. Materiał zebrał i opracował Roman Watras, Gdynia: Akademia Morska 2004, s. 370–372.

⁸ E. A. Daszkowski, *Szkoła wilków morskich*, Szczecin 1997, s. 210; B. Kowalski, *Na lądzie i na morzu. Liceum Morskie w Szczecinie i Policach 1973–1985*, Szczecin 2003, s. 17 i n.

⁹ Kapitan żegluga wielkiej Jan Prüffer w swoim wystąpieniu porównywał stan gospodarki morskiej w 1920 roku do dzisiejszego: „Rząd wtedy zdawał sobie sprawę z ważności dostępu do morza podkreślał kapitan. Obecnie, po tzw. transformacji, stale zmniejsza się liczba statków Polskiej Żegluga Morskiej. Polskie Linie Oceaniczne nie mają już statków w ogóle, zniszczono przemysł stoczniowy. Iskierką w tej ciemności jest rozwijające się prawidłowo szkolnictwo wyższe. I to pozwala mi przypuszczać, że nasi następcy przyczynią się do tego, że biało-czerwona bandera będzie wkrótce znów widziana na wszystkich morzach, a nasze porty będą znów przysparzać korzyści naszej gospodarce”. K. Cegielska, *Wykorzystać dostęp do morza. Rocznica zaślubin Polski z morzem*, „Nasz Dziennik”, 16 II 2004.



Na otwarciu Muzeum Powstania Warszawskiego w 60. rocznicę walk. Od prawej: kpt. ż.w. Stefan Lewandowski, kpt. ż.w. Jan Prüffer, ksiądz prałat Wacław Karłowicz. Od lewej: Irena Rupniewska, matka chrzestna m/s „Powstaniec Warszawski”. Warszawa, 2004

Medalem w Hołdzie Powstańcom i Ludności Cywilnej, z zapisem: „Kpt. ż.w. Janowi Prüfferowi za godne reprezentowanie polskiej bandery na świecie – pierwszemu kapitanowi statku m/s «Powstaniec Warszawski» – nadał Związek Powstańców Warszawskich. Warszawa, 1 VIII 2005”¹⁰.

Jest wytrawnym znawcą brydża sportowego. Wyniki osiągnięte w tej dyscyplinie promowały go do grona najlepszych brydżystów w kraju. Zarząd Główny Polskiego Związku Brydża Sportowego 30 IV 1958 podjął uchwałę o nadaniu mu tytułu „Asa Brydżowego”, z terminem ważności do 30 IX 1959. Fakt ten był poświadczony wydaniem 2 V 1958 legitymacji nr 158. W I Olimpiadzie Brydżowej w 1961 rozgrywanej parami na układane rozkłady para szczecińska Edward Banasiński i Jan Prüffer w klasyfikacji światowej znaleźli się na 14. miejscu, w europejskiej na 11. i w Polsce na 1. miejscu¹¹.

J.Z.P. 27 XII 1959 ożenił się w Bytowie z Bogną Kruszyńską, dr nauk medycznych. Syn Marcin (8 VI 1961), absolwent Wydziału Nawigacyjnego WSM w Szczecinie z 1985, kpt. ż.w.; córka Ewa (27 VIII 1962), absolwentka Akademii Teologii Katolickiej w Warszawie, dziennikarka.

Książeczki żeglarskie J.Z.P. nr 4504 z 14 IV 1949, nr 01198 z 1962, nr 04941 z 9 VII 1962, nr 010313 z 10 VII 1967, nr 0018550 z 19 II 1973, nr 0135400 z 26 V 1987 i nr 0179757 z 20 XII 1994; Rękopis wyciągu pływania J.Z.P. 1949–1996 – w zbiorach Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni; Informacje biograficzne o kpt. ż.w. Janie Prüfferze zebrane przez kpt. ż.w. Wiktora Czappa, prezesa Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej w Szczecinie – w zbiorach J. K. Sawickiego; Korespondencja kpt. ż.w. Jana Prüffera z prof. J. K. Sawickim, Szczecin 12 i 24 V 2006; K. Pohl, *Morski rocznik '51*, Magazyn „Głosu Szczecińskiego”, 4–5 VIII 2001; Dokumentacja własna J.Z.P. z lat pracy w szkolnictwie morskim, PLO i PŻM; J. Porada, *Kapitanowie 50-lecia szczecińskiego szkolnictwa morskiego*, „Namiary na Morze i Handel”, 1998, nr 8(502); Informacje: kpt. ż.w. prof. dr Aleksandra Walczaka, kpt. ż.w. mgr. Leszka Góreckiego i kpt. ż.w. mgr. Romana Watrasa – w zbiorach J. K. Sawickiego; A. Walczak, *Ocena pracy dydaktycznej, organizacyjnej i naukowej kpt. ż.w. mgr. Jana Prüffera*, Szczecin, 17 VI 1970 (na prawach rękopisu); *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 1, *Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci Szkół Morskich 1922–1999*, pod. red. J. K. Sawickiego, Gdynia: Pracownia Historii WSM 2000, s. 462 i 472.

¹⁰ Statek był we flocie PŻM przez 17 lat, od 29 X 1982. Skandalem była sprzedaż statku wraz ze wszystkimi pamiątkami i dziełami sztuki. „Pół roku wcześniej skrzyknęła się brać z całej Polski. Byli powstańcy szczęśliwi, że mają wreszcie swój statek, postanowili wyposażać go w najróżniejsze pamiątki związane z tragedią 63 powstańczych dni. Zwrócili się do środowisk twórczych. Efekty akcji przeszły najśmielsze oczekiwania. Najpierw w Warszawie w Zachęcie, a potem w Szczecinie na Zamku Książąt Pomorskich zorganizowano wystawę darów i eksponatów, które miały ozdabiać wnętrze statku. Zachował się spis: 47 plansz z 400 fotogramami z Powstania, 68 dzieł artystycznych (rzeźby, obrazy olejne, grafiki, medale), elementy wyposażenia żołnierzy walczących w powstaniu, 565 książek i albumów dla statkowej biblioteki. Większość pozycji związana była z powstaniem i wojną – zaznacza kpt. J. Prüffer. – Już wtedy niektóre z nich były bardzo cenne. Każda książka miała specjalnie zaprojektowany ekslibris”. K. Pohl, *Powstanie Warszawskie na statku*, „Morze”, w: „Głos Szczeciński”, 10 VIII 2004, s. 122.

¹¹ *Olimpiada parami rozstrzygnięta*, „Brydż”, 1962, nr 3 (65), s. 3.

WYCIĄG PŁYWANIA

Lp.	Statek (kapitan)	BRT	Data		Funkcja
			od	do	
1.	s/v „Dar Pomorza” (Stefan Gorazdowski)	1561	17.01.1949	13.05.1949	junga pokładowy
2.	„Zew Morza” (Józef B. Michałowski)	70	27.06.1949	11.08.1949	junga pokładowy
3.	s/v „Dar Pomorza” (Stefan Gorazdowski)	1561	28.06.1950 25.08.1951 01.10.1951	14.10.1950 30.09.1951 13.10.1951	uczeń st. marynarz st. marynarz
4.	m/s „Bug”	500	02.05.1956	14.05.1956	II oficer
5.	m/s „Warmia” (Jan Mrozowicki)	936	23.05.1956	06.07.1956	III oficer
6.	s/s „Jedność” (Zygmunt Ładogórski)	2003	12.07.1956	15.09.1956	III oficer
7.	m/s „Czech” (Kazimierz Rembowski)	3649	23.10.1956	11.11.1956	III oficer
8.	s/s „Puck” (Edmund Ausztukaitis)	1166	26.11.1956	17.12.1956	III oficer
9.	s/s „Katowice”	2555	11.09.1957	26.09.1957	III oficer
10.	s/s „Opole”	2557	26.04.1958	02.06.1958	III oficer
11.	s/s „Benha”	2650	24.09.1958	13.10.1958	II oficer
12.	m/s „Oleśnica”	5384	21.03.1959	14.04.1959	II oficer
13.	m/s „Orłowo”	2965	24.09.1959	30.09.1959	II oficer
14.	m/s „Janek Krasicki”	6904	27.05.1960	25.06.1960	II oficer
15.	m/s „Salajar”	4277	01.10.1960	07.12.1960	II oficer
16.	s/s „Huta Będzin” (Jerzy Kittel)	7217	11.07.1962	21.02.1963	II oficer
17.	m/s „Rejowiec”	3401	15.12.1964	22.12.1964	kierownik praktyk
18.	m/s „Transportowiec” (Józef Miłobędzki)	10651	23.12.1964	25.06.1965	kierownik praktyk
19.	m/s „Kolejarz” (Zbigniew Korzeniowski)	7467	28.06.1965	28.08.1965	kierownik praktyk
20.	m/s „Chemik”	10651	13.06.1966	13.07.1966	kierownik praktyk
21.	m/s „Nawigator” (Bogdan Adamski)	213	05.12.1966	27.02.1967	II oficer
22.	s/s „Wieczorek” (Edmund Karbowniczek)	1971	13.07.1967	25.08.1967	II oficer
23.	m/s „Azymut” (Zdzisław Chojnowski)	210	22.03.1968	30.04.1968	I oficer
24.	s/s „Gniezno” (Franciszek Stefanowski)	2556	13.07.1968	04.09.1968	I oficer
25.	m/s „Kopalnia Kleofas” (Jerzy Kęcki)	8406	07.09.1968	12.02.1970	I oficer
26.	m/s „Azymut”	210	09.11.1970	29.01.1971	kapitan
27.	m/s „Kopalnia Kleofas” (Władysław Gorecki)	8406	23.06.1971	28.08.1971	I oficer
28.	m/s „Azymut”	210	14.09.1971	10.03.1972	kapitan
29.	s/s „Katowice”	2555	06.07.1972 30.08.1973	20.08.1972 23.05.1974	kapitan kapitan
30.	s/s „Kalisz”	2556	23.05.1974	27.05.1974	kapitan
31.	s/s „Katowice”	2555	28.05.1974	31.05.1974	kapitan
32.	s/s „Kalisz”	2556	01.06.1974	06.06.1974	kapitan
33.	s/s „Katowice”	2555	07.06.1974	21.06.1974	kapitan
34.	s/s „Malbork”	2588	21.06.1974	29.07.1974	kapitan
35.	s/s „Brygada Makowskiego”	1945	24.08.1974	01.09.1974	kapitan
36.	s/s „Zagłębie Dąbrowskie”	11009	02.09.1974	23.04.1975	kapitan
37.	m/s „Bieszczady”	10847	07.05.1975	18.08.1975	kapitan
38.	m/s „Ziemia Szczecińska”	16451	19.08.1975	30.10.1975	kapitan
39.	m/s „Siekierki”	19775	07.01.1976	10.01.1976	kapitan
40.	m/s „Generał Jasiński”	23294	15.01.1976	27.01.1976	kapitan
41.	m/s „Powstaniec Wielkopolski”	20593	28.01.1976	11.11.1976	kapitan
42.	s/s „Bielsko”	2555	04.01.1977	05.03.1977	kapitan
43.	m/s „Generał Prądzyński”	23305	28.04.1977	12.05.1977	kapitan
44.	m/s „Tarnów”	3812	30.05.1977 22.10.1977	14.10.1977 18.12.1977	kapitan kapitan
45.	m/s „Bełchatów”	39309	21.02.1978	29.02.1978	kapitan
46.	m/s „Obrońcy Poczty”	19684	31.03.1978	26.05.1978	kapitan
47.	m/s „Kopalnia Wałbrzych”	9265	27.05.1978	22.07.1978	kapitan
48.	m/s „Kapitan Ledóchowski”	5975	26.07.1978	19.09.1978	kapitan
49.	m/s „Uniwersytet Toruński”	30372	30.09.1978	29.12.1978	kapitan
50.	m/s „Kopalnia Jeziórko”	9042	21.03.1979	24.03.1979	kapitan
51.	m/s „Politechnika Szczecińska”	34052	25.03.1979	28.03.1979	kapitan
52.	m/s „Kopalnia Jeziórko”	9042	29.03.1979	07.07.1979	kapitan
53.	m/s „Kapitan Maciejewicz”	8280	27.08.1979	13.08.1981	kapitan
54.	m/s „Hutnik”	7488	14.08.1981	24.08.1981	kapitan
55.	m/s „Powstaniec Wielkopolski”	20593	07.07.1982	29.08.1982	kapitan
56.	m/s „Powstaniec Warszawski”	20231	16.09.1982	18.09.1983	kapitan
57.	m/s „Ziemia Chełmińska”	16699	18.08.1984 16.01.1985 27.01.1986	15.01.1985 16.06.1985 09.12.1986	kapitan kapitan kapitan
58.	m/s „Bełchatów”	39309	01.07.1987	15.12.1987	kapitan
59.	m/s „Obrońcy Poczty”	19684	03.03.1988	13.10.1988	kapitan
60.	m/s „Kopalnia Kleofas”	8406	08.02.1989	15.09.1989	kapitan
61.	m/s „Turoszów”	39318	29.01.1990	30.07.1990	kapitan
62.	m/s „Bronisław Czech”	21531	27.10.1990	19.02.1991	kapitan
63.	m/s „Niewiadów”	1592	25.02.1991	13.07.1991	kapitan
64.	m/s „Solidarność”	40600	13.07.1991	12.09.1991	kapitan
65.	m/s „Chorzów”	7237	25.01.1992	23.03.1992	kapitan
66.	m/s „Ossolineum”	35783	12.06.1992	04.12.1992	kapitan
67.	m/s „Legiony Polskie”	40600	22.04.1995	07.10.1995	kapitan
68.	m/s „Huta Sędzimir”		07.02.1996	21.08.1996	kapitan

The biography relates to Captain J.Z. Prüffer. He graduated from the Navigation Department of the National Maritime School in Szczecin in 1951 and from the Law Faculty of the Adam Mickiewicz University in Poznań in 1961.

He taught the subjects related to navigation at the Maritime Schools in Szczecin. He worked in the Piloting Department of the Szczecin–Swinoujście Port Authority. He achieved the highest qualifications in both the Polish and international piloting of the ships.

He passed his knowledge to the students of the newly formed High Maritime School of Szczecin. He taught there as a manager of seamanship on board the training ships and training-operating ships.

He worked at the High Maritime School as a dean and vice-dean of the Navigation Faculty. He was also a master of training aboard the "Azymut." In 1979, he was charged with a task of organizing the Maritime Secondary School in Szczecin. He was also its first head teacher.

In the years 1972–1992 and 1995–1996, he was employed as a sea captain on the ships of the Polish Maritime Shipping Company.

He belonged among the group of sea captains who gained the trust of the shipowner and were officially offered positions of supervisors of the ships just being constructed in shipyards and who acted as representatives of the company during the formal technical acceptance of the newly bought vessels.

On behalf of the shipowner, he supervised the final stages of construction of the following ships: the "Powstaniec Warszawski", the "Ziemia Chełmińska" and the "Solidarność."

He was a captain of the big bulk carriers. Then and there, he shared his considerable knowledge with junior officers of his crews and the students of the Polish nautical colleges.

In the years 1968–1998, he served as a juror in the Marine Chamber in Szczecin and for one term of office – as a juror on the Appeals Board of the Marine Chamber of Gdańsk.

For many years he has been cooperating with the History Section of the Maritime Academy in Gdynia.

Additional information about his seafaring is appended in the extract from the log.

KRZYSZTOF ROKICIŃSKI

NIEMIECKIE ORGANIZACJE MORSKIE DO 1939 ROKU

WSTĘP

Historia Niemiec na morzu jako państwa, które na trwale odcisnęło trwałe piętno w historii, rozpoczęła się zaledwie w I połowie XIX wieku. Jest to swego rodzaju fenomen w porównaniu z innymi potęgami morskimi, które swoją siłę i image budowały przez setki lat. W ciągu kilkudziesięciu lat na morzu powstała nowa siła, która stała się realną konkurencją dla mocarstw morskich. Jak to możliwe, aby od podstaw zbudować siły morskie tak, aby dwa razy w ciągu niespełna wieku pokusić się o zdobycie panowania na morzu?

Na pewno podstawą tego były:

- interesy globalne, które wymagały także odpowiednich narzędzi militarnych do ich zabezpieczenia, a flota była jednym z najważniejszych;
- siła ekonomiczna, która pozwoliła na liczbową rozbudowę floty;
- myśl techniczna, umożliwiająca tworzenie nowych lub nowoczesnych okrętów, uzbrojenia i wyposażenia;
- myśl wojennomorska, bazująca nie tylko na dotychczasowych rozwiązaniach (jak np. prowadzona w obu wojnach światowych wojna krążownicza), ale wprowadzająca zupełnie nowe rozwiązania, czego doskonałym przykładem jest wojna podwodna, która mogła nawet przechylić szalę zwycięstwa na stronę Niemiec.

Jednak aby wszystkie przedstawione powyżej determinanty mogły efektywnie zaistnieć, niezmiernie ważny i decydujący był czynnik ludzki. Trudno bowiem bez niego wyobrazić sobie chociażby samo wyszkolenie załóg okrętów dla tak dużych i ekspresowo tworzonych sił morskich. W znacznej mierze dotyczy to także otoczenia tego przedsięwzięcia, a więc polityków-lobbyistów, ludzi nauki i techniki, a przede wszystkim społeczeństwa.

W niniejszym artykule zamiarem autora jest syntetyczne przedstawienie roli i efektów działania organizacji morskich w historii Niemiec w aspekcie tworzenia potęgi morskiej, do rozpoczęcia drugiej Wojny Światowej.

Wiek XXI będzie okresem parcia ludzkości na morza i oceany. Wynika to chociażby z faktu, że skoro lądy zajmują koło 1/3 powierzchni naszego globu, a wszechocean 2/3, to proporcjonalnie tyle samo znajduje się tam zasobów naturalnych, a te na lądzie już się wyczerpują... Polska musi wziąć udział w wyścigu do podziału tych dóbr. Jesteśmy to winni generacjom, które nastaną po nas za kilkadziesiąt lat. Wydaje się, że bez względu na emocjonalny wydźwięk podjętego tematu, warto pragmatycznie skorzystać z doświadczeń niemieckich, implementując sprawdzone przedsięwzięcia i odrzucając te, które zawiodły.

Autor chciałby podziękować prof. dr kpt. ż. w. Danielowi Dudzie za udostępnienie materiałów otrzymanych przez niego zza granicy, które znacznie przyczyniły się do powstania niniejszego artykułu.

DO PIERWSZEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

Niemoc tworzącego się państwa niemieckiego na morzu dobitnie ukazała wojna prusko-francuska 1871 roku, gdzie szczątkowa flota nie odegrała większej roli wobec przeciwnika, który tak był uzależniony od morza. Praktycznie całą energię w zakresie sił zbrojnych skupiono na rozbudowie wojsk lądowych¹.

To odwrócenie się od morza spowodowało, że pierwsza niemiecka organizacja morska „Flottenvereinach” założona w 1846 roku, a mająca na celu zbieranie datków na rozbudowę floty, została wkrót-

¹ W swoich pamiętnikach doskonale stan ten opisuje jeden z twórców późniejszej Kaiserliche Marine admirał Alfred von Tirpitz. Nie jest to tylko zbiór suchych faktów, ale także emocjonalne ustosunkowanie się do determinantów tworzenia floty, co znacznie podnosi wartość tych wspomnień i ukazuje także uwarunkowania społeczne. Por. A. von Tirpitz, *Wspomnienia*, tłum. J. Komaniecka-Szymańska, Warszawa 1997. Edycja komputerowa, www.zrodla.historyczne.prv.pl.

ce rozwiązana. Pierwsza próba stworzenia powszechnej organizacji morskiej w Niemczech spaliła więc na panewce, co w znacznej mierze było pochodną postrzegania morza przez państwo.

Do 1888 roku (a więc śmierci Wilhelma I), kolejne próby tworzenia organizacji o tym profilu podejmowane w Berlinie i Hamburgu szybko upadły, a prozaiczną ich przyczyną był fakt, iż akces do nich zgłosiło zaledwie po kilkadziesiąt osób. Zresztą zainteresowanie marynarką wojenną na dworze cesarskim było niewielkie, co zupełnie nie sprzyjało takim inicjatywom. Dopiero wstąpienie na tron Wilhelma II zmieniło ten stan rzeczy. Przyczynili się do tego w znacznej mierze von Moltke i von der Goltz, którzy rozbudziili w młodym cesarzu fascynację morzem poprzez podróże morskie na należącym do niego jachcie oraz przekonanie, że wielkie Niemcy to Niemcy morskie².

Młody cesarz rozpoczął co prawda najpierw gwałtowną rozbudowę wojsk lądowych, a dopiero dwa lata później zapragnął posiadać flotę, która mogłaby nie tylko równać się z ówczesną „królową mórz” – Royal Navy, ale byłaby w stanie także ją pokonać.

Dzieło tworzenia i rozbudowy rozpoczął od reorganizacji dowództwa marynarki. Przede wszystkim usunął ze stanowiska dowódcy marynarki generała piechoty (sic!) von Capriviego i na jego miejsce mianował wiceadmirala Montsa, co przez personel marynarki zostało entuzjastycznie przyjęte. Poczytano to przede wszystkim za początek wzrostu należnego jej znaczenia, a także umocniło ducha w korpusie oficerów marynarki. Szybko rosły nakłady na rozbudowę floty, od 5 900 000 marek w 1890 roku do 116 800 000 w 1894³. Niewątpliwie przyczyniła się do tego konieczność zapewnienia bezpieczeństwa handlu morskiego, przede wszystkim z koloniami. Ponadto powstanie tubylców na wyspach Samoa, które zostało stłumione w znacznej mierze dzięki obecności niemieckich okrętów⁴, dobitnie ukazało, że utrzymanie kolonii może zapewnić przede wszystkim obecność floty. To spowodowało, że wkrótce niemieckie okręty pojawiły się na stałe u wybrzeży Afryki i Chin.

Wielki program rozbudowy floty niemieckiej powstał w 1889 roku, wzbudzając z jednej strony wielki entuzjazm, a z drugiej silny opór, którego źródłem były przede wszystkim obawy czy Niemcy na to stać nie tylko pod względem ekonomicznym, ale także politycznym, co może zakończyć się dla nich katastrofą, do zniknięcia z mapy Europy włącznie. Wizjonerskie było też stwierdzenie postawione przez hamburskiego literata M. D. Wachmana w swojej broszurze *Der deutsche Handel und die beabsichtige Kriegsflotte* „[...] My Niemcy jesteśmy wielkim narodem. Obawiam się, że będziemy chcieli być również narodem potężnym. Obyśmy mogli tego uniknąć”⁵. Zaiste prorocza wizja, która spełniła się 16 lat później wraz z wybuchem pierwszej wojny światowej.

Jako ciekawostkę można przytoczyć fakt, że ustawa o rozbudowie floty niemieckiej została przegłosowana przy wydatnym zaangażowaniu... polskich posłów zasiadających wówczas w Reichstagu (między innymi Józefa Kościelskiego, który gorącą odezwą popierającą rozbudowę floty niemieckiej przysłał aż z Valparaiso)⁶.

W 1891 roku w Bremie powstaje „Bund Deutscher Matrosen” („Związek Marynarzy Niemieckich”), którego celem było krzewienie zrozumienia dla spraw morskich i zagadnień związanych z koloniami, a także przygotowanie młodzieży do zawodu marynarza. Protektorat nad organizacją objął książę Henryk Pruski (brat cesarza Wilhelma II). Organizacja ta, mimo że nie miała takiego znaczenia, jak powstały później „Deutscher Flottenverein” („Związek Morski”), to jednak przetrwała aż do wybuchu pierwszej wojny światowej, wydając dość popularny dziennik „Deutsche Marinezeitung” („Niemiecka Gazeta Morska”)⁷.

W 1897 roku powstał w Berlinie „Hauptverband deutscher Flottenvereine im Ausland” („Centrala Niemieckich Związków Morskich Za Granicą”), zrzeszający w 1900 roku już 146 placówek za granicą. Ich działalność była tak prężna, że w 1898 roku zebrana przez nich kwota pozwoliła na przebudowę kanonierki SMS „Vaterland” stacjonującej na Yangtse w Chinach⁸. Za granicą organizacja była traktowana nie jako towarzyska czy kulturalna, ale jako polityczna. Było w tym wiele racji, gdyż jeden z okólników centrali berlińskiej dotyczący postawy członków organizacji brzmiał „[...] poszczególni ich [placówek za granicą – przyp. aut.] członkowie płacą nie tylko składki na rzecz rozbudowy marynarki, ale podkreślają otwarcie i z naciskiem wobec obcego, a częstokroć obcego niezbyt życzliwego otoczenia – jesteśmy Niemcami, chcemy Niemcami pozostać i jesteśmy dumni z ojczyzny naszej”⁹. Przez to – szczególnie w krajach, które były potencjalnymi przeciwnikami Niemiec na morzu, jak np. Wielkiej Brytanii – wywoływało to niechęć tych społeczeństw, przez co oddziały organizacji znajdowały się pod ścisłym nadzorem odpowiednich służb.

Okres powstania „Deutscher Flottenverein” zbiegł się z podobnymi przedsięwzięciami za granicą. W Wielkiej Brytanii powstała „Navy League”, Francji „Ligue Maritime et Coloniale Francaise”, Hiszpanii „Liga Maritima Espanola”, a we Włoszech 2 czerwca 1898 roku w La Spezia „Lega Navale Italiana”¹⁰. Tak więc paradoksalnie podobna organizacja niemiecka istniała nie w Niemczech... ale za granicą. Przygotowanie do powstania organizacji odbyło się z wielką pompą na sali koncertowej „Clou” w Berlinie. Pojawił się tam brat cesarza książę Henryk, przedstawiciele parlamentu, śmietanka finansowa i towarzyska, a także liczne grono oficerów marynarki. To spowodowało, że przynależność do „Deutscher Flottenverein” stała się szybko swego rodzaju nobilitacją oraz patriotycznym obowiązkiem i w ciągu trzech miesięcy deklaracje członkowskie wypełniło tylko w samym Berlinie 6726 osób, a w rok później już 14 200. Do wybuchu pierwszej wojny światowej do organizacji należało już ponad półtora miliona członków¹¹. Wkrótce powstały oddziały poza Berlinem, między innymi w Gdańsku i Wrocławiu.

Fundusze organizacji pochodziły ze składek członkowskich (obowiązkowo 1 marka, lecz większość z członków płaciła więcej w zależności od poborów) oraz datków wielkich firm (np. firmy Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft i Borsig wpłaciły po 250 000 marek). Rozpoczęło się wydawanie miesięcznika (następnie dwu-

² Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, „Morze” 1933, nr 11, s. 6–7.

³ Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, „Morze” 1933, nr 10, s. 11–12.

⁴ SMS „Leipzig”, SMS „Carola”, SMS „Bismarck”, SMS „Sophie” i SMS „Olga”. Por. Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, „Morze” 1933, nr 10, s. 12. Skrót SMS przed nazwą okrętów jest prefiksem stosowanym przed pierwszą wojną światową na wzór Royal Navy, oznaczający „Okręt Jego Cesarskiej Mości” („Seine Majestät Schiff”).

⁵ M. D. Wachman, *Der deutsche Handel und die beabsichtige Kriegsflotte*, Hamburg 1898. Za: Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, „Morze” 1933, nr 11, s. 7.

⁶ Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, op. cit.

⁷ Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, „Morze” 1934, nr 1, s. 6–7.

⁸ Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, „Morze” 1933, nr 11, s. 7.

⁹ Tamże.

¹⁰ Tamże.

¹¹ Tamże, s. 7–8.



Ryc. 1. Pierwsza strona wyciągu z certyfikatu wystawiona przez rejestr statków (ze zbiorów D. Dudy)

tygodnika „Die See” („Morze”), które dzięki subwencjom rządowym stało się pismem masowym, a nieco później także tygodnika „Die Flotte” („Flota”)¹². Wkrótce nastąpił wysyp kolejnych tytułów prasowych, jak „Deutsche Meeres-Zeitung” („Niemiecka Gazeta Morska”, „Deutschland zur See” („Niemcy Morskie”), „Nautische Rundschau” („Przegląd Nautyczny”), „Marine Zeitung” („Gazeta Morska”), czy wreszcie istniejąca do lat osiemdziesiątych XX wieku „Marine Rundschau” („Przegląd Morski”)¹³.

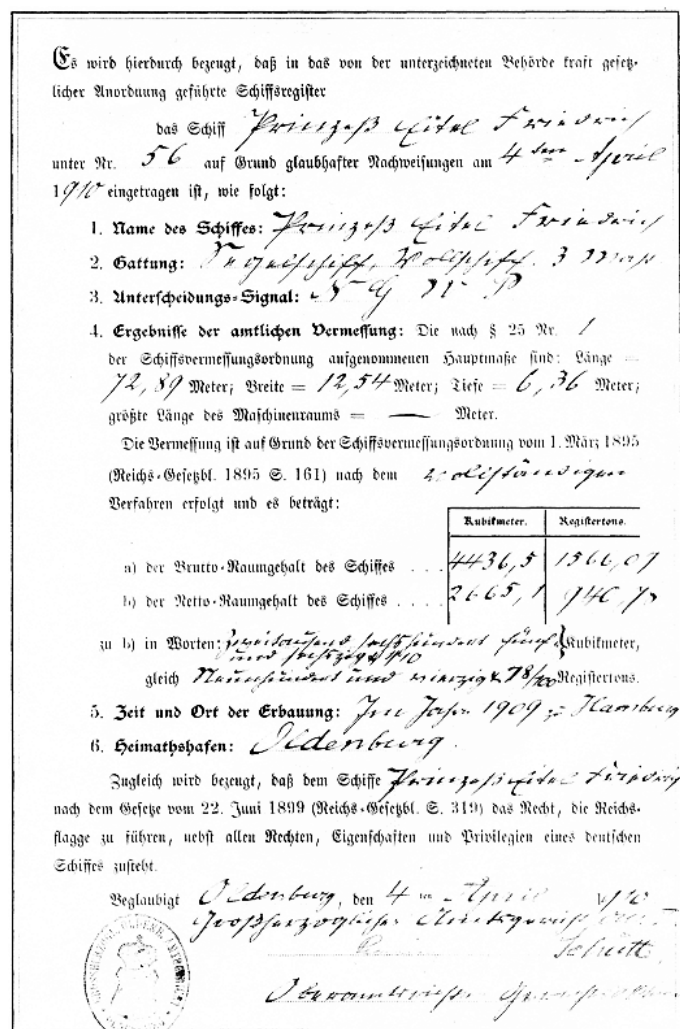
Głównym kierunkiem działalności organizacji była przede wszystkim niemiecka marynarka wojenna. Zebrane fundusze przeznaczone były nie tylko na budowę okrętów. W znacznej mierze została z nich sfinansowana także budowa punktów obserwacyjno-sygnalizacyjnych na wybrzeżu, dzięki czemu zamiast planowanych 3 powstało ich łącznie 14 (w tym w Uście i Stilo)¹⁴.

Flota to także ludzie. Wielkie zapotrzebowanie na specjalistów w marynarce wojennej, spowodowało, że przy wydatnej pomocy politycznej i finansowej „Deutscher Flottenverein” powstała oficerska szkoła w Mürvik (obecnie dzielnica Flensburga) oraz kilka szkół podoficerskich i specjalistycznych. Znaczenia „Deutscher Flottenverein” dowodzi fakt, że każdy kadet był zobowiązany do zakupu i posiadania na własność broszur wydawanych przez tę organizację i w tym celu posiadał specjalny rabat.

¹² Tamże, s. 8 i nr 12, s. 9.

¹³ Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, Morze 1933, nr 12, s. 9.

¹⁴ Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein”, Morze 1934, nr 1, s. 6.



Ryc. 2. Druga strona wyciągu z certyfikatu wystawiona przez rejestr statków (ze zbiorów D. Dudy)

Należy podkreślić, że obszarem i celem działalności „Deutscher Flottenverein” była nie tylko marynarka wojenna, ale także ogół zagadnień dotyczących Niemiec na morzu.

Doskonałym przykładem jest rywalizacja na połączeniach transatlantyckich pomiędzy Europą a Ameryką pomiędzy armatorami z Niemiec i USA. Doprowadziła ona do tego, że o ile akcje niemieckich towarzystw żeglugowych zajmujących się przewozem pasażerów na tej trasie w 1900 roku przynosiły 14% dywidendy, to w 1902 roku „tylko” nie przynosiły strat. Nastąpiła niespotykana mobilizacja obywateli Niemiec i dzięki pomocy finansowej pochodzącej z datków, rywalizacja ta nie zakończyła się plajtą armatorów niemieckich, a wręcz zamówili oni nowe jednostki o łącznej pojemności 200 000 ton¹⁵. Smaczku tej sytuacji dodaje fakt, że wobec braku mocy produkcyjnych stoczni niemieckich, 25 statków zostało zamówionych w... Wielkiej Brytanii.

Przykład ten doskonale ilustruje sposób emocjonalnej mobilizacji społeczeństwa w uczestnictwie w przedsięwzięciach związanych z morzem. Niemniej podkreślić również należy, że znacznie przyczyniło się to także do wzmocnienia nie tylko nacjonalizmu, ale także szowinizmu w Niemczech.

Najważniejszym z zakresów działania tej organizacji (obok przedstawionych powyżej), a wnoszących wymierne korzyści flo-

145 Prinzess Eitel Friedrich
 Nummer der Anmeldung: 21.2.10 Nummer bei der Einbaltung: 10
 Datum der Anmeldung: 21.2.10 Tag der Einbaltung:
 Vorname (Nachname unterstreichen): Robert Eitel Friedrich
 Familienname: Alexy
 Wohnort: Wiesbaden
 Geburtsort und Tag: Wiesbaden 7 August 1894 Religion: ev.
 Alter am 1. April: 15 Jahre 8 Monate
 Stand des Vaters (wenn verstorben in Klammern): Schiffbau-Meister
 Beruf des Vaters bzw. dessen Stellvertreter: Robert Alexy, Schiffbau-Meister

Schulbildung: Welche Schulen wurden besucht? (die zuletzt besuchte Schule und Klasse unterstreichen) <u>1. Gymnasium in Wiesbaden</u> Wo die Verabreichung zum einseitig freigelegten Dienst nachgewiesen? <u>Prüfung im März 1910</u> Das letzte Schulzeugnis enthält folgende Beurteilung: Klasse: <u>12</u> unter <u>24</u> Schülern Zeugnis: <u>gut</u> <u>sehr gut</u> Schulzeugnis durchschnittlich: <u>gut</u> Ausarbeit: Deutsch: <u>gut</u> Mathematik — Rechnen: <u>gut</u> Englisch: <u>—</u> Latein: <u>gut</u>	Sind die untenstehenden Vorfragen gründlich und beantwortet? Wie ist der Gesundheitszustand im allgemeinen? (i. Rückfälle) Augen: (Schärfe nach Snellen) rechts: <u>5/5</u> links: <u>5/5</u> Sehweite: <u>5/4</u> <u>Radet</u> Farbenunterscheidungsvermögen: Körperbeschaffenheit: Länge ohne Schuhe: <u>171</u> cm <u>156</u> Gewicht ohne Kleidung: <u>67 1/2</u> kg Brustumfang oberhalb der Warzen: bei voller Ausdehnung: <u>82 1/2</u> cm bei tiefer Einatmung: <u>79 1/2</u> cm Ist der Bewerber schwächer? Ist eine Phlogose vorhanden? Urteil der Annahmekommission: (mit roter Tinte zu schreiben)
--	--

Wo eine Anmerkung eintreten?
 Wo es notwendig begründet:



Der Deutsche Schulschiff-Verein

beehrt sich sehr ergebenst mitzuteilen, daß die Schlußbesichtigung seines von der Auslandsreise zurückkehrenden Schulschiffes

„Prinzess Eitel Friedrich“

und seiner Besatzung in Anwesenheit Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Oldenburg, der Mitglieder des Vorstandes und der Vertreter der Reedereien in Hamburg am Montag, den 9. März 1914, stattfinden wird.

An die Besichtigung wird sich ein gemeinsames Essen der Teilnehmer an Bord des neuesten Dampfers der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Cap Trafalgar“ anschließen.

Diejenigen Mitglieder, die teilzunehmen beabsichtigen, werden gebeten, eine gefällige Mitteilung bis zum 5. März an die Geschäftsstelle in Bremen, Herrlichkeit 5, gelangen zu lassen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Geh. Kommerzienrat Max von Guillaume Professor Dr. Schilling
 Geschäftsführender Vorsitzende des Deutschen Schulschiff-Vereins

Programm

Schlußbesichtigung des deutschen Schulschiffes „Prinzess Eitel Friedrich“

10 1/2 Uhr vorm.: Abfahrt von der St. Pauli-Landungsbrücke mit einem von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Verfügung gestellten Tender.

11 Uhr vorm.: Beginn der Schlußbesichtigung an Bord des Schulschiffes „Prinzess Eitel Friedrich“.

3 1/2 Uhr nachm.: Gemeinsames Essen der Teilnehmer an Bord des Dampfers „Cap Trafalgar“, angeboten von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Das Schulschiff „Prinzess Eitel Friedrich“ wird seinen Platz in der unmittelbaren Nähe des Dampfers „Cap Trafalgar“ im Kuhwärter-Lafen erhalten.

Anzug: Uniform, dunkler Hut oder Yachtklub-Anzug.

Ryc. 3. Karta osobowa kadeta Roberta Alexy wystawiona 2 marca 1910 roku (ze zbiorów D. Dudy)

cie, był przede wszystkim szeroki i skuteczny lobbying. Mimo, że kwoty jakie wykładał „Deutscher Flottenverein“ były ogromne, to jednak nie mogły zapewnić tak dynamicznego wspierania zagadnień związanych z morzem. Wydaje się, że to najbardziej skuteczny był nacisk prominentnych przedstawicieli „Deutscher Flottenverein“ (za którymi stała ogromna rzesza ludzi-wyborców) zarówno na parlament i parlamenty krajowe, dzięki czemu zostało przeforsowanych wiele projektów i przedsięwzięć, które dzięki temu nie zostałyby zrealizowane. Wydaje się, że to właśnie było podstawową sukcesu i efektów działania organizacji.

W kontekście działalności „Deutscher Flottenverein“ należy wspomnieć o jego autonomicznej przybudówce zajmującej się zagadnieniami związanymi z koloniami. Było to „Towarzystwo Kolonialne“, które dysponowało własną gazetą „Deutsche Kolonialzeitung“ („Niemiecka Gazeta Kolonialna“) i prowadziło swoją działalność w ścisłym powiązaniu i na korzyść swojego suwerena.

W kontekście tematu artykułu wskazane jest bliższe przytoczenie historii „Deutsche Schulschiff-Verein“ („Związek Niemieckich Statków Szkolnych“), organizacji mającej na celu szkolenie kadr dla niemieckiej marynarki handlowej, której jedna z jednostek pływających stała się później naszym „Darem Pomorza“.

Inicjatorem powstałego w 1900 roku związku był hrabia Friedrich August – entuzjasta zagadnień związanych z morzem. Swoim

Ryc. 4. Awers i rewers zaproszenia na powitanie powrotu „Princess Eitel Friedrich“ z rejsu 9 marca 1914 roku (ze zbiorów D. Dudy)

zapałem zaraził przede wszystkim rody arystokratyczne (w tym samego cesarza Wilhelma II), przedstawicieli finansjery oraz senaty niemieckich miast hanzeatyckich (Brema, Lubeka i Hamburga¹⁷), co wiązało się ze znacznym wsparciem politycznym, propagandowym i finansowym. Sprzyjającym faktem było także zainteresowanie niemieckich armatorów (jak np. Hamburg-Süd i Norddeutscher Lloyd¹⁸), którzy mogliby dysponować narodowymi kadrami na swoich jednostkach.

Łącznie organizacja dysponowała trzema jednostkami – „Grossherzogin Elizabeth“, „Princess Eitel Friedrich“ oraz „Grossherzog Friedrich August“ (na cześć założyciela organizacji).

Co ciekawe, wszystkie jednostki istnieją do dziś:

- „Grossherzogin Elizabeth“ został przejęty przez Aliantów po drugiej wojnie światowej, zmienił nazwę na „Duchesse Anne“ i jest statkiem-muzeum w Dunkierce (Francja);
- „Princess Eitel Friedrich“ został przejęty przez Aliantów po pierwszej wojnie światowej, zmienił nazwę na „Dar Pomorza“ i jest statkiem-muzeum w Gdyni;
- „Grossherzog Friedrich August“ pod norweską pod nazwą „Statsraad Lehmkuhl“ pływa po dziś dzień¹⁹.

W odniesieniu do „Princess Eitel Friedrich“, jako ciekawostki, na reprodukcjach zostały przedstawione: wyciąg z certyfikatu wy-

¹⁵ Tamże.

¹⁶ Rola i zadania niemieckiego „Flottenverein“, Morze 1933, nr 12, s. 10.

¹⁷ Nie może to dziwić, jeżeli przedstawiono ofertę budowy statków szkolnych w stocznich znajdujących się właśnie w tych miastach.

¹⁸ W. Kiesel, Die Geschichte. Was blieb, ist „Schulschiff Deutschland“, http://www.schulschiff-deutschland.de/Die_Geschichte/die_geschichte.html.

¹⁹ Großsegler: Das Vollschrift, Großherzogin Elisabeth. Duchesse Anne (ex „Großherzogin Elisabeth“) 100 Jahre, <http://www.esys.org/bigship/elisabet.html>, Statsraad Lehmkuhl, <http://www.nationmaster.com/encyclopedia/Statsraad-Lehmkuhl>.

stawionego jednostce przez rejestr statków, karta osobowa jednego z kadetów oraz zaproszenie na powitanie statku po powrocie z jednego z zagranicznych rejsów.

Warto przytoczyć tłumaczenie zaproszenia przedstawionego na rycinie 4:

Niemieckie Stowarzyszenie Statków Szkolnych ma zaszczyt poinformować, że powitanie po powrocie z rejsu zagranicznego swojego statku szkolnego „Prinzeß Eitel Friedrich” i jego kadetów w obecności Jej Królewskiej Wysokości Wielkiego Księcia von Oldenburg, członków zarządu i przedstawicieli armatorów w Hamburgu odbędzie się w poniedziałek 9 marca 1914 roku. Powitanie zakończy wspólny posiłek uczestników na pokładzie nowego parowca Hambursko-Południowoamerykańskiego Stowarzyszenia Żegluga Parowej, „Cap Trafalgar”. Uczestnicy, którzy zamierzają wziąć udział w powitaniu, są proszeni o potwierdzenie tego do 5 marca w siedzibie w Bremie, ul. Herrlichkeit 5.

*Z wyrazami najwyższego szacunku
doradca handlowy Max von Guilleaume, profesor dr Schelling
Prezesa Niemieckiego Stowarzyszenia Statków Morskich*

Program powitania niemieckiego statku szkolnego „Prinzeß Eitel Friedrich”

10.30: Odpłynięcie z St. Pauli-Landungsbrücke specjalnie do tego celu użyczonym tendrem przez Hambursko-Południowoamerykańskie Stowarzyszenie Żegluga Parowej

11.00: Rozpoczęcie powitania na pokładzie statku szkolnego „Prinzeß Eitel Friedrich”

15.30: Wspólny posiłek uczestników na pokładzie parowca „Cap Trafalgar” należącym do Hambursko-Południowoamerykańskiego Stowarzyszenia Żegluga Parowej

*Statek szkolny „Prinzeß Eitel Friedrich” będzie znajdował się zaraz obok „Cap Trafalgar” przy Nabrzeżu Kuhwärder
Ubiór: surdut, okrągły kapelusz lub strój jachtklubu*

Zwracają uwagę dwa fakty:

Po pierwsze obecność Wielkiego Księcia von Oldenburg, co podkreśla wagę, jaką nadano tej uroczystości, a ponadto jest przyczyną elitarnego spotkania gromadzącego śmietankę towarzyską, polityczną i finansową, co powoduje, że jest to swego rodzaju nobilitacją.

Po drugie imprezę zabezpiecza (należy przypuszczać, że przede wszystkim pod względem finansowym) Hambursko-Południowoamerykańskie Stowarzyszenie Żegluga Parowej, co ukazuje także sieć powiązań pomiędzy organizacjami morskimi i armatorami (w odniesieniu do innych, także przemysłu i floty).

Jako ciekawostkę można przytoczyć fakt, iż jednostka po wejściu pod polską banderę do czasu faktycznego powstania polskich kadr morskich pełniła rolę... „białego słonia”²⁰. Mało znanym faktem jest także, iż jako jednostka w służbie państwowej, po rozpoczęciu drugiej wojny światowej została internowana w Szwecji, a po jej zakończeniu wróciła 23 października 1945 roku do kraju jako... okręt wojenny²¹. Pod banderę handlową fregata została przekazana

7 listopada 1945 roku²². Pomimo to grupa kandydatów na słuchaczy Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, w mundurach słuchaczy Państwowej Szkoły Morskiej odbyła na niej w 1946 roku trzymiesięczny rejs kandydacki²³, gdyż ORP „Iskra” powróciła z Wielkiej Brytanii do kraju dopiero 1 lipca 1948 roku.

OKRES MIĘDZYWOJENNY

Po przegranej przez Niemcy pierwszej wojny światowej nazwę organizacji „Deutscher Flottenverein” zmieniono na „Seeverein” („Stowarzyszenie Morskie”), co nie kojarzyło się bezpośrednio z marynarką wojenną, a szeroko rozumianym morzem. Korelowało to z duchem Traktatu Wersalskiego, zgodnie z którego postanowieniami armia niemiecka, a w tym marynarka wojenna, została znacznie ograniczona liczebnie oraz zakazano posiadania niektórych rodzajów uzbrojenia.

Szybko powstało także wiele organizacji zrzeszających weteranów wojny światowej. Największym z nich był „Bund der deutschen Marinevereine” („Związek Niemieckich Stowarzyszeń Morskich”), którego celem było nie tylko propagowanie zagadnień związanych z morzem, ale także stworzenie rezerw dla marynarki wojennej²⁴.

Ponadto powstały między innymi:

- „Verband der Seesoldaten – Vereine Deutschlands” („Związek Żołnierzy Marynarki Wojennej – Oddział Niemcy”);
- „Vereinigung der Ingenieuroffiziere der Marine” („Stowarzyszenie Oficerów-mechaników Marynarki Wojennej”);
- Vereinigung der Marinezahlmeister („Stowarzyszenie Korpusu Płotników Marynarki Wojennej”);
- „Marine-Offizier-Verband” („Związek Oficerów Marynarki Wojennej”);
- „Deutschland zur See” („Niemcy Morskie”);
- „Kameradschaftliche Vereinigung der Marineflieger und Luftfahrer”²⁵ („Koleżeńskie Stowarzyszenie Lotników Morskich”)²⁶.

Hitlerowskie Niemcy zaczęły szybko intensyfikować szkolenie i wychowanie morskie na wielu płaszczyznach. Większość organizacji morskich została zlikwidowanych lub przekształconych w polityczne przybudówki.

„Bund der deutschen Marinevereine” został przemianowany na „Nationalsozialistischer deutsche Marinebund” („Narodowo-socjalistyczny Związek Morski”), a „Seeverein” na „Reichsbund der deutschen Seegeltung” („Związek Niemieckich Interesów Morskich”)²⁷.

Ich rolę w partyjno-totalitarnym reżimie doskonale opisują organizacja i współzależności.

Na czele „Reichsbund der deutschen Seegeltung” stał dowódca (Führer) współpracujący ściśle z szefem kierownictwa marynarki wojennej i posiadający swój sztab. Wyznaczał on także osobiście dowódców oddziałów regionalnych, którzy mu podlegali. O militarystycznym charakterze związku świadczy także fakt, iż jego pierwszym dowódcą był admirał w stanie spoczynku von Trotha, który w przeszłości był szefem sztabu admirała von Scheera, a później jednym z organizatorów Reichsmarine po pierwszej wojnie światowej²⁸.

²⁰ Brytyjskie określenie rzeczy drogiej i do niczego nie przydatnych.

²¹ D. Duda, *Kapitan ż. w. Zbigniew Żebrowski*, [w:] J. Litwin, *Studia i Materiały Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku*. „Dar Pomorza” 3, Pelplin 2008, s. 82.

²² Rozkaz Dowódcy Marynarki Wojennej RP z 7 listopada 1945 roku; Protokół zdawczo-odbiorczy statku szkolnego „Dar Pomorza”. Por. A. Perepeczko, *Biała Fregata*, Gdańsk 1974, s. 96–97.

²³ Ciekawe wspomnienia z tego rejsu zamieszczone są w: D. Duda, *Rejs szkolny „Daru Pomorza” w 1946 r.*, [w:] J. Litwin, *Studia i Materiały Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku*. „Dar Pomorza” 3, Pelplin 2008, s. 85–100.

²⁴ *Deutscher Marinebund e.V. Über 100 Jahre maritimen Tradition*, http://www.deutscher-marinebund.de/tradition_1919-1945.htm.

²⁵ Był to organizacja skupiająca nie tylko załogi samolotów, ale także sterowców, które znajdowały się w czasie pierwszej wojny światowej w składzie Kaiserliche Marine.

²⁶ *Niemieckie związki morskie*, „Morze” 1935, nr 6, s. 41.

²⁷ Tamże.

²⁸ Tamże.

Na czele „Bund der deutschen Marinevereine” stał także dowódca, noszący dla odmiany tytuł dowódcy związku (Bundes-Führer), podlegający także szefowi kierownictwa marynarki wojennej i odpowiadał bezpośrednio przed nim za działalność organizacji. Organizacja związku opierała się na okręgach (Gau), składających się z podokręgów (Untergau), a te z oddziałów (Kameradschaft)²⁹.

Całość obrazu dopełniały typowe organizacje o charakterze paramilitarnym.

Należy do nich zaliczyć:

- „Marinejungvolk” („Organizacja Młodych Marynarzy”), skupiająca młodzież w wieku od 10 do 14 lat, wzorowana na włoskiej „Balilla”;
- „Marine Hitlerjugend” („Hitlerowska Młodzież Morska”), skupiająca młodzież w wieku od 14 do 18 lat;
- „Marine Sturmabteilung (SA)” („Morskie Oddziały Szturmowe”³⁰). Dzielila się ona na trzy części. Pierwsza obejmowała członków w wieku 18–35 lat, a dwie pozostałe stanowiły I i II Rezerwę („Sturmabteilungreserve – S.A.R. I i S.A.R. II), zrzeszające osoby w przedziale wiekowym odpowiednio 35–45 i ponad 45 lat³¹.

Oprócz przedstawionych powyżej organizacji pozostawiono kilka niewielkich organizacji, mających przede wszystkim charakter kulturalny.

Do nich należy zaliczyć:

- „Deutsch-Amerikanischer Marine Bund” („Niemiecko-Amerykańskie Stowarzyszenie Morskie”);
- „Hauptverband deutscher Seevereine im Auslande” („Centrala Niemieckich Stowarzyszeń Morskich Za Granicą”);
- „Deutscher Hochseeverband „Hansa” (Niemiecki Związek Dalekomorski „Hansa”³².

Powstała 27 listopada 1933 roku organizacja „Kraft durch Freude” („Siła Przez Radość”) wzorowana była na podobnej, założonej w 1925 roku we Włoszech przez Mussoliniego „Depolavoro” (dosł. „Po pracy”)³³. Ta partyjna przybudówka miała być nie tylko formą odpoczynku po pracy dla pracowników, ale także kształtowaniem „ducha niemieckiego” między innymi na morzu. Potwierdza to fakt, że „Kraft durch Freude” powołał do życia szef „Deutsche Arbeits-Front” („Niemiecki Front Pracy”) Robert Ley³⁴.

Dysponowała ona łącznie flotą 12 transatlantyków, na pokładach których w latach 1934–1939 w 673 rejsach uczestniczyło ponad 700 000 członków³⁵. Najsłynniejszym z nich był „Wilhelm Gustloff”, pierwsza jednostka zbudowana specjalnie dla „Kraft durch Freude” kosztem 25 mln RM (wykorzystywane dotychczas przez organizację statki³⁶ były czarterowane od różnych armatorów). O wadze tego przedsięwzięcia świadczy fakt, że za tą sumę można było wówczas zbudować dwa niszczyciele typu „Leberecht Maas”³⁷.

Postawiono również na młodzież, wykorzystując silne jeszcze resentymenty za utraconymi koloniami. Pojawiła się obfitość

wydawnictw obejmujących nie tylko literaturę przygodową i pamiętnikarską, ale przedstawiającą wymierne korzyści z odzyskania kolonii. Prasa niemiecka pełna była przekazu dla młodzieży w rodzaju „[...] *Niemiecka młodzieży – wykuwaj broń gotową do walki o odzyskanie naszego dominium kolonialnego. Okaż się godną tych mężów, którzy ongiś pozyskali dla nas kolonie, ową konieczność życiową wielkiego, silnego narodu*”³⁸. Zostało to poparte powstaniem wyższej szkoły o profilu ekonomicznym w Wittenhausen oraz szkoły dla dziewcząt w Rendsburgu. Miały one przygotować kadry dla przyszłej ekspansji kolonialnej Niemiec. Był to powrót do szkół istniejących przed pierwszą wojną światową, których absolwenci objęli w koloniach 415, a po zakończeniu wojny 581 różnych stanowisk za granicą³⁹.

Bezpośrednio przełożyło się to na efekty w postaci sukcesów politycznych i ekonomicznych. Kriegsmarine zaczęła pojawiać się w najbardziej odległych regionach świata, co potwierdza chęć Niemiec do przywrócenia swoich wpływów sprzed pierwszej wojny światowej. Towarzyszyły temu, a właściwie trwały równolegle, uzupełniając się wzajemnie, przedsięwzięcia ekonomiczne. Przykładem tego jest wzrost wymiany handlowej ze swoimi byłymi koloniami. O ile w roku 1935 eksport wynosił 5 900 000 RM, a import 19 200 000 RM, to rok później wzrósł odpowiednio do 8 900 000 i 24 100 000 RM⁴⁰.

ZAKOŃCZENIE

Być może przytoczone w artykule przykłady mogą budzić pewien dysonans emocjonalny, ale należy pragmatycznie i na zimno podkreślić ich wymierne efekty. Ukazuje to pewną ideę i filozofię przedsięwzięć w aspekcie budowania państwa morskiego, z której w odniesieniu do niektórych elementów warto skorzystać.

Wydaje się, że najważniejszymi wnioskami płynącymi z przedstawionej historii organizacji morskich w Niemczech są przedstawione poniżej konkluzje.

1. Niezbędne jest utożsamienie się z wizją państwa morskiego nie tylko społeczeństwa, ale także jego elit (politycznych, ekonomicznych, kulturalnych).
2. W znacznym stopniu elementem nacisku jest samo społeczeństwo, któremu należy przybliżyć zagadnienia związane z morzem właśnie przez tworzenie organizacji przybliżających i wiążących ich w tym zakresie.
3. Podstawą sukcesu jest więc stworzenie lobby morskiego w postaci polityków i ekonomistów, którzy zależni od swoich wyborców, będą tym bardziej realizowali ich postulaty.
4. Najbardziej efektywnym sposobem pozyskiwania kadr morskich, które nie będą się składać jedynie z doskonałych specjalistów, ale także mających na względzie interes narodowy, jest ich przygotowywanie właśnie w organizacjach morskich.

²⁹ Tłumaczenie kontekstowe. W oryginale ma to wydźwięk rodzaju klubów koleżeńskich; *Niemieckie związki morskie*, „Morze” 1935, nr 6, s. 41.

³⁰ Tłumaczenie kontekstowe. Była to część Sturmabteilung (SA) zrzeszająca członków działających w zakresie zagadnień związanych z morzem.

³¹ *Niemieckie związki morskie*, „Morze” 1935, nr 6, s. 41.

³² Tamże.

³³ Pełna nazwa brzmiała „Opera Nazionale Dopolavoro” („Narodowy Program Rekreacji”). Por. B. F. Pauley, *Hitler, Stalin, and Mussolini: Totalitarianism in the Twentieth Century Italy*, Wheeling: Harlan Davidson, Inc, University of North Carolina 2003, s. 113, J. K. Walton, *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*, Channel View Publications, 2005, s. 126.

³⁴ B. Krzywiec, *Radość i praca*, „Morze” 1935, nr 9, s. 18, S. Lemmerhirt, *SIKAMÜ – Kalisch 1939 bis 1944. Eine Jugend im besetzten Polen*. Teil 2, R.G. Fischer Verlag, Frankfurt/Main 2006, s. 9–10.

³⁵ S. Schmidt, *Von der Freude zur Kraft, von der Kraft zum Krieg*, Seereisen Magazin 2008, November/Dezember, s. 30. Ciekawie i obszernie ich historię oraz losy opisuje m. in. H. Schön, *Hitlers Traumschiffe. Die „Kraft durch Freude” – Flotte 1934–39*, Arndt-Verlag, Kiel 2000.

³⁶ „Sierra Cordoba”, „St. Louis”, „Der Deutsche”, „Oceania”, „Monte Olivia” i „Stuttgart”. Por. T. Totzke, *Wilhelm Gustloff*, http://www.lostliners.de/schiffe/w/wilhelm_gustloff/geschichte/index.htm

³⁷ M. Zwiewka, *Dzieje statku m/s „Wilhelm Gustloff”*, „Przegląd Morski” 2004, nr 3, s. 79.

³⁸ F. Łyp, *Niemiecka młodzież a kolonie*, „Morze” 1935, nr 2, s. 23.

³⁹ Tamże, E. Kaczmarek, *Wystawa kolonialna we Wrocławiu*, „Morze” 1937, nr 2, s. 24.

⁴⁰ K. Jeziorański, *Ekspansja kolonialna Niemiec*, „Morze” 1937, nr 8, s. 14.

OLIMPIADA NAUTOLOGICZNA

W roku 1991 na wniosek Ligi Morskiej, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i organizatorów konkursu „Młodzież na morzu”, Ministerstwo Edukacji Narodowej powołało Olimpiadę Nautologiczną. Umożliwiono funkcjonowanie zawodów tej Olimpiady łącznie z Olimpiadą Geograficzną. W rezultacie w roku 1991 Komitet Główny Olimpiady Geograficznej i Olimpiady Nautologicznej”. Skład Komitetu poszerzony został o specjalistów z zakresu wiedzy o morzu. Patronat nad Olimpiadą Nautologiczną objęło Polskie Towarzystwo Nautologiczne.

Przygotowania koncepcji Olimpiady Nautologicznej podjęła grupa osób działających w ramach Ligi Morskiej (dr Elżbieta Marszałek) i Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w Gdyni (prof. Daniel Duda – Prezes PTN); oraz pracownicy naukowcy uczelni wyższych – Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie i Uniwersytetu Szczecińskiego (prof. kpt. ż. w. Aleksander Walczak oraz prof. Stanisław Musielak), a także przedstawiciel Marynarki Wojennej RP (kmr por. mgr Walter Pater). Szczególną rolę głównego inspiratora i organizatora pracy tego zespołu, odegrała dr Elżbieta Marszałek.

Do zespołu tego dołączyli w roku 1995 pracownicy Akademii Morskiej w Gdyni: prof. Andrzej Marsz, dr Anna Styszyńska i w roku 1999 – dr Jacek Ferdynus. Z ich inicjatywy zmieniono koncepcję zawodów finałowych Olimpiady Nautologicznej (od roku 1997), a do treści zadań finałowych wprowadzono szereg zmian, w tym również zadania nawigacyjne.

Pierwszy okres historii Olimpiady Nautologicznej był okresem ścisłej współpracy i korzystania z doświadczeń Olimpiady Geograficznej.

Koncepcja Olimpiady Nautologicznej – zakres treści i wymagań, rodziły się w trakcie nabierania doświadczenia oraz poszukiwań własnych rozwiązań w kolejnych jej edycjach.

Pierwsze zawody finałowe Olimpiady Nautologicznej odbyły się w roku 1992 w Szczecinie, równoległe z zawodami finałowymi XVIII Olimpiady Geograficznej. Zgodnie z początkowo przyjętymi zasadami organizacyjnymi, zawody I i II etapu obu olimpiad, odbywały się w ramach Olimpiady Geograficznej, z jednoczesnym poszerzeniem problematyki geograficzno-morskiej. W zawodach I stopnia wprowadzono tematy prac pisemnych z zakresu geografii mórz. Zawodnicy dopuszczeni do III finałowego etapu mieli prawo wyboru startowania w Olimpiadzie Geograficznej lub Olimpiadzie Nautologicznej. Na tym etapie zawody finałowe obu olimpiad odbywały się jednocześnie w dwóch odrębnych grupach, przy czym zawodników oceniali dwa niezależne zespoły jurorów. Uczestnicy kandydowali więc do tytułu laureata w wybranej przez siebie Olimpiadzie.

W pierwszych kilku latach funkcjonowania Olimpiady Nautologicznej liczba jej finalistów i laureatów była niewielka. Do roku 1995 jedynie 18 osób uzyskało tytuł laureata.

W roku 1995 do zawodów finałowych zakwalifikowano 108 osób, wśród nich było jedynie pięciu „nautologów”.

Od 1997 roku zmieniono regulamin olimpijski tak, aby wszyscy finaliści Olimpiady Geograficznej mogli przystąpić również do zawodów Olimpiady Nautologicznej bez konieczności alternatywnego wyboru tylko jednej z nich. Od tego czasu zawodu Olimpiady Nautologicznej odbywają się po zawodach Olimpiady Geograficznej.

Zawody finałowe Olimpiady Nautologicznej ze zmienionym regulaminem organizacyjnym odbyły się po raz pierwszy w 1997 roku w Szczecinie. Ich uczestnikami byli wszyscy finaliści XXIII Olimpiady Geograficznej, którzy zadeklarowali wcześniej chęć startu także w Olimpiadzie Nautologicznej. Dodatkową atrakcją było to, że zawody odbywały się na pokładzie promu przedsiębiorstwa żeglugowego Unity Line „Polonia”, płynącego ze Szczecina do Ystad. W kolejnych latach organizacja zawodów finałowych była w małym stopniu modyfikowana, a w ostatnich latach utrwaliła się zasada, że część pisemna Olimpiady Nautologicznej odbywa się po zawodach pisemnych Olimpiady Geograficznej, a część ustna po ustnych.

Realizowany z niewielkimi zmianami od 1997 roku nowy regulamin zawodów spowodował wielokrotnienie liczby zawodników uczestniczących w finałach Olimpiady Nautologicznej. Liczba jej laureatów szybko wzrastała. Do roku 2008, po przeprowadzeniu siedemnastu zawodów finałowych, przyznano 206 tytułów finalisty oraz 119 tytułów laureata Olimpiady Nautologicznej. Okazało się, że wiedza o morzu wykazali się zawodnicy z różnych zakątków Polski, nawet tych oddalonych od Wybrzeża i dużych miast. Wśród laureatów znaleźli się m. in. uczniowie z Inowrocławia (9 laureatów), Białegostoku, Torunia, Dębicy, Chelma, Nakła n/Notecią, Sandomierza, Suwałk, Sztumu, Olsztyna, Przysuchej, Rzeszowa, Łap, Krasnegostawu.

Założonym głównym celem Olimpiady Nautologicznej jest rozbudzenie wśród młodzieży szkolnej zainteresowań związanych z dziejami Polski na morzu, tradycjami Polskiej Marynarki Wojennej, żeglarsstwem i szkolnictwem morskim, a także z geografiami morza, gospodarką morską i podstawowymi umiejętnościami nawigacyjnymi. W koncepcji zadań olimpijskich zakładano takie ich formułowanie, by zadania te przybliżały wiedzę o morzu i zrozumienie relacji morze-człowiek oraz aby wymagały nie tylko odtwarzania wiedzy encyklopedycznej, ale umożliwiały samodzielną interpre-

DYPLOM

Dla

Gimnazjum nr 4

w Gdyni

za zdobycie I miejsca

w klasyfikacji generalnej,

II Międzyszkolnego Turnieju

Młodzieży Szkół Gimnazjalnych o Ryngraf

bl. ks. kmr. ppor. Władysława Miegonia

Dla upamiętnienia trwania Polski przy morzu.



Towarzystwo Upiększania
Miasta Pucka



Prezes
Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

kpt. ż.w. Daniel Duda

Dyrektor
Gimnazjum nr 4 w Gdyni

mgr Lucja Chaberek

Prezes
Towarzystwa Upiększania Miasta Pucka

mgr Jan P. Dentlaff

Inspektor ds. oświaty
Urzędu Miasta Pucka

mgr Danuta Dentlaff

Gdynia, 24 lutego 2009 r.



tację zjawisk i procesów, kojarzenie różnych faktów i wyciąganie wniosków. Do zawodów finałowych wprowadzone zostały zadania wymagające umiejętności czytania map i obrazów teledetekcyjnych (w tym zdjęć lotniczych i satelitarnych), przedstawiających różne akweny, wyjaśnienia obserwowanych zjawisk, a także proste zadania z zakresu nawigacji.

Zakres wiedzy wymagany od uczestników finałów Olimpiady Nautologicznej obejmuje takie zagadnienia, jak: znajomość mapy świata – rozmieszczenie mórz i oceanów, fizyczne i chemiczne właściwości wody morskiej, rzeźba i osady dna morskiego, klimat, bogactwa naturalne (zasoby chemiczne na dnie i pod dnem oraz w wodzie, a także zasoby biologiczne i zasoby energetyczne), gospodarcze wykorzystanie mórz i oceanów, ochrona środowiska morskiego, współczesne problemy gospodarki morskiej Polski i świata (rybołówstwo, porty morskie i ich zaplecza, żegluga morska i śródlądowa, przemysł okrętowy, flota). Ponadto wymagana jest poszerzona znajomość zagadnień z zakresu wiedzy o Morzu Bałtyckim oraz wiedzy dotyczącej żeglarstwa, polskich tradycji morskich (w tym historii Marynarki Wojennej) i podstawowe umiejętności związane z nawigacją morską.

W miarę upływu czasu, w prace Olimpiady Nautologicznej włączały się nowe osoby, a inne rezygnowały. Członkami KG OGION, wchodzącymi także w skład jury Olimpiady Nautologicznej byli lub są:

- prof. dr kpt. ż. w. Daniel Duda – UM w Gdyni (1991–2000)
- dr Jacek Ferdynus – AM w Gdyni (od 1999 sekretarz jury ON)
- kmdr por. mgr inż. nawigacji – Roman Jurak – MW RP (od 2004)
- prof. dr hab. Aleksander Majewski – UG (1991–1993)
- prof. dr hab. Andrzej A. Marsz – AM w Gdyni (1995–2005)
- dr Elżbieta Marszałek – Zespół Szkół Ekonomicznych w Szczecinie, WSE–T Szczecin (od 1991), Rada Naukowa PTN.
- prof. dr hab. Stanisław Musielak – Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk o Morzu (od 1991)
- dr hab. Tadeusz Palmowski – Uniwersytet Gdański (od 2008)
- kmdr por. mgr Walter Pater – Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (1991–2002)
- dr Anna Styszyńska – Akademia Morska w Gdyni (1995–2007)
- prof. dr kpt. ż. w. Aleksander Walczak – WSM/Akademia Morska w Szczecinie (1991–2003)
- kpt. ż. w. dr hab. inż. Adam Weintritt – Akademia Morska w Gdyni, Zarząd Główny PTN (od 2007)
- dr Jan Wendt – Uniwersytet Gdański (od 2003)



Laureaci i finaliści Olimpiady Nautologicznej mają przywileje związane z dostaniem się na studia do uczelni morskich, przyznawane przez Senaty Akademii Morskich w Szczecinie i Gdyni, jak i też na uniwersyteckie studia geograficzne (Uniwersytet Szczeciński).

Do wzrostu popularności Olimpiady Nautologicznej przyczyniły się niewątpliwie ufundowane przez różnych sponsorów atrakcyjne nagrody, m. in. w postaci pełnomorskich rejsów i cennych nagród rzeczowych. Fundatorami nagród rzeczowych i rejsów dla laureatów Olimpiady Nautologicznej byli:

Euroafrica Linie Żeglugowe S.A. w Szczecinie; Polska Żegluga Morska; Unity Line; Polska Żegluga Bałtycka; Ministerstwo Transportu; Akademia Marynarki Wojennej RP; WSM (Akademia Morska) w Gdyni; WSM (Akademia Morska) w Szczecinie; Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie; Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Liga Morska i Rzeczna.

Laureaci Olimpiady Nautologicznej nagradzani byli rejsami na statkach: ORP „Iskra”; „Nawigator XXI”; okręty Marynarki Wojennej RP; promy Polskiej Żeglugi; promy Unity Line (PŻM).

W przygotowaniach do zawodów Olimpiady Nautologicznej pomocne są też materiały wydawane przez Wyższą Szkołę Ekonomiczno-Turystyczną w Szczecinie: Biuletyn „Ster” (firmowany przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej) oraz „Gazetka Morska”.

UCHWAŁA KAPITUŁY BRACTWA KAPHORNOWCÓW NR 2 Z DNIA 16.12.2008 R.

w sprawie: przyznania nagrody Grotmaszta w 2008 r.

Na podstawie art. 7 Statutu Bractwa Kaphornowców dotyczącego fundowania nagród przez Bractwo oraz zgodnie z art. 28 w sprawie sposobu podejmowania uchwał władz Bractwa

uchwała się:

1. Nagroda Grotmaszta Bractwa Kaphornowców za 2008 r. opatrzona mottem: „Za dobrą robotę żeglarską w trudnych warunkach” zostaje przyznana fregacie „Dar Pomorza” z okazji 100. rocznicy wodowania jednostki w uznaniu zasług dla żeglarstwa polskiego w służbie pod białą-czerwoną banderą.
2. Nagroda, o której mowa w pkt. 1 zostanie wręczona w dniu 6 marca 2009 r. podczas uroczystej gali z okazji przyznania nagrody „Rejs roku”.
3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podpisania.

**GROTMAZST
BRACTWA KAPHORNOWCÓW
konradmirał dr inż. Czesław DYRCZ**

Uzasadnienie:

Po raz pierwszy w historii przyznawania nagrody Grotmaszta Bractwa Kaphornowców postanowiono przyznać tę nagrodę, nie osobie – kapitanowi a jednostce żaglowej, żaglowcowi – „Dar Pomorza”. Zdaniem Kapituły Bractwa, szczególną okazją jest zbliżająca się 100. rocznica wodowania jednostki, która od 1930 roku do dnia dzisiejszego, pomimo zakończenia w 1982 r. służby morskiej, w dalszym ciągu służy polskiemu żeglarstwu, gospodarce morskiej i muzealnictwu.

W latach 1931–1982, w ciągu 51 lat służby pod białą-czerwoną, „Dar Pomorza” odbył 102 rejsy szkolne, przebywając pół miliona mil morskich. Na jego pokładzie przeszkolono 13 384 słuchaczy Szkoły Morskiej. Jest to najprawdopodobniej rekord światowy. 319 razy zawinął do zagranicznych portów na czterech kontynentach (oprócz Australii i Antarktydy). W dziennikach okrętowych zapisano m. in. przejście przez równik (22 XI 1931), podróż dookoła Świata w latach 1934–1935, opłynięcie, jako pierwszy z polskich jednostek

żaglowych przyłodka Horn (01 III 1937). W ponad 100 miejscach był pierwszym polskim statkiem. W wielu krajach wyprzedził mianowanie naszych ambasadorów czy konsulów. Dwukrotnie wygrał Operation Sail. W roku 1980 zdobył „Cutty Sark Trophy”.

27 maja 1983 r. „Dar Pomorza” zacumowany przy swym starym nabrzeżu w porcie gdyńskim, rozpoczął nowy etap swojej historii jako statek-muzeum. Co roku, ten pomnik i symbol tradycji i dążeń morskich Polaków odwiedza ponad 100 000 osób.

Przyznanie „Darowi Pomorza” nagrody Grotmaszta Bractwa Kaphornowców – konradmirała dr inż. Czesława Dyrca jest uznaniem jego zasług i wkładu dla rozwoju żeglarstwa polskiego oraz uhonorowaniem wszystkich kapitanów i załóg „Białej fregaty”. Przyznanie tak wielce zasłużonej jednostce, legendzie żeglarstwa tego wyróżnienia nie pozostaje w żadnej sprzeczności z mottem nagrody, które brzmi: „Za dobrą robotę żeglarską w trudnych warunkach”. Należy mieć jedynie wątpliwość, **czy nagroda jest godna Laureata?**

IRENEUSZ BIENIECKI

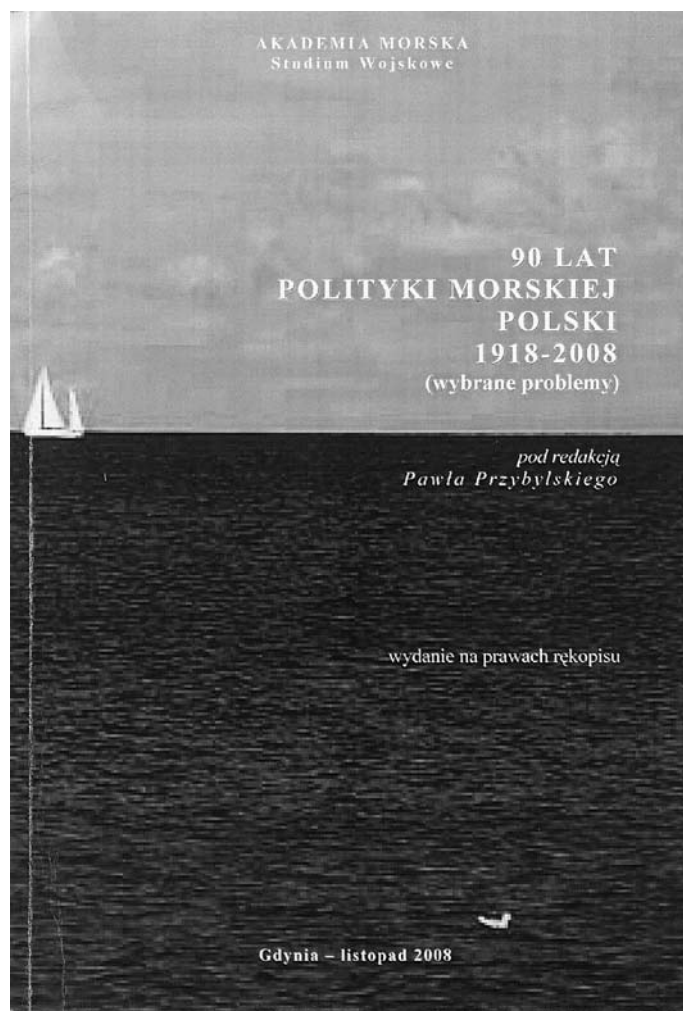
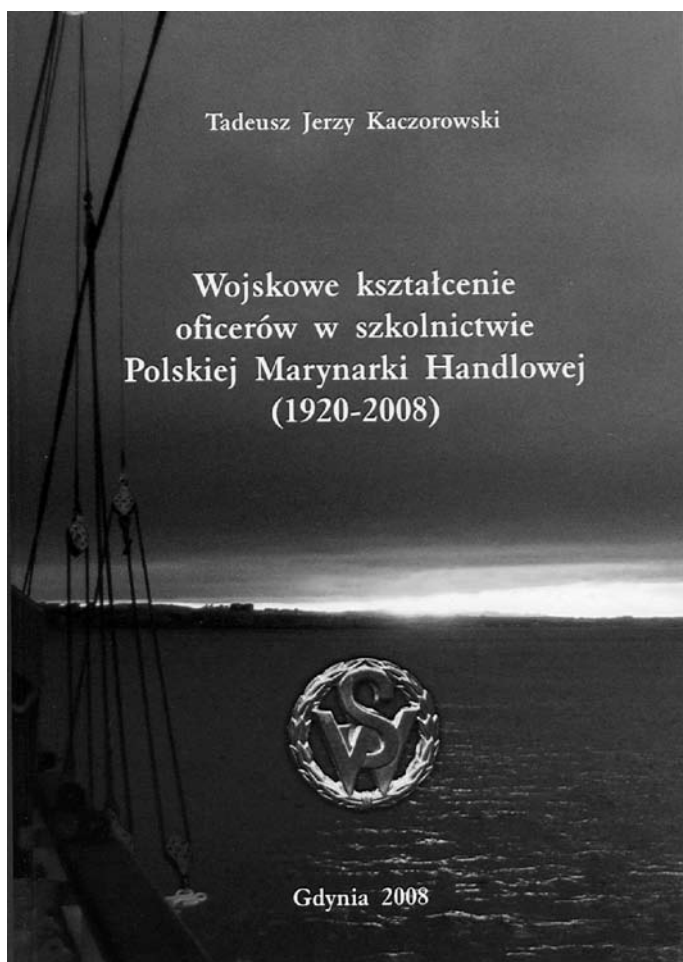
KONFERENCJA NAUKOWA W AKADEMII MORSKIEJ W GDYNI

W Sali Senatu Akademii Morskiej w Gdyni 28 listopada 2008 r. odbyła się konferencja naukowa pt. 90 lat Marynarki Polskiej. Jej organizatorem była Akademia Morska w Gdyni, Pracownia Historii KNH WPiT, Studium Wojskowe AM w Gdyni oraz Polskie Towarzystwo Nautologiczne. W obradach uczestniczyło kilkadziesiąt osób, które reprezentowały różnorodne ośrodki naukowe, muzealne i inne instytucje z całego wybrzeża. Wśród nich byli m. in. przedstawiciele Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu, Uniwersytetu Gdańskiego, Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, Akademii Pomorskiej w Słupsku, Gdańskiej Wyższej Szkoły Humanistycznej, Politechniki Gdańskiej, Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni i innych instytucji

Otwarcia obrad i powitania uczestników konferencji dokonał Jego Magnificencja Rektor Akademii Morskiej w Gdyni – prof. dr hab. inż. Romuald Cwilewicz.

Podczas obrad przedstawiono kilka referatów oraz komunikatów naukowych. Zaprezentowano m.in. następujące tematy:

- *Dzieje Marynarki Polskiej (XV–XVIII wiek)* – prof. dr hab. Andrzej Groth,
- *Wiceadmiral Kazimierz Porębski – Polak i Europejczyk – twórca Marynarki Polskiej*,
- *Wybrzeże w polskich planach operacyjnych 1920–1939* – prof. dr hab. Waldemar Rezmer,
- *Polska Marynarka Wojenna 1918–1999. Plany a rzeczywistość* – prof. dr hab. Jerzy Przybylski,
- *Historiografia dziejów Marynarki Polskiej XX i XXI wieku* – dr hab. Jan Kazimierz Sawicki, prof. Akademii Morskiej w Gdyni,
- *Profesor Roman Wapiński – promotor badań naukowych dziejów morskich Polski XX wieku* – prof. dr hab. Marian Mroczo,
- *Problemy polityki morskiej państwa polskiego 1918–2006* – kmr prof. dr hab. Andrzej Makowski,



- *Polskie porty morskie w Unii Europejskiej* – dr hab. inż. Tomasz Parteka, prof. Politechniki Gdańskiej,
- *Założenia zintegrowanej polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej 2006–2008* – dr hab. Jerzy Kubicki, prof. Akademii Morskiej w Gdyni.

W drugiej części wygłoszono następujące komunikaty:

- *Próby odnalezienia wraku ORP „Orzeł” przez Morską Agencję Poszukiwawczą w Gdyni (27 lipca–12 sierpnia 2008 r.)* – Hubert Jando, Andrzej Siadek,
- *Muzeum Marynarki Wojennej – najstarsza morska instytucja muzealna w Polsce* – kmdr por. dr Sławomir Kudela,
- *Seria wydawnicza Księgi Floty Ojczyźnej w polskim piśmiennictwie morskim (1993–2008)* – Danuta Litwin-Kruszczyńska,
- *Załogi pływające Polskiej Marynarki Handlowej w zbiorach Instytutu Pamięci Narodowej* – dr hab. Piotr Semków, prof. Akademii Marynarki Wojennej,
- *Marynarka Polska w świetle zabytków eksponowanych na wystawie „Działalność morska Polaków w okresie 1918–1945” w gdańskim Centralnym Muzeum Morskim* – dr Elżbieta Wróblewska,
- *Pierwszy okręt RP?* – mgr inż. Marek Twardowski.

Końcowym elementem konferencji było wodowanie 27. tomu serii wydawniczej Księgi Floty Ojczyźnej. Autorem tego kolejnego opracowania jest kmdr dr inż. Tadeusz Jerzy Kaczorowski – kierownik Studium Wojskowego Akademii Morskiej w Gdyni. Matką chrzestną uroczystości była matka autora książki. Organizatorzy konferencji zapowiedzieli również rychłe wydanie materiałów konferencyjnych.

Ponadto w czasie konferencji zaprezentowano kolejne wydawnictwo noszące tytuł *90 lat polityki morskiej Polski 1918–2008 (wybrane problemy)*. Zostało ono opublikowane przez Studium Wojskowe Akademii Morskiej w Gdyni, a jego redaktorem jest kmdr ppor. dr Paweł

Przybylski. Publikacja ta ukazała się w ograniczonym nakładzie w listopadzie 2008 r. Na jej zawartość składa się siedem opracowań dotyczących ogólnych aspektów polityki morskiej Polski realizowanej w latach 1918–1985. Zostały one przedstawione w czasie dyskusji panelowej jaka miała miejsce 5 listopada 2008 r. w Studium Wojskowym Akademii Morskiej w Gdyni. Jej udziałowcami byli uczestnicy seminariów doktoranckich prof. dra hab. Jerzego Przybylskiego i dra hab. Jana Kazimierza Sawickiego. Prezentowany tom liczy ponad 140 stron tekstu i zawiera opracowania następujących autorów:

- *90 lat Marynarki Polskiej. Plany i rzeczywistość* – prof. dr hab. Jerzy Przybylski,
- *Kadry morskie – geneza ich tworzenia, potencjał naukowy i zasady jego wykorzystania w latach 1918–1956* – dr Paweł Przybylski,
- *Służby specjalne polskich sił morskich i ich wpływ na postawy i zachowania personelu* – dr hab. Piotr Semków,
- *Wybrzeże i jego miejsce w polityce obronnej Polski drugiej połowy XX wieku* – dr Ireneusz Bieniecki,
- *Kontrwywiadowcze zabezpieczenie koszalińskiego obszaru nadmorskiego przez aparat bezpieczeństwa w latach 1945–1980* – dr Jarosław Tuliszką,
- *Rola i znaczenie organów porządkowych w zapewnieniu bezpieczeństwa i porządku na terenie portów morskich w latach 1945–1955 (ze szczególnym uwzględnieniem Pomorza Zachodniego)* – mgr Tomasz Pączek,
- *Powstanie i rozwój morskich sił desantowych w Marynarce Wojennej w latach 1951–1964 (organizacja, skład bojowy, sytuacja kadrowa, podstawowy sprzęt bojowy)* – mgr Wojciech Mazurek.

Należy tylko żałować, że powyższe opracowanie jest niestety niedostępne dla szerszego grona czytelników zainteresowanych tą problematyką.

KONFERENCJA NAUKOWA W CENTRUM SZKOLENIA STRAŻY GRANICZNEJ W KĘTRZYNIE

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta RP z 23 grudnia 1927 r. „O Straży Granicznej” 80 lat temu zorganizowano na wzór wojskowy Straż Graniczną (dalej SG).

Nowo utworzona formacja miała ochraniać pod względem polityczno-wojskowym, celnym i sanitarnym część granicy z Niemcami w rejonie Prus Wschodnich, granicę z Wolnym Miastem Gdańskiem, morską, z Niemcami na zachodzie oraz z Czechosłowacją i częściowo Rumunią na południu. Od 15 lipca 1939 r. obszar działania SG objął również granicę polsko-lotewską.

SG stanowiła jednolitą, zorganizowaną na zasadach obowiązujących w wojsku formację, która podlegała Ministrowi Skarbu i była w zakresie ochrony celnej organem wykonawczym władz skarbowych, a w zakresie ochrony granicy państwa organem wykonawczym władz administracji ogólnej.

Do zasadniczych zadań nowo utworzonej formacji należało:

- niedopuszczenie do nielegalnego przekraczania granicy i przemytu towarów,
- zapobieganie naruszaniu granicy państwowej i strzeżenie nienaruszalności znaków i urządzeń granicznych,
- śledzenie i ujawnianie naruszeń obowiązujących przepisów o granicach państwa,
- dokonywanie kontroli paszportowej w punktach przejściowych,
- wykonywanie innych zarządzeń władz administracji ogólnej wynikających z ustaw o granicach państwa.

Na czele tej formacji w II RP stał komendant Straży Granicznej mianowany przez Prezydenta RP. W skład struktury organizacyjnej SG wchodziły początkowo:

- Inspektoraty Okręgowe SG (nr 1 – Mazowiecki, nr 2 – Pomorski, nr 3 – Wielkopolski, nr 4 – Śląski, nr 5 – Małopolski), których liczba od 1935 r. uległa zwiększeniu do 6,
- Inspektoraty Graniczne SG (22),
- Komisarjaty SG (102),
- Placówki SG (575).

Inspektoraty Okręgowe SG otrzymały urzędowe nazwy związane z regionami, na obszarze których organizowały i prowadziły swoją działalność. Inspektoraty Graniczne organizowały działalność służbową podległych pododdziałów na odcinkach granicy liczących od 120 do 160 km. Komisarjaty SG kierowały działalnością 4–5 Placówek i ochraniały odcinki granicy o długości 30–40 km. Na placówki SG przypadało do zabezpieczenia przeciętnie 6–8 km granicy.

W roku 1929 stan etatowy SG wynosił 275 oficerów i 5480 szeregowców. Na 1 km strzeżonej granicy przypadało przeciętnie 1,6 strażnika (1,8 na granicy zachodniej i 1,2 na granicy południowej).

Dzisiejsza SG kontynuuje chlubne tradycje swoich poprzedników, a za szczególny obowiązek uznaje utrwalanie pamięci o tych, którzy przed laty chronili i bronili polskich granic, dając dowód wierności najwyższym wartościom, jakimi są honor, patriotyzm i wierność złożonej przysiędze.

Temu celowi służyła konferencja popularnonaukowa poświęcona 80. rocznicy powstania Straży Granicznej II RP, którą zorganizowano 5 i 6 czerwca 2008 r. w Kętrzynie. Przedsięwzięcie to wpisało się w szereg działań służących upamiętnianiu tradycji polskich formacji granicznych oraz przywracaniu i poszerzaniu wiedzy o poprzedniczkach współczesnej SG.

Jej organizatorami były: Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie, Gabinet Komendanta Głównego Straży Granicznej

i Instytut Historii Uniwersytetu Jana Kochanowskiego – Filia w Piotrkowie Trybunalskim. Konferencja odbyła się w sali rycerskiej kętrzyńskiego zamku.

Podczas dwudniowych obrad naukowcy z różnych ośrodków naukowych wygłosili kilkanaście referatów. Na konferencji zaprezentowano następujące tematy:

- *Korzenie Straży Granicznej w Polsce Odrodzonej w ochronie granicy zachodniej i południowej* – prof. dr hab. Henryk Dominiczak,
- *Początki ochrony granicy północnej II RP* – dr Wiesław Łach,
- *Granice odrodzonej Polski w programie Józefa Piłsudskiego i Narodowej Demokracji* – prof. dr hab. Henryk Stańczyk,
- *Organizacja Straży Granicznej 1928–1939* – dr Jerzy Prochwicz,
- *Szkolenie podoficerów SG w II RP* – płk rez. mgr Wiesław Mrugała,
- *Prawne podstawy organizacji i działania SG w latach 1928–1939* – dr Lech Grochowski,
- *Przygotowanie SG do działań wojennych 1939 r.* – prof. dr hab. Zygmunt Matuszak,
- *Kontrola ruchu granicznego realizowana w latach 30. przez organa Państwowej Policji i SG. Polskie dokumenty paszportowe* – dr Piotr Kozłowski.

Na podkreślenie zasługuje fakt, iż liczne grono naukowców podejmowało problematykę dotyczącą ochrony granicy na Pomorzu i wybrzeżu II RP. W grupie tej znalazły się osoby, które zaprezentowały następujące referaty:

- *Polscy Inspektorzy Celni w WM Gdańsku* – dr Henryk Kula (Gdańsk),
- *Wywiad gospodarczy SG na polskim wybrzeżu w latach 1928–1939* – dr Ryszard Techman (Szczecin),
- *Pomorski Inspektorat Okręgowy SG 1928–1939. Wybrane problemy organizacyjne* – dr Grzegorz Goryński (Gdańsk),
- *Współpraca Pomorskiego inspektoratu SG z organami administracji rządowej w walce z przestępczością graniczną 1928–1939* – dr Halina Łach (Olsztyn),
- *Jednostki pływające polskich formacji ochrony granicy morskiej w latach 1918–1939* – dr Ireneusz Bieniecki (Gdańsk).

W dyskusji zgłoszono szereg uzupełnień dotyczących poszczególnych wystąpień oraz propozycje związane z podejmowaniem nowych tematów z historii formacji ochrony granic. Padły również propozycje dotyczące zorganizowania w przyszłości kolejnych przedsięwzięć naukowych o tym charakterze.

Centralnym punktem obchodów jubileuszu powstania SG II RP w Kętrzynie była uroczystość nadania sztandaru Centrum Szkolenia SG im. Żołnierzy Korpusu Ochrony Pogranicza, którą zaszczylicili swoją obecnością: Komendant Główny SG – ppłk SG Leszek Elas, Biskup Polowy WP – gen. dyw. dr hab. Tadeusz Płoski, burmistrz miasta Kętrzyna – mgr Krzysztof Hećman, komendanci poszczególnych oddziałów SG, a także przedstawiciele władz wojewódzkich. Uroczystości poświęcenia i nadania sztandaru uświetniła msza święta w Bazylice Świętego Jerzego w Kętrzynie. Delegacje: funkcjonariuszy SG, organizacji społecznych, władz wojewódzkich i młodzieży szkół złożyły kwiaty pod pomnikiem Wojciecha Kętrzyńskiego. Uroczystość uświetnił występ orkiestry Morskiego Oddziału SG w Gdańsku, którą kierował kapelmistrz – kpt. SG mgr Jarosław Rywalski.

Na podkreślenie zasługują również imprezy towarzyszące konferencji w postaci wystaw pt. „Oni strzegli granic II RP – ze starych albumów (mjr SG dr Wojciech Grobelski – Koszalin) oraz

„80. rocznica powstania SG II RP (ppłk SG Kajetan Szczepański – Białystok). Ponadto zaprezentowano dorobek naukowy i wydawniczy Centrum Szkolenia SG w Kętrzynie, a zainteresowani mogli nabyć wydawnictwa Stowarzyszenia 9. Pułku Strzelców Konnych z Grajewa i innych wydawnictw. Przedsięwzięcia te stanowiły wartościowe uzupełnienie obchodów jubileuszu powstania SG II RP.

W tym miejscu należy również podziękować organizatorom obchodów za znakomitą organizację konferencji, w przygotowanie której było zaangażowane liczne grono obecnych i byłych funk-

cjonariuszy SG. To dzięki tym osobom prelegenci mieli stworzone znakomite warunki do obrad, dyskusji i wypoczynku. Organizatorzy konferencji zapowiedzieli rychłe wydanie materiałów pokonferencyjnych oraz zorganizowanie kolejnego przedsięwzięcia tego rodzaju w następnym roku (2009). Według zapowiedzi organizatorów, tym razem konferencja będzie związana z jubileuszem powstania w 1949 r. Oficerskiej Szkoły Wojsk Ochrony Pogranicza w Kętrzynie i poświęcona szeroko rozumianej działalności szkoleniowej w tej formacji.

PROF. ZW. DR HAB. MACIEJ TADEUSZ KRZYŻANOWSKI

Prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski, pseudonim w Armii Krajowej „Kuba” jest synem ziemi bydgoskiej, gdzie spędził młodość, której część przypadła na lata wojny, w czasie której aktywnie działał w Armii Krajowej. Swoje wojenne przeżycia opisał w książce pt. *Wspomnienia żołnierza Pomorskiego Okręgu AK*, Toruń 2002.

Stopień magistra nauk ekonomicznych uzyskał po studiach na Uniwersytecie Poznańskim, doktorat nauk ekonomicznych uzyskał w 1950 roku. W 1967 roku uzyskał stopień doktora habilitowanego nauk ekonomicznych z zakresu ekonomiki transportu za książkę *Afrykańskie rynki żeglugowe – przyczynki do krytyki systemu konferencyjnego*. Tytuł naukowy profesora nadzwyczajnego uzyskuje w 1970 r., a profesora zwyczajnego w 1979.

W 1966 r. delegowany został przez Ministerstwo Żeglugi do pracy w UNCTAD (United Nations Conference on International Trade Law) w Genewie jako ekspert ds. żeglugi w zakresie flot krajów rozwijających się. Długoletni dyrektor naukowy i członek Rady Naukowej Instytutu Morskiego w Gdańsku. Ma na swoim koncie około 200 prac naukowych, w tym m.in. metodę optymalizacji statków, stosowaną na świecie przez Konferencję Narodów Zjednoczonych do Spraw Handlu i Rozwoju (UNCTAD), pt. „multimodalship”. UNCTAD stawiała sobie za zadanie rozwój handlu przez ułatwienie ich eksportu, głównie surowców, w celu zdobycia środków na import dóbr inwestycyjnych.

Maciej Krzyżanowski był również zatrudniony na Uniwersytecie Gdańskim do 1990 roku, był autorem nowego przedmiotu wykładu „Międzynarodowe stosunki gospodarcze w transporcie morskim”. Wypromował w tym czasie 64 magistrów i 10 doktorów, z których dwaj posiadają tytuły naukowe profesora na polskich uczelniach, a dwaj z Niemiec, jeden z Norwegii i jeden z Nigerii zajmują wysokie stanowiska w transporcie. W swoim naukowym dorobku posiada ponad 300 publikacji z dziedziny żeglugi i portów morskich.

W latach osiemdziesiątych, współpracując z Departamentem Żeglugi UNCTAD prowadzi prace nad modelami przedinwestycyjnymi statków, statkami optymalnymi do przewożenia towarów morzem.

W 1989 na zaproszenie ministra transportu Nigerii, spędził tam wiele tygodni,



pracując nad programem rozwoju floty zbiornikowców dla tego kraju.

Pogłębiając badania w zakresie logistyki w transporcie, nawiązał współpracę z Katedrą Badań Logistycznych Uniwersytetu im. Erasmusa w Rotterdamie.

W 1998 roku wraz z zespołem wygrywał konkurs Komitetu Badań Naukowych i kieruje projektem „Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce”.

W okresie 1998–1999 kierował zespołem opracowującym zaleconą przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej „Prognozę strategiczną rozwoju Polskiej Żeglugi Morskiej do roku 2020”.

Przez dwie kadencje był członkiem Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk i przewodniczącym Sekcji Transportu w Logistyce.

Profesor M. Krzyżanowski był założycielem i członkiem Rady Międzynarodowych Organizacji Ekonomistów Morskich (International Association of Maritime Economists). Przez wiele lat był przewodniczącym Komisji Transportowej Związku Miast Bałtyckich (The Union of Baltic Cities). Był on także wieloletnim członkiem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w Gdyni. W okresie 1977–1988 profesor Maciej Krzyżanowski pełnił funkcję przewodniczącego Rady Głównej Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. W okresie pełnienia tej funkcji odbył się słynny II Kongres Kultury Morskiej w dniach 6–8 grudnia 1980 r. Otwarcia Kongresu dokonał ówczesny rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni prof. Daniel

Duda (członek zarządu PTN). Na kongresie tym powołano Ligę Morską, w czym uczestniczyli liczni członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, również jako założyciele tej organizacji. Nawiązano ścisłą współpracę z nowo powstałą Ligą Morską udzielono jej pomocy w postaci możliwości korzystania z biblioteki morskiej i wydzielono pomieszczenie dla celów nowo powstałej Organizacji.

Dnia 30 listopada 1996 roku profesor Maciej Krzyżanowski otrzymuje tytuł Honorowego Członka Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

W swoim dorobku Profesor ma również wieloletnią działalność na rzecz popularyzacji historii i zachowania pamięci o działalności Polski Podziemnej na Pomorzu. Upowszechnianiem wiedzy historycznej zajmował się jako przewodniczący Środowiska Pomorskiego Armii Krajowej w Gdańsku, wiceprzewodniczący Zarządu Okręgowego Gdańskiego Światowego Związku Żołnierzy AK. Jak podaje Jan Kazimierz Sawicki, profesor Maciej Krzyżanowski należał do grupy osób, która założyła fundację „Archiwum Pomorskie Armii Krajowej” w Toruniu. Do maja 2002 roku zdołano zgromadzić 1908 teczek osobowych żołnierzy konspiracji pomorskiej wraz z materiałami pamiątkarskimi i wspomnieniowymi. Był aktywnym członkiem PTTK.

Za swoje osiągnięcia naukowe i dydaktyczne oraz aktywność społeczną prof. Maciej Krzyżanowski był wielokrotnie wyróżniany. Między innymi otrzymał:

Krzyż Komandorski z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski (1998); Nagrodę I stopnia Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki (1982); Medal księcia Mściwoja II „za wybitne zasługi dla Gdańska” (1998); Medal 1000-lecia nadany przez Radę miasta Gdańska (1997); Medal za zasługi dla transportu przyznany przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

Za wybitne osiągnięcia na rzecz rozwoju gospodarki morskiej Kapituła przyznała prof. Krzyżanowskiemu Medal Eugeniusza Kwiatkowskiego i powołała profesora na członka Kapituły Medalu Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Zmarł dnia 5 lipca 2008 r. w wieku 87 lat, całym swoim życiem związany był z Instytutem Morskim w Gdańsku.

Daniel Duda

WOJCIECH DROZD, HONOROWY CZŁONEK PTN DYREKTOR PIONU OZNAKOWANIA NAWIGACYJNEGO URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI (1939–2008)

Wojciech Drozd urodził się 20 września 1939 roku w Szczecinie. Ojciec Lucjan, matka Maria z d. Nowak. Ukończył Technikum Mechaniczno-Elektryczne w Gdańsku w 1963 r., a w roku 1968 Politechnikę Warszawską, kierunek geodezja przemysłowa, specjalność pomiary morskie. W latach 1971–1972 studiował na Politechnice Warszawskiej na studium podyplomowym i uzyskał kwalifikacje zawodowe hydroakustyka. W roku 1976 ukończył studia podyplomowe w zakresie zarządzania gospodarką narodową na Uniwersytecie Gdańskim. Specjalizował się w zakresie zarządzania w gospodarce morskiej. W roku 1989 w Akademii Marynarki Wojennej ukończył wielomiesięczny kurs hydrografa morskiego i uzyskał dyplom *Hydrografa Klasy A*. Podkreślić wypada, że posiadał:

- tytuł obserwatora radarowego (WSM Gdynia 1974);
- tytuł operatora zintegrowanego systemu pomiarów morskich uzyskany w Wielkiej Brytanii w firmie Decca Nawigator Co. (rok 1975),
- świadectwo ograniczone operatora radiotelefonisty w Państwowej Agencji Radiowej (rok 1994),
- świadectwo operatora dedykowanej mapy elektronicznej w Akademii Marynarki Wojennej (rok 2001).

Pracę zawodową podjął w kwietniu 1960 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni, w Bazie Oznakowania Nawigacyjnego – w służbie oznakowania nawigacyjnego, w charakterze kreślarza. Kolejno był technikiem, inspektorem, kierownikiem Oddziału Trałowania Hydroakustycznego, kierownikiem Oddziału Hydrografii, kierownikiem Bazy Oznakowania Nawigacyjnego, głównym specjalistą ds. systemów oznakowania nawigacyjnego. Wojciech Drozd, jak wynika z przytoczonego materiału, przez kolejne lata swej kariery zawodowej zajmował coraz bardziej odpowiedzialne stanowiska związane z hydrografią i oznakowaniem nawigacyjnym polskich obszarów morskich.

Wojciech Drozd był tytanem pracy, pisał wiele do „Techniki i Gospodarki Morskiej”, „Przeglądu Morskiego”. Jego prace znajdują się w licznych materiałach konferencyjnych – Akademii Marynarki Wojennej i Akademii Morskiej w Gdyni oraz Szczecina. Zabierał głos w kolejnych konferencjach organizowanych przez dowódcę Marynarki Wojennej. Posiada

patenty, liczne wdrożenia. Stworzenie bezpiecznych warunków wpływania dużych statków do portów Szczecina, Gdańska i Gdyni to część wkładu Wojtka. Brał udział w wielu pracach badawczych związanych z tworzeniem bezpiecznych warunków na trasach i torach żeglugowych, kotwicowiskach itd. W latach 1968–1972 był pełnomocnikiem dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni ds. trałowania hydrograficznego i prac wydobywczych i czerpalnych w Świnoujściu. W latach 1971–1973 kierował pracami hydrograficznymi w obszarze powstającego Portu Północnego, a w latach 1974–2001 sprawował nadzór nad robotami związanymi z rozpoznaniem i usuwaniem pozostałości po wrakach w strefie brzegowej i obszarze morskich wód wewnętrznych. Doprowadził do uściślenia pozycji lub wykrycia wielu ciekawych bądź poszukiwanych przez muzea wraków. Między innymi wraków słynnych pancerników („Orion”, „Schlesien”, „Bremen”) i historycznej barki z miedzią w Zatoce Pomorskiej. Kierował robotami w czasie wykrycia słynnego żaglowca „Solen”. Wiele eksponatów zasililo głównie Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, ale i wiele wydobytych obiektów, np. starych kotwic wyeksponowano w wielu miastach.

Jakże mile wspominam ten okres – twórczej, pionierskiej pracy licznych zespołów ludzkich, sił i środków Marynarki Wojennej, jej Biura Hydrograficznego, Urzędów Morskich, Instytutu Morskiego, Biur Projektowych i Konstrukcyjnych, Wyższych Szkół Morskich Gdyni i Szczecina, ówczesnej Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej nad budową Polski Morskiej, w tym zespole Wojtek był osobą oddaną pracy, cieszył się sympatią oraz uznaniem.

Praca Wojciecha Drozda zawsze była nakierowana na rozwój gospodarki morskiej i owocowała wieloma osiągnięciami, miał zawsze perspektywę. Godzi się przywołać szereg przykładów z ostatnich lat, trudnych dla naszej gospodarki morskiej, gdy polska administracja morska podjęła kroki wdrożenia wszelkich przepisów i wymagań w zakresie żeglugi ustanowionych przez Unię Europejską. Warto wspomnieć o wdrożeniu do praktyki pomiarów morskich nowoczesnych systemów pomiarowych; powstał pod jego kierownictwem system VTS Zatoka Gdańska wraz z Centrum Bezpieczeństwa Morskiego; wdrożenie w administracji morskiej wielu nowoczesnych rozwiązań

informatycznych, w tym Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Morskiego; zorganizowanie na nowo, po latach przerwy, struktury i pracy Pionu Oznakowania Nawigacyjnego. Pozyskanie wielu sumiennych, wybitnych fachowców – ludzi do obsługi i zarządzania skomplikowanymi urządzeniami i systemami, to także Jego zasługa.

Dyrektor Wojciech Drozd był w grupie założycielskiej rocznika Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej „Przeglądu Hydrograficznego”, współpracował z tym pismem i jego Radą Programową.

Można by długo wyliczać Jego zasługi i osiągnięcia, szeroko podejmowaną współpracę z różnymi instytucjami związanymi bezpośrednio lub pośrednio z gospodarką morską i obronnością morską.

W dowód uznania za osiągnięcia w pracy i zaangażowanie zawodowe został wielokrotnie wyróżniony odznaczeniami państwowymi, branżowymi, organizacyjnymi, takimi jak: Odznaka Gryf Pomorski (1967), brązowa (1967), srebrna (1973) i złota (1979) odznaka „Zasłużony Pracownik Morza”, odznaka „Za opiekę nad zabytkami” (1976), odznaka honorowa „Za Zasługi dla Gdańska” (1979), Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi (1975), odznaka honorowa „Zasłużony Pracownik Państwowości” (1987), odznaka honorowa „Zasłużony dla Kultury Polskiej” (2005), Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (2005).

W roku 2008 Polskie Towarzystwo Nautologiczne przyznało Mu tytuł i godność Honorowego Członka, był długoletnim członkiem Towarzystwa, przez trzy kolejne czteroroczne kadencje pełnił funkcję przewodniczącego komisji rewizyjnej.

26 stycznia 2009 roku na cmentarzu witomińskim żegnali Go nie tylko mieszkańcy Trójmiasta, ale środkowego wybrzeża i ziemi szczecińskiej. Wielu w mundurach marynarki handlowej i wojennej. Było w tym również podziękowanie za wkład pracy w rozwój gospodarki morskiej całego polskiego wybrzeża. Nad mogiłą żegnali Go serdecznie wspominając i przypominając dokonania: dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni prof. dr inż. kpt. ż. w. Andrzej Królikowski i wicedyrektor Urzędu Morskiego – dyrektor Pionu Oznakowania Nawigacyjnego mgr inż. Jan Młotkowski oraz rektor – komendant Akademii Marynarki Wojennej kontradmirał dr inż. Czesław Dyrz.

Cześć Jego Pamięci!

Daniel Duda

KOMANDOR PROF. DR JÓZEF URBAŃSKI (1929–2008)

Józef Urbański urodził się 16 marca 1929 r. we wsi Czartolin w powiecie łowickim. Rodzice posiadali gospodarstwo rolne. Przyszedł na świat jako ostatni spośród rodzeństwa, miał trzech braci i jedną siostrę. Do czasu wybuchu drugiej wojny światowej i w czasie okupacji ukończył szkołę powszechną i rozpoczął naukę w gimnazjum, które ukończył w Łodzi w 1947 r. W tym samym roku rozpoczął studia w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej, które ukończył z trzecią lokatą w 1951 r. Od 1951 do 1956 roku pełnił służbę na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej jako dowódca kutra torpedowego, grupy kutrów, dowódca dywizjonu ścigaczy i dowódca niszczyciela ORP „Burza”. W roku 1954 ukończył kurs doskonalenia oficerów broni podwodnej, pełniąc jednocześnie obowiązki dowódcze.

W 1956 roku zostaje skierowany do Akademii Marynarki Wojennej w Leninogradzie, którą kończy w 1959 r. z wyróżnieniem – złotym medalem dla najlepszego absolwenta.

Od 1959 roku komandor Józef Urbański związał się z Wyższą Szkołą Marynarki Wojennej, przekształconą w 65. rocznicę utworzenia Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, na mocy ustawy sejmowej o szkolnictwie wojskowym z dniem 1 października 1987 r. na Akademię Marynarki Wojennej. Poświęcił całe swoje dalsze życie zawodowe nawigacji. Pełnił obowiązki szefa Katedry Nawigacji w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej, komendanta Wydziału Dowódczego, z jednoczesnym wykonywaniem obowiązków szefa Katedry Nawigacji. Pełnił również przez wiele lat funkcję komendanta Instytutu Nawigacji i Hydrografii Morskiej Akademii Marynarki Wojennej. Od 1984 r. był dyrektorem Instytutu Nawigacji Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, a od 1990 r. pracował na stanowisku profesora w Akademii Marynarki Wojennej, skąd odszedł 28 listopada 2008 r. na wieczny odpoczynek prosto z sal wykładowych i laboratoriów instytutu, którego był twórcą i wieloletnim moderatorem.

W 1963 roku obronił pracę doktorską w Akademii Sztabu Generalnego. W 1966 roku po powiększeniu swego dorobku naukowego został powołany na stanowisko docenta w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej, imienia Bohaterów Westerplatte. W 1973 roku Rada Państwa nadała komandorowi Józefowi Urbańskiemu tytuł profesora nadzwyczajnego nauk wojskowych.



W 1975 roku na własną prośbę został zwolniony ze stanowiska komendanta Wydziału Dowódczego, pozostając nadal na stanowisku szefa Katedry Nawigacji. W 1976 roku odbył trzymiesięczną praktykę w Służbie Hydrograficznej w NRD w Rostoku. W 1979 ze względu na stan zdrowia został zwolniony z zawodowej służby wojskowej. W tym samym roku został wyznaczony na stanowisko profesora – szefa Katedry Nawigacji, a w 1981 roku na stanowisko komendanta Instytutu Nawigacji i Hydrografii Morskiej – pełnił tę funkcję do 1987 roku.

Profesor Józef Urbański kierował lub brał udział w 24 pracach naukowo-badawczych, uzyskując za wysoki poziom prac nagrody ministra i rektora Akademii Marynarki Wojennej. Przetłumaczył z języka niemieckiego i angielskiego na potrzeby Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia oraz Instytutu 39 artykułów. Od 1975 roku był członkiem Komitetu Badań Morza PAN. W latach 1978–1992 był członkiem Komitetu Geodezji Polskiej Akademii Nauk, przewodniczącym zespołu lub Sekcji Nawigacji KG PAN w latach 1981 do 1991.

Senat Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni w 2002 roku nadał Mu tytuł i godność Doctora Honoris Causa.

J. Urbański w roku 1950 zawarł związek małżeński z Danutą z d. Kaczmarek, miał dwoje dzieci. Córka jest profesorem Politechniki Gdańskiej. Syn jest absolwentem Politechniki Gdańskiej – Wydziału Elektroniki i absolwentem Wydziału Informatyki Nowojorskiej Politechniki, od 1979 roku przebywa za granicą.

Profesor Józef Urbański pozostawił po sobie wielki dorobek w postaci ponad 200 opublikowanych artykułów, 40 skryptów i podręczników. Ostatnie z nich złożone w wydawnictwach czekają na opublikowanie. Jego publikacje można znaleźć w prestiżowych zagranicznych pismach, np. Journal of Navigation. Podczas obchodu jubileuszu 50. służby w Marynarce Wojennej RP profesor Aleksander Walczak, jeden z wielu wychowanków Profesora, powiedział:

„Z jego dążeń, działań wyłonił się polski model oficera nawigatora, zasługujący na światowe uznanie, a wprowadzone metody badawcze na powszechne stosowanie. Rzadko zdarza się, aby jeden człowiek zgromadził tyle zalet i tyle doskonałości. Przecież obok osiągnięć naukowych zdobył inne zasługi. Wykształcił tysiące nawigatorów, kadre naukową o unikalnej specjalności, a także w praktycznym działaniu znakomicie dowodził okrętami i perfekcyjnie opanował wojenno-morską sztukę taktyczną i operacyjną. Sukcesom na tych polach towarzyszyła zawsze solidność, uczciwość oraz gotowość niesienia pomocy każdemu, kto jej potrzebował” (tekst w posiadaniu autora).

Odchodzący od nas Profesor ukształtował całe pokolenie nawigatorów morskich, którzy dzięki uzyskanej wiedzy i umiejętnościom prowadzą bezpiecznie okręty i statki po morzach i oceanach całego świata, wspominając wielokrotnie swojego nauczyciela na morskich wachtach. Podczas obchodu Jubileuszu 50 lat służby komandora Józefa Urbańskiego, ówczesny komendant Akademii Marynarki Wojennej kontradmirał Antoni Komorowski powiedział: *„Dziś reasumując niezwykle bogaty dorobek naukowy i dydaktyczny Jubilata, zamykający się okrągłą liczbą 50 lat, pragnę stwierdzić, że prof. Urbański jest przykładem naukowca i organizatora nauki, który swą wiedzą, doświadczeniem i pasją twórczą potrafił przełamać wiele trudności, przyczyniając się do zmiany oblicza naszego środowiska, wyprowadzając je na wyższy poziom rozwoju, otwierając przed nim nowe horyzonty wiedzy i nowe perspektywy rozwoju”* (tekst przemówienia w posiadaniu autora).

Profesor posiada znaczny dorobek w zakresie szkolenia kadr morskich. Pod Jego kierownictwem wypromowanych zostało w Akademii Marynarki Wojennej i innych wyższych uczelniach w kraju 12 doktorów, zrecenzował pozytywnie dwadzieścia dwie prace doktorskie

i 11 prac habilitacyjnych, opracował 30 opinii o dorobku naukowym i ocenie kwalifikacji pracowników naukowych. Wydał wiele rekomendacji swoim studentom i współpracownikom. Pracownicy naukowcy wypromowani przez profesora Józefa Urbańskiego objęli różne wysokie stanowiska na wydziałach nawigacyjnych uczelni morskich w instytutach i katedrach. Szeroko propagują i udoskonalają w swoich środowiskach idee i metody przejęte i ukształtowane przez profesora.

Profesor Józef Urbański zmarł 24 listopada 2008 roku. Na cmentarzu witomińskim w dniu 1 grudnia żegnały Go poczet sztandarowy i Kompania Honorowa Akademii Marynarki Wojennej, dowództwo Akademii Marynarki Wojennej z rektorem – komendantem Akademii kontradmirałem Czesławem Dyrchem na czele, liczni admirałowie, komandorzy, oficerowie Marynarki Wojennej, kapitanowie i ofi-

cerowie Polskiej Marynarki Handlowej, przedstawiciele Ligi Morskiej i Rzecznej, wielu przedstawicieli uczelni i administracji morskiej oraz przedsiębiorstw gospodarki morskiej, kadra związków taktycznych Marynarki Wojennej, podchorążowie i studenci Akademii Marynarki Wojennej, przyjaciele.

Nad mogiłą między innymi przemówił profesor komandor Zdzisław Kopacz, wieloletni bliski współpracownik Profesora, który m. in. powiedział: „Zgromadziła nas tutaj smutna okoliczność odejścia na wieczną wachtę wybitnego oficera Polskiej Marynarki Wojennej, profesora akademickiego, profesora Honoris Causa AMW, wielkiego przyjaciela podchorążych i studentów nawigatorów uczelni morskich, człowieka o wielkim sercu, który potrafił wybaczać każdemu w trudnych czasach zmian politycznych. Żegnamy dziś człowieka wielkiej troski o rodzinę.

Często był dumny z osiągnięć swoich dzieci i wnuków. (...)

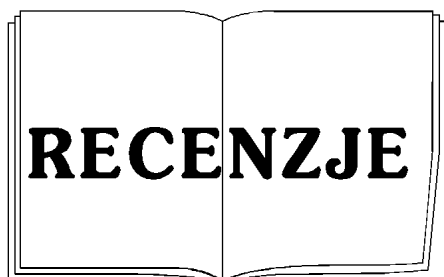
Dzisiaj żegnamy naszego Mistrza, który pozostawił nam w podarunku „Szkółę Nawigacyjną Profesora Urbańskiego”.

Szkola ta pełna idei, teorii i zasad przetrwa jeszcze długi czas w pamięci wychowanków, a stworzone podstawy organizacyjne, dydaktyczne i naukowe dyscypliny nawigacji długo będą zaświadczać o talencie i wizjonerskich prognozach rozwoju instytucji stworzonych przez opuszczającego nas przewodnika.

Szanowni zebrani! Żaden człowiek obdarzony talentami nie jest w stanie wiele stworzyć, jeżeli nie jest człowiekiem tak wielkiego serca i życzliwości dla ludzi jak nauczyciel, który odszedł na wieczną wachtę. Panie Komandorze Profesorze, pozostanie Pan w naszej wdzięcznej pamięci i w naszych sercach.

Spoczywaj w spokoju.

Daniel Duda



Magda Gawinecka-Woźniak,
Stosunki rządu polskiego z rządem norweskim na emigracji w Londynie w latach 1940–1945, Toruń 2008, s. 161.

Opublikowana przez Zakład Usług Poligraficznych „Druk-Tor” w Toruniu książka stanowi uzupełnioną wersję pracy doktorskiej obronionej w 2005 r. w Instytucie Historii i Archiwistyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, której promotorem była prof. dr hab. Emilia Denkiewicz-Szczepaniak. Zawarta w niej problematyka ogólna, dotycząca sytuacji oraz polityki rządów polskiego i norweskiego na emigracji podczas drugiej wojny światowej posiada znaczącą już literaturę. Tematy te poruszali w swoich pracach między innymi: H. Batowski, *Z dziejów dyplomacji polskiej na obczyźnie, wrzesień 1939–lipiec 1941*, Kraków 1984; T. Cieślak, *Zarys historii najnowszej krajów skandynawskich*, Warszawa 1978; E. Duraczyński, *Rząd polski na uchodźstwie 1939–1945*, Warszawa 1993; O.K. Grimnes, *Veien inn krigen. Regjeringen Nygaardsvolds krigsvedtak*

i 1940, Oslo 1987; S.G. Holtsmark, *Mellom ruserfrykt og brobygging 1940–1945*, Oslo 1988; M.K. Kamiński, *Zarys polityki zagranicznej rządu R.P. na Obczyźnie podczas II wojny światowej*, praca zbiorowa pod red. Z. Błazyńskiego, Londyn 1994; J. Karski, *Wielkie mocarstwa wobec Polski 1919–1945. Od Wersalu do Jalty*, Londyn 1998; O. Riste, *London regjeringa. Norge i krigsaliansen 1940–1945*, t. I, Oslo 1973; N.M. Ugdaard, *Great power politics and Norwegian foreign policy. A study of Norway's foreign relations. November 1940–February 1948*, Oslo 1973; P. Żaroń, *Kierunek wschodni w strategii wojskowo-politycznej gen. Władysława Sikorskiego 1940–1943*, Warszawa 1988. W dorobku polskiej i obcej historiografii brakuje jednak monografii, ukazującej w sposób wyczerpujący stosunki między Królestwem Norwegii i Polską zarówno w latach 1919–1920 jak podczas drugiej wojny światowej. Istniejącą lukę badawczą częściowo wypełnia praca Magdy Gawineckiej-Woźniak, traktująca o relacjach pomiędzy rządem Rzeczypospolitej Polskiej na uchodźstwie a emigracyjnym rządem norweskim w latach 1940–1945.

Pracę napisano na podstawie rozległej bazy źródłowej, przede wszystkim dokumentów archiwalnych, przechowywanych w archiwach norweskich Riksarkivet i Arbeiderbevegelsens oraz materiałów rękopiśmiennych z Universitetsbiblioteket w Oslo. Ponadto wykorzystano zbiory polskich instytucji archiwalno-muzealnych, znajdujące się w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego, Studium Polski

Podziemnej w Londynie oraz w Archiwum Instytutu Hoovera w Stanford i w Instytucie Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku, a także nieliczne dokumenty z brytyjskiego Public Record Office (Foreign Office i War Office) w Londynie. Z archiwaliów krajowych włączono dokumenty z pięciu zespołów zgromadzonych w Archiwum Akt Nowych, mianowicie Ambasady R.P. w Londynie, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Poselstwa R.P. w Oslo i Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi Rządu R.P. na emigracji w Londynie. W moim przekonaniu przydatne byłyby także nieuwzględnione w książce akta Ambasady R.P. w Waszyngtonie, spółki okrętowej Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. (1936–1946) oraz Polskiej Agencji Statków Parowych w Londynie (1939–1945). W wymienionych zbiorach archiwalnych znaleźć można dokumenty, mówiące o polityce handlowej rządu emigracyjnego oraz o polsko-norweskich kontaktach gospodarczych, szczególnie w dziedzinie gospodarki morskiej.

Cennym uzupełnieniem źródeł archiwalnych są opublikowane opracowania dokumentów oraz materiały wspomnieniowe napisane przez czołowych przedstawicieli norweskiego i polskiego życia politycznego. Podobną funkcję uzupełniającą spełniają informacje prasowe zawarte w wydawanych na emigracji przez rządy polski i norweski gazetach „Dziennik Polski” oraz „Norsk Tidend”.

Obszerny jest podany w książce wykaz wykorzystanych prac, choć można by do niego dodać ściśle związane z pod-

jętą tematyką następujące opracowania: J. Juchnowski, *Plany federacyjne polskich socjalistów w latach II wojny światowej* i T. Łoś-Nowak, *Premier Władysław Sikorski, a projekty federacji środkowo i południowoeuropejskich* opublikowane w pracy zbiorowej *Europejskie doktryny porozumienia i wspólnoty gospodarczej w XX w.*, Warszawa–Wrocław 1997, t. I oraz T. Konecki, *Skandynawia w drugiej wojnie światowej. Od neutralności i pacyfizmu do militarystyki i wyścigu zbrojeń*, Warszawa 2003. Spośród publikacji wydanych zagranicą nie wymieniono w bibliografii prac historyków rosyjskich, tj. A.S. Kana, *Vnieszchnaja polityka skandynawskich stran w gody vtoroj mirovoj vojny*, Moskwa 1967 oraz dwóch książek A.M. Noskova, *Norvegija vo vtoroj mirovoj vojne 1940–1945*, Moskwa 1973 i *Skandinavskij placdarm vo vtoroj mirovoj vojne*, Moskwa 1977.

Rozprawa składa się z czterech rozdziałów ułożonych w porządku problemowo-chronologicznym oraz wstępu i zakończenia. Treść rozdziału pierwszego wykracza poza ustalone w tytule ramy czasowe. Dokonano w nim przeglądu relacji politycznych pomiędzy Norwegią i Polską od momentu ustanowienia stosunków dyplomatycznych w 1919 r. do chwili wybuchu drugiej wojny światowej w 1939 r. Przeszkodą uniemożliwiającą nawiązanie bliższej współpracy w dziedzinie politycznej i wojskowej było przestrzeganie przez Norwegię zasady neutralności oraz wynikająca z niej niechęć do zawierania sojuszków, szczególnie z nowopowstałymi państwami. Autorka sumiennie charakteryzuje rozwój bilateralnej wymiany towarowej. Wskazuje na trudności w normalizacji wzajemnych kontaktów gospodarczych, które spowodowały opóźnienie podpisania traktatu handlowego i nawigacyjnego. Wiele miejsca poświęca także kwestiom żegludowym, a szczególnie działalności norweskiego towarzystwa Det Bergenske Dampskibsselskab w polskim obszarze celnym. Biorąc pod uwagę wpływ wzajemnych relacji w okresie międzywojennym na stosunki polsko-norweskie podczas drugiej wojny światowej, zamieszczenie tego rozdziału w pracy jest w pełni uzasadnione. Sądzę jednak, że zawarte w tym rozdziale informacje na temat uznania państwa polskiego (s. 14) należałoby uzupełnić o prezentację wspólnego stanowiska trzech krajów skandynawskich Danii, Szwecji i Norwegii, wypracowanego na konferencji ministrów spraw zagranicznych w Kopenhadze w czerwcu 1917 r. Zgodnie z przyjętą tam deklaracją wymienione kraje nie zamierzały nawiązywać oficjalnych stosunków z nowymi państwami, w tym z Polską, do zakończenia wojny i zawarcia ogólnego

pokoju. Stanowisko to uległo zmianie po uznaniu Polski przez główne państwa Ententy w styczniu i w lutym 1919 r. Najwcześniej spośród krajów skandynawskich gotowość do normalizacji stosunków z odrodzonym państwem polskim w marcu tegoż roku zadeklarowała Norwegia. Ponadto potrzebne byłoby uzupełnienie zamieszczonych w tym rozdziale wiadomości dotyczących finansowania umów śledziowych, zawieranych przez rząd polski z kontrahentami norweskimi w latach 1920–1921 (s. 27–28). Nie wspomniano w nim, że część sprzedanych Polsce śledzi sfinansowała Norwegia w ramach programu Międzynarodowego Komitetu Kredytów Odbudowy Ekonomicznej (The International Committee for Relief Credit). Według przeliczonych i uzgodnionych z wierzycielami kwot, zobowiązania Polski wobec Norwegii na dzień 1 stycznia 1925 r. wyniosły 20 500 000 koron oraz 1 500 000 funtów szterlingów. Po dokonaniu konwersji tzw. długów reliefowych w 1937 r. rząd polski miał spłacić Norwegii do 1940 r. jeszcze 13 000 000 koron.

Nowatorski charakter mają ustalenia autorki zawarte w rozdziale drugim, szczególnie w odniesieniu do działalności rządu norweskiego w pierwszym okresie pobytu na obczyźnie. Przedstawiono w nim agresję niemiecką na Norwegię, walki obronne armii norweskiej z udziałem aliantów i ewakuację najwyższych władz do Wielkiej Brytanii. Poza tym scharakteryzowano sylwetki czołowych polityków norweskich oraz aktywność emigracyjnej dyplomacji tego kraju i wypracowanie przez nią zasad współpracy z państwami zachodnimi, opartej na idei polityki atlantyckiej. Autorka analizuje także proces tworzenia nowych władz polskich na emigracji i ich relacje z aliantami zachodnimi. Porównując sytuację obydwu rządów w Wielkiej Brytanii stwierdziła, że władze norweskie były wyżej oceniane przez mocarstwa sojusznicze, z uwagi na niezależność finansową, zabezpieczoną rezerwami złota oraz dochodami z wynajmu floty handlowej. Szkoda, że w tym rozdziale nie omówiono stanowiska Norwegii oraz pozostałych dwóch krajów skandynawskich – Danii i Szwecji wobec konfliktu zbrojnego fińsko-radzieckiego (s. 45) w kontekście choćby koncepcji utworzenia Nordyckiego Związku Obronnego.

W trzecim rozdziale scharakteryzowano polskie propozycje dotyczące utworzenia w Europie środkowej i wschodniej federacji państw oraz zorganizowania wspólnego frontu okupowanych krajów tej części kontynentu w tym Norwegii przeciwko Niemcom i ich satelitom. Wspomniana koncepcja rządu emigracyjnego R.P. spotkała się jednak z niechętnym przyjęciem ze strony władz

norweskich, gdyż jak trafnie oceniła autorka „...Typową cechą norweskiej polityki zagranicznej podczas II wojny światowej było konsekwentne odrzucanie wszystkich form współpracy pomiędzy »mniejszymi państwami«, której gorącym zwolennikiem był rząd polski...” (s. 114). Norwegowie skłaniali się ku bliskiemu współdziałaniu z mocarstwami zachodnimi, tzn. z Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi A.P. z obawy, że jakiegokolwiek ich związki z państwami środkowoeuropejskimi mogłyby wywołać niekorzystną dla interesów norweskich reakcję ze strony ZSRR. Ponadto w rozdziale tym oceniono dwustronne relacje pomiędzy Norwegią i ZSRR w okresie drugiej wojny światowej. Natomiast zabrakło w nim naświetlenia stanowiska polskich władz do tzw. „Inicjatywy Skandynawskiej”, tj. planu utworzenia Stanów Zjednoczonych Narodów Europejskich opracowanego przez Duńczyka Christiana Frederika Heerfordta, gdy pisze autorka o różnych próbach wspólnego z państwami skandynawskimi rozwiązania kwestii bezpieczeństwa, podejmowanych przez ministra spraw zagranicznych Józefa Becka w latach trzydziestych XX wieku (s. 88–90).

Rozdział czwarty poświęcony został polsko-norweskim kontaktom dyplomatycznym i wojskowym. Zwrócono w nim uwagę na przejawy współpracy obydwu rządów emigracyjnych w odniesieniu do różnych inicjatyw brytyjskich, dotyczących m.in. utworzenia Międzyaliantckiego Komitetu do Spraw Powojennych Potrzeb. Poza tym oceniono działalność reprezentacji władz polskich i norweskich w Komitecie Ministrów Spraw Zagranicznych Rządów Europejskich oraz w Międzysojuszniczym Komitecie Rozejmowym. Przegląd kontaktów wojskowych ograniczony został do udziału wojsk polskich w kampanii norweskiej w 1940 r. Rozdział kończy się oceną dwustronnych relacji polsko-norweskich do chwili uznania przez rząd Królestwa Norwegii nowych władz w Polsce, tj. Rządu Tymczasowego Jedności Narodowej w dniu 6 lipca 1945 r.

W sumie Autorka wywiązała się dobrze podjętego zadania ukazania polsko-norweskich relacji podczas drugiej wojny światowej. Zawarte w recenzji uwagi krytyczne wskazują jedynie na możliwości pogłębienia zakresu oraz treści problematyki poruszanej w pracy. Nie podważają one dokonanych w niej zasadniczych ustaleń badawczych, dobrze udokumentowanych wszechstronną analizą wykorzystanych źródeł. Recenzowaną pracę uznać należy za wartościową i wypełniającą lukę badawczą w dorobku polskiej i obcej historiografii.

Bolesław Hajduk

RECENZJE

TELEGRAMY PATRIOTYCZNE – NIEZNANA TRADYCJA

Maria Ollick, *Telegramy patriotyczne. Zapomniana tradycja*, Bydgoszcz 2008

Telegramy patriotyczne to dzieła sztuki o tematyce patriotyczno-historycznej, patriotyczno-religijnej itp. Zaczęły powstawać w zaborze pruskim około roku 1895 dla przypomnienia i uczczenia 100-lecia Powstania Kościuszkowskiego. Rocznicę upamiętniające wielkie zrywy narodowe miały w sercach i pamięci Polaków zamieszkałych pod zaborami zawsze honorowe miejsce. Dla upamiętnienia wspomnianego zdarzenia grono Polaków z Wielkopolski zaczęło kolportować telegramy. „Rodzicami chrzestnymi” tej wspaniałej idei byli poznański literat i społecznik, redaktor naczelny „Wielkopolanina” Waldemar Łubiński i jego żona Maria oraz Teodora Kuszta. Pierwsze telegramy tzw. „kościuszkowskie” przywoływały wizerunek Tadeusza Kościuszki. W następnych latach ukazywały się kolejne przypominające inne, jakże istotne w dziejach narodu polskiego wydarzenia historyczne, religijne itp. Na blankietach umieszczano, przypominające piękne tradycje narodowe i społeczne, podobizny ważnych dla Polaków postaci, jak książę Józef Poniatowski, gen. Henryk Dąbrowski, Adam Mickiewicz, Henryk Sienkiewicz oraz godło narodowe, herby i ikonografie patriotyczne przywołujące historyczne miejsca, jak Zamek Królewski na Wawelu, Katedra w Gnieźnie czy Jasna Góra. Większość z nich zawierała także napis „Cel Narodowy i Dobroczynny”.

Telegramy patriotyczne stały się bardzo popularne wśród mieszkańców Wielkopolski (najwięcej egzemplarzy datowanych było w Poznaniu, Mogilnie, Trzemesznie, Ostrowiu) i Pomorza. Blankiety wykorzystywane były do wysyłania życzeń z okazji rocznic narodowych, świąt kościelnych, a także życzeń prywatnych. Swoistym obowiązkiem narodowym było przekazywanie życzeń i gratulacji z elementami polskimi, a korzystanie z telegramów patriotycznych należało do dobrego tonu. Jak twierdzą



Do licznych rycerzy - pragnę wpisać

Kwiaty pamięci -

Pracę i rolnię - która dzieła twoje

Zalesie

7 maja 1929

Łódź: „przepręj jubilatce, cześć!”

Jreua Stabrowska z rodziną

znawcy tematu, szata graficzna miała duży wpływ na edukację i tożsamość narodową młodego pokolenia Polaków urodzonych pod zaborami, którzy byli poddani silnej akcji germanizacyjnej.

Tematykę modną sprzed lat przywołuje album *Telegramy patriotyczne. Zapomniana tradycja* autorstwa Marii Ollick. Został wydany w 2008 roku na zlecenie Borowiackiego Towarzystwa Kultury i Miejskiej Biblioteki Publicznej w Tucholi przez Przedsiębiorstwo Marketingowe LOGO w Bydgoszczy. Telegramy znane są niewielkiemu gronu kolekcjonerów, bardziej popularne są pocztówki patriotyczne, o których można znaleźć więcej wiadomości. Stąd wydawnictwo stanowi unikatową pozycję na rynku księgarskim. W znakomity sposób wypełnia lukę informacyjną, przybliżając ideę telegramów i ich znaczenie w życiu Polaków w tym trudnym okresie.

Pierwsza część albumu prezentuje 10 telegramów powstałych w latach 1895–1939, pochodzących ze zbiorów prywatnych autorów. Pierwszym jest popularny telegram „kościuszkowski” z 1909 roku, przedstawiający portret Tadeusza Kościuszki, po obu jego stronach znajdują się herby Polski i Litwy oraz szarfa z napisem „Cel narodowy i dobroczynny”. Dalej zawarte są telegramy m.in. z wizerunkiem gen. Henryka Dąbrowskiego, Adama Mickiewicza, Zamkiem Królewskim na Wawelu, Częstochową, Uniwersytetem Ludowym w Dalkach oraz ze scenami z historii Państwa Polskiego. Całość uzupełniona jest bogatym opisem graficznym prezentowanych telegramów oraz fragmentami tekstów patriotycznych autorstwa m.in. Adama Mi-

ckiewicza, Artura Oppmana, Kazimierza Tetmajera, Elizy Orzeszkowej i Juliusza Słowackiego. Druga część zatytułowana „Varia” obejmuje kopie telegramów nie należących do zbiorów autorki, pocztówki patriotyczne oraz plakaty i zaproszenia związane z uroczystościami o charakterze patriotycznym i religijnym. Niezwykła jest część trzecia albumu, zawiera bowiem reprints kilku niewypełnionych blankietów, które mogą być użyte dla przesłania życzeń z okazji świąt narodowych i państwowych, a także życzeń prywatnych, do czego autorka gorąco zachęca. Wydana luksusowo książka stanowi wartościową publikację, choć autorka nie ustrzegła się błędów korektorskich, jak chociażby w imieniu gen. Dąbrowskiego.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w roku 1918, obyczaj telegramów patriotycznych był kontynuowany aż do 1939 roku. Wydawane były nowe wzory blankietów, a także zmieniano te używane wcześniej. Nadal pełniły one ważne funkcje patriotyczne, religijne i edukacyjne.

Odzyskanie dostępu do morza, symboliczne zaślubiny Polski z morzem 10 lutego 1920 roku w Pucku, stały się zaczątkiem morskiej historii wolnego kraju. Polska po wiekach wróciła nad Bałtyk. Słowa generała Hallera wypowiedziane tam, nad Zatoką Pucką: „W imieniu Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej ja, generał broni Józef Haller, obejmuję w posiadanie ten oto nasz prastary Bałtyk słowiański”, „Zaślubiam cię na znak rzeczywistego i wiecznego naszego panowania”, głośnym echem odbiły się w całym kraju. Zainteresowanie tym skrawkiem wybrzeża, z posiadania którego

Polacy stali się tak dumni było ogromne. Zaczęły ukazywać się pierwsze polskie książki o tematyce morskiej, jak *Morzami ku Polsce* dr Floriana Hłasko (1922), czy *Na skrzydłach jachtów*, gen Mariusza Zaruskiego” (1933). Wydawane były pocztówki i kartki pocztowe nawiązujące do rozwoju polskiej floty i portu w Gdyni.

Wyrazem zainteresowania polskiego społeczeństwa sprawami morskimi było ukazanie się po roku 1921 telegramu patriotycznego o tematyce morskiej, który propagował powrót Polski nad Bałtyk. Inspiracją do jego wydania były pamiętne zaślubiny Polski z morzem. Tematem jest ikonografia patriotyczna *Polskie Morze*. Ukazuje symboliczny obszar Polski od gór do Bałtyku. Po prawej stronie polskie godło – pięknie zaprojektowany biały orzeł na tarczy z licznymi złoceniami, obok marynarz zwrócony twarzą ku morzu, nad nim orzeł z rozpostartymi skrzydłami. Na wodach Bałtyku, na tle zachodzącego słońca, sylwetka żaglowca – barku, którym był z pewnością zakupiony w 1920 roku „Lwów”. U dołu telegramu szarfa z napisem „Nasz Bałtyk Polski Na Wieki”, zdobiona elementami roślinnymi. Telegram został pięknie zaprojektowany, słońce, pierwsze litery oraz motywy roślinne w kolorze złota sprawiają, iż był on bardzo efektownym dziełem artystycznym.

Telegramy sławiące Bałtyk „na wieki polski” stały się bardzo popularne szczególnie na Pomorzu i w Wielkopolsce, tam gdzie tradycja telegramów patriotycznych była szczególna. Nie było to przypadkowe. Na tych terenach entuzjazm dla spraw morskich był ogromny. Działalność Komitetu Floty Narodowej, idea zakupu statku dla polskiej floty, przekazanie środków na zakup statku szkolnego „Dar Pomorza”, ufundowanie bandery dla nowego żaglowca – to tylko niektóre inicjatywy. Telegramy z motywem morskim miały więc charakter nie tylko patriotyczny i edukacyjny, ale także stanowiły o zwróceniu się mieszkańców ku morzu.

Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy przedstawiony telegram jest jedynym o tematyce morskiej. W zasobach archiwalnych i kolekcjonerskich nie napotkano na inny wzór, który przywoływałby motyw morski. Natomiast spotkać można przedstawiony blankiet o nieco innej stylistyce.

Telegramy patriotyczne to cacka artystyczne, stanowią już tylko dumę kolekcjonerów. Szkoda, że ten piękny obyczaj, działający na wyobraźnię i wychowanie pokoleń Polaków, nie funkcjonuje do dzisiaj.

Stanisław Sobieszkański
Ilona Urbanyi

RECENZJE

Denis Bażanow, *Szczyt Pietrograda: Służebnyje budni bałtyjskich dreadnoutow w 1914–1917 gg.*, Izdatiel'stvo RGPU im. A. I. Gercena, Sankt Pieterburg 2007, s. 223

W latach 1909–1914 w stocznich petersburskich zbudowano dla rosyjskiej Floty Bałtyckiej cztery pancerniki typu „Siewastopol” („Siewastopol”, Pietropawłowski – Stocznia Bałtycka; „Gangut”, „Połtawa” – Stocznia Admiralicji). Były to ciężkie okręty artyleryjskie nowej generacji wzorowane na słynnym brytyjskim „Dreadnought”¹. Budowa pancerników typu „Siewastopol” uznawana jest w historiografii rosyjskiej za ważny etap w rozwoju ojczystego budownictwa okrętowego oraz za symbol odradzania się siły morskiej państwa po klęsce w wojnie z Japonią (1904–1905).

Drednoty, które w okresie od 1906 r. (zwodowanie brytyjskiego „Dreadnought”) do wybuchu pierwszej wojny światowej były symbolem mocarstwowości państw, od dziesiątków lat niezmiennie przyciągają uwagę zarówno zawodowych historyków jak i szerokiego grona marynistów różnych nacji. Nie inaczej jest także w Rosji. Zarówno drednoty bałtyckie jak i czarnomorskie doczekały się tu licznych monografii oraz artykułów zamieszczanych na łamach specjalistycznych periodyków². Cechą łączącą rosyjskie opracowania poświęcone pancernikom nowej generacji jest koncentrowanie się autorów na tych aspektach ich dziejów, które wiążą się niemal wyłącznie z budową i wykorzystaniem tych okrętów podczas działań wojennych. Dzieje drednotów to jednak nie tylko dzieje jednostek bojowych, stanowiących bez wątpienia wielkie osiągnięcie ówczesnej myśli konstrukcyjnej, ale także

dzieje ludzi, którzy na nich służyli. Temu właśnie aspektowi poświęcona jest książka petersburskiego historyka Denisa Bażanowa, który za cel swych dociekań badawczych obrał codzienną służbę załóg drednotów bałtyckich podczas Wielkiej Wojny.

Prezentowana praca jest monografią, której ramy chronologiczne zawierają się pomiędzy latem 1914 r., kiedy pancerniki typu „Siewastopol” pozostawały jeszcze w fazie wykańczania budowy, a jesienią 1917 r., kiedy postępujący gwałtownie w przededniu przewrotu bolszewickiego upadek dyscypliny uniemożliwił praktycznie utrzymanie drednotów w stanie gotowości bojowej. Książka została skonstruowana w układzie chronologicznym z wydzieleniami partiami problemowymi. Praca składa się ze wstępu, dwóch nienumerowanych rozdziałów merytorycznych (każdy został podzielony na trzy podrozdziały), zakończenia oraz załączników.

We *Wstępie* autor scharakteryzował stan badań dotyczący omawianego problemu, prezentując spór istniejący w historiografii rosyjskiej, którego istotą są rozbieżności dotyczące oceny możliwości bojowych pancerników typu „Siewastopol”. Z zaprezentowanego przez Bażanowa przeglądu dorobku naukowego rosyjskiej historiografii wynika, iż w pracach wydawanych do początku lat dziewięćdziesiątych XX stulecia dominowała teza, że wejście do służby czterech drednotów typu „Siewastopol” stanowiło znaczące wzmocnienie dla Floty Bałtyckiej, pozwalając jej w sposób istotny rozszerzyć zakres zadań operacyjnych. Odmienne teza zaczęła pojawiać się w nowszych opracowaniach historyków rosyjskich, w których zwrócono uwagę na jakże istotny fakt, iż drednoty bałtyckie z uwagi na znacznie przeciągnięty w czasie okres budowy, pod względem walorów taktyczno-technicznych (szczególnie opancerzenia) ustępowały dość wyraźnie najnowszym pancernikom brytyjskim i niemieckim wchodzącym do służby równoległe z nimi. Autor, nie negując najnowszych ustaleń historiografii rosyjskiej, zwrócił uwagę na psychologiczne znaczenie wejścia do służby drednotów bałtyckich. Jego zdaniem, mimo iż rosyjska Flota Bałtycka nadal ustępowała niemieckiej Hoch-

¹ „Dreadnought” miał wyporność ponad 18 000 t, przewyższając największe zbudowane dotychczas pancerniki o około 3000 t. Uzbrojony w 10 armat kal. 305 mm dysponował 2,5-krotnie większą siłą ognia niż zbudowane do tej pory największe okręty artyleryjskie. Napędzany turbinami mógł rozwijać prędkość 21 węzłów, nieosiągalną dla starych jednostek tej klasy. Dał początek nowej klasie okrętów, zwanych potocznie drednotami. Szerzej o budowie „Dreadnoughta” zob. R. K. Massie, „Dreadnought”. *Brytania, Niemcy i nadejście Wielkiej Wojny*, t. I–II, wyd. FINNA, Gdańsk 2004.

² Z monografii, które ukazały się w ostatnim piętnastolecu zob. B. A. Ajzenberg, W. W. Kostriczko, *Drednuty Czernego Morza*, Noworossijsk 1997; S. J. Winogradow, *Linijnij korabl' „Imperatrica Marija”*, St. Pietierburg 2002; R. M. Mielnikow, *Liniejnye korabli tipa „Imperatrica Marija”*, St. Pietierburg 2002 (wydanie polsko-angielskie *Pancerniki typu „Imperatrica Maria”*, wyd. AJ-Press, Gdańsk 2003); A. W. Skworcow, *Liniejnye korabli tipa „Siewastopol”*, St. Pietierburg 2003; I. F. Cwietkow, *Liniejnye korabli tipa „Siewastopol” (1907–1914)*, cz. I, St. Pietierburg 2005; A. Wasiliew, *Pierwije linkory Krasnogo Flota*, Moskwa 2008.

seeflotte, wejście do służby nowoczesnych pancerników znacząco podniosło ducha bojowego załóg i tym samym korzystnie wpłynęło na gotowość bojową całej Floty. W dalszej części *Wstępu* autor przedstawił w zarysie okres budowy drednotów bałtyckich w latach 1909–1914 oraz scharakteryzował bazę źródłową swojej monografii.

Mocno rozbudowany rozdział pierwszy *Skwóz wielikuju wojnu k riewolucyi (1914-j – fiewral’ 1917-go)*, liczący 70 stron został podzielony na trzy podrozdziały. W podrozdziale pierwszym *Wojna i służba korabliel brigady* omówiono przebieg prób zdawczodbiornych, a następnie służbę pancerników na akwenie bałtyckim w latach 1915–1917. Autor przedstawił szczegółowo porządek dnia na drednotach oraz prace wykonywane przez załogi zarówno podczas przerwy zimowej jak i kampanii letnich 1915 i 1916 r., podczas których pancerniki periodicznie odbywały manewry w fińskich szkiecach połączone ze strzelaniami artyleryjskimi. W końcowej części podrozdziału autor odniósł się do problemu spadku intensywności procesu szkolenia załóg drednotów w końcu 1916 r., czego sygnałem było zaniechanie wychodzenia 1. Brygady Pancerników na strzelania artyleryjskie. Niezwykle interesujące są ustalenia autora dotyczące wpływu jakie wywierała pogarszająca się sytuacja gospodarcza kraju na stan zaopatrzenia załóg drednotów. W ocenie Bażanowa, bezpośrednim skutkiem rosnącej inflacji było pogorszenie stanu zaprowiantowania załóg. Efektem zmniejszenia tygodniowych racji chleba i mięsa był spadek masy ciała marynarzy oraz ogólne pogorszenie stanu zdrowia załóg.

W podrozdziale drugim *Dosug ekipazej* autor przedstawia jak załogi drednotów spędzały czas wolny od służby podczas zimowej przerwy w pływaniach ćwiczebnych i bojowych. Większa część podrozdziału została poświęcona omówieniu rozrywek, które dla marynarzy organizowało dowództwo. Należały do nich zawody sportowe (mecze hokeja między załogami drednotów, wyścigi na łyżwach, mecze piłki nożnej); amatorskie przedstawienia teatralne i występy chórów z udziałem marynarzy; zorganizowane wyjścia załóg do kina, na koncerty oraz spektakle teatralne w Helsingforsie, gdzie bazowały pancerniki; możliwość korzystania z bibliotek okrętowych. Notabene ta ostatnia forma relaksu w czasie wolnym od służby cieszyła się najmniejszym zainteresowaniem marynarzy. W świetle ustaleń autora, wynikało to z faktu, iż po pierwsze, księgozbiór bibliotek okrętowych nie był zbyt zasobny (Ministerstwo Marynarki skąpiło środków), a po drugie, dominowały książki i broszury opiewające „wspaniałą” przeszłość Rosji na morzu. Z periodyków

wojennomorskich aż do 1917 r. dostarczano na okręty jedynie „Morskoj Sbornik” oraz „Letopis’ju wojennyh diejstwij”. Brakowało natomiast pozycji z zakresu literatury pięknej oraz „świeżej” prasy. W końcowej części podrozdziału autor opisuje rozrywki, które marynarze organizowali sobie we własnym zakresie. Na okrętach należała do nich gra w karty, a podczas przepustek w bazie w Helsingforsie – imprezy alkoholowe i wizyty w domach publicznych, efektem czego była rosnąca liczba zachorowań na choroby weneryczne.

W podrozdziale trzecim, zamykającym rozdział pierwszy, *Priestuplienija i nakaznija na linkorach* autor omawia przestępstwa i wykroczenia, których dopuszczali się marynarze, rzadziej oficerowie, służący na drednotach. Wśród przypadków przestępstw były: kradzieże (cennych rzeczy osobistych i umundurowania), dezercje i samowolne oddalenia oraz przede wszystkim bunt na pancerniku „Gangut” w październiku 1915 r., którego przyczyny, przebieg i kary, jakie spotkały buntowników autor szczegółowo omówił. Do wykroczeń dyscyplinarnych, które powtarzały się najczęściej należały: spóźnienia z przepustki, palenie w niedozwolonych miejscach, pijaństwo na brzegu i wnoszenie alkoholu na okręt. Autor udokumentował także sporadyczne na drednotach przypadki naruszenia nietykalności cielesnej marynarzy przez oficerów. Analizując przyczyny rosnącej od końca 1916 r. liczby przestępstw i wykroczeń dyscyplinarnych w 1. Brygadzie Pancerników Floty Bałtyckiej wskazał jako przyczynę obniżenie stopnia gotowości bojowej brygady, czego wyrazem było narastanie wśród załóg drednotów nastrojów zniechęcenia wywołanych monotonna, codzienną służbą.

Rozdział drugi *„Riewolucyonnyj dierżytie szag...” (mart–oktiabr’ 1917-go)*, liczący 87 stron został, podobnie jak rozdział pierwszy, podzielony na trzy podrozdziały. W podrozdziale pierwszym *Izmienienija w służebnom rasporiadkie* autor przedstawia dojrzewające od początku 1917 r. nastroje buntu wśród marynarzy 1. Brygady Pancerników, będące lustrzanym odbiciem niepokojów wewnętrznych w imperium rosyjskim, których następstwem był wybuch rewolucji lutowej. W dalszej części podrozdziału dokumentuje i analizuje przyczyny systematycznego upadku dyscypliny na drednotach i zmian w regulaminach okrętowych, które zainicjował osławiony „Rozkaz nr 1” wydany przez Piotrogrodzką Radę Delegatów Robotniczych i Żołnierskich. Interesujące są ustalenia autora dotyczące przebiegu wypadków w dniach 16 i 17 marca 1917 r., kiedy to w Helsingforsie doszło do masakry oficerów (zamordowano m.in. dowódcę Floty Bałtyckiej wiceadm. Adriana

Niepienina i dowódcę 2. Brygady Pancerników /predrednotów/ wiceadm. Arkadija Niebolsina). To, że nie doszło do przelewu krwi na drednotach należy, według Bażanowa, przypisać ówczesnemu dowódcy 1. Brygady Pancerników wiceadm. Michailowi Bachiriewowi, którego umiejętne działania i szacunek jakim cieszył się wśród załóg powstrzymały anarchię i zapobiegły masakrze. W kolejnych akapitach autor opisał proces spadku gotowości bojowej drednotów i postępującego rozprężenia wśród załóg. W jego ocenie, zaniedbywanie obowiązków służbowych przez marynarzy wynikało z faktu, iż spędzali czas głównie na mityngach. Kończącą część podrozdziału zajmuje analiza wpływu, jaki wywarł pucz generała Ławra Kornilowa na radykalizację nastrojów wśród marynarzy 1. Brygady Pancerników (próba wymuszenia „lojałek” wśród oficerów) oraz opis nieudanej próby wprowadzenia do akcji bojowej drednotów jesienią 1917 r. w celu powstrzymania ofensywy floty niemieckiej w rejonie Wysp Moonsundzkich.

W podrozdziale drugim *„Na korabliach funkcionirujut sudowyje komitiety...”* omówiono genezę utworzenia, skład, kompetencje i działalność komitetów okrętowych w 1. Brygadzie Pancerników Floty Bałtyckiej w okresie od marca do października 1917 r. Interesujące są ustalenia autora dotyczące kształtowania się grupy „profesjonalnych” delegatów, którzy z założenia mieli reprezentować interesy marynarzy w komitetach okrętowych, a de facto dbali głównie o własne. Bażanow przeprowadził ponadto wnikliwą analizę pogłębiającego się konfliktu między oficerami a komitetami okrętowymi, w których początkowo zasiadała także przedstawiciele kadry oficerskiej.

W podrozdziale trzecim, kończącym rozdział drugi, *Ot „starych poriadkow” k „riewolucyonnoj disciplinie”* przedstawiono postępujący w okresie dwuwładzy w Rosji upadek dyscypliny na okrętach. W opinii Bażanowa, decydujący wpływ miały na to dwa czynniki: po pierwsze, utrata przez przełożonych na rzecz komitetów okrętowych prawa do karania podwładnych łamiących regulamin służby; po drugie, negatywny wpływ marynarzy młodego rocznika (mocno rozpolitykowanych), którzy pojawili się na drednotach po rewolucji lutowej. Zmiany w stanie osobowym załóg wymuszone licznymi dezercjami oraz zwolnieniami do cywila z uwagi na zły stan zdrowia doprowadziły, w ocenie autora, do radykalizacji nastrojów wśród marynarzy, czego efektem była narastająca liczba konfliktów z oficerami i podoficerami oraz, wynikający z poczucia bezkarności, wzrost liczby przestępstw i przypadków łamania dyscypliny (dezercje, notoryczne spóźnia-

nie się z przepustek, pijaństwo, kradzieże). Efektem upadku dyscypliny był spadek gotowości bojowej drednotów – rutynowe prace na okrętach zaniedbywano, dawał się odczuć brak doświadczonej kadry oficerskiej, gdyż zniechęceni oficerowie rezygnowali ze służby, występowały poważne problemy z aprowizacją i pogarszał się stan zdrowia załóg. Autor odniósł się także do problemu obecnych w marynarce wojennej symboli starego reżimu, które budziły ogromne emocje wśród zbuntowanych marynarzy (m.in. pagony oficerskie). Omówił także zmiany w regulaminie służby na okrętach wprowadzone w marcu 1917 r. przez nowego dowódcę Floty Bałtyckiej wiceadm. Maksimowa (m.in. zniesienie obowiązku uczestniczenia załogi w codziennej modlitwie, kwestia oficjalnego tytułowania w kontaktach między oficerami a niższymi stopniami).

Pracę uzupełniają 13 załączników, w których autor w formie tabelarycznej przedstawił: zestawienie wykroczeń dyscyplinarnych, których dopuścili się marynarze czterech drednotów bałtyckich w latach 1914–1916; stan zachorowań na schorzenia najczęściej występujące wśród marynarzy drednotów (choroby weneryczne, tyfus); procentowy wzrost cen podczas wojny na produkty żywnościowe występujące w diecie marynarzy; wykaz adresów tawern portowych w Helsingforsie odwiedzanych przez marynarzy (sic!); wykaz podoficerów i marynarzy osądzonych za udział w buncie na pancerniku „Gangut” w 1915 r.; katalog oficerskiej biblioteki 1. dywizjonu kontrtorpedowców Floty Bałtyckiej; wykazy dziennych racji żywnościowych na drednotach w 1916 r.; wykaz braków w stanie osobowym marynarzy służących na drednotach według stanu z marca 1917 r.; wykaz wysokości żołdu oraz przydziałowych środków do prania przysługujących marynarzom; wykaz liczby dni w 1917 r., podczas których na drednotach nie prowadzono żadnych prac.

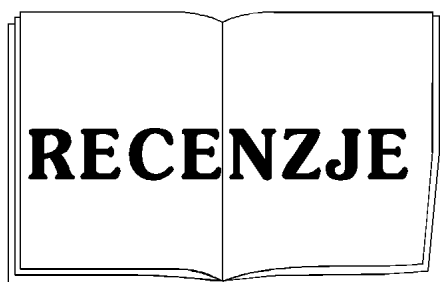
Podstawę źródłową pracy stanowią dokumenty zdeponowane w petersburskich archiwach i muzeum marynarki – w Rosyjskim Państwowym Archiwum Marynarki Wojennej (Rossijskij Gosudarstwiennyj Archiw Wojenno-Morskogo Flota, dalej: RGAWMF), w Centralnym Państwowym Archiwum St. Petersburga (Centralnyj Gosudarstwiennyj Archiw Sankt Pietierburga) oraz Centralnym Muzeum Marynarki Wojennej (Centralnyj Wojenno-Morskij Muzej). Autor posiłkował się ponadto memuariстикą oraz literaturą przedmiotu, wśród której dominują prace historyków rosyjskich.

Niewątpliwą zaletą pracy jest obszerna baza źródłowa wykorzystana przez Denisa Bażanowa. Autor zrekonstruował tytułowe „powszednie dni służby” na drednotach

przede wszystkim w oparciu o skrupulatną kwerendę w RGAWMF, która objęła dzienniki wachtowe pancerników, zespoły dokumentów: sztabu dowódcy Floty Bałtyckiej, sztabu dowódcy 1. Brygady Pancerników Floty Bałtyckiej, Sztabu Głównego Marynarki Wojennej, Sztabu Połowego Marynarki przy Kwaterze Głównej Naczelnego Wodza oraz Helsingforskiej Rady Delegatów Żołnierskich, Marynarskich i Robotniczych. Należy podkreślić, iż większość wykorzystanych dokumentów wprowadzono po raz pierwszy do obiegu naukowego.

Monografia została starannie wydana i zaopatrzona w indeks osobowy. Reasumując, praca petersburskiego historyka stanowi interesującą i w pełni udaną próbę ukazania „codzienności” służby na drednotach Floty Bałtyckiej podczas Wielkiej Wojny i kończącego ją rewolucyjnego chaosu, którego fale nie ominęły także 1. Brygady Pancerników Floty Bałtyckiej. Książka jest warta polecenia zarówno specjalistom jak i czytelnikom zainteresowanym dziejami rosyjskiej marynarki wojennej podczas pierwszej wojny światowej.

Marek Herma



Fotis Muratidi, *Greci – admirały i gienierały Wojenno-Morskogo Flota Rossii. Biograficzeskij sprowocznik*, izd. Aleteja, St. Pietierburg 2007, s. 125.

Stan badań nad korpusem oficerskim rosyjskiej marynarki wojennej jest ciągle słabo zaawansowany i zawiera wiele luk. Przyczyną tego stanu rzeczy jest fakt, iż bardziej przyjazna badaczom polityka archiwalna władz rosyjskich zainicjowana została stosunkowo

niedawno, gdyż dopiero w latach dziewięćdziesiątych XX stulecia. Umożliwiło to podjęcie szczegółowych kwerend archiwalnych, których owocem są słowniki biograficzne opracowane przez historyków rosyjskich pracujących zarówno w kraju (Witalij Docenko¹, W. Łurie², Michaił Makariejew³, Giennadij Ryżonok⁴, Siergiej Wołkow⁵) jak i na emigracji (Nina Rożestwienska⁶, Jewgienij Aleksandrow⁷). W dorobku rosyjskiej i światowej historiografii nadal jednak brak monografii źródłowej zawierającej całościową charakterystykę grupy zawodowej, którą tworzyli oficerowie marynarki.

Z uwagi na fakt, iż korpus oficerski marynarki wojennej Rosji praktycznie od początku swego istnienia tworzył konglomerat różnych nacji historycy (nierosyjscy) podejmują próby zbadania także tej problematyki. Szczególną uwagę badaczy obcych przyciąga ta grupa oficerów narodowości nie rosyjskiej, którzy pod banderą św. Andrzeja dosłużyli się stopni admirałskich i generalskich. Na ich przykładach można bowiem najlepiej prześledzić rozwój karier wojskowych. Efektem żmudnych badań, w których prym wiodą historycy polscy i ukraińscy są nieliczne opracowania książkowe⁸. Z tym większym zainteresowaniem przyjęto słownik biograficzny autorstwa Fotisa Muratidi zawierający zestaw biogramów admirałów i generałów narodowości greckiej, którzy wspięli się na szczyty kariery wojskowej służąc we flocie rosyjskiej.

Sylwetka autora słownika została zaprezentowana w krótkiej nocie biograficznej zamieszczonej przez petersburskie wydawnictwo Aleteja na s. 116 recenzowanej książki. Fotis Muratidi urodził się w 1945 r. w Suchumi (Abchazja). W 1949 r. jego rodzina, podobnie jak i rodziny tysięcy Greków – obywateli Związku Sowieckiego, została deportowana do Kazachstanu. W latach 1963–1967 studiował w Wyższej Szkole Lotniczej w Krzywym Rogu, a następnie służył w lotnictwie morskim w Sewastopolu. Od 1970 r. mieszka w St. Petersburgu (do 1991 r. – Leningrad), gdzie od 1989 r. jest zatrudniony na stanowisku naczelnika wydziału w Głównym Zarządzie Rejestracyjnym Rosyjskiej Żeglugi Morskiej.

¹ W. D. Docenko, *Morskij Biograficzeskij Słowar'*, St. Pietierburg 1995.

² W. M. Łurie, *Admirały i gienierały Wojenno-Morskogo Flota SSSR w pieriod Wielikoj Otieczestwiennoj i sowietsko-japonskich wojn (1941–1945)*, St. Pietierburg 2001; idem, *Morskij Biograficzeskij Słowar'*. *Diejatieli rossijskogo flota XVIII wieka*, St. Pietierburg 2005.

³ M. W. Makariejew, *Baltijskij Flot w biografijach komandujuszczich 1696–2004*, Sewastopol 2006.

⁴ M. W. Makariejew, G. N. Ryżonok, *Czernomorskij Flot w biografijach komandujuszczich 1783–2004*, t. I–II, Siewastopol 2004.

⁵ S. W. Wołkow, *Oficery flota i morskogo wiedzomstwa. Opyt martirologa*, Moskwa 2004.

⁶ N. Rożestwienska, *Morskije sud'by za graniczej. Oficery rossijskogo flota w emigracji*, St. Pietierburg 2003.

⁷ J. A. Aleksandrow, *Russkije w Siewiernoj Amierikie. Biograficzeskij słowar'*, Hamden (USA)–San Francisco (USA)–St. Pietierburg (Rosja) 2005.

⁸ Z. Machaliński, *Admirałowie polscy 1919–1950*, Gdańsk 1993 (książka zawiera szkice biograficzne ośmiu oficerów narodowości polskiej, którzy w rosyjskiej marynarce wojennej dosłużyli się stopni admirałskich bądź generalskich); M. Łytwin, K. Naumenko, *Zbrojny sily Ukrainy perszoji połowyny XX st. Generały i admirały*, Lwów–Charkiw 2007.

Książka Fotisa Muratidi jest pracą absolutnie pionierską zarówno w rosyjskiej jak i greckiej historiografii. W Rosji spotkała się z wielkim zainteresowaniem, zwłaszcza w środowiskach mniejszości greckiej. Słowo wstępne napisali: dyrektor Rosyjskiego Państwowego Archiwum Marynarki Wojennej (Rossijskij Gosudarstwiennyj Archiw Wojenno-Morskogo Flota, dalej: RGAWMF) Władimir Sobolew, prezydent Zjednoczonych Stowarzyszeń Greckich w Rosji, deputowany Dumy Państwowej Federacji Rosyjskiej Iwan Sawwidi oraz były dowódca Floty Czarnomorskiej adm. Michaił Chronopulo, jedyny żyjący „bohater” słownika.

Zestaw biogramów został poprzedzony *Informacją historyczną*, której autorką jest Tatiana Fiodorowa (główny specjalista RGAWMF). Przedstawiono w niej w zarysie genezę służby Greków w rosyjskiej marynarce wojennej. Z ustaleń Tatiany Fiodorowej wynika, iż pierwsi Grecy (w liczbie pięciu) zostali wcieleni do służby pod banderą św. Andrzeja w 1704 r. Dokumenty zdeponowane w RGAWMF świadczą, iż byli to „mieszkańcy Carogrodu”, którzy zbiegli pod sztandary hetmana Iwana Mazepy, który z kolei skierował ich do służby w marynarce rosyjskiej. W świetle dalszych ustaleń, znacząca liczba Greków zaciągnęła się do służby w marynarce carskiej podczas wojny rosyjsko-tureckiej (1768–1774). Okazję po temu stworzyło detaszowanie eskadry okrętów Floty Bałtyckiej pod dowództwem adm. Grigorija Spiridowa na Morze Egejskie w celu udzielenia pomocy powstaniu ludności greckiej na Peloponezie oraz wyspach archipelagu. Konieczność zabezpieczenia uzupełnień dla stanu osobowego eskadry skłoniła adm. Spiridowa do wydania 13 stycznia 1771 r. rozkazu zezwalającego dowódcom okrętów na zaciąganie greckich ochotników do służby w rosyjskiej marynarce wojennej. Równocześnie wielu greckich kapitanów statków handlowych (wraz z załogami) zaciągnęło się do służby pod banderą św. Andrzeja, zaopatrując okręty rosyjskie w żywność i drewno, służąc za pilotów oraz prowadząc działania korsarskie na tureckich liniach komunikacyjnych. Po zakończeniu wojny, greccy ochotnicy w obawie przed tureckimi represjami zwrócili się do cesarzowej Katarzyny II o udzielenie azylu. Z rozkazu imperatorowej, przesiedleńcom zezwolono na osiedlanie się w twierdzach Kercz i Jenikale na wschodnim wybrzeżu Krymu, które na mocy pokoju w Küczük-Kainardży (Kajnardża) zawartego w 1774 r. przypadły Rosji. W 1775 r., przy braku sprzeciwu ze strony pokonanej Turcji, przesiedleńcy wraz z rodzinami dotarli drogą morską przez cieśniny czarnomorskie (Bosfor i Dardanele) na wschodnie wybrzeża Krymu. U schyłku XVIII stulecia społeczność grecka w Rosji wzrosła licznie dzięki kolejnym

falom emigrantów (marynarzy, rzemieślników, kupców, sadowników), którzy uzyskali prawo osiedlenia po wojnie rosyjsko-tureckiej z lat 1787–1791. Z ustaleń Fiodorowej wynika, iż od 1775 r. niewielka kolonia grecka istniała też w St. Petersburgu. Jej trzon tworzyło 100 nieletnich Greków, dla których z inicjatywy hrabiego Aleksieja Orłowa, brata ówczesnego faworyta carowej, w latach 1770–1774 głównodowodzącego rosyjskich sił lądowych i morskich na Śródziemnomorskim TDW, utworzono przy Artyleryjskim i Inżynieryjnym Korpusie Kadetów specjalne Gimnazjum Greckie. Zadaniem Gimnazjum było przygotowanie nieletnich Greków do przyszłej służby w rosyjskich siłach zbrojnych. Począwszy od 1783 r. absolwenci Gimnazjum Greckiego byli przyjmowani do Morskiego korpusu Kadetów, po ukończeniu którego byli awansowani na pierwszy stopień oficerski (miczmana) i rozpoczynali służbę w Rosyjskiej Cesarskiej Marynarce Wojennej. W 1783 r. Gimnazjum uzyskało pełną samodzielność, a w 1792 r. zostało przekształcone w Korpus Cudzoziemskich Współwyznawców (Korpus Grecki). Do czasu likwidacji Korpusu w 1796 r. jego mury opuściło około 500 absolwentów narodowości greckiej, z których 160 dosłużyło się stopni oficerskich w rosyjskiej marynarce wojennej.

Począwszy od końca XVIII stulecia aż do czasów nam współczesnych greccy przesiedleńcy oraz ich potomkowie czynnie uczestniczyli w licznych wojnach prowadzonych przez Rosję. Wielu absolwentów rosyjskich szkół morskich, którzy będąc z pochodzenia Grekami dobrowolnie włożyli obcy mundur, dosłużyło się w marynarce rosyjskiej (sowieckiej) stopni admirałskich i generalskich. W uznaniu dla ich wiedzy i kompetencji wyznaczano ich na ważne stanowiska dowódczo-sztabowe (dowodzili okrętami, związkami taktycznymi okrętów, a nawet całymi flotami, pełnili obowiązki szefa Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej); powierzano im kluczowe funkcje administracyjne (np. zastępcy ministra marynarki wojennej) oraz dydaktyczne (zajmowali stanowiska wykładowców na uczelniach morskich).

Sedno publikacji stanowi zestaw 84 biogramów admirałów i generałów greckiego pochodzenia, którzy w XVIII, XIX i XX w. służyli w rosyjskiej (bądź sowieckiej) marynarce wojennej. Biogramy zostały uporządkowane w kolejności alfabetycznej, a 30 z nich zostało opatrzonych zdjęciami, przybliżającymi czytelnikom prezentowaną postać. Uzupełnienie książki stanowi łącznik, w którym autor zamieścił 13 zdjęć przedstawiających sylwetki okrętów rosyjskiej marynarki wojennej. Są to reprodukcje kartek pocztowych wydawanych w pierw-

szym dziesięcioleciu XX w. przez jednego z „bohaterów” słownika – Nikołaja Apostoli, dla którego fotografowanie było wielką życiową pasją. Notabene szata graficzna książki bardzo urozmaica tekst, ułatwia jego lekturę i zachęca do korzystania ze słownika.

Podstawę źródłową pracy stanowią materiały zdeponowane w RGAWMF w St. Petersburgu (głównie akta personalne). Weryfikując dane biograficzne autor posiłkował się ponadto literaturą przedmiotu, głównie słownikami, leksykonami, encyklopediami; a ponadto monografiami, artykułami i przymiarami. Cennym źródłem informacji był też admirał w stanie spoczynku Michaił Chronopulo (w latach 1985–1991 dowódca Floty Czarnomorskiej), którego pomoc pozwoliła autorowi zweryfikować i uzupełnić materiały dotyczące osoby tegoż admirała – byłego dowódcy związku operacyjnego marynarki sowieckiej, którego biogram chronologicznie zamyka słownik.

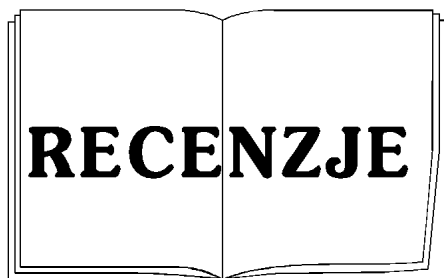
Ważnym zagadnieniem jest konstrukcja poszczególnych biogramów. Z lektury tekstu można wnioskować, iż autor ustalił dla słownika pewien określony wzorzec układu wewnętrznego biogramu. Struktura poszczególnych biogramów jest typowo faktograficzna. Autor unika literackich opisów i wszelkiego rodzaju grafomanstwa, ograniczając się do suchych faktów związanych z przebiegiem służby w marynarce wojennej, konsekwentnie pomijając kwestie dotyczące życia prywatnego. Objętość poszczególnych biogramów jest zróżnicowana (od kilku linijek do dwóch stron) na co ewidentny wpływ miała dostępność materiału źródłowego.

Praca nie jest niestety wolna od pewnych uchybień warsztatowych. Przede wszystkim autor nie podał kryteriów, jakie zastosował w celu wyszukania admirałów i generałów pochodzenia greckiego służących w rosyjskiej (sowieckiej) marynarce wojennej. W oparciu o analizę tekstu czytelnik może jedynie domniemywać, iż decydowało:

- brzmienie nazwiska, imienia oraz imienia ojca
- wyznanie (była to jedynie pośrednia wskazówka, gdyż w dokumentach rosyjskich nie podawano narodowości osoby)
- informacje zamieszczane w pamiętnikach bądź relacje ustne dotyczące przeszłości rodziny.

Mimo pewnych niedoskonałości książka Fotisa Muratidi zawierająca rzeczową informację naukową jest niezastąpionym kompendium wiedzy o służbie Greków (lub raczej osób pochodzenia greckiego) w marynarce rosyjskiej i sowieckiej. Z tego tytułu warto ją zatem polecić zarówno historykom jak i marynistom zainteresowanym dziejami korpusu oficerskiego rosyjskiej marynarki wojennej.

Marek Herma



PROBLEMATYKA MORSKA, WOJSKOWA I GRANICZNA NA ŁAMACH „KOMUNIKATÓW INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO”

W połowie 2008 r. ukazał się kolejny zeszyt (nr 47) „Komunikatów Instytutu Bałtyckiego”. Komunikaty te są wydawane od szeregu lat przez Instytut Badawczo-Naukowy w Gdańsku. Najnowszy zeszyt z tej serii liczy ponad 200 stron tekstu, a na jego zawartość składają się opracowania kilkunastu autorów – zarówno pracowników naukowych, oficerów pełniących służbę zawodową i rezerwistów, którzy reprezentują różne środowiska w tym m. in.: Akademię Pedagogiczną w Słupsku, Uniwersytet Gdański, Gdańską Wyższą Szkołę Humanistyczną, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni i Straż Graniczną. Prezentowany zeszyt ukazał się w roku jubileuszu dziewięćdziesięciolecia Marynarki Wojennej RP, stąd znaczna część materiałów dotyczy tej formacji.

Omawiany tom składa się z trzech zasadniczych partii: artykułów, materiałów oraz recenzji i artykułów recenzyjnych. W części pierwszej zaprezentowano opracowania następujących autorów.

Bogdan Zalewski przedstawił *Poglądy doktrynalne i koncepcje taktyczno-operacyjne wykorzystania polskiej Marynarki Wojennej w latach 1926–1935*. W swoim materiale dokonał analizy wpływu morskiej myśli wojskowej na kształtowanie się polskiej doktryny wojskowej w tym okresie. Należy zgodzić się ze stwierdzeniem autora, że Marynarka Wojenna (MW) w tym czasie była traktowana tylko jako niewielki element wspierający działania wojsk lądowych. Dlatego też na rozwój tej formacji z budżetu MSWojsk. przeznaczano stosunkowo skromne środki finansowe. W tej ilości nie pozwalały one na realizację często ambitnych planów rozbudowy powstających w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie. Za szczególnie szkodliwe w polskiej doktrynie wojennej autor uznał fakt tolerowania przez Józefa Piłsudskiego tylko tych poglądów, które popierały jego koncepcje i rozwiązania. Naczelnik Państwa opowiadał się za rozwojem wojsk lądowych, bowiem w jego ocenie przyszła wojna miała rozgrywać się głównie na lądzie. Stąd też Flotę morską traktowano marginalnie

i mimo osiągnięć polskiej myśli wojskowej w tym okresie, nie wywarła ona większego wpływu na przyjęcie nowych rozwiązań w polskiej doktrynie wojennej

Autorem kolejnego opracowania pt. *Marynarka Wojenna w nowej rzeczywistości społeczno-politycznej Polski w latach 1946–1956* jest Dariusz Nawrot. Mając na uwadze potrzebę pełniejszego zaprezentowania dziejów tej formacji w nowych uwarunkowaniach społeczno-politycznych po drugiej wojnie światowej autor skoncentrował się na trzech zasadniczych zagadnieniach, tj.: losach polskiej MW w Wielkiej Brytanii po drugiej wojnie światowej, powstaniu, rozwoju i organizacji polskich sił morskich w kraju oraz represjach stalinowskich, które dotknęły personel MW. Autor zwraca uwagę, że oficerowie zwalniani w wyniku represji z tej formacji byli pozbawieni świadczeń emerytalnych. Jednocześnie uniemożliwiano im także podjęcie pracy zarobkowej zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami. W wyniku takiego traktowania zwalniani do rezerwy (włącznie z byłym dowódcą MW kontradm. Włodzimierzem Steyerem) mogli być zatrudniani tylko na podrzędnych stanowiskach. Innymi formami represji stosowanymi wobec zwalnianych oficerów były administracyjne przesiedlenia i różnorodne szykany, którym poddawano kadrę i ich rodziny.

W trzecim artykule Grzegorz Goryński prezentuje *Działalność Wojsk Ochrony Pogranicza na morskim odcinku Polski w latach 1946–1965*. Autor zwraca uwagę, że morską granicą Polski w tym okresie miała szczególne znaczenie w całym systemie ochrony polskich granic. Pomimo najniższego wskaźnika przestępczości granicznej na tym odcinku Dowództwo WOP uznawało wybrzeże morskie jako stosunkowo łatwą drogę do opuszczenia Polski, ze względu na znaczny ruch różnorodnych jednostek pływających, które zawiąły do polskich portów, a także możliwość wykorzystania do tych celów lekkich środków pływających. Wnikliwa analiza wszelkich podejmowanych prób nielegalnych przekroczeń granicy morskiej, przeprowadzana na szczeblu Dowództwa WOP służyć miała udoskonaleniu systemu ochrony tego odcinka i przeciwdziałaniu kolejnym próbom ucieczek.

Zdaniem autora największy wpływ na podejmowane próby ucieczek z Polski wywierała sytuacja polityczna, nieuzasadnione represje, względy ekonomiczne lub rodzinne oraz brak możliwości legalnego wyjazdu.

Szkoda tylko, że autor nie pokusił się o przytoczenie oficjalnych danych liczbowych (znajdujących się w dokumentach przechowywanych w Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie) – potwierdzających powyższą tezę. Z dokumentów tych wynika

bowiem, że każdorazowo osoby zatrzymane przez WOP na próbie nielegalnego przekroczenia granicy (w tym i granicy morskiej), podawały motywy, które nimi kierowały. Można tylko przypuszczać, że tak jak to miało miejsce w latach późniejszych, w obawie przed dalszymi reperkusjami, zatrzymani na granicy – przyczyny polityczne opuszczenia kraju – podawali najrzadziej. Można to zrozumieć, bowiem znacznie bezpieczniejsze dla nich i bardziej przekonujące dla ówczesnej władzy były argumenty natury ekonomicznej i rodzinnej.

W dalszej kolejności *Wykorzystanie jednostek pływających Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza w ochronie polskiej granicy morskiej w latach 1965–1971* przedstawił autor niniejszego omówienia, natomiast Walter Pater przybliżył czytelnikom *Zagraniczne uzbrojenie morskie w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej*.

Kolejne opracowanie wyszło spod pióra Czesława Ciesielskiego, który zaprezentował *Drogę kmdra ppor. Zbigniewa Węglarza do więzienia Informacji Marynarki Wojennej*. Kmdr ppor. Zbigniew Węglarz urodził się 5 sierpnia 1914 r. w Krakowie. Po ukończeniu w 1933 r. ośmioklasowego gimnazjum typu matematyczno-przyrodniczego w tym mieście otrzymał świadectwo maturalne.

W lipcu 1933 r. zdał egzamin konkursowy do Szkoły Podchorążych MW Toruniu. W tym czasie nauka w szkole trwała 3 lata i 3 miesiące, a zamykała ją uroczysta promocja 12 bosmanów podchorążych (15 października 1936 r.) na podporuczników marynarki w korpusie morskim. Ppor. mar. Z. Węglarz ukończył ją z siódmą lokatą. W końcu sierpnia 1939 r. pełnił funkcję oficera broni podwodnej na ORP „Burza”. Na tym okręcie wraz z kontrtorpedowcem „Błyskawica” i „Grom” przepłynął do Wielkiej Brytanii. Następnie służył na „Błyskawicy”, „Burzy” i „Piorunie”. W wyniku zatargu z zastępcą dowódcy okrętu (kpt. mar. Włodzisławem Konem) 12 maja 1944 r. został wyokrętowany i skierowany przez Kierownictwo Marynarki Wojennej do Biura Studiów w dziale broni podwodnej.

Z chwilą zakończenia wojny i rozwiązaniem Polskich Sił Zbrojnych kpt. mar. Węglarz zadeklarował chęć powrotu do Polski. W charakterze zastępcy dowódcy na ORP „Błyskawica” przepłynął 4 lipca 1947 r. do Gdyni. Po kilku dniach zastępcą dowódcy MW ds. polit. kmdr Józef Urbanowicz zaproponował kpt. mar. Węglarzowi i kilku starszym oficerom pozostanie w służbie. Rozkazem z 12 listopada 1947 r. został awansowany do stopnia kmdr. ppor. a 21 stycznia 1949 r. objął obowiązki dowódcy ORP „Błyskawica” (po kmdr. por. Wacławie Krzywcu). W dniu 25 kwietnia 1950 r. podczas wykonywania manewru

wychodzenia z portu w Gdyni miała miejsce awaria „Błyskawicy”, w wyniku której „poszycie burty na rufie zostało nieznacznie wgniezione drewnianą odbojnicą mola portu handlowego”. Dowódcy okrętu groziło postępowanie dyscyplinarne. Powyższe zdarzenie potraktowano jako punkt wyjścia do dalszych represji wobec tego oficera.

Aresztowanie kmdr. ppor. Węglarza nastąpiło 27 czerwca 1950 r., po czym został on poddany długotrwałemu śledztwu. Rozprawa oficera odbyła się 21 maja 1951 r. w siedzibie Sądu MW na Kamiennej Górze, gdzie przedstawiono oskarżonemu spreparowane dowody. Zarzuty dotyczyły dopuszczenia się aktów sabotażu, rozpijania podległego personelu oraz spowodowania awarii okrętu i jego znacznego uszkodzenia. Został zdegradowany do stopnia por. i otrzymał łączną karę 8 lat więzienia z pozbawieniem praw publicznych na 3 lata. Po wyroku był nadal przetrzymywany w kilku więzieniach. Dopiero 1 lutego 1955 r. otrzymał informację, że z tym dniem został zwolniony z więzienia. Zrehabilitowany decyzją NSW z 19 stycznia 1955 r., odzyskał wolność po 4 latach i 7 miesiącach od momentu aresztowania.

Po odzyskaniu wolności pożegnał się definitywnie z MW i podjął pracę w Polskim Rejestrze Statków w Gdańsku, następnie we Wrocławiu i w Polskich Linjach Oceanicznych w Gdyni. Pod obcymi banderami pływał do 12 stycznia 1963 r. W latach 1964–1974 pływał na statkach Polskich Linii Oceanicznych. W połowie 1978 r. przeszedł ostatecznie na emeryturę. Pozostawił po sobie znaczący dorobek w postaci artykułów, relacji i wspomnień, które były publikowane m. in. na łamach „Biuletynu Historycznego” Muzeum MW w Gdyni oraz wydawanych w Londynie „Naszych Sygnałach”. Kmdr ppor. Zbigniew Węglarz zmarł 8 stycznia 2007 r. mając 92 lata. Został pochowany na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie.

Wartościowym uzupełnieniem opracowania Cz. Ciesielskiego jest aneks zawierający treść wyroku w sprawie kmdr. por. Węglarza z 21 kwietnia 1951 r.

Autorem kolejnego materiału zatytułowanego *Państwowe Muzeum Stutthof w Sztutowie (1962–2005)* jest Andrzej Gąsiorowski, który w swoim materiale przybliży czytelnikowi takie zagadnienia jak: muzea martyrologiczne w Polsce, podstawowe informacje o obozie i wykorzystaniu obiektów obozowych po maju 1945 r., początki upamiętnienia i powstania Państwowego Muzeum Stutthof w 1962 r., gromadzenie zbiorów oraz działalność informacyjno-edukacyjną, działalność naukową i wydawniczą, współpracę z innymi muzeami oraz stowarzyszeniami i fundacjami, a także najbliższe perspektywy tej placówki.

Szwecja i jej siły morskie w latach 1939–1972” to tytuł opracowania pióra Piusa Kacprzaka, natomiast Bogusław Gogol przygotował dwa kolejne materiały, które dotyczą działalności cenzury na wybrzeżu. Są to: *Z problematyki działań cenzury na Wybrzeżu Gdańskim. Na przykładzie funkcjonowania Wojewódzkiego Urzędu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk w Gdańsku w latach 1945–1956* oraz *„Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” – w kręgu zależności od cenzury i władzy w końcu lat sześćdziesiątych*.

W części poświęconej materiałom archiwalnym kierownik Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie – Ryszard Techman przedstawił *Przemyt na granicy gdańsko-pruskiej w połowie lat trzydziestych XX wieku w raporcie Ekspozytury Cel w Gdańsku*.

Na uwagę czytelników zasługują również, zamieszczone w ostatniej partii prezentowanego zeszytu, recenzje i artykuły recenzyjne, poświęcone publikacjom dotyczącym szeroko rozumianej problematyki morskiej.

I tak Bogdan Ziółkowski przybliży czytelnikom książkę B. Chrzanowskiego, Andrzeja Gąsiorowskiego i Krzysztofa Steyera pt. *Polska Podziemna na Pomorzu w latach 1939–1945* (Gdańsk 2005), a Jan Szymański prezentuje wspomnienia Konrada Czarnockiego pt. *Nobel dla Żeromskiego?* (Warszawa 2007). Autorem kolejnych dwóch recenzji jest Tadeusz Białas, który omawia publikację Małgorzaty Kamoli-Cieślik pt. *Polityka morska na Pomorzu Zachodnim w latach 1956–1970. Porty i Żegluga* (Szczecin 2005) oraz Marka Arpada Kowalskiego pt. *Kolonie Rzeczypospolitej* (Warszawa 2005).

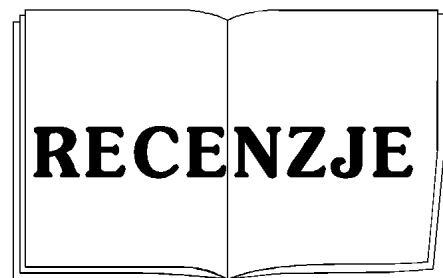
W omawianych recenzjach czytelnicy znajdą zapewne wiele interesujących wątków, dzięki którym nie ograniczą się tylko do przedstawionych recenzji ale sięgną do omawianych publikacji. Np. M. Kamola-Cieślik szeroko przedstawia prace Komisji Partyjno-Rządowej, którą powołano w 1959 r. na mocy decyzji Sekretariatu KC PZPR, w celu zbadania przyczyn uprawiania handlu (przemytu – I.B.) przez załogi pływające na statkach Polskiej Marynarki handlowej (PMH). Wspomniana komisja ustaliła, że przyczyną tego procederu był niewłaściwy system płac i nieumiejętne wykorzystywanie przez pracowników PMH swoich wynagrodzeń. Za metodę służącą poprawie tej sytuacji uznano podniesienie dyscypliny załóg statków. Niestety metoda ta nie przyniosła oczekiwanych rezultatów, bowiem w kolejnych dekadach lat 60., 70. i 80. ubiegłego wieku przemyt różnorodnych towarów był nadal uprawiany przez załogi polskich statków. W ocenie T. Białasa – Komisja nie mogła stwierdzić, iż przyczyna, dla której personel jednostek pływających

zajmował się handlem, leżała w samej istocie gospodarki nakazowo-rozdziałowej (tzw. socjalistycznej). Nieodłączną jej cechą była bowiem stała przewaga popytu nad podażą i tę właśnie lukę próbowali wypełnić marynarze. Uprawiając ten proceder narażali się nie tylko na możliwość utraty zainwestowanych pieniędzy (towaru – I. B.) ale również na wciągnięcie ich na tzw. „czarną listę”, co jakże często skutkowało zwolnieniem z pracy i szczególnym zainteresowaniem ze strony służb celnych i granicznych. Zdaniem T. Białasa w tym okresie właśnie marynarze zaspokajali społeczny popyt na ortalion, krempinę, jeans i inne towary.

Omawiany zeszyc „Komunikatów” zamyka recenzja Jana Szymańskiego, który przybliży czytelnikom książkę Bernarda Piotrowskiego pt. *Integracja Skandynawii. Od Rady Nordyckiej do wspólnoty europejskiej* (Poznań 2006) oraz Waltera Patera prezentującego napisaną przez Dariusza Nawrota wersję rozprawy habilitacyjnej zatytułowaną *Korpus oficerski Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej* (Warszawa 2005).

Uzupełnieniem prezentowanego tomu jest biogram opracowany przez Cz. Ciesielskiego poświęcony zmarłemu 19 września 2007 r. wybitnemu historykowi – związanemu m.in. z Gdańskiem – prof. Edmundowi Cieślakowi.

Ireneusz Bieniecki



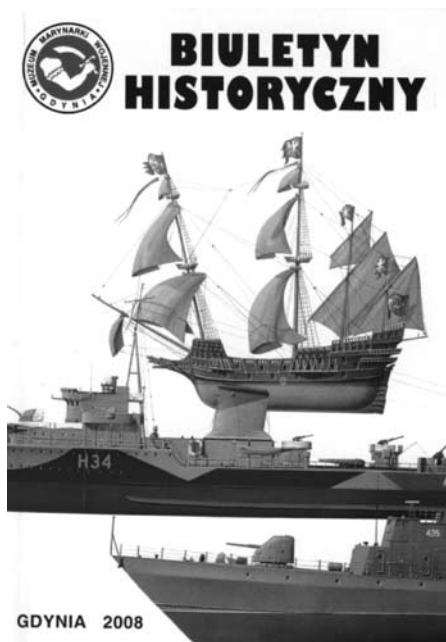
PROBLEMATYKA MORSKA NA ŁAMACH NOWEGO „BIULETYNU HISTORYCZNEGO” MUZEUM MARYNARKI WOJENNEJ

W końcu 2008 r. ukazał się kolejny nr (23) Biuletynu Historycznego Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Wydaniu kolejnego tomu przyświecały dwie znaczące dla tej formacji rocznice – 90. rocznica powstania Marynarki Wojennej i 55-lecie powołania Muzeum Marynarki Wojennej (MW). Nowy „Biuletyn” liczy ponad 230 stron, a na jego zawartość składają się opracowania kilkunastu autorów. Wśród nich znaleźli się głównie reprezentanci środowiska historyków MW od wielu lat współpracujący z tym wydawnictwem. Jak zwykle problematyka zaprezentowana na łamach „Biuletynu” jest bardzo zróżnicowana.

Omawianą publikację otwiera artykuł kmdra ppor. w st. spocz. dra Tadeusza Górskiego pt. *Floty sojuszników i przeciwników Jagiellonów i Wazów na Bałtyku, Morzu Czarnym i Morzu Śródziemnym*. Autor przedstawia szczegółowe działania polityczno-wojskowe Jagiellonów i Wazów prowadzone na obszarze Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego i Morza Śródziemnego. Zwraca jednak uwagę, że chociaż świadczyły one o niezbędności polityki morskiej dla polskiej korony to jednak nie zawsze były one skuteczne. Świadczyły one jednak o dużym znaczeniu Rzeczypospolitej na kontynencie europejskim i wśród najważniejszych krajów muzułmańskich.

Autorem kolejnego materiału jest kontradm. rez. prof. dr hab. Antoni Komorowski, który prezentuje swoje ustalenia na temat *Powstania bazy morskiej Hel*. Pierwsze rozmowy dotyczące obrony polskiego wybrzeża rozpoczęto już w 1920 r. z udziałem specjalistów francuskich. Obiekty bazy morskiej Hel powstawały w złożonych warunkach decyzyjnych, wykonawczych i finansowych. Bazę morską Hel wraz z podstawowymi systemami i urządzeniami wybudowano w okresie 9 lat. Powstał również system obrony artyleryjskiej wybrzeża wraz z odpowiednim zapleczem. W ocenie autora wszystkie te działania były bardzo ważne z punktu widzenia strategii prowadzenia działań obronnych stosunkowo niewielkiego odcinka polskiego wybrzeża. Dlatego też Hel, a nie dużo większa Gdynia, pozostawał bazą główną MW w 1939 r. Również Rejon Umocniony Hel otrzymał szereg nowoczesnych rozwiązań technicznych, które sprawdziły się w czasie działań wojennych i pozwoliły utrzymać Półwysep jej obrońcom do października 1939 r.

Prof. Komorowski wraz z mgr Katarzyną Giedroń są autorami kolejnego opracowania poświęconego *Działalności dyplomatycznej oficerów Marynarki Wojennej w latach 1920–1939*. W zestawieniu tabelarycznym autorzy wymieniają nazwiska 23 oficerów MW, którzy odegrali znaczącą rolę w tworzeniu II Rzeczypospolitej. To oni prowadzili często negocjacje jakże istotne dla kraju. Poprzez swoją postawę i działalność popularyzowali oni Polskę na arenie międzynarodowej. Wg przyjętego „klucza” autorzy opracowania w swoim zestawieniu zaliczyli do tej grupy oficerów MW, którzy m. in. działali w składzie Komisji Nadzoru Budowy Okrętów we Francji. Należy jednak stwierdzić, że wyliczenia autorów nie są kompletne i wymagają przeprowadzenia dalszych badań i uzupełnień w tym zakresie. Potwierdzeniem tego może być brak w opracowanym wykazie oficerów MW prowadzących działalność dyplomatyczną (s. 46–47) np. oficera MW – kmdra ppor. Romana Somnickiego.



Kmdr ppor. Somnicki, znający biegle język francuski, w listopadzie 1934 r. wyjechał do Francji, jako pełniący obowiązki przewodniczącego Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów. Tam doglądał budowy nowej jednostki pływającej dla polskiej MW – stawiacza min, który w przyszłości miał otrzymać nazwę ORP „GRYF”. Wodowanie „GRYFA” odbyło się 29 listopada 1936 r., a na uroczystość tę przyjechał szef Kierownictwa MW – kontradmirał Jerzy Świrski. We Francji kmdr. ppor. Somnicki zawarł związek małżeński (28 grudnia 1935 r.). W kilka miesięcy po wodowaniu „Gryfa” w Hawrze, na francuskim okręcie „Branlebas” został uhonorowany Krzyżem Kawalerskim Legii Honorowej. Z końcem lutego 1938 r. „Gryf” został przejęty przez polską MW i odpłynął do kraju, natomiast kmdr. ppor. Somnicki pozostał jeszcze kilka tygodni w Hawrze, poświęcając ten czas na zakończenie spraw pozostałych po Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów.

W połowie kwietnia 1938 r. wraz z żoną i synem opuścił Francję i drogą morską powrócił do Gdyni (19 kwietnia 1938 r.), obejmując stanowisko szefa Służby Technicznej Komendy Portu Wojennego w Gdyni*.

Dyrektor Muzeum MW w Gdyni – kmdr por. dr Sławomir Kudela jest autorem kolejnego opracowania na temat *Służby technicznej i zaopatrzenia Marynarki Wojennej w latach 1918–1939*, cz. 1. *Działalność w latach 1918–1935*. W działalności służb zaopatrzenia intendenckiego MW w latach 1918–1925 autor wyróżnia dwa okresy. Pierwszy z nich od listopada 1918 r. do kwietnia 1921 r. charakteryzował się w dziedzinie planowania i finansowania brakiem samodzielności, a większość działań podejmowały organa

centralne MSW. Stąd MW przypadła tylko rola odbiorcy sterowanego oddzielnie strumienia środków finansowych i materiałowych.

Drugi okres trwający od kwietnia 1921 r. do maja 1925 r. zdaniem autora charakteryzował się małą operatywnością służb intendenckich, w zakresie zakupów materiałów i przerostami administracyjnymi, co było szczególnie widoczne na szczeblu centralnym. Należy jednak podkreślić, że w omawianym okresie nakłady finansowe na MW nie przekraczały 1% budżetu MSWojsk., co powodowało, że środki znajdujące się w dyspozycji odpowiednich służb tej formacji były minimalne i mogły zaspokoić tylko niezbędne potrzeby.

Kolejny etap dotyczył modernizacji i rozbudowy systemu służb technicznych i zaopatrzenia MW w latach 1926–1935. Na podstawie przeprowadzonej przez autora analizy działalności służb kwatermistrzowskich można zauważyć, że służby zaopatrzeniowe MW, które realizowały zabezpieczenie logistyczne jednostek pływających i nadbrzeżnych znajdowały się w podobnym położeniu i funkcjonowały w zbliżonych warunkach jak służby techniczne tej formacji. Do najważniejszych braków w ich działalności autor zaliczył:

- niedobory odpowiedniej ilości kadry o wysokich kwalifikacjach, która była niezbędna do realizacji zadań w tym zakresie,
- słabość centralnego systemu zaopatrzenia oraz różnorodność posiadanego uzbrojenia i wyposażenia w Siłach Zbrojnych, co powodowało brak płynności i utrudniało podejmowanie właściwych decyzji w procesie zaopatrywania,
- niewystarczająca wysokość środków finansowych rzutująca na zachowanie ciągłości i stabilności w realizowanych zadaniach logistycznych.

Autorką opracowania dotyczącego *Jubileuszy latarni morskich* jest mgr Iwona Pietkiewicz, natomiast kmdr por. rez. mgr Walter Pater przedstawia *Sukcesy bojowe Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej* (odcinek 5). Tym razem ocenia udział ORP „Kujawiak” w zniszczeniu trzech statków w rejonie wyspy Alderney, co miało miejsce z 3/4 lutego 1942 r. Ten sam autor przygotował kolejny materiał prezentujący *Stan osobowy Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939–1947*.

Natomiast kmdr por. rez. mgr inż. Jerzy Bojko jest autorem kolejnego materiału poświęconego budownictwu nadmorskiemu. W artykule pt. „Polska Riwiera” – *gmach i jego użytkownicy* przybliża czytelnikom dzieje charakterystycznego i ciekawego budynku znajdującego się w posiadaniu MW – „Polskiej Riwieri”, którego początki sięgają okresu gdy Gdynia nie posiadała jeszcze praw miejskich.

* J. Jaźwiński, *Normandie Normanda czyli zakończenie kolaboracji z miesięcznikiem „Morze”*, „Nautologia”, 1996, nr 2, s. 31–36; zobacz też R. Somnicki, *List do redakcji „Wojskowego Przeglądu Historycznego”*, „Wojskowy Przegląd Historyczny”, 1961, nr 2, s. 409–410. Zobacz też I. Bieniecki, *Kmdr por. Roman Somnicki – organizator morskiej służby WOP (1896–1976)*, „Przegląd Morski”, 1989, nr 2, s. 57–62; oraz I. Bieniecki, *Kmdr por. Roman Somnicki – organizator morskiej służby WOP (1896–1976)*. *W setną rocznicę urodzin*, „Nautologia”, 1997, nr 1, s. 41–43.

O *Przejęciu okrętów ze Związku Radzieckiego, Niemiec i Szwecji w 1945 r. w relacji gen. Józefa Urbanowicza* pisze kmdr por. rez. dr Zbigniew Wojciechowski. Relacja naocznego świadka tamtych wydarzeń – płka J. Urbanowicza, późniejszego zastępcy dowódcy MW, została zamieszczona w roku 1963 na łamach gazety „Żołnierz Wolności”. Ponieważ jednak nie została zauważona przez szersze kręgi czytelników, stąd przybliżenie jej po raz kolejny na łamach „Biuletynu”.

Tematem kolejnego materiału przygotowanego przez kmdra w st. spocz. prof. dra hab. Zdzisława Misztalę jest *Elbląg w składzie państwa polskiego po II wojnie światowej*.

Swoimi wspomnieniami z okresu służby w MW dzieli się również kontradm. w st. spocz. Henryk Pietraszkiewicz w artykule pt. *My pierwsza Brygada...* Tym razem wspomnienia admirała dotyczą lat 1956–1966, kiedy to w MW dowodził 1. Brygadą Okrętów Podwodnych.

Czytelników zainteresują zapewne cztery opracowania biograficzne. Dwa z nich wyszły spod pióra ppłka SG dra Ryszarda Techmana – kierownika Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie.

Pierwsze z nich zostało poświęcone *Komandorowi podporucznikowi Janowi Juszcakiewiczowi (1903–1971)*.

W drugim biogramie przybliży losy *Porucznika pilota Zdzisława Juszcakiewicza (1908–2001)*. Bohater biogramu zasłynął przede wszystkim brawurową ucieczką z polskiego wybrzeża na jednostce pływającej, którą dotarł na wyspę Bornholm.

Zdzisław Juszcakiewicz urodził się 7 października 1908 r. w Jaśle. Wcześniej utracił matkę, która zmarła ok. 1917 r. w wieku 26 lat. W rodzinnej miejscowości uczęszczał do szkoły podstawowej (1915–1919), a po jej ukończeniu kontynuował naukę w Państwowym Gimnazjum im. Króla Stanisława Leszczyńskiego na profilu matematyczno-przyrodniczym. Maturę uzyskał z wynikiem dobrym w czerwcu 1927 r. po czym rozpoczął studia na Wydziale Nawigacyjnym Szkoły Morskiej w Tczewie. Jednak wkrótce zrezygnował z dalszej nauki ponieważ planował wstąpić do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. W tym celu pogłębiał swoją znajomość języka francuskiego. W przystąpieniu do egzaminów przeszkodziła mu jednak choroba, w związku z czym zapisał się do Wyższego Studium Handlowego w Krakowie. Pragnął jednak służyć w wojsku i 16 października 1929 r. został powołany do 37 pułku piechoty na służbę próbną, a następnie na kurs unitarny przy Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej. Szkolenie ukończył 27 lipca 1930 r. z wynikiem dobrym i otrzymał awans do stopnia kaprała podchorążego. W tym czasie przełożeni dostrzegli w nim dobrego kandydata na oficera.

Do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie został skierowany 23 października 1930 r. Podporucznikiem i zawodowym obserwatorem mianowano go po niecałym dwuletnim okresie szkolenia – 11 sierpnia 1932 r. Otrzymał przydział do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku do eskadry szkolnej. Następnie służył w eskadrze wielosilnikowej, a od 1937 r. w 2 eskadrze tego dywizjonu. Był również oficerem ds. bezpieczeństwa garnizonu Hel – oficerem Oddziału II Sztabu Generalnego WP. Tuż przed wybuchem wojny z Niemcami pełnił funkcję oficera sztabu (adiutanta dowódcy) MDLotn.

Z chwilą napaści Niemiec na Polskę brał udział w ewakuacji maszyn MDLot. Następnie odszedł do Sztabu Dowództwa Floty. Wraz z por. mar. pil. Józefem Rudzkim odbył 6–7 września 1939 r. loty na wodnosamolocie R-XIII G/hydro nr 714. Później uczestniczył w walkach na Helu, gdzie był dowódcą jednego z odcinków broniętego przez Oddział Przeciwdesantowy. Tuż przed kapitulacją wraz z innymi żołnierzami z MDLot. podjął próbę ucieczki do Szwecji na kutrze rybackim „HEL-117”. Uciekinierzy zostali jednak zatrzymani i 2 września 1939 r. trafił do niewoli niemieckiej (oflag XVIII A Lienz i II C Woldenberg). Tam przebywał do końca stycznia 1945 r. Przeżył okres wojny, ponieważ Niemcy do końca wojny nie zorientowali się, że przebywał w jednym z ich obozów jenieckich.

Po wojnie wrócił w rodzinne strony do Jasła jednak już na początku maja 1945 r. przybył na Pomorze Gdańskie. Podjął pracę w Morskim Instytucie Rybackim, który 2 lipca 1945 r. oddelegował go do Darłowa w celu zabezpieczenia taboru i sprzętu rybackiego oraz innych obiektów.

Jednak praca na stanowisku kapitana portu w Darłowie i kierownika tutejszej Stoczni Rybackiej Morskiego Instytutu Rybackiego nie chroniła go przed służbami poszukującymi przedwojennych oficerów Oddziału II. Inwigilacja Juszcakiewicza zajął się Powiatowy Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w Sławnie, który 16 czerwca 1948 r. wszczął agenturalne rozpracowanie pod kryptonimem „FLISAK”.

Nie znamy daty, kiedy Juszcakiewicz zorientował się o zainteresowaniu Urzędu Bezpieczeństwa jego osobą. W obawie przed aresztowaniem podjął przygotowania do ucieczki. W tym celu wykorzystał swoje doświadczenie, zajmowane stanowisko i element zaskoczenia. Na kilka tygodni przed zrealizowaniem swojego planu rozpoczął pilotowanie statków wchodzących i wychodzących z Darłowa, zwłaszcza w nocy. Oficjalnym wytłumaczeniem dla przełożonych była chęć udzielenia pomocy swoim kolegom. Choć po pewnym czasie przełożeni zabronili mu wykonywania tych czynności, to jednak zdążył nabrać już wprawy w pilotowaniu jednostek.

Swoją ucieczkę Z. Juszcakiewicz zrealizował w nocy z 29/30 sierpnia 1948 r. W tym celu sfingował zdarzenie, w wyniku którego sternik i mechanik motorówki pilotowej „M.T.L. 1009” otrzymali polecenie udania się samochodem w stronę Koszalina, w celu udzielenia pomocy dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie, który rzekomo miał ulec wypadkowi. Następnie po pewnym czasie powiadomił tutejszą latarnię, że na morzu tonie jacht, którego załoga wzywała pomocy. Ponieważ załoga motorówki pilotowej znajdowała się w trasie, sam podjął „akcję ratowniczą”. Dlatego też jego działania nie wzbudziły podejrzeń miejscowej placówki Wojsk Ochrony Pogranicza. Jednocześnie pora nocna uniemożliwiła wykrycie i zatopienie uciekającej jednostki przez załogi radzieckich samolotów wojskowych.

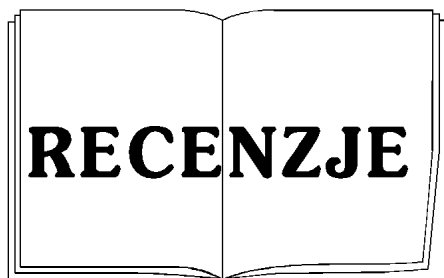
Zdzisław Juszcakiewicz z Darłowa wypłynął ze swoją żoną, jej siostrzenicą oraz przyrodnim bratem Stanisławem. Motorówka bez przeszkód dotarła do portu Gudhejem na wyspie Bornholm. Skutki tej ucieczki były jednak odczuwane przez najbliższą rodzinę. Jego siostra nie mogła wykonywać zawodu nauczycielki, a brat miał problemy w wojsku. Przez pewien czas Juszcakiewicz przebywał w Szwecji w obozie przejściowym dla uciekinierów, gdzie prowadził w imieniu władz tego państwa rozmowy z osobami zbiegłymi z Polski. Jego działalność organy bezpieczeństwa zakwalifikowały jako działalność wywiadowczą.

Pod koniec lat czterdziestych opuścił Szwecję i udał się początkowo do Ameryki Południowej, gdzie jako oficer marynarki handlowej pływał na statkach szwedzkich pomiędzy Ameryką Południową i Stanami Zjednoczonymi oraz Kanadą. Około roku 1959 lub 1960 przybył do Montrealu, gdzie zatrudnił się u przyrodniego brata Stanisława. Po kilku latach osiadł na Wyspach Bahama. W roku 1970 powrócił do Kanady, gdzie w prowincji Ontario kupił dom z gospodarstwem. Tam spędził swoje ostatnie lata, posługując się już prawdziwym nazwiskiem. Zmarł w Lansdowne w wieku 93 lat prawdopodobnie pomiędzy 5 a 8 czerwca 2001 r.

Ponadto w omawianym „Biuletynie” o *Kapitanie marynarki inżynierze Józefie Minkiewicz* pisze kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław Wielebski, natomiast losy *Komandora podporucznika Wiktora Wojnicza (1894–1940)* przedstawia czytelnikom dr Ryszard Mielczarek. Również niżej podpisany zaprezentował *Zmiany w systemie organizacji ochrony polskiej granicy morskiej w latach 1965–1991*.

Sądzę, że ze względu na wielowątkowość zaprezentowanej tematyki najnowszy numer „Biuletynu Historycznego MW” znajdzie liczne grono czytelników.

Ireneusz Bieniecki



KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ (1945–2007)

Na początku 2009 r. Zespół Redakcyjno-Wydawniczy Marynarki Wojennej wydał nową książkę¹ o powojennych dziejach Marynarki Wojennej. Zasadniczym tematem tej pracy są wydarzenia zachodzące w polskiej Marynarce Wojennej w latach 1945–2007, i to nie tylko po zorganizowaniu jej w 1945 r. w kraju, ale także, w istniejącej do marca 1947 r. Polskiej Marynarce Wojennej w Wielkiej Brytanii.

Autorem kroniki jest kmdr w st. spocz. Mieczysław Serafin. Urodził się w 1933 r. W latach 1953–1957 ukończył Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej i po rocznym pobycie w Ośrodku Szkolenia Specjalistów Morskich w Ustce, dalszą służbę pełnił najpierw na stanowisku oficera nawigacyjnego okrętu, a następnie flagowego nawigatora oraz szefa sztabu dywizjonu trawalców bazowych w Helu. W latach 1969–1971 ukończył studia podyplomowe na Wydziale Dowódczym Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni. Po studiach, do 1985 r. zajmował się problematyką szkolenia operacyjnego w Oddziale Operacyjnym Sztabu MW. W tym czasie ukończył również zaoczne podyplomowe Studium Nauki Wojennej i Doktryny Wojennej w Akademii Sztabu Generalnego WP. W 1985 r. został redaktorem naczelnym „Przeglądu Morskiego”, w którym dużo wcześniej – w 1977 r. zadebiutował jako publicysta artykułem o lotnictwie pokładowym floty USA. Funkcję redaktora naczelnego pełnił do 1995 r., w 1993 r. przechodząc do rezerwy. Później, w latach 1995–1998, nadal pracował w „Przeglądzie Morskim” na stanowisku sekretarza redakcji.

Jest autorem i współautorem opracowań wewnętrznych z zakresu sztuki operacyjnej i taktyki Marynarki Wojennej. Opracował bibliografię „Przeglądu Morskiego” za lata 1947–1986 i jest współautorem bibliografii tego czasopisma za lata 1987–1997. Ponadto jest również autorem opracowań o polskiej Marynarce Wojennej w latach drugiej wojny światowej i o siłach morskich Francji, wydrukowanych jako dodatki do „Przeglądu Morskiego”. Od 1987 do 1998 r. corocznie opracowywał w „Przeglądzie Morskim” kronikę MW, a od 1998 r. – comiesięcznie – karty dokumentacyjne artykułów zamieszczanych w tym miesięczniku. W latach 1995–1996 zajmował stanowisko wiceprezesa Zarządu Głównego Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Wojennej RP.

Tytuł tej pracy w zasadzie w pełni oddaje jej treść. Poza właściwą kroniką Marynarki Wojennej za lata 1945–2007, w omawianej książce znajduje się kilka mniejszych materiałów. Na wstępie zamieszczono krótkie wprowadzenie z rozważaniami natury polityczno-strategicznej na temat sytuacji w Europie po zakończeniu drugiej wojny światowej, działalności bojowej Polskiej Marynarki Wojennej w czasie wojny i warunków jej funkcjonowania po zakończeniu działań wojennych oraz uwarunkowań powstawania po wojnie sił morskich w kraju. Ponadto umieszczono w niej wykaz jednostek i osób z Marynarki Wojennej odznaczonych na Zachodzie i w kraju orderem *Virtuti Militari* za wybitny udział w drugiej wojnie światowej. Poza tym w pracy znajdują się: bibliografia, wykaz ilustracji, informacje o dowódcach polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945–2007, wykaz świąt i jubileuszy instytucji i jednostek MW oraz indeksy: osób i nazw geograficznych. Omawiana książka jest dość obszerna, liczy 496 stron. Zasadniczą jej część – kronikę – ma 408 stron. Praca ta została zilustrowana 157 zdjęciami.

W literaturze o dziejach polskiej Marynarki Wojennej istnieją wcześniej wydane podobne kroniki. Franciszek Czerski i Zdzisław Waśko opublikowali *Małą kronikę Marynarki Wojennej*², obejmującą okres od zarania

państwowości polskiej do 1980 r. W Stanach Zjednoczonych ukazała się w małej liczbie egzemplarzy, więc prawie niedostępna dla szerszego grona czytelników, trzytomowa kronika³ napisana i wydana przez Stanisława Mariusza Piaskowskiego, obejmująca tylko lata 1918–1946. Pracę podobną do kroniki Stanisława Mariusza Piaskowskiego opublikowała Maria Babnis⁴. Zupełnie odbiegając od nich formę miało kalendarium⁵ Józefa Wąsiewskiego, obejmujące lata 1918–1993. W tej sytuacji omawiana praca Mieczysława Serafina wypełnia lukę istniejącą w tej dziedzinie.

Podstawą materiałową omawianej kroniki stały się: historia wojskowości polskiej⁶, Stanisława Mariusza Piaskowskiego kronika⁷ polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918–1946 oraz materiały kronikarskie drukowane w „Biuletynie Historycznym” i w „Przeglądzie Morskim”, zarysy⁸ dziejów Marynarki Wojennej, książka Czesława Ciesielskiego⁹ o losach twórców polskiej Marynarki Wojennej, praca Jarosława Malinowskiego i Tadeusza Grzesikowskiego¹⁰ o Marynarce Wojennej w 1994 r. oraz Jarosława Ciślaka¹¹ o Marynarce Wojennej 1995 r., wykonane w Akademii Marynarki Wojennej opracowanie¹² o absolwentach uczelni polskiej Marynarki Wojennej w latach 1922–1997 oraz słownik biograficzny admirałów¹³, prace o tradycjach polskiej Marynarki Wojennej¹⁴ i informatory o Marynarce Wojennej.

Kronika Mieczysława Serafina zawiera olbrzymi materiał historyczny dotyczący ponad 60 lat powojennej działalności polskich sił morskich. Na każdej stronie kroniki znajduje się kilka zwięzłych kilkuwierszowych zapisów, uwzględniających wymagania, jakie stawia się informacji. Zapisy te są wykonane podobnie, jak w kronikach publikowanych niegdyś corocznie w grudniowych numerach „Przeglądu Morskiego”. Opracowane są dokładnie, ze znajomością rzeczy i niezbędną szczegółowością. Zajmują się wydarzeniami z prawie wszystkich dziedzin działalności Marynarki Wojennej, a szczególnie z zakresów: współpracy międzynarodowej, społeczno-politycznej, organizacyjnej, personalnej, szkoleniowo-wychowawczej, gospodarczej,

¹ Mieczysław Serafin, *Polska Marynarka Wojenna 1945–2007. Kronika wydarzeń*, Gdynia 2008.

² Franciszek Czerski, Zdzisław Waśko, *Mała kronika Marynarki Wojennej*, Warszawa 1980, s. 173.

³ Stanisław Mariusz Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 1–3, Albany 1983–1990, łącznie 665 s.

⁴ Maria Babnis, *Kronika Polskiej Marynarki Wojennej (październik 1918–marzec 1946)*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, *Polska Marynarka Wojenna*, cz. II, *Korpus oficerów 1918–1947*, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 129.

⁵ Józef Wąsiewski, *Kalendarium dziejów polskiej Marynarki Wojennej 1918–1993*, Gdynia 1996, s. 499.

⁶ *Historia wojskowości polskiej. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 1972.

⁷ Stanisław Mariusz Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 1–3, Albany 1987.

⁸ Czesław Ciesielski, Walter Pater, Jerzy Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918–1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992; Mirosław Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, Toronto 1988.

⁹ Czesław Ciesielski, *Twórcy polskiej Marynarki Wojennej 1918–1951. Uznanie i represje (1918–1946; 1945–1951)*, Gdańsk 1995.

¹⁰ Jarosław Malinowski, Tadeusz Grzesikowski, *Marynarka Wojenna RP 1994*, Tarnowskie Góry 1994.

¹¹ Jarosław Ciślak, *Polska Marynarka Wojenna 1995*, Warszawa 1995.

¹² Antoni Komorowski, Dariusz Nawrot, Jerzy Przybylski, *Absolwenci uczelni polskiej Marynarki Wojennej 1922–1997*, Gdynia 1998.

¹³ Walter Pater, *Admirałowie 1918–2005. Słownik biograficzny*, Gdynia 2006.

¹⁴ Mariusz Konarski, Andrzej Olejko, *Tradycje polskiego lotnictwa morskiego*, Gdynia 1995; *Tradycje Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej. Kompendium*, Gdynia 1996; *Tradycje Polskiej Marynarki Wojennej*, Gdynia 1992; *Polskie tradycje wojskowe*, pod red. J. Sikorskiego, Warszawa 1990.

operacyjno-taktycznej, logistycznej i technicznej oraz naukowo-badawczej.

Są w niej też notatki na temat operacyjnej działalności okrętów po zakończeniu działań wojennych w Europie w 1945 r. Zwraca uwagę obfitość zapisów dotyczących formowania, przeformowywania i rozformowywania oraz zmian dyslokacji, podporządkowania i przemianowania jednostek Marynarki Wojennej, wprowadzania do służby nowych okrętów, pomocniczych jednostek pływających, samolotów i śmigłowców oraz spisywania zużytych jednostek pływających ze stanu floty, promocji absolwentów w uczelniach i szkołach MW, awansów na wyższe stopnie wojskowe i nominacji na wyższe stanowiska służbowe oraz zmian w obsadzie etatowej, wizyt zagranicznych polskich okrętów i delegacji oraz wizyt składanych przez delegacje i okręty różnych państw w Polsce, udziału jednostek MW w manewrach i ćwiczeniach, długotrwałych i dalekich rejsów polskich okrętów, tragicznych wydarzeń i wypadków w MW, obchodów jubileuszy w jednostkach i w MW, udziału jednostek w różnych uroczystościach, wręczaniu sztandarów, odsłanianiu pomników i tablic pamiątkowych związanych z dziejami MW, wyników współzawodnictwa i przodownictwa, wręczania odznaczeń i wyróżnień, imprez sportowych, podpisywania przez dowództwo MW różnych aktów, konferencji i seminariów naukowych, zgonów wybitnych osób związanych z MW, oddawania do użytku różnych obiektów itd.

W omawianej pracy są liczne ilustracje, chociaż opublikowane zdjęcia stanowią dodatkowy materiał uzupełniający treść kroniki. Zdjęcia ukazują niektóre wydarzenia z dziejów Marynarki Wojennej w latach 1945–2007 opisane w kronice, m. im. kompanię techniczną I. Samodzielnego Morskiego Batalionu Zapasowego podczas pierwszej powojennej defilady w Gdyni w 1945 r., powitanie ORP „Błyskawica” w Gdyni w 1947 r., udział naczelnych władz w obchodach Dni Morza, promocję oficerów MW w 1957 r. w WSMW, uroczyste pierwsze podniesienie polskiej bandery wojennej na niszczycielu „Grom” oraz na czterech dużych ścigaczach okrętów podwodnych proj. „122 bis” na Oksywiu, udział pododdziału MW na centralnej defiladzie w Łodzi w 1958 r., paradę morską w Święto MW w 1965 r., wizytę zespołu polskich okrętów podwodnych w Murmańsku w 1967 r., wręczenie sztandaru 5 batalionowi zabezpieczenia Brygady Lotnictwa MW na lotnisku w Siemowicach, międzynarodowy zlot żaglowców w 1997 r., wizytę Orkiestry Reprezentacyjnej MW u papieża Jana Pawła II w Rzymie na obchodach XX rocznicy pontyfikatu, ceremonię przekazania i poświęcenia nowych samolotów patrolowo-rozpoznawczych An-28 Bryza na lotnisku w Babich

Dołach oraz uroczystość rozwiązania 9 Flotylli Obrony Wybrzeża w Helu.

Najwięcej zdjęć pokazuje okręty oraz także pomocnicze jednostki pływające, jakimi dysponowała Marynarka Wojenna w latach 1945–2007. Ponieważ kronika obejmuje również schyłkowy okres istnienia Polskiej Marynarki Wojennej na Zachodzie, zamieszczono w niej również zdjęcia okrętów, które nie powróciły do Polski. Są też zdjęcia internowanych podczas wojny w Szwecji okrętów podwodnych, które powróciły do kraju oraz nawodnych okrętów przedwojennych, które po wojnie kontynuowały służbę w kraju. Są zdjęcia okrętów prawie wszystkich klas i typów, jakie trafiły do MW w omawianym okresie: niszczycieli, fregat, dozorowca, okrętów podwodnych, małych okrętów rakietowych oraz kutrów rakietowych i kutrów torpedowych, dużych ścigaczy okrętów podwodnych, okrętów desantowych, transportowo-minowych i kutrów transportowych, trałowców, okrętów rozpoznania radioelektronicznego, hydrograficznych, ratowniczych, okrętu wsparcia logistycznego oraz okrętów i kutrów szkolnych, zbiornikowca i okrętów muzeów. Zamieszczono również zdjęcia dotyczące lotnictwa MW: samolotów myśliwskich, bombowych, szturmowych, myśliwsko-szturmowych, wielozadaniowych, rozpoznawczych, szkolno-treningowych i patrolowo-ratowniczych oraz śmigłowców. Zdjęcia okrętów zagranicznych ilustrują wizyty w Polsce jednostek pływających niemieckiej, francuskiej, brytyjskiej, szwedzkiej i duńskiej floty wojennej.

Na stronach poświęconym dowódcom Marynarki Wojennej zamieszczono informacje i fotografie dowódców polskiej MW w latach 1945–2007: admirałów Nikolaja Abramowa, Adama Mohuczego, Włodzimierza Steyera, Iwana Szylingowskiego, Wiktora Czerokowa, Aleksandra Winogradowa, Zdzisława Studzińskiego, Jana Wiśniewskiego, Ludwika Janczyszy, Piotra Kołodziejczyka, Romualda Wagi, Ryszarda Łukasika, Romana Krzyżewskiego i Andrzeja Karwety.

Omawiana książka pod względem merytorycznym została przygotowana starannie. Wykorzystuje podstawową literaturę przedmiotu z zakresu tradycji WP oraz dziejów polskiej MW, artykuły opublikowane w „Biuletynie Historycznym” i „Przeglądzie Morskim” oraz erudycję i doświadczenie autora. Ukazując istniejącą do 1947 r. Polską Marynarkę Wojenną w Wielkiej Brytanii, podkreśla ciągłość tradycji MW. Jej szeroki zakres tematyczny, ujęcie tematu i poziom opracowania decydują o przydatności kroniki dla różnych grup czytelników zajmujących się zawodowo dziejami Marynarki Wojennej, także dla studentów i uczniów, albo dla innych osób w różnym zakresie interesujących się historią MW.

Walter Pater

KRONIKA POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

W Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku przy ul. Ołowianka 9–13 otwarto wystawę poświęconą Michałowi Antoniemu Leszczyńskiemu (artysta malarz z Jamajki). M. A. Leszczyński znany był jako Michael Lester, wiódł życie równie barwne jak jego obrazy nasycone barwami tropików i blaskiem słońca. Był artystą i marynarzem. Urodził się 26 marca 1936 roku w rodzinie arystokratycznej. Ulubionym jego zajęciem było malowanie i gra na fortepianie. Ukończył Szkołę Morską w Tczewie. Był pilotem portowym. Chcąc malować udał się do Krakowa, tam studiował w Akademii Sztuk Pięknych. W 1934 roku powrócił do pracy na morzu. Odbывał liczne podróże morskie. Z czasem przeniósł się na Jamajkę. Tam poświęcił się malowaniu. Zmarł w 1972 r. na Jamajce. Uznany został za wielkiego artystę. Był członkiem brytyjskiej Royal Society of Arts.

7 marca „Dziennik Bałtycki” informował o kinach budującej się Gdyni: 31 października 1926 r. otwarto kinematograf zwany „Czarodziejka”. W 1930 r. w koszarach Marynarki Wojennej otwarto nowe kino. Nad morzem nieopodal dzisiejszego Teatru Muzycznego otwarto kino zwane „Badoga” (budynek spłonął). Przy Skwerze Kościuszki otwarto w pięknym pod względem architektonicznym budynku kino zwane „Morskie Oko”, tam 21 lutego 1931 r. wyświetlono pierwszy w mieście film dźwiękowy – francuski hit *Parada miłości* z Mauricem Chevalierem w roli głównej. W 1937 r. przy ulicy Żeromskiego powstało kino „Polonia”. W tym samym roku malarz marynista, Marian Mokwa, w Galerii Morskiej przy ulicy 3 Maja otworzył kino „Lido” (po wojnie „Atlantic”). W tym samym czasie w Chyloni powstało kino „Lily”, w Orłowie „Miraż”, na Grabówku „Zorza”. Tuż przed 1939 r. powstało najnowocześniejsze kino w mieście przy ulicy Świętojańskiej zwane „Gwiazda”. W czasie okupacji Niemcy zamienili je na „Stern-Licht-Spiele”. Po wojnie zwało się ono „Warszawa”. W czasach najnowszych funkcjonuje w Gdyni tylko jedno kino – „Silver Screen”. Ma osiem sal. W kinach królowały westerny, ale były też filmy z gatunku „płaszczka i szpady”, a także filmy o tematyce morskiej.

10 marca odbyło się posiedzenie Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Omawiano przygotowania do wydania rocznika „Nautologia”. Planowano, by numer ukazał się w czasie obchodów Święta Morza. Zaproponowano nadanie tytułu Honorowego Członka PTN: prof. dr. inż.

kpt. ż.w. Ryszardowi Wawruchowi, Stanisławowi Śliwie i Wojciechowi Drozdowi. Ustalono termin i program zebrania na 16 czerwca 2008 r. na „Darze Pomorza”, na którym nastąpi wodowanie „Nautologii”, wodowanie książki *Administracja Morska* (t. 1), wodowanie III tomu Prac Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, miało też być przekazanie obrazu Marii Janty-Polczyńskiej. Przyjęto plan wydatków na rok 2008. Zebrani po długiej dyskusji przyjęli preliminarz jednomyślnie. W poczet członków PTN przyjęto komandora ppor. mgr. inż. Bartłomieja Pączka, pracownika naukowego AMW w Gdyni.

27 marca dyrekcja, uczniowie i nauczyciele Zespołu Kształcenia i Wychowania zorganizowali uroczystość Święta Szkoły. Po mszy św. w kościele parafialnym w Strzebielinie, nastąpił przemarsz do szkoły w Strzebielinie i złożenie tam wiązanek kwiatów pod tablicami pamiątkowymi patronów: Pawła Szeffki i kapitana ż.w. Karola Olgierda Borchardta. Polskie Towarzystwo Nautologiczne reprezentował dr Eligiusz Sitek.

4 kwietnia „Dziennik Bałtycki” informował o katamaranie pasażerskim „Solar”, zasilanym energią elektryczną uzyskiwaną z ogniw słonecznych. Taką jednostkę zaprojektowali młodzi pracownicy naukowcy z Wydziału Okrętownictwa i Oceanotechniki Politechniki Gdańskiej i jest ona w ostatniej fazie budowy. Ma to być pierwsza taka łódź w Polsce. Zapowiadano, że ta ekologiczna taksówka wodna zostanie oficjalnie zaprezentowana na Motławie w dniu 24 czerwca 2008 r. Katamaran będzie miał pędnik azymutalny (obrotową kolumnę z wałem), który poprzez przekładnię porusza śrubę napędową. Pędnik ma pełnić także funkcję steru.

8 kwietnia w kościele OO. Redemptorystów w Gdyni dla uczczenia Ludzi Morza odbyła się uroczystość im poświęcona. Jak co roku zgromadzono się w kaplicy św. Piotra tegoż kościoła. Zgromadziły się liczne delegacje i poczty sztandarowe. Wiązanki kwiatów złożyli przedstawiciele Urzędu Morskiego, szkół morskich, Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszenia Starszych Mechaników i Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

Prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda nawiązał do znajdujących się w kaplicy tablic pamiątkowych ku czci Ludzi Morza. Duszpasterz Ludzi Morza Ojciec Edward Prac odmówił modlitwy oraz w krótkiej homilii przedstawił powagę i znaczenie oddania hołdu tym którzy odeszli na wieczną wachtę.

Po tej części wszyscy zostali zaproszeni na spotkanie, podczas którego omawiano sylwetki Zasłużonych Ludzi Morza. M. in. prezes Ligi Morskiej i Rzeczej kpt. ż. w.

dr Andrzej Królikowski nawiązał do gen. Mariusza Zaruskiego, który był działaczem ligowym.

Na zakończenie O. E. Prac wręczył wszystkim Krajowy Biuletyn Ludzi Morza, opracowany przez Andrzeja Sitka i Eligiusza Sitka pod kierunkiem O. E. Pracza.

14 kwietnia odbyło się posiedzenie Zarządu PTN. Według założeń tematycznych „Nautologii”, numer rocznika 2008 będzie poświęcony szkolnictwu morskemu. Prof. B. Hajduk przedstawił wykaz autorów i spis treści. „Nautologia” będzie zawierać 6 artykułów, 13 materiałów, 6 tekstów wspomnieniowych „Z żałobnej karty” i 8 recenzji. Wodowanie zaplanowano na 16 czerwca, na „Darze Pomorza”. W związku z zbliżaniem się uroczystości stulecia „Daru Pomorza” zamówiono obraz olejny – portret matki chrzestnej fregaty Marii Janty-Polczyńskiej. Prof. J. Borzyszkowski obiecał przysłać ze Szkoły Leśniczkiej w Tucholi zespół trębaczy. Zdecydowano wybicie 30 sztuk medali, a centralne Muzeum Morskie przygotowuje do nich legitymacje. Na ten czas zostanie opracowana monografia D. Dudy i R. Mielczarka dotycząca administracji morskiej.

25 kwietnia Pomorskie Porozumienie Oddziałów PTTK w Gdańsku zorganizowało sesję krajoznawczą pt. „Zygmunt Beczkowicz – polityk i krajoznawca (21.1.1887–2.V.1985)”. 25.4.2008 w Gdyni w budynku w którym mieszkał, przy ul. Świętojańskiej 126 m 10, prezydent Gdyni Wojciech Szczurek odsłonił tablicę pamiątkową zasłużonemu dla Gdyni i spraw morskich – Zygmuntowi Beczkowiczowi. Urodził się 21 stycznia 1887 r. w Łukowicy koło Lubartowa. Uczęszczał do gimnazjum z językiem wykładowym rosyjskim. Przeniósł się do Warszawy, gdzie zdał maturę. W Moskwie ukończył wydział ekonomiczny i prawny. Pracował w Sądzie Okręgowym w Siedlcach. W 1938 r. powierzono mu funkcję posła na Sejm na Łotwie. Przybył na Wybrzeże, zainicjował utworzenie przedsiębiorstwa dalekomorskiego w Gdyni „Delfin”. Po wojnie był dyrektorem „Dalmoru” w Gdyni. Głosił i realizował zasadę: Zawsze i wszędzie dla Polski. Zmarł 2 maja 1985 r. i został pochowany na cmentarzu witomińskim w Gdyni.

9 maja „Polska Dziennik Bałtycki” zamieściła artykuł: *Ja jestem Kaszub i tu jest mój dom*. Dotyczyło to wybitnego malarza Mariana Mokwy, który mieszkał w Sopocie, przy ulicy Kasprowicza w willi „Adelajda”. Tam M. Mokwa najchętniej malował – wspominała o tym jego żona Maria Obertyńska. Ten słynny malarz urodził się 9 kwietnia 1881 r. w Malarach, zmarł zaś 15 czerwca 1987 r. w Sopocie. Tworzył przez ponad 80 lat. Namalował około 9 tysięcy obrazów olejnych i akwarel oraz tysiące rysunków.

Ulubionym tematem jego prac malarskich było morze.

19 maja ta sama gazeta zamieściła informację, że łódź napędzana siłą mięśni wykonana na Politechnice Gdańskiej jest najlepsza na świecie. Co roku do rywalizacji stają studenci czołowych uczelni technicznych w Europie. Właśnie w tym czasie stanęły do walki 24 łodzie z całej Europy, w tym trzy z Polskie – dwie gdańskie i jedna ze Szczecina. Zwycięska okazała się łódź o nazwie „Rektor”, najnowsze osiągnięcie studentów z Koła Naukowego na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej.

21 maja w Gdańsku rozpoczęła się uroczystość, której kulminacją było uruchomienie Kuli Czasu na latarni morskiej w Nowym Porcie. O godz. 12 na nabrzeżu Ziółkowskiego kula po raz pierwszy wskazała południe. Kula Czasu stała się chronometrem niezwykle nie tylko w skali Trójmiasta czy Bałtyku, ale w ogóle w tej części świata. Stała się też wielką atrakcją dla turystów. Redakcja „Polski Dziennik Bałtyckiego” objęła przedsięwzięcie patronatem.

24 maja pismo „Panorama Miasta Tczew” w rubryce „Przystań” pisała, że przystań żeglarsko-pasażerska „pracowała” na dobry wizerunek Tczewa, przyciągała uwagę żeglarzy, turystów i mieszkańców miasta. Do przystani przybywają jednostki pływające m. in. jachty. Przystań to ważny element decydujący o przyznaniu Tczewowi nagrody Przyjaznego Brzegu. Ceremonia otwarcia przystani została połączona z inauguracją sezonu turystycznego województwa pomorskiego. Wśród zaproszonych gości byli wiceminister infrastruktury Anna Wypych-Namietko, marszałek woj. pomorskiego Jan Kozłowski, wojewoda pomorski Roman Zaborowski, posłowie i senatorowie Ziemi Gdańskiej. W programie był ceremoniał wybicia „szklanek”. Było seminarium na temat przyszłości przystani. Na bulwarze nad Wisłą odbyły się imprezy towarzyszące – zlot harleyowców nad brzegiem Wisły, lot balonu promocyjnego na uwięzi z flagami Tczewa, przyplnięcie łodzi średniowiecznej „Wiking”, pokazy ratownictwa wodnego i regaty na Wiśle.

26 maja w nekrologach „Polska Dziennik Bałtycki” ukazała się informacja, że zmarł Roman Wapiński (1931–2008). Urodził się w 1931 r., był wybitnym człowiekiem, autorytetem naukowym i moralnym. Jemu Gdańsk zawdzięcza powstanie uniwersytetu. Był autorem wielu biografii, m. in. Ignacego Paderewskiego, autorem opracowań: *Świadomość polityczna w II Rzeczypospolitej*, *Polska i małe ojczyzny Polaków* i wielu innych. Był doktorem honoris causa Uniwersytetu Wrocławskiego, członkiem rzeczywistym Polskiej Akademii Nauk i Polskiej

Akademii Umiejętności. Pozostał w żywej pamięci swoich wychowanków.

Dla polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie budowany był na pochylni chińskiej stoczni Xingang w Tianjinie, niedaleko Pekinu kadłub jednostki, która miała otrzymać imię „Pomorze”, siostrzany statek zbudowanego w 2005 roku „Podhala”. Z tej okazji zbierano podpisy na listy dziesięciu kandydatek na matkę chrzestną tego statku. Przeprowadzono rozmowy z kandydatkami. Elżbieta Marszałek wówczas powiedziała: „Matką chrzestną byłam dwukrotnie. Jestem przewodniczącą Klubu Matek Chrzestnych Statków PŻM. Moim pierwszym chrześniakiem był masowiec „Powstaniec Listopadowy” zbudowany w 1986 r. w Stoczni Szczecińskiej. Drugim statkiem, który ochrzciłam był kontenerowiec „Gdynia” w roku 2000. Od 2005 roku zmieniono Jego nazwę na „Topaz”. Zadaniem matek chrzestnych jest propagowanie problematyki morskiej, szczególnie wśród młodzieży. Matce chrzestnej przysługuje rejs tym statkiem”.

W dniach 29 i 30 maja 2008 r. Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku zorganizowało IX Konferencję Polskiego Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego pn. Lokalna Społeczność a Muzeum. Konferencja odbywała się pod patronatem honorowym ministra kultury i dziedzictwa narodowego w ramach VI Bałtyckiego Festiwalu Nauk. W pierwszym dniu konferencja odbyła się w Centralnym Muzeum Morskim przy ul. Ołowianka w Gdańsku. Konferencja miała rozbudowany program. W pierwszej części obradowano nad tematem: „Funkcjonowanie muzeum w społeczności”, m.in. omawiano temat Działalność Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego. W części drugiej omawiano muzea w lokalnej społeczności, wymieniając Muzeum w Sopocie, Muzeum Żup Krakowskich w Wieliczce, Muzeum Narodowe w Szczecinie. Omówiono też muzea w dorzeczu Wisły w Tomaszowie Mazowieckim, w Toruniu i Gdańsku. Drugiego dnia nastąpił wyjazd autokarem do Muzeum Wisły w Tczewie. Z Tczewa przyjazd do Gdyni i zwiedzanie Muzeum Marynarki Wojennej przy ul. Zawiszy Czarnego (w budowie) i nowej siedziby Muzeum Miasta Gdyni.

30 maja- „Polska Dziennik Bałtycki” informował o III Zlocie Oldtimerów 2008 w Gdańsku. W Marini Gdańsk nad Nową Motławą przy nabrzeżu przy Wyspie Ołowianka i Targu Rybnym 29 sierpnia 2008 r. nastąpiło powitanie żaglowców i jachtów przez władze Gdańska i spotkanie z nimi żeglarzy. Dzień później zaplanowano prezentację żaglowców i jachtów przez kapitanów w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku w spichlerzach na wyspie Ołowianka, zwie-

zanie jachtów. 31 sierpnia nastąpi uroczysta parada jachtów na Motławie.

W numerze majowym „Panorama Miasta Tczew” zamieszczono informację, że dzięki staraniom Centrum Wystawieniczo-Regionalnego Dolnej Wisły, na dach renesansowej kamienicy przy placu Hallera 8 – na swoje dawne miejsca powróciło 8 figur – alegorii Czterech Pór Roku. Zniszczone figury trzeba było zdjąć, jednakże w latach osiemdziesiątych dzięki Romanowi Klimowi, dawnemu dyrektorowi Muzeum Wisły w Tczewie, ocalono je i przekazano do Centralnego Muzeum Morskiego. Miejsce zniszczonych zajęły nowe, zrekonstruowane przez artystów plastyków z Gdyni Orłowa: Marię Fietkiewicz (malarka) oraz Pawła Fietkiewicza (rzeźbiarz).

1 czerwca przy nabrzeżu Oliwskim w Gdańsku przycumował m/s „Hual Seoul” bandery norweskiej. Statek ma 200 metrów długości, przybył z niecodziennym ładunkiem – przywiózł 3017 samochodów marki Nissan oraz Chevrolet. Rozładunek tego olbrzymiego statku zajął zaledwie dobę.

Do Gdyni w sezonie letnim przybývają statki, promy pasażerskie i wycieczkowce, np. „Crown Princess”, mogący zabrać na pokład 3070 pasażerów. Prawdziwą perełką wśród wycieczkowców był żaglowiec zbudowany w 1931 r. w Kilonii. Był to prywatny żaglowiec, zwany niegdyś „Huzar”, do Gdyni wpłynął jako „Sea Cloud II”. Statek wyposażony jest w 24 żagle o powierzchni 2,8 km kw. Na pokład zabiera 94 pasażerów i 58 członków załogi, rozwija prędkość 14 węzłów. Na żaglowcu jest restauracja, sala klubowa, biblioteka, sauna, pralnia, centrum medyczne oraz sprzęt do sportów wodnych.

16 czerwca można było zwiedzać w Gdyni olbrzymi prom „Stena Baltica”, zacumowany przy Skwerze Kościuszki. Był to największy prom firmy Stena Line, miał 22 lata. Z wysokości 11 pięter (taka jest wysokość statku) można było oglądać panoramę Gdyni.

18 czerwca „Polska Dziennik Bałtycki” informował, że Siarkopol Gdańsk posiada specjalistyczny terminal przystosowany do przeładunków siarki. W Gdyni załadunek granulatu siarki odbywa za pomocą żurawi z chwytakami, które przenoszą go z dawnych zasobni węglowych nad statek i wysypują do ładowni. Taka technologia przeładunku grozi rozpyleniem siarki na znacznym obszarze. Gdyńskie nabrzeże „siarkowe” przylega do centrum miasta i rejonów cumowania wielkich statków wycieczkowych. Zapotrzebowanie na siarkę kopalną na rynkach zagranicznych stale rośnie, a ceny zapewniają opłacalność wydobycia. Rozpoczęto także załadunek siarki w kontenerach, przeznaczonej dla odbiorców

z Dalekiego Wschodu. Konieczny więc jest specjalistyczny terminal przystosowany do przeładunku siarki.

Polaka Żegluga Morska posiada kilka małych masowców np. „Jamno”. statki tego typu przewidziane są do wycofania z eksploatacji. Zastępują je nowe masowce budowane w Chinach.

„Gość Niedzielny” 22 czerwca opublikował artykuł: *Antoni Abraham*. Urodził się w miejscowości Zdrada koło Pucka. Dzisiaj w Zdradzie znajduje się pomnik à la kościółek. Ten oryginalny pomnik przypomina historię związaną z Antonim Abrahamem. Można tu wpisać się do księgi pamiątkowej. Do dzisiaj stoi we wsi dom w którym przyszedł na świat. A. Abraham zawsze wierzył, chociaż inni nie wierzyli, że tu będzie kiedyś Polska. Społeczność kaszubska nazwała go „Królem Kaszub”.

24 czerwca „Polska Dziennik Bałtycki” informował, że człowiekiem roku 2007 został fotoreporter archiwista Zbigniew Kosycarz. Zostawił po sobie setki tysięcy negatywów. Był kronikarzem Gdańska.

27 czerwca przyjechał do Gdyni Ryszard Kaczorowski, ostatni prezydent RP na uchodźstwie. Wziął udział w Światowym Zjeździe Marynarzy.

21 czerwca gazeta „Polska Dziennik Bałtycki” poinformowała, że matką chrzestną budowanego w Chinach statku „Pomorze” została Henryka Krzywonos-Strycharska. Jako kandydatka uzyskała więcej punktów niż Krystyna Chojnowska-Liskiewicz. H. Krzywonos-Strycharska pojedzie do Chin.

27 czerwca na łamach gdańskiej gazety Beata Jajkowska zamieściła artykuł: *Żegnali się morską wodą. Gdynianie tęsknią za Dniami Morza z lat 30*. Historia przywołuje dzień 23 czerwca 1923 r., gdy Gdynia była jeszcze wioską. Wówczas Antoni Abraham, zwany Królem Kaszubów, Jan Radtke, pierwszy polski wójt Gdyni oraz pisarz Stefan Żeromski urządzili wielkie święto morza. Zaprośili delegacje z większych miast kraju, zaplanowali część artystyczną, zadbali o przygotowanie wianków. To było pierwsze morskie święto w niepodległej Polsce, uświadamiało, rodakom, że po odzyskaniu niepodległości Bałtyk jest polski. Wówczas maszerowała marynarska orkiestra z Pucka. Przemówił Stefan Żeromski. Śpiewano hymn i rotę. Potem nastąpiła przerwa. Od 1932 r. Święto Morza odbywało się w Gdyni cyklicznie aż do wybuchu drugiej wojny światowej. W 1935 r. Święto Morza obchodzono w żałobnym nastroju po śmierci w maju marszałka Józefa Piłsudskiego. W kolejnych latach wrócił dawny rozmach. Ostatnim przed wybuchem wojny Dniom Morza w 1939 r. przyświecało hasło „Nie damy się odepchnąć od Bałtyku”. Po drugiej

wojnie światowej w 1953 r. Ligę Morską zlikwidowano, a Dni Morza z roku na rok traciły swoją rangę. W latach dziewięćdziesiątych powrócono do dawnej tradycji.

Do wydarzeń wyjątkowych i bardzo widowiskowych w okresie Dni Morza należy pielgrzymka łodziowa na kutrach do puckiej fary. Z puckiego portu wypłynęły kutry na powitanie floty rybackich z Władysława i portów Półwyspu Helskiego. Ta rybacka pielgrzymka połączona jest z mszą świętą u stóp miejscowej fary. Na pełnym morzu kutry prezentowały tradycyjne i nowoczesne metody połowu ryb. Na lądzie przygotowano konkursy związane z połowem ryb, odbyły się koncerty kaszubskich zespołów.

Na łamach „Polska Dziennik Bałtycki” 5.7.09 ukazał się artykuł: *Pirackie łowy na dnie morza*. Głębiny mórz i oceanów pełne są wraków z beczennym ładunkiem. Podano, że odkryty został XVII-wieczny odpowiednik słynnego „Titanica”. Statek był ogromny, aż 40 metrów długości. Spomiędzy bogato ornamentowanych szczątków statku archeolodzy odkryli i wydobyli zdobioną klejnotami statuetkę syreny o ogromnej wartości. Odkrycia dokonano przypadkiem podczas prac związanych z pogłębianiem. Morskie dno pozostaje dla archeologii podwodnej terenem dziewiczym. Spoczywające na nim wraki często kryją skarby, co rozpala wyobraźnię nie tylko uczonych, ale i różnych poszukiwaczy. Np. na Atlantyku odkryto wrak określony „Czarny Łabędź”. Wydobyto z niego monety warte pół miliona dolarów. Pretensje do niego od razu zgłosiły rządy Wielkiej Brytanii i Hiszpanii, uznając były statek za własny. Gdzieś indziej z chińskiej dżonki wydobyto kosztowną porcelanę. Część tych skarbów trafia do muzeów. W tym samym numerze gazety zamieszczono jeszcze kilka interesujących informacji, że w Gdyni przemaszewowały ulicami miasta uczestnicy imprezy zwanej „Kaszebe w żeglarskiej Gdyni”. Barwny, korowód wiódł do basenu jachtowego, gdzie odbyły się koncerty zespołów ludowych. W programie była też ekspozycja rękodziela ludowego, konkursy biesiady kaszubskiej i gawędy. Można też było zobaczyć tradycyjne kaszubskie rodzaje rybackie. Zaś na plaży w Gdyni-Orłowie odbyły się eliminacje do mistrzostw świata w poławianiu bursztynu.

Pisano też o najdłuższym polskim jeziorze – Jeziorak koło Iławy. Akwen ten włączono do unikatowego w skali światowej szlaku wodnego – systemu Kanału Elbląsko-Ostródzkiego. Na Jezioraku, jeziorze o 27,5 km długości, czyli najdłuższym, a szóstym co do wielkości w kraju, znajduje się wiele zatok, półwyspów i 16 wysp. Wielka Żuława to największa wyspa śródlądowa w Polsce – ma 82,4 ha. Iława – miasto nad Jeziorakiem posiada specjalny statek do

zbierania śmieci z jeziora. W położonej nad jeziorem przystani znajduje się miejsce cumowania zwane „Kurka Wodna”.

Były też inne informacje – we Władysławowie odbył się w porcie rybackim festyn. Były podczas niego serwowane potrawy z ryb. Także dużo muzyki i zabawa. Na dużej scenie wystąpił miejscowy zespół Kaszubianki. Występy na scenie przeplatane były konkursami dla publiczności. Przeżyciem była także obserwacja zachodu słońca na tle morza i falujących w porcie kutrów.

Podano też informację, że ochrzczono w Gdańskiej Stoczni Remontowej statek imieniem „Gdańsk”. Matką chrzestną została Teresa Adamowicz, matka prezydenta Gdańska. Poinformowano też, że matką chrzestną poprzedniego statku tej serii, noszącego imię „Eugeniusz Kwiatkowski” zastała wnuczka Kwiatkowskiego Julita Maciejewicz-Ryś. Podano też informację, że Czytelnicy wybrali matkę chrzestną dla budowanego w Chinach statku „Pomorze” dla Polskiej Żeglugi Morskiej – została nią Henryka Krzywonos-Strycharska, legendarna uczestniczka sierpniowych strajków z roku 1980, która zatrzymała tramwaj, by rozpocząć strajk. Zapowiedziano, że uroczystość odbędzie się 13 sierpnia. Pani H. Krzywonos-Strycharska po raz pierwszy pojedzie do Chin.

7 lipca odbyło się posiedzenie Zarządu PTN. Omówiono przebieg uroczystości, które odbyły się 16 czerwca 2008 na „Darze Pomorza”. Oprawa uroczystości była wzorowa. Była duża frekwencja. Cenny był występ młodzieży (trębacy) z tucholskiej Szkoły Leśnej. Podjęto uchwałę o nadanie godności i tytułu Honorowego Członka PTN prof. Ryszardowi Wawruchowi, Wojciechowi Drozdowi, mgr. Stanisławowi Śliwie, prof. Teresie Madeyskiej, prof. Stanisławowi Musielakowi, prof. Andrzejowi Królikowskiemu (prezes Ligi Morskiej i Rzecznej). 1 października 2008 r. przypadła 90. rocznica powstania Ligi Morskiej. Postanowiono uczcić tę rocznicę składając kwiaty pod pomnikiem admirała Kazimierza Porębskiego. W dniu Walnego Zjazdu Ligi postanowiono wydać książkę pt. *Bolesław Krzywiec. Rozważania na temat rozwoju Marynarki Wojennej*. Jest to opracowanie członków PTN Daniela Dudy i Tomasza Szubrychta.

Podjęto decyzję o dofinansowaniu wydania *J. Pilsudski na Pomorzu* w wysokości 1000 złotych. Wystąpiono do wojewody kujawsko-pomorskiego o przygotowanie artykułu w związku z 100. rocznicą wodowania „Daru Pomorza”. Ustalono, że w dniu 3 sierpnia 2008 zostanie złożona wiązanka kwiatów pod pomnikiem J. Konrada Korzeniowskiego w Gdyni. Poinformowano o kosztach wydania 145 numeru „Nautologii”. Do Towarzystwa przyjęto jednogłośnie

red. Jerzego Drzemczewskiego. Dr Eligiusz Sitek wspominał o wystawie: Szkoła Morska w Tczewie w latach 1920–1930.

W połowie lipca 2008 zmarł prof. zw. dr hab. Maciej Tadeusz Krzyżanowski, wybitny ekonomista, znawca międzynarodowej polityki morskiej, zaangażowany w odbudowę Gdańska. Laureat Medalu Eugeniusza Kwiatkowskiego i Medalu Księcia Mściwoja II. Wieloletni przewodniczący Komisji Transportu Związku Miast Bałtyckich. Kilka kadencji był przewodniczącym Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Był długoletnim pracownikiem Instytutu Morskiego i Uniwersytetu Gdańskiego. W czasie drugiej wojny światowej działał w organizacjach konspiracyjnych. Człowiek niezwykle szlachetny i życzliwy, oddany swojej pracy.

W Gdańsku odbył się międzynarodowy zlot Baltic Sail. Odbyła się parada jachtów i żaglowców na Motławie, koncert „Szanty pod Żurawiem”, wyścig smoczycy łodzi, pokazy modeli pływających sterowanych radiem, pokaz filmów konkursowych „Historia znad morza”, pokaz ratownictwa wodnego, pokaz filmów animowanych z serii „Bolek i Lolek na morzu”. Imprezy tej parady w lipcu 2008 trwały trzy dni.

14.7. „Polska Dziennik Bałtycki” zamieścił informację o Muzeum Kuźni Wodnej w Gdańsku-Oliwie. Kuźnia ma już 400 lat, znajduje się w Dolinie Radości. Urządzenia z XVI wieku nadal są sprawne. Kuźnia Wodna w Oliwie jest częścią Muzeum Techniki w Warszawie.

Grupa płetwonurków z Warszawy i Gdyni (siedem osób) wyruszyła na wyprawę życia. Zamierzali odnaleźć wrak okrętu „Orzeł”, który zatonął z całą załogą w niewyjaśnionych okolicznościach podczas drugiej wojny światowej. Wyprawa skończyła się niepowodzeniem. Miejsce zatopienia „Orła” w dalszym ciągu jest nieznane. Trzeba dodać, że „Ekspedycja Orzeł” to największa akcja poszukiwawcza w historii polskiej marynistyki. Poszukiwania były dokonane ze statku hydrograficznego. Całość poszukiwań udokumentowała ekipa telewizyjna.

W lipcu odbył się w Gdańsku Zjazd Kaszubów. Zjechali się Kaszubi z kraju i zagranicy. Przypomniano, że pierwszy zjazd odbył się w 1999 r. w Chojnicach. W 2000 r. był w Helu, a w latach następnych w Wejherowie, Kartuzach, Słupsku, Kościerzynie, Łebie, Gdyni i w Brusach.

26 lipca 2008 r. kaszubscy pątnicy wyruszyli w długą trasę z Helu na Jasną Górę. To była już 27 pielgrzymka kaszubska do Częstochowy. Trzeba było pokonać 634 kilometry. Z Helu wyruszyło o godz. 6.00 drogę przez półwysep 200 osób. W grupie znajdowało się już nowe pokolenie, dzieci osób, które uczestniczyły w pierwszych kaszub-

skich pielgrzymkach. Droga wiodła przez Swarzewo, Puck do Wejherowa, a następnie przez kolejne trzy tygodnie – przez Świecie, Toruń, Sieradz. Pielgrzymka zameldowała się na Jasnej Górze 15 sierpnia.

„Twój Wieczór” w numerze lipcowym sugerował, żeby organizować zloty starych żaglowców; miejscem zlotów miałyby być Gdańsk. Obecnie panuje moda na renowacje starych jednostek a także budowanie nowych w dawnym stylu. Niektórzy mówią, że stare żaglowce mają duszę, zapach lin, drewna i wody. Budowa ich jest prawie zapomniana. Mimo to należy odbudować stare rzemiosło. Wątek ten podchwycił dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku dr Jerzy Litwin. Uważa, że dobrym takim miejscem byłyby Kąty Rybackie na Mierzei Wiślanej. Tam powstaje Muzeum Rybołówstwa, będące filią CMM. Czynione są starania, by mogło dojść do Zlotu Oldtimerów.

W lipcu w Ratuszu Głównego Miasta zorganizowano wystawę pt. „Kaszubi w Kanadzie”. Wystawa powstała z okazji 150-lecia osadnictwa Kaszubów w Kanadzie. Zgromadzono wiele oryginalnych eksponatów. Wyświetlono też film o życiu Kaszubów w Kanadzie. Wystawę tę przeniesiono do Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubskiej w Wejherowie.

Wyższa Szkoła Komunikacji Społecznej wydała „Zeszyty Gdynskie nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”. Praca pod redakcją Mirosława Gawrona i Heleny Głogowskiej, Gdynia 2008. W piśmie znalazły się materiały: Andrzej Chudobski, *Gdynia a współczesne wartości społeczno-polityczne świata*; Grzegorz Piwnicki, *Kultura polityczna środowiska kadry Marynarki Wojennej*; Dariusz Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna w dobie represji stalinowskich*; Joanna Leska-Ślęzak, *Niektóre związki Holendrów z Gdynią*; Helena Głogowska, *Kontakty białoruskie Gdyni po 1989 roku*; Piotr Semków, *Charakterystyka Gdyni w początkach lat siedemdziesiątych XX wieku w raportach Służby Bezpieczeństwa*; Beata Słobodzian, *Organizacje pozarządowe we współczesnym ładzie kulturowym Gdyni*; Mirosław Gawron, *Książd pralat Stanisław Henryk Zawacki (1927–1998)*; Iwona Jakimowicz-Ostrowska, *Kobiety w mieście portowym Gdynia*; Adam Romejko, *Bractwo Kapłańskie św. Piusa X w Gdyni*.

Liga Morska i Rzeczna Okręgu Łódzkiego w Łodzi przejawia działalność na wielu polach: okresowo wydaje biuletyn informacyjny „Łódka”, organizuje wystawy, m. in. Portretów Łódzkich Ludzi Morza – Artura Bauera, Portrety Łódzkich Ludzi Morza w Karykaturze – Henryka Wojewódzkiego, Mosiężnej Floty i Modeli Okrętów, Statków i Żaglowców, ekspozycje medali, medalionów i odznak ligowych, wystawę wybitnych

biologów i nurków. Na placu przed pomnikiem Marszałka J. Piłsudskiego uczestniczy w tzw. „Jubileuszowym Pokłonie Morzu”. Organizuje zbiorowe wycieczki, m.in. do źródeł rzeki Ner, wycieczkę tramwajową do starych i nowych fontann łódzkich. Bierze udział w sesjach świętomorskich opartych na tematyce książki Henryka Mąki, *Sarmaci na morzach*. Obchodzi uroczystości związane z Dniami Morza (Świętem Morza), i świętem Marynarki Wojennej.

12 sierpnia wpłynął do Gdańska statek „Armette” z reaktorem do hydroodsiarczania oleju. Konstrukcję e przetransportowano do Rafinerii Gdańskiej.

W Gdańsku w Porcie Północnym utworzono terminal kontenerowy. Powierzchnia całego terminalu to 40 ha, powierzchnia pirsu – 21 ha. Długość eksploatacyjna nabrzeża – 265 m. Rampa ro-ro o szerokości 40 m. Głębokość 13,5 m. Są tu suwnice nabrzeżowe i samojezdne suwnice placowe. Jest bocznicą kolejowa i parking na 100 samochodów.

W Gdańsku pojawił się dwumasztowy żaglowiec „Bryza H”. Jego kapitanem i właścicielem jest Waldemar Heisler. Żaglowiec ten wziął udział w III Zlocie Oldtimerów. Swym widokiem wzbudzał uwagę.

9 sierpnia na wdzydzkich jeziorach odbyły się żeglarskie Regaty o Błękitną Wstęgę. W regatach wystartowało 57 jachtów, które zostały podzielone na kilka kategorii. Po regatach – wieczorem – wszyscy uczestnicy bawili się przy dźwiękach muzyki szantowej.

Złożono wiązanki kwiatów przy pomniku Józefa Konrada Korzeniowskiego. 3 sierpnia przypadła 84. rocznica śmierci J. C.-Korzeniowskiego. Podczas tej uroczystości głos zabrał przewodniczący Polskiego Towarzystwa Nautologicznego prof. kpt. ż.w. Daniel Duda. (PTN każdego roku jest inicjatorem tej uroczystości). Kolejno przemawiali wiceprezydent Gdyni Ewa Łowkiel, rektor Akademii Morskiej prof. J. Lisowski. Zabrał też głos autor kolejnej książki o Conradzie red. T. Jabłoński. Do wydarzeń conradowskich nawiązał też dr Eligiusz Sitek. Okazały gdyniński pomnik jest dziełem artystów rzeźbiarzy Danuty i Zdzisława Kosedów.

W sezonie letnim pływała po Jeziorze Ostrzyckim oryginalna łódź motorowa. W tylnej burtowej części umieszczony był na żółtym tle Gryf Kaszubski. Łódź cieszyła się dużym zainteresowaniem.

„Polska Dziennik Bałtycki” z dnia 26–27 sierpnia zamieściła informację, że do swego macierzystego portu w Gdańsku powrócił żaglowiec „Antica”, dowodzony przez kpt. Jerzego Wąsowicza. W rejsie pozostawił za rufą ok. 3 tys. mil morskich, gościł w ponad 30 portach. Dotarł do portów szwedzkich, norweskich, szkockich, francuskich, holenderskich, niemieckich i duńskich.

Do ciekawszych informacji sezonu letniego należy ta, że statek wikingów przypłynął do Domu Towarowego – Galerii Bałtyckiej w Gdańsku-Wrzeszczu. Kierownictwo Domu Handlowego zaprosiło do Galerii – z myślą o dzieciach – niezwykle gości, załogę statku wikingów, która w przebraniu zabawiała najmłodszych klientów. W programie było mnóstwo zabaw i konkursów z nagrodami.

Pod koniec sierpnia w starym porcie gdańskim odbył się trzydniowy III Zlot Oldtimerów – Oldtimers Meeting Gdańsk 2008. W tej największej gdańskiej imprezie żeglarskiej uczestniczyło 30 klasycznych drewnianych i stalowych żaglowców oraz jachtów z Danii, Litwy, Niemiec, Wielkiej Brytanii i Polski. Była możliwość zwiedzania żaglowców i jachtów. Cumowały w marinie Gdańsk oraz przy nabrzeżach Motławy. W spichlerzach Centralnego Muzeum Morskiego można było posłuchać opowieści kapitanów oldtimerów o ich dziejach.

Mija 35 lat od chwili utworzenia Liceum Morskiego w Gdyni. 9.08.2008 r. odbył się w Akademii Morskiej w Gdyni VI zjazd absolwentów tejże szkoły. Liceum Morskie istniało w latach 1973–1982. W intencji pracowników, nauczycieli i uczniów liceum, które mieściło się na statku m/s „Edward Dembowski”, odprawiono mszę świętą. Zjazdowi towarzyszyła wystawa dokumentów z życia szkoły; wiele dotyczyło samych uczniów, były świadectwa, legitymacje, a nawet fragmenty listów prywatnych. Głównym motorem i organizatorem tego zjazdu był współtwórca książki omawiającej historię tejże szkoły – Jerzy Brodowski.

1 września „Polska Dziennik Bałtycki” zamieścił informację o holenderskim wkładzie w budowę najsłynniejszego polskiego okrętu wojennego ORP „Orzeł”. 29 stycznia 1933 r. w Hadze kontradmirał Jerzy Świrski w imieniu polskiego rządu podpisał umowę na budowę dwóch okrętów podwodnych ORP „Orzeł” i ORP „Śep”. Holendrzy zachowali około 200 zdjęć przedstawiających budowę okrętów w nieznanym dotychczas ujęciach. Fotografie przedstawiały okręty i marynarzy. Okręt „Orzeł” został internowany w Tallinie i zapisał się brawurą ucieczką do Anglii. 23 maja 1940 r. wyruszył w swój ostatni patrol i nie powrócił.

Informacja z 9 września: w Gdańsku odbyły się regaty smocznych łodzi na Motławie. Była to impreza charytatywna, podczas której zbierano pieniądze na zakup sprzętu medycznego dla Kliniki Hematologii i Onkologii Dziecięcej Akademii Medycznej w Gdańsku.

1 września 1977 roku rozpoczęła działalność Szkoła Podstawowa nr 40 w Gdyni-Chyloni. 28 marca 1987 roku, po dziesięciu

latach starań, szkoła przyjęła imię kapitana żeglugi wielkiej Karola Olgierda Borchardta. Od tego czasu szkoła podejmuje działania by upowszechnić postać patrona oraz tradycje związane z morzem. W szkole działa Klub Borchardtowski. Kilku osobom wręczono prestiżowy tytuł Przyjaciela Szkół Borchardtowskich. Szkoła ta, która istnieje już 30 lat, ma w herbie kotwicę okrętową z wpisaną nazwą szkoły.

13 września w Szczecinie w związku z 90-leciem powołania Marynarki Wojennej, przypłynął tam żaglowiec Akademii Morskiej w Gdyni „Dar Młodzieży, a także ORP „Metalowiec”. Zaprezentowano tam ceremoniał morski.

Z innej informacji wynika, że żaglowiec „Generał Zaruski” ma być flagowym żaglowcem miasta Gdańska. Po przekazaniu przez Ligę Obrony Kraju „Generał Zaruski” będzie statkiem reprezentacyjnym grodu nad Motławą i jednocześnie będzie służył szkoleniu morskiemu gdańskiej młodzieży. Żaglowiec został zbudowany w 1939 r. Trwają na nim prace remontowe w stoczni rybackiej „Szkuner” we Władysławowie.

19 września „Polska Dziennik Bałtycki” zamieścił artykuł *Prawdziwe życie pułkownika Stanisława Dąbka*. Przedstawiono postawę życiową dowódcy obrony Gdyni, płk. Stanisława Dąbka, który do końca prowadził walki na Kępie Oksywskiej i tu zakończył życie.

21 października na Wydziale Nawigacyjnym Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni odbyło się Walne Zgromadzenie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Głównym punktem programu był wybór nowych władz Towarzystwa. Wybrano kandydatów do Zarządu, Sądu Koleżeńskiego i Komisji Rewizyjnej. Prezesem został: prof. zw. dr hab. Daniel Duda.

W 1918 r. powstała Liga Morska, która wówczas zwała się Bandera Polska. Właśnie w październiku przypadła 90. rocznica tej organizacji. Rocznicą wiązała się z posiedzeniem Walnego Zebrania Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej oraz wielu działaniami. W tym czasie ukazała się książka: Daniel Duda, Tomasz Szubrycht, *Działania Ligi Morskiej i Kolonialnej na rzecz Marynarki Wojennej w okresie międzywojennym*, Gdynia 2008.

6 listopada IX Liceum Ogólnokształcące w Gdyni zorganizowało uroczystości dla uczczenia 90. rocznicy niepodległości. W kościele OO. Redemptorystów w Gdyni odprawiona została msza święta koncelebrowana. Przewodniczył ks. arcybiskup Tadeusz Gocłowski, który wygłosił patriotyczną homilię. Następnie uroczystości przeniosły się do dużej auli. Znajdował się tam napis: „Tak żyć, jak żyłem – warto było”. Józef Piłsudski. Podczas spotkania zapre-

zentowano książkę: Daniel Duda, Czesław Skonka, *Pomorskie ślady Marszałka Józefa Piłsudskiego*, Gdańsk 2008. Książka liczy 168 stron. Jest historią związków J. Piłsudskiego z Pomorzem.

W dniach 6 i 7 listopada Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, Towarzystwo Przyjaciół Statku-Muzeum „Soldek” i Politechnika Gdańska, Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa zorganizowały konferencję zatytułowaną: „Zaczęło się od „Solodka”. Omówiono historię budowy i wodowania statku s/s Soldek i jego eksploatację.

17 listopada odbyło się posiedzenie Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego – nastąpiło podsumowanie Walnego Zjazdu PTN. Zarząd uznał, że zjazd przebiegał w rzeczowej atmosferze. Omówiono działania, między innymi konkurs o ryngraf, którego organizatorem będzie Szkoła Podstawowa nr 4 im. Bł. Księdza Miegonia. Fundatorem nagród tego ryngrafu będzie miasto Gdynia. Na uroczystość przekazane zostanie 100 książek od Akademii Morskiej. Prof. D. Duda przedstawił projekt powołania specjalnej kapituły, która z racji obchodów 100-lecia „Daru Pomorza” przyzna odpowiednie dyplomy. W Nautologii zostanie zamieszczonych kilka artykułów tematycznych m.in. dr. Jarosława Rusaka, dotyczących nieznanych dokumentów zakupu fregaty w 1929 r. Na tę okoliczność planowane też jest wybite okolicznościowe medalu, a także posadzenie w Strzebielinie 100 drzewek. W poczet członków PTN przyjęto Dorotę Hasse.

18 listopada został porwany supertanowiec „Sirius Star”. Statek ma ponad 300 metrów długości. Dobił on do pirackiego portu w Harardere. Armator podjął negocjacje z porywaczami, którzy żądali okupu.

21 listopada w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku odbyło się sympozjum naukowe na temat 50-lecia Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego. Były odznaczenia dla zasłużonych dla tego Towarzystwa.

Według informacji z dnia 24 listopada w Gdańsku ze starego portu nad Motławą zniknie budynek dawnej kotłowni, a powstanie Ośrodek Kultury Morskie j Centralnego Muzeum Morskiego.

28 listopada Akademia Morska, Pracownia Historii KNH WPiT, Studium Wojskowe AM w Gdyni oraz Polskie Towarzystwo Nautologiczne zorganizowały konferencję naukową pt. „90 lat marynarki polskiej”. Wygłoszono szereg referatów, m. in. dr hab. Bolesław Hajduk przedstawił *Morze w dorobku piśmienniczym Polskiego Towarzystwa Nautologicznego*.

3 grudnia przypadła 84. rocznica śmierci Józefa Conrada Korzeniowskiego. Przed jego pomnikiem w Gdyni złożono wiązanki

kwiatów, m. in. w imieniu prezydenta Gdyni i Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

Znany publicysta Jacek Sieński pisał, że Polska Żegluga Morska w Szczecinie nie będzie komercjalizowana i pozostanie przedsiębiorstwem państwowym. Około 95 procent ładunków przewożą statki PŻM na zlecenie kontrahentów zagranicznych.

3 grudnia odbyło się posiedzenie Zarządu PTN. Poinformowano, że będzie wybitych około 30 medali na 100-lecie Daru Pomorza. Na jednej stronie medalu będzie wizerunek tego żaglowca, na drugiej znaczek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Z okazji 90. rocznicy Ligi Morskiej i Rzecznej ukazała się publikacja Daniela Dudy i Tomasza Szubrychta, *Działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej na rzecz Marynarki Wojennej okresu międzywojennego*, Gdynia 2008. W opracowaniu nakreślono sylwetki: Kazimierza Porębskiego, Gustawa Orlicz-Dreszera, Feliksa Kwaśniewskiego, Eugeniusza Kwiatkowskiego, Juliana Rummla i Benedykta Krzywca.

10 grudnia ukazała się informacja, że statek naukowo-badawczy „Kaszubski Brzeg” należący do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku sprzedano w drodze przetargu za 190 tys. złotych. Statek został zbudowany w stoczni Północnej w Gdańsku w 1956 r. Pływał z archeologami podwodnymi od 1983 r. Z uwagi na wiek statku i konieczność kosztownych remontów wycofano go z eksploatacji.

13 grudnia 1882 r. szkuner „Łucja Małgorzata” pod dowództwem Stefana Szolc-Rogozińskiego wypłynął z francuskiego portu Le Havre do Kamerunu.

16 grudnia składano kwiaty pod Pomnikiem Poległych Stoczniovców w Gdańsku. Odbyła się też msza święta w kościele św. Brygidy.

17 grudnia modlono się przed Pomnikiem Ofiar Grudnia 1970 w Gdyni. Odbył się apel poległych. Wystąpił Prezydent RP Lech Kaczyński.

Kapitan Tadeusz Olechnowicz, były komendant „Daru Pomorza” jest autorem kilku książek o tematyce morskiej, np. *Z pamiętnika pierwszego komendanta, Z pamiętnika ostatniego komendanta*. Udokumentował zdarzenia na „Darze Pomorza” i „Darze Młodzieży”.

22 grudnia „Polska Dziennik Bałtycki” zamieścił artykuł, że w gdańskim Porcie Północnym powstanie Pomorskie Centrum Logistyczne, specjalnie wydzielony obszar przystosowany dla firm handlowych, transportowych i usługowych.

23 grudnia ta sama gazeta pisała o szopkach marynarzy. Kilkanaście pięknych szopek wykonali: Sebastian Rakoczy i Jarosław Szwatowski – żołnierze Marynarki Wojennej z okazji świąt Bożego Narodzenia.

Wystawiono je w kościele garnizonowym w Gdyni-Oksywiu.

30 grudnia przypadła rocznica inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, który urodził się 30 grudnia 1888 r. W 120. rocznicę urodzin budowniczego portu i miasta Gdyni, od 1928 r. Honorowego Obywatela Gdyni, zebrano się przed jego pomnikiem przy ul. 10 Lutego. Przez 10 miesięcy dwie osoby z Ośrodka Informacyjno-Bibliograficznego opracowały bibliografię Eugeniusza Kwiatkowskiego. Na całość złożyło się 635 pozycji zarówno autorstwa Kwiatkowskiego, jak i napisanych o nim. Powstało o nim aż 38 książek.

Nie lada kunsztem wykazał się Jan Koszczyński, który po 3,5 roku żmudnej pracy wykonał model holownika portowego „Ares”. Za tę pracę zdobył prestiżowy złoty medal na XIV Modelarskich Mistrzostwach Świata Modeli Wystawowych Statków i Okrętów Naviga w Jabłonce (w Czechach). Dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego Jerzy Litwin, podkreślił, że na 100 punktów możliwych do zdobycia zdobył ich 100, co należy do rzadkości. Holownik „Ares” należy do serii 8 siostrzanych holowników portowo-morskich typu H 2500, zbudowanych w latach 1975–1980 przez stocznię Marynarki Wojennej w Gdyni.

Wydarzenia z 2009 roku

3–4 stycznia „Polska Dziennik Bałtycki” informował, że kapitan Tomasz Lewandowski zdobył I Nagrodę Rejsu Roku. Kpt. T. Lewandowski samotnie opłynął jachtem świat. Mieszka na Florydzie. Pochodzi z Hawy. Wyemigrował do Stanów Zjednoczonych. Kupił stary oceaniczny jacht, wyremontował go, aby odbyć samotną wokółziemską wyprawę. Wypłynął z Meksyku i przez Pacyfik, Ocean Indyjski, Przylądek Dobrej Nadziei wpłynął na Atlantyk. Po 391 dniach podróży i pokonaniu 28 710 mil morskich powrócił do Ensenady.

12 stycznia odbyło się posiedzenie Zarządu PTN. Omawiano zawartość „Nautologii” na 2009 rok. Proszono prof. B. Hajduka o sprawdzenie, o ile w tym roku zwiększy się koszt wydania kolejnego numeru. Przyjęto plan uczczenia 100-lecia wodowania „Daru Pomorza”. Mówiono o specjalnej zawartości treści „Darowskich” w „Nautologii” (autorami tekstów będą: Jarosław Rusak, Daniel Duda, Rafał Bruski, Ilona Urbanyi-Popiołek, Jerzy Litwin, Bolesław Mazurkiewicz, Krzysztof Meissner. Przygotowywany jest IV tom Prac i Studiów Centralnego Muzeum Morskiego „Dar Pomorza”. Będą fotografie, plakietki, obraz bosmana z „Daru Pomorza” Jana Leszczyńskiego (Waju), medal „Dar Pomorza”. Przyznawane będą odznaczenia. Na 10 kwietnia 2009 przewidziano o godz. 14 w marynarskim ośrodku duszpasterskim

„Stella Maris” w Gdyni obchody rocznicy śmierci generała Mariusza Zaruskiego. Do Towarzystwa zostali przyjęci: kmdr ppor. dr inż. Arkadiusz Panasiuk, mgr inż. Katarzyna Grabowska, kpt. ż.w. mgr inż. Tomasz Grabowski. Ze względu na wiek i choroby prosił o skreślenie P. Lasoń. Przyjęto inwentaryzację za 2008 rok. Przygotowano plan dochodów i wydatków na 2009 r.

Z okazji jubileuszu „Daru Pomorza” wyznaczono na 10 października 2009 r. okolicznościową konferencję i uroczyste spotkanie.

Polska Żegluga Morska powiększa swój tonaż. Są to budowane w Chinach statki noszące nazwy polskich krain geograficznych. Bliźniakiem „Podlasia” jest statek m/s „Pomorze”. Są też m/s „Kujawy” (pierwszy z serii), m/s „Mazury”, m/s „Podhale”, m/s „Warmia”. Do tego dochodzi m/s „Roztocze”, ale PŻM odbierze też: „Kaszuby”, „Mazowsze”, „Orawę”, „Kurpie”, „Kociewie”. Seria będzie liczyć 10 jednostek. Dane techniczne statków: długość 190 m, szerokość 28,5 m, nośność 37 600 DWT.

Ukazała się książka Amerykanina Kennetha J. Jonesa *Michał Leszczyński – Lester. Marynarz i artysta*, poświęcona kpt. ż.w. Michałowi Leszczyńskiemu. Urodził się w 1906 r. Ukończył tczewską Szkołę Morską. Pływał na żaglowcu „Lwów”. Został pilotem portu gdyńskiego. Za pierwszą wypłatę kupił płótna, sztalugi i farby olejne. Dwa lata studiował malarstwo w Krakowie. W 1953 r. przeniósł się na Jamajkę, tam zmarł w 1972 r..

7 lutego w kościele morskim p.w. Matki Boskiej Nieustającej Pomocy w Gdyni odbyła się uroczystość dla upamiętnienia marynarzy statków m/s „Busko Zdrój” i „Leros Strength”, których pochłonęło morze. Prezydent RP Lech Kaczyński przesłał list do rodzin zmarłych i nadał im wysokie odznaczenia, które żonom, matkom i dzieciom po zmarłych wręczył prezydent Gdyni Wojciech Szczurek. W tymże samym kościele odbyły się uroczystości żałobne po ofiarach pochłoniętych przez morze na statku „Wilhelm Gustloff”.

9 lutego odbyło się posiedzenie Zarządu PTN. Na spotkaniu był K. Chalimoniak – omawiano sprawę digitalizowania rocznika „Nautologia”. Omawiano sprawę funduszu PTN. Precyzowano artykuły i materiały do numeru „Nautologii” na 2009 r., zwłaszcza związane z 100. rocznicą „Daru Pomorza”. Ustalono, że materiały do „Nautologii” należy dostarczyć do 31 marca br.

W dniach 9 i 10 lutego „Polska Dziennik Bałtycki” szeroko pisał na temat Zaślubin Polski z Morzem w Pucku z udziałem prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego, który tam właśnie otrzymał najwyższe odznaczenie Ligi Morskiej i Rzecznej – Pierścień Halle-

ra. Udał się następnie do Wejherowa, gdzie jako głowa państwa był po raz pierwszy. Od władz miasta Wejherowa otrzymał tzw. diabelskie skrzypce. Zapoznał się z Kalwarią w Wejherowie. W tym samym czasie Gdynia święciła rocznicę powstania miasta. Urodzinową fetę zorganizowała Rada Miasta w Teatrze Miejskim. Podczas sesji wręczono medale im. Eugeniusza Kwiatkowskiego, m. in. księdzu Grzegorzowi Milochowi, prof. Krzysztofowi Skórcze, a także Józefowi Poltrokowi. Przyznano też nagrodę „Czas Gdyni” za najlepszą gdyńską inwestycję 2008 r. Laur otrzymał Allkon SA za budynki biurowe Łużycka Office Park.

W 1009 r. w Sopocie obchodzone będzie 100-lecie Opery Leśnej, która poddana będzie renowacji. Na tę okazję przygotowywane są dwie monety wartości 4 guldenów. Za jedną trzeba będzie zapłacić 55 złotych. Na monetach pojawią się sopockie ikony, jak molo czy łodzie rybackie. Emisję monet zaplanowano na 1 maja 2009.

16 lutego w Wyższej Szkole Komunikacji Społecznej w Gdyni odbyła się konferencja pt. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni. Wygłoszono szereg referatów na temat życia społeczno-kulturalnego w Gdyni. Zapowiedziano wydanie materiałów w druku.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne ustaliło harmonogram posiedzeń zarządu: styczeń 12.01; luty 9.02; marzec 9.03; kwiecień 20.04; maj 11.05; czerwiec 8.06; lipiec 13.07; sierpień – zebranie nie odbędzie się; wrzesień 14.09; październik 12.10; listopad 9.11; grudzień 14.12.

W Gdyni czynione są starania do przygotowania w lipcu 2009 zlotu Tall Ships Races. Przewidywane jest pojawienie się w Gdyni m. in. duńskiej fregaty „George Stage”, rosyjskiego żaglowca szkolnego „Siedov” czy niemieckiego trójmasztowca „Aleksander van Humboldt”.

1 marca w Hotelu Kuracyjnym w Gdyni-Orłowie kpt. ż.w. Marek Marzec w prelekcji: *O największym żaglowcu świata „Royal-Clipper”* opowiedział o statku budowanym w Gdańsku pod nazwą „Gwarek”. W Gdańsku zbudowano kadłub, przez wiele lat nie prowadzono żadnych prac. Wystawiony został w końcu na licytację. Sprzedano go za cenę złomu. Szwedzki armator przerobił ten statek na luksusowy pięciomasztowiec. Jest on teraz największym żaglowcem świata i przynosi wielkie zyski swemu nabywcy. Prelekcja była wzbogacona przezroczami i filmem z jego eksploatacji. Przedstawione zostały wnętrza statku, jego załoga, ożaglowanie i silniki pomocnicze. Właśnie na tym statku funkcję kapitana sprawował kapitan Marek Marzec.

Eligiusz Józef Sitek

Zgodnie z przepisami państwowymi wymagającymi umieszczania numeru NIP na wszystkich dokumentach finansowych, redakcja kwartalnika „Nautologia” prosi wszystkie osoby prawne prenumerujące lub zakupujące naszą publikację o podanie nam numerów NIP.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne informuje, że posiada archiwalne egzemplarze NAUTOLOGII, które można nabyć w siedzibie Towarzystwa:
81-357 Gdynia, ul. 3 Maja 12 m 7a
tel. 0-58 620-49-75

Redakcja przyjmuje materiały opracowane w edytorze tekstowym, w postaci elektronicznej (dyskietki, CD-ROM-y) z wydrukiem. Ilustracje prosimy przygotować zgodnie z wymogami poligrafii w osobnych plikach graficznych (min. 300 DPI) ze wskazaniem miejsca ich zamieszczenia w tekście. Nadesłane opracowania powinny być zaopatrzone w przypisy opracowane zgodnie z ustalonymi wymogami. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca.

SPIS TREŚCI

Na 100-lecie wodowania „Daru Pomorza”	1
DANIEL DUDA, JAROSŁAW RUSAK: „Dar Pomorza” – 100 lat	2
DANIEL DUDA: Polskie Towarzystwo Nautologiczne w okresie od 21 października 2006 do 18 października 2008 r.	10

ARTYKUŁY

JAROSŁAW RUSAK, DANIEL DUDA: Nieznana dokumentacja na temat „Daru Pomorza”	23
JORDAN SIEMIANOWSKI: Walka o norweską flotę handlową i założenie Nortraship (Norweskiej Misji Morskiej)	30
RYSZARD TECHMAN: Pierwsi kapitanowie małych portów polskiego wybrzeża po drugiej wojnie światowej	41

MATERIAŁY

JACEK JAROSZ: Żegluga pasażerska z Europy do wschodnich brzegów Ameryki Południowej w okresie międzywojennym – armatorzy i ich statki	60
ILONA URBANY: Polska żegluga promowa – cz. I	88
JÓZEF GAWŁOWICZ: Sekstant nadążny	91
JERZY LITWIN: Muzeum morskie – naturalna konieczność, regionalna atrakcja, czy nieustające źródło problemów?	97
DANUTA LITWIN-KRUSZCZYŃSKA: Z dziejów Wydawnictwa Morskiego (1951–1993)	102
JERZY BRODOWSKI, ELIGIUSZ JÓZEF SITEK: Historia Liceum Morskiego w Gdyni (1973–1985)	104
TADEUSZ PIĄTKOWSKI: Kadra morska w Łuczanie 1945–1946	119
RYSZARD TECHMAN: Kalendarium morskie Szczecina 1945–1949	124
ELIGIUSZ JÓZEF SITEK: Andrzej Wachowiak, inicjator obchodów Święta Morza	156
STANISŁAW SOBIESZCZAŃSKI, ILONA URBANY: „Dar Pomorza” w prasie regionu bydgoskiego	175
LUDWIKA REPEĆ: Szkoły Borchardtowskie dla „Daru Pomorza” – 100 rocznica wodowania	178
STANISŁAWA I DANIEL DUDA: Ksiądz Alfonsas Lipniunas (1905–1945)	179
ELIGIUSZ JÓZEF SITEK: Żegluga na statku Polskiej Żeglugi Morskiej m/s „Siekierki”	179
JAN KAZIMIERZ SAWICKI: Kpt. ż.w. mgr Józef Sylwester Gurbisz – nauczyciel nawigacji oficerów polskiej marynarki handlowej i wojennej	185
JAN KAZIMIERZ SAWICKI: Kpt. ż.w. mgr Jan Zygmunt Prüffer – organizator szkolnictwa morskiego w Szczecinie	193
KRZYSZTOF ROKICIŃSKI: Niemieckie organizacje morskie do 1939 roku	200
TERESA MADEYSKA, STANISŁAW MUSIELAK: Olimpiada Nautologiczna	206
Uchwała Kapituły Bractwa Kaphornowców Nr 2 z dnia 16.12.2008 r.	208
IRENEUSZ BIENIECKI: Konferencja naukowa w Akademii Morskiej w Gdyni	208
IRENEUSZ BIENIECKI: Konferencja naukowa w Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie	210

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

DANIEL DUDA: Prof. zw. dr hab. Maciej Tadeusz Krzyżanowski	211
DANIEL DUDA: Wojciech Drozd, Honorowy Członek PTN	212
DANIEL DUDA: Dyrektor Pionu Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni (1939–2008) Komandor prof. dr Józef Urbański (1929–2008)	213

RECENZJE

BOLESŁAW HAJDUK: Magda Gawinecka-Woźniak, Stosunki rządu polskiego z rządem norweskim na emigracji w Londynie w latach 1940–1945	214
STANISŁAW SOBIESZCZAŃSKI, ILONA URBANY: Telegramy patriotyczne – nieznana tradycja	216
MAREK HERMA: Denis Bażanow, Szczit Pietrogroda: Służebnyje budni baltijskich drednoutow w 1914–1917 gg.	217
MAREK HERMA: Fotis Muratidi, Greki – admirały i gienierały Wojenno-Morskogo Flota Rossii. Biograficzeskij spravocznik	219
IRENEUSZ BIENIECKI: Problematyka morska, wojskowa i graniczna na łamach „Komunikatów Instytutu Bałtyckiego”	221
IRENEUSZ BIENIECKI: Problematyka morska na łamach nowego „Biuletynu Historycznego” Muzeum Marynarki Wojennej	222
WALTER PATER: Kronika Marynarki Wojennej (1945–2007)	225
ELIGIUSZ JÓZEF SITEK: Kronika Polskiego Towarzystwa Nautologicznego	226

Pomocy finansowej przy wydaniu pisma udzielili: Ministerstwo Infrastruktury, Morski Port Handlowy Gdynia S.A., Akademia Morska Gdynia, Akademia Morska Szczecin, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Usług Żeglugowych i Portowych W.U.Ż. – Gdynia, TERRAMAR Sp. z o.o. – Gdynia, Studium Doskonalenia Kadr A.M. w Gdyni, Urząd Morski w Gdyni, Academy Maritime Services Ltd., Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni, Maritime Manpower Supply – Gdynia, Gdańsk Pilot Maritime Services Enterprise Ltd., Przedsiębiorstwo Usług Morskich UNIPIL Sp. z o.o. Gdynia

Kolegium redakcyjne Nautologii

redaktor naczelny: prof. dr hab. Bolesław Hajduk; sekretarz redakcji: dr Ryszard Mielczarek

członkowie kolegium: prof. dr hab. Andrzej Ceynowa, prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda, prof. dr hab. Andrzej Groth, dr inż. Jerzy Litwin, prof. dr hab. Zbigniew Machaliński, prof. dr hab. Marian Mroczo, prof. dr hab. Marcin Pliński, prof. dr hab. Marian Szczodrowski, dr Ryszard Techman, prof. dr hab. Jerzy Trzoska, prof. dr hab. Krystyna Turo

Wydawca: Polskie Towarzystwo Nautologiczne

81-357 Gdynia, ul. 3 Maja 12a m 7, tel. 0-58 620-49-75

konto: PKO BP I Oddz. Centrum

ul. Świętojańska 17, 81-368 Gdynia

nr 22 1020 1853 0000 9402 0067 5264

www.ptn-nautologia.pl

PL ISSN 0548-0523

Na IV stronie okładki:

fot. H. Kabata z albumu *Dar Pomorza*

Opracowanie typograficzne: Marek Rudowski
Gdańsk, Kartuska 51/2, & 0-501 768 766